

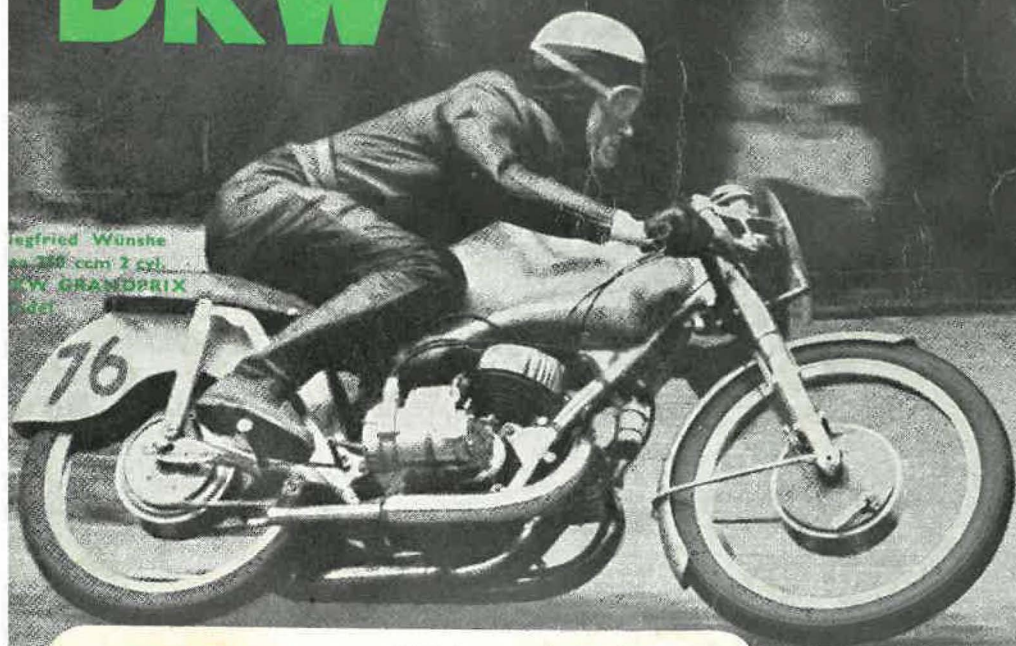
NR. 6 - 7. ÅRG.

JUNI 1953

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

DKW



regfried Wunshe
ca 250 ccm 2 cyl.
DKW GRANDPRIX
model



DKW den originale 2-takter
Verdens mest kopierede maskine

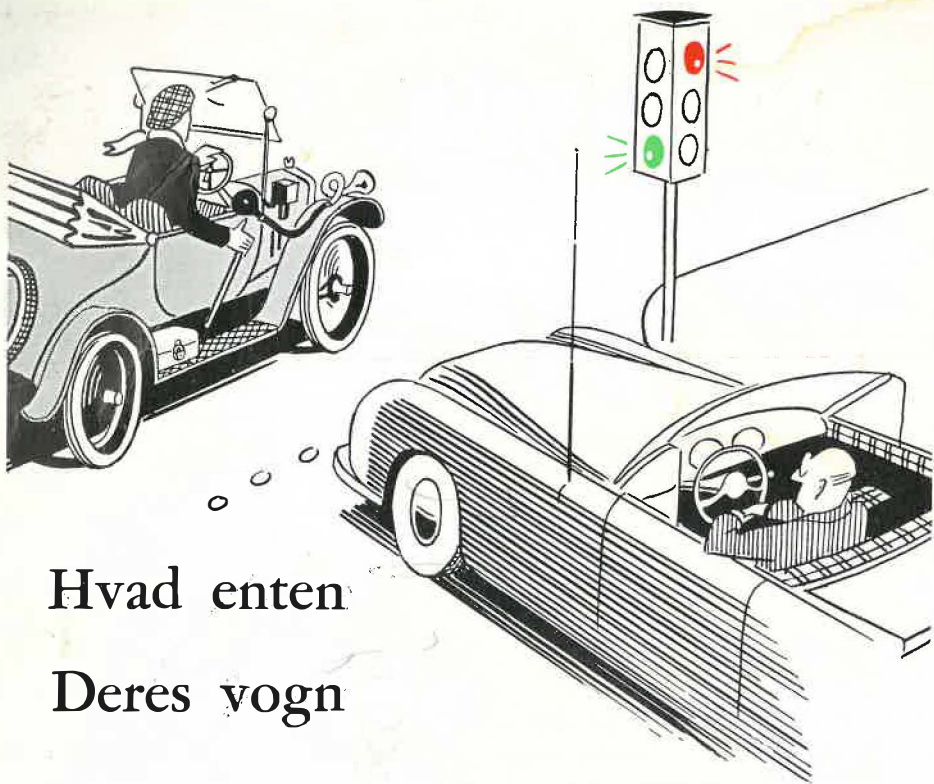


RT 250 Std. og Lux
— den ideelle
sidevognsmaskine

DKW leveres nu i 5 nye lækre
Modeller fra 125 ccm til 250
ccm. Priser fra Kr. 2500 til Kr.
3690 incl. Omsætningsatg.

Tal først med en DKW Forhand-
ler for Debestemmer Dem, Deres
Købstilladelse kan ikke anvendes
mere lønnligt.

DKW har ikke mindre end 88
Verdensrekorder, deraf Halvde-
len paa eet Aar alene. — et
slående Bevis paa DKWs ab-
solute Overlegenhed.



Hvad enten
Deres vogn
er ny
eller gammel

ganske uanset om De kører lange eller korte ture og uden hensyn til om De kører hurtigt eller langsomt — motoren bør smøres med den letflydende Mobiloil, der når frem til alle smøresteder i samme øjeblik De starter. Mobiloil yder fuld beskyttelse ved de højeste temperaturer og den hårdeste belastning. Mobiloil beskytter Deres motor medens den hviler, ved at skåne de kolde stempelringe og cylindrer mod syreangreb. Med Mobiloil renser De Deres motor medens De kører, og når motoren stoppes, bliver en kraftig oliehinde siddende på cylindervæggen, klar til fuldstændig smøring, næste gang motoren startes. Skift til Mobiloil nu og mærk forskellen.

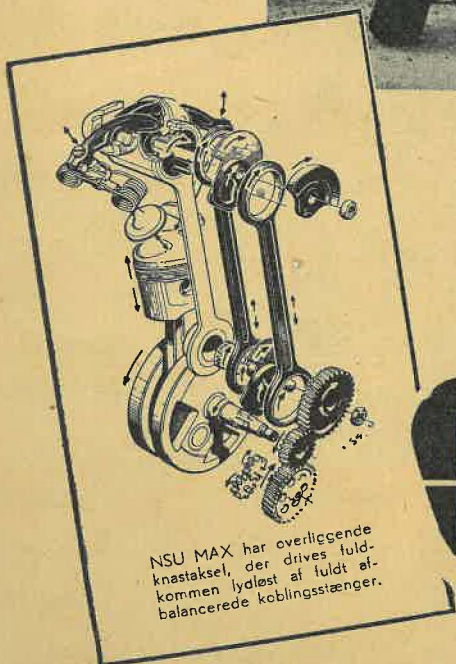


Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

Verdens kraftigste 250 ccm maskine



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

Kr. 4182,- incl. omsætningsafgift

NSU "Max"

IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN, ODENSE, KØBENHAVN

2

En serie gode råd, lige værdifulde for nybegyndere og erfarne bilister. Følg rådene, og De får større nytte og mere glæde af Deres vogn...!

Er det rigtigt at lade motoren varme op, før man kører?

De fleste bilister ved, at en kold motor er særlig udsat for slitage. Derfor lader de motoren gå i tomgang nogle minutter, før De kører. Det er forkert. Motoren skal varmes op så hurtigt som muligt, og det sker kun, når den trækker. Kør derfor straks efter starten; men skub chokeren ind, så hurtigt det kan lade sig gøre, uden at motoren hakker. — Måske tror De, at olien skal have tid til under tomgangen at trænge ud mellem motordelene, men det er unødvendigt med Shell X-100 Motor Oil, der har en sådan vedhængsevne, at den aldrig lader nogen del af metallet ubeskyttet.

Shell X-100 Motor Oil hindrer derved ikke blot det mekaniske slid, men udelukker også kold tæring — langt den største årsag til motorslid.

Kold tæring

er motorens værste fjende

Kold tæring rammer enhver vogn, som kører stop- og startkørsel. Selv i den varme tid skal Deres vogn køre mindst 15 minutter, før den er tilstrækkelig varm til, at der ikke dannes ætsende syrer i cylindrene. Skift derfor til Shell X-100 Motor Oil og vær sikker mod denne fare.



Shell X-100 Motor Oil sejrer også på væddeløbsbanerne!

I de sidste års store internationale bil- og motorcykle-væddeløb er der vundet flere 1ste præmier på Shell X-100 Motor Oil end på nogen anden olie. Og der bruges ikke nogen specielt fremstillet racerolie, men den samme Shell X-100 Motor Oil, alle kan købe ved Shell tankene.

Hvorfor skal oliefiltret efterses og renses?

Urenheder bundfældes ikke, når De bruger Shell X-100 Motor Oil, men opfanges af oliefiltret.



BESKYTTENDE

STABIL

SELVRENSENDE

Fineste service for Dem og Deres vogn!

Alle Shell forhandlere ordner olieskiftning til Shell X-100 Motor Oil. Der er en station på Deres daglige rute. Køb ind og glæd Dem over den gode service, De får, også når det gælder vask og smøring.

Shell-smurt er vel-smurt

8c

SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. JUNI 1953

NR. 6

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833
Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.
Afdelingsleder:
Bjørn Mathisen

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

*

Isle of Man	297
Racermaskiner i 1953-sæsonen	302
Kært barn har man- ge navne	310
Dikteret af doven- skab	315
Djurgårdsloppet ..	322
Zündapp »Bella« ..	326
Legetøj	330
Kan man træne til et rallye?	336
Fra bane og vej	344
Teknisk brevkasse..	352
Fra månedens motorløb	355
Løbskalender	360

Isle of Man TT

Douglas, Isle of Man, den 8. juni.

TT-løbene på Isle of Man køres i år for 35. gang, og det første af de tre løb, Junior TT, afvikledes i dag. Efter de sidste dages bygede vejr begyndte dagen med overraskende klart og varmt vejr, og forholdene syntes ret ideale, da rytterne trak 350 ccm maskinerne frem til start.

New-zealænderen Rod. Coleman, AJS, førte løbet over de første 2½ omgang, men han måtte derefter udgå med en revnet olietank, og Ray Amm overtog derefter føringen. På andenpladsen lå den australske Norton-kører Ken Kavanagh, og da rytterne efter 4. omgang kørte til depot for at tanke op, skiftede placeringen således, at Kavanagh overtog føringen foran Amm. Da rytterne gik ind på 6. omgang, lå Ray Amm imidlertid atter i spidsen, men der var kun få sekunder mellem Norton's to bedste ryttere, og tempoet overgik alt, hvad man til dato har set i denne klasse. For blot nogle få år siden var det en meget stor begivenhed, at Norton's daværende mest fremragende rytter, Harold Daniell, i Senior TT kørte en omgang med 91 miles i timen på sin 500 ccm maskine, men i år kørte Kavanagh sin sidste omgang med 91,66 mls/t, og Ray Amm satte den endelige omgangsrekord for Junior TT med 91,82 mls/t, hvilket svarer til 147,8 km/t. I 350 ccm klassen startede 98 ryttere, men kun 56 gennemførte. Der var flere maskinskader end sædvanlig, og en del styrt satte flere ryttere ud af spillet, og ulykkeligtvis blev to af rytterne, H. L. Stephen og Tom Swarbrick, så hårdt medtaget, at de senere er afdøde ved døden.

Resultatet blev:

1. Ray Amm, Norton, 2 tm. 55 min. 05,0 sek. (145,5 km/t).
2. Ken Kavanagh, Norton, 2 tm. 55 min. 14,6 sek.
3. Fergus Anderson, Guzzi, 2 tm. 57 min. 40,6 sek.

Ray Amm kørte sin rerkordomgang på 24 min. 40 sek., hvilket er 7 sekunder hurtigere end den gamle rekord, der blev sat af Geoff. Duke i 1951. Duke var iøvrigt tilmeldt Junior TT som privatkører på AJS, men maskinen var ikke klar i rette tid, af hvilken grund han ikke kom til at starte.

Medens rytterne i reglen bliver generet stærkt under træningen af løstgående får, var det andre repræsentanter for dyreriget, der optrådte på Isle of Man i år. Millioner af fluer har hele dagen sværmet over banen, og rytternes briller var til dels dækket af fluelig, ligesom rytterne, efterhånden som løbet skred frem, fik de mærkeligste kulører i ansigterne.



Leightweight TT — 250 ccm klassen

Douglas, Isle of Man, den 10. juni.

Englænderne fik i dag for alvor at mærke, at De har forsømt 250 ccm klassen både teknisk og sportsligt. Medens Moto Guzzi i de foregående år har domineret denne klasse, simpelthen fordi disse maskiner var mest up to date, hvad konstruktionen angår, blev det et kontinentalt triumvirat bestående af Guzzi, NSU og DKW, der besatte de første pladser i 250 ccm klassen på Isle of Man i dag.

Fergus Anderson, der kender banen ud og ind, kørte et taktisk klogt løb, og i inderkredse tippede man ham som sikker vinder, da halvdelen af løbet var kørt, men da vejret, der hele dagen har været overskyet og regnfuldt, forværredes med tåge og tæt støvregn, dalede den erfarne englænders chancer, ganske simpelt fordi han er så gammel i faget, at han ikke løber unødvendig risiko, medens hans nærmeste konkurrent, Werner Haas, NSU, er kendt for ikke at sky noget middel, der kan vinde nogle af de kostbare sekunder for ham. Da Werner Haas gik ind på den sidste af de fire omgange, fik han signal fra sit depot om, at han lå 26 sekunder efter Fergus Anderson, og tyskeren satte derefter et desperat tempo op for at ind-

hente denne tid. Ved Signpost Corner blev det meddelt, at Haas på den sidste omgang havde indhentet så meget, at han nu kun lå 17 sekunder efter Fergus Anderson. Englænderen var imidlertid klar over faren, og da han kom fri af den usigtbare del af banen, der fører over bjergene, satte han i med en forfærdende spurt og fuldførte løbet som vinder i tiden 1 tim. 46 min. 53 sek., hvilket giver en gennemsnitshastighed på 84,73 mls/t (136,1 km/t), medens Werner Haas kørte sin NSU »Renn Max« ind på andenpladsen i tiden 1 tim. 47 min. 10 sek. og Fergus Anderson holdt på denne måde nøjagtigt sit forspring på 17 sekunder. På tredjepladsen kom Siegfried Wünsche på den to-cylindrede DKW og Arthur Weeler besatte fjerdepladsen med sin Guzzi.

Lorenzetti lå som nummer tre på løbets tre første omgange, men da banen blev fedtet på grund af støvregnen styrtede han i et sving, dog uden at komme til skade. Fergus Anderson vandt også dette løb sidste år, og ud fra hans fantastisk sikre og korrekte kørsel på Isle of Man i dag, løber man ikke nogen risiko ved at tipse ham som favorit til dette års verdensmesterskab i 250 ccm klassen. Det var iøvrigt ret bemærkelsesværdigt, at Fergus Anderson optog Duke's taktik med en meget hurtig indledende omgang, idet han fra stående start kørte første omgang på 26 minutter 44 sekunder, hvilket er to sekunder under den gamle omgangsrekord. På sin anden omgang satte Fergus Anderson påny omgangsrekord i 26 minutter 29 sek., hvilket svarer til 137,5 km/t — det er ca. 1,5 km/t hurtigere end Ruffo's rekord fra sidste år.

