

NR. 5-9. ÅRG.

MAJ 1955

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

Maico
laifun

Den mest fremragende
motorcyklekonstruktion, der
til dato er fremstillet.

En kraftig og genialt
udformet maskine, som
selv den mest fordrings-
fulde motorcyklist
vil være begejstret
over at køre.

Læs prøvekursen
i dette nummer.

Importer:

AUTO CENTRUM

ROSENØRNS ALLE 10
KØBENHAVN V
LUNA 1925

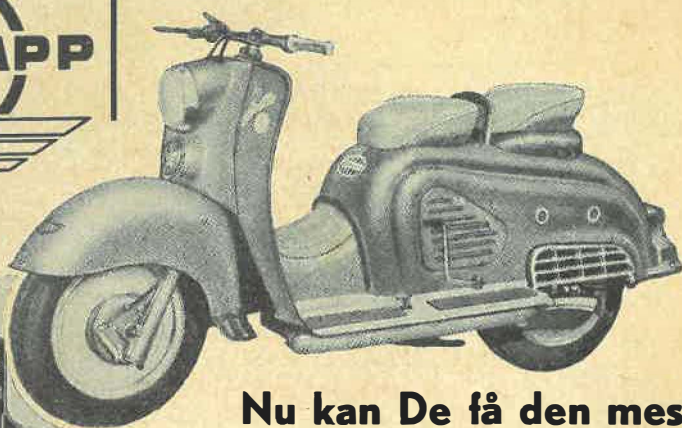




MINDRE
MOTORSLID
MED
Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



Nu kan De få den mest efterspurgt SCOOTER

- ★ Store hjul: 3,50 – 12"
 - ★ Stor akselafstand: 1320 mm
 - ★ Teleskopforgaffel
 - ★ Hydraulisk dæmpet svinggaffelaffjedring af baghjulet
 - ★ Dobbelt, helsvejet rørstel
 - ★ Kølesystem, der overflødiggør blæser
 - ★ Fodgear med fire udvekslingsforhold
 - ★ Kontrollampe for frigear
 - ★ Mest effektive og sikkert virkende bremses, der er monteret på nogen scooter
 - ★ Sikker styring ved alle hastigheder
- Også DE bør benytte Dem af Bella's mange fordele

ZUNDAPP

SE DEN HOS NÆRMESTE
ZUNDAPP FORHANDLER
eller skriv efter katalog

BRDR. FRIIS-HANSEN
Øster Allé 7, København Ø.

150 ccm.
200 ccm.

Bella

SHELL præsenterer ny MULTIGRADE olie i Shell X-100 serien

Olien, der gør det ud for både sommerolie og vinterolie, giver legende let start under alle temperaturforhold — med endnu mindre slid på batteri og motor, og op til 15 % benzinbesparelse

Shell X-100 10W/30 er en helt ny type motor olie, hvis enestående viskositets-egenskaber formindsker motorsliddet, så De kan køre næsten dobbelt så langt, før hovedreparation og udboring bliver nødvendig. En ny bestanddel bevirker, at Shell X-100 10W/30, når den er kold, er så letflydende som den tyndeste vinterolie (SAE 10), men når motoren er varm, har olien konsistens som normal sommerolie (SAE 30).

Op til 15 % benzinbesparelse

Med almindelig olie bruges ved starten og i de første 5-10 min. efter en stor del af kraften — og dermed af benzinen — til at overvinde gnidningsmodstand i olien. Men Shell's nye MULTIGRADE olie, Shell X-100 10W/30, er »varm« fra starten, og derfor sparer De benzin — op til 15 %, hvis De kører »stop og start« kørsel — 5-10 % under normale kørselsforhold.

Længere levetid for motor og batteri

Med Shell X-100 10W/30 starter vognen øjeblikkeligt selv i den

hårdeste morgenkulde. Motoren drejer lettere, og selvstarteren belaster derfor batteriet meget mindre, så det får længere levetid. Samtidig sikres rigelig smøring straks fra starten, og motorsliddet bliver endnu mindre.

Ingen kold tæring!

Den nye MULTIGRADE olie har alle Shell X-100 Motor Oil's fremragende egenskaber. — Den beskytter effektivt mod den *kolde tæring* — om muligt endnu mere, fordi den lynhurtigt når ud til alle udsatte steder i motoren. Ved langturens hårde belastninger, hvor olien er udsat for høje temperaturer, bibeholder Shell X-100 10W/30 sin viskositet, den iltes ikke og bliver ikke træg, men sikrer en ubrydelig oliehinde selv under det hårdeste pres. De slipper for at skifte fra vinterolie til sommerolie og omvendt, for Shell's MULTIGRADE olie giver året rundt fuld beskyttelse af Deres motor — og langt ringere kulaflejring end normal sommerolie.

Shell X-100 10W/30 koster mere — men indsparer let merprisen. Kør ind til SHELL i dag og skift til den nye MULTIGRADE olie.



Hvordan Shell's nye MULTIGRADE olie bør anvendes:

Bland ikke Shell X-100 10W/30 med andre olier. Motoren bør tømmes for gammel olie, skylles og fyldes op med Shell X-100 10W/30, og det anbefales at skifte igen efter de første 800 km. Derefter skiftes kun efter fabrikkens normale anvisninger. MULTIGRADE olie bør ikke anvendes i meget slidte motorer. De sædvanlige kvaliteter i Shell X-100 Motor Oil er her den bedste hjælp, indtil motoren er blevet hovedrepareret, så kan De skifte til Shell X-100 10W/30.



- ◀ BESKYTTENDE
- ◀ STABIL
- ◀ SELVRENSENDE

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

9. ÅRG.

15. Maj 1955

NR. 5

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 15,00
Løssalgpris kr. 1,50

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.

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

★

Tidens forjagethed ..	331
Wilson-gearkassen ..	334
Hvorfor ikke en tur til Norge?	347
Vi prøvekører »Fol- kevognen» VW ...	351
Er tiden løbet fra de motorsagkyndige ..	359
Automobilrevue	361
Vi prøvekører Maico Taifun	362
Endelig et stiltrial ..	370
Maicoletta 250 ccm ..	371
Teknisk brevkasse ...	373
Porsche bygger ter- rænvogn	383
Ny lakeringsmetode ..	387
Fra bane og vej	388
Djurgårdsloppet	395
Ray Amm	395
Interskandinavisk moto-cross	396
Løbskalender	397
Nye bøger	400

Tidens forjagethed

Det er blevet moderne at jamre over tidens tempo, og tænker man lidt tilbage, vil man opdage, at det er en mode, som gentager sig med nogenlunde regelmæssighed — tidens skønånder, og da især digtere, forfattere og kulturprofeter, boltrer sig i dagbladenes kronikspalter med beklagelser over det forfald af de »menneskelige værdier«, som er en uundgåelig følge af tidens »åndløse mekanisering«. Få hjertegribende vis skildres gang på gang den stakels digters cykeltur gennem det danske landskab — den skulle have været et møde med skyer og træer og blomster og stjerner, men den ender med at afføde et harmdirrende opgør med det egocentriske, kapitalstærke grin bag bilens rat eller motorcyklens styr, med den fartens hensynsløse terror, der forvandler romantikens kongevej til et trafikslagteriets transportbånd.

Det vil naturligvis være det nemmeste for fremskridtets børn at reducere betragtninger af den nævnte art til affekteret sludder — teknikken skal nok klare sig og vi med den — lad nervevragene holde sig til deres stråttekte bindingsværkshuse med omliggende markveje, og lad os så for himlens skyld blive fri for deres usagkyndige, reaktionære indblanding i det moderne livs fint udtænkte, komplicerede virkninger. Man vil formentlig kunne hverve mange tilhængere af en afvisning som den nævnte.

Så let slipper man imidlertid ikke, hvis man ikke er ganske ligeglad med de ydre kår, som skal være med til at bestemme skæbnen for os og vore efterkommere. Der er lidt af en digter og en drømmer og en filosof i os alle, og hvis det virkelig forholder sig således, at vi ved det stadigt stigende tempo i vort ydre liv herunder også i trafikken mister noget væsentligt (f. eks. muligheden for stille og roligt at tænke os om), er der virkelig grund til en nærmere undersøgelse af hele spørgsmålet. Vi må overveje, om det, vi sætter til, står i et rimeligt forhold til det, vi

opnår, og vi må se at finde ud af, hvordan vi kan reducere ulemperne ved tidens såkaldte forjægethed. I det følgende skal vi forsøge at trække nogle hovedlinier op til belysning af forholdet mellem mennesket og tidens tempo.

Lidt om den tekniske udvikling.

Betrægt vi den tekniske udvikling f. eks. indenfor de sidste 100 år, vil vi opdage, at befolkningerne i de lande, der virkelig har taget tekniken i brug, til trods for en stadigt aftagende arbejdstid får en stadig voksende mængde af materielle goder til rådighed — vi får flere forbrugsvarer, bedre boliger, bedre transportmidler og flere penge til fritidsbeskæftigelser svarende til den forøgede fritid. Forklaringen på dette teknikens paradoks ligger i den øgede produktivitet — ved hjælp af maskiner, forbedrede kemiske processer, en stadig mere raffineret transportteknik o.s.v. kan den enkelte præstere et større arbejdsudbytte pr. time, og resultatet bliver, at der for samfundet som helhed bliver stadig flere goder til rådighed pr. menneske pr. år.

Som allerede antydnet kommer den øgede velstand imidlertid ikke alene de i videste forstand produktive samfundsgrupper til gode — gennem en øget social omsorg for de ikke-produktive, d.v.s. børnene, de syge og de gamle, lægges der et yderligere pres på den virksomme del af befolkningen, og man må i fremtiden på langt sigt regne med, at en stadig mindre del af befolkningen gennem skatter og afgifter (der bortset fra administrationsomkostninger jo i virkeligheden blot repræsenterer en række forbrugsgoder) skal sørge for de øvrige. At det forholder sig således hænger sammen med den sikre sociologiske erfaring, at en voksende levestandard automatisk fører til en faldende fødselsprocent. Hele situationen er egnet til at sætte yderligere fart i den øgede anvendelse af en mere effektiv teknik.

Som man vil forstå af denne stærkt skematiserede fremstilling hører spørgsmålet om samfundet og den tekniske udvikling til de problemer, der bider sig selv i halen — det er i og for sig ganske vilkårligt, hvad vi kalder årsag, og hvad vi kalder virkning, det afgørende er, at vi befinder os i et udviklingskredsløb med stærkt stigende omdrejningstal, og at vi tilsyneladende

ikke har mulighed for at standse udviklingen, med mindre vi vil gribe til midler, der strider mod de ønsker, som næres af befolkningens flertal (f. eks. en kraftig gøren forskel ved godernes fordeling).

»Jageriet« på landevejene.

Efter disse mere almindelige betragtninger står det forhåbentlig klart, at de voksende hastigheder på gader og landeveje ikke kan betragtes som et isoleret fænomen — spørgsmålet må ses i sammenhæng med den tekniske udvikling i almindelighed, for så vidt som langt den overvejende del af bil- og motorcykelkørslen her i landet direkte eller indirekte tjener erhvervsformål.

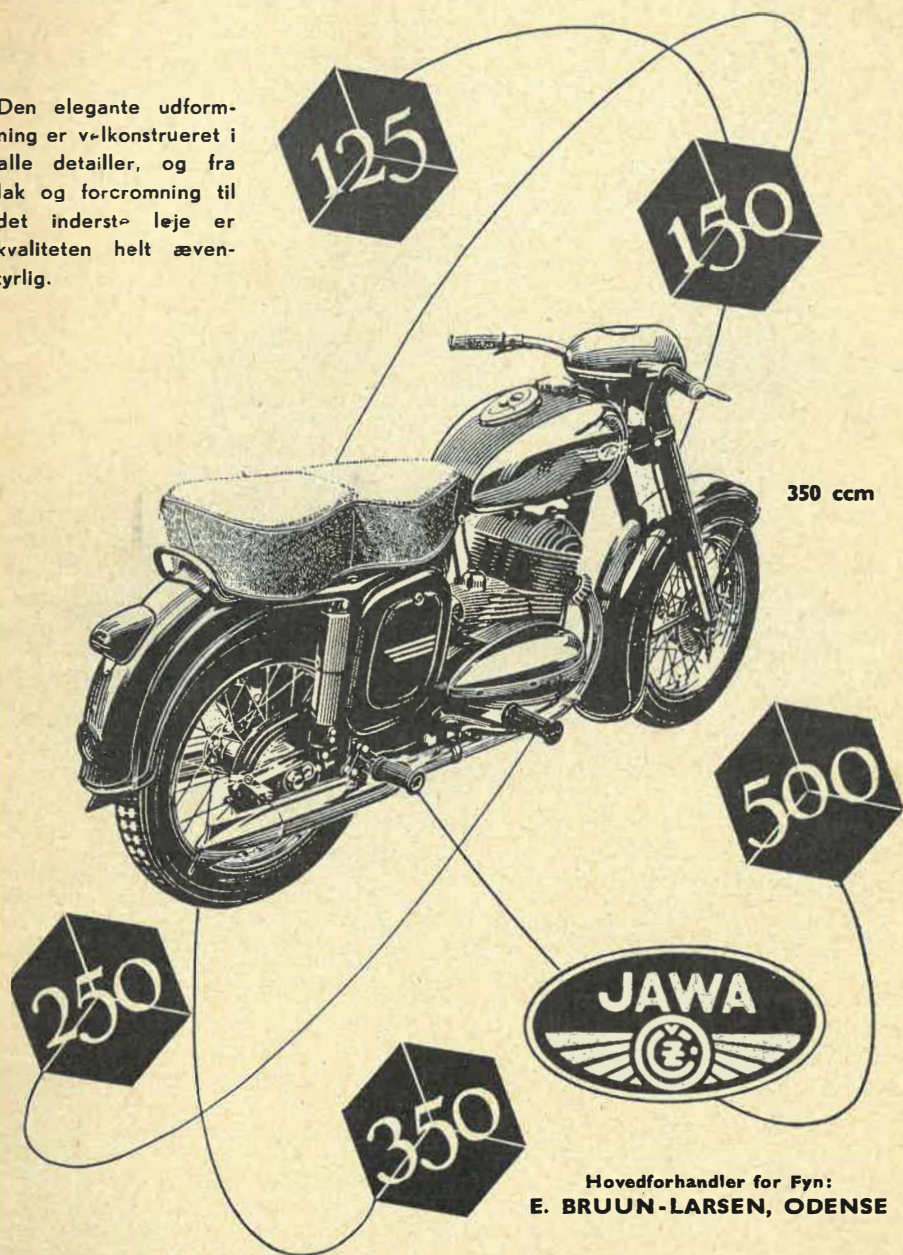
I denne forbindelse er der grund til med det samme at anke over et ræsonnement, der ofte høres, og som kan have tilforladelighedens præg. Man siger: Disse motorbøller jager af sted for at kunne sidde ti minutter længere på en landevejskro og drikke kaffe. Ja, hvis det ikke var andet, det drejede sig om, så kunne der siges meget til fordel for en genindførelse af hastighedsgrænsen på landevejene. Men man glemmer, at den familiebil, der om søndagen kører ud ad landevejen (i et tempo, der passer føreren og vognen), i langt de fleste tilfælde om hverdagen er en maskine, der hjælper indehaveren til opnåelsen af en højere produktivitet. Det er ikke ligegyldigt for den handelsrejsende, om han kan ekspedere 8 eller 10 kunder på en dag — hvis hans vogn har en naturlig marchhastighed på 90 km/t, ja så kører han 90 km/t, når forholdene tillader det, og så når han måske den 11'te kunde også. Fordelen herved er ikke alene på repræsentantens side — han udfylder ganske som lægen, forretningsmanden, arkitekten, håndværkeren og den tilsynsførende ingeniør sin plads i det samlede produktionsmaskineri, og hvis han af en eller anden grund forsømmer at udnytte sit værktøj, bilen, fuldt ud, går det ikke alene ud over ham selv, men også over den sociale orden, han er med til at opretholde.

I det hele taget skal det understreges, at en forøgelse af trafikhastigheden overalt hænger uløseligt sammen med den tekniske udvikling. Både for lastbilerne, jernbanetogene, skibene og flyvemaskinerne gælder det, at en bedre udnyttelse af hver

Blad venligst frem til side 386

Andre har noget - JAWA-CZ har alt!

Den elegante udformning er velkonstrueret i alle detaljer, og fra lak og forchromning til det inderste leje er kvaliteten helt æventyrlig.



Hovedforhandler for Fyn:
E. BRUUN-LARSEN, ODENSE

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

Majorens

Små

planeter



Wilson-Gearkassen

af Collecteur

Da den gode Monsieur *Emile Levassor* i begyndelsen af 90'erne konstruerede den første gearkasse til automobilbrug, lænede han sig efter veludført dagværk tilbage og udtalte de berømte ord: »C'est brutale, mais ça marche!« Vist var den brutal, Monsieur Levassors første gearkasse med forskydelige tandhjul, men den virkede — vel at mærke når man beherskede den vanskelige kunst at bringe tandhjul med forskellig periferihastighed i indgreb uden en lyd.

Siden har mangan begynder udi bilkørslen bandet Levassors gearkasse langt bort — mange blev aldrig venner med den — og deres forbandelser gennemtvang forskellige forbedringer. Adskillige teknikere kunne heller ikke forsone sig med Levassors ret primitive løsning af problemet med at ændre udvekslingsforholdet mellem motorens krumtap og baghjulene.

Dette problem var iøvrigt ikke aktuelt, da de første biler blev bygget. De tidligste bilmotorer var nemlig kopieret efter stationære gasmotorer og arbejdede med et i forvejen begrænset omdrejningstal af ca. 700 o/m, og krumtappen var via en læderbelagt konuskobling forbundet med bagakslen gennem en eller to kæder. Vognen

kunne enten stå stille eller køre (når den altså var i humør dertil), men kørehastigheden var konstant. På grund af motorens ganske flade effektkurve var en variabel udveksling ikke nødvendig.

Efterhånden som motorerne blev mere hurtigtgående og kraftigere, ændredes arbejdsydelsens natur, idet effektkurven blev stejlere — med andre ord motoren »trækker bedre« ved et bestemt omdrejningstal end ved arbejds hastigheder over eller under denne hastighed. Det beror på drejningsmomentet, og herom kunne De læse en instruktiv artikel i SMJ april 1952, så den side af sagen lader jeg ligge — det var gearkasserne, vi kom fra.

En af de mest anvendte forbedringer af Levassors konstruktion, der havde forskydelige tandhjul på hovedakslen, var Synchromesh-gearkassen. I den overtager nogle små koblinger den for mange bilister så afskrækkende opgave at synkronisere de respektive tandhjuls periferihastigheder, så de mere hjerteskræende »tandbørstninger« kan undgås.

Synkronisering på denne måde er dog en typisk nødhjælp. Dels er kun få vogne forsynet med gearkasser, der er synkroniseret på alle trin, dels kan man med til-



RETURNOTA-LIV

v. And corporation

Jacobsen v. And.

Andeby

den 26. / okt. 1909
 1909
 2. 987

Til nedenstående præmiekvitteringer: er følgende at bemærke.

Agentur	Branche	Police nr.	Forf. måned	Præmie		Reserveret hovedkontoret
<i>Lommier</i>	LIV	<i>514 NX 15 P.</i>	<i>Januar</i>	<i>første</i>	<i>1.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>Februar</i>	<i>anden</i>	<i>2.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>Marts</i>	<i>trede</i>	<i>3.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>April</i>	<i>fjerde</i>	<i>4.</i>	<i>godkendt.</i>
<i>Runde Lommier</i>	"	<i>919 MZX 77</i>	<i>Maj</i>	<i>første</i>	<i>1.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>Juni</i>	<i>anden</i>	<i>2.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>Juli</i>	<i>trede</i>	<i>3.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>August</i>	<i>fjerde</i>	<i>4.</i>	<i>godkendt.</i>
<i>Skibler 507</i>	"	<i>118 ZX 774</i>	<i>September</i>	<i>første</i>	<i>1.</i>	<i>godkendt.</i>
"	"	<i>samme</i>	<i>Oktober</i>	<i>anden</i>	<i>2.</i>	<i>godkendt.</i>

*Godkendt og godkendt
 Hans Jørgen
 Godkendt og godkendt*

Ialt

*23
 1909
 2. 987*

Notater

Strømmees beklædet 5. går igang som reformator beklædt af statsrådet opførelseshuset
 afskaf der som forældre kan få børn i byghus og korter ved inkonveniensdamstolen
 landloreformier (kæveri) afskaf unbeslægtede besiddelser for familier m.v. ~~for~~ forfølgelsen
 afskaffelse af makas ikke korrupt for mange sager; inkluder store afskedige de fornærmelse
 mangler arbejde. Ipræstresmiøbler beskeden lytlighed har ikke misbragt sin stilling
 Lytligheden enenover drømmingens længere være oplyst om netten kunne føre sammen
 smør videne drømmingen blev kørt til Havnborg 5 og Brandt til citatet Christianstam
 ni Hatteltet fængsel for højere personer 3. ind fængsel sammenbrud religiøst. Havnst
 hgt. sng misbragt kongens velvære af jústamord. Chr. 7. ønsker 5 fængsel og rej
 af land får af vide hennettet. Chr. 7. med besæge drømming paa Havnborg blev forhindret
 Drømmingen afhentet af engelsk krigs skib kunne ikke komme til England på
 grund af sin iltroshed og sendtes så til Hannover en engelsk besiddelse
 til Lille.



Chr. d. 7.



strækkelig kluntethed gøre synkroniseringsmekanismen livet så surt, at de svigter ved det enkelte gearskifte eller med tiden helt opgiver ånden. Derfor gav flere teknikere sig tidligt til at spekulere over andre løsninger.

En af de pionerer, der betragtede Levasors system som en ganske uvidenskabelig løsning, var Major — senere Oberst — W. G. Wilson, som mente, at planetgearret var en mere tiltalende metode. Mellem 1899 og 1903 fremstillede Wilson »faktisk i flere eksemplarer« — som hans søn nyligt fortalte mig — en vogn ved navn *Wilson Pilcher*, og den havde planetgear.

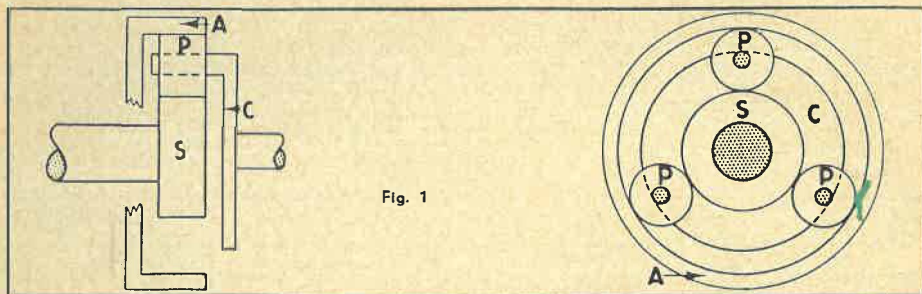


Fig. 1

Figur 1. Det almindelige planetgear, således som det anvendes i utallige transmissionssystemer. S. solhjulet, P. planethjulet, A. den udvendige tandkrans og C. planethjulenes holder.

Denne virksomhed gik imidlertid op i den store *Armstrong-Whitworth* koncern, som i årene op til den første verdenskrig byggede en mere almindelig vogn, *Armstrong Whitworth*, som Major Wilson gav tegningerne til.

Ved krigsudbruddet blev koncernens virksomhed lagt om til militærproduktion, og Major Wilson arbejdede inden længe med et meget hemmelighedsfuldt projekt. Bag hermetisk lukkede døre og under dække af alle mulige kodenavne udkastede Wilson den første tank — men han glemte ikke sine elskede planetgear, for de indgik i styremekanismen.

Straks efter krigen udkastede Wilson — der nu var steget i graderne til Oberst og var blevet hædret på alle måder som tankens opfinder — den første planetgearkasse i den udførelse, som benyttes i dag, og som stadig fremstilles af selkabet *Self-Changing Gears Limited* i Coventry samt af flere andre fabrikker på licens. Wilson senior sidder stadig i bestyrelsen, og den daglige ledelse varetages af sønnen A. G. Wilson.

I 1923 blev den nye gearkasse for første gang monteret i en bil, og fem år senere blev den standardudstyr på *Armstrong-Siddeley* vogne.

Men måske var det på tide at forklare lidt om princippet i en Wilson gearkasse. Som sagt bruges *planetgear*, hvis enkle konstruktion fremgår skematisk af fig. 1. Motorens krumtap er — eventuelt ved en kobling — forbundet med den aksel, der bærer tandhjulet S, *solhjulet*. Omkring solhjulet er der anbragt tre andre tandhjul P, *planethjulene*, som er i konstant indgreb med solhjulet, og som kan rotere frit om deres respektive aksler. Disse aks-

ler er fastforbundet med en flange C på den aksel, som fører til kardanakslen. Koncentrisk med solhjulet og uden om planethjulene er der anbragt en krans A, med indvendig fortanding. Denne *tandkrans* er i konstant indgreb med planet-hjulene.

Ser man på den anden tegning i fig. 1 og tænker sig, at S roterer *med* uret, vil de tre planethjul P rotere *mod* uret og trække kransen A rundt *mod* uret. Akslerne gennem de tre planethjul vil ikke skifte position, så længe en eller anden modstand holder dem i ro — og den modstand er (via baghjul, bagbro og kardan) vognens vægt og alle de kræfter, der indgår i begrebet køremodstand. Der sker med andre ord ikke noget. Gearene er i indgreb og snurrer til ingen nytte.

Men anvender man en af Newton's fundamentale fysiske grundsatninger — jeg husker ikke dens nummer i rækken — om aktion og reaktion, begynder der at ske noget. Hvis man nemlig bremser kransen A, d. v. s. gør den til reaktionspunktet, hvad bliver så resultatet? Holder vi os til

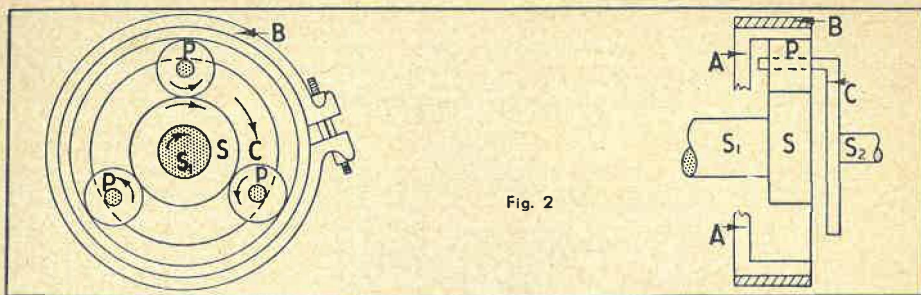


Fig. 2

Den udvendige tandkrans er her monteret med et bremsebånd, der kan afbremse tandkransens roterende bevægelse. Se iøvrigt teksten.

den anden tegning på fig. 1, vil det ses, at når S roterer med uret, kører de tre planet-hjul stadig mod uret, men da A er fast-bremset, må akslerne gennem planet-hjulene blive tvunget rundt i en cirkel med uret med centrum i S. Med andre ord: drejningsmomentet fra S overføres gennem planet-hjulene til disses aksler og derfra gennem flangen C til kardanakslen — kort sagt: motorens effekt bliver sat ind mod rulningsmodstanden, og bremsen på A virker som »ankermann«.

I Wilson gearkassen er tandkransen derfor udformet som en bremsetromle, se fig. 2, og udenom kransen ligger et bremsebånd B, som kan standse A's frie rotation.

Udvekslingen i et enkelt planetgear, som det her viste, beror på antallet af tænder på tandkransen og solhjulet. Planet-hjulenes tænder spiller ingen selvstændig rolle i denne forbindelse, og det er også ligegyldigt, hvor mange planet-hjul, der anvendes. I Wilson gearkassen er der normalt tre planet-hjul for hvert gearsæt, og i type CV har solhjulet for første gear 26 tænder, mens kransen har 82. Beregningsformelen for første gear ser således ud:

$$\frac{82 + 26}{26} = 4,15,$$

d. v. s., at akslen til motoren skal dreje 415 omdrejninger for at give akslen til kardanakslen 100 omdrejninger.

Den her beskrevne skematiske konstruktion giver altså to muligheder: fri-gear — med bremsen fri — og udvekslingsforholdet 1:4,15, såfremt bremsen er trukket an. Det er jo ikke nok, og Major Wilson havde heller ikke tænkt sig at blive ved denne enkle konstruktion. CV gearkassen har således fire udvekslingstrin samt bakgear, og af diagrammerne i fig. 3

fremgår, at denne type gearkasse rummer tre sæt planetgear, der frembringer de indirekte udvekslingsforhold, og endnu et sæt planetgear for bakgearet. Højeste gear — fjerde — er en direkte sammenkobling mellem akslen fra motoren til akslen, der er forbundet med kardanakslen.

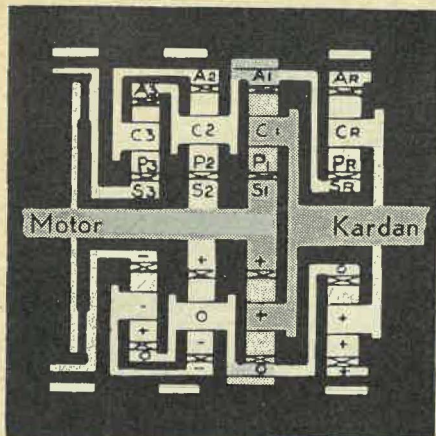
Studerer diagrammerne nærmere, vil det ses, hvorledes de tre indirekte gearsæt er indbyrdes forbundne (1. gears krans er forbundet med akslerne til 2. gears planet-hjul; disse aksler er atter forbundet med 3. gears krans. Desuden er 1. gears krans forbundet med bakgearets solhjul).

Ved at bremse de respektive kranser bringes de pågældende gear i anvendelse, idet reaktionspunktet flyttes, så flere og flere af gearkassens roterende dele kommer til at overføre drejningsmomentet. I fjerde gear »låses« hele mekanismen og roterer. På diagrammerne er det angivet med gråt, hvilke gear der overfører motorens drejningsmoment i de enkelte tilfælde.

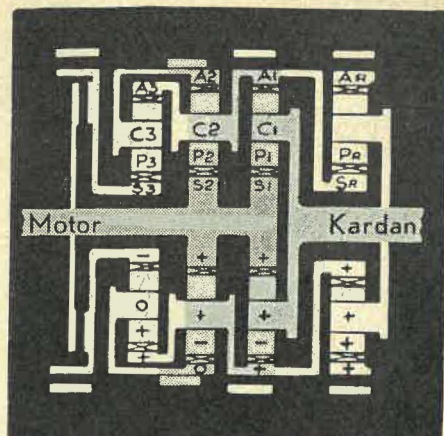
Desværre vil det føre for vidt i denne artikel at gennemgå de enkelte udvekslingsforhold i alle enkeltheder — blot en forklaring af deres beregning vil fylde mere end et normalt nummer af SMJ, men et enormt ark med samtlige beregninger ligger på redaktionen i nogen tid, inden det påny lægges på plads i mit private

Signaturforklaring til fig. 3

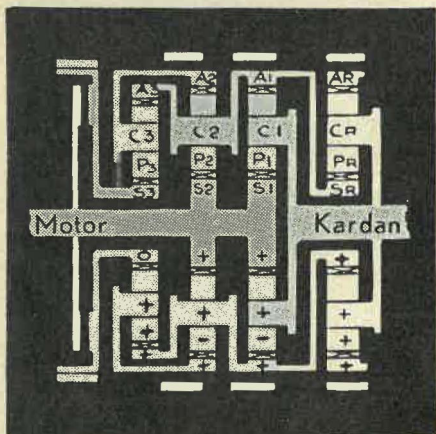
-  Transmitterende dele.
-  Neutrale dele.
-  Omdrejningsretning med uret (set fra motoren).
-  Omdrejningsretning mod uret.
-  Ikke roterende.