Den mindste klasse på 125 ccm skulle også have været kørt i dag, men på grund af de stadig dårligere vejrforhold, der har gjort strækningen over bjergene for farlig på grund af en sigtbarhed, der nærmer sig nul, har man set sig nødsaget til at udsætte løbet. I officielle kredse mener man, at 125 ccm klassen vil blive afviklet i morgen.

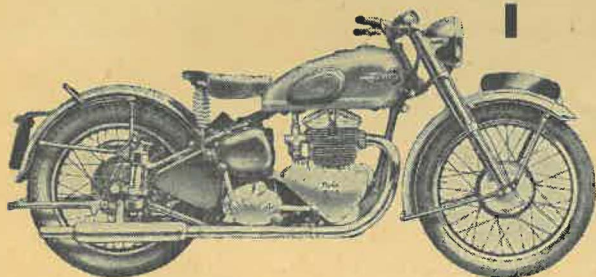
Desværre bliver vi nødt til at udsætte resten af reportagen fra Isle of Man, nemlig 125 ccm klassen og Senior TT, til næste nummer, da vi af hensyn til det sene tidspunkt må slutte redaktionen.

(Redaktionen).

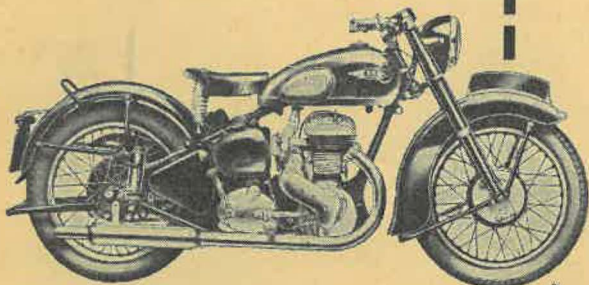
ARIEL



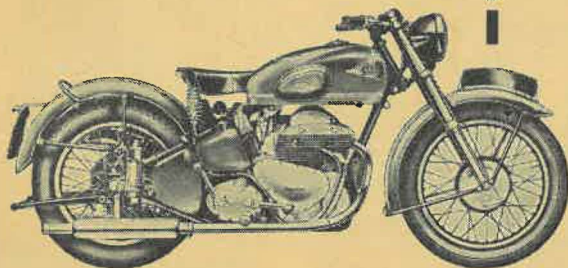
En umiddelbar betragtning af de forskellige ARIEL modeller vil straks overbevise enhver om, at ARIEL er den fornemste motorcykle — smukkere og mere gedigen udførelse findes ikke. Men ARIEL betegner tillige højdepunktet indenfor hver model. Den firecylindrede model **4G** er verdens hurtigst accelererende standardmaskine med et kraftoverskud uden lige. Twin-modellerne er ufattelig smidige i trafikken og hurtige og bekvemme på landevejen. De een-cylindrede Hunter-modeller er velkendte som »bedst i deres klasse«, og det var som bekendt en model VHA, der vandt det sidste hastighedsløb med 144 km/t — 12 km/t hurtigere end nr. 2. Model VB er ganske simpelt verdens bedste sidevognsmaskine.



Model HUNTER TWIN



Model VB



Model 4G MARK II

Repræsentant | for Danmark:

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K

Racermaskiner i 1953-sæsonen

Af Benny Dickson

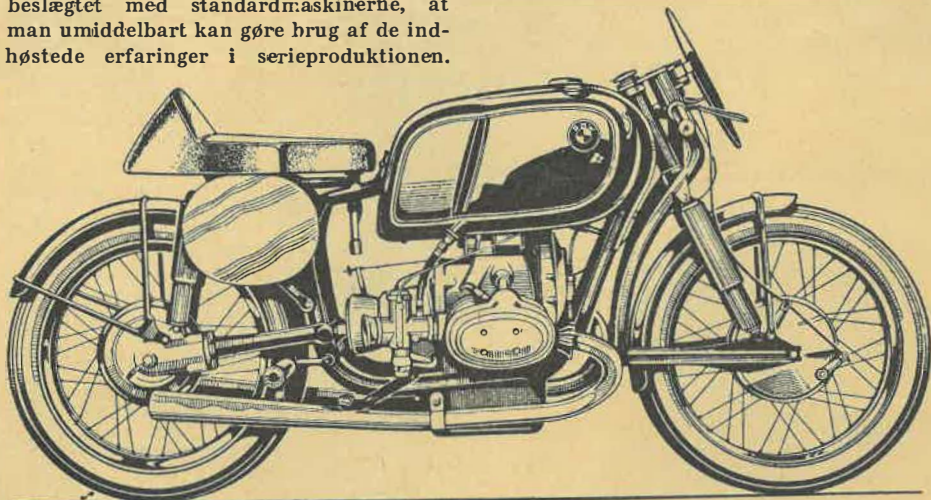
BMW fabriken udviser den største forsigtighed med sit løbsprogram, og fabriksmaskinerne bliver kun tilmeldt de internationale løb, når ledelsen finder at konkurrencen er »jævnbyrdig« — eller så vidt udenforstående kan bedømme, når BMW føler sig overlegen. Efter meddelelsen om at BMW deltager officielt på Isle of Man med en enkelt maskine i 500 ccm klassen, kørt af Walter Zeller, er BMW racerne for 1953 blevet mødt med den største nysgerrighed og interesse. De nye maskiner deltog for første gang i Hockenheim-Ring, hvor vi ikke alene havde lejlighed til at se dem, men hvor det tillige lykkedes os at skaffe en række pålidelige oplysninger om konstruktionen.

Maskinerne er bygget efter den sædvanlige BMW-recept med en to-cylindret boksermotor på 500 ccm sammenbygget med gearkassen og med kardantræk til baghjulet. BMW fabriken har indtaget det højst respektable standpunkt, kun at ville fremstille racermaskiner, der er så tæt beslægtet med standardmaskinerne, at man umiddelbart kan gøre brug af de indhøstede erfaringer i serieproduktionen.

Den mest iøjnefaldende konstruktionsændring bliver således forhjulsophængningen, der på 1953 modellerne er udformet efter svinggaffelprincippet, men på dette punkt understreger fabriken folk, at man ikke foreløbig skal vente at finde denne konstruktion på standardmaskinerne. Bestræbelserne er iøvrigt gået ud på at gøre maskinerne så lette som muligt, hvilket må siges at være lykkedes, eftersom 500 ccm racermaskinerne vejer mindre end standardmodellen på 250 ccm.

Motorens effekt kan man naturligvis ikke få konkrete oplysninger om, men omdrejningstallet for maksimaleffekten opgives til 8.000 omdr./min. Krumtap-huset er støbt i letmetal med stålarmring. Krumtapakslen er lejret i tre hovedlejer og taktakslerne er indkapslet i topstykkerne, medens takthjulene er udført i Dural. Svinghjul og koblingsplade samt gearhjul er blevet gjort lettere, og det samme gælder kardanakslen samt kron- og spidshjul. Kardanakslen er indkapslet i det ene gaffelben på baghjulets svinggaffel. Oliesumpen er blevet gjort større af hensyn til løb over lange distancer.

Eftersom maskinens totalvægt er blevet nedsat betydeligt i forhold til tidligere års modeller, har det været særlig vigtigt at bringe den uaffjedrede vægt så langt ned som muligt, og dette er dels

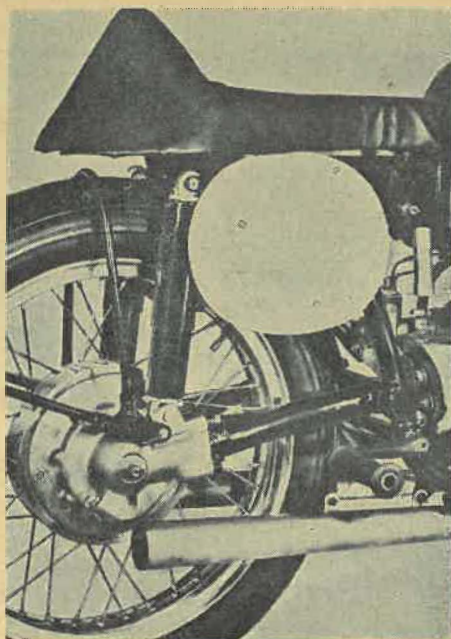


En skitse af den nye BMW racer med begge hjul ophængt i svinggaffler. Som det ses, ligger de fjedrende elementer på linje med kronhovedet, og styret er anbragt foran styrestammen. Af skitsen fremgår det endvidere, at der er to bremsenøgler på forhjulet, hvis bremse således er forsynet med to selvforstærkende sko. Denne udformning af forhjulsbremsen er en af de konstruktionsdetaljer, der direkte er blevet overført til serieproduktionen.

sket ved at lette kardanaksel og baghjulsnav og dels ved at gå over til svinggaffelaffjedring af forhjulet. Ved den nævnte forhjulsophængning opnår man ikke alene en mindre uaffjedret vægt, men man kan tillige fjerne de ellers uundgåelige niksvingninger ved høje hastigheder, vel at mærke hvis konstruktionen er således udført, at svinggaflens radius står i et bestemt forhold til maskinens tyngdepunkt og til akselafstanden. Endvidere er forhjulet mere stabilt under en hård opbremsning, når det er ophængt i en svinggaffel, eftersom en teleskopgaffel uvægerligt vil blive bøjet bagud og på den måde komme til at virke som en fjeder, der under opbremsningen vil komme i vibrerende bevægelser, der nedsætter bremsevirkningen. Såvel forhjulets som baghjulets svinggaffler er lejret i koniske rullelejer således, at man hurtigt kan udligge ethvert opstået slør. De fjedrende elementer består af teleskopisk indkapslede skruefjedre med hydraulisk dæmpning, og disse »fjederben« kan hurtigt udskiftes så de svarer til de forskellige rytteres vægt og banernes beskaffenhed. De meget lette skærme er således monteret, at de følger hjulenes bevægelse, hvilket kan virke lidt ulogisk, når det gælder om at reducere den uaffjedrede vægt (skærmene bliver på denne måde uaffjedret vægt), men i praksis har det vist sig at være den bedste løsning, når det gælder om at beskytte rytteren mod stænk fra en våd bane. Med en fast skærm kommer man nemlig ud for et særligt tilfælde ved høje hastigheder, idet hjulet under affjedringsbevægelsen pumper en dampsky af pløre og vand ud til siderne, hvorfra det hvirvler lige ind over maskinen og rytteren, der hurtigt bliver blændet af de tilslæde briller.

Som et lille kuriosum, der senere kan få stor praktisk betydning, skal det nævnes, at transmissionssystemets hardyskiver er fremstillet af nylon. Iøvrigt findes der tre stelstørrelser svarende til de forskellige BMW køreres mål.

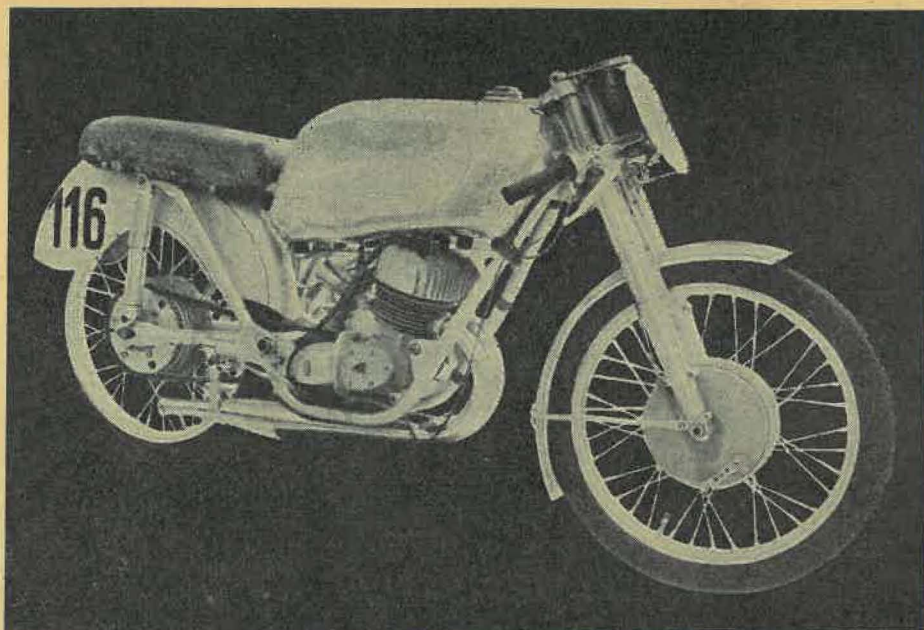
Foruden den ovenfor beskrevne racermaskine, benytter fabriken en anden type til træning og forskellige mindre betydnende løb. I hovedkonstruktionen er det den samme maskine, blot er karburatorerne udskiftet med pumper til direkte benzinindsprøjtning.



Baghjulsaaffjedringen på BMW's 1953 racermaskine. Som det ses, er kardanakslen indkapslet i svinggaflens ben, medens kron- og spidshjulshuset er blevet betydelig mindre af omfang end på de foregående racermaskiner.

Der er noget sundt ved hele BMW konstruktionen, idet man har koncentreret sig om at spare hestekræfter ved lavere egenvægt og mindre frontareal, samt sørget for at kunne overføre de til rådighed stånde hestekræfter til vejbanen gennem et effektivt affjedringssystem, fremfor at sætte effekten i vejret. Fabriken tekniskere giver i øvrigt udtryk for en fremsynet politik ved at erklære, at det er på aerodynamikens og frem for alt på svingningsteknikens område kræfterne må sættes ind, efter at hastighederne er kommet op over 200 km/t.

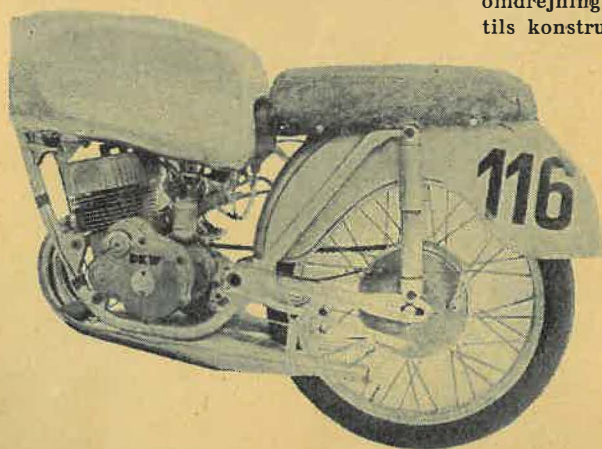
I sidste øjeblik blev det meddelt, at også DKW ville deltage på Isle of Man med sine to-takt racere. Disse maskiner ved man ikke ret meget om, da fabriken ikke har givet oplysninger om konstruktion, effekt eller lignende, og det har tilmed været vanskeligt at komme dem på nært hold under de forskellige internationale løb. Det var derfor en kærkommen lejlighed, da »Autoropa« i København holdt DKW-udstilling, på hvilken den to-cylindrede 250 ccm racer var udstillet, så-



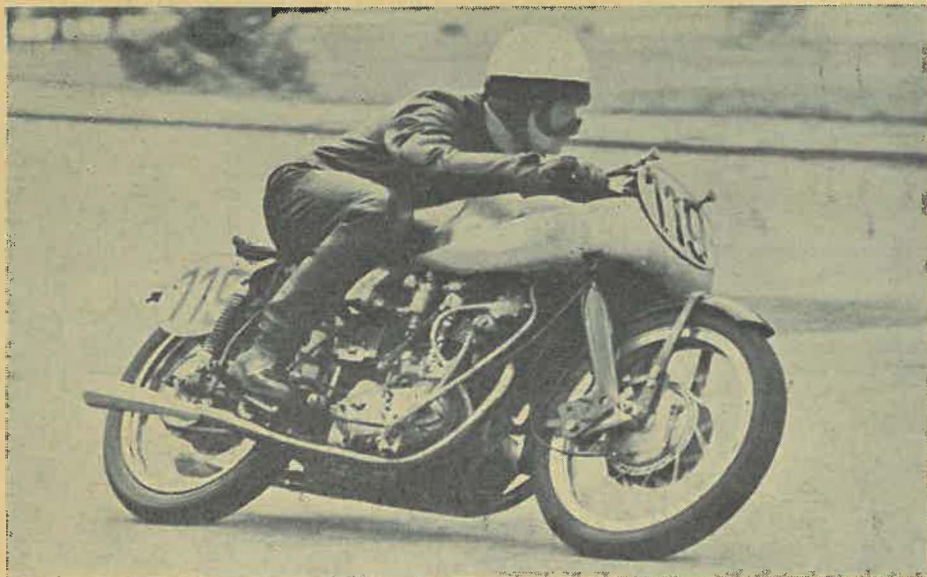
Den tocy lindrede DKW rocer på 250 ccm er en overordentlig let, lille maskine. Ligesom på Norton Manx er styret delt op i to håndtag, der ved hjælp af spændemuffer er monteret til hver sit gaffelben, således at de kan drejes frem og tilbage, samt hæves eller sænkes, passende til de forskellige rytteres kørestilling.

ledes at inan i ro og mag kunne studere konstruktionen — vel af mærke udvendig fra. Det skal ærligt indrømmes, at vore fingre kløede efter at trække skruetrækker og skruenøgle op af lommen, for at skille motoren, og på den måde blive klar over konstruktionen, men desværre havde fabriken også regnet med den mulighed, af hvilken grund alle dæksler, topstykker osv. var forsynet med plomber.