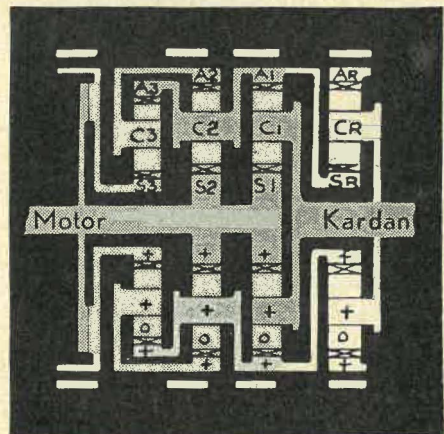
Første gear.



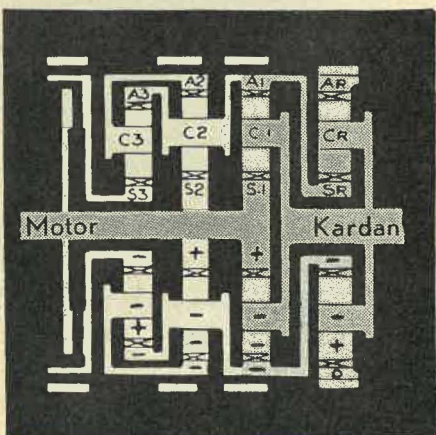
Andet gear.



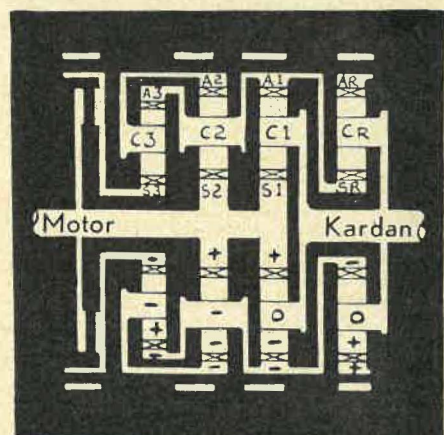
Tredie gear.



Fjerde gear.



Bakgear.



Frigear.

Fig. 3

arkiv. Som kuriosum gengives blot udregningen for 2. gear:

$$\frac{82 \times 82}{26 \times (82 + 26) + 82 \times 26} + 1 = 2,36$$

Grundskemaet i Wilson gearkassen er der i og for sig ikke noget mærkværdigt ved. Planetgear har været brugt både af dr. F. W. Lanchester på de tidlige Lanchester modeller og senere af Henry Ford på den uddødelige T model. Det bemærkelsesværdige ved Wilson konstruktionen er bremseanordningerne og bremsernes betjening, hvilket atter vil sige gearskiftningen.

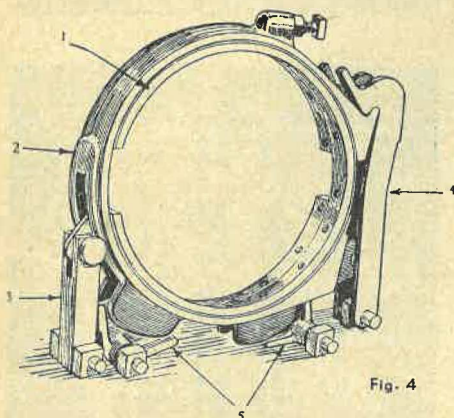


Fig. 4. Et enkelt af bremsebåndssaggregaterne. Tællene henviser til: 1. indvendig friktionsbetægning, 2. udvendigt bremsebånd, 3. hængsling for det indvendige bånd, 4. låsekrog for det udvendige bånd, 5. justeringer.

Hvor virksom den oprindelige og senere stærkt forbedrede gearkasse med glidende tandhjul end kan være, så er og bliver den brutal og appellerer ikke til den, der har lidt sympati med materiellet. Det er en langt mere tiltalende tanke at holde de forskellige tandhjul i konstant indgreb og så bringe dem i anvendelse efter behov. På nogle syncromesh-gearkasser er gearhjulene også i konstant indgreb, og skiftningen foregår ved hjælp af koblinger, der fastlåser det ønskede gearhjul på hovedakslen. I Cotal-gearkassen, hvor planetgear ligeledes benyttes, sker gearskiftningen ad elektromagnetisk vej, hvilket er en tiltalende løsning — men elektrisk har nu engang sine svage sider. Wilson besluttede derfor udelukkende at anvende meka-

niske elementer i sine gearkasser — og lad hermed een gang for alle en forsvarlig pæl være rammet igennem den ret udbredte misforståelse, at der er elektrisk i Wilson gearkassen.

Som sagt ligger der et bremsebånd omkring den ydre tandkrans i hvert af de fire planetsæt (for 3. gears vedkommende er det dog solhjulet, der bringes til standsning), og disse bremsebånd er fast forankret i den ene ende, mens den anden ende er fri.

Bremsevirksomheden opnås ved at tvinge den frie ende mod den faste, så hele bremsebelægningens flade bringes i kontakt med den pågældende bremsetromle, d. v. s. tandkrans (solhjul i 3. gear). I Wilson gearkasser til automobiler bruges en kraftig skruefjeder til at klemme bremsebåndet sammen. Omnibus- og lokomotivgearkasser, der udgør en meget betydelig del af fabrikkens produktion, har i reglen en trykluftmekanisme.

Da bremsebåndet omslutter hele den disponible bremseflade, opnås en maksimal bremsevirksomhed, og for at ophæve den negative virkning af det slid, der efterhånden må opstå på de enkelte belægnings, er der anbragt en automatisk »trimmer« på hver bremse. Trimmeren bringer gradvist den frie ende af bremsebåndet nærmere til den faste.

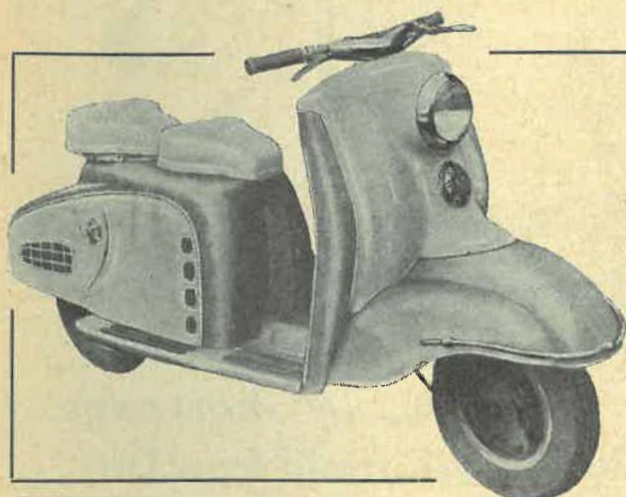
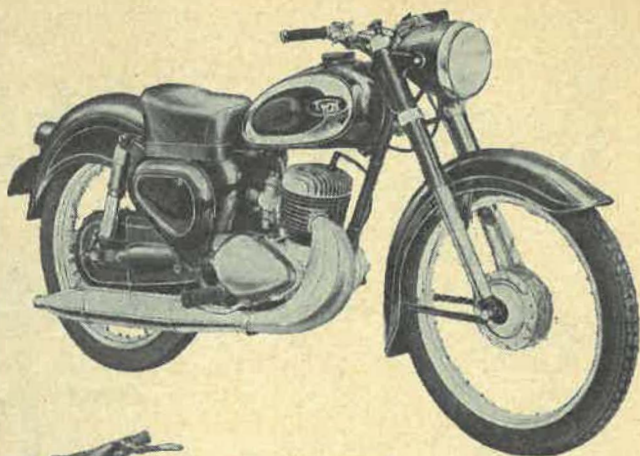
Noget af det mest tiltrækkende ved Wilson gearret er dog den egenskab, der skjuler sig bag udtrykket »preselector-gearbox«, forvalge-gearkasse. Man kan nemlig ikke alene skifte sin gear lydløst, øjeblikkeligt og blidt ved at bringe den ene eller anden bremse i funktion. Man kan også skifte til et andet gear — men uden at det virker, før man får brug for det.

Heller ikke denne mekanisme rummer noget elektrisk led. Det hele sker ad mekanisk vej.

Sidder man ved rattet i en vogn med Wilson gear, har man foruden den almindelige speeder- og bremsepedal en tredje pedal, der sidder på koblingspedalens plads. Nogen gearstang i normal forstand findes ikke. Derimod er der under rattet et forlokkende lille håndtag, som kan flyttet frem og tilbage i en bue under en skala, mærket R, N, 1, 2, 3, 4. Disse kryptiske tegn hentyder til de forskellige udvekslinger: Reverse = bak, Neutral = fri-gear o. s. v.). Til hver betegnelse svarer

TWN Cornet

TWN er den hurtigkørende motorcykle med den sejge, langsomtgående motor. De dobbeltstemplede TWN-motorer er kraftige, levende og uhyre slidstærke.



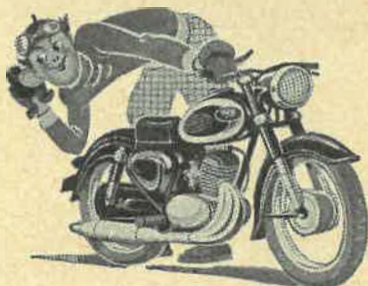
TWN Contessa

200 cc 2-takts dobbeltstemplet motor – fremragende køreegenskaber – 44% af vægten på forhjulet – 4 gear – frigearudløser – elektrisk start.

Den elegante Scooter med den ideelle vægtfordeling

Den hviskende motor TWN

TWN leveres med dobbeltstemplede 2-takts motorer på 125 – 200 – 250 og 350 ccm – moderne, velkonstruerede og effektivt lyddæmpede maskiner som enhver motorcyklist vil være stolt over at køre.



ISIDOR MEYER - ST. KONGENSGADE 67 - KBH. K

Gode kort på hånden



**-kort over
blandingsforhold kan De
ikke undvære,
hvis De kører
to-takt!**

Uanset hvilken to-takt motorcykle eller bil De kører, giver Esso blandingskort Dem nøje og korrekt besked om det ideelle blandingsforhold mellem benzin og olie. Esso TO-TAKT OLIE er det moderne selvblendende smøremiddel, der effektivt modvirker sod- og koksafsætninger samt rust og korrosion.

DANSK ESSO A/s

et lille hak, som håndtaget presses ind i af en let fjeder. Kører man nu ud ad landevejen i 4. gear og ser en langsommere kørende vogn, f. eks. en stor lastbil med påhængsvogn, foran sig, triller man roligt nærmere og gør klar til overhaling. Hvis overhalingen ser ud til at kræve hurtig handling i form af en hård acceleration forbi, fører man gearhåndtaget ned på 3. og afventer begivenhedernes gang. Gearet er ikke skiftet endnu, men er »forvalgt«, klar til øjeblikkelig anvendelse. Når der så viser sig en åbning, som gør en overhaling forsvarlig, trædes »koblingspedalen« ned og slippes igen — vognen er i 3. gear og skyder frem med øget acceleration. Skulle man alligevel ikke få brug for 3. gear, kan man enten lade håndtaget stå,

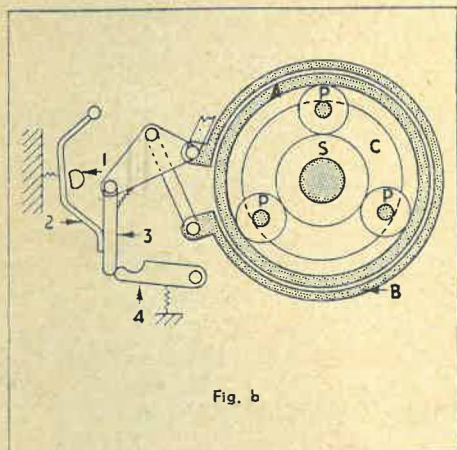


Fig. b

så 3. gear er klar til senere brug, føre det tilbage på 4, eller forvælge et andet gear.

Dette tilsyneladende mirakel har sin ganske naturlige forklaring, som vil fremgå ved et nærmere studium af fig. a, b og c.

Når vælgerhåndtaget flyttes fra et hak til et andet, drejes — gennem en ledforbindelse — knastakslen (1) i gearkassen. Idet knasten drejes fra den i tegningen a viste stilling til den stilling, som ses på tegning b, kan armen 2 af en ret svag fjeder presses frem, så den virker på armen 3. Arm 3 holdes nu mellem arm 2 og arm 4, men er endnu ikke i en sådan stilling, at bremsebåndet B er strammet omkring A.

Når skiftepedalen trædes ned — altså den pedal, der indtager koblingspedalens

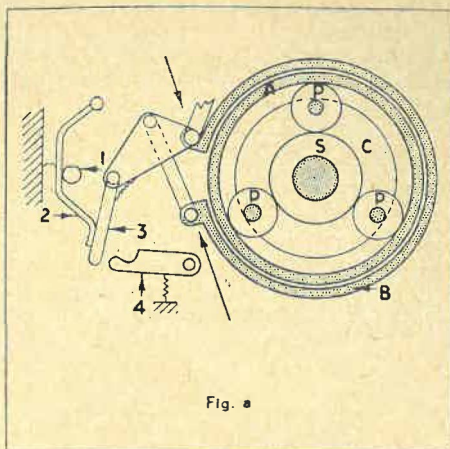


Fig. a

plads — sænkes arm 4. I det øjeblik 4 er nede, presses arm 3 frem af arm 2 og udløser den fjeder, der strammer det bremsebånd, som svarer til det forvalgte gear. Samtidigt — da man ikke kan have flere gear i brug på en gang — smutter arm 3 for det senest benyttede gear ud af hakket i den pågældende arm 4. Alle disse arme (4) følger nemlig skiftepedalens bevægelser, men kun det forvalgte gears arm 3 er fjederbelastet, når pedalen betjenes. De andre holdes i den på tegning a viste stilling, og den til det sidst benyttede gear svarende søger tilbage i denne stilling og strammer påny bremsefjederen. Derved ophæves bremsningen på det pågældende gear.

Alt dette sker, mens pedalen trædes ned

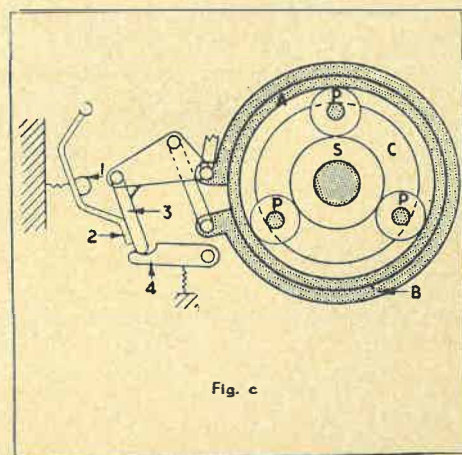


Fig. c

og slippes igen, hvilket kan gøres hurtigere, end man gør klogt i at slippe en koblingspedal. Idet pedalen slippes, hæves arm 4 igen af en let fjeder, og i det nu benyttede gear holdes arm 3 i hakket på arm 4 som vist på tegning c. Operationen er overstået, og et andet gear kan forvælges efter behag.

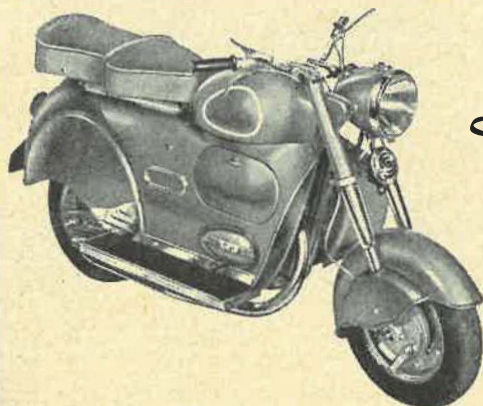
Selvom det lyder skrækindjagende indviklet, og selvom teorien bag tre på hinanden følgende planetgear kan forekomme noget utilgængelig, er Wilson gearet både en teknisk tiltalende og komplet driftsikker mekanisme. Det har også den meget store fordel, at betjeningen ikke rummer den fjerneste vanskelighed for uøvede. Den af mange bilister så frygtede skiftning fra et højere til et lavere gear — navnlig med behørig dobbelt udkobling, for ikke at tale om en finesse som betjening af speeder og bremse samtidigt med højre fod, mens venstre tager sig af koblingspedalen — er blevet til en manøvre, som et femårs barn kan udføre uden at blinke. Men — og der er et men ved alt i denne verden — det ville rykke bravt i vognen, hvis gearet skiftedes fra 4. til 2. eller 3., uden at motorens

omdrejningstal blev bragt i det rette forhold til den ændrede udveksling og den hastighed vognen måtte have i det givne øjeblik.

Det kræver enten en fuld — og desværre sjælden — forståelse af forholdet mellem omdrejningstæller (som alt for få biler er udstyret med) og speedometer samt en meget sikker fod. Derfor er en kobling nødvendig, når Wilson gearkassen skal bruges i biler, som ikke køres af veltrænede væddeløbskørere eller forstående teknikere. En almindelig kobling ville kræve et tredje ben på chaufføren eller en hånd til — og derved bringes vædskekoblingen ind i billedet.

Da *Daimler* i 1930 indså, hvilke fordele Wilson gearet frembød, så fabrikens tekniske ledelse også, at dets øjeblikkelige virkningsmåde var lidt for øjeblikkelig for almindelig dødelige og navnlig for *Daimlers* klientel af ældre, let koleriske forretningsfyrster.

En »stødpude« måtte indskydes mellem motor og gearkasse. Så gravede nu afdøde *Laurence Pomiery* senior et ældgamelt princip frem fra en støvet fortid og



Achilles-Sport

Scootertype

SACHS-motor, 150 ccm eller 175 ccm, 10" hjul, 4 gear med fodbetjening, med frigear-udløser på styret. Utroligt køresikker — renlig — sportslig — hurtig — solid — økonomisk.

IMPORTØR:

A. VOSBEIN-JENSEN

Vesterbrogade 30

Telefon EVa 2536

København V.

Forhandlere antages i ledige distrikter

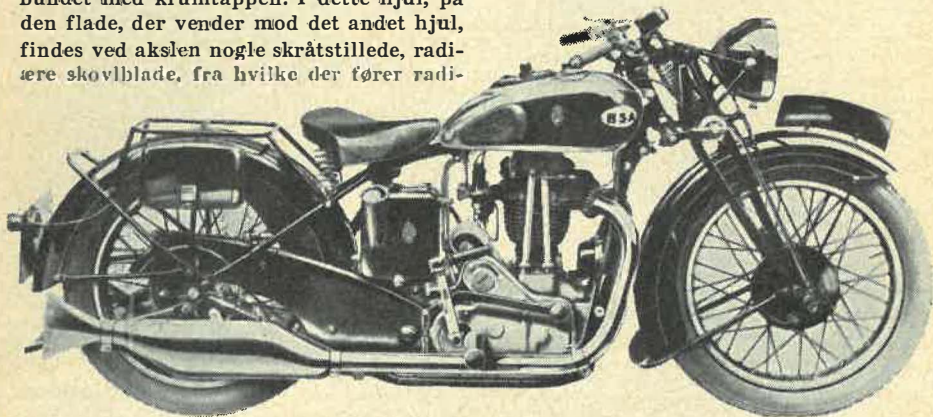
anbragte en oliestikning i de nye Daimler modeller.

Faktisk er fabrikkens reklameslogan »Fluid Flywheel«, vædskesvinghjul, en mere korrekt beskrivelse, for konstruktionen virker nok som en kobling, men kræver aldeles ingen indblanding fra førers side, og vognen bliver i virkeligheden uden kobling i dette ords gængse forstand.

Vædskesvinghjulet består af to »svinghjul« anbragt indeni en olietæt beholder. Hjulet fjernest fra motorblokken er forbundet med krumtappen. I dette hjul, på den flade, der vender mod det andet hjul, findes ved akslen nogle skrånede, radiære skovlblade, fra hvilke der fører radi-

halvdelen af vædskesvinghjulet ikke roterer for hurtigt. Trædes speederen ned, så omdrejningstallet stiger, vil oliestrømmen blive kraftigere, påvirke den anden halvdel af vædskesvinghjulet og sætte vognen i bevægelse.

Hvis De nu spørger, hvor De har læst dette før, er chancerne store for, at Deres viden stammer fra en brochure om nye amerikanske vogne, der hævdes at være forsynet med et helt nyt og sensationelt transmissionssystem. Chancerne er også



Wilson gearkassen og vædsekoblingen er også forsøgt anvendt i motorcyklerne, og her ses en 1932 BSA model, der tegnede til at blive noget af en sensation, men den kom aldrig i produktion, fordi systemet i prisbillighed ikke kunne konkurrere med fodgearskiftet, der netop begyndte at vise sig i de år.

ære kanaler til en række »lommer«. Hele mekanismen løber i en ret tynd olie, som næsten fylder den omgivende beholder, og »lommerne« er formet, så de — når motoren drejer hjulet — ved udnyttelse af centrifugalkraften slynger olien over mod det andet hjul med en styrke, der afhænger af omdrejningstallet.

Det andet hjul, som er forbundet med akslen til gearkassen, har også radiære skovlblade, og de rammes af oliestrømmen fra »lommerne«. Derved sættes dette hjul, som i virkeligheden er et turbinehjul, i rotation.

Så længe det med krumtappen forbundne hjul drejer med ganske lav hastighed — som tilfældet er i tomgang — er oliestrømmen ikke kraftig nok til at overvinde den almindelige rulningsmodstand i hele vognens masse. Man kan altså godt have vognen i gear, motoren i gang, bremsene fri og dog blive på stedet — hvis krumtappen og dermed den aktiverende

store for, at hovedelementet i denne vidundertransmission er et vædskesvinghjul — en olieturbine — af ganske tilsvarende art som det af Daimler for 25 år siden anvendte. Daimler var dog klar over, at det ikke i sig selv var noget epokegørende, og at vandmøller faktisk var af lignende konstruktion.

Nå — det er jo i og for sig ligegyldigt. Det vigtigste er, at foreningen af en Wilson gearkasse og en olieturbine (hvis effekttab er ca. 2 pct ved højeste arbejds-hastighed — d. v. s. ca. 80 omdr./min. ved 4.000 omdr./min.) gør gearskiftningen så blød, lydløs og øjeblikkelig som den bedste herskabschaufførs kælnes behandling af almindelige bilers mere brutale gearmekanismer. Tilmed kan man vælge gear i forvejen og have det parat til senere ændelse.

Jeg tvivler på, at mindre kyndige bilisters angst for gammeldags gearkasser var Major Wilson's hovedmotiv for kon-

struktionen af den geniale gearkasse, der bærer hans navn. Hans første tanke var teknisk perfektion, og hans resultater blev en mekanisme, som enhver kan betjene.

Samtlige Londons durkdrevne buschauffører kan dagligt takke Majoren for, at deres anstrengende job ikke bliver endnu mere trættende. Soldaterne, der i sidste krig kørte tanks, kampvogne, patruljekøretøjer eller svære transportbiler, kunne koncentrere sig om mere alvorlige opgaver — Wilson gearkasserne klarede jo næsten gearskiftningen på egen hånd. Motortorpedobåde, lette blokadebryderfartøjer og flere andre skibstyper havde også Wilson gear. I motortog findes Wilson gearkassen, i industrien møder man dem — og overalt fungerer de med samme usvingelige sikkerhed og samme enkle betjening — bl. a. kan een mand passe flere industrigear på een gang.

I biler har Wilson-gearkassen været anvendt i tidens løb af *Armstrong-Siddeley*, *Daimler*, *Lanchester*, *Riley*, *Alvis* og *Talbot* samt på mange væddeløbs- og specialvogne.

Oftest er der indskudt en olieturbine mellem motor og gearkasse, men i racervogne som visse ældre *M.G.* modeller og *E.R.A.* vognene fik man den rendyrkede Wilson gearkasse i direkte tilslutning til en kraftig motor, der for alvor kunne dreje op.

Det er en — mildest talt — inspirerende oplevelse at køre en *E.R.A.*, der kun vejer

omkring 700 kg, har knap 170 hk under motorhjelmene og tilmed har Wilson gearets muligheder for øjeblikkelig forandring af udvekslingen mellem krumtap og baghjul. Starten — d. v. s. overgangen fra frigear til 1. gear er så voldsom, at man er ved at brække halsen. Går motoren for langsomt, sætter man vognen i stå. Går den for hurtigt, er bagdækkene ved at gå op i flammer — men der er en gylden middelvej, som dog ikke er så lige til at finde.

Er man kommet i fart, gælder det også om at holde hovedet klart. I samme sekund, vognen bevæger sig, forvælger man 2. gear, og ved ca. 6500 omdr./min går skiftepedalen i bund. Aldeles samtidigt hæves højre fod umærkeligt for at tilpasse krumtappens hastighed, så bagtøjet ikke sprænges — men den skal i bund mere end omgående, og 3. gear skal forvælgges i en ruf, for omdrejningstællerens viser stryger over skiven i en fejende bevægelse. Ved ca. 8000 omdr./min. op i 3. — med samme delikatelse som til 2. — så forvælgges 4. omgående, bringes i anvendelse, og så kan jeg love Dem, at det går stærkt.

Men inden længe må man — afhængigt af banens karakter eller situationen under løbet — ned i 3. eller 2. Kender man banen er det på forhånd klart, hvilket gear den første kurve kræver. Det forvælgges så snart man er i 4., og når øjeblikket er inde, trædes skiftepedalen ned. Højre fod presser samtidigt på speederen, så krumtappen bringes op på det omdrejningstal, der — i betragtning af den stedfindende skiftning til et lavere gear — svarer til den fart vognen skyder på vejen.

Det er krævende at køre med Wilson gear og uden kobling, men det er en stor betryggelse at vide alle gearhjulene forsvareligt i indgreb og kunne koncentrere sig om motoren og selve kørselen.

Denne mere ublandede nydelse går naturligvis tabt i en olieturbine, men dette mere raffinerede transmissionssystem er det til gengæld en hvile at bruge, og det rummer så afgjort også momenter for den, der kan lide at køre bil. Man føler sig ikke så umyndiggjort som i en vogn med fuldautomatisk transmission — og navnlig har man stadig den rare fornemmelse at arbejde med et stykke højst intelligent udformet mekanik, og det er nu altid dejligt.

Vi har alt til Deres

VICTORIA

Capri, Aero og Bi-Fix
— for Eksempel:

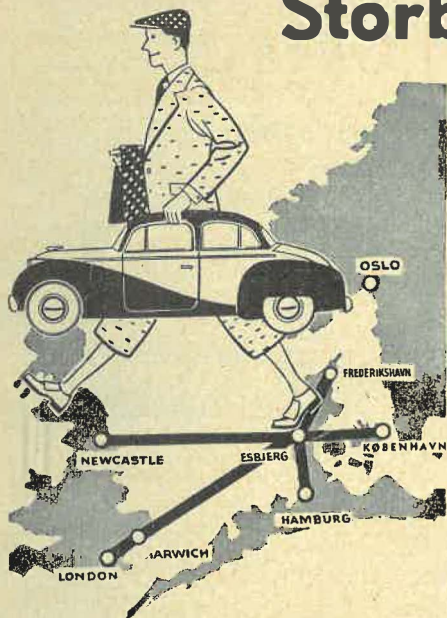
Ombytningscylinger
med originalt Stempel

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

Brdr. TOBIASEN

Latinergaarden . Vejle
Telf. 3150

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

BI LTAKSTER:

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 Automobiler samt
alle nærmere Oplysninger hos Rejsebureauerne og

D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

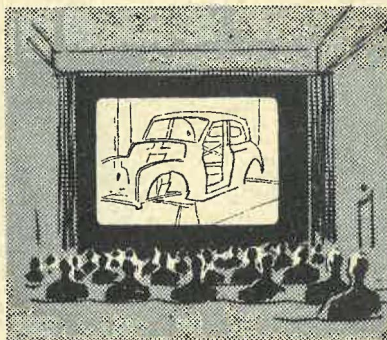


En DOMI-forhandler er konsulent for sine kunder

Er det en personvogn, en varevogn eller en lastvogn, De har brug for? Hvor mange kilometer regner De med at skulle køre årligt? Hvad skal De laste vognen med, under hvilke vilkår skal De køre o.s.v. o.s.v.

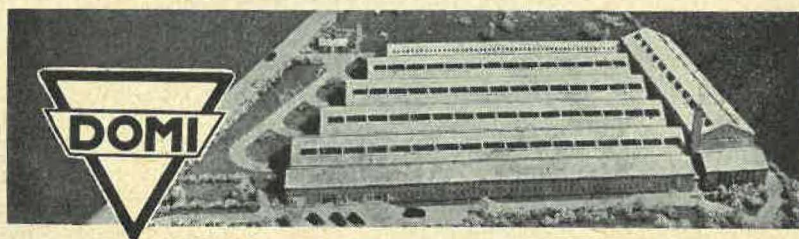
Alt dette og meget andet er af afgørende betydning, når De skal købe en vogn — og kun den vogn, der helt opfylder Deres krav, er den rigtige vogn for Dem. Derfor skal De gå til DOMI forhandleren — ikke blot ved han ganske nøje hvilken vogn, der i rummelighed, bæreevne, udstyr, trækraft, gearingsforhold og økonomi vil være den helt rigtige til formålet, men han kan også levere netop denne vogn.

En DOMI forhandler får til stadighed instruktion gennem film, foredrag og demonstrationer og opnår derved et indgående kendskab til enhver DOMI vogns anvendelsesmuligheder. Og takket være DOMI's omfattende repræsentation



af de mange verdenskendte bilmærker: Morris, Wolseley, MG, Riley, Chrysler og Chrysler-Plymouth, Borgward samt Fargo — er han altid i stand til at levere den helt rigtige vogn til ethvert formål. I tilgift kan DOMI forhandleren sikre sine kunder det ekstra plus, at de altid kan få alle nødvendige reservedele til disse vogne overalt.

Tal med DOMI forhandleren — hans kendemærke er den røde DOMI trekant!



6a

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

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI AIS - GLOSTRUP

Hvorfor ikke en tur til NORGE

Af Björn Mathisen



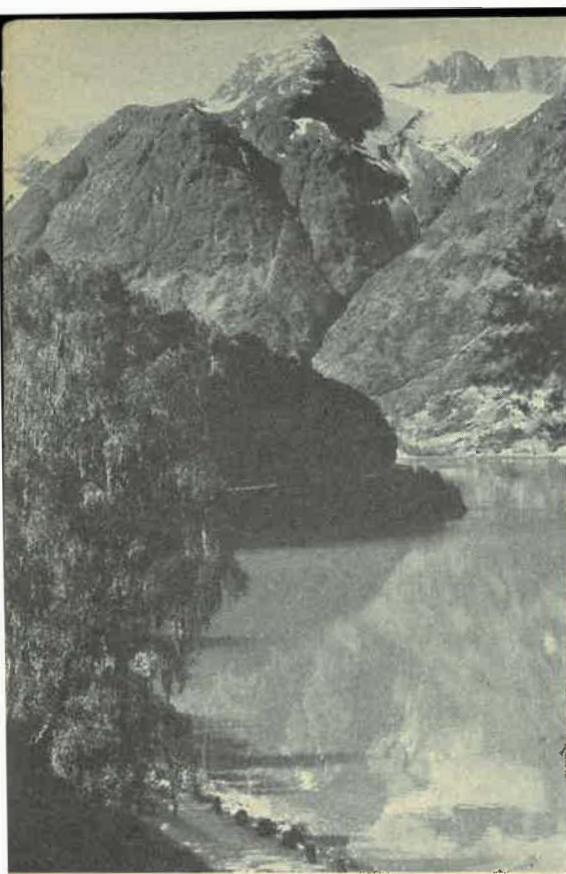
Man er nu i fuld gang med at planlægge ferieturen, og stadig flere søger til udlandet for at udvide horisonterne og for at koble af i helt fremmede omgivelser. Det er blevet højeste mode at tage til Spanien eller Italien, men Tyskland er, såvidt vi kan bedømme, stadig det foretrukne turistland. Hvorfor i grunden ikke kikke nord ud og tage en tur til Norge — er det, fordi Norge ikke rigtig betragtes som udland eller er det ikke spændende nok at færdes indenfor Skandinaviens grænser? Vi kan dog garantere for, at når en dansker tager til Norge, så kommer han — hvad natur og geografi angår — nok så meget til udlandet, som hvis han kører en tur gennem Tyskland. Hvis man vil se bjerge, så får man bjerge at se i Norge, medens man skal helt ned til Alperne for med rette at kunne sige, at man har set bjerge i Tyskland. Vi har derfor bedt vor norske medarbejder om at planlægge en tre ugers tur, og her er resultatet:

Vi skal i korte træk tage et overblik over en tre ugers tur, og nogle af de ting man vil se og opleve på sin vej. Som udgangspunkt for en bil- eller motorcykeltur i Norge er det naturligt at vælge Oslo, og derfra går turens første etape ad rigsvej 50 til Lillehammer — en rute der vil give

et afvekslende indtryk af østlandets brede bygder omkring Norges største indsø, Mjøsa. Lillehammer er forøvrigt midtpunktet for det norske rejseliv og det vigtigste turistcentrum for denne del af Norge. Lillehammer er ikke alene et kendt vinterturiststed, men det er tillige et yndet feriested i sommermånederne.

Fra Lillehammer kører vi ind i det, man i Norge betegner som dalenes dal — Gudbrandsdalen. Gennem hoveddalen løber Gudbrandsdalslågen, og med sin underlige natur er dalen blevet et eftertragtet turistland, af hvilken grund de fleste turist- og højjfjeldshoteller findes i dette distrikt. Ved en afstikker op i Gausdalen får vi lejlighed til at se Bjørnstjerne Bjørnson's hjem, Aulestad, og jættestuerne i »Helvete« i den vilde Espedal er værd at se. Ved Harpefoss går en vej til Goleå og Wadahl Højjfjeldshotel og Per Gynt's grav, som ligger lige ved vejen.

Fra Dombås til Andalsnes (108 km) går vejen i dalskråningen med elven Lågen i bunden, og overalt møder vi små søer og smukke skovstrækninger. Ved Verma har vi anledning til at se et enestående vej- og jernbaneanlæg i tre etager over hinanden med vendetunneller i bjerget. Vejen går her over en bro ved Vermafossen, der styrter sig ned over fjeldsiden. Snart efter har man Romsdalshorn, et af Norges mest kendte og smukkeste fjeldtoppe, lodret oppe på højre side, og til venstre ser man de vilde Trolltinder — et ganske overvældende stykke natur. Mellem de høje fjelde kører vi frem til Andalsnes, der ligesom mange andre norske byer blev stærkt medtaget under krigen. Vi skal på vor færd videre til Valldal (56 km) gennemføre det enestående vejanlæg, Trollstigvejen, som går i slynger opad en næsten lodret fjeldside. Fra Andalsnes følger vi Istedalen som ved Böster snævrer sig sammen



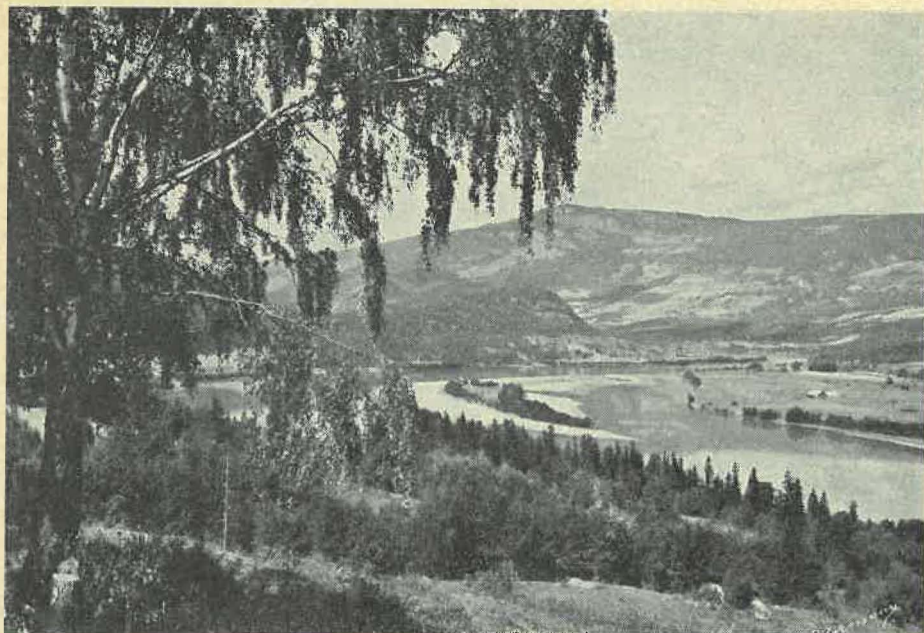
Nordfjord — bilvejen ved Strynsvatn.
(Foto Normanns Kunstforlag.)

til en lille gyde med høje fjelde, af hvilke nogle rager 1500 meter op, på begge sider. Vejen stiger i stejle slyngninger hugget ind i fjeldet, og efterhånden som vi kommer tilvejs, antager elven Istra stadig mindre dimensioner nede i dalen. Det irgrønne vand ser fuldkommen fantastisk ud i sine slyngninger. Oppe på Stigen kører vi over mod Stegfossen, der kaster sig ud fra klipperne i et styrt på 180 meter. Ved Alnesreset, 825 meter over havet, har vi nået det højeste punkt med en ubeskrivelig, herlig udsigt. Der er også sørget for det materielle, eftersom der er placeret en restaurant på dette sted. I Valldal må vi ombord i en færge, før vi atter har fast grund under fødderne og kører frem til Merok i Geiranger, et sted som med turisternes øjne kan karakteriseres som en af de smukkeste perler i Norge. Vi følger Geirangerdalen forbi Flydal med Flydalsjuvet og kommer frem til Djupvasshytta. Her går en genvej til en anden af Norges stør-

re seværdigheder, Dalsnibba, en fjeldtop som hæver sig 1500 meter op og med en slags vej helt til toppen. Ved Grotli skifter vi lidt på kursen og skal nu køre gennem nogle af Norges smukkeste og mest storslåede fjeld- og fjordpartier.

Det smukke turiststed, Loen, ligger ved fjorden med høj og mægtig fjeldnatur i baggrunden. En af toppene skyder næsten 2000 meter op mod himlen, og i 1936 var der et vældigt fjeldskred her. Bygderne rundt om søen ved Loen blev ødelagt af en flodbølge, som stenmasserne udløste. Det henrivende sted Olden byder i samme grad som Loen turisterne et afvekslende ophold — her er gode hoteller, sommerrestaurant og mulighed for ture i afvekslende terræn. Herfra har man også glimrende mulighed for at komme ind til en af de store isbræer, Jostedalbræen, som Norge nu ikke længere har mange af.

Fra Olden går vejen til det 30 km lange Jølstervand, der er et af lystfiskernes paradis. I Balestrand går man igen ombord i en færge, og herfra kører vi til Lærdal, et lille sted ved Sognefjordens arm i Lærdalsfjorden. Fra Lærdal går vejen over Filfjeld til Valdres, som hører ind under vor rute. I Borgund kan vi se en af de bedst bevarede stavkirker, man finder i Norge. For fiskeinteresserede kan det være interessant at vide, at man kører langs en af landets bedste og mest kendte lakseelve, Lærdalselven, selvom interessen måske vil aftage i nogen grad, når det oplyses, at prisen for at fiske er kr. 100.- pr. dag. Fra Borgund stiger vejen op til Maristua (830 meter over havet), hvor der i middelalderen stod en gammel fjeldstue. Cirka 20 km længere fremme kommer man frem til et af Norges kendte hoteller, Nystuens Højjfjeldshotel, som blandt andet er kendt for sine to tamme bjørne. Vejen går derefter brat ned mod Valdres; men vi tager en genvej op til Tyin og får et smukt glimt af Norges mægtigste fjeldparti, Jotunheimen. Stedet ligger på 1080 meter over havet, og her hæver flere pragtfulde toppe sig op. Vejen ned følger længe den smukke Vangsmjösa, og vi kommer frem til jernbaneendepunktet Fagernes. Herfra går turen igen op til højjfjeldet og frem til Gol jernbanestation på Bergensbanen. Fra Gol kører vi nedover Hallingdalen, der er en af de dale i Norge, som bedst har bevaret den gamle kultur.



Et parti fra den smukke Gudbrandsdal ved Hundorp. Det er for de fleste danskere en stor oplevelse at møde den storstædede norske natur. (Foto Normanns Kunstforlag.)

Når vi kører ud af Hallingdalen, kommer vi ind i den smukke natur i Krødsherred og kører langs søen Krøderen. På højre side har vi nu »Oslo's eget Fjeld«, Norefjeld.

Vejen fører os gennem Hønefoss til Sundvollen, et meget eftertragtet udflugtssted ikke langt fra Oslo. Stedet ligger smukt ved Tyrifjorden, og op til den prægtige Kongens Udsigt bliver man fragtet med en svævebane. Herfra går vejen i stærk stigning til Solihøgda, hvor man får en sidste mulighed for at beundre højfjeldet, før man igen er tilbage i Oslo.

Rejsende, der skal til Jylland, vil naturligvis finde det mere praktisk at køre udenom Oslo på tilbaketuren. Her vil man i så fald stå overfor den mulighed fra Gol at køre over Hardanger, ned til Telemark og Kristiansand. Da denne del af ruten går gennem nogle af Norges smukkeste distrikter, vil det være at anbefale for de bilister og motorcyklister, som vil gøre brug af færgeforbindelsen til Jylland.

Op så til slut nogle praktiske oplysninger: Som dansk statsborger behøver man ikke pas for at komme ind i Norge. Køretøjer, som er indregistreret i Danmark,

kan køre ind i Norge mod skriftlig erklæring om, at disse vil blive ført ud af landet igen inden tre måneder. Papirer til dette formål fås på toldstationerne. Man har i Norge ret til at køre med dansk kørekort, og den danske forsikring af køretøjet gælder i samme omfang som i Danmark. Der er højrekørsel i Norge, og trafik på hovedveje (riksveier) har forkørselsret. Største tilladte hastighed på fri, åben landevej er 60 km/t, for øvrige veje 45 km/t og i byer og tætbebygget område 35 km/t. Almændelig hastighed ved forsigtig kørsel 30—40 km/t. På ferietur bør man ikke køre mere end 150 til 200 km pr. dag. Under højsæsonen bør man reservere plads, hvor man er afhængig af færgeforbindelser. Dette gør man bedst ved at telefonere, medens man er på vej. Norske bilorganisationer udgiver hvert år færehæfter med oplysninger om priser, tider o. s. v. I Norge har man beskyttede betegnelser for hotellerne. De bedste hoteller kaldes turist- eller højffjeldshoteller; dette er første klasses hoteller med varmt og koldt vand på værelserne, værelser med eget bad og centralvarme og komfortable saloner. Prisen indenfor denne



Andalsnes — Valldal. Man ser trollestigveien, der stynger sig op ad fjeldsiden, og de to bjerg-
toppe er Bispen og Kongen. (Foto Normanns Kunstforlag.)

gruppe varierer fra n. kr. 9.- til n. kr. 17... Videre har man almindelige hoteller, til hvilke der stilles strenge minimumskrav men hensyn til størrelser og komfort. Værelsespriserne her varierer fra 8 til 12 n. kr. Næste gruppe udgøres af pensionater, gæstgiverier, turiststationer og fjeldstuer, hvor man lægger stor vægt på renlighed og god orden. Priser fra n. kr. 4,50 til 7... I større byer og på kendte turiststeder bør man forudbestille under højsæsonen, f. eks ved at ringe fra sted til

sted undervejs. Norge er ideel for camping, man kan overalt finde rolige og ugenerte steder, eller man kan holde sig til de forskellige campingpladser, alt efter ønske. Aftnerne og nätterne kan god virke kølige på fjeldet. Udrustningen bør derfor i første række omfatte varme klæder og regntøj. Skulle De blive fristet til fodture, er det praktisk at have et par støvler. Glem ikke en flaske myggeolie, og De er fri for et alvorligt irritationsmoment og husk at medbringe køretøjets politiattest.



U. S. ARMY MODEL

klær, splintsikker
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 motorkørsel fra = **56.50**
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. = **24.50**
Styrhjelme prima kvalitet = **19.50**
Styrhjelme org. eng. TT og franske letmetal-
hjelme fra **kr. 39.50 — 59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Her skulle det traditionelle billede af vognen være, men kig ud af vinduet, hvis der ikke holder en, så kommer der en om fem minutter.

VI PRØVEKØRER PÅ UTALLIGE OPFORDRINGER „FOLKEVOGNEN VW”

AF MOGENS H. DAMKIER

Der er sikkert ikke mange personvogne, der har været så omstridt et diskussionsemne som netop VW. Mange motorjournalister har hævet dr. Porsche's konstruktion til skyerne — man skal nu også være temmelig overmodig for at kritisere mesterkonstruktørens udformninger — og andre hævder bestemt, at VW repræsenterer et nydeligt stykke ingeniørarbejde, men nogen bil er det ikke. Det kommer jo lidt an på, hvad man forstår ved en bil, men man kan sikkert nå til enighed om, at skønt det ikke er ædelt blod, vi finder i en VW, så er den et køretøj, der har løst et bestemt transportproblem bedre end de fleste »biler«, og så har den tillige lært en masse mennesker at køre bil. På visse punkter er den håbløs, på andre punkter overraskende fin, og i alt er den inkonsekvent i sin fremtoning — jeg skal forklare mig nærmere.

Idéen til en folkevogn er ingenlunde ny — Henry Ford løste i virkeligheden problemet ved hjælp af sin T-model — men opgaven bliver stadig vanskeligere at løse, fordi visse ambitioner er tro følgesvende til forbedret levestandard. Da Ford sendte »Tinlizzie« på markedet, vidste amerikanerne dårligt nok, hvordan en bil skulle se ud, men i dag har de fleste mennesker en ganske overdreven forestilling om, hvordan i hvert tilfælde deres bil skal se ud (ikke hvordan den skal være), og ofte spændes økonomien til det yderste for at komme dette ideal nærmest muligt. I det tredie rige løste man problemerne med samme elegance og virkning som en galoperende ko i et blomsterbed — man ville se resultater, selv om bilisterne så skulle pakke deres ambitioner sammen i det kummerlige bagagerum i en folkevogns snude. At Porsche løste problemet på fornemste måde er hævet over enhver tvivl, eftersom opgaven simpelthen lød på at bygge en billig, slidstærk vogn, der var økonomisk i drift, og som havde en tophastighed på ca. 100 km/t.

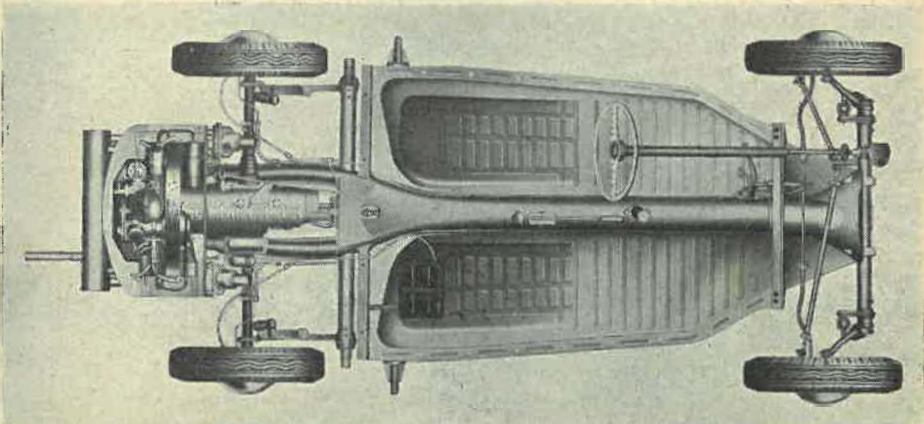
Porsches forkærlighed for hækmotorer sammenbygget med transmissionssystemet er forståelig fra et teknisk synspunkt, bagagepladsen sprang han op og faldt ned på, eftersom han selv aldrig benyttede større kufferter end en jordemodertaske uanset rejsens længde og varighed, bremserne gik han let hen over for ikke at vække opsigt — hvad en tysk vogn med gode bremses uvægerligt ville — og ved konstruktionen af den oprindelige usynkroniserede gearkasse har den gamle ræv smilet sit lune smil og tænkt »jeg skal gi' jer«. Den stillede opgave løst af dr. Porsche kunne simpelthen ikke føre til andet resultat end det foreliggende.

Det inkonsekvente kommer til udtryk på flere punkter. Når der er tale om en prisbillig vogn, venter man ikke, at der er gjort noget særligt ud af karosseriet, men Folkevognens karosseri står i kvalitet ikke meget tilbage for de produkter, der kommer fra de fineste specialfabriker, og det er så tæt, at det kan være vanskeligt at lukke en dør, medmindre et vindue står åbent, og støj fra karosseriet høres overheadet ikke. På den anden side kunne man med god ret vente at finde en vogn med fine køreegenskaber, men netop på dette punkt er Folkevognen en bajads næsten uden sidestykke. Man har selvfølgelig gentagne eksempler på, at dr. Porsche gennem højst særprægede og uheldige køreegenskaber stillede de største krav til kørerne, men da har det været udprægede racervogne som Auto-Union m.fl. Auto-Union var endda så speciel, at kun Rosemeyer kunne køre den, og Nuvolari var den eneste, der beherskede den helt. Sagen er den, at Folkevognen er så stærkt overstyrende, at selv en hårdforcremet natur bliver ilde berørt derved. Dette virker ret overraskende, eftersom Porsche tidligere har konstrueret »Folkevogne« som Steyer 55, i hvilke man fandt en helt neutral og iøvrigt vidunderlig styring.

Teknisk beskrivelse.

Ved en vogn med selvbærende karosseri tænker de fleste vel på den konstruktion, hvor chassissrammen er elimineret, og hvor hele karosseriet danner den bærende enhed.

Folkevognen har også et selvbærende karosseri, men i dette ords bogstavelige forstand, idet karosseriet kun bærer sig selv. Under det ligger der en chassissramme, ikke af den gammeldags slags med to længdevanger, men bestående af et tunnelformet rammerør (centralrør), der bagest er udformet som en gaffel, i hvilken motor, gearkasse og bagaksel er fastspændt. Foran sidder der et rammehoved, hvorpå forakslen er monteret. Til rammerøret og dets traverser er vogngulvet fastgjort.



Fordelen ved denne konstruktionsmetode er, at en rørformet chassissramme giver større stivhed med mindre vægt end den traditionelle ramme. Bunden bliver ganske glat (lille luftmodstand og let at rense) og uden utildækkede bremseforbindelser e. l., idet kabler og ledninger befinder sig inden i centralrøret.

Karosseriets særprægede, men efterhånden velkendte udseende giver en tålelig luftmodstand, idet luftmodstandskoefficienten er $C_w = 0,4$. Det 2-dørs stålkarosseri er boltet til vognens ramme, og alle skærme er let udskiftelige.

Forsæderne består af to af hinanden uafhængige stole, der hver for sig kan forskydes i vognens længderetning. Bagsædet udmærker sig ved at have en overraskende stor bredde og dybde, nemlig henholdsvis 1300 mm og 470 mm.

Bagsædet kan slås forover, så det letter adgangen til bagagerummet, der har et rumfang på 1,3 kubikmeter. Foran — under forklappen — er der endvidere mulighed for at stuve yderligere 0,7 kubikmeter bagage af vejen.

Gulvet er belagt med gumminåtter, og de fleste af de flader, der ikke er polstret på anden måde, er betrukket med et kraftigt mubret stof. Tiltalende er det, at det så godt som fuldstændigt er lykkedes at eliminere synlige skruer o. lign. stammende fra indtrækkets montering.

Motor.

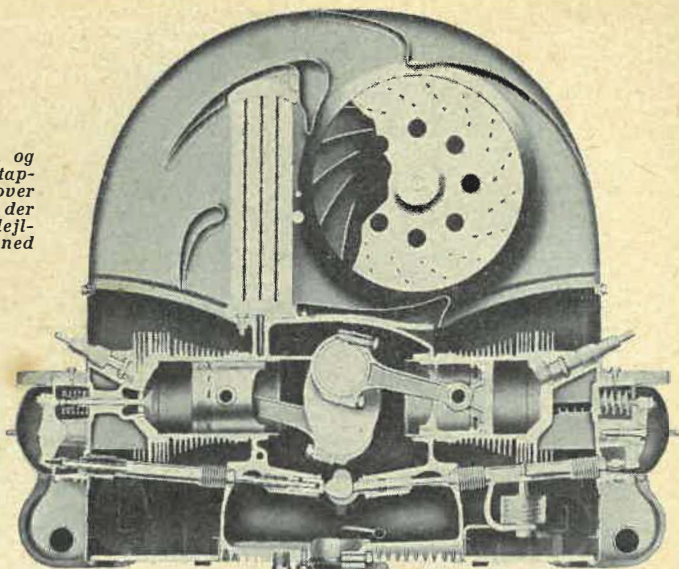
Folkevognens motor har i de senere år gennemgået en hel del ændringer, men den er stadig opbygget som en boxermotor med de fire cylindre anbragt vandret, to

Chassiset, bundpladen, hjulophængningerne, styretøjet og motoraggregatet i Folkevognen. Man ser tydeligt, hvorledes centralrøret ligger som ryggrad i hele undervognskonstruktionen.

og to overfor hinanden. Folkevognens skaber, dr. Porsche, opånede på denne måde at klemme motorens byggelængde ned på 40 cm imod de ca. 75 cm, der normalt bruges til en firecylindret motor.

Og stadigvæk benytter Folkevognen sit forkætrede kølesystem: Luftkølingen. Indrømmet: Det er vanskeligt at gøre det akkurat lige så lydsvagt som et vandkølesystem, selv om forskellen er blevet mindre og mindre år for år. Til gengæld byder det jo på mange fordele: Vægtbesparende (vand og radiator), kølemidlet er til stede overalt, ingen frostsprængninger, hurtig opvarmning (mindre slitage) og bedre afkøling ved hjergkørsel (fordi blæ-

Et snit gennem motoren og blærsystemet. Krumtapakslen er anbragt lige over knastakslen, og den olie, der ved tryk føres frem til plejstangsløjerner, drypper ned over knastakslen.



seren arbejder lige så effektivt ved de lave hastigheder som ved de høje).

Blæseren er anbragt på dynamoakslen, der ved et kileremtræk drives af krumtapakslen, men med dobbelt så stor omdrejningshastighed som denne har.

For yderligere at forkorte opvarmningstiden er blæserhuset forsynet med et termostattyret spjæld, der formindsker den indsugede luftmængde, så længe motoren er kold.

Blæserhuset leder køleluften ned over de fire cylindre, der ligesom topstykkerne er forsynet med køleribber. Der er anvendt løse enkeltcylindre og dobbelte topstykker, der boltes mod krumtaphuset. I topstykkerne sidder topventilerne med vippearmsystemet. På figuren af den gennemskårne motor ses desuden knastakslen, der ligger under krumtapakslen, og de skråstillede ventilstødstænger. Efter at have afkølet motoren ledes blæserluften bagud ud i det fri, med mindre den føres fremefter for at opvarme vognens indre.

Cylindrenes boring er 77 mm og slaglængden 64 mm. Det giver et cylindervolumen på 1192 ccm, og kompressionen er 6,6:1.

Stempelhastigheden er lille, ca. 7 m/sec., hvad der er lige ved at være halvdelen af, hvad der anvendes i mange moderne motorer. Denne fordelagtige stempelhastighed

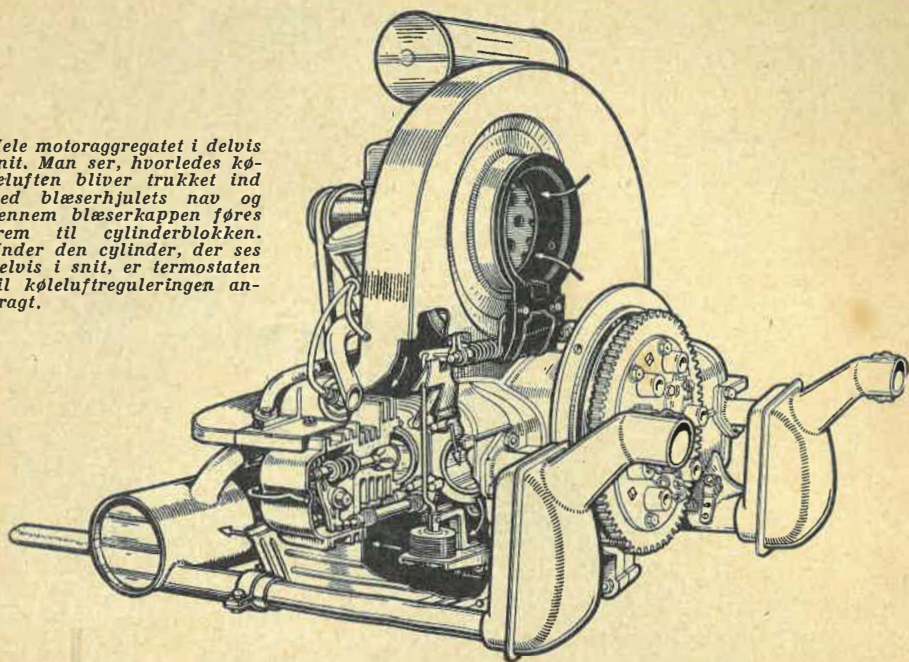
skyldes dels den rimelige slaglængde, dels et moderat omdrejningstal. VW-motoren er ikke nogen hurtigløber. Når det for uindviede kan lyde anderledes, skyldes det, at blæseren jo kører med den dobbelte hastighed. Men motoren selv udvikler sine maksimale 30 HK ved bare 3400 omdr/min. Det største moment 7,8 kgm opnås ved 2000 omdr/min. Disse lave omdrejningstal i forbindelse med meget fine tolerancer ved fremstillingen har gjort det muligt at eliminere alt, hvad der hedder tilkørsel.

At overbelaste motoren er meget svært, idet man med vilje har underdimensioneret indsugnings- og udblæsningssystemet med det resultat, at det, motoren kan yde, kan den også blive ved med at yde, og top-hastigheden er faktisk identisk med march-hastigheden.

I smøreoliesystemet, der rummer 2½ liter, indgår en oliekoeler, der er placeret inde i blæserhuset, så den nyder godt af køleluften. Selv under de hårdeste strabadser vil olietemperaturen derfor ligge indenfor snævre grænser.

Benzintanken, der rummer 40 liter, hvoraf 5 liter i reserve, ligger i vognens forende, og benzinrøret er gennem centralrøret ført til den mekaniske membranpumpe og videre til karburatoren. Strømfordeleren er både vacuum- og centrifugalreguleret.

Hele motoraggregatet i delvis snit. Man ser, hvorledes køleluften bliver trukket ind ved blæserhjulets nav og gennem blæserkappen føres frem til cylinderblokken. Under den cylinder, der ses delvis i snit, er termostaten til køleluftreguleringen anbragt.



Kobling, gearkasse og differentiale.

Fra motoren går kraften fremefter gennem en enkeltplade-kobling og ind i gearkassens hovedaksel. Under den sidder en forlags- og spidshjulsaksel, der fører bagud igen nemlig til differentiallet, der ligger midt imellem kobling og gearkasse. Ved denne konstruktion opnåede dr. Porsche en kort transmissionsvej med deraf følgende mindre masseægthed samt en betydelig vægtbesparelse (kardanaksel).

Gearkassen har fire fremadgående gear og eet baggear, hvor 2., 3. og 4. gear er synkroniserede (de luxe-modeller).

Udvekslingerne er: 1. gear 1:3,60, 2. gear 1:8,8, 3. gear 1:1,23, 4. gear 1:0,82, baggear 1:4,63.

Der er anvendt bundgear, en kort gearstang, præcis i bevægelserne, ud fra den fornuftige tankegang, at der i europæiske vogne alligevel ikke er plads til den 3. person, der kan retfærdiggøre brugen af ratgear.

Differentiallets kron- og spidshjul har udvekslingen 1:4,4.

På grund af svingakselkonstruktionen må hver bagakselhalvdel kunne dreje sig op og ned i differentiallet, og dette er gjort på den måde, at planethjulene hver har

en fordybning, hvori akslens spadeformede ende hviler. Samtidig med at planethjul og aksler roterer, kan akslen følge de nødvendige fjederbevægelser.

Affjedring.

Torsionsaffjedringen er egentlig et gammelt Porsche-patent, og dets fordele er mangfoldige. Man opnår uafhængig affjedring af hvert hjul, en stor vægtbesparelse, og fjedermekanismen ligger indkapslet og kræver derfor kun ringe vedligeholdelse.

Til Folkevognens forhjulsaffjedring benyttes to bladfjederbundter, der ligger over hinanden i hver sit rør. De fastholdes begge i midten af rørene, og i enderne bærer de bærearmer, hvortil styreboltene er fæstnet. Ved fjederbevægelserne vrider fjederbundterne sig.

Den kraftigere belastede bagaksel benytter en massiv torsionsstab. For enderne af den sidder nogle lange bærearmer, der fører bagud for der at gribe om svingakslerne. Til hvert hjul hører en teleskopdæmper.

Styring.

Snekke og møtrik, udveksling 14,15:1.

.....

→ Alle
tidens
motorolie
- og alle
årstidens



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.