Vi kunne imidlertid slutte os til en del ved at betragte motorens udvendige fremtoning, og vi fik bekræftet vor mistanke om, at man anvendte drejeventiler i skyllesystemet. Bag de to cylindre ligger et ventilhus i hvilken en drejeventil dirigerer indblæsningstiderne for skyllekanalerne. Denne drejeventil er direkte tilkoblet en elektrotæller, der gennem en ledning er forbundet til den elektriske omdrejningstæller. Om denne drejeventils konstruktion kan vi naturligvis ikke



På illustrationen til venstre ses motoren og baghjulsophængningen på DKW raceren. Som det ses, er baghjulet ophængt i en svinggaffel, og umiddelbart bag cylindrerne kan man se det ventilhus, der omtales i teksten. For enden af drejeventilen (over og til venstre for »DKW«) sidder kontaklegemet til den elektriske omdrejningstæller. De to karburatorer fødes fra samme svømmerhus, og dette er gummiophængt med fleksibel forbindelse til de to karburatorers blandedkammer.



I vort aprilnummer var vi så dristige at vise den 2-cylindrede NSU racer på 250 ccm, idet vi bemærkede, at det var den maskine, der skulle deltage på Isle of Man. Det viser sig imidlertid, at vi foregreb begivenhedernes gang, eftersom maskinen i mellemtiden er blevet omkonstrueret, men den 250 ccm NSU racer, De ser på ovenstående billede, er den model, fabriken kører med i denne sæson.

udtale os med bestemthed, og ligeledes ved vi ikke om den drives ved hjælp af kæde eller tandhjul, men tandhjul ser ud til at være det mest sandsynlige. Efter motorens udblåsningsstøj at dømme, skulle der være tale om overskyulning, det vil sige, at der pumpes så megen frisk gas ind i cylinderen, at den fuldstændig tømmes for afbrændt gas, og en del af den friske gas strømmer tilmed ud af udblåsningsporten. For at dette skal kunne lade sig gøre, må stemplerne være udformet som trappestempler, hvilket der er mulighed for, men noget afgjort kan vi ikke sige. Maskinens konstruktion fremgår iøvrigt bedst af de hosstående illustrationer.

NSU lægger på ingen måde skjul på konstruktionen af sine maskiner, ligesom vægt og effekt omhyggeligt opgives. NSU Renn-Fox på 125 ccm har som bekendt to overliggende knastaksler, og anvender udelukkende tandhjul i det primære transmissionssystem. Krumtapakslens lille tandhjul driver et takthjul med udvekslingsforhold 2:1, og dette takthjul bærer tillige et kronhjul, der driver taktakslen, som altså går med halvt motoromdrejningstal. Taktakslens øverste kronhjul driver et andet konisk tandhjul, hvis

udvendige periferi er forvnet som et almindeligt tandhjul, der driver de to knastaksler. Det takthjul, der drives af krumtapakslens, driver foruden taktakslen også koblingen, samt et foranliggende mellemhjul, der trækker magneten. I 1952 sæsonen ydede denne motor 13,5 hk, men i indeværende sæson er effekten blevet forøget til 15,5 hk, samtidig er maskinens vægt blevet reduceret fra 90 kg til 83,5 kg, og tophastigheden er følgelig steget fra



Mobiloil

"D"

**RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.**

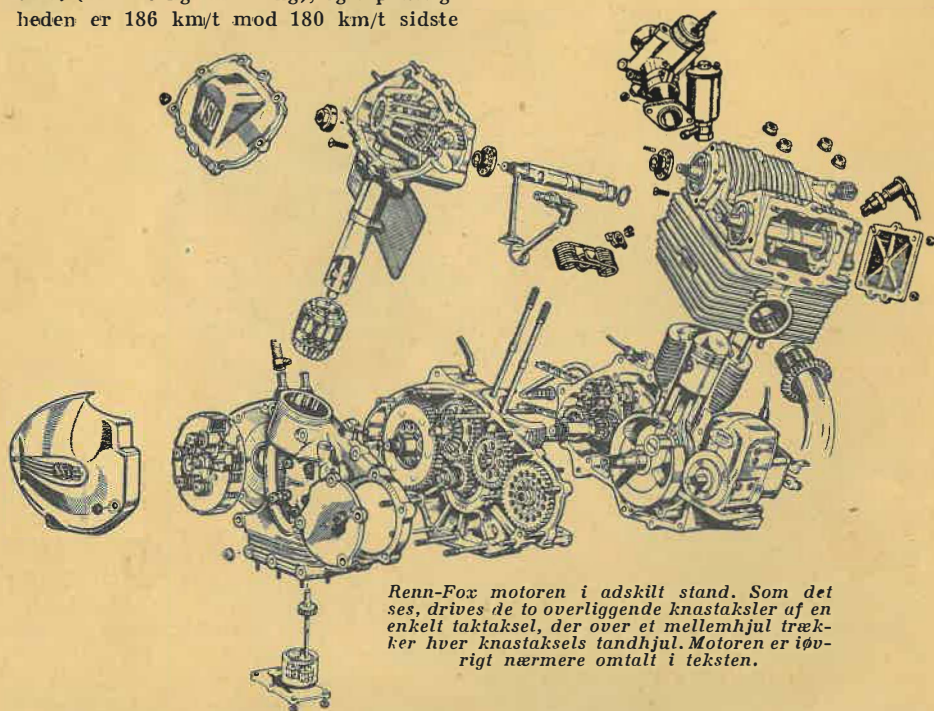
FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



155 km/t til 160 km/t. Et lignende forhold gør sig gældende for den tocyklindrede model på 250 ccm, der sidste år ydede 27,5 hk, men som i år er oppe på 30 hk. Også denne maskines vægt er blevet reduceret (fra 127 kg til 121 kg), og tophastigheden er 186 km/t mod 180 km/t sidste

erfaringer man har indhøstet, har man på 1953 udgaven af 250 ccm modellen, udformet stelkonstruktionen som på standard Max'en, nemlig med centralrør og forhjulsophængning i svinggaffel.



Renn-Fox motoren i adskilt stand. Som det ses, drives de to overliggende knastakslers af en enkelt taktaksel, der over et mellemhjul trækker hver knastakslens tandhjul. Motoren er iverigt nærmere omtalt i teksten.

år. Den tocyklindrede motor, der har to karburatorer, er udformet efter et lidt andet princip end den enecylindrede motor. Krumtapakslens bærer et konisk tandhjul, der driver hovedtaktakslens koniske tandhjul. Et kort stykke over dette vinkeldrev bærer hovedtaktakslens et konisk hjul, der driver den anden taktakslens koniske hjul uden noget udvekslingsforhold, og de to taktakslers driver ved hjælp af koniske tandhjul hver sin knastaksel. Nederst på hovedtaktakslens sidder et lille tandhjul, der driver strømfordeleren.

Medens Renn-Fox'en på 125 ccm lige fra første færd var udformet efter de samme principper som den almindelige NSU Fox, nemlig centralrørsramme og forhjulsophængning i svinggaffel, blev der til den såkaldte Renn-Max med tocyklindre på 250 ccm, fremstillet et specielt, dobbelt, lukket rørstel, og maskinen blev iverigt monteret med teleskopforgaffel. Ud fra de

Der er iverigt blevet foretaget forskellige ændringer på de to NSU racere og det mest bemærkelsesværdige er udformningen af tankene, der nu helt omslutter kronhovedet, og iverigt er udformet således, at de sammen med rytteren udgør en helhed, der giver de bedste aerodynamiske resultater. Forhjulsbremserne er blevet gjort betydelig større, og på 250 ccm modellen er forhjulsbremsen nu dobbelt så stor som baghjulsbremsen.

Nogle radikale nyheder har det indtil dato ikke været muligt at konstatere på Norton racerne, men man kan bemærke, at der nu er indskudt en oliekojler i smøresystemet. Bortset fra denne lille nyhed ved vi, at man på engelsk hold eksperimenterer med strømlineracere med Norton motor. Disse må dog betragtes som værende på eksperimentstadiet, og hvorvidt Nortonfabriken er aktivt interesseret i disse eksperimenter, ved vi ikke.



SIKKER...

Det at være velklædt er grundlaget for sikker optræden. Rigtigt valg af tænder og tændingsanlæg giver absolut følelse af sikkerhed — derfor vælger den erfarne motorkører BOSCH



BOSCH

Helt igennem det bedste af det bedste!



I moderne trafik er det livsvigtigt at forsyne motorcyklen med dæk, der sikrer den yderste beskyttelse mod eksplosioner og skridninger, og som besidder den mest effektive stoppekraft.

Firestone motorcykledæk er konstrueret på basis af talrige eksperimenter og prøvekørsler og er derfor i stand til at give Dem den største garanti — også økonomisk — da Firestone samtidig er verdens mest slidstærke dæk.

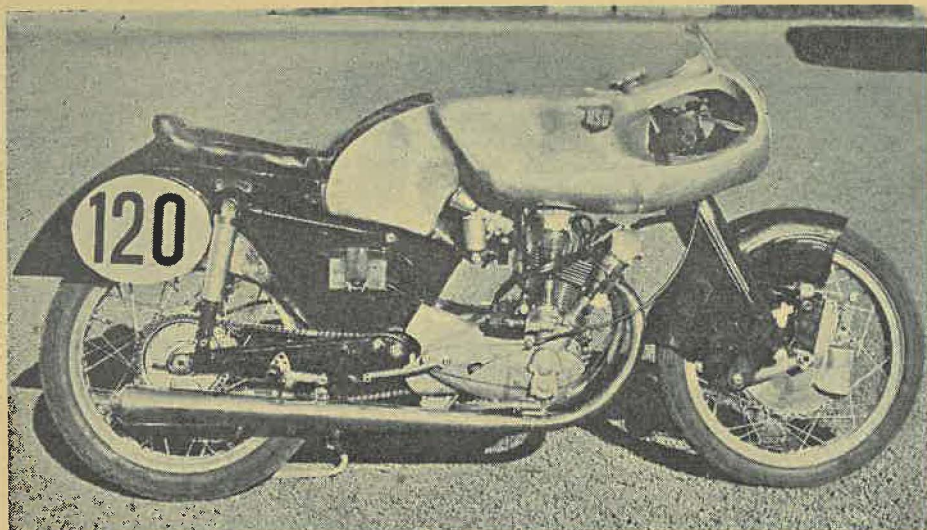
Firestone

Generalrepræsentation for Danmark

SKANDINAVISK MOTOR CO. $\frac{1}{3}$

KØBENHAVN

ODENSE

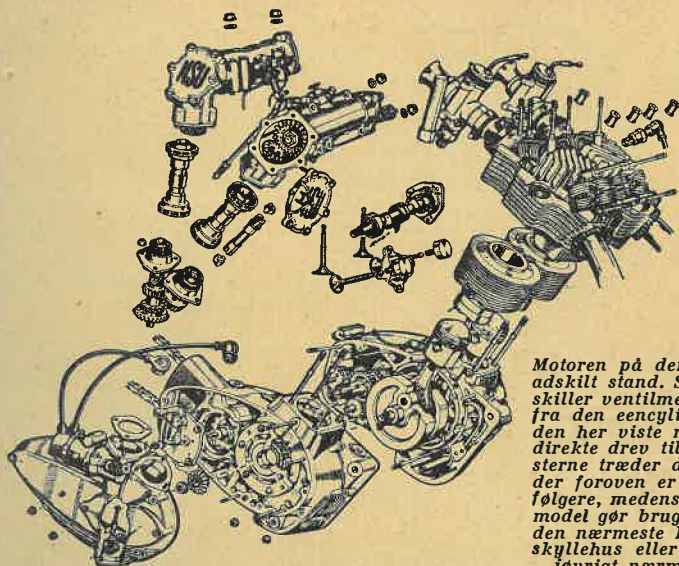


På dette billede kan man bedre få overblik over den nye Renn-Max-NSU på 250 ccm. Tanken er unægtelig noget ejendommelig udformet, men sammen med rytteren udgør den sikkert en glimrende aerodynamisk helhed. Bemærk isøvrigt størrelsesforskellen på for- og baghjulsbremsen.

De to cylindrede AJS racere er blevet radikalt ændrede, idet de to cylindre nu er vipet op i en vinkel på 45 grader, og magneten drives med kæde. Den een-cylindrede 350 ccm racer, 7 R, har fået en helt ny stelkonstruktion med et enkelt overliggende tankrør, og dobbelte stelrør fra kronhovedet under motoren, og op til tankrøret.

Velocette fabrikerne har foretaget forskellige ændringer i stel- og motorkonstruktionen, hvilke vides ikke med bestemthed, men vi har dog kunnet fastslå, at man bibeholder den parallellførte gittergaffel.

Med denne korte oversigt håber vi at vore læsere er orienterede om 1953 sæsonens racermateriel.



Motoren på den to cylindrede Renn-Max i adskilt stand. Som man vil bemærke, adskiller ventilmekanismen sig i nogen grad fra den een-cylindrede model, idet der på den her viste motor er to taktaksler med direkte drev til hver sin knastaksel. Knastjerne træder direkte på ventilstammerne, der foroven er forsynet med store knastfølgere, medens man på den een-cylindrede model gør brug af vippearmer. Bemærk, at den nærmeste karburator er forsynet med skyllehus eller benzinbrønd. Motoren er isøvrigt nærmere beskrevet i teksten.