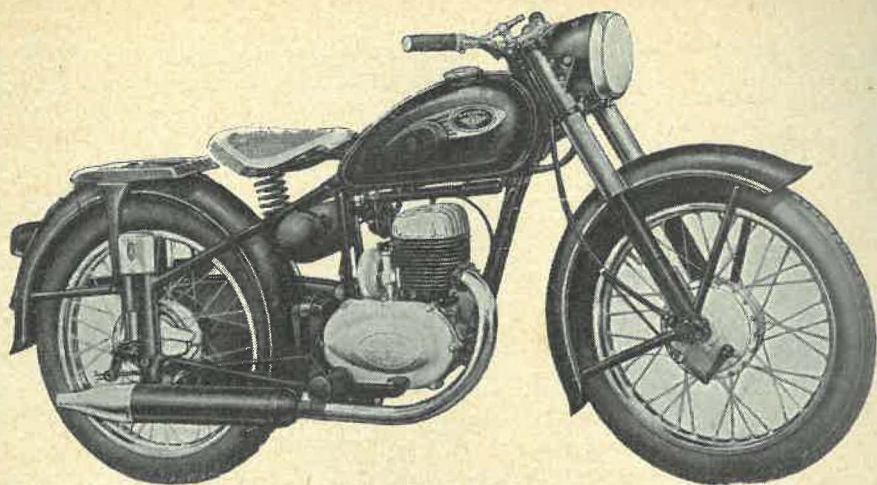


**SPECIAL
ENERGOL**

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

VISCO-STATIC
MOTOR OIL



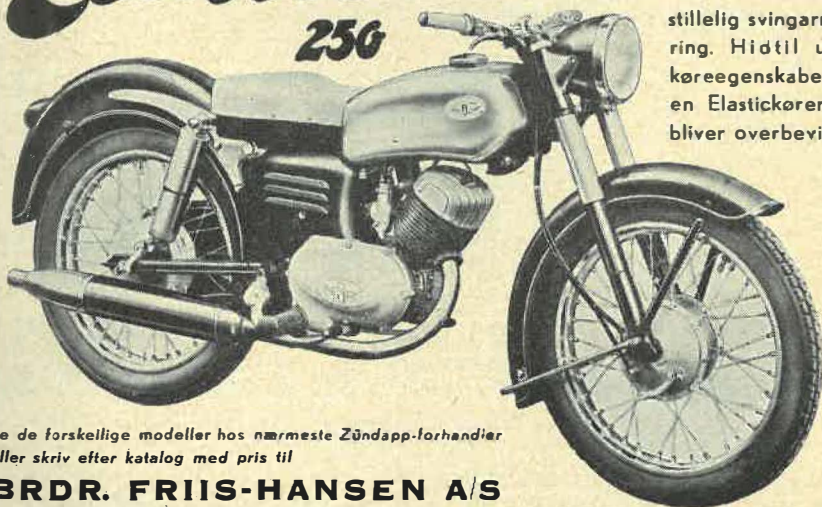


NORMA LUXUS

Danmarks billigste 200 ccm
den fuldt udstyrede moderne motorcykle
uden konkurrence i kvalitet og pris.

ZÜNDAPP

Elastic 250



Danmarks mest moderne MOTORCYKLE

Centralrørsramme, ind-
stillelig svingarmsaffjed-
ring. Hidtil ukendte
køreegenskaber. Spørg
en Elastickører, og De
bliver overbevist.

Se de forskellige modeller hos nærmeste Zündapp-forhandler
eller skriv efter katalog med pris til

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S
ØSTER ALLE 7 KØBENHAVN Ø.

Hjul og bremser.

Fælgstørrelse 4,3×15, dækstørrelse 5,60-15.

På »de luxe«-modellen er anvendt hydraulisk fodbremse og mekanisk håndbremse (virkende på baghjulene). Samlet bremseareal: 520 cm².

Udstyr.

Af kontrolinstrumenter findes et stort, let læseligt speedometer med markeringer, der angiver maksimale hastigheder i de enkelte gear. Speedometerskiven rummer desuden kontrollamper for olietryk, lade-strøm, langt lys og afvisere.

Afviserkontakten sidder på ratstammen.

Lyskontakten har tre stillinger, men kan samtidig drejes, hvorved instrumentbelysningen reguleres.

Viserkontakten betjener de to selvparerende viskerblade.

Tændingsnøglen sætter også starteren i gang. Samme nøgle bruges til døren.

Desuden indeholder instrumentbrættet en chokerknap, et forkromet højtalergitter, et askerbæger (foruden et ved bagsædet) og et handskerum.

Låsen for forklappen udløses ved et håndgreb, der sidder under instrumentbrættet.

Gaspedalen har ikke nogen trykplade, men en rulle. På langfarter er det en behagelighed, at foden kan hvile mod den nærmeste del af centralrøret.

Varmesystemet er standard og betjenes ved hjælp af et drejehåndtag, der sidder på centralrøret mellem forsæderne.

Af det løse udstyr kan nævnes: Reservehjul og div. værktøj, deriblandt også en donkraft, der passer i de firkantede konsoller, der findes under henholdsvis højre og venstre »trinbræt«.

Køreegenskaberne.

Man sidder udmærket i Folkevognens førersæde, og man har et udmærket udsyn til alle sider — bagruden er dog mindre end i de fleste moderne vogne, men et spejl på den venstre forskærm afhjælper tilfulde denne mangel. Man bliver straks klar over, at Folkevognen er »følsom på hjulene«, og affjedringsbevægelserne kræver korrektion gennem rattet, hvilket man dog værmer sig til i løbet af en halv snes mi-

nutter. Vognen skal accelereres på en ret særpræget måde, eftersom den skal trække ud i hvert gear, og man skal således ikke skifte til fjerde gear, før speedometret viser de 80 km/t. Bykørsel foregår højst i tredje gear, og deri ligger forklaringen til Folkevognens relativt store forbrug under bykørsel. Ved ovehalingen med moderate kørehastigheder går man med fordel et gear ned, hvilket giver større overlegenhed under denne manøvre. Det er med henblik på denne specielle skifteteknik, at jeg indledningsvis bemærkede, at Folkevognen har lært mange mennesker at køre bil. På den anden side frister det høje skiftepunkt for fjerde gear til ofte uberettiget stor kørehastighed i forhold til de trafikale omstændigheder, og deri ligger måske en forklaring på, at Folkevognen meget hyppigt er indblandet i uheld og ulykker — den kræver en kølig selvbeherskelse af sin ejer.

Affjedringen er fortrinlig, og selv på brolægning høres hjulstøjen ikke i vognen. Kører man hårdt i kurverne, viser vognen tilbøjelighed til at smide med bagenden, fordi de pendulophængte baghjul spænder sig henholdsvis ind og ud mod yderstilling for pludselig at spjætte tilbage mod neutral stilling — og så kommer det lille hop. Man kan derfor vanskeligt bringe Folkevognen til en normal, jævn lille udskridning i et sving, men når man kender disse tilbøjeligheder, finder man hurtigt grænsen for, hvad man kan tillade sig. Det værste er imidlertid overstyringen, der er af en størrelsesorden, man kun har fundet i få fortilfælde. Går man ind i et almindeligt landevejssving, er styringen naturligvis normal i den første del af kurven, men i samme øjeblik krængningen bliver mærkbar, kommer overstyringen, så man må slække betydeligt på styringen. Er det et skarpt sving, kan vognens styrende tendens blive så kraftig, at opretningen bliver besværliggjort og under alle omstændigheder usikker. Det påstås, at man kan vænne sig til overstyring, men jeg vil dog hævde, at man aldrig kan køre en overstyrende vogn med den præcision, som er en selvfølge ved neutral styring eller understyring — om man så har kørt den overstyrende vogn hver dag i tyve år. Så er det en helt anden sag, at mange bilister ikke har så megen føling med deres vogn, at de kan mærke, om den er over- eller understyrende — eller mærke noget i det

hele taget, men derfor skulle mønsterfabriken i Wolffsburg alligevel se at få lidt hold på de baghjul.

Den væsentligste af de anker, man hører om Folkevognen, er ventilatorstøjen, og den er også mærkbar ved bagsædet, men på forsædet har man ikke indtryk af denne støjkilde. Bagsædet er bredt, men der er som bekendt ikke alverdens plads til benene. Ved forsæderne er der derimod masser af plads, og hurra for gearstangen i gulvet. Gearskiftningen er effektiv, hurtig og præcis, og pudsigt nok er den gamle, usynkroniserede gearkasse afløst af en gearkasse med de mest effektive synchromesh-gear, man kan tænke sig. Det er også en velsignelse at finde en afviserkontakt, der ikke alene er anbragt på det rigtige sted nemlig som en arm på ratstammen, men som tillige er befriet for automatisk pjatmekanisme. Det virker nerveberoligende herligt, at en kontakt bliver stående i en bestemt stilling, indtil man selv slår den tilbage. Tænk hvor herligt: man skal til højre, man skubber kontaktarmen frem og drejer mere eller mindre kompliceret til højre, hvorefter man slår kontakten tilbage igen. I min egen vogn er kontakten anbragt på nøjagtig samme måde, men lavsindede personer har forsynet den med en såkaldt automatisk anordning, der slår den i midterstilling ved opretning. I trafikken kan man ikke altid entydigt dreje til højre, når man skal rundt om et hjørne til højre — man må sno sig lidt — og derfor er det en vild kamp med den forbandede automatik, der slår kontakten tilbage, lige så hurtigt som jeg viser af — det skal blive piller ud, i samme øjeblik jeg får en ledig stund. Nå, det var Folkevognen, vi kom fra — jo, den kan også tabe pusten op ad bakkerne, men i samme øjeblik man fornemmer det skadefro blik hos ham, der kommer bagved (hvor er bilister i grunden søde — i hvert tilfælde barnlige), skifter man et gear ned, og så er det overstået!

Som bil betragtet er Folkevognen altså

langt fra bedre end andre små vogne, der er vel heller ingen, der vil påstå, at den er smukkere eller mere rummelig, og den er heller ikke så meget billigere, at det retfærdiggør det store salg af denne vogn. Forklaringen er ganske simpel og ligetil: den er uden tvivl mere slidstærk, reservedelene er forholdsvis billige, og for kr. 1085,— kan man få udskiftet en opslidt motor med en såkaldt ombytningsmotor (opbygget på fabriken og med 3 mdr.s garanti), og dette er inclusive strømfordeler, ventilator, dynamo, kobling o. s. v. For kr. 860,— kan man udskifte gearkasse, differential og bagaksler med bremsetromler på samme måde, og for ialt kr. 1945,— kan man altså udskifte alle vitale dele i vognen. De bilister, der formedelst små 3000 kroner har fået hovedrepareret en bilmotor på bedste beskub på et dårligt værksted (uden 5 minutters garanti for noget som helst), vil kunne værdsætte denne service (som bliver aktuel for motorens vedkommende et sted mellem 100.000 og 200.000 km), og på os andre virker det dobbelt irriterende, at man ikke kan pille den overstyring fra dette køretøj, der er så tæt ved at være en dejlig bil.

Mål og vægt.

Akselafstand 2400 mm. Sporvidde for 1290 mm. Sporvidde bag 1250 mm. Venderadius ca. 5,5 m. Vægt 730 kg. Benzintanken rummer 40 liter incl. 5 liter i reserve.

Acceleration og benzinforbrug.

Accelerationsevne: 0—40 km/t 5,4 sekunder, 0—60 km/t 11,2 sekunder, 0—80 km/t 20,6 sekunder.

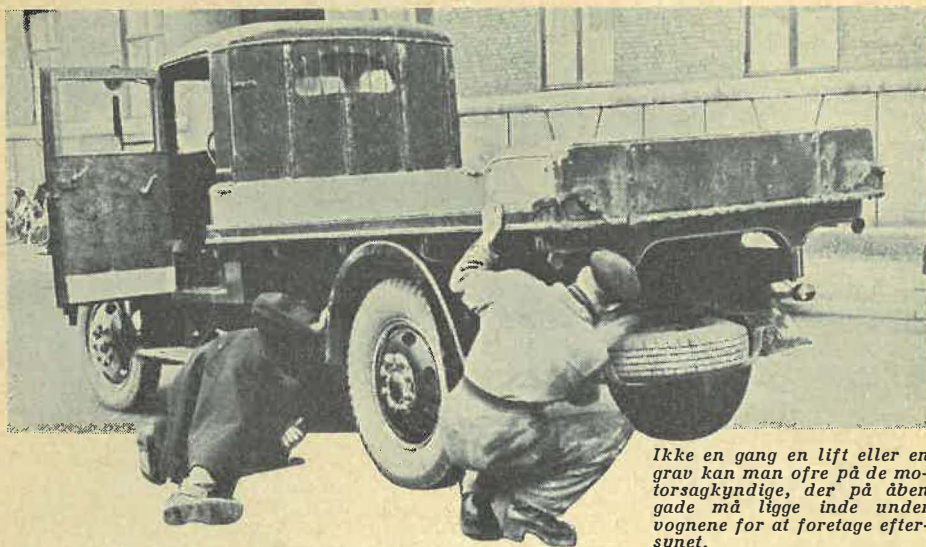
Benzinforbrug: 40 km/t i fjerde gear 17,5 km pr. liter, 60 km/t i fjerde gear 16,5 km pr. liter, 80 km/t i fjerde gear 14,2 km pr. liter.

Pris: Sedan de Luxe kr. 10.950.— på indkøbstilladelse incl. omsætningsafgift og kr. 15.360.— incl. dollarpræmieringstillæg, omsætningsafgift og leveringsomkostninger.

KØR BEDRE

er en bog, der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel. Pris kr. 4,85

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL



Ikke en gang en lift eller en grav kan man ofre på de motorsagkyndige, der på åben gade må ligge inde under vognene for at foretage eftersynet.

ER TIDEN LØBET FRA DE MOTORSAGKYNDIGE?

Al Primus Motor

Det er klart, at motoriseringen ganske som al anden teknisk virksomhed af indgribende natur må stå under en nøje udformet kontrol fra samfundsmagtens side, hvis de skabte fremskridt ikke skal fortabe sig i uforsvarlige tilstande — et trafikalt, økonomisk og teknisk anarki. Derfor har man i alle kulturstater, lige fra bilerne og motorcyklerne blev nyttige realiteter, praktiseret en lovgivning, der søgte at indpasse de nye trafikmidler i den til enhver tid gældende samfundsorden, og man har — som oftest uden held — søgt at give denne lovgivning et præg af forudseenhed, der skulle sikre, at de tekniske fremskridt ikke ustandselig kom bag på de administrerende myndigheder.

Motoriseringen stiller lovgivningsmagten overfor en række højst forskelligartede problemer: Motorkøretøjerne stiller stadig voksende krav til udbygningen af vejene, hvilket kræver en omorganisering af landets vejadministration og en motorafgiftslovgivning til imødegåelse af udgifterne til nye veje (med deraf følgende fristelse til at benytte en del af de opkrævede afgifter til andre formål) — konkurrencen mellem motorkøretøjerne og de gamle trafikmidler (jernbaner og skibe) stiller lovgivningen overfor nødvendige-

den af en vis arbejdsdeling, hvis landet ikke skal overforsynes med trafikmidler (praktiseres bl. a. ved valutaindgreb mod bilimporten samt omnibus- og fragtmandslovgivning) — reguleringen af færdslen på gader og veje kræver en færdselslov i overensstemmelse med den tekniske udvikling og med antallet af køretøjer, og endelig må myndighederne gennem en særlig motorlovgivning have mulighed for at føre kontrol med alle i brug værende motorkøretøjer (indregistrering), idet man ikke mindst må interessere sig for, om de i teknisk henseende er forsvarligt indrettet og vel vedligeholdt.

Vi har i SMJ ofte beskæftiget os med disse problemer, der er af fundamental betydning for motorkørlens øjeblikkelige og fremtidige vilkår her i landet, og vi er naturligvis — da bladet i første række er et teknisk tidsskrift — i høj grad interesseret i, hvorledes myndighederne administrerer kontrollen med motorkøretøjernes art og tilstand — altså med de motorsagkyndiges virksomhed.

Til hver politikreds i landet er der knyttet en eller flere motorsagkyndige. De er i dag praktisk talt altid civil- eller teknikumingeniører, som beskikkes af justitsministeriet, efter at de har aflagt en

særlig prøve i automobil- og motorcykelteknik samt i færdsels- og motorlovgivningen. Mange af dem har tillige været ansat i Statens Færdselsspolitis patruljetjeneste. Alt i alt en forsamling med en vidtgående uddannelse.

Alligevel hører klagerne over de motorsagkyndige til bladenes bedste stof og publikums kæreste samtaleemner. Til trods for, at der findes brådne kar indenfor enhver gren af den offentlige administration, falder man altid med særlig fryd over de motorsagkyndige ved enhver påstået anledning, og de undersøgelser, som foretages i den enkelte klagesag, synes — uanset udfaldet — altid kun at bestyrke folk i den opfattelse, at »fanden hytter sine«, eller sagt på en anden måde: At de motorsagkyndige kan skalte og valte, som de vil.

Der er noget i denne situation, som trænger til en nærmere forklaring, for selvfølgelig, som stand betragtet, er de motorsagkyndige ikke mere arrogante og vilkårlige i deres arbejde end embedsstanden i almindelighed. Forklaringen må snarere søges i et sammentræf af uheldige omstændigheder og arbejdsvilkår, og det vil være nyttigt at se lidt nærmere på de motorsagkyndiges forskellige arbejdsområder, der stort set kan opdeles således:

- 1) Bedømmelse af køreprøver før opnåelse af førerbevis.
- 2) Periodiske eftersyn af køretøjer, som standses på landevejen af politiet.
- 3) Udarbejdelse af tekniske rapporter i tilfælde af alvorlige færdselsuheld.
- 4) Eftersyn af køretøjer, som ønskes indregistreret, eller som er underkastet periodiske eftersyn.

Eftersyn af motorkøretøjer.

Den største del af de motorsagkyndiges normale arbejde er eftersynet af køretøjer, som skal indregistreres. Dette foregår året rundt på åbne pladser og uden brug af tekniske hjælpemidler (bortset fra et målebånd, og når det går højt, et Tapleymeter til konstatering af bremsevirkning). Undersøgelse af styretøj og bremsetræk foretages i liggende eller knælende stilling (altså uden anvendelse af grav eller lift), bremsevirkningen konstateres kun ved en simpel bremseprøve (normalt med tom vogn), og lygternes

indstilling kontrolleres overhovedet ikke. Man ser selvfølgelig også efter, at retningsvisere, baglygte, stoplygte o. s. v. er i orden, men arbejdsvilkårene er af en sådan art, at de for alle parter må virke utilfredsstillende.

Spørgsmålet er vel i det hele taget, om disse, i reglen rent praktiske, eftersyn overhovedet kræver en ingeniøruddannet kontrollant. Man kan ikke frigøre sig fra den tanke, om der ikke også på dette punkt er tale om anvendelse af overkvalificeret arbejdskraft — en specialuddannet mekaniker vil, i hvert fald så længe det kun drejer sig om almindelige personbiler og motorcykler, sikkert kunne gøre lige så god fyldest. Kun ved vare- og lastkøretøjer, der kræver en beregning af lasteevnen, er en videregående teknisk indsigt nødvendig.

At et spørgsmål af denne art også har været rejst andre steder, fremgår af en beretning fra staten Massachusetts, USA, hvor man ligesom i en række andre stater har haft en motorsagkyndigordning i lighed med den nuværende danske. Her stod man overfor kravet om en række statsdrevne undersøgelsesstationer med alt teknisk udstyr (således som det har været ønsket her i landet i mange år) da et lyst hoved fandt på, at undersøgelsen (syningen) før indregistrering meget bedre kunne henlægges til autoriserede bilværksteder, som i forvejen råder over alle de nødvendige, tekniske hjælpemidler. Samtidig kunne man, når disse autoriserede værksteder lå spredt over hele staten, etablere halvårige kontroleftersyn af *alle* motorkøretøjer (i Danmark er det i dag muligt at køre med en bil eller motorcykel igennem mange år uden andre eftersyn end det, der blev foretaget før første indregistrering).

Alle motorkøretøjer i den amerikanske stat møder efter skriftlig indkaldelse to gange om året, og takket være bremseprøvestand, lygteprøvestand o. s. v., alt sammen betjent af specialuddannede mekanikere tager undersøgelsen kun ca. 15 minutter. Kontrollen omfatter: Brems, forlygter, baglygte, stoplygte, horn, lyd-dæmper, styretøj, vindspejl, bagrude, vindspejlsvisker og nummerplader. Prisen er 50 cent, og efter undersøgelsen anbringes en mærkat på vindspejlet — den

er datostemplet 6 måneder frem i tiden (herved overflødiggøres stikprøvekontrol på landevejen), mekanikerne underskriver en højtidelig erklæring, før de sættes til kontrolarbejdet, og statens motorsagkyndige aflægger uanmeldte inspektionsbesøg. Fordelen for publikum er indlysende, ikke mindst af den grund, at eventuelle mangler kan udbedres på værkstedet med det samme. Men samtidig har man indført en lovregel, der i den grad er i pagt med udviklingen, at det lyder som en åbenbaring i danske øren, nemlig følgende: Kontrolværkstedet har ansvaret for, at køretøjerne er i lovlig stand, når de forlader kontrollen — konstateres det senere, f. eks. ved et færdselsuheld, at et køretøj har en defekt, som skyldes manglende agtpågivenhed fra kontrollens side, er det værkstedet, som har det fulde ansvar. Her i landet er det som bekendt såvel ejeren som føreren, der har ansvaret for køretøjets mekaniske tilstand, medens hverken den motorsagkyndige eller mekanikeren kan drages til ansvar.

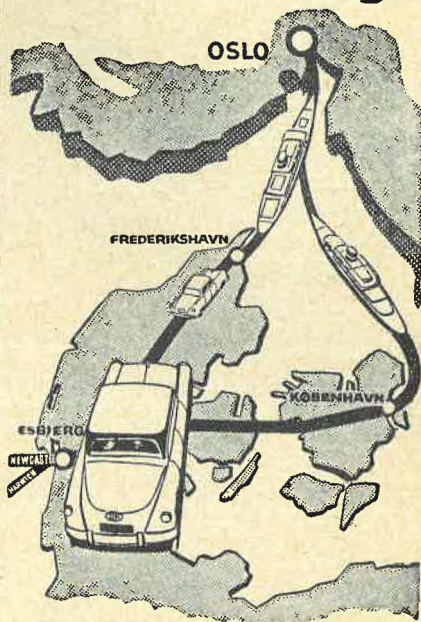
Man behøver ikke megen indbildningskraft for at kunne tænke sig til officielle, danske betæneligheder ved et system som det her nævnte — men var det alligevel ikke en overvejelse værd til afløsning af et friluftsbureaukrati, der har overlevet sig selv?

★

AUTOMOBIL REVUE

Automobil Revue's katalognummer i forbindelse med den store schweiziske automobiludstilling er udkommet i en større og smukkere udgave end tidligere set. Dette særnummer indeholder de mest omfattende specifikationer for de udstillede automobiler, og det vil i virkeligheden sige for alverdens vogne — en herlig og uvurderlig oversigt med et væld af illustrationer. Der er naturligvis også en lang række interessante artikler, der med sædvanlig grundig saglighed gør status i automobilindustrien. Enhver der mestrer tysk eller fransk — tekst på begge sprog er sideløbende gennem hele nummeret — vil have fornøjelse af denne fornemme udgave. Prisen er kr. 11,70, og bestilling kan indsendes direkte til importøren: Arnold Busck, International Boghandel, Købmagergade 49, København K.

Tag Bilen med til Norge



Regelmæssig Forbindelse

København-Oslo

17. Juni — 29. August

6 Afgange ugentlig
i hver Retning

Før og efter denne Periode
3 Afgange ugentlig i hver
Retning

Billetpriser:

1. Klasse	Turistklasse	
	m. Køje u. Køje	
Enkelt	90,-	60,- 50,-
Dobb.	150,-	100,- 85,-

Frederiksh.-Oslo

19. — 27. August

6 Afgange ugentlig
i hver Retning

$\frac{29}{8}$ — $\frac{18}{8}$ og $\frac{28}{8}$ — $\frac{1}{10}$
3 Afgange ugentlig i hver
Retning

Billetpriser:

1. Klasse	Turistklasse	
	m. Køje u. Køje	
Enkelt	61,-	40,- 33,-
Dobb.	105,-	70,- 60,-

TAG BILEN MED

Til og med 800 kg	Kr. 60.-	Til og med 800 kg	Kr. 40.-
801-1000 -	70.-	801-1000 -	50.-
1001-1200 -	80.-	1001-1200 -	60.-
1201-1500 -	100.-	1201-1500 -	75.-
1501-2000 -	125.-	1501-2000 -	100.-
over 2000 -	150.-	over 2000 -	125.-

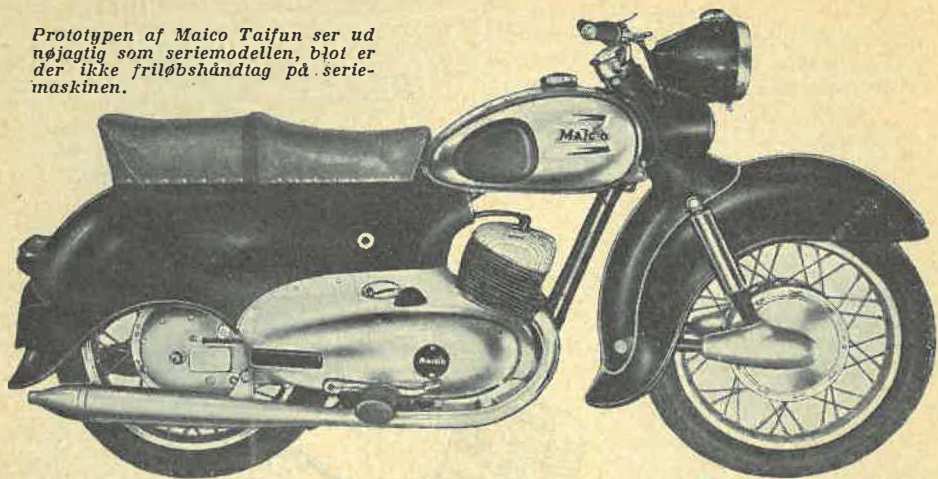
Billetter og nærmere Oplysning hos
Rejsebureauerne og

D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Prototypen af Maico Taifun ser ud nøjagtig som seriemodellen, blot er der ikke friløbshåndtag på seriemaskinen.



Vi prøvekører **MAICO TAIFUN 350 ccm**

AF MOGENS H. DAMKIER

Lige siden Frankfurt-udstillingen i slutningen af 1953 viste den nye Maico Taifun, har jeg haft en brændende lyst til at prøvekøre denne maskine. Ikke fordi jeg ventede mig så overmåde meget af køreegenskaberne — man kan nu en gang ikke trylle og få en motorcykle til at køre meget bedre end godt — men snarere fordi Maico Taifun indeholdt så mange nye konstruktionsidéer, at det ville være helt spændende at se, om den også kunne køre. Nu har jeg haft et par fornøjelige dage på landevejen med Maico Taifun, og jeg kan låne Kjeld Petersens refrain: Jeg har aller været med til noget lignende.

Maico-Fabrikerne viste på Frankfurt-udstillingen den nye Taifun ved en reception for fagpressen, og såvel de tyske som de udenlandske pressefolk spærrede øjnene op på grund af alle de nyheder, der i virkeligheden var at finde i denne model. Senere på dagen blev Taifunen kørt over på selve udstillingen og stillet op på et højt podie, foran hvilket jeg traf en journalist fra den danske dagspresse, og han spurgte i al uskyldighed, om jeg kunne se noget nyt på den udstilling. Jeg skal indrømme, at jeg fik en højst usund, indvendig latter, da jeg fik ham til at gøre et stort nummer ud af en Maicomobil med radio, hvorimod han fuldkommen overså Taifunen.

Maico Taifun blev ret nøje beskrevet i

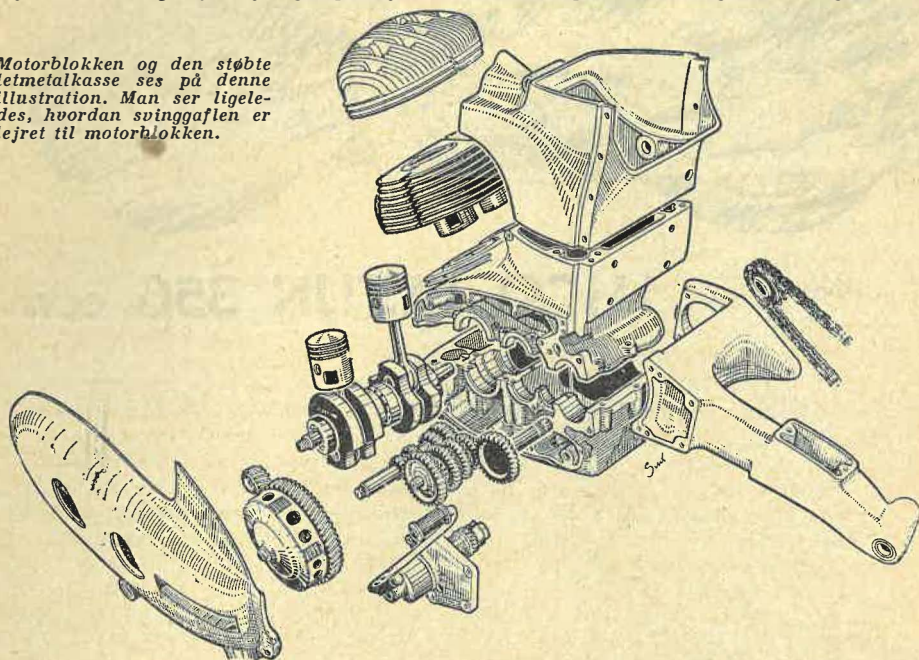
vort novemhernummer 1953, men jeg kan nu konstatere, at der er blevet ændret en del fra prototypen til den seriefremstillede maskine, jeg netop har prøvekørt. På prototypen havde man indbygget friløb, hvilket ikke er at finde på den nuværende udgave, sandsynligvis fordi det er komplet overflødigt — så jævnt går motoren. På prototypen var der halvautomatisk kobling ligesom på Jawa-modellerne, men heller ikke denne udformning er at finde på seriemodellen. På prototypen var en lyd-dæmper-finesse, der åbenbart ikke har været af særlig stor betydning, eftersom der på standardmodellen ikke findes nogen vindkedel indskudt mellem de to udblæsningsrør. Seriemodellen er monteret med en karburator, medens der var to på prototypen.

Taifunens tekniske opbygning er meget særpræget, og man er ikke et øjeblik i tvivl om, at konstruktørerne har sat et helt frisk stykke papir på tegnebrættet for at konstruere en motorcykle, i hvilken motor, stel, sadel og hjulophængning udgjorde en organisk helhed; men det forunderlige er, at maskinen opfører sig, som om den har været genstand for en femogtyveårig forædlingsproces. Den to-cylindrede to-takt motor og gearkassen er sammenbygget til en blok, der udgør stelkonstruktionens centrale del. Det sammenstøbte gearkasse- og

krumtapthus er deleligt efter en vandret midtlinie, hvilket giver mulighed for korrekt lejemontering, nemlig stram pasning mellem akslerne og lejerne inderbaner. Simmerringene er anbragt mellem krumtapthuset og lejerne således, at krumtaplejerne smøres af gearkassens olie, og dermed er man ude over besværligheder med lejekorrosion og blyaflejringer på lejeba-

et centrum, der ligger midt i gearkasse-akslen. I bogstavelig talt alle andre tilfælde ser man bort fra denne mulighed og lader svinggafflen dreje om et centrum, der ligger så tæt ved den drivende gearkasse-aksel som muligt, således at spændingsændringen bliver den mindst mulige. Denne løsning har man altså ikke fundet tilfredsstillende på Maico's tegnestuer, og derfor

Motorblokken og den støbte letmetalkasse ses på denne illustration. Man ser ligeledes, hvordan svinggafflen er lejret til motorblokken.