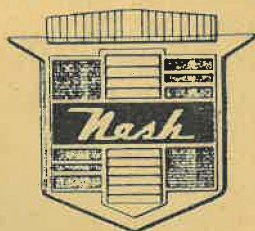
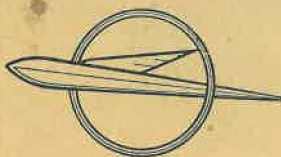
KÆRT BARN



PLYMOUTH



DODGE



Cadillac



Mange navne — ja, det skal jeg love for! Der ligger en liste på henvend tre tusind forskellige bilmærker foran mig, og automobilets hele, lange og ret indviklede historie er gemt bag de navne, men for at læse historien må man kende navnenes oprindelse. Biler er i tidens løb blevet opkaldt efter mennesker, mytologiske figurer og steder, de har fået fantasinavne eller går under en eller anden kryptisk forkortelse, men i næsten alle tilfælde rummer navnet en forklaring på mærkets tilblivelse.

Ethvert barn ved, at *Ford* er opkaldt efter *Henry Ford*, at *B.M.W.* betyder *Bayrische Motoren Werke*, eller at *Kaiser* har fået sit navn efter *Henry J. Kaiser*, der under krigen spillede en fremtrædende rolle i U. S. A.'s skibsbygningsindustri og senere udnyttede sine erfaringer til at bygge biler. Men hvor har et mærke som *Sunbeam-Talbot* sit klingende dobbelt navn fra?

Sunbeam er et rent fantasinavn — Solstrålen — og blev før århundredskiftet båret af de biler, *John Marston* byggede i Wolverhampton. *Talbot* er straks lidt mere indviklet. I 1902 grundlagde den fremragende franske konstruktør *Adolphe Clément* sammen med Jarlen af *Shrewsbury and Talbot* en bilfabrik i London, og den nye fabriks produkter blev kendt under navnet *Clément-Talbot*. Denne fabrik blev i 1919 købt af et engelsk-fransk selskab, som i forvejen ejede det franske bilfirma *A. Darracq & Co.*, og året efter kom *Sunbeam*-selskabet ligeledes under *Darracq's* kontrol. Herefter blev den ny-skabte fabriksgruppe omdøbt til *S. T. D. Motors Ltd.*, d. v. s. *Sunbeam, Talbot* og *Darracq*. Bilerne fik også ændrede navne — bortset fra *Sunbeam* — idet *Clément-Talbot* fremtidigt blot blev kaldt *Talbot*, og *Darracq*-vognene kom til at hedde *Talbot-Darracq*, senere kom de iøvrigt til

HAR MANGE NAVNE

bare at hedde *Talbot* — men udtalt på fransk. 1935 overgik det engelske Talbot-firma til Rootes-concernen, som tre år efter slog det sammen med Sunbeam, hvorefter et nyt mærke blev præsenteret under navnet Sunbeam-Talbot.

Engelsk-franske finansinteresser skabte på den måde nye bilnavne i de to lande, og finansverdenen har i flere andre tilfælde givet biler navne. Den tyske pioner *Gottlieb Daimler* havde i de første år efter sine epokegørende forbedringer af benzinemotoren kun ringe succes i sit hjemland. Frankrig tog derimod med åbne arme mod de nymodens motorvogne, og de første franske mærker var næsten alle udstyrede med Daimler-motorer. Dette forhold interesserede naturligvis franske finansfolk, og direktøren for Frankrigs vigtigste bankhus, *Crédit Lyonnais*, *Emil Jellinek*, købte aktiemajoriteten i *Daimler Motorenwerke* for at kunne kontrollere udviklingen. Hans første handling var at genindsætte Daimler og *Wilhelm Maybach* i direktionen, som de var blevet tvunget ud af, og derefter stillede Jellinek, der iøvrigt var østriger af fødsel og det østrig-ungarske dobbeltmonarkis generalkonsul i Paris, næsten ubegrænsede midler til Daimler-fabrikens disposition. Sammen med sønnerne *Paul* og *Adolf* — og *Maybach* ikke at forglemme — skred Gottlieb Daimler derefter med fornyet energi til værket, og resultatet blev en helt ny bil, der skabte historie — og som fik navn efter Jellineks meget smukke datter *Mércédes*. Daimler oplevede dog ikke selv at se mesterværket, der først blev færdigt nogle måneder efter hans død i marts 1900.

26 år senere blev Daimler Motoren-gesellschaft og det andet tyske pionerfirma *Karl Benz & Co., A.G.* samlet til selskabet *Daimler-Benz*, hvis biler sælges som *Mercedes-Benz*. Historiens aldrig

svigtende ironi understreges diskret af den kendsgerning, at Daimler og Benz aldrig traf hinanden, og at der ikke findes nogen som helst forbindelse mellem *Maiselle Mércédes Jellinek* og *Karl Benz*.

Det er iøvrigt et andet af historiens ironiske træk, at en engelsk bil idag bærer Daimler's navn — og med rette, da fabrikken blev grundlagt som licensfirma for Daimler Motorengesellschaft — mens de andre licensfabrikker: *Austro-Daimler*, *De Lucca-Daimler*, der havde til huse i Neapel, og *Daimler Belge* (senere *Germain*) ikke længere eksisterer. I Tyskland bygges ingen bil med navnet Daimler.

En lignende skæbne overgik *Alexandre Darracq*, den franske pioner, hvis navn med tiden gled i glemmebogen til fordel for det engelske adelsnavn Talbot. Også Darracq's banebrydende arbejder blev overført til andre lande, men under andre navne. *Adam Opel A.G.*, hvis grundlægger fremstillede cykler og symaskiner, optog bilfabrikation ved dette århundredes begyndelse som licensfabrik for Darracq. Idag hører Opel til *General Motors*, og tilbage til det franske moderfirma fører ingen tråde mere.

Darracq lagde også et datterselskab i Italien, *Società Italiana Automobile Darracq*, som i 1910 blev reorganiseret og omdøbt til *Anonima Lombarda Fabbrica Automobili*. Dette selskabs forbogstaver bliver til Alfa. 1910 overtog *Nicola Romeo* fabrikken, som siden 1918 har båret navnet *Alfa Romeo*.

Personnavne spiller i det hele taget en stor rolle. Se blot General Motors-familien: *David Buick*, *Ramson E. Olds* (der først byggede *Oldsmobile* og senere *Reo*) og *Louis Chevrolet*, mens *Cadillac* er opkaldt efter Detroit's grundlægger, en fransk opdagelsesrejsende, *Antoine de la Mothe Cadillac*, som i 1701 anlagde en beskeden bebyggelse på det sted, hvor U. S. A.'s bilindustri et par hundrede år senere fik sit centrum. *Pontiac* har navn efter en loka-



litet i Michigan, hvor iøvrigt også *Oakland* blev bygget.

Det ene af G.M.'s to europæiske selskaber, Opel, er allerede nævnt, det andet, *Vauxhall*, har en noget mere usædvanlig oprindelse. Navnet rækker faktisk tilbage over otte århundreder og danner den nydeligste lille, historiske mosaik. En professionel soldat af fransk oprindelse ved navn *Fulk le Bréant* (nogle kilder, som dog næppe er helt pålidelige, kalder ham Folkes le Breaute) fik på grund af sin gode tjeneste hos den engelske kong John (1199—1216) *Luton* gods som len. Samtidigt pålagde majestæten ham at ægte *Margaret de Redvers*, som ejede *Lambeth* i London. Parrets Londonresidens blev kaldt *Fulk's Hall*, men navnet ændredes med tiden til *Vauxhall*. I 1857 anlagde *Alexander Wilson* et jernværk i *Lambeth*, døbte det *Vauxhall Ironworks* og tog den hedenfarne *Fulk le Bréant's* våbenmærke, en grif, til bomærke for fabrikken. Dette mærke kom til at pryde køleren på den første *Vauxhall-bil*, som blev bygget i 1903. To år senere blev bilfabrikken flyttet til *Luton*, og hermed blev den sidste

brik lagt i den lille mosaik; *Fulk le Bréant's* grif var vendt hjem.

Personnavnene rummer historie, men forkortelserne er ikke mindre oplysende, når de bliver dechiffreret, hvilket ikke altid er helt let. A.B.C. står for *All-British (Engine) Co.* og for *Automobil-Bau- und Konstruktionswerkstätte* samt for et amerikansk selskab; S.A.B.A. for *Societa Automobili Brevetti Angelino*; S.A.R.A. *Sté des Autos à Refroidissement par Air* — en luftkølet vogn fra tyverne; S.C.A. R.: *Sté de Construction Automobiles de Rheims*; S.C.A.T.: *Societa Ceirano Automobili Torino* — den gode *Giovanni Ceirano's* vogne har været på markedet under mange andre navne: *Ceirano, Newton, N.B.* og vistnok et par til; F.I.A.L. betød *Fabbrica Italiana Automobili Legnanesi*; F.I.A.M. *Fabbrica Italiana Automobili Motori*; F.J.T.A. *Fabbrica Junior Torinese d'Automobili* — også kendt som *Junior*; F.I.A.T. er vel en af de bedre kendte forkortelser, den dækker over firmanavnet *Fabbrica Italiana Automobili Torino*, men der er den lille finesse, at forkortelsen i 1906 blev indregi-

Det hollandske Tulipanløb 1953

blev en dobbelt triumf for

BENZIN



ENERGOL

Både 1. præmien og holdpræmien blev vundet af erfarne motorfolk, der brugte BP BENZIN og ENERGOL MOTOR OIL.

BP OLIE-KOMPAGNI A/S

streret som *Fiat*, så virkeligt antike modeller fra denne store fabrik hedder altså *F.I.A.T.*, mens de yngre hedder *Fiat*.

Forresten er det en fortvivlende opgave at udrede alle de spegede tråde i bilernes navne. Der har været 3 forskellige *A.B.C.*-vogne, 5 *Ajax*, 2 *Apollo*, 3 *Austin* plus en *American Austin*, 3 *Bell*, 3 *Celtic*, 3 *Centaur*, 3 *Century*, 3 *Comet*, 2 *Cooper*, 3 *Crescent*, 3 *Lux* og en god halv snes *Meteor* for slet ikke at tale om en lang række *Ideal*, der vist i intet tilfælde var særligt ideale!

Navnelisten har også sine opløftende enkeltheder. Hvad mener De om *American Beauty*, *British Ideal*, *Papillon* (somerfugl), *Niagara*, *Nimrod*, *la Nymphe*, *Pathfinder* (stifinder — må have haft et enestående styretøj) og *Le Tigre* (kan vel være lige så godt som *Jaguar*); dyr har iøvrigt givet mange biler navn, og der har således været flere *The Eagle* (ørnen) foruden *Adler*, der oprindeligt byggede trædecykler og skrivemaskiner, *Aquila* og *Aquila-Italiana*.

Skrivemaskiner har nok stået fadder til flere biler, men også andre maskiner har ført til bilfabrikation. *Wolseley* fabrikerede oprindeligt fåreklippemaskiner, *Pierce-Arrow* fuglebure og *Napier* metalpresser; derimod har *Singer* ingensomhelst forbindelse med symaskinerne af samme navn.

Andre kendte navne: *Nelson*, *Napoléon* og *Shakespeare* har også prydet bilkølere i tidens løb, kunstfærdige navne på latin: *Moveo* — jeg bevæger mig, eller *Volvo* — jeg ruller, har været brugt, og rene kunstnavne har fået navngiverne til at påkalde en næsten overvældende inspiration. Det kræver mod at kalde en bil *Tic-Tac* eller *Pic-Pic* (der fremstilledes af *Piccard, Pictet & Co.* i Genève). Bedre gik det med *NSU*, der bygges af *Vereinigte Fahrzeugwerke A.G.*, i *Neckarsulm*, som på telegrammer betegnes *Nsu*. Derimod har den stolte ophavsmand til det velklingende *Hanomag* — sammentrukket af *Hannoversche Maschinenbau A.G.* næppe været så henrykt, da en spøgefugl digtede den lille strofe:

»Ein Bisschen Blech, ein Bisschen Lack, und fertig ist der Hanomag!«

Måske ville han have foretrukket det af en anden fabrik efter talløse forsøg og til sidst i ren og skær fortvivlelse valgte *No Name*.

KORREKT PÅFYLDNING AUTOMATISK SIKRET MED



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

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

Har De een gang prøvet LUCAS batteri-påfylder, vil De ikke undvære den. Den koster kun

6⁸⁵

[DERES FORHANDLER HAR DEN



VORDINGBORGGADE 6-8
KØBENHAVN Ø. TRIA 3131*

City-depot:

Nørrevold 9, K. - C. 4195-6819

Service-depot:

Århus 29511 - Ålborg 4901 - Odense 472

Åbenrå 3663

Englebert

det
skridsikre
dæk



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: HANS LYSTRUP, KØBENHAVN



„Mecanicus“
kikker lidt på forskellige
olieproblemer og kommer samtidig
ind på den
hydrauliske dæmpning

dikteret af dovenskab

— og af ”MECANICUS”

Ud fra ovenstående dekorativt overskrift vil vore kære læsere sikkert gå ud fra, at SMJ's medarbejdere er ved at komme i feriestemning, og derfor gerne skulle slippe let over juni nummeret ved at aflevere en sludder for en sladder — altså dikteret af dovenskab. I virkeligheden forholder det sig stik modsat, eftersom vi netop vil gå til bunds i et par problemer, der fra motorcyklefabrikeres side ofte behandles på en måde, der netop må betegnes som en sludder for en sladder.

Tager man tre fire instruktionsbøger for et tilsvarende antal vidt forskellige moderne motorcykler, vil man se, at de mest forskelligartede smøresteder efter fabrikkens opgivelser, skal forsynes med motorolie. Tager man så samtidig og blader lidt i de store olieselskabers kataloger eller salgslister, vil man erfare, at der er et skærende misforhold mellem fabrikkernes ensidige »motorolieprogram« og olieselskabernes kolossale udvalg i smørelier, fedt, gearkasseolier o.s.v., til de forskellige formål. Ved en sammenligning af en motorcykles forskellige smøresteder til hvilke fabrikerne foreskriver motorolie, og de forskellige smøremidler, der står til rådighed for disse formål, kan man kun komme til den konklusion, at fabrikerne ensidigt foreskriver motorolie dikteret af den kendsgerning, at alle, der har med motorcykler at gøre, udviser en ganske bemærkelsesværdig dovenskab, når det gælder smøring af de forskellige bevægelige dele, der ikke automatisk smøres af motorolien. Praktiske hensyn gør sig selvfølgelig også gældende, eftersom man tager det for givet, at en almindelig motorcyklist ikke har fem, seks eller syv

smøremidler stående, for at kunne vedligeholde sin maskine på den rigtige måde. Man skal imidlertid ikke tage noget for givet, når det drejer sig om SMJ's læsere, eftersom disse udgør en ganske særlig kategori af motorcyklist, der ikke alene ønsker at køre deres maskiner rigtigt, men også sætter pris på at vedligeholde og reparere dem på en forsvarlig måde. Ud fra vore egne erfaringer, er vi derfor gået igang med opgaven, og resultatet er blevet langt bedre, end vi havde turdet håbe.

Allerede for lang tid siden fandt vi ud af, at bagkæden på en motorcykel ikke skulle smøres, som de fleste fabriker foreskriver, og dette emne behandlede vi iøvrigt ret indgående i et tidligere nummer af SMJ, men det er nu så lang tid siden, at vi mener at kunne tillade os en kort repetition. En lang række fire-takt motorcykler får bagkæden smurt automatisk gennem krumtaphusets ånderør, der til stadighed puster oliestøv udover bagkæden. Dette system skal der naturligvis ikke ændres noget ved. Alle to-takt maskiner er afskåret fra dette smøresystem, og så længe der er tale om åbne kæder, er recepten fra samtlige fabriker ens, nemlig en tur med smørekanden for ca. hver 600 km. Olien har imidlertid den tilbøjelighed, at den sætter sig udvendigt på kæden uden egentlig at trænge ind i leddene. Da olien er letflydende bliver den også hurtigt slynget af kæden, og den sidste rest af smøremidlet tjener tilsyneladende det formål, at få støv og andre slibende partikler til at sætte sig fast i kæden. Endelig er der den meget store ulempe ved »oliekandesystemet«, at olien har en udpræget tilbøjelighed til at trænge ind i baghjulsbremsen med det resultat, at bremsevirksomheden bliver uregelmæssig, og alt andet end støjfri. Det rigtige er

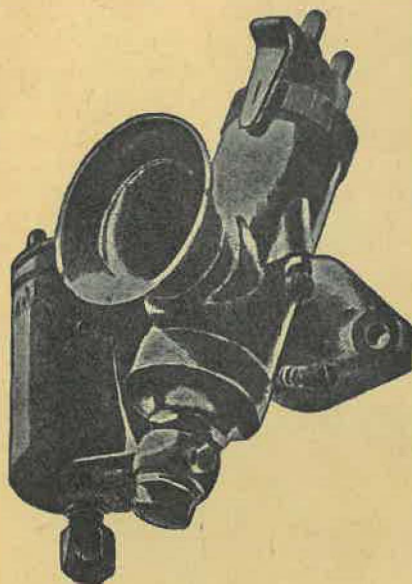
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

A/S Dansk Metal- & Autoindustri

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 3 41 00

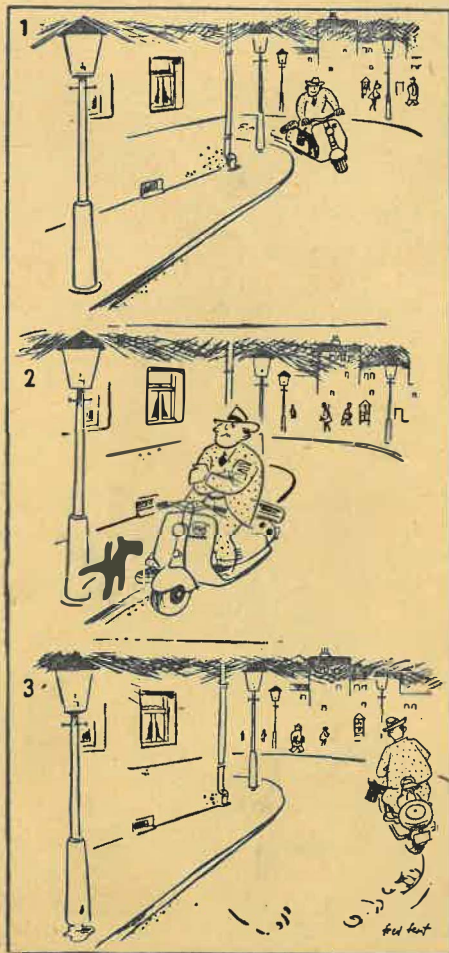
naturligvis, at afmontere kæden, rense den i solarolie, benzin eller petroleum, koge den i chassisedt med stor vedhængningsevne, og hænge den til tørre således, at fedtet render af fra kædens overflade, medens den bliver på de steder, hvor den skal være, nemlig i de arbejdende led. Det er iøvrigt formålstjenligt at fortynde chassisedtet med tynd motorolie, da der ellers bliver siddende for meget tilbage på kædens overflade. Da gearkassens kædehjul ofte ligger skjult under dæksler og kædeskærme, er den letteste fremgangsmåde for afmontering og påmontering af kæden følgende: man åbner kæden ved samleleddet, medens dette er anbragt over baghjulets kædehjul. Derefter tilkobler man en gammel kæde, og trækker denne på plads på gearkassens kædehjul, for tilsidst at afmontere den kæde, der skal fedtes ind. På den måde er en gammel kæde anbragt på maskinen, medens den nye bliver fedtet ind. Når smøringen er overstået, åbner man på samme måde den gamle kæde, tilkobler den nye kæde, der ligeledes trækkes på plads, hvorefter den gamle kæde hægtes af, og den nye kæde lukkes med låsefjederens åbne ender vendende bagud i kædens bevægelsesretning.

Luftfiltre på karburatorerne bliver mere og mere almindelige, men det virker som noget af et irritationsmoment, når fabrikerne på den ene side forklarer, hvor vigtigt det er at holde luftfiltret rent, og indfedtet i motorolie, medens filteret på den anden side er uden effektivitet efter få dages forløb. En moderne motorolie er alt andet end klæbende, og efter få dages forløb er olien sivet ned i filterlegemet for at ligge i bunden af filterhuset, hvis olien da ikke er forsvundet ind i motoren. Resultatet bliver, at luftfilteret ikke virker effektivt få dage efter at man har haft ulejlighed med at rense det og indsmøre det i motorolie. Når man ved hvilken uhyre stor rolle luftfilterets effektivitet spiller for motorens levetid, er det ganske naturligt, når man prøver at finde en mere velegnet støvfanger end netop motorolien. Et harpiksgigtigt stof af den art, man kender fra de gammeldags fluefangere, ville naturligvis være glimrende egnet, men man kan ikke udelukke den mulighed, at noget af dette stof bliver suget med ind i motoren, hvilket natur-

ligvis ville medføre en højst uheldig virkning. Man må derfor indskrænke sin søgen til de deciderede smøremidlers område, og det gælder da om at finde en olie, der har en meget stor vedhængningsevne, samtidig med at den er et godt smøremiddel. Dette problem forelagde vi en af vore smøreoliespecialister, ing. Mogens Høeg fra Vacuum Oil Company. Han fandt hurtigt frem til den rigtige olie, til det nævnte formål, og præsenterede os for en industriolie, der anvendes til spinderi- og vævermaskiner, på hvilke det er af den største vigtighed, at opnå god smøring, uden at olien drypper ned på de vævede stoffer. Vi gjorde et forsøg med denne olie, der har betegnelsen, Gargoyle Etna-oil nr. 3, og resultatet blev, at luftfilteret fangede lige så meget støv på en uge, som det normalt gør på to måneder med almindelig motorolie, og filteret er effektivt så længe det ikke er fuldkommen blokeret af støv. Med den nævnte industriolie skal man nok sørge for at rense sit filter regelmæssigt, da man ikke kan undgå at lægge mærke til de unormalt store støvansamlinger. Vi kan kun komme til det resultat, at vi med denne lille opdagelse har reddet tusinder af gratis kilometer til vore egne motorer, og hermed overbringes idéen til vore læsere.

Vi blader videre i vore instruktionsbøger, og medens alle de større motorcykler med det, man kan kalde selvstændig gearkasse, kræver et ganske bestemt og veldefineret smøremiddel til gearkassen, opdager man, at en lang række mindre motorcykler, på hvilke motor og gearkasse er støbt ud i et, fordrer samme olie på motoren som på gearkassen. Dette forekommer noget inkonsekvent, eftersom det er vidt forskellige krav, der stilles til smøremidlet i en motor, og i en gearkasse. På de nævnte maskiner løber forkæden i reglen i et olietæt hus, der fyldes automatisk op med samme olie som påfyldes gearkassen. Da koblingen er anbragt i denne olietætte kædekasse, er den altid udformet som en våd flerpladekobling, der altså arbejder i olie. Systemet er ganske fortræffeligt, men det har den brist, at olien i gearkassen ved lave temperaturer bliver meget stiv, og dette medfører igen, at det næsten er umuligt at koble ud, så længe maskinen er kold. Først efter adskillige kilometers kørsel,

under hvilke gearkasse- og kædeolie er blevet gennempisket, og derved opvarmet, bliver olien så tynd, at koblingen igen kan fungere normalt. De specielle gearkasseolier, kan for det første tage en langt større trykbelastning end motorolierne, og for det andet, er de i besiddelse af den glimrende egenskab, at viskositeten ikke ændres nævneværdigt ved temperaturer under frysepunktet, hvilket i et mere forståeligt sprog vil sige, at olien ikke bliver tyk og sejg, selvom maskinen står ude i fri luft en vinternat. Årsagen til at mange motorcyklister viger tilbage for at anvende gearkasseolier er den tilsyneladende forvirring der hersker



i SAE tallene. Som de fleste ved, angives en olies viskositet, det vil sige betegnelsen for hvor tyk olien er, i SAE tal, men medens det logiske ville være at benytte de samme SAE-tal for motorolier og gearkasseolier, skelner man netop mellem disse to sorter ved forskellige SAE tal. Fra en almindelig instruktionsbog for en 250 cm to-takt maskine kan vi således hente den oplysning, at gearkassen skal påfyldes motorolie SAE 40 om vinteren og SAE 50 om sommeren. Hvis vi nu ønsker at gå over til gearkasseolie, vil vi pludselig opdage, at de tilsvarende olier indenfor denne smøregruppe har SAE 80 til vinterbrug og SAE 90 til sommerbrug. En gearkasseolie til sommerbrug med SAE nr 90, er altså ligeså tynd eller tyk som en motorolie med SAE 50. Vi har forsøgt at skifte over til gearkasseolie, og vi kan kun sige at resultatet under ingen omstændigheder kan være bedre.

For at blive i stilen kan vi påvise, at en lang række fabriker fra vidt forskellige lande anbefaler motorolie til smøring af bowdenkabler, bremseled o.s.v. Det naturlige smøremiddel til disse formål er selvfølgelig en let, pennetrerende olie af den art, der leveres i specielle små smørekander.

I denne vor jagt på mere velegnede smøremidler til motorcyklerne, er det naturligt at vort blik også falder på teleskopforgafler og hydrauliske teleskopstøddæmpere. Her skal man imidlertid vogte sig vel for at gå udenfor fabrikens

specifikationer, eftersom den hydrauliske virkning er nøje afstemt i forhold til den olie man nu engang har fastslået som den korrekte. Som de fleste ved, findes der specielle støddæmperolier, hvis bemærkelsesværdige fortrin er, at de ikke i nævneværdig grad ændrer karakter under forskellige temperaturforhold. Der er ingen påviselig grund til, at en støddæmper skal være mere effektiv fordi det er koldt, medens den dæmpede virkning bliver aftagende efterhånden som temperaturen stiger. Ifølge en lang række læserbreve fra såvel mekanikere som »civile« motorcyklister, har vi imidlertid draget den frimodige slutning, at en hel del af vore læsere overhovedet ikke er klar over, hvordan en hydraulisk støddæmper er indrettet.

Når det kan lade sig gøre, at overføre kraft ad hydraulisk vej, skyldes det, at en vædske, det være sig vand eller olie, ikke lader sig trykke sammen i nævneværdig grad. At en vædske kan trykkes sammen, kan dieselmekanikere tale med om, eftersom en af de største vanskeligheder med dieselmotorer er de såkaldte svingninger i indsprøjtningssystemet, og disse svingninger skyldes, at brændselsolien i nogen grad lader sig trykke sammen under pumpernes store tryk. Denne mulighed for sammentrykning af en vædske, er imidlertid så minimal, at man f. eks. i et hydraulisk bremsesystem ganske roligt kan gå ud fra, at bremsevædsken ikke lader sig trykke sammen. Når bremsepedalen i et hydraulisk bremsesystem virker elastisk, skyldes det, at der er kommet luft i systemet, og luften lader sig som bekendt i allerhøjeste grad trykke sammen, endda således at man kan anvende komprimeret luft til affjedring, som det f. eks. er tilfældet i flyvemaskiner og teleskopforgafler af Dowty fabrikat. Den olie man hælder på en teleskopforgaffel har altså intet som helst med affjedringen at gøre. For helt at forstå den hydrauliske støddæmpers virkemåde, må man forestille sig en fuldkommen lukket cylinder i hvilken der er anbragt et stempel med en stempelstang, der går ud gennem cylinderens ene endedæksel, idet stempelstangen er så nøjagtig tilpasset, at der ikke kan trænge olie ud ved det lille spillerum mellem stempelstangen og endedækslet. Forestiller vi os endvidere



Mobiloil

"D"

**RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.**

**FAAS HOS DERES
FORHANDLER**

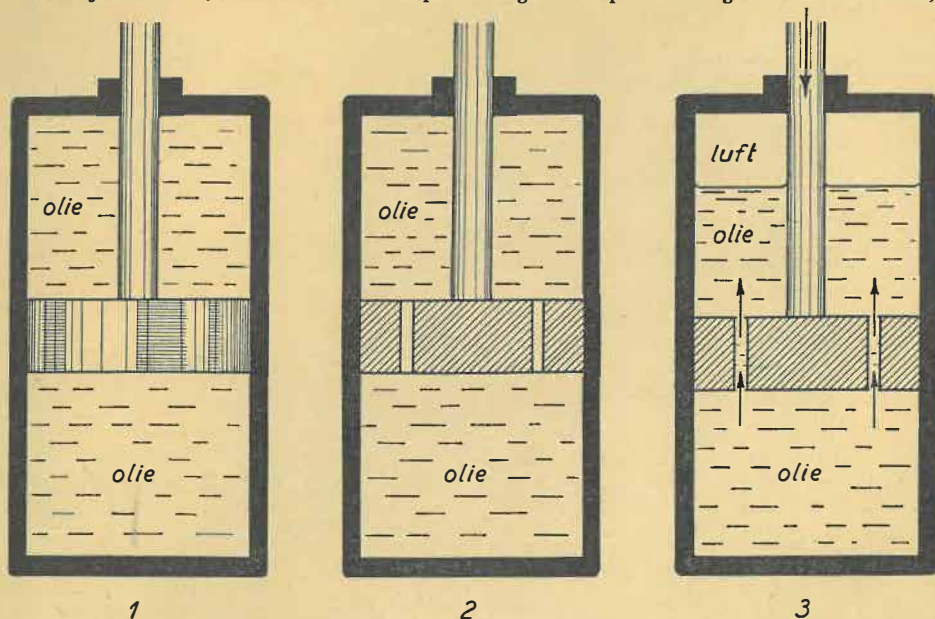


VACUUM OIL COMPANY

at denne cylinder er fyldt op med olie således, at såvel rummet over som under stemplet er fyldt med olie, vil det i teorien sige, at vi har et aggregat, der er ligeså stift, som hvis cylinder og stempelstang var drejet ud i eet, eftersom olien ved på-

således at der opstår et »luftkammer« i cylinderen, vil stemplet kunne bevæges på grund af luftens elasticitet.