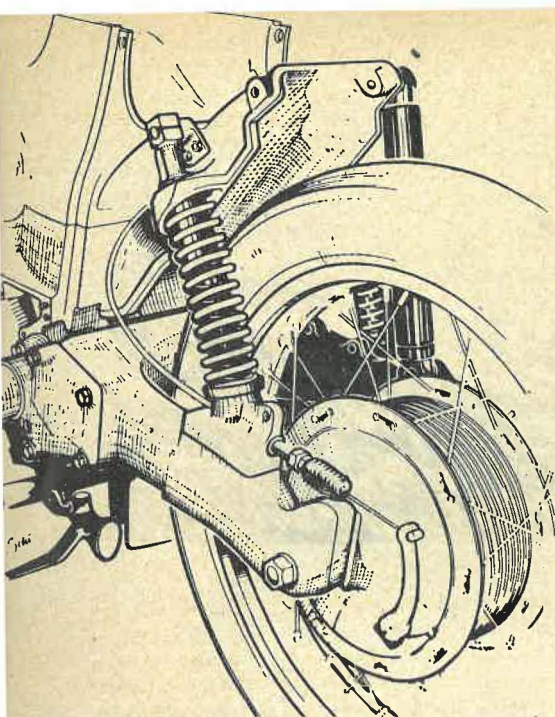


nerne — i hvert tilfælde for sidelejernes vedkommende. Krumtapakslen er lejret i to sidelejer og to midterlejer. På krumtap-akslens højre side er en svinghjuls-dynamo monteret, medens den venstre del bærer et lille, skrånket tandhjul, der er i direkte indgreb med koblingens tandhjul.

Koblingen er på ganske normal måde monteret på gearkassens hovedaksel; men hvis man betragter illustrationen, vil man se, at der er tre aksler i gearkassen, eftersom forlagsakslen trækker den udgående, drivende gearkasseaksel, som er monteret med et kædehjul. Gennem en duplex kæde overføres kraften til baghjulet, men også her træffer vi en bemærkelsesværdig ny-konstruktion.

Der er som bekendt kun én måde, på hvilken man kan undgå ændringer i kædespændingen under affjedringsbevægelsen, og det er ved at lade svinggafflen dreje om

har man fremstillet en stor, lukket kædekasse i støbegods, og denne kædekasse tjener som det ene bærende ben i en svinggaffel. Den anden svinggaffel er udformet som en kraftig støbt rørkonstruktion. Svinggafflen er lejret i en stor bøsning, der ligger uden om den drivende gearkasse-aksel, og svinggafflen kommer på denne måde til at dreje med gearkassens kædehjul-aksel som centrum og variationer i kædespændingen finder ikke sted under affjedringsbevægelsen. Baghjulet er monteret i en stikaksel, men det er ikke forskydeligt i længderetningen, da det erfaringsmæssigt viser sig, at mange motorcyklister får baghjulet skævt monteret under en kædejustering. I stedet har man i den lukkede kædekasse anbragt et løstløbende kædehjul, monteret på en excentrisk anbragt tap, og ved at dreje denne tap frem eller tilbage, kan kædespændingen juste-

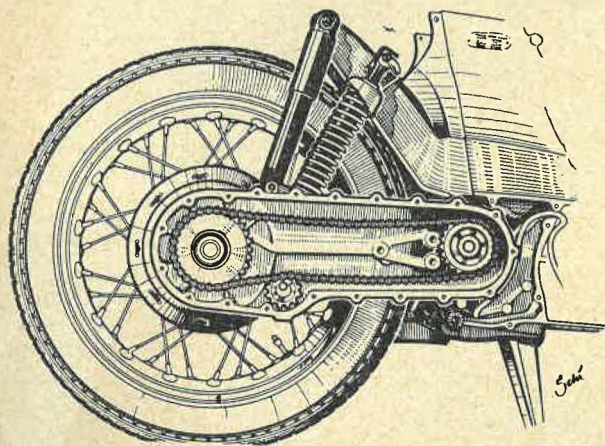


Her er den venstre side af svinggafflen på Maico Taifun. Inden i de to skrueffjedre ligger to hjælpeffjedre, der ved hjælp af et håndlag kan sættes i funktion, når der køres med bagsædepassager.

res. Kædekassen er iøvrigt påfyldt olie, således at bækæden arbejder i et oliebad.

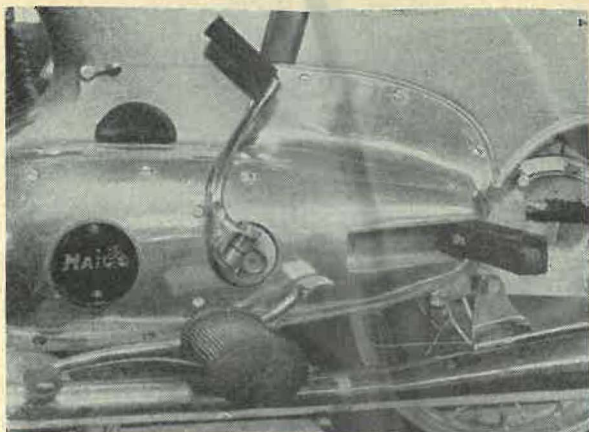
Ovenpå motorblokken er monteret en kasseprofil i støbt letmetal og til denne kasseprofil er en bærende pladekonstruktion boltet, idet denne pladekonstruktion først og fremmest tjener som støtte for svinggafflens affjedringselementer. Bag-

skærmen, der er udformet som en stor sideplade, er boltet til den støbte kasse med mellemlæg af gummilister. Den støbte kasseprofil bærer fortil det øverste stelrør, der går frem til kronhovedet, og nede i selve kassen finder vi i bunden karburatoren og ovenpå denne finder vi værktøjsrummet. Kasseprofilen er for oven lukket af twinsadlen, og når denne løftes i vejret (den er hængslet bagtil), er der åbnet for værktøjsrummet. Åbner vi en klap i værktøjsrummet, kommer vi ned til karburatoren. Stelkonstruktionen afsluttes af det forreste stelrør, der går fra kronhovedet ned til motorblokkens forside, og man vil altså forstå, at motorblokken i allerhøjeste grad indgår som bærende enhed i stelkonstruktionen. Forhjulet er ophængt i en svinggaffel efter Earle's system, og de to faste gaffelben er indkapslet i den dybe forskærm. Hydraulisk dæmpede fjederelementer er indskudt mellem svinggafflen og de faste gaffelben. Såvel forhjuls- som baghjulsnav er udformet som gennemgående bremsetromler smedet i letmetal, og forhjulets svinggaffel er iøvrigt indkapslet bag et kraftigt letmetaldæksel. Fodbremserne aktiverer baghjulets bremsearm gennem et kabeltræk. Som fjedrende elementer for baghjulsaffjedringen benyttes skrueffjedre, og ved hjælp af et greb på siden af maskinen kan fjeder-spændingen indstilles til solokørsel eller til kørsel med bagsædepassager. En enkelt kraftig hydraulisk teleskopstøddæmper er indskudt mellem den bærende pladekonstruktion og kædekassen. Motoren er på



Kædekassen på Maico Taifun fungerer samtidig som det ene gaffelben. Her er oliebadskassens dæksel fjernet, og man ser, hvorledes kædens spænding reguleres af et excentrisk monteret løstløbende kædehjul.

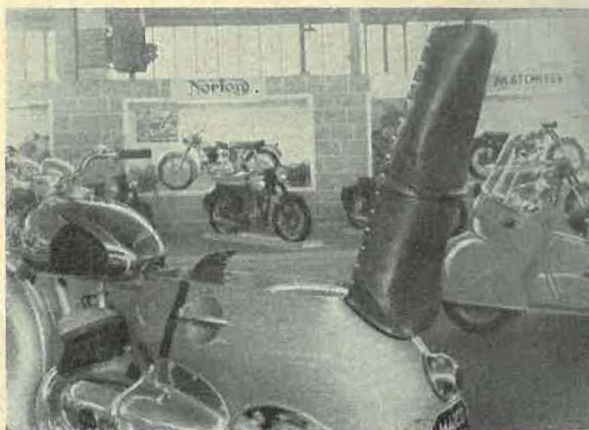
På illustrationen til højre, der stammer fra prototypen, ser man, hvorledes de bageste fodhviler er indfældet i det store letmetaldæksel. Den lille tipperarm, der ses i øverste venstre hjørne, er på seriemaskinerne flyttet op som en regulær tipperknop i karosseripladen, og gummidækslet beregnet til en inspektion af den ene karburator findes heller ikke på seriemodellen.



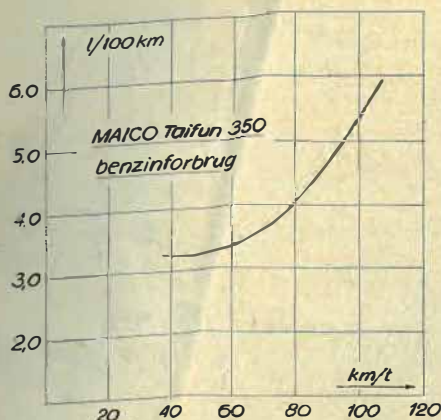
begge sider lukket af store, højglanspolerede letmetaldæksler, i hvis bageste del fodhvilerne til bagsædepassageren er monteret, således at de kan klappes ind i dækslerne, når de ikke anvendes. Under motorblokken er der anbragt såvel et støtteben til kortvarig parkering som et regulært stativ, og på bagskærmens venstre side er der anbragt et stort håndtag til at tage fat i, når maskinen skal anbringes på stativ.

Nu kunne man naturligvis let komme til den overbevisning, at en motorcykle af så særpræget og så ny en konstruktion ville være yderst vanskelig at reparere samt at hovedvægten var lagt på en tilfredsstillende funktion, hvilket ofte giver mindre hensigtsmæssige reparationsmuligheder. Dette er i allerhøjeste grad for-

kert, hvad Taifun'en angår, eftersom f. eks. kickstarteren er et selvstændigt aggregat, der kan aftages uden at berøre den øvrige del af gearkassen, hvilket er uhyre praktisk, hvis f. eks. en gearpedalfjeder knækker. Den nederste del af cylindrene er udformet som en konisk tragt, hvilket i højeste grad letter monteringen, eftersom stempelringene ligefrem glider på plads, når blot de ligger rigtigt i forhold til låsetappene. De to cylindre er iøvrigt støbt i to selvstændige stykker, således at man kan montere en cylinder af gangen. Topsykkerne er ligeledes støbt i to enkelte stykker. Kun når der er tale om større motorreparationer, som hovedreparationer eller lignende, kan Taifun'en være lidt mere omstændelig at demontere end en ortodoks opbygning; men det skal



Når twinsædlen slås op, afdekkes et stort værktøjsrum, og under dette kommer man gennem en lem ned til karburatoren.



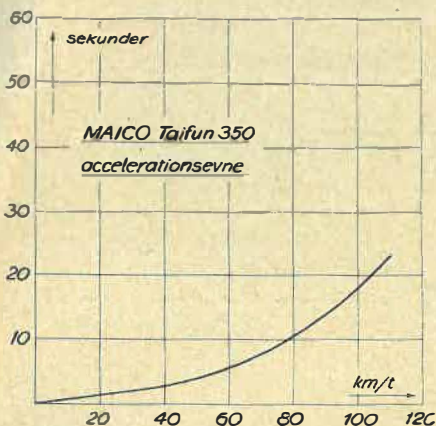
Den her viste benzinformbrugskurve betegner et absolut maksimum, eftersom maskinen er afprøvet med karburatornålen hævet et hak over standardindstillingen.

dog fremhæves, at en mekaniker med godt kendskab til maskinen kan foretage en komplet demontering på en time og fyrrer minutter.

Af udstyret skal nævnes, at maskinen er monteret med styrlås og styrbremse, gearpedalen er udformet som en dobbeltpedal til betjening med både hæl og tå, og twinsadlen er naturligvis standardudstyr, eftersom den nøje er konstrueret til den øvrige maskine.

Køreegenskaberne.

Tilpasningen af karbureringen på Maico Taifun er ret speciel, og det eneste svage



Accelerationskurven på Maico Taifun er ret bemærkelsesværdig for en maskine på 350 ccm.

punkt er faktisk starten. Karburatoren skal tippes ret kraftigt gennem den udvendige tipperknap på karosseripladens venstre side, og der skal lukkes helt for luften, før motoren lader sig starte selv i ret mildt vejr. Så snart motoren tænder, kan man imidlertid åbne fuldt for luften, og maskinen trækker med det samme. Jeg skal dog allerede nu afsløre, at maskinen blev prøvekørt med karburatornålen i indkøringsstilling, altså hævet et hak over standard, eftersom modellen var ret frisk. De målte forbrugsresultater må derfor betegne et absolut maksimumsforbrug, uden at accelerationsresultaterne på nogen måde er blevet forbedret af denne ændring i karburatorindstillingen. Frigearret ligger i bunden, og samtlige skiftninger fra frigear og opefter sker ved at træde på gearpedalens bageste del med hælen. Denne skiftning er ganske fortræffelig og frem for alt præcis og hurtig. Af gammel vane er man tilbøjelig til at træde nedad på pedalens hele vejen for at komme i første gear, og i begyndelsen er det derfor en stor hjælp, at man har en gearindikator, der ved tydelige tal og forskellige farver viser, hvilket gear maskinen står i. Accelerationen er mere end forbløffende, og gentagne gange fik jeg en køretur baglæns hen ad twinsadlen, fordi maskinen simpelthen løb fra mig. Det viser sig da også, at accelerationsevnen fra en stående start til 60 km/t er fuldt på bøjde med en god og kraftig 500 ccm maskine, og en accelerationsevne fra en stående start til 80 km/t på 10,4 sekunder må vel også siges at være smukt. 100 km/t klarer Taifun'en på 18 sekunder fra en stående start og mere forlanger i hvert tilfælde jeg ikke.

Motoren i Maico Taifun er i virkeligheden den mest forbløffende to-takt motor, jeg til dato har været ude for — den kan nemlig det hele. Ifølge de opnåede accelerationsresultater skulle man tro, at motoren var konstrueret som en ret sportspræget maskine, der ikke ville klare sig særlig glørværdigt ved lavere omdrejningstal, men ikke desto mindre kan man, uden at maskinen giver så meget som et lille nyk eller ryk, køre ganske jævnt i det høje gear med 40 km/t, og nogle forsøg viste, at man endda kan accelerere maskinen op fra denne hastighed uden at skifte gear. Først når man kommer ned i nærheden af »skridtgang«, kan det rykke lidt i

Ud af 1000



- 97 driver lystfiskeri i fritiden



- 89 er lidenskabelige »Knipsere«



- 91 dyrker musikken



- 76 er begejstrede sportstilskuere



- 92 samler frimærker



- 161 har tøj som den store interesse



- 172 koncentrerer sig om at spise godt



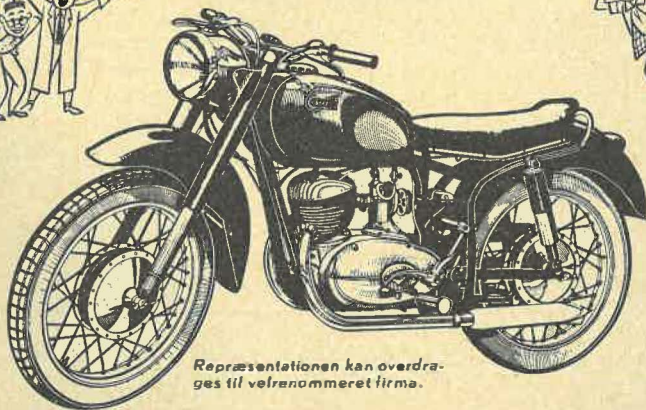
- 129 bestiller ikke andet end at danse



- 93 sætter lange traveture over alt andet



Men 1001 af 1000 vil allerhelst køre en CSEPEL DE LUXE 250 ccm motorcykle.



Repræsentationen kan overdrages til velrenommeret firma.

MOGURT Ungarisches Aussenhandelsunternehmen für Kraftfahrzeuge
Budapest 62 - Postfach 249 - UNGARN

MOTORCYKLE-

RESERVEDELE
TILBEHØR
UDSTYR
BEKLÆDNING

FORLANG VORT STORE ILLUSTR. HOVEDKATALOG 1955 - SENDES GRATIS OVERALT

Stænkeskærme



Sort gummi med hvid DK
..... kr. 6,00

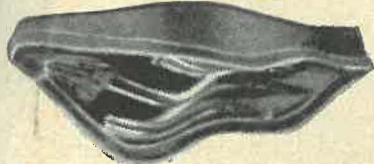
Leveres også uden DK, men
med navnet NSU el. Vieto-
ria i hvid kr. 6,00

NYHED - TANKTASKE

Virkelig praktisk med indbygget kortmappe.
Kan også anvendes som håndtaske og skul-
dertaske. Tanktasken leveres i bordau og blå
og er meget elegant. Beskyttende underlag
mod benzintanken.

Pris pr. stk. kr. 32,00
Passer på alle motorcykler.

Twinsæder



til AJS-BSA-Ariel-NSU-DKW-Vic-
toria m. fl.



Motor-gearkasse- og bagkæde-
hjul leveres til alle engelske og
tyske motorcykler.

Forlang katalog!

Søgelys med spejl



Leveres med klart eller gult
glas kr. 53,00

Spejle, ny model



Leveres i grøn, blå rød og
sølv kr. 12,75

Motor- og gearkasse-dele. Stort lager
for alle eng. og tyske motorcykler.

Fra overskudslagrene har vi i mæng-
der af brugte 75 % brugbare top-
stykker, cylindre, krumtapshuse, gear-
kasser, knasthjul, benzin- og olietanke
m. m. for nyere og ældre motorcykler.

Forlang lagerliste !

Pilotdragter

Ca. 500 pilotdragter på la-
ger i alle farver og størrelser.
Forlang katalog!



EN DETAIL

J. A. HANSEN

EN GROS

MOTORCYKLEFORRETNING

TLF. 1018

HOLBÆK

TLF. 1618

Danmarks største forsendelsesforretning i motorcykle-reservedele
med den bedste post-ordre service

maskinen, når man har lukket helt for gassen og har første-gearet inde. Ikke den mindste antydning af vibrationer viser sig i noget som helst omdrejningsområde af motoren, og maskinen spinder silkeblødt, ligegyldigt hvordan man kører eller hvor man kører. Kun under en hård acceleration hører man udblæsningen og ind sugningen, men under normal, jævn kørsel er udblæsningen fra den perlende rene motor gang som sød musik eller i hvert tilfælde som en melodisk brummen. Indsugningen er dæmpet betydeligt ned, fordi karburatoren er anbragt i den lukkede letmetalkasse. Indsugningsluften kommer ind ret højt oppe, nemlig over cylindrene, hvor luften er både kold og såvidt mulig ren ved normal kørsel.

Gearskiftningen er som allerede nævnt blød og præcis, og udvekslingsforholdene yderst tilfredsstillende afstemt. Køreegenskaberne er glimrende, og affjedringen er forsåvidt tilfredsstillende, blot forekommer baghjulsaffjedringen lidt hård til solokørsel, og en blødere affjedring med en kraftigere, progressiv dæmpning ville være at foretrække, medmindre man kunne affjedre hele twinsadlen i forhold til stellet. Styringen er overordentlig stabil ved de højeste hastigheder, men ved ganske langsom kørsel i trafikken føles styret lige lovlig levende på grund af den ret store svingende masse. Efter

stopuret var maksimalhastigheden på den afprøvede maskine kun 111 km/t, men med en fuldt indkørt motor og med helt korrekt karburatorjustering tvivler jeg ikke på, at de 120 km/t er inden for mulighederens rækkevidde. Såvel tophastighed som accelerationsevne er målt i helt oprejst stilling, eftersom tophastigheden i racerstilling eller liggende stilling forekommer mig at være uden praktisk betydning for en turistmaskine.

Bremserne — og da navnlig forhjulsbremsen — virker blødt men meget effektivt ved et ringe aktiveringstryk, og ved kraftig aktivering kan begge hjul bringes til blokering.

Maico Taifun er en meget kraftig og levende maskine med en absolut tilfredsstillende motorgang, der kan få en til at forfalde til unoder som at accelerere op til stor kørehastighed i byens trafik eller til at køre for langsomt i det høje gear. Ligegyldigt hvordan man kører, er det dog en fornøjelse at sidde i sadlen på en Taifun; men Allah bevare os for, at netop denne maskine kommer i forkerte og uøvede hænder, dertil er den et nummer for levende. For første gang i den tid jeg har prøvekørt motorcykler — og jeg har prøvet ikke så få — følte jeg mig som en lille dreng, der har mistet sin top, da jeg pænt skulle aflevere prøvemaskinen med et tak for lån.

SPECIFIKATIONER:

Motor: To-cylindret, to-takt, boring: 61 mm, slaglængde 59,5 mm, slagvolumen: 347 ccm. Kompressionsforhold: 8:1, maksimal motoreffekt: 19,5 hk ved 5100 omdr./min.

Transmission: Motor til kobling: Skråtskærne tandhjul. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 19,02:1, 2. gear 11,3:1, 3. gear 7,7:1, 4. gear 6,05:1. Gearkasse til baghjul: Kæde i oliebad. Dækstørrelse: 3,50×18.

Stelkonstruktion: Svejset rørramme.

Hjulophængning: Forhjul: Earl's svinggaffel, baghjul: Svinggaffel.

Bagsæde: Twinsadel.

Benzintank rummer 16,6 liter, heraf 4 liter på reserve.

Bremser: 200 mm diameter, belægningsbredde 40 mm.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris. Tændrør: Beru 240—260. Ladekontrol: Lampe.

Udstyr: Pumpe, værktøj og styrlås.

Dimensioner: Akselafstand: 1300 mm. Styrets bredde: 715 mm. Egenvægt: 164 kg.

Pris: Kr. 4100,— excl. omsætning, kr. 5440,— incl. omsætning. På dollar kr. 7696,—.

Justeringsmål.

Karburator: Bing 2/26, dyse 125, strålerør 1608, chokerboring 26 mm, tomgangsdyse 35.



N. O. Jensen, 150 ccm Triumph Terrier, i afventende men fin stil på en af etaperne.

ENDELIG ET STILTRIAL

Aalborg Motorklubs stiltrial fik trods det dårlige vejr, der indledte søndagen, stor succes. Banen, der var 2 km lang, var inddelt i 10 etaper, som kørtes i 2 heat. Ved hver etape var der posteret en kontrol, som uddelte strapoints, der senere blev trukket fra de 100 points, som kørerne fik forloids for hver etape; minuspoints faldt bl. a. for berøring af jord, hegn eller afmærkning og for motorstop. Kontrollerne var hver ledsaget af en soldat udstyret med en walkie-talkie, hvormed de opretholdt forbindelse med startstedet og de andre kontrolposter.

Den første etape var udformet som en



Erik Thomasen, 175 ccm Husqvarna, der klarede sig igennem med en smuk og sikker kørsel.

enorm trappe, som kørerne skulle sno sig i S op og ned ad. På grund af den opblødte jordbund havde kørerne en del vanskeligheder, da hjulene åd sig ned til navene flere gange. En anden etape bestod af en skråning med en halv meter dybt, løst sand, som kørerne skulle op igennem, og som komplet umuliggjorde kontrol over maskinerne. En tredje etape bestod af en række hårnålesving ned ad en stejl skrænt, hvor kun ganske få kørere undgik at berøre jorden eller afmærkningerne, der flere steder gav en meter bredde; desuden



Aage Langthjem forcerer en af de mange lumske bakker.

måtte kørerne flere steder sno sig mellem mange træer.

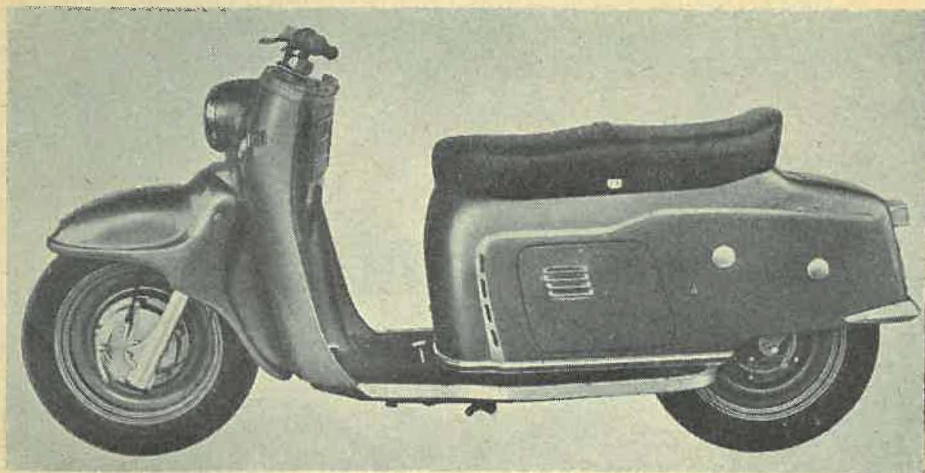
Som man ser, havde arrangørerne vist stor opfindsomhed ved udformningen af den midlertidige bane på hærens lånte terræn ved Hvorup. Vagn Kjærsgård besatte på sin Victoria 250 ccm med normaldæk førstepladsen i klasse B udelukkende på grund af sin udholdenhed og gode træning. Aalborgholdet Kjeld, Aksel og N. O. Jensen (Triumph) viste også en meget fin kørsel, og det samme kan siges om Husqvarna-køreren Erik Thomasen.

Resultaterne var i klasse A:

H. C. Pedersen, A.J.S., R.M.S. 1640 p.
N. T. A. Kristensen, B.S.A., R.M.S. 1540 p.
Aksel Jensen, Triumph, A.M.K... 1540 p.

Klasse B:

Vagn Kjærsgård, Viktoria, A.M.K. 1440 p.
Knud Jensen, Triumph, A.M.K... 1380 p.
Peter Christensen, Triumph,
H.M.S. 1350 p.



MAICOLETTA 250 ccm

En meget kraftig scooter med selvstarter, blød affjedring, store hjul og gode køreegenskaber.

Maico, der i forvejen er kendt for en lang række motorcyklemodeller og scootere præget af sobert konstruktionsarbejde og høj mekanisk kvalitet, er fremkommet med en ny scootertype Maicoletta 250 ccm, der på påfaldende måde forener ønskelige egenskaber fra henholdsvis motorcykle- og scooterbygningen.

At der er tale om en super-model fremgår med det samme af motorspecifikationerne — den blæserkølede, 1-cylindrede 2-takt motor på 250 ccm, der trækker gennem en 4-trins gearkasse og indkapslet bagkæde, udvikler ikke mindre end 14 hk ved 5100 omdr./min., hvilket med normal solo-udveksling giver en tophastighed omkring 110 km/t. Det elektriske anlæg er Bosch 6 volt, dynamo 90 watt, og motoren har indbygget selvstarter. Karburatoren er en Bing med automatisk startanordning, der overflødiggør tipning af den kolde motor.

En hestekraft af den nævnte størrelsesorden kræver selvfølgelig en maskine med en meget vridningsstiv stelkonstruktion, et styretøj med stort faktisk efterløb og en ret kraftig bagudhældning af styrestammen og en vægtfordeling, der udmærker sig ved relativ stor forhjulsbelastning. Det er tydeligt, at man har haft disse hensyn i tankerne, da man byggede Maicoletta'en —

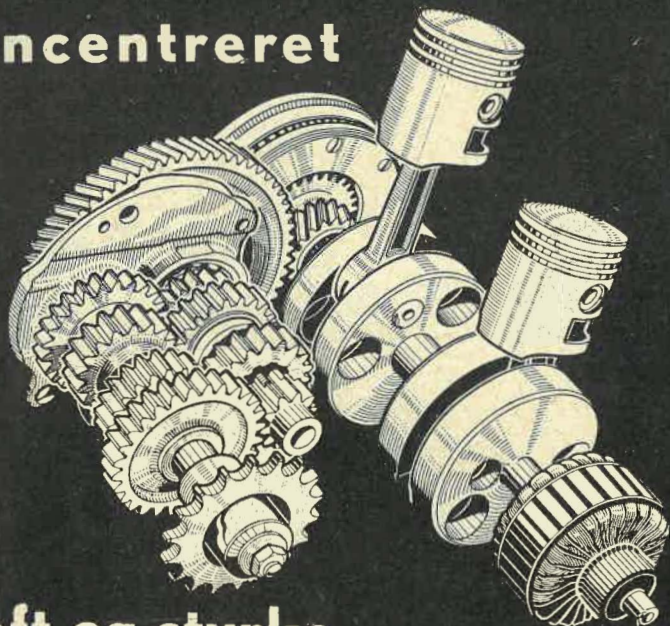
en kraftig centralrørsramme, bygger bro over den rigelige akselafstand, og baghjulet er ophængt i en svingende baggaffel med bred lejebasis, affjedret med en lang skruefjeder og vel dæmpet af to omtrent lodrette, hydrauliske teleskopstøddæmpere, medens forhjulet sidder i en teleskopgaffel med en fjedervandring på omkring 100 mm.

Svarende til den konstante kontakt mellem hjulene og vejbanen, der i første række skyldes den bløde, vel dæmpede affjedring for og bag, har man udstyret maskinen med ekstra kraftige, blødt virkende bremses — specielt har man her at gøre med en forhjulsbremse, hvis aktivering under ingen omstændigheder giver anledning til betænkelighed. Medvirkende til maskinens gode stabilitet er den valgte hjulstørrelse — dækkene har dimensionen 3,25×14.

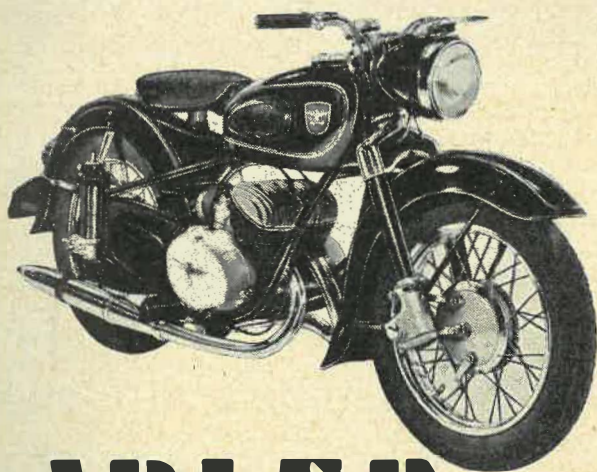
På instrumentbrættet umiddelbart under styret er anbragt speedometer med kilometertæller og gearindikator samt et ur, tændingslås og ladekontrollampe. Hele motor-kassen, der foroven hører en twinsadel med støttevulst bag passageren, kan løsnest og hæves efter frigørelse af en enkelt låseskrue — der er lemme i begge sider, som giver adgang til batteri og karburator.