Man vil imidlertid mærke en stor modstand, eftersom man ikke vil kunne bevæge stemplet hurtigere mod bunden,

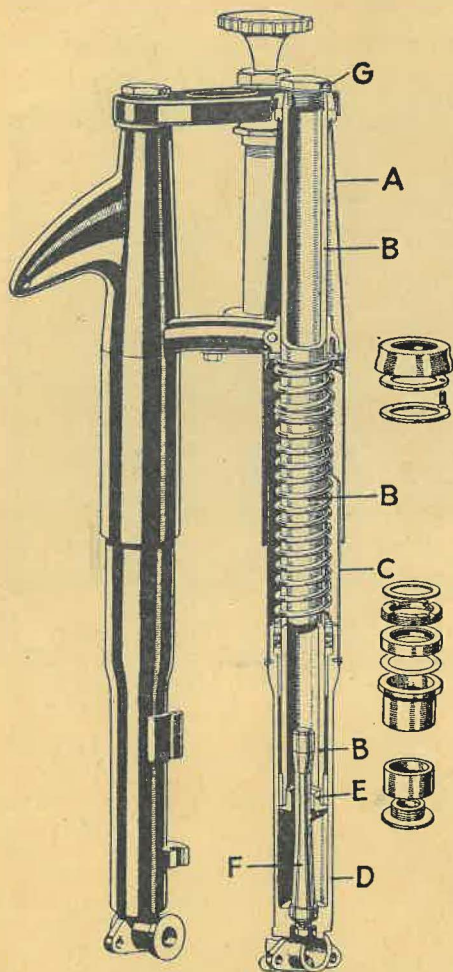


De eksempler, der omtales i teksten, er illustrerede ved ovenstående skitser. Cylinderen længst til venstre (1) er fyldt helt op med olie, og stemplet er ikke gennemboret. Resultatet er, at stemplet ikke lader sig bevæge hverken op eller ned. På skitsen i midten (2) har vi boret to huller gennem stemplet således, at olien kan løbe fra det øverste til det nederste kammer og omvendt. Resultatet er stadigvæk, at stemplet ikke lader sig bevæge op eller ned, fordi stempelstangen ved en nedadgående bevægelse vil kræve større plads, som den ikke kan få, og ved opadgående bevægelser er der ikke mulighed for at udfylde den tiloversblivende plads fra stempelstangen. På skitsen længst til højre (3) er der stadig boret to huller i stemplet, og en del af olien er blevet tappet af. Stemplet lader sig nu bevæge op og ned, og virker som en hydraulisk støddæmper.

virksomheder med træk eller tryk af stempelstangen ikke lader sig presse sammen — stemplet lader sig ikke bevæge i cylinderen. Borer vi nu et hul gennem stemplet, således at olien kan løbe fra det ene kammer til det andet, skulle man mene, at stemplet lod sig bevæge. Det kan det bare ikke, eftersom hele cylinderen er fyldt med olie. Trykker vi stemplet mod bunden, vil et stykke af stempelstangen optage plads i cylinderen, og det kan selvfølgelig ikke lade sig gøre, eftersom der ikke er plads tilovers. Trækker man i stempelstangen vil der opstå et hulrum, men da der hverken er luft eller noget andet stof til at udfylde dette hulrum, vil også denne bevægelse blive umuliggjort. Tapper man derimod noget af olien af,

end olien er i stand til at løbe gennem hullet i stemplet. Benytter man stor kraft vil olien ganske vist løbe med stor gennemstrømningshastighed igennem hullet i stemplet, eller ventilen om man vil, men gennemstrømningshastigheden er alligevel begrænset, og det vil derfor uanset den kraft man anvender, tage sin tid før stemplet har nået bunden. Borer vi hullet op, således at gennemstrømningsventilen bliver større, vil stemplet med en given kraft kunne bevæges hurtigere frem og tilbage. Vi kunne også vælge den udvej at bruge en mere letflydende vædske, medens vi bibeholder størrelsen på gennemstrømningsventilen, og resultatet vil ligeledes blive, at man ved en given kraft kan bevæge stemplet hur-

tigere frem og tilbage, end hvis man anvendte en mere tykflydende vædske. Dette er i virkeligheden den mest simple form for en hydraulisk støddæmper, det vil



En skitse af Nortons teleskopforgaffel med hydraulisk dæmpning. Bogstaverne refererer til beskrivelsen i teksten.

sige, et lille aggregat, der er koblet således til affjedringssystemet, at det virker dæmpende på fjederbevægelsen.

I praksis er den hydrauliske støddæmper udformet på en noget mere kompliceret måde end foran beskrevet, idet man i reglen gør brug af et ydre og et indre kammer samt forskellige ventilanord-

ninger, der besørger den fornødne bremsning af olien, men princippet er dog det samme som angivet i den simpleste udgave. Det komplicerede er imidlertid ikke altid det bedste, og navnlig ikke når det gælder motorcykler. Norton's konstruktion er forfriskende i al sin enkelhed og vi vil derfor bruge denne konstruktion til anskuelsesundervisning.

Det udvendige, faste gaffelrør A er i virkeligheden kun et dæksel, der ikke tjener bærende formål. Det indvendige, faste gaffelrør B, er derimod det egentlige, bærende gaffelben som sammen med dækslet A er monteret til de trekantede forbindelsesstykker, der forbinder de to gaffelben med hinanden og med styrestammen. Det bevægelige gaffelrør D er skudt ind over det faste gaffelben B, medens det bevægelige dæksel C (der er i fast forbindelse med det bevægelige gaffelben D) er skudt ind i det faste dæksel A. En række bøsninger og pakninger tætnes mellem de to bærende rør, og det faste gaffelrør B kommer på den måde til at virke som stempel i det bevægelige rør D. I bunden af det faste rør B er skruet en bøsning, der virker som gennemstrømningsåbning for olien, når denne under affjedringsbevægelsen skal pumpes fra kamret under bøsningen til kamret over bøsningen. Det var egentlig fuldt tilstrækkeligt med dette system, men da det kan være ønskeligt at give dæmpningen progressiv virkning ved de største påvirkninger i såvel op- som tilbageslag, har man monteret en stamme, F, gennem bøsningens gennemstrømningsåbning og fastgjort den til bunden af det bevægelige gaffelben. Som det tydeligt fremgår af skitsen, er stammen konisk i begge ender og ved bevægelser mod gafflens yderstillinger gøres gennemstrømningsåbningen mindre og dæmpningen bliver kraftigere og til sidst næsten helt bremsende.

Nu siger det sig selv, at ventilsystemet, der i dette tilfælde består af gennemstrømningsbøsningen og keglen, er dimensioneret i forhold til en olie af bestemt sværelse, og det er derfor meget vigtigt at overholde fabrikens forskrifter, ikke alene hvad olie kvaliteten, men også hvad oliemængden angår. Oliens påfyldes gafflen gennem påfyldningsskruen G, og på den her viste gaffel skal der 280 ccm olie på hvert ben, medens der på andre gaffler

eksempelvis skal 100 ccm eller måske kun 80 ccm. Oliestanden bliver ca. halvvejs oppe i gaffelbenet, således at kammeret under gennemstrømningsventilen er helt fyldt med olie, medens kammeret over ventilen er fyldt med olie i sin nederste del og med luft i det resterende stykke, d.v.s. fra oliebeholdningens overflade til påfyldningsskruens bund. Fylder man hele gaffelbenet op med olie, vil gafflen ganske simpelt blive stiv uden affjedringsmulighed.

Går vi ikke så drastisk til værks, og nøjes med at komme for megen olie på således, at der står en vis luftmængde over olien, hvad så? Ja, så vil gafflen føles meget stiv, fordi den ringe luftmængde i al for høj grad virker som fjedrende element, og hvis man hælder for store mængder olie på gafflen, hælder man i virkeligheden samtidig en kraftig hjælpefjeder ind i hvert gaffelben.

Nu er det i reglen motorolier, der anbefales til den hydrauliske dæmpning i motorcyklernes affjedringssystem, men ud fra de foranstående betragtninger vil vore læsere nu mene, at man kan opnå langt bedre resultater med decideret støddæmperolie, der ikke i nævneværdig grad lader sig påvirke af de skiftende temperaturer og derfor beforder en ensartet dæmpende virkning. Hvis olien udelukkende tjente det formål at virke som dæmper på affjedringssystemet, ville det også være helt korrekt at benytte støddæmperolie, men støddæmperens stempel og glidebøsningerne udgør i en teleskopforgaffel samtidig forhjulsophængningens bærende elementer. I automobilkonstruktioner ser man ofte, at støddæmperne indgår i den bærende konstruktion, men i virkeligheden er det kun støddæmpernes aktiveringsarme og aldrig den egentlige støddæmper, og derfor behøver støddæmperolien ikke at have særlig bemærkelsesværdige smøreegenskaber. I en teleskopforgaffel forekommer der påvirkninger, der langt overstiger de belastninger, der finder sted i motoren, og det er derfor af uhyre vigtighed, at man anvender en olie med smøreegenskaber, der kan modsvare de krav, der stilles. Derfor skal man holde sig ganske nøje til fabrikernes forskrifter, når det gælder de hydrauliske dæmpere.

Mobylette er den rette!



I England skriver man om Mobylette

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

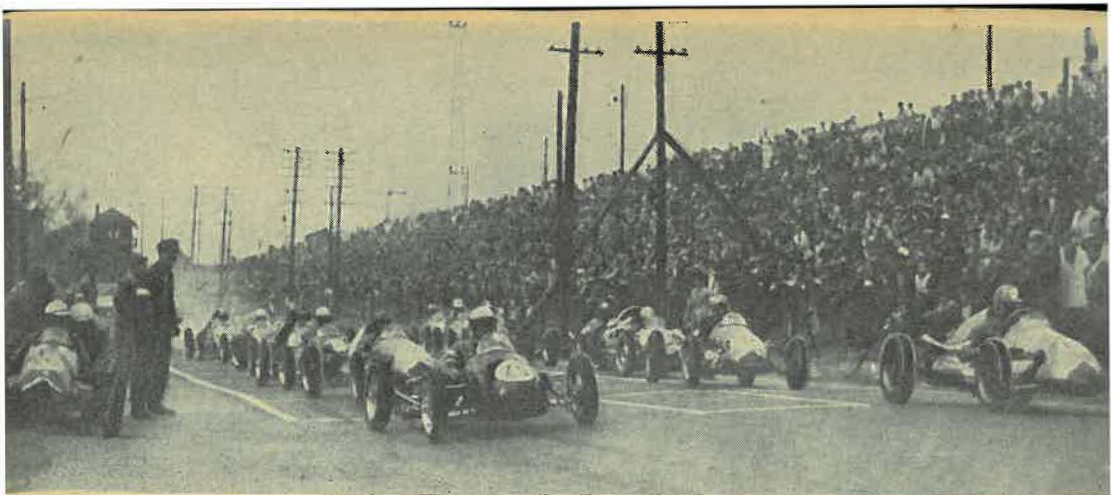
at De ikke har Raad til at undvære en »Mobylette«

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

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

KNUD MADSEN

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



Fra starten i F-3 klassen i Djurgårds Loppet. Denne klasse er en udmærket afløser af de specialbyggede, nordiske racervogne, der er lidt for klodsede og uhensigtsmæssige til den snævre og krogede bane.

DJURGÅRDS LOPPET I HELSINGFORS

God kørsel og nye rekorder, men også en sørgelig ulykke, der kostede en finsk rytter livet

Atter i år kunne arrangørerne af Djurgårds Loppet glæde sig over en rekordtilstrømning af publikum. Ikke mindre end 76.492 betalende tilskuere gav på denne måde deres bidrag til det hospital for krigsinvalidere, der udelukkende drives for de midler, som kommer ind ved entréindtægten. I de forløbne år har motorsporten i Finland på denne måde givet en betydningsfuld håndsrækning til det humanitære arbejde i landet.

Der blev i år startet i to motorcykelklasser, nemlig for maskiner indtil 350 ccm og for maskiner indtil 500 ccm. I 350 ccm klassen var der 23 startende med englænderne Dudley Ward og Monty som favoritter. Svenskerne, der sidste år havde vist sig meget stærke, skuffede i år, medens finnerne til gengæld viste, at de stadig har mange elitekørere, og selv de nye navne lagde udmærket talent for dagen. Starten blev noget af en overraskelse, eftersom Dudley Ward ikke fik sin maskine i start, Riekkis måtte løbe for længe for at få sin motor til at tænde, og Alvar Strandberg kunne ikke få sin motor til at gå rent. Alt imedens indledte Monty og Curt Ginman en duel om førerpladsen. Svenskerne Sven Andersson, Ragnar Friberg samt Ove Lundell lå i tæt klump bag det engelskfinske opgør på jagt efter tredjepladsen. Da Dudley Ward fik den rigtige gnist på sin motor, var det imidlertid indlysende, at han ville blande sig i legen på betydningsfuld måde, og omgang for omgang

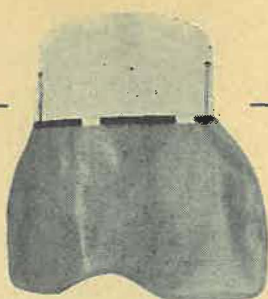
kørte han sig op, indtil han på tiende runde præsterede at tage føringen. På dette tidspunkt lå Sven Andersson i spidsen med en temmelig sikker position, medens Lundell, Monty og Ginman tilsyneladende ikke kunne holde tempoet. Også Riekkis maskine havde fået det rette liv, og på tiende omgang havde han arbejdet sig op til midten af feltet. Dudley Ward førte resten af løbet i fuldstændig suveræn stil med Sven Andersson på andenpladsen, og da Monty måtte udgå, lå Alvar Strandberg som en sikker nummer tre, alt imedens publikum fulgte Riekkis kørsel med begejstring, da han stadig arbejdede sig op, og overhalede Lundell på jagt efter Ginman. På de sidste omgange koncentrerede rytterne i førerfeltet sig udelukkende om at stabilisere deres placeringer, og Dudley Ward kørte i mål som sikker vinder på sin DW special i tiden 28.51,5, hvilket svarer til 104 km/tm i gennemsnit. Det er ny rekord, eftersom Olle Nygren satte rekord i 1952 med 28.59,4. Dudley Wards specialmaskine er baseret på en 350 ccm Norton motor, medens stel og hjulophængning er Dudley Wards egen konstruktion. Banen syntes mere ujævn, end det har været tilfældet de foregående år, og Dudley Wards vinderdeltid må betragtes som noget af en sensation.

I 500 ccm klassen gentog Dudley Ward

sin sejr, ligeledes på en DW special, der i dette tilfælde var baseret på en 500 ccm Triumph motor. Der skete imidlertid nogle voldsomme ændringer i placeringen, ligesom flere af rytterne viste sig tilbageholdende, efter at der på næstsidsste omgang indtraf en ulykke.

Dudley Ward tog straks føringen tæt fulgt af Bostock og svenskerne stærke mand, Kuno Johansson. Den nye, finske rytter, Tötterström, havde fået tildelt rytternummer 13, men var tilsyneladende ikke overtroisk. Dette, af de fleste motorførere afskuede nummer, viste sig lige fra starten at bringe uheld, eftersom Tötterström havde vanskelighed med at få sin maskine i gang. Da der først kom rigtig liv i maskinen, satte han et fantastisk tempo op, og til publikums store begejstring overhalede han inden længe Kuno Johansson for at indtage tredjepladsen bag de to englændere. Det var tydeligt, at såvel Dudley Ward som Bostock følte sig truet efter finens pludselige tilsynkomst, og tempoet sattes yderligere i vejret, uden at det dog lykkedes at ryste Tötterström af. Derimod øgede de tre ryttere stadig afstanden til det øvrige felt, og kun finen Schröder kunne nogenlunde holde tempoet, medens Kuno Johansson faldt tilbage i feltet, da der tydeligvis var noget galt med hans forhjulsophængning. Hver gang han pressede maskinen en smule, hoppede forhjulet på en fuldstændig afsindig måde, og man undredes over, at han ikke blev flaget ud af banen. Også Schröder satte tempoet i vejret og nærmede sig de tre førende ryttere, medens de to finner, Lahti og Lampinen, lå på henholdsvis femte og sjette plads. Da over halvdelen af løbet var kørt, måtte de tre førende ryttere stadig overhale de konkurrenter, der lå bagest i feltet, og det var tydeligt, at Tötterström ikke følte sig så vel til mode ved disse manøvrer som hans to mere erfarne konkurrenter foran ham.