Blad venligst om på side 400

Koncentreret



kraft og styrke



ADLER

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S,

Motoraafdelingen, Aarhus, Telefon 3 41 00

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S,

Frøderikssundsvej 78, København NV, ÆGIR 6111

Blot man kaster et blik på Adler motorcyklerne, bliver man klar over, at disse modeller er enestående konstruktion og udførelse, mendeder de færreste, der forestiller sig, at netop disse maskiner har en fuldkommen forrygende accelerationsevne — Adler er den suveræne to-takts maskine, hvilket utallige sejre i ud- indland tillulde bekræfter.





teknisk BREVKASSE

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

Er der klausul på en motorcykle, der er betalt halv omsætningsafgift af? Jeg har hørt, at den skal være i samme ejers besiddelse i to år, før den må handles med. Jeg kan købe en sådan motorcykle, der er indregistreret første gang den 1.-2.-54. Hvis der er klausul på den, kan man så få tilladelse til at købe den, og hvor kan en sådan tilladelse fås?

H. M., Aalborg.

Bestemmelsen om klausuler på varekøretøjer er ophævet, og der er for så vidt frit salg, men et varekøretøj kan kun sælges til en virksomhed, håndværker eller lignende, der kan dokumentere et behov for varetransport, og en kontormand, bankkasserer eller ekspedient kan ikke få et varekøretøj indregistreret.

Det udviklede sig til, at min broder stærkt ophiset omtrent billedligt fastslog, at hans Adler MB 250 gled i koblingen, når han i 4. gear akcellerede fra ca. 40 km/t.

Det blev påstået, at hans kobling var for slap, men dertil havde han svaret, at en Adler-forhandler — en af de helt kloge — havde svaret, at koblingen skulle spændes med en af disse — hedder det momentnøgler? De ved nok, hvad jeg mener?

Den ville — eller skulle — skride, når motoren blev udsat for så hård en belastning, f. eks. også hvis omdrejningerne blev for små på en bakke, og ligeledes hvis man prøvede at løbe den i gang i 4. gear. En spag stemme prøvede at fremføre, at han mente, at motorens effekt var større, når

man skiftede ned i 3. gear, f. eks. på bakken, og at koblingen derved ville få sværere ved at klare kraften til baghjulet.

Han tog endnu engang mod til sig og mente, at kraften, når man startede hårdt og brutalt i 1. gear, måtte være endnu mere krævende end ved en almindelig akcelleration, for ved hård start skred den mærkeligt nok ikke.

Min broder påstod iøvrigt, at sådan gjorde alle cykler, men her kan jeg kun følge ham i tilfældet med at løbe en cykel i gang i et for højt gear, men da mener jeg absolut, at det kun er ganske ringe, koblingen vil skride, for enten vil motoren lade sig dreje rundt, eller også slæber baghjulet.

Jeg slutter iøvrigt med, at der ikke var tale om centrifugalkobling eller evt. andre lignende djævelskaber, men Adleren har måske særlige egenskaber, uagtet jeg ikke har lagt mærke til dem?

K. E., Glostrup.

Vi skal forsøge at udrede de spegede tråde i diskussionen. Vi vil dog først have lov til at supplere med et enkelt spørgsmål: Hvad har Deres broder at gøre i fjerde gear ved 40 km/t på en Adler MB 250? Bortset fra dette så må gearkassen på den nævnte Adler være ganske besynderligt indrettet, eftersom en normal gearkasse »veksler« motorens drejningsmoment på den måde, at momentet ved baghjulet sættes i vejret på omdrejningshastighedens bekostning, når man skifter ned i gear. Eftersom koblingen på den nævnte Adler glider i det høje gear, men f. eks. ikke fra en stående start, vil vi gå

Nye Perfect Circle STEMPELRINGE

forøger motorens ydeevne

PERFECT CIRCLE stempelringe giver selv den mest slidte motor ny kraft og ydeevne!

PERFECT CIRCLE nedsætter forbruget af olie og benzin væsentligt.

PERFECT CIRCLE fordobler cylindres og stemplers levetid.

PERFECT CIRCLE er standardudstyret i 75 % af alle amerikanske vognmærker.

Perfect Circle STEMPELRINGE



Forlang PERFECT CIRCLE på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann 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

ud fra, at maskinen bliver startet i fjerde gear, efterhånden som hastigheden sættes i vejret, skiftes der nedad, indtil man racer ud ad landevejen i første gear. Det kan altså fastslås, at hvis koblingen glider i fjerde gear ved 40 km/t, så vil den ved tilkobling fra en stående start glide så meget, at det sikkert vil være vanskeligt i det hele taget at få maskinen i gang.

Det er fuldstændig rigtigt, at koblingen på en Adler skal spændes med momentnøgler, men det er ikke koblingsfjedrene, men derimod selve koblingsnavets montering på den koniske aksel. Tilspændingen med momentnøgler skal andrage 5 til 5½ kg. Spændes koblingen hårdere fast, vil den blive presset ind over den koniske aksel med det resultat, at koblingsnavet bliver udvidet, og dette kan medføre, at koblingspladerne bider sig fast og ikke lader sig udløse på normal måde. Den omstændighed at koblingen på Adler er monteret på motorens krumtapaksel og ikke på gearkasseakslen, skulle yderligere umuliggøre, at koblingen kan glide, eftersom der ikke har fundet nogen udveksling — og dermed momentforstærkning — sted mellem motorens krumtapaksel og koblingen, hvilket jo sker på et almindeligt transmissionssystem, hvor en nedgearing finder sted mellem motorens krumtapaksel og koblingen. Iøvrigt skal hverken Adler eller nogen anden maskine glide i koblingen, og hvis man forsøger at løbe en motorcykel i gang i fjerde gear, vil motoren enten blive drejet rundt eller baghjulet blokeret — det første vil i reglen være tilfældet. Hvis en motorcykel er tilbøjelig til at skride i koblingen, vil det altid være mest mærkbart ved en start i første gear, og hvis koblingen virkelig viser tendens til at skride, kan man prøve dette ved at sætte maskinen i første gear, aktivere begge bremses, give lidt mere end normal gas til en start og slippe koblingen gradvis. Er koblingen i orden, vil motoren blive stoppet, men glider koblingen, vil motoren kunne arbejde videre. Hvis koblingen skrider i den stående start, kan det udmærket tænkes, at den atter bider sig fast, og man vil forsigtigt kunne accelerere maskinen op, men ved et bestemt omdrejningstal på motoren, nemlig der hvor den afgiver sit største drejningsmoment, vil man ved kørsel op ad bakke atter kunne få koblingen til at skride.

Hermed beder jeg Dem atter hjælpe mig med nogle motortekniske problemer. Det drejer sig om en Zündapp motorcykle, årg. 1937, 2 cyl., topventilet, 600 ccm med 2 karburatorer. Motor- og stelnr. 170208.

Jeg overtog den i sin tid i en meget dårlig forfatning, motor totalt opslidt o. s. v., således at den dengang følgelig ikke arbejdede særlig godt. Nu har jeg imidlertid ladet den komplet istandsætte bl. a. med nye plejlstænger, stempler kompl. med pinde, ringe og bøsninger, ventiler og -styr, hovedlejer, knastaksellejer, oliepumpe, tændspole, kontaktstifter, tændrør og nye gasspjæld for at nævne det vigtigste. Cyklindrene blev forsynet med stålforinger, som så er drejet ud til standardstørrelse 69 mm, og samtlige fornyelser er sket med originale dele. Siden denne omgang har den nu kørt 4000 km, og når jeg nu vil til at lukke lidt op for den, viser det sig, at den ikke kan drives til at køre hurtigere end 70—80 km/t, hvilket jeg synes er for dårligt, maskinens stand og størrelse taget i betragtning. Nævnte hastighed indtræffer med ca. halvt åbne spjæld, og lukker jeg så yderligere op, sker der kun det, at udblæsningsstøjen får en noget hårdere karakter. Lukker jeg endnu mere op, dør motoren fuldstændigt. Ved 60—70 km/t er benzinforbruget ca. 19 km/l, hvilket forekommer mig meget passende, og der er ikke tale om, at motoren varmer for meget. Alligevel hænger det vel sammen med karbureringen. Den er forsynet med 2 ens karburatorer, Amal type 76/022, spjæld 6/3, nål 6 og dyse 130.

Jeg har forsøgt med nålen i 1., 2. og 3. hak, og sidstnævnte stilling er den mest levende op til nævnte »topfart«.

Karburatorerne er sandsynligvis ikke de originale, og jeg spørger Dem nu, om De ved, hvilke afvigelser de evt. har fra disse, samt om de nævnte mål og indstillinger er helt trossede, og i bekræftende fald vil jeg gerne vide, hvori det forkerte består. Såfremt karburatorerne eller spjældene er forkerte, er der da muligheder for kompensation herfor f. eks. ved dysestørrelse og nål.

Jeg glæder mig til at høre Deres mening om tilfældet i det hele taget — en topfart af 110—120 km/t mener jeg er mest passende for denne maskintype.

K. E. S., Frederiksværk.

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 sliddet på dækkene formindskes væsentligt.

Vælg ARMSTRONG støddæmpere, der leveres til alle vognmærker.

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

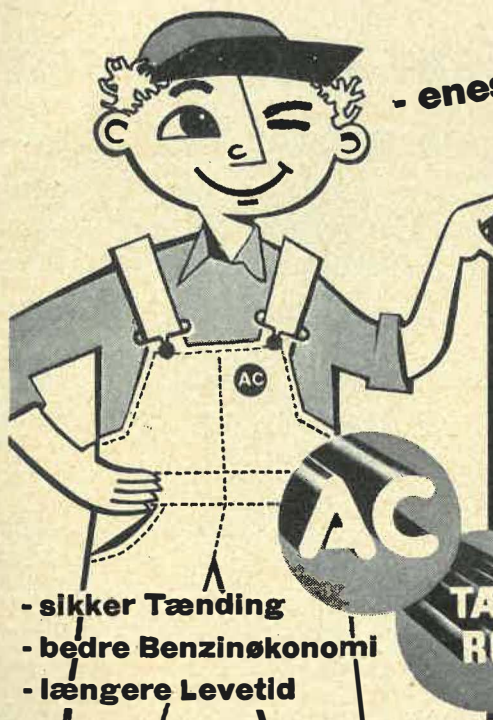
Forlang ARMSTRONG på DERES VÆRKSTED

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

Det var noget af et detektivarbejde, De der fik sat os på, og det foreløbige resultat er, at Deres Zündapp ikke er på 600, men derimod på 500 ccm, idet det nærmere betegnet er en model KS 500. Der blev iøvrigt ikke fremstillet mange af denne topventilede model. Iøvrigt har De gjort, hvad De kunne for at drukne den i benzin, og den originale karburator er en Amal-Fischer 75/422 L og det samme nummer med R bagefter, hvilket betyder venstre og højre. De nærmere specifikationer på denne karburator er, at dysen skal være nr. 100, strålerør 2,69, spjæld nr. 4 og nålen anbragt i andet hak. Tomgangsskruen skal åbnes fra en halv til halvanden omdrejning, og iøvrigt skal det bemærkes, at svømmerhuset har en hældning på 15° i forhold til blandekammeret. Da det naturligvis vil være bekosteligt at udskifte de to karburatorer med de originale karburatorer, kan De forsøge at montere dyse 100 (engelsk Amal og tysk Amal-Fischer

har samme størrelse og nummerering, men gevindene er ikke ens) og udskifte spjældet til størrelse 6/4. Hvis svømmerhusene ikke sidder nøjagtigt lodret, ligegyldigt fra hvilken side de ses, må de altså vrides til den foreskrevne hældning på 15° eller udskiftes til svømmerhuse, der har denne hældning. (Man kan med held vride et svømmerhus, når det opvarmes forsigtigt, men benzinen skal naturligvis være dampet helt bort fra det afmonterede svømmerhus). Med de nye spjæld og dyser må De eksperimentere Dem frem til nålens stilling med udgangspunkt fra andet hak fra oven.

Besyderligt nok har vi ingen tekniske data udover det her nævnte for den pågældende model, men der er noget om, at der var lidt vanskeligheder med denne model, og efter sigende skal man afvige fra karburatorspecifikationerne, idet den ene af dyserne skal være 100 og den anden 105 — vi kan bare ikke huske, hvilken der skal



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

AC

**TÆND
RØR**



- sikker Tænding
- bedre Benzinøkonomi
- længere Levetid

faas til alle Motortyper...

være hvad, så det må De selv prøve Dem frem til.

Jeg har periodevis standsninger af motoren (Vauxhall) før hvert sving, når motoren bruges som bremse og kun så længe motoren er kold. Tomgangshastigheden er rigelig ved varm motor, og motoren går fint som en gl. 4 cyl. Ford i tomgang med kold motor og uden choker. Vacuum ca. 20—21 i tomgang.

Jeg er selv tilbøjelig til at tro, at standsningen skyldes visse gele- eller grynagtige afsætninger i benzinpumpe eller karburator, som stammer fra benzinen. Karburator, pumpe og tændingssystemet er undersøgt og meget grundigt rengjort. Benzinrøret er varmeisoleret. Fejlen har vist sig både i meget varmt og meget koldt vejr. Jeg konstaterede det samme fænomen i en ny Hillman forleden, som jeg prøvede, og forhandleren oplyste, at det gjorde vognene ofte.

Jeg har mistanke til benzinpumpen, men en afprøvning viste ingen fejl her.

Jeg gætter på, at der på en eller anden måde ved decelerationen sker det, at blandingen bliver for mager, så den ikke kan tænde, men hvorfor og hvad afhjælpes fejlen med. Nålventil er forsøgsvis udskiftet, ligesom svømmerstanden er kontrolleret. Motoren har gået ca. 11.000 km.

K.-J., Nakskov.

Hvis det er i selve svinget, at Deres motor går i stå, så er det en yderst normal foreteelse, så længe motoren er kold, eftersom karbureringen bliver yderligere mager, når benzinstanden i svømmerhuset på grund af centrifugalkraften bliver skrå og derfor giver en lavere resulterende svømmerstand.

Hvis De vil ud over Deres nuværende karburatorbesværligheder, må De montere et dobbelt svømmerhus eller et skyllekammer i forbindelse med svømmerhuset, således at der er et kar på hver side af blandedekammeret. I det øjeblik De lader motoren virke som bremse, vil benzinen i svømmerhuset blive slynget fremefter, og når der kun er et enkelt svømmerhus, sænkes benzinstanden. Hvis De har et dobbelt svømmerhus eller et skyllekammer, vil De uanset en større eller mindre opbremsning kunne holde samme svømmerstand på Deres blandedekammer, hvis De



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

KØR BEDRE

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

Fås i kiosker og boghandler

Kr. 4,85

Udgivet af

Skandinavisk Motor Journal

har dobbelt svømmerhus monteret som ovenfor beskrevet.

Det er angående min Victoria Capri model KR 26 N Aero 1954, 250 ccm. Den plejer uden besvær at kunne spadseres sine 80 til 85 km i timen med to på, men en dag begyndte den pludselig at skriges og tabe fart, og da jeg så tog koblingen for at skifte gear, det var ligesom vi var kommet over en bakketop, som ikke var særlig stejl, gik den straks i stå, og det var, som om stemplet satte sig fast. Men da vi var standset, trådte jeg blot lige een gang på den, og så gik den upåklageligt igen. Den er kemisk ren for sod og olieokoks, idet den fornylig er blevet rensset. Tændingen står også rigtigt, og platinerne er rene og jævne. Og nu er det, at jeg gerne vil spørge Dem om, hvad årsagen kan være. Jeg kører på et tændrør KLG F 70, men det er også sket engang på et KLF F 80. Blandingen er en kvart liter olie til 6 liter benzin, og strålespidsen er størrelse 100, så den skulle jo blive smurt nok.

O.H.M., Aalborg.

Deres motor har ganske simpelt sat sig, hvilket ikke har noget med tændrøret at gøre. Det kan derimod skyldes for lidt olie i benzinen, men Deres blandingsforhold er tilsyneladende korrekt, forudsat at den $\frac{1}{4}$ liter olie til 6 liter benzin, De omtaler, er ren motorolie og ikke $\frac{1}{4}$ liter selvblandende to-takt olie, eftersom kun en del af denne $\frac{1}{4}$ liter i så tilfælde er motorolie, og resten er forblødvædske. Hvis motoren ellers er tilkørt, kan den sætte sig, når den arbejder for varmt på grund af for lav tænding, for mager karburering, eller hvis den over længere afstande bliver presset meget hårdt. Det er muligt, at Deres karburering er korrekt, hoveddyse 100 er i hvert tilfælde den rigtige, forudsat at maskinen er tilkørt, men det er fuldt ud lige så vigtigt, at nålen står rigtigt, nemlig i andet hak fra oven. Det var øvrigt en god idé, De fik med at koble ud, da De ellers kunne have fået en grim sammenriving mellem stempel og cylinder samt et blokeret baghjul, hvilket kan ende med hvad som helst.

Jeg har en NSU Lux model 54. Nu vil jeg gerne spørge Dem, om De tror, den kan komme til at yde 11 hk som den nye

Super Lux ved at sætte nyt topstykke og karburator på, som bruges til den nye Super Lux?

J. H., Lyngby.

Det kan ikke lade sig gøre at ændre en NSU Lux til en Super Lux, da omforandringerne vil være altfor omstændelige. I virkeligheden er det kun krumtaphuset, der er fælles for de to motorer.

Jeg beder Skandinavisk Motor Journal besvare mig følgende spørgsmål:

1. Jeg har en »Victoria Capri«, den har gået godt 20.000 km. Jeg var så uheldig at knække den øverste stempelring, da jeg ville rense stempelringskanalerne, jeg har da monteret tre nye i, men man kan høre dem, når motoren går (de tikker), så tog jeg den øverste ring og sleb det skarpe af overkanten, men det hjalp ikke, den tikker endnu. Kan der ske noget ved, at jeg har fjernet den skarpe kant?

2. Hvad er årsagen til, at den brænder platinerne og altid har gjort det? Jeg har skiftet sæt tre gange.

3. Hvor kan man få oversat sin instruktionsbog fra tysk til dansk, og kan det betale sig?

4. Hvad betyder numrene i stempelringe f. eks. Ate 2 og Ate 4?

P. J., Østr. Ulslev.

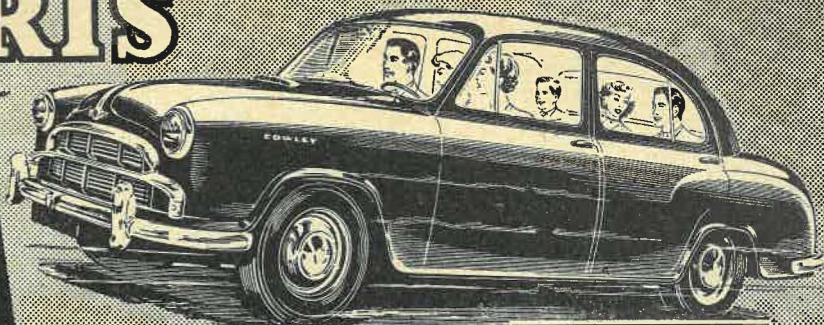
Det går ikke, at De sliber den øverste, skarpe kant af stempelringen, for så kan der ske det, at kompressionstrykket delvis kan komme ned på siden af stempelringen og klemme denne sammen. Hvis det virkelig er ringene, der siger noget, så har De sikkert fået en forkert størrelse. Ate er fabrikantens navn, og tallene 2 og 4 på stempelringene henviser til størrelsen. Hvis kontaktpunkterne i udpræget grad bliver forbrændt, er det, fordi kondensatoren er defekt eller ikke tilstrækkelig virkningsfuld. Det vil være meget for kostbart at få oversat en enkelt instruktionsbog til dansk, det må være forhandlerens opgave at forsyne de solgte maskiner med danske instruktionsbøger.

Jeg tillader mig som ikke fagmand at forspørge Dem, om De kan hjælpe mig med råd ang. min Adler M 250 1953, der har kørt 13.700 km.

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.

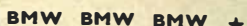
De skulle også se den nye, hurtige, strålende elegante MORRIS OXFORD. Pris incl. omsætningsafgift excl. leveringsomkostninger med friskluftsvarmeanlæg, kr. 14.960.-, på dollarbasis kr. 20.878.-.

Quality First **MORRIS**

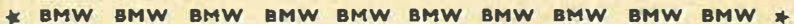
MORRIS MINOR - MORRIS COWLEY - MORRIS OXFORD - MORRIS SIX

Se dem hos nærmeste DOMI-forhandler.

Dansk Oversøisk Motor Industri A/S - Glostrup



BW BW BW BW BW BW BW BW BW BW BW



I efteråret sendte jeg den til mekaniker for at blive efterset og udkokset. Da jeg fik den tilbage, mærkede jeg straks forandringen. Den gik alt for stærkt i tomgang, hvilket jeg regulerede ned uden dog at stille på luftskruen. Desuden har den fået den vane kun at kunne køre med luftspjældet halvt åbent. Så snart jeg åbner det helt, bliver trækraften nedsat, motoren larmer mere og sætter især ud på venstre cylinder. Nålen i karburatoren har mekanikeren stillet i 1. hak foroven, medens fabrikken foreskriver 3. hak til alm. kørsel og 2. hak til sportskørsel. Jeg har prøvet at stille nålen tilbage til 3. hak, men motoren kan overhovedet ikke gå jævnt ved nogen hastighed. I 2. hak går den kun jævnt ved hurtig kørsel, medens den ved ca. 50 km »taber en lyd« og kun ved halv luft.

Jeg håber, De kan kloges af min rede-gørelse over fejlene, ligesom jeg håber, De vil have ulejligheden med at forklare mig, hvordan jeg skal få Adleren til at gå jævnt igen ved såvel lav som høj hastighed og med helt åbent spjæld.

E. A., Greve Strand.

De har sikkert misforstået instruktionsbogen, for ifølge vore opgivelser fra fabrikken skal nålen stå i andet hak fra oven, medens den på sportsmodellen MV 250 S skal stå i tredje hak fra oven. Når De ved kørsel med karburatornålen i andet hak må lukke for luften, må karburatoren på en eller anden måde få for mager blanding. Da tomgangssystemet på Adler motoren har en vis kompensatorvirkning, vil vi tro, at den rette fremgangsmåde er følgende: Stil nålen i andet hak, varm motoren godt op, stop den derefter et øjeblik. Skru så luftskruen helt i bund og drej den derefter to fulde omdrejninger tilbage (man er tilbøjelig til at regne med kør-vens stilling, og mange begår den fejl at regne en halv omdrejning for en hel, altså skruen skal hele vejen rundt, før det tæller en omdrejning). Start derefter motoren og indstil på spjældstopperen, indtil tomgangshastigheden er passende. Når denne indstilling er fundet, prøver man, om motoren tager gassen let og uden at sætte ud ved hurtig åbning af gashåndtaget. Slår motoren ved denne manøvre ud i karburatoren, må luftskruen skrues lidt indefter igen indtil motoren tager gassen uden at sætte ud på nogen måde. Se ellers, at

at alle dyser er de korrekte, hoveddyse 110, strålerør 1608, tomgangsdyse 35. Vi er ret overbeviste om, at motoren vil gå tilfredsstillende, efter at disse indstillinger er blevet foretaget, men undersøg at karbureringen ikke får falsk luft.

Som abonnent på Deres blad vil jeg gerne spørge Dem, om De vil hjælpe mig med min motorcykle, det er en DKW NZ 350 ccm 1940. Når jeg kører med 60 km og vil give den mere gas, er det, som om den får for megen benzin, eller den får for lidt luft, men jeg må gå ned i 3. gear. Kan det tænkes, at det er knikseren, der er for slap, så den ikke kan følge med, når jeg kommer op i de store omdrejninger? Det er en Amal karburator, og strålespiden er 90. J. N., Brønshøj.

Hvis motoren får for megen benzin eller for lidt luft, vil den begynde at fire-takte, og hvis afbryderkontaktens fjeder er for slap, vil der være en klart defineret grænse for det omdrejningstal, ved hvilket kontakten vil begynde at »flyde«, medens dette ikke vil give nogen klar afgrænsning indenfor maskinens kørehastighed. Er man derimod ved hjælp af rygvind eller kørsel ned ad bakke i stand til at få omdrejningstallet i vejret, vil motoren gå voldsomt urent. Vi er derfor mere tilbøjelig til at tro, at Deres maskine får for lidt benzin, og ved at slå efter i vore bøger er vi blevet bestyrket i denne tro. Maskinen er monteret med en Amal Fischer karburator, og medens de benytter en hoveddyse 90, er den korrekte størrelse 140. Nåledysen skal ellers være 2,69, spjældet skal være nr. 4, og nålen skal anbringes i tredje hak, medens luftskruen skal åbnes to fulde omdrejninger. Prøv denne opskrift, og både De og maskinen skal nok blive tilfredse.

Jeg tillader mig herved at spørge Dem om et par ting, som jeg ikke har kunnet få forklaring på noget sted, og som jeg håber, De kan klare.

- 1) De skriver i februar-nummeret i specifikationerne over Maico M. 200 S under karburator Bing 1/26/34 — nålen i 3. hak. På karburatoren på min Maico står 1/26/30, og instruktionsbogen siger 2. hak. Under Maico 250 står der 2/26/45, men på dem, jeg har set, står der ligesom på min 1/26/30. Der må være noget

forkert. Jeg vil gerne vide, hvad disse tal siger.

- 2) Skal karburatorindstillingen ændres, hvis man monterer et stort, lukket luftfilter?
- 3) På maskinen er monteret et 7 ampèretimer batteri — kan man ikke sætte et 10 eller 13 ampèretimer batteri på?
- 4) Sker der noget ved at give en sortlakeret støbejernscylinder broncefarve på kanten og ca. 1 cm ind — jeg vil gøre det for et syns skyld, da det kun er cylinderen, der er sort.

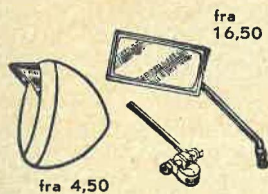
M. V.

Det er simpelthen en ny karburatortype, der er kommet på 1955-modellerne, og blandt andet er svømmerhuset nu støbt sammen med blandedammeret. Af tallene i typebetegnelsen betyder det midterste tal altid boring i mm, altså 26 mm boring i begge tilfælde, medens resten er interne typebetegnelser. Den nye karburator 1/26/34 er monteret med dyse 120, og på denne er et kammer indskudt mellem luftfilter og karburatorens indsugningsåbning.

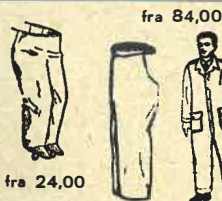
På den gamle karburator 1/26/30 sad det samme luftfilter direkte på karburatorens indsugning, og denne karburator var monteret med dyse 115. Dette er i udmærket overensstemmelse med den normale teori nemlig, at man kan tillade sig at bruge en noget større dyse, når der er en tilpas afstand mellem luftfilter og karburatorens indsugningsåbning. Monterer man derimod en filterløs karburator med et luftfilter, må man gå ned i dysestørrelse. Nålen stilling er i første række afhængig af, hvordan maskinen køres og hvad den benyttes til. I Deres tilfælde vil vi sige, at nålen skal stå i tredje hak, når De kører hurtig landevejskørsel, medens den skal stå i andet hak til bykørsel, da maskinen derved rykker mindre. Der er altså ikke noget forkert — tværtimod. De kan udmærket montere en akkumulator med 10 eller 13 ampèretimer, blot De kan få plads til den i akkumulatorkurven.

Der kan ikke ske noget ved at give sortlakerede cylindre broncefarve på kanten af køleribberne, men De skal ikke komme bronce ind på selve pladen.

BESTIL HVAD DE VIL



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

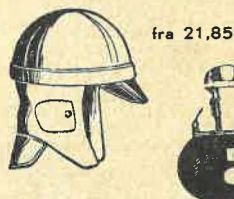


— men bestil vort

illustrerede katalog

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

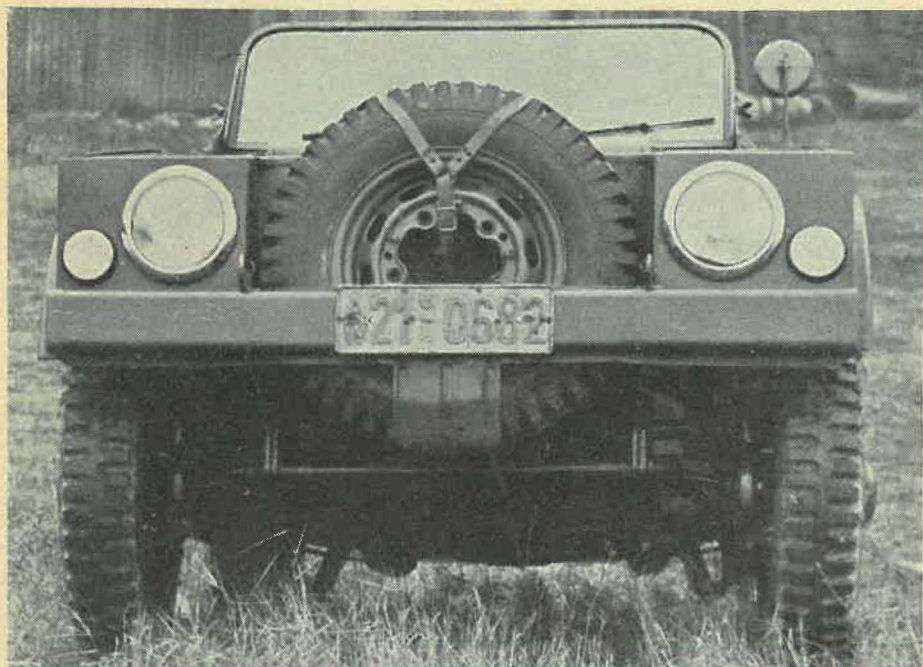
— alt i Motor-dress!



AABO-MOTOR

Specialforretning for Motorcykler

GL. MUNKEGADE 4 — AARHUS — TLF. 2 05 99



Den nye terrængående Porsche minder i nogen grad om en jeep. Anvendelsesmulighederne er jo legio.

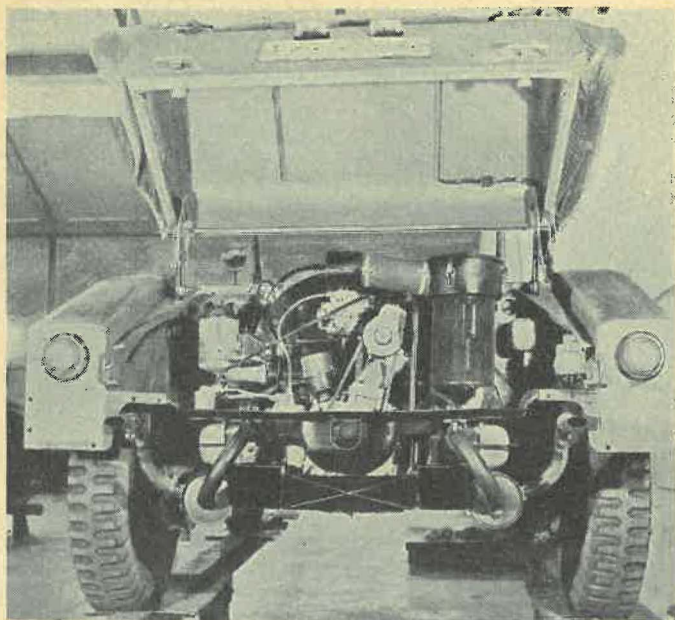
PORCHE BYGGER TERRÆNVOGN

Porsche-fabriken, der er kendt for sine hurtige rejse- og sportsvogne med udpræget luksuspræg, har præsenteret en 4-hjulstrukket, terrængående personbil af militært tilsnit men betegnet som en »jagtvg« — i øvrigt en type, der i mange henseender leder tanken hen på den af Folkevognsfabriken i krigsårene fremstillede, højt berømmede militærudgave af Folkevognen VW.

Det er sikkert ikke noget tilfælde, at man pludselig har foretaget et sådant sidespring i fabriktionsprogrammet — man råder selvfølgelig over tegninger over og erfaringer med den oprindelige militærmodel, og dette materiale i forbindelse med Porsche's højt udviklede udgave af Folkevognsmotoren giver mulighed for at fremstille en åben altnuligvg med lav egenvægt og gode køreegenskaber på dårlig eller slet ikke banet vej. I øvrigt er det karakteristisk, i hvor høj grad man stadig bygger videre på idéer, som for år tilbage

er udformet af den afdøde mesterkonstruktør.

Vognen er udformet med et selv bærende, åbent, helsvejset stålkarosseri, hvilket kan lade sig gøre, fordi der ikke benyttes døre i siderne — disse er udformet som høje, dobbeltvæggede stål kasser, men samtidig har man bevaret den fra Folkevognen kendte chassiskonstruktion med et gennemgående midterør, der dels sikrer en stor vridningsstivhed for den bærende konstruktion og dels tjener til optagelse af bagudgående regulerings- og bremsetræk samt af en kardamaksel, der fører trækket over til forhjulene. Midterøret er bagtil delt som en gaffel, der på kendt måde tjener til optagelse af den 4-cylindrede, luftkølede boksermotor på 1,5 liter, der er tunet til en nytteeffekt på 50 hk. Trækket føres fra motoren fremefter gennem en tør enkeltpladekobling til en 5-trins gearkasse med synchromesh for de fire øverste gear og udliernertræk mellem



Motoraggregatet i den terrængående Porsche model minder naturligvis meget om Folkevognsmotoren, men der er taget særlige hensyn til kørsel gennem vandløb og lignende. Alle dele er let tilgængelige under justeringer og reparationer.

henholdsvis for- og baghjul. Endvidere er der indbygget en klokobling, som gør det muligt at ind- eller udkoble trækket på forhjulene. Der er hydraulisk fodbremse virkende på alle fire hjul og mekanisk håndbremse virkende på baghjulene.

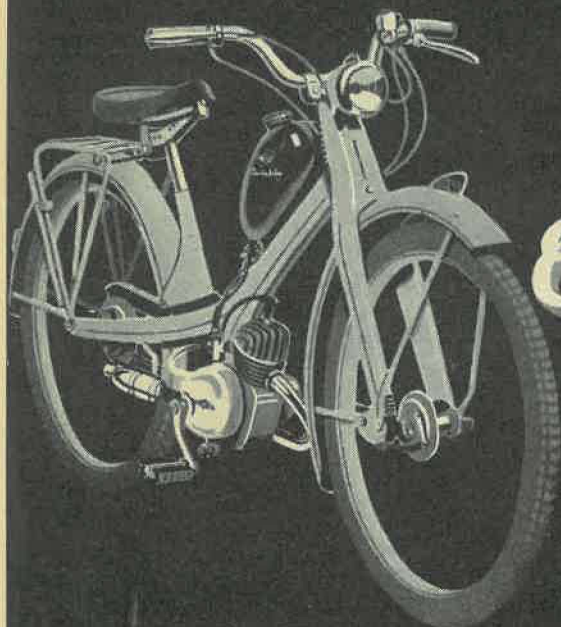
Hjulophængningerne er udformet efter det fra Folkevognen og de øvrige Porsche-modeller kendte mønster — bagtil pendulaksler med vridningsslappe støttearme, der fortil har fat i de tværliggende torsionsfjedre og fortil det kendte Porsche-system med to langsgående svingarme for hvert forhjul. Sammenlignet med Folkevognens militærmodel er forhjulsophængningen ny for såvidt, som det her er

første gang, man ser dette system benyttet i forbindelse med forhjulstræk — den gamle militærmodel havde færre hk og kunne derfor nøjes med træk på baghjulene (stort procentvis bagakseltryk). Pendulakslerne bag er — for at opnå en ekstra frihøjde under vognbunden — forsynet med en tandhjulsudveksling mellem bagakslen og navet; derved opnår man samtidig en lav gearing i bagtøjlet, d.v.s. ved kørsel i ethvert gear.

Karosseriets opbygning som en lukket kasse med plan bund og en højtliggende karburatorplacering gør vognen vandtæt op til en højde af 700 mm. Køretøjlet udmærker sig iøvrigt ved små, ydre dimensioner: Akselafstand 1925 mm, sporvidde for og bag henholdsvis 1340 og 1360 mm, totallængde 3200 mm, totalbredde 1600 mm, fri højde over jorden 250 mm og en venderadius på under 5 m. Egenvægten ligger omkring 870 kg og nyttelasten incl. 4 personer på 500 kg. Da en vogn af denne type må forudses at komme til at arbejde på afsidesliggende steder, er den udrustet med en benzintank på 50 liter, og driftssikkerheden for det elektriske system skulle være solidt underbygget af en driftsspænding på 24 volt. Køretøjlet er fortil og bagtil udstyret med kraftige trækroge for anbringelse af slæbewirer.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
TELEFON GE 1850 - 4844



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

Tidens forjagethed

(Fortsat fra side 332)

enkelt enhed i første række afhænger af, at man kan sætte hastigheden i vejret uden at øge de samlede driftsudgifter tilsvarende. Ikke mindst for flyvemaskinerne har dette forhold været af særlig betydning. Indtil for få år siden arbejdede de fleste af verdens luftfartselskaber med underskud (der blev dækket af de respektive stater), men ikke mindst takket være en væsentlig forøgelse af de normale flyvehastigheder arbejder de fleste flyveruter i dag med balance eller overskud. Kan man øge flyvehastigheden til det dobbelte, uden at driftsudgifterne stiger til det dobbelte, opstår der en reel gevinst, som også kommer passagererne til gode i form af billigere billetter. Afgørende for, om man kan praktisere noget sådant, er det imidlertid, at flyvesikkerheden ikke bliver forringet — tværtimod vil publikum også på dette punkt med rette kræve en stadig forbedring.

Ganske tilsvarende synspunkter kan man anlægge overfor den private motorkørsel

på gader og veje, men her kommer vi — ved sammenligningen med flyvningens udvikling — til et punkt, som med rette giver anledning til kritik. For ganske vist kræver en moderne personbil eller motorcykel mindre brændsel for at køre 90 km/t end en tilsvarende model fra for 20 år siden for at køre 70 km/t, men samtidig er antallet af trafikulykker — selv målt i forhold til det gennemkørte antal køretøjs-km — steget på faretruende måde. Her står vi i virkeligheden ved det centrale problem, som gør, at man til en vis grad forstår digterne og drømmerne og de andre »færdselskvarulanter« og må give dem ret. Set ud fra en snæver teknisk betragtning løser bilerne og motorcyklerne deres opgave bedre i overensstemmelse med udviklingens førnævnte »naturlove«, men de mange trafikuheld bringer med deres følger af menneskelig og økonomisk elendighed uorden i regnskabet. Der er noget her, som ikke passer — vi betaler åbenbart for dyrt for fremskridtet. Det ser ud, som om man netop på dette ene punkt med hele befolkningens billigelse har fundet et middel til at skyde hul i teorien om den teknisk-økonomiske udvikling. Det kan synes så meget mere mærkeligt, som landevejstrafikken blot er et led i den almindelige, tekniske udvikling — de mennesker, som har ansvaret for, hvad der sker, vil påstå, at de blot har fulgt de almindelige regler for teknisk fremskridt. De gør jo kun, som man plejer at gøre.

Nej, det er netop det, de ikke gør. Jo, bil- og motorcykelfabrikerne kan stort set melde hus forbi — de nye, hurtige motor-køretøjer er gennemgående med hensyn til bremses, styreegenskaber, affjedring, retningss stabilitet o. s. v. fuldt på højde med hastigheden på landevejene. Men spørgsmålet om færdselssikkerhed drejer sig ikke om køretøjer alene. På tre andre punkter er det myndigheder og lovgivningsmagt, der har udspillet — man kan karakterisere de tre punkter således: Føreren, vejene, færdselsreglerne.

Uddannelsen af nye bilister og motorcyklister svarer overhovedet ikke til de krav, der stilles ved hurtig kørsel på landevejen — undervisningen angår kun kørsel i bytrafik med snelefart, og køreprøven svarer ganske hertil. Vejene udhygges — trods al god vilje — i et tøvende tempo, og nye veje har stadig brutale sidevejs-

SMITHS
K.L.G.

TÆNDRØR

betyder

**BEDRE START
STØRRE FART**

Det mest solgte tændrør i Danmark - førstemontering i 75% af alle dansk fabrikerede motorkøretøjer.



Gnistrende godt!

Forlang K.L.G. på DERES VÆRKSTED

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

indføringer, tæt bebyggelse langs vejen o. s. v. Færdselsreglerne svarer i ufuldkommenhed til det øvrige — regler og undtagelser, rettigheder og fortolkninger, rige muligheder for misforståelser og ansvar for begge parter i tilfælde af færdselsuheld. Først og fremmest derfor den ringe sikkerhed på vejene, de mange trafikalkatastrofer.

Og heraf følger igen, at de Gud ske lov ikke så få medborgere, som er udstyret med en vis ansvarsfølelse og kan se lidt længere end deres egen næsetip, bliver bange for at færdes på vejene — man kan vel efterhånden opfatte færdselsneurosen som en art kvalitetskriterium — den virkelige dygtige bilist eller motorcyklist er ræd, ikke for sig selv, men for hvad de andre kan finde på. De motorkørende er bange for hinanden og for de andre langsomme trafikanter, og fodgængerne, cyklisterne og knallertkørerne er bange for bilisterne og motorcyklisterne. Og når man er bange, står man fast på sin ret. Og retshaveriskhed er nøgleordet for det åndelige færdselsklima i Danmark.

Hermed er vi tilbage ved vort udgangspunkt. Vi har konstateret, at den moderne landevejstrafik er et fremskridt, for hvilket vi betaler en urimelig høj pris, og at »tidens forjaethed« er et symptom, der i hørt fald for en del kamføres tilbage til svigtende organisation af færdslen på gader og veje. Ved færdselspropaganda søger man at råde bod på ulykken — man henvender sig direkte til trafikanterne og tryk-ler dem om at køre fornuftigt, og det kan selvfølgelig aldrig skade. Noget synderligt resultat opnår man dog næppe ad denne vej. Der er sikkert kun een form for propaganda, der hjælper, og den består i — det svimler for en ved tanken — at oplyse de damer og herrer i den lovgivende forsamling om, hvad der er saglig rigtigt og dernæst at få dem til at omsætte erkendelsen i gyldig lov.

Ny lakeringsmetode yderligere udviklet

Morris-fabrikkerne har en meget effektiv rationaliseringsplan, der bevirker, at priserne på Nuffield-koncernens vogne fra tid til anden kan sænkes trods de almindeligt stigende arbejds lønninger og materialepriser. Et af de sidste led i denne rationaliseringsplan er meget interessant, og den vil sikkert kunne få betydning uden for fabrikens mure.

Det er en kendt sag, at man ved fabrikslakering af biler og motorcykler har et spild af farvestoffet på omkring 50 pct., og da det ikke er små mængder af grundfarve og lak, der benyttes på en automobilfabrik, betyder dette spild en ret alvorlig udgift. Man har nu fremstillet en ny elektrostatisk malesprøjte, i hvilken farven bliver pumpet frem til et sæt halvkugleformede hoveder eller forstøvere, som bliver roteret med 900 omdrejninger i minuttet og samtidig bliver de opladet med 90.000 volt. Farven bliver af centrifugalkraften slynget ud af de halvkugleformede dyser i en meget fin forstøvet tilstand, og i samme øjeblik den enkelte, mikroskopiske farvedråbe har forladt sprøjten, befinder den sig i et elektrostatisk felt, d. v. s., at den bliver trukket lige over til det karosseri, der skal males, eftersom karosseriet betegner den nærmeste jordforbindelse. Karosserierne bliver af en conveyor ført gennem maletunellen, i hvilken tre af de ovennævnte sprøjtepi-stoler er anbragt på hver side. Karosseriet kører på den måde gennem et fint gardin af maling, og bogstavelig talt hver lille mikroskopisk farvedråbe rammer karosseriet, hvilket blandt andet ses af den kendsgerning, at spildprocenten efter dette system er gået ned til 2 pct. Det ser iøvrigt ud, som om lakeringen sker ved hjælp af trylleri, eftersom lakdråberne er så fine, at de ikke kan ses trods den uhyre mængde, der udgår fra pistolerne. Først i det øjeblik, lakeringen rammer karosseriet, træder den frem som farve.

Hele dette lakeringsanlæg kan iøvrigt nu betjenes af kun en

mindre BENZINFORBRUG
med nye
STØRRE TRÆKKRAFT

BOSCH
TÆNDRØR





Langt om længe er der kommet forår i luften, og når man misser mod den skarpe sol med sine gamle øjne, møder man alle de sikre tegn på, at nu er det alvor. Ens tøj ser mere blankt og luvslidt ud end ellers, der er knopper på træerne, og ens kone har fået ny hat.

Bilsporten er der også ved at komme gang i, og den europæiske væddeløbssæson er endelig blevet åbnet med fuld applomb.

Italien.

Det første F.1 løb af nogen betydning fandt sted i Turin's *Valentino park* den 27. marts og var sådan set et rent internt opgør mellem Ferrari, Maserati og Lancia.

For Ferrari var løbet, som gik over 90 omgange (378 km), en stor skuffelse. Den nye G.P. model med benzintankene på siden og en meget kort akselafstand klarede sig dårligt — men deri skal man nu ikke lægge for meget. Ferrari bruger tit disse mere lokale løb til forskellige eksperimenter.

Maserati havde heller ikke nogen heldig dag, idet differentiallet i Jean Behra's

vogn brød sammen, og Musso's udgik efter et kørselsuheld. Desuden havde Sergio Mantovani et grimt uheld under træningen og kom alvorligt til skade.

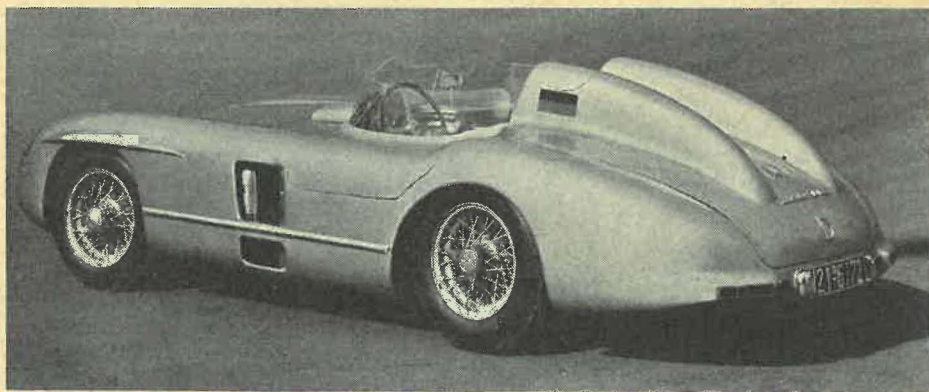
Lancia fejrede derimod sin første Grand Prix sejr, da Alberto Ascari gik i mål med 141,4 km/t. Lancia-vognene havde tilsyneladende fået væsentligt bedre køreegenskaber siden løbene i Argentina — men de blev nu ikke presset hårdt, og alt for stor betydning har sejren ikke, selvom det selvfølgelig var en opmuntring for fabrikken. Hidtil har Gianni Lancia ikke haft alt for megen glæde af sit dristige forsøg på at bryde de på dette felt mere erfarne fabrikkers monopol på førstepladserne. Men han sætter meget ind på at blive en virkelig farlig modstander.

Resultaterne så således ud:

- 1) Ascari, Lancia, 141,4 km/t.
- 2) Mieres, Maserati, 27,4 sek. bagved.
- 3) Villoresi, Lancia, 1 min. 44,2 sek. bagved.
- 4) Castellotti, Lancia, 1 min. 44,2 sek. bagved.

Hurtigste runde kørtes af Jean Behra (Maserati) med 145,3 km/t.

Det årlige løb Sicilien rundt, *Giro Automobilistica di Sicilia*, var ouverturen til landevejssæsonen i Italien. Dette løb regnes ofte for en slags generalprøve på Mille Miglia, men for det første er Sicilienløbet med sine 1.050 km en kende kortere, for det andet er vejen langs den sicilianske kyst så snoet, at ca. 11.000 sving skal passeres mellem start og mål, og for det tredje er dette løb efterhånden blevet ganske betydningsfuldt i sig selv. Så det er lidt misvisende at kalde det en generalprøve på noget som helst andet.



Mercedes Type 300 SLR, der deltog i Mille Miglia. Specifikationer: 8 cylindret rækkemotor, boring 78 mm, slaglængde 78 mm = 2982 cc, direkte benzinindsprøjtning, dobbelt magnet-tænding, tørsumpsmøring. Fem-trins gearkasse med synkromesh mellem de fire højeste gear. Uafhængig affjedring af alle fire hjul, baghjul ophængt i pendulakslar med fælles drejecentrum og torsionsaffjedring. Vægt 810 kg uden brændstof, olie og vand.



Den tyske motorcyklesæson startede med løbene i Dieburg, hvor Ken Kavanagh (Guzzi) vandt 350 ccm-klassen foran Hobl (DKW). I 250 ccm-klassen vandt Hans Baltisberg foran H. P. Müller. Begge kørte NSU Sports-Max med strømliniekarosseri. Over disse linier ses Baltisberger foran Müller i et af svingene. De fornemme strømliniekarosserier til Sports-Maxen fremstilles af en pladesmed, der i sin fritid former pladen i sin kones vaskehus.

Gennemsnitshastigheden i Giro di Sicilia viser bedst, hvor vanskeligt løbet er. Sidste år vandt Piero Taruffi (Lancia) med 103,7 km/t. I år gentog han denne præstation med en af de nye 3,750 seks-cylindrede Ferrari-vogne og hævdede tilmed gennemsnittet til 105,9 km/t.

Det er temmelig rystende hurtigt, og Enzo Ferrari var yderst tilfreds med dette resultat — ikke mindst oven på Turin-nederlaget. Nu får man se, om de smukke løfter holder for det kommende bråvallaslag i Le Mans.

Iøvrigt stod Maserati's 3 liters sports-vogn sig smukt, og i andre klasser hævdede bl. a. Alfa Romeo's »Giulietta« sig stolt. Den hette Fiat 600 var forbavsende hurtig og en — ganske vist kraftigt tunet — vogn af denne model gennemførte med ikke mindre end 73 km/t.

Hovedresultaterne var:

- 1) Taruffi, Ferrari, 105,9 km/t.
- 2) Maglioli, Ferrari, 8 min. 15 sek. bagved.
- 3) Musso, Maserati, 22 min. 34,6 sek. bagved.

Klasseresultaterne fylder en mindre bog — som i alle italienske løb af denne art.

Sverige.

Kungliga Svenska Automobilklubben's allestedsnærværende og meget energiske formand Prins Bertil har formået virkelig at placere det forestående svenske sports-vogns Grand Prix (7. august ved Kristianstad) blandt årets mere fremstående mo-

torbegivenheder. Hans Kongelige Højhed har overtalt Daimler-Benz til at starte med det fulde fabrikshold: Fangio, Moss, Kling og Herrmann.

For danske motorsports-interesserede bliver dette løb en enestående chance til at se de berømte Mercedes-Benz 300 SLR-vogne i aktion. Hvor spændende løbet bliver afhænger naturligvis af, om det også lykkes K.A.K. at få Jaguar og Ferrari samt Maserati og nogle af de andre store sport-vognsnavne til at starte. Måske kan motor-prinsen få disse fabrikker til at indse, at Mercedes vil få en ubetalelig reklame i Skandinavien ved at vinde løbet mod ingen eller kun ringe modstand. Kommer nogle af de andre fabrikshold, bliver det bestemt umagen værd at drage over Sundet og se opgøret mellem giganterne. Under alle omstændigheder er det sikkert klogt at være på tærerne i tide og sikre sig en god plads, for selv en demonstrations-kørsel vil være en oplevelse.

Det er et længe næret ønske, der nu går i opfyldelse for svenskerne. Før krigen var der lagt store planer for et bil-Grand Prix på den gamle Saxtorp-bane, hvor de mindreværdige motorcykleløb fandt sted. I 1939 stillede både Mercedes-Benz og Auto-Union med et par vogne og kørte nogle opvisningsrunder efter motorcykleløbene. Det gav en forsmag, der smagte efter mere — og det var jo sådan set tyskernes egen skyld, at det skulle vare 16 år, før de kom igen.

NYE BILER 1955

er udkommet

Billeder samt oplysninger om motor, transmission, styring, af-fjedring, bremseser, ydeevne, mål, vægt, instrumenter og øvrige specifikationer på de nye modeller 1955.

Kr. 3.50

Fås hos Deres bog- eller bladhandler

A/S SKRIFOLA



**GØR KØRETUREN
BEHAGELIGERE**

med Smiths verdenskendte biludstyr

Med Smiths termometre til måling af vand- og olietemperatur har De til enhver tid overblik over motorens tilstand og kan standse ethvert tilløb til overophedning i starten.



Bag fremstillingen af Smiths automobil-ure står 90 års erfaring i ur-fabrikation. Smiths ure er berømte for præcision og for-nemt udstyr.



SMITHS

er standardudstyr i 9 af 10 engelske vogne

FORLANG SMITHS på DERES VÆRKSTED

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

Frankrig.

Grand Prix de Pau havde i år genvundet noget af sin tidligere betydning, fordi Lancia startede. Til gengæld var det officielle Ferrari-hold ikke mødt.

Løbet formede sig som en ubønhørlig duel mellem Ascari (Lancia) og Behra (Maserati). I begyndelsen skiftedes de flere gange til at føre, men så blev det ex-verdensmesteren for meget af det gode. Ascari øgede tempoet og lagde gradvist Behra bag sig. Efter 42 omgange var afstanden mellem dem kun 2 sekunder, men på den 90. runde lå Ascari 41 sekunder foran. Så havde hans vogn også fået nok, og han måtte gå til depotet med et defekt oljerør, som omgående blev repareret. Depothessøget kostede alligevel Ascari to omgange, og selvom han halede den ene ind, var det ham ikke muligt at nå Behra, inden løbet sluttede efter 110 omgange. Behra var så sikker, at han kunne tillade sig at sagtna farten en smule efter Ascari's uheld og skåne sin vogn. Han gennemførte det 304,5 km lange løb med 100,3 km/t. Sidste år vandt Behra også, men med en Gordini (100,7 km/t).

Desværre blev den unge, italienske kører Alborghetti dræbt, da hans vogn — en splinterny model af et nyt mærke, Volpini, — slog rundt i et af banens mange sving.

Resultaterne:

- 1) Behra, Maserati, 100,3 km/t.
- 2) Castellotti, Lancia, 1 min. 1 sek. bagved.
- 3) Mieres, Maserati, 1 min. 30,5 sek. bagved.
- 4) Vilhorezi, Lancia, 1 omgang bagved.
- 5) Ascari, Lancia, 1 omgang bagved.

Stirling Moss fejrede en stor personlig triumf i Mille Miglia, som han vandt med en Mercedes-Benz 300 SLR i ny rekordfart, 158,5 km/t. Fangio blev nummer to med en tilsvarende vogn. Moss er den anden udlænding, der har vundet dette klassiske løb (Caracciola vandt i 1931), og han er den første englænder, der får sit navn indskrevet i løbets gyldne bog. Desuden rammede Moss en pæl gennem den gamle grundsætning, at den, der fører i Rom, aldrig vinder.

For Mercedes var løbet også en triumf, omend to af fabriksholdets vogne måtte udgå. Ferrari-holdet gjorde sit bedste for at afværge nederlaget, men det var uafvendeligt, og den bedste Ferrari-kører, Umberto Maglioli, sluttede på tredjepladsen med 145,92 km/t. Fangio blev kørt hele 31 minutter og 55 sekunder agterud af den



Jo vist skal der køres bil i et Rally. Her ses den vindende Standard på en hård prøve i R. A. C.'s Rally.

kun 25-årige Moss, som var i overdådig form.

Klasseresultaterne foreligger endnu ikke, da dette skal i trykken, så de må vente til næste gang.

Tyskland.

Mercedes-Benz' hold til 24-timersløbet ved *le Mans* har fået en højst overraskende sammensætning. Fangio skal køre sammen med Moss (hvordan så end forskellen i deres kropslige dimensioner skal klares) og Kling med Herrmann, men sensationen er, at den fremragende amerikanske kører *John Fitch* skal køre den tredje 300 SLR sammen med den sejge franskmænd *Pierre Levegh*, der i 1952 ene mand var så nær ved at tvinge Mercedes-holdet i knæ med sin aldersstegne *Talbot*.

Det er på een gang rørende og smart af den tyske fabrik at gøre denne gestus, som nok skal skabe den tilsigtede sympati i Frankrig, hvor Levegh er yderst populær.

Storbritanien.

Handicapløb er ofte mest interessante for de indviede, der er udstyret med en regnestok. Ellers appellerer de tit en kende for meget til publikums matematiske evner. Den slags løb har nu alligevel en egen charme, og hvis der ikke er tale om en af de mere indviklede formler, men om det enklere system med godskrevne omgange, er det faktisk uhyre spændende at følge jagterne. Samtidig understreger selve handicap-tankens, at motorsport er en leg, et

spil og ikke behøver at være ramme alvor hele tiden. Det giver et behageligt element af fair sport — ikke mindst, når deltagerne akcepterer deres handicap uden at knurre, og det gør britiske kørere.

British Empire Trophy, som blev kørt i *Oulton Park*, var gevaldigt spændende i år. I første heat kørte *Leston* og *McAlpine* (begge med den nye 1,5 liters *Connaught*) en *Oscar* og en *Porsche 550* samt de andre deltagere sønder og sammen. I andet heat lykkedes det *Reg Parnell* (*Aston-Martin DB 3 S*) at overhale *Scott-Brown* (*Lister-Bristol*) efter en hidsig jagt — så at sige på mållinien. I tredje heat klarede *Sparken* sig hjem med en *Ferrari »Monza«* lige foran *Hamilton* (*Jaguar D*) og *Wharton* (*Aston-Martin DB 3 S*).

Finalen formede sig som en nervepirrende forfølgelsesjagt, og tre omgange før målet lykkedes det *Scott-Brown*, som i privatlivet er noget så fredeligt som tobakshandler, at overhale *McAlpine's Connaught*. *Scott-Brown's* sejr var endnu mere populær, fordi han er enarmet. Han kørte dog med en sikkerhed, som mange fuldt førlige kørere må misunde ham.

Resultaterne:

- 1) *Scott-Brown*, *Lister-Bristol*, 114,7 km/t.
- 2) *McAlpine*, *Connaught*.
- 3) *Parnell*, *Aston-Martin*.

Påskeløbene på *Goodwood*-banen blev kørt i det herligst tænkelige forårsvejr. Det var ikke noget vigtigt meeting, men det var umådeligt hyggeligt, og de 52.000 tilskuere så den nye *Connaught Grand Prix*-vogn i behersket aktion. Den luntede sig til

en fjerdeplads i mageligt tempo. *B.R.M.'s* forbedrede udgave af den 16 cylindrede kompressorvogn lavede det mest vidunderlige spektakel og vandt løbet om *Chichester*-pokalen (*Peter Collins*). Iøvrigt var det *Roy Salvadoris* store dag, idet han vandt tre løb (henholdsvis med en *Connaught*, en *Maserati* og en *Aston-Martin*).

Rekordhjørnet.

Porsche har rømmet helt godt op i klasse F (1100—1500) rekorderne. Sammen med den schweiziske kører *Ringgenberg* har *von Frankenberg* sat følgende nye rekorder på *Montlhéry*-banen fornylig:

200 miles	212,28 km/t	
gamle rekord	203,5 km/t	
500 km	207,53 km/t	
gamle rekord	193,4 km/t	
3 timer	207,95 km/t	
gamle rekord	193,8 km/t	
500 miles	208,30 km/t	
gamle rekord	193,6 km/t	
1000 km	206,70 km/t	
gamle rekord	194,6 km/t	
6 timer	206,75 km/t	
gamle rekord	195,4 km/t	

De to første tilhørte *Borgward* (sat i 1952) og de fire sidste *M. G.* (sat i 1954).

Her og der.

Stirling Moss har nu opnået en sådan berømmelse, at han er blevet opstillet — som voksfigur vel at mærke — i »sports-hjørnet« i Madame Tussaud's bekendte vokskabinet i London. — *Vittorio Jano*, ingeniøren, der bl. a. har frembragt *Lancia's* G.P.-vogn, har trukket sig tilbage af helbredsgrunde. — *Gonzalès* er heller ikke rask og kører næppe i år. — *Alfa Romeo* prøvede på at overtale ham til at blive førstemand på fabriksholdet, når den nye G.P.-model viser sig, men lægen satte sig imod det.



Optakten til den tyske motorcyklesæson i Dieburg bragte for så vidt et overraskende resultat, da den unge *DKW* kører *Hobl* tog kampen op med *Guzzi's* 350 ccm fabriksmaskiner. *DKW* har i sidste øjeblik besluttet sig til at gå hårdt ind for 350 ccm klassen, og *Hobl's* maskine var i virkeligheden en nykonstrueret tre-cylindret maskine, der på mange væsentlige punkter afviger fra den tidligere tre-cylindrede *DKW*. *Hobl* hægtede sig op i *Ken Kavanagh's* 350 ccm *Guzzi*, og de to ryttere kørte i en forrygende jagt banen rundt, indtil samtlige

konkurrenter var overhalet, og efter 30 omgange kunne *Kavanagh* gå i mål som sejrherre med *Hobl* på en ærefuld andenplads 8,6 sekunder efter. *NSU* fabriken deltager som bekendt ikke officielt i dette års mesterskabsløb, men de privat ejede maskiner er allerede i fuldt sving. I stedet har fabriken helliget sig andre opgaver, og blandt andet er der fra april-produktionen udgået en 300 ccm *NSU Max* på 21 hk fra samlebåndene. Denne meget kraftige maskine er bestemt for Østrig. *NSU* har iøvrigt erhvervet et fornemt stykke strand ved Venedig og indrettet en tip-top moderne campingplads med al sanitær komfort. Denne lejrplads, der kaldes *NSU Lido*, står til gratis rådighed for alverdens *NSU*-kørere, der ankommer på en maskine af dette mærke.

I Belgien har man kørt et 12-timers natløb i Ixelles, i hvilket 47 maskiner startede. Kun 33 gennemførte, og det eneste fabriksmandskab, der nåede målstregen, var *Puch*-mandskabet *Boogaerd*, *Tratsert* og *Willy*, der alle kørte 175 ccm modellen.