Ikke destomindre holdt han tempoet og fulgte de to englændere som en skygge, men på næstsidsste omgang gik det imidlertid galt. Tötterström havde ikke fuldt herredømme over sin maskine, da han gik ind i opløbskurven — en udskridning kunne ikke rettes op — og med stor kraft ramte han et plankeværk på banens yderside. På den følgende omgang styrtede



ORIGINALE VINDSKÆRME

for Lambretta og Vespa scootere



BRILLER

i stort udvalg — til alle priser



PLASTIC STYRTHJELME

med nakkeskind — fantastisk stærke

Udblæsningsrør fremstilles til alle modeller — omgående levering

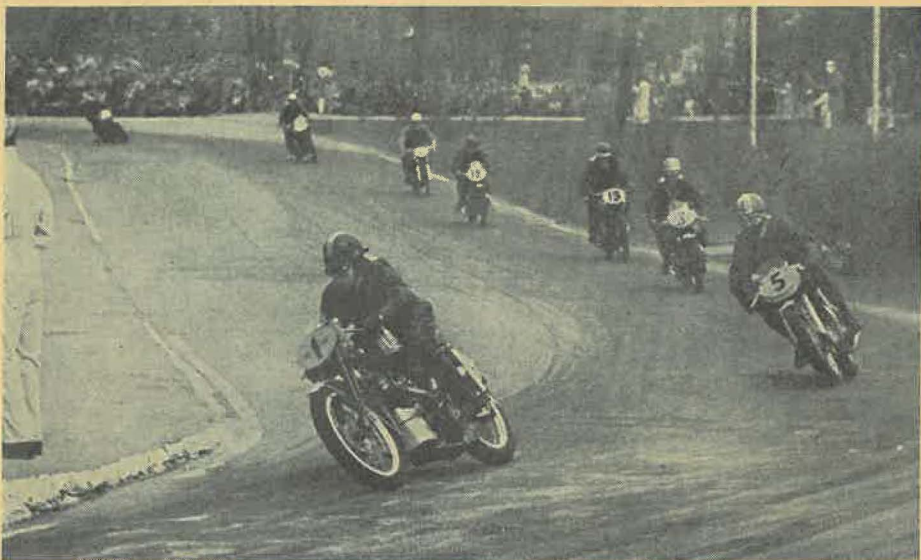
LYDDÆMPERE I ALLE DIMENSIONER PÅ LAGER

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

KUN EN GROS

Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V
Central 14361 EVa 6621



Ryttere i 500 ccm klassen i hårnålekurven efter langsiden. I spidsen ligger englænderen, Dudley Ward, og den fjerde rytter i rækken er nr. 13, Tötterström, der omkom på den næstsidste omgang. Den korte bane er langtfra let at køre, og vejbelægningen trænger i højeste grad til en hovedreparation.

Bostock og Harald Karlsson i en oliepøl, som Tötterströms maskine havde efterladt på banen. Dudley Ward kørte derefter i mål som sikker vinder i tiden 27.41,7, hvilket svarer til lidt under 108 km/t — også dette er ny rekord.

Det blev senere meddelt, at Tötterström var omkommet, og dette lagde naturligvis en stærk dæmper på de tilstedeværende køre og officials. Det var tydeligt, at Tötterström, der var en forholdsvis uerfaren rytter, havde »hægtet sig op« i de mere rutinerede englændere, men da han skulle til at manøvrere på egen hånd, blev han usikker.

Automobilløbene omfattede blandt andet et løb under formel 3, i hvilket så berømte navne som John Cooper og Rodney Nuckey deltog. Nuckey tog føringen, men Lincoln, der vel nok er Finlands stærkeste kører i denne klasse, fulgte ham som en skygge. Lincoln har forøvrigt nu fået en Norton motor i sin vogn, således at distancen på 50 km ikke længere er det store problem ved motortrimningen. Utallige gange skiftede placeringerne længere tilbage i feltet, og på ottende omgang overtog Lincoln føringen, efter at Nuckey havde fået vanskeligheder med gearkassen. Finnen Loivaranta lagde sig på an-

denpladsen, og på tiende omgang måtte Nuckey udgå. Efter de 25 omgange gik Lincoln over mållinien som en sikker vinder i ny rekordtid 28.58,8, hvilket svarer til 104 km/tm. Lincoln er iøvrigt selv indehaver af den gamle rekord, der lød på 29.42,2 for de 25 omgange. Loivaranta kom på andenpladsen foran den berømte konstruktør, Cooper, der blev nummer tre. Iøvrigt var det finerne, der gjorde sig bemærket, medens svenskerne til gengæld var bemærkelsesværdigt svage.

Løbet for sportvogne over 2000 ccm blev en temmelig ensformig paradekørsel, men for danskerne var der det glædelige ved paraden, at Robert Nellemann førte feltet fra start til mål. Der blev kun kørt over ti omgange, og det var så indlysende, at ingen af de andre kørere havde skyggen af en chance mod Robert Nellemann. Også Nellemann satte ny bane-rekord i tiden 11.53,6, hvilket svarer til 101 km/tm. Den gamle rekord lød på 12.30,3. Asser Wallenius kørte sin Jaguar i mål som nummer to. Løbet for sportsvogne indtil 2000 ccm blev vundet af svenskeren Waldemar Steener, der på sin Ferrari kørte over mållinien som sikker vinder i tiden 12.27,5, hvilket svarer til 96,5 km/tm. Der var kun syv startende



Følg Ekspertterne

Med Castrol paa Motorcyklen behøver De ikke „at køre med Skruenøglen i Støvlen“. Castrol's mange Aars Erfaring med Motorcykle-Smøring er Deres bedste Garanti. Den beskytter Motoren og giver største Hastighed og Motorydelse.

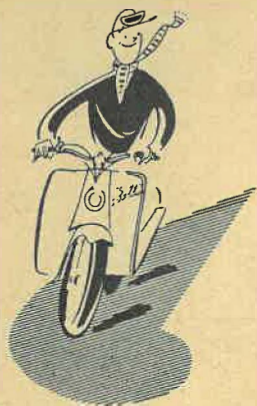
De mange forskellige Slags Motorcykler i Danmark kan ikke smøres med en enkelt Sværelse — derfor er der en korrekt CASTROL Kvalitet til hver Type Motor.

Brug om Sommeren:

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| "GRAND PRIX"
(SAE 50) | til de fleste 1-cyl. 4-Takt |
| "XXL"
(SAE 40) | til de fleste fler-cyl. 4-Takt |
| "2-TAKT XXL"
(SAE 40) | til 2-Takt |
| "XL"
(SAE 30) | til enkelte 4-Takt |

Anbefales af Motorcykleforhandlerne og føres af de fleste uafhængige Benzintanke.





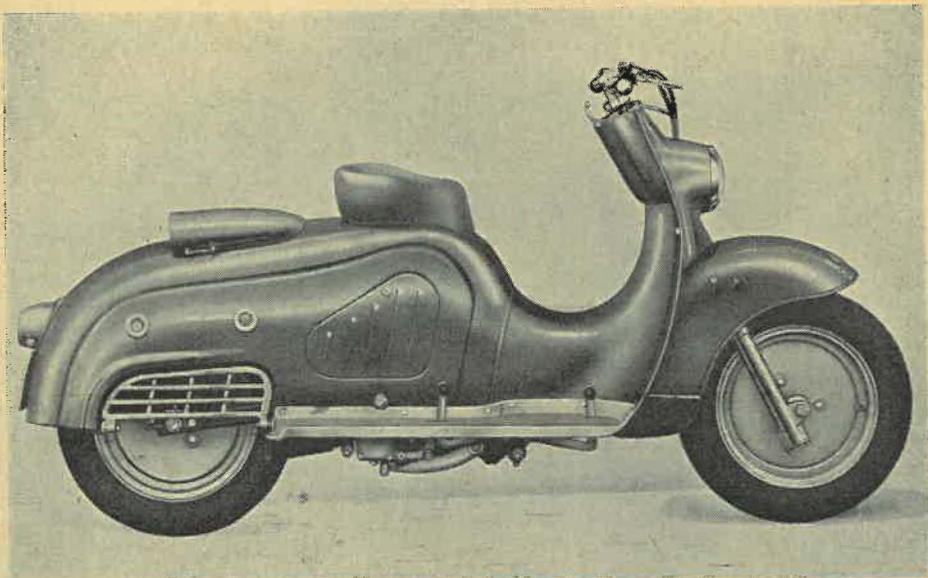
ZÜNDAPP »Bella«

— En hurtigkørende Scooter
med plads til stor bagage

Zündappfabriken har netop sendt en ny scooter på markedet, hvilket ikke på nogen måde virker overraskende, eftersom Zündapp DB-motoren, der er monteret i model »Comfort« synes som skabt til en scooter. Det skal dog indrømmes, at vi havde ventet at finde den nævnte motor i uændret skikkelse i scooteren, der har fået modelbetegnelsen »Bella«, men slagvolumet er sat fra 198 ccm ned til 147,9 ccm, medens effekten, der er på 8,7 hk ved 4250 omdrejninger i min. på »Comfort«-motoren, er 7,0 hk ved 4700

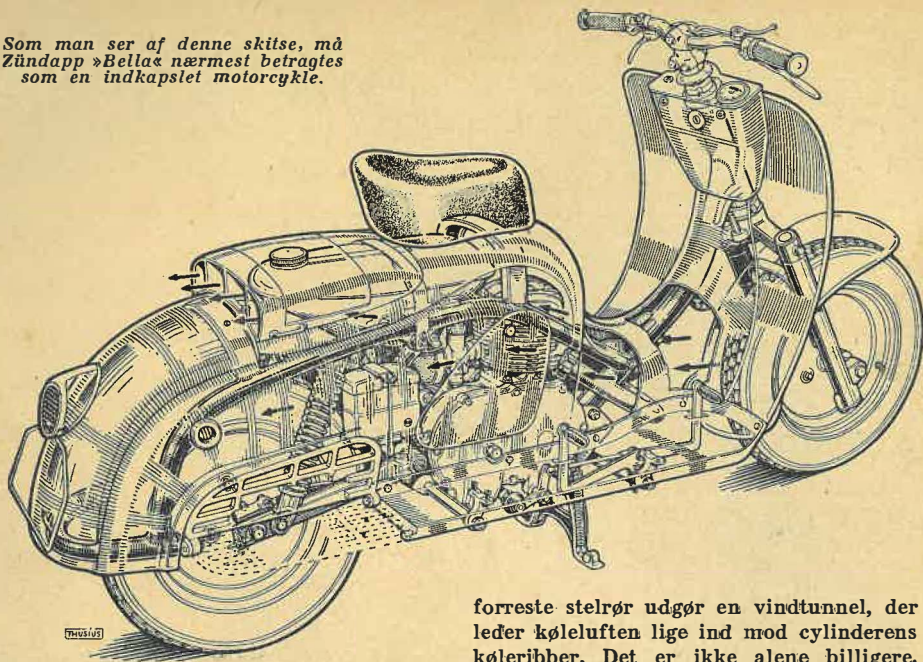
omdr./min. på »Bella«-motoren. Skyllesystemet er imidlertid det samme, og på »Bella«-motoren anvendes naturligvis også en dobbeltkarburator, der giver god trækraft ved de laveste omdrejningstal.

Ved at betragte den nye »Bella«, kommer man hurtigt til det resultat, at denne maskine ikke er nogen egentlig scooter, men snarere må betegnes som en scooterlignende, indkapslet motorcykle. Stellet er udformet som en dobbelt, åben rørramme i hvilken motoren er monteret, og fortil er rammen samlet i et enkelt bærende rør, der er monteret til kronhovedet. Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel, medens baghjulsaffjedringen er udformet efter svinggaffelsystemet. De store hjul er ret iøjnefaldende — dækstørrelsen er 3,50 × 12 — og akselafstanden er også betydelig større end det er almindeligt for de scootere, der er monteret med små hjul. I såvel hjulophængning som motor og



Zündapp »Bella« er ganske elegant, og vi er overbevist om at finde fortræffelige køreegenskaber i denne maskine.

Som man ser af denne skitse, må Zündapp »Bella« nærmest betragtes som en indkapslet motorcykle.

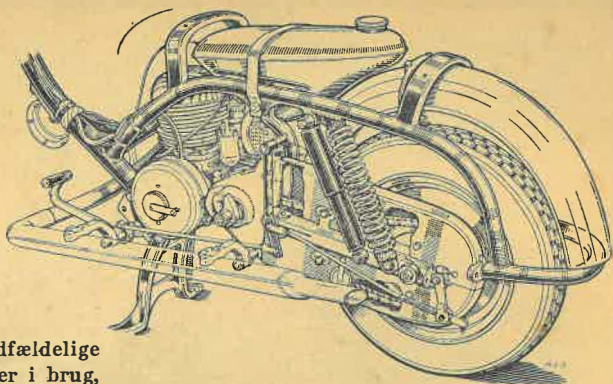


transmissionssystem har man bibeholdt de kendte elementer fra motorcyklen, og det skal således nævnes, at motoren er ud i ét med den originale Zündappgearkasse, i hvilken gearerne skiftes ved hjælp af en forskydelig stjernnot, og kraften overføres fra gearkasse til baghjul ved hjælp af en kæde, der løber i en fuldkommen lukket kædekasse. Gearskiftningen foregår ligesom på motorcyklerne ved hjælp af en gearpedal, der i dette særlige tilfælde er udformet som en vippepedal til betjening af såvel hæl som tå. En motoreffekt på 7 hk i forbindelse med en firetrins gearkasse, virker på forhånd tiltalende, når køreegenskaberne samtidig er fuldt på højde med de egenskaber, der kendes fra de bedste motorcyklekonstruktioner. Vi har naturligvis endnu ikke haft lejlighed til at køre på »Bella«, men for os er det indlysende, at det lavtliggende tyngdepunkt, de små motorcykehjul eller de meget store scooterhjul, den kendte og effektive hjulaffjedring, og et acceptabelt efterløb på forhjulet, skal give gode køreegenskaber. I modsætning til de fleste andre scootermodeller er den luftkølede motor ikke forsynet med blæser. I henskjoldet er en luftkanal udformet således, at også karosseribeklædningen over det

forreste stelrør udgør en vindtunnel, der leder køleluften lige ind mod cylinderens køleribber. Det er ikke alene billigere, rent produktionsmæssigt, at undlade blæseren, men det er også en kendsgerning, at en blæser tager en del af motorens effekt, ligesom den uvægerligt må give, i det mindste nogen støj. Udblæsningsrøret er bogstavelig talt formet som en stor lydpotte, og efter de rapporter vi har modtaget, skulle maskinen være ganske overordentlig lydløs. Tophastigheden angives iøvrigt til 85 km/t, og med to personer kan maskinen overvinde stigninger på 32 %.

Zündapp Bella er udrustet med et fuldt elektrisk anlæg med en svinghjulsdynamo på 45/60 watt og 35 watts lampe i forlygten, samt et batteri på 6,7 amperetimer, jævnstrømshorn og parkeringslys. Bag styret er anbragt et instrumentbord i hvilket speedometer, kontakter og kontrolllys for frigear er monteret. På kontrolbordets bagside er styrelåsen anbragt. Karosseriet er udformet på en ret interessant måde, idet det, som allerede nævnt, tjener som vindtunnel for køleluften, der ledes ind ved henskjoldet, men der er tillige tænkt på en hensigtsmæssig afledning af den brugte køleluft. Bag sædet er udluftningen anbragt i en udbygning på karosseripladen, og denne udbygning tjener samtidig som monteringsflade for det eventuelle bagsæde. En overordentlig in-

Baghjulsophængningen ved hjælp af svinggaffel og af fjedringssystemet, der består af en lang skrueffeder og en kraftig teleskopstøddæmper. Bemærk udblæsningsrøret, der er udformet som en stor lyddæmper.



interessant enkelthed er nogle nedfældelige bagagebærere, der, når de ikke er i brug, er klappet op i karosseriet, hvor de sidder som et gitter på begge sider af baghjulet. Man kan tilsyneladende medbringe to ret store kufferter på disse bagagebærere, uden at de generer bagsædepassageren. Da karosseripladen omslutter hele maskineriet, har man fundet det hensigtsmæssigt at anbringe et luftreguleringshåndtag på styret, samt at forlænge karburatorens tipperknap således, at den stikker udenfor karosseripladen. Dette er i al korthed en beskrivelse af den nye Zündapp Bella, som vi iøvrigt glæder os til at prøve, når den engang kommer her til landet.