Amerikanerne kunne i år med en vis stolthed konstatere, at de amerikanske motorcykler endnu kan være med. Der er ganske vist kun *Harley-Davidson* tilbage, men dette mærke klarede sig også fint i *Daytona 200 miles National Championship*, der blev vundet af *Brad Andres* på en *Harley-Davidson* i 2 timer 5 minutter 46,54 sekunder, hvilket svarer til 151,2 km/t (ny rekord). *Jimmy Phillips* kom ind på andenpladsen, og *Johnny Gibson* blev nummer tre begge ligeledes på H-D. *Harley-Davidson* kunne også tage amatørløbet over 100 miles hjem i ny rekordtid, da *Dan Richards* gik over mållinien efter 1 time 4 minutter 54,4 sekunder. Samtlige ryttere kørte K modellen med fodgearskifte, håndkobling og baghjulsaffjedring.



Uheldig moto-cross premiere.

Moto-cross premieren på Dybendal-banen ved Sorø fik et højst dramatisk forløb markeret af utallige styrt og i det hele taget usikker kørsel. Der er ikke noget at sige til, at rytterne ikke er i form efter den lange vinter, men det er altid en dyd at kende sin egen begrænsning og derfor at tage lidt mere stille på tingene, indtil man er kommet i form. At rytterne havde nerven på, viser den kendsgerning, at det al-



Dette billede er fra Højbjerg, hvor Bo Bengtzon (BSA) bliver hårdt trængt af Ejvind Hansen (Matchless).

vorligste uheld fandt sted i ryttergården, hvor en letvægtsrytter under opvarmning af sin maskine kørte ind i Jacob Lynegaard, der væltede og brækkede benet. Et fantastisk uheld begyndte med, at Boris Rasbro styrtede og blev påkørt af Aage Hansen og Kenneth Müller, men det var sidstnævnte, der blev liggende på banen. Nogle soldater og officials skyndte sig at hjælpe Kenneth Müller på benene igen, men inden rytteren var blevet hjulpet ud af banen, var Boris Rasbro, der havde fortsat sin kørsel, kommet banen rundt, og han for nu ind mellem soldater og officials med det resultat, at en af soldaterne fik en flænge i benet. Et uheld af denne art viser også, at flagmarkeringen i højeste grad har været utilstrækkelig, og i det hele taget prægedes dette løb af den store usikkerhed. Resultaterne blev:

Junior-letvægt: Folke Larsson, DKW, 10,30,7. Poul Frausing, Maico, 10,32,7. Vagn Berth, Triumph, 11,20,5.

Senior-letvægt: Kiehn Berthelsen, DKW, 8,16,5. Mogens Dyhr, Maico, 9,12,9. Jørgen Jensen, Maico, 9,47,5.

Senior-sidevogn: Sv. Mortensen, Ariel, 15,18,6. Carl Erik Jensen, Ariel, 15,31,7. Anker Hansen, Ariel, 15,33,6.

Juniorsolo: Ole Schou Ludvigsen, Triumph, 13,47,2. Kjeld Dolnæs, BSA, 14,11,6. Georg Hansen, Triumph, 14,13,7. Karl Rø-

gind AJS, 14,14,0. Jørgen Bindner, Triumph, 14,16,0.

Seniorsolo: Ejvind Hansen, Matchless, 20,35,6. Boris Rasbro, BSA, 20,41,7. Sv. Aage Hansen, Matchless, 21,25,1. Jørgen Andreasen, AJS, 21,30,8. Sven Krohn, BSA, 21,36,0.

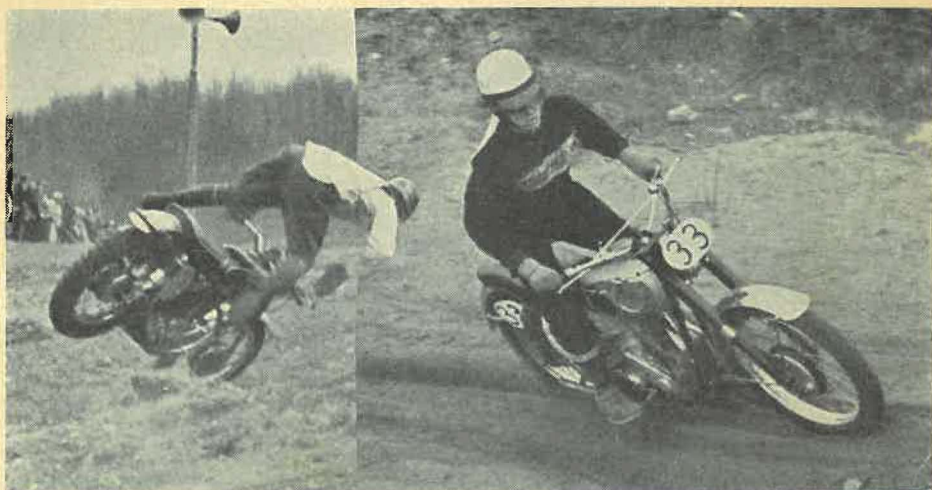
Godt løb i Højbjerg

Dagens løb indledtes af et særdeles spændende pokalløb, som blev vundet af svenskeren Bo Bengtzon, efter at han på hver meter af løbet havde været hårdt truet af Ejvind Hansen.

De øvrige svenskere skuffede en del, især den stærke Sven Wikander.

I senior-solo's 1. heat lagde Bo Bengtzon sig fra start atter i spidsen; men efter et par omgange måtte han udgå med ødelagt gearkasse og var derefter ikke i stand til at stille op mere. Efter dette uheld vandt Ejvind Hansen heatet foran Knud Lodal, Næstved. I 2. heat kom Karl Jansson, Sverige, straks i spidsen og vandt dette heat foran Knud Lodal, og først som nr. 4 nåede Ejvind Hansen i mål; men han kørte også på en lånt maskine, idet hans egen var punkteret.

Slutheatet var meget spændende, men desværre deltog kun een svensker, nemlig Karl Jansson; han lagde sig straks i spid-



I Højbjerg kørte en rytter ud af banen og stod grædløst af — som vist til venstre. Til højre ses den talentfulde Erik Jacobsen (BSA) i fin og sikker stil.

sen, men efter nogle få omgange blev han passeret af Ejvind Hansen, som nu kørte på sin egen maskine igen. Svenskeren blev hurtigt kørt agter ud, og Ejvind Hansen vandt løbet.

Letvægtsklassen blev vundet af Mogens Dyhr, efter at Kiehn Berthelsen i 1. heat havde sprængt sit topstykke, og da det var håndlavet, kunne én reservedel ikke fremskaffes. Kampen om andenpladsen stod mellem Poul Damgaard, Bjarne Sørensen og Mogens Petersen, og ifølge de opnåede tider blev placeringen som foran nævnt.

Endelig blev juniorløbet vundet af den talentfulde kører Erik Jacobsen fra Marslev med Ejler Marcussen, Tommerup, på andenpladsen.

Resultaterne.

Pokalløb: Bo Bengtson 30,17,2 — Ejvind Hansen 30,19,1 — Knud Lodal, Næstved, 30,28,4 — Sv. Aage Hansen, Hillerød, 32,04,0 — Arne Nielsen, Sorø, 32,17,6.

Senior-solo (30 omgange): Ejvind Hansen 61,46,1 — Sv. Aage Hansen, Hillerød, 64,04,02 — Jørg. Iversen, Odense, 65,06,9. Karl Jansson, Sverige, (29 omgange) 64,11,7 — Knud Lodal, Næstved, (20 omgange) 41,09,1 — Arne Nielsen, Sorø, (20 omgange) 41,20,1 — Arne Svendsen, Silkeborg, (20 omgange) 42,40,7 — Karl Møller Hansen, Dræby (19 omgange) 41,52,7

Juniorløb: Erik Jacobsen, Marslev, 23,09,3 — Ejler Marcussen, Tommerup, 23,14,1 — Jørg. Bindner, Sorø, 23,18,1 — Gunnar Krum, Ørbæk, 23,22,0 — Bent Goth, København, 23,24,5 — Henning S. Olesen, Vejle, 23,27,8 — Johs. Nedergaard, Silkeborg, 24,25,5.

Letvægt: Mogens Dyhr, København, 16,50,3 — Poul Damgaard, Ørbæk, 18,25,7 — Bjarne Sørensen, Højbjerg, 18,28,2 — Mogens Pedersen, Ullerslev, 18,55,2 — Thorkild Kristensen, Odense, 19,26,7 — Robert Christensen, Kerteminde, 19,33,1 — Kurt Theils, Odense, 19,40,5

„DERBY” FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Velocette

KVALITETS MÆRKET

Djurgårdsloppet Helsingfors

Kort før redaktionen sluttede, fik vi resultattlisten fra Djurgårdsloppet (Helsingfors 8. maj).

Specialbyggede sportsvogne:

1. Michael Head, England, Jaguar D, 28.14.2, 2. Curt Lincoln, Finland, Jaguar C, 28.88.1, 3. Eric Brandom, England, 28.37.9, 4. Eric Karlsson, Sverige, Talbot, 29.26.2, 5. John Kvarnström, Sverige, Ford spec., 24 omgange, 6. Nils Gerremo, Sverige, Ford spec., 23 omgange, 7. Lord Louth, England, Jaguar, 23 omgange, 8. André Loëns, Frankrig, Masserati, 22 omgange.

Seriebyggede sportsvogne under 2000 ccm:

1. Joakim Bonnier, Sverige, Alfa Romeo, 18.59.4, 2. Sam Gillberg, Sverige, Frazier Nash, 19.06.3, 3. Harry Saaristo, Finland, Triumph, 19.06.3, 4. Bengt Jonsson, Sverige, Ferrari MM 166 18.04.2 (14 omgange).

Seriebyggede sportsvogne over 2000 ccm:

1. Curt Lincoln, Finland, Jaguar C, 18.04.8, 2. Björn Mårtenson, Sverige, Ferrari MM 250, 18.07.4, 3. Olle Persson, Sverige, Mercedes SL 300, 14 omgange, 4. N. Kozarovitsky, Finland, Austin Healy, 14 omgange, 5. Olli Järvelin, Finland, Jaguar XK, 14 omgange, 6. Carl Lohmander, Sverige, Ferrari MM 250, 14 omgange, 7. Paananen, Finland, Austin Healy, 14 omgange.

Motorcykler 350 ccm:

1. Keith Cambell, Amerika, Norton, 28.05.6, 2. Ulf Gate, Sverige, AJS, 28.09.9, 3. Sven Andersson, Sverige, Norton, 28.12.8, 4. Dudley Ward, England, DW special, 28.22.8, 5. Frantisek Bartos, Tjekkoslovakiet, CZ, 28.47.4, 6. Léon Martin, Belgien, Velocette, 28.55.0.

Motorcykler 500 ccm.

1. Nils Schröder, Finland, Norton, 27.30.3, 2. Leon Martin, Belgien, Gilera, 27.30.8, 3. R. T. Matthews, Irland, Norton, 27.34.9, 4. Raine Lampinen, Finland, Triumph, 27.51.2, 5. Harald Karlsson, Finland, Norton, 28.24.2, 6. Antero Ventoniemi.

F III:

1. Eric Brandom, England, Cooper, 28.01.2, 2. H. Hutchinson, Holland, Cooper, 28.21.2, 3. Curt Lincoln, Finland, Cooper, 28.40.0, 4. Lex Beels, Holland, Cooper, 28.47.8, 5. Andre Loëns, Frankrig, Cooper, 28.55.4, 6. Sven Andersson, Sverige, Cooper, 29.05.4.

Ray Amm

Det er smerteligt at erfare, at den meget sympatiske og dygtige kører Ray Amm er omkommet under et løb ved Imola i Italien. Ray Amm skulle denne sæson starte for MV Agusta, og i sit første løb styrtede han og kom så hårdt til skade, at han døde en halv time senere på hospitalet.

Ray Amm er født 1927 i Salisbury i Syd Rhodesia, og han begyndte sin karriere som motorcyklist i græsbaneløb for i 1949 at starte første gang i landevejsløb på en 1939 model Norton. I 1950 vandt han det klassiske Port Elizabeth »200«, og i løbet af den sæson blev han en helstøbt kører. I 1951 tog Ray Amm med sin kone Jill Amm til Europa for at køre i de kontinentale løb, i hvilke han meget hurtigt nåede en fin position, efter at han i gentagne løb var kommet i mål som den hurtigste privatkører. Ray Amm fik mange venner, hvor han end kørte eller opholdt sig, og det vakte derfor almindelig glæde, da han kom på Norton's fabrikshold i 1952. I dette år blev han nummer tre i Isle of Man Senior, og det følgende år vandt han både Junior og Senior T.T. med ny rekord. I det sidste løb på Isle of Man blev han erklæret som vinder af Seniorløbet, der blev afbrudt på grund af usandsynlig dårligt vejr.

Det bemærkelsesværdige ved Ray Amm var, at han kunne improvisere på hvilken som helst bane og i hvilket som helst vejr. Man kunne aldrig på forhånd sige, at Ray Amm ville køre sådan og sådan, som man f. eks. kan sige det om Fergus Anderson eller Duke — alt afhæng af konkurrencen, banen og vejret. Hvis det viste sig, at det mest fordelagtige var at køre »dirt track« med en T.T.-maskine på en betonvej i regnvejr, ja så gjorde Ray Amm det, og kunne de bedste resultater opnås ved at lægge hårdt op til ren T.T.-stil, så lå denne kørsel lige så sikkert for Ray Amm. Han var helt igennem overraskelsernes mand, og måtte han udgå på grund af motorstop, så tog han også denne foreteelse med et bredt smil. Ray Amm vil blive savnet på de engelske og kontinentale baner af såvel ryttere som publikum.



Poul E. Larsen, Triumph, på vej ned ad KLG-bakken — tilskuerforholdene kan vel ikke være meget bedre? Til venstre har Ejvind Hansen, Matchless, netop taget føringen fra svenskeren Bo Bengtzon, BSA. Svenskeren ses under Ejvind Hansens højre hånd.

Det interskandinaviske moto-cross i Volk Mølle

Foto: Jørgen Schou

Randers Motor Sports traditionsrige st. bededags moto-cross på Volk Mølle banen, der i år var generalprøve på verdensmesterskaberne, afvikledes som i de sidste 3—4 år i strålende solskin. Man har følelsen af, at denne succesklub indenfor motorsporten ikke kan have uheld med sine arrangementer.

Man har flair for, hvordan motorløb skal laves, så der både er virkelig sport i det og samtidig noget mere publikumsbetonet at se på til stadighed, om der så skal sættes 300 mænd i sving, som tilfældet var denne gang.

Efter udvidelse og omlægning af banen, som nu har diverse vaskebrætstrækninger og bogstaveligt talt bjergsider, har den fået en længde af 2500 m, og efter de svenske køreres udsagn fremtræder den som den bedste og garanteret skrappeste i Skandinavien.

Yderligere er banen nu udstyret med dobbelt mikrofonanlæg, eet i hver ende, så de 2 speakere til stadighed kan orientere publikum, der i programmet har et glimrende kort over banen med navngivelse af de forskellige forhindringer som f. eks. Lambretta-svinget, KLG-skrænten og Thor-

bakken, om kørernes placering løbet igennem.

Blandt de hjemlige deltagere var der også tilfredshed med banen, selv om enkelte kørere erkendte, at den var for hård for dem, medens den ganske unge, talentfulde kører Arne Nielsen, BSA, der placerede sig som en fin nr. 2 i seniorkl. indtil 500 ccm, efter løbet erklærede, at han ikke i sit 21-årige liv havde været så træt, men i samme åndedræt udbrød: »Men banen er o. k.«

Dagens 3 hovedløb: Interskandinavisk heat 1 og 2, hver på 10 omgange, og interskandinavisk finale på 20 omgange, domineredes med fuld ret af de svenske deltagere, som viste en upåklagelig stil og virkelig lå i topklassen. En kører som Bo Bengtzon, BSA, der i 1. heat kæmpede en drabelig dyst med Ejvind Hansen AJS, er virkelig værd at bemærke, han kører på sin egen uortodokse måde, men han har krammet på maskinen, så den formelig klæber til jorden, hvor de danske kørere i mange tilfælde mener, at deres maskine er lige så godt egnet til ballonfart.

Ejvind Hansen måtte desværre udgå af finalen efter et temmelig kraftigt styrt, så

Mogens Dyhr, Maico, har ikke tid til at følge banens kontur — den lige vej er den hurtigste.



Arne Nielser, BSA, der kører i seniorkl. på første år, var ene mand om at følge gæsterne til dørs ved at føre feltet flere omgange for til sidst efter en undersøgelse af halmballerne at placere sig som nr. 2 efter



Joerges Bagger, Ariel, er kommet sidelæns ned ad sandskræningen og forsøger her at klare situationen — forsøget mislykkedes.

den svenske kører Bo Bengtsson, BSA, der gennemkørte de 50 km på 76 min.

I letvægtsløbet lykkedes det påny Mogens Dyhr, Maico, der åbenbart nu helt har fundet sin stil, at tage sejren hjem foran Mogens Pedersen, Husqvarna.

I juniorsolo indtil 500 ccm blev det Åge Lanthjem, Triumph, der vandt foran Erik Schultz, Ariel.

Der var meget stort mandefald i de 4 løb sikkert lige så meget grundet kørernes manglende kondition som de krav, der blev stillet til maskinerne, for på denne bane kan man virkelig tale om krav til materiellet. Det kan således nævnes, at Kiehn Berthelsen udgik allerede inden første start, da maskintilsynet fandt et brud på stellet af hans maskine efter formiddagens træning, og adskillige var udsat for, at kæden sprang, teleskopgafler gik i stykker, skærme røg af, og een sad pludselig forladt af sin maskine, men med styret i hænderne.

I år har klubben lavet sin tidtagning og omgangstælling efter internationalt mønster med regnemaskiner og dobbeltkontrol, hvilket nedsatte risikoen for fejl til absolut nul.

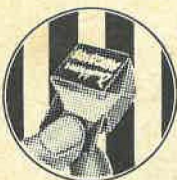
Alt i alt klappede arrangementet fint, enkelte petitesseer bør rettes, før Moto-cross des Naions køres til efteråret, men det var en dag, som R. M. S. kan være stolt af og en virkelig smagsprøve på verdensmester-

KØR 10 % LÆNGERE

uden ekstra udgift

Udnyt benzinen til sidste dråbe — brug DUCKHAM's ADCOIDS i tabletform — der effektivt modvirker tændingsbanken og derved øger kompression og ydeevne. For længere kørsel med nøjagtig samme benzinformbrug — vælg DUCKHAM's ADCOIDS. En tablet nok til 10 l benzin.

**Duckham's
ADCOIDS**



Forlang DUCKHAM's ADCOIDS på DERES VÆRKSTED

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



skaberne for de ca. 30.000 tilskuere, der ofrede st. bededag for motorsporten.

Resultatliste.

Senior indtil 500 ccm (20 omgange): 1. Bengt Bengtsson, Sverige, BSA, 76.00.0, 2. Arne Nielsen, BSA, 77.39.6, 3. Viggo Christensen, AJS, 77.44.8, 4. Niels Blumensaadt, AJS, 77.45.3. (19 omgange): 5. Arne Svendsen, BSA, 76.53.7, 6. Otto Andreasen, Matchless, 77.43.6, 7. Knud Lodahl, Ariel, 77.45.8, 8. Jens Nielsen, Ariel, 79.19.7, 9. Mogens Kjær-Hansen, Royal Enfield, 79.26.8.

Junior indtil 500 ccm (10 omgange): 1. Aage Langthjem, Triumph, 41.26.7, 2. Erik Schultz, Ariel, 42.41.0, 3. Gunnar Krum, Ariel, 44.15.0. (9 omgange): 4. Gert Nielsen, Triumph, 41.54.4, 5. John Malmstrøm, AJS, 46.20.8. (8 omgange): 6. Gunnar Andersen, Royal Enfield, 45.17.3.

Senior indtil 175 ccm (10 omgange): 1. Mogens Dyhr, Maico, 44.06.3, 2. Mogens Pedersen, Husqvarna, 44.53.7. (9 omgange): 3. Jørgen Jensen, Maico, 42.46.7. (8 omgange): 4. H. Bækgaard, Triumph, 43.52.4.

Løbskalender

Maj:

19. Aalborg Motor Klub (Lundby) — terrænbane
19. Vejle Motor Sport (Riis) — jordbane
19. De samvirkende Motorklubber (Amager) — speedway
22. Esbjerg Motor Sport (Esbjerg) — speedway
22. Han Herreds Motor Klub (Ø. Svenstrup) — jordbane
22. Frederiksborg Amts MK (Vinderød) — terrænbane
22. Fyens Motor Sport (Højbjerg) — moto-cross
30. Viborg Motor Klub (Løvel) — jordbane
30. Bornholms Motor Sport (Rønne) — speedway
30. Næstved Motor Klub (Nissehulen) — terrænbane
30. De samvirkende Motorklubber (Amager) — speedway

Juni:

5. Randers Motor Sport (Fladbro) — speedway
5. Motorklubben Rapid (Gladsaxe) — speedway
5. Roskilde og Omegns MK (Roskilde) — jordbane
5. SMK Odin (Fangel) — jordbane
9. De samvirkende Motorklubber (Amager) — speedway
12. Kolding Motor Klub (Kolding) — jordbane
12. Frederiksborg Amts MK (4-landskamp) (Selskov) — jordbane
12. Kvalifikationsløb for køreere til Danmarks-mesterskabet i moto-cross (Dybendal) — moto-cross



Nye bøger

Forlaget Imorthøger har udgivet et Shell autokort over Tyskland, der er noget ud over det almindelige. Ved hjælp af særlige signaturer kan man ikke blot aflæse vejenes beskaffenhed og belægning, men man kan direkte på kortet aflæse, hvilke veje der er smukkeste; de er nemlig på den smukke strækning angivet med en grøn streg. På samme måde er byer med særlige seværdigheder angivet med gult.

Selvfølge er der også afstandsangivelser mellem alle byer og angivelse af veje, der tillader høj hastighed for bilister, der har travlt. Bag i kortet er opført de vigtigste seværdigheder for alle Tysklands vigtigste byer, og som en ekstra service har forlaget indlagt en afstandstabel, der angiver afstandene mellem de største europæiske byer; hvis De ikke allerede ved det, kan vi derfor afsløre, at der er 1335 km fra København til Paris.

Samme forlag har udgivet en lille bog med titlen *Nye Biler 1955*, i hvilken man finder de vigtigste specifikationer for de biler, der forhandles på det danske marked. Oplysningerne er givet i katalogform og er hovedsagelig beregnet på de bilister, der skal i gang med det vanskelige job at finde en ny vogn. I store træk genkender man oplysningerne fra det schweiziske *Automobil Revue*, men det må siges at være en værdifuld oversigt til prisen, der er kr. 3.50.

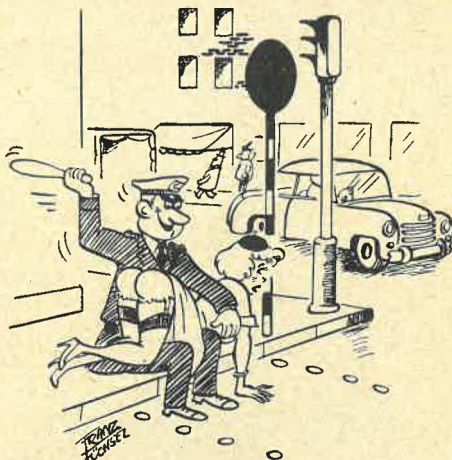
★

På Berlingske forlag er udkommet en lille bil-bog med titlen »Vær Deres egen Mekaniker«. Forfatteren har skrevet sin bog ud fra det amerikanske princip: Mennesket har to hænder, ingen hjerne. Man bliver derfor ikke spor klogere af at læse denne bog, og på de steder, forfatteren har lejlighed til at give gode råd, undgår han det omhyggeligt. De forskellige afsnit virker absolut ikke gennemtænkte, og f.eks. i et kapitel om olieforbrug siges der intet om, at enhver motor forbruger olie, og selv om overskriften til kapitlet hedder »Motoren bruger for meget olie«, gås der i hele dette afsnit ud fra, at olieforbrug er det samme som forkerte funktioner på den ene eller anden måde. Det

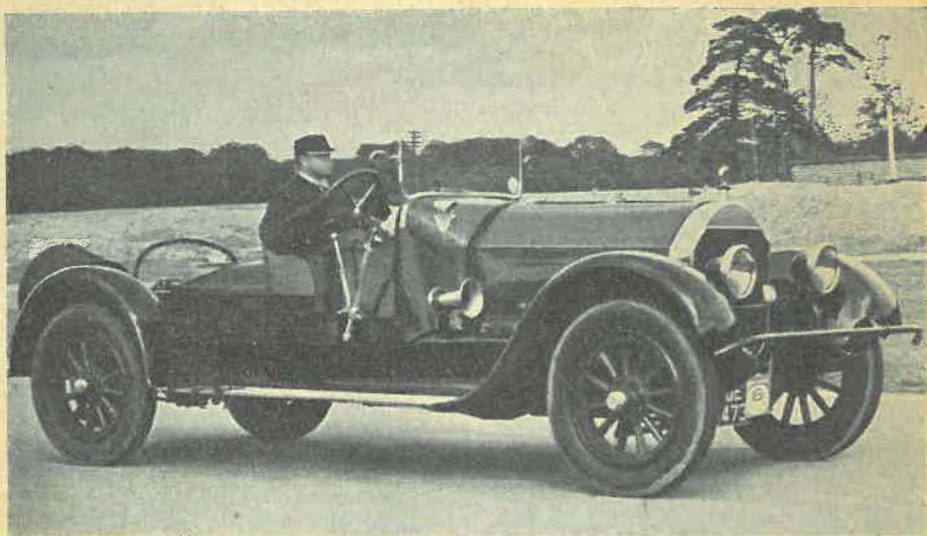
hedder blandt andet i dette afsnit, at man skal undersøge sit garagegulv, og er der blot nogle få dråber olie, tyder det på en utæthed, der straks må tætnes. Det er helt i orden, men så står der, at en enkelt dråbe tabt hver 50 meter betyder een liter olie spildt på mindre end 1000 km. Det skal sikkert passe, men hvis den dråbe olie, man skal tabe ved hver 50 meter, drypper fra vognen, medens denne kører 60 km/t, så vil det sige, at oliedråberne skal falde fra motoren med tre sekunders mellemrum, og det kalder vi en ret alvorlig utæthed.



Vær nu forsigtig, Harald, — husk du har nøglerne til vognen.



Jeg skal lære sådan en stor pige at gå over for rødt lys!



Det er blevet moderne at køre rally med gamle vogne. Et engelsk-amerikansk løb af denne art, der endte på Goodwood banen efter at være startet i Edinburg, blev vundet af englænderne. Den her viste amerikanske deltager kører en Pierce-Arrow fra 1916 — ligner den ikke en 32 model? Også her i landet er interessen for de gamle vogne ved at brede sig, men desværre bliver de antikverede køretøjer gjort til genstand for karnevalsagtige maskeradenumre, og den gamle mekanik omfattes ikke med den pietetsfølelse, som gammel mekanik kan gøre krav på. Man kender tilsyneladende ikke den stille glæde ved at pusle med en gammel bil eller motorcykle — spørgsmålet er, om man kan »komme i avisen«.

Bill Nilsson i fin form

Den 22-årige moto-cross kører Bill Nilsson, der i Sverige har fået tilnavnet »Buffalo Bill« Nilsson, er i overdådig form i denne sæson. De resultater, han foreløbig har nået med sin BSA Gold Star tyder på, at han er favorit til europamestertitlen dette år. Bill Nilsson startede denne sæson ved at vinde to moto-cross løb i Belgien — nemlig i Liege og i Marche. Ved Boekel i Holland blev Bill Nilsson nummer to efter

Henny Reitman (Holland), medens Sten Lundin (BSA), der kom på andenpladsen i de belgiske løb, blev nummer tre i Holland. Den 17. april kørte Bill Nilsson i Tarare i Frankrig, hvor han besatte førstepladsen.

Maicoletta 250 ccm

Fortset fra side 371

Det effektive udblæsningssystem giver efter tyske målinger ikke over 78 phon. Tanken, der er anbragt under sadlen, rummer 12 liter. Maskinens standardforbrug ligger på 3,25 liter pr. 100 km, og man kan selv ved hård kørsel regne med ikke at overskride 3,5 liter pr. 100 km.

En maskine som Maicoletta'en egner sig naturligvis med sit store kraftoverskud som sidevognsmaskine og leveres derfor efter ønske med særlig stor udveksling mellem motoren og baghjulet. For det publikum, der gerne vil have en scooter med fremragende køreegenskaber, men er tilfreds med mindre top hastighed og accelerationsevne, leveres nøjagtig den samme maskine med en motor på 175 ccm, der præsterer 9 hk ved 5200 omdr./min.

Motorcykle-Værksted

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



Tagenavej 101 - Tåge 9926

De får dobbel komfort og sikkerhed på de lange stræk med LUCAS tilbehør!

LUCAS dobbelttonede horn WT 614 danner sammen en harmonisk akkord. Fås enkeltvis. I 6 og 12 volt incl. relæ, pr. par kr. 98,50

LUCAS tvilling-sæt, 100.000 lys projektor og »radar« røgelygte, de mest elegante og effektive hjælpelygter. Enkeltvis eller parvis pr.stk. ... kr. 94,50

LUCAS camping- og nødlygte model 100, med 4 m ledning, stik og pære kr. 30,40

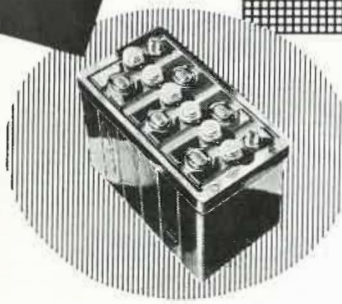
LUCAS bakygter model 494 giver maximal lyseffekt ved bakning. Forchromet med pære kr. 64,15

LUCAS sports-tændspole HS giver motoren sikker tænding, mere liv og fart. I 6 og 12 volt kr. 36,00

LUCAS batterier giver sikkerhed for topydelse på de lange stræk, hvor det elektriske anlæg er udsat for en konstant svær belastning.



LUCAS batteripåfylder forhindrer, at syren løber over, standser automatisk tilførslen, når batteriet er fyldt korrekt op, og virker som reservoir, fordi den efter brugen holder sig selv tilsluttet. Pr. stk. 6,85



Skal De til udlandet, bør De inden afreisen sikre Dem en fortegnelse over Lucas servicestationer i Europa. Den udleveres gratis af Deres forhandler.

LUCAS AUTOUDSTYR FÅS HOS ALLE VELASSORTEREDE FORHANDLERE

The background features a large, stylized arrow pointing to the right, composed of overlapping geometric shapes in red, grey, and white. The word "SKF" is printed in white on the red section of the arrow. Below the arrow, two SKF roller bearings are shown in a 3D perspective. A red line passes through the center of both bearings. To the left of the bearings, the word "lejer" is written in a bold, sans-serif font, with a red arrow pointing from it towards the bearings. Below the bearings, the words "automobiler" and "motorcykler" are written vertically and horizontally respectively, both in a bold, sans-serif font.

SKF

automobiler

lejer

motorcykler

København

BREDGADE 31 - TELF. MI 3330

Århus

VESTERG. 9 - TELF. 24 844