Fabrikant: Zündapp-Werke, Nürnberg.

Importør: Brdr. Friis-Hansen, København Ø.

Motor: 1-cylindret, to-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58 mm, slagvolumen 147,9 ccm, kompressionsforhold 6,1:1, maksimal motoreffekt: 7,0 hk ved 4700 omdr./min. Smøresystem: olie/benzin. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,78 meter pr. sekund.

Transmission: motor til kobling: kæde. Kobling: flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 18,4:1, 2. gear 11,5:1, 3. gear 8,2:1, 4. gear 5,85:1. Gearkasse til baghjul: rullekæde. Dækstørrelse: 3,50 x 12.

Stelkonstruktion: dobbelt, åben rørramme.

Hjulophængning, forhjul: teleskopgaffel, baghjul: svinggaffel.

Stativ: i midten.

Benzintank rummer 7,3 liter, heraf 1,7 liter på reserve.

Bremser: 150 mm, diameter 25 mm brede.

Karburator: Bing dobbelt karburator.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Noris, 6,7 ampèretimer på akkumulator. Dynamo: 45/60 watt. Tænding: batteri.

Dimensioner: akselafstand: 1315 mm. Saddelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 100 mm, styrets bredde: 620 mm. Egenvægt 130 kg.

Benzinforbrug: 2,2 liter pr. 100 km (45,5 km pr. liter).

Tophastighed: 80—85 km/t.

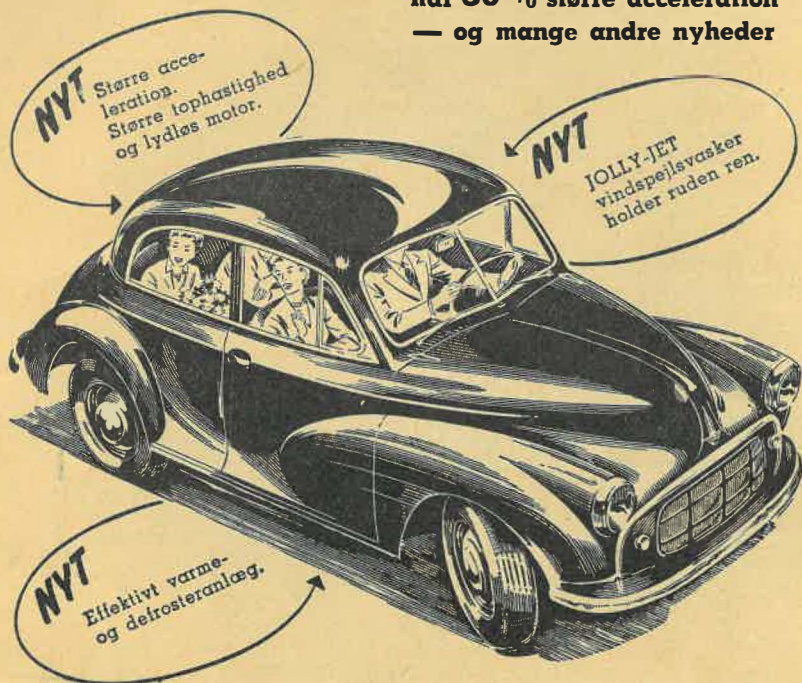


DANSK ESSO A/S

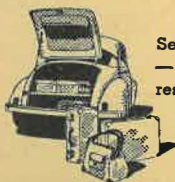
Den nye 2-dørs **MORRIS** *Minor 1953*

— med den lydløse motor

har 30 ⁰/₁₀ større acceleration
— og mange andre nyheder



Nu kan De få den vogn, De har ønsket Dem. En robust, sikker, manøvreedygtig vogn med rigelig plads til 4 personer og deres bagage! Ring til den nærmeste DOMI-forhandler og aftal tid for en prøvetur allerede i dag, og oplev selv denne vogns forbløffende ydeevne og konstater det lave benzinförbrug. Han giver Dem alle oplysninger og vil gerne hjælpe Dem med købstilladelse og bevillingstilsagn.



Selv når bagagerummet er fyldt — og der skal meget til — er reservehjulet let tilgængeligt.

Ved en karrosserikonkurrence på Earl Court udstillingen i London fik en MORRIS MINOR udstillingens eneste guldmedaille i sin klasse, der omfatter indtil 50 pct. dyrere vogne.

Med købstilladelse, incl. omsætningsafg. af fabrik

kr. 11.230.-

MORRIS MINOR Cabriolet samme pris.

MORRIS MINOR 4-dørs Saloon kr. 11.905.

Uden købstilladelse samme priser + tillæg ved dollarpræmiering.





Lege-



En eller anden klog mand — jeg husker desværre ikke hvem — har engang sagt, at så længe man kan lege, er man ung af sind. Om det er en absolut sandhed, ved jeg ikke, men det lyder ret overbevisende, og i tilgift er det usigeligt beroligende at vide, at man ikke er helt forkalket, så længe man kan lege eller interessere sig for legetøj.

Personlig har jeg en svaghed for legetøj, der i det små er en tro kopi af store forbilleder, og fortrinsvis for legetøjs- eller modelbiler. En af mine længst forglemte klassekammerater fra underskolen inviterede mig engang med hjem en eftermiddag, da vi havde gjort gader og stræder usikre på rulleskøjter. For at underholde os hentede hans far med et til lejligheden passende ceremoniel noget ganske særlig fint legetøj frem af et skab, og jeg kan den dag i dag føle præcis den samme grundfæstede misundelse, som jeg følte den eftermiddag, da jeg for første gang så to vidunderlige modeller af en datidig racervogn. De var vel et halvt hundrede centimeter lange; der var malet racernumre på de slanke, dybtrøde karosserier, og i alle detaljer var de tro kopier af en væddeløbsvogn. Det har sikkert været en 2-liters *Fiat* eller en tidlig *Alfa Romeo*, og jeg gad nok vide, hvor de er i dag.

Omkring samme tid var jeg den lykkelige ejer af en nøjagtig model af den berømte *Citroën-Kegresse*, ørkenmodellen,

som på larvefødder krydsede Sahara og trængte frem i Asiens uudforskede ødemarker. Dens fine urværk fik sit banesår i en sandkasse, hvor jeg i barnlig uvidenhed lod den »krydse Sahara«. Senere må den være gået alt kødets gang, hvilket ærgrer mig usigeligt idag, for den ville have pyntet svært i den modelsamling, jeg er ved at anlægge.

Værre er det dog at tænke på, at en ældre herre af mit bekendtskab som dreng har haft modeller af franske automobiler fra før århundredeskiftet som legetøj — og ikke aner, hvad der er blevet af dem.

Havde man tænkt sig om i tide, kunne et uvurderligt modelmateriale have været bevaret, men jeg er bange for, at mange gode ting er gået til grunde i tidens løb. Legetøjsbilerne og bilmodellerne glimrede nemlig ved deres fraværelse på den legetøjsudstilling, der blev afholdt i København for en god halv snes år siden.

De fleste legetøjsbiler er kun legetøj og forestiller ikke noget bestemt mærke. De kan have en vis interesse på grund af deres årgang, som tidstypiske, men først, når der bliver tale om miniatureudgaver af rigtige biler, er de værd at have med at gøre. Ikke sådan at forstå, at de repræsenterer nogen værdi målt i kroner og ører, men man leger så dejligt med dem.

Alle de biler, man drømmer om at eje — men aldrig nogensinde får råd til — kan stå på kaminhylden eller en bogreol. Væddeløbs- eller rekordvogne, som engang har sat ens fantasi i bevægelse, kan genkalde mindet om svundne tiders bedrifter, og vællignende modeller af enhver bil har

Modellerne på disse sider er nogle meget vellykkede biler og motorcykler fra Tekno.



denne særlige charme, som alt småt rummer.

I reglen er modeller uden motor de mest korrekte i målene — urværket fylder ofte for meget — og Tekno's mange forskellige modeller er faktisk alt for gode til børn. De små, utaknemmelige bæster er for hårdhændede ved de elegante miniatyrer. Tekno-modellerne er meget veltiggende og nydeligt udført; navnlig last- og varevognsserierne, men også ambulancer og brandbiler er af høj klasse som modeller betragtet. (At de også er uforlignelige som legetøj er en ganske anden ting). De to sportsvognsmodeller er ikke helt så vellykkede, men motorcykle- og scootermødelierne er så nuttede, som nogen modelsamler kan ønske sig, og et traktorsæt så fint i gengivelsen af originalen, at jeg ikke mindes noget tilsvarende i den størrelse.

Sports- og racervogne er det straks lidt sværere at hitte i de hjemlige legetøjsbutiker, men i årenes løb har der været fine ting at finde. En af de bedre, historiske modeller i min egen lille samling er *Blue Bird's* chassis — nøjagtigt kopieret i de mindste detaljer som det så ud, da *Sir Malcolm Campbell* nåede op på 484,5 km/t. Nok så imponerende er en stor model af *Sir Henry Segrave's Golden Arrow*, der kørte 372,3 km/t i 1929, og den er tilmed »fra tiden«, som det ellers hedder om bedre antikviteter. Den er forresten med urværk og kan skyde en imponerende fart på et glat gulv.

Det senest i samlingen indlemmede stykke er en *Porsche*, som også har ur-

værk samt elektrisk lys. Den er nydeligt udført, kan køre med to forskellige hastigheder og stilles til at svinge automatisk med korrekt gearskifte i svingene. Forhjulene er uafhængigt affjedrede.

For nogen tid siden fik jeg også fingre i en *Schuco-model* af en *Grand Prix Mercedes-Benz*. Som skolemodel betragtet er den ikke meget bevendt, men til gengæld har den de *Dion-bageksel* med det sødeste lille differential, og hjulene er fæstnede til akselnavene med rigtige fløjmrøtriker, så den er ikke så dårlig endda.

I det hele taget er der en rigdom af legetøjsbilmodeller at kaste sig over. Ganske vist er udvalget i Danmark ikke så forfærdelig stort, når det gælder autentiske modeller, men i Sverige, Tyskland og Frankrig kan der hentes fine ting for slet ikke at tale om England.

En særlig slags modeller — og det er ikke de dårligste — er de miniatyrer, fabrikerne selv udsender. *Nuffield-concer-*nen havde for et par år siden en fin modeludgave af den populære *Morris Minor*, og for ikke så lang tid siden blev en nyselig lille *Vauxhall* i lommeformat præsenteret af *General Motors*. *Citroën* gik i sin tid et skridt videre og lancerede modelbyggesæt af den klassiske »Six«-model. Disse byggesæt mindede noget om de modeller, *Mecano* udsendte i trediverne — men *Mecanos* sætne forestillede en anonym bil. *Citroën*-modellen var derimod en aldeles præcis kopi og fornylig var jeg så svinheldig at komme i besiddelse af et af disse sjældne sæt. En af mine venners søster skulle giftes, og ved den lejlighed



Dette er en Vauxhall i 1/16 størrelse. En ualmindelig smuk kopi, der trækkes ved hjælp af en elektromotor.

blev huset komplet endevendt. I en krog på loftet fjælede sig to store, blå papæsker, som indeholdt delene til Citroën-modellen. Æskerne blev højtideligt overdraget mig, og efter et par afteners undersøgelser viste det sig, at sættet næsten var intakt. Der manglede kun tre dele, som måtte fremstilles, og efter endnu nogle afteners arbejde var chassis'et samlet. Såvidt jeg ved, kunne man i sin tid også få en kasse med et karosseri, men den har jeg aldrig set. Citroën har i det hele taget altid haft sans for modeller, og da den nuværende engelske dronning og prinsesse Margaret i 1938 var med deres forældre i Paris, fik de to lækre modeller af den åbne topersoners Citroën (med forhjulstræk) forærende af fabriken.

En ganske særlig slags modeller er de, der er store nok, til at børn kan sidde i dem. Almindelige trædebiler af den type, man brændende ønsker sig i femårsalderen, kommer ikke helt i denne kategori. Austin har derimod i de sidste år stået fadder til nogle trædebiler, der var noget nær de store Austinvogne, men *Aston-Martin* gik meget samvittighedsfuldt til værks, da fabriken byggede en barneudgave til den svenske »lilleprins«, efter at hans farbror, Prins Bertil, havde købt sig en lækker *DB 2-Aston-Martin*.

Flere fabriker har fra tid til anden bygget tilsvarende barnebiler til særlig fremragende kunder, men kun i ganske få eksemplarer, og jeg tror kun, det var *Bugatti*, der byggede børnebiler for alvor. Selvfølgelig var Bugatti's miniaturvogne noget ganske for sig selv, og i fabriken's datidige katalog understreges, at den lille Bugatti aldeles ikke er et stykke legetøj, men en rigtig bil i lille størrelse. De små Bugatti'er, der var forsynet med en elektromotor, fremtrådte som tro kopier af fabriken's sejrsvante racervogne. Den første blev bygget til familiens yngste søn, *Roland Bugatti*, som lærte at køre i en alder af 4 år. Senere blev nogle få tilsvarende vogne fremstillet, bl. a. til den nuværende belgiske konge, og før krigen kunne man i *Nice* og *Cannes* leje dem til børn, der så kunne køre væddeløb med op til 15 km/t.

Andre modelbiler, der har speciel interesse, er de rigtige modelracere af den type,



Mobiloil

"D"

**RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.**

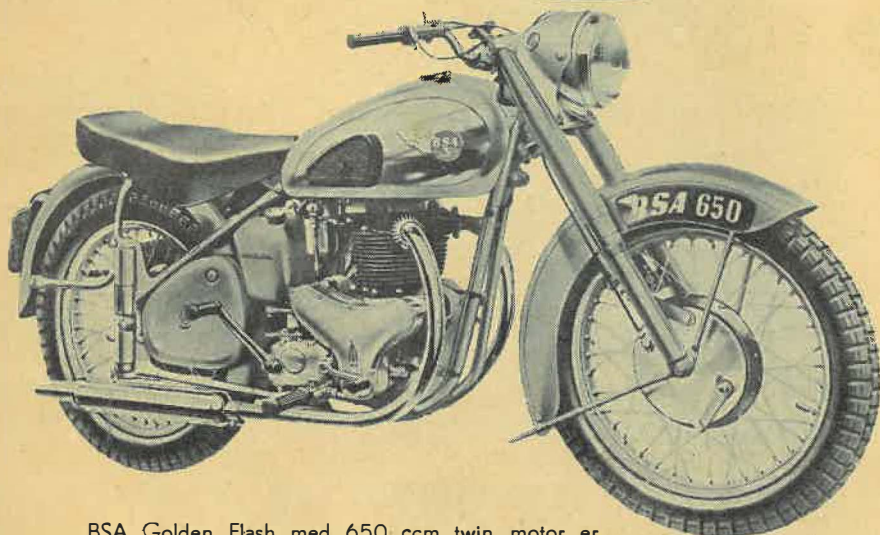
FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



BSA

VERDENS MEST SOLGTE
MOTORCYKLE



BSA Golden Flash med 650 ccm twin motor er afgjort den fornemste motorcyklekonstruktion, man endnu har set. Denne maskine betegner den største harmoni mellem motor, stel og affjedring, og kørslen er derfor ved selv de største hastigheder sikker og komfortabel.

Pris excl. omsætning kr. 4250,00, incl. omsætning kr. 5650,00.

Under kontrol har et BSA hold gennemført en 7979 km lang pålidelighedsprøve, der tillige omfattede det Internationale seks dages trial, som de tre ryttere gennemførte uden et eneste straf-point.

BSA har opnået den højeste udmærkelse for kvalitet og holdbarhed — det er Deres garanti for økonomisk kørsel.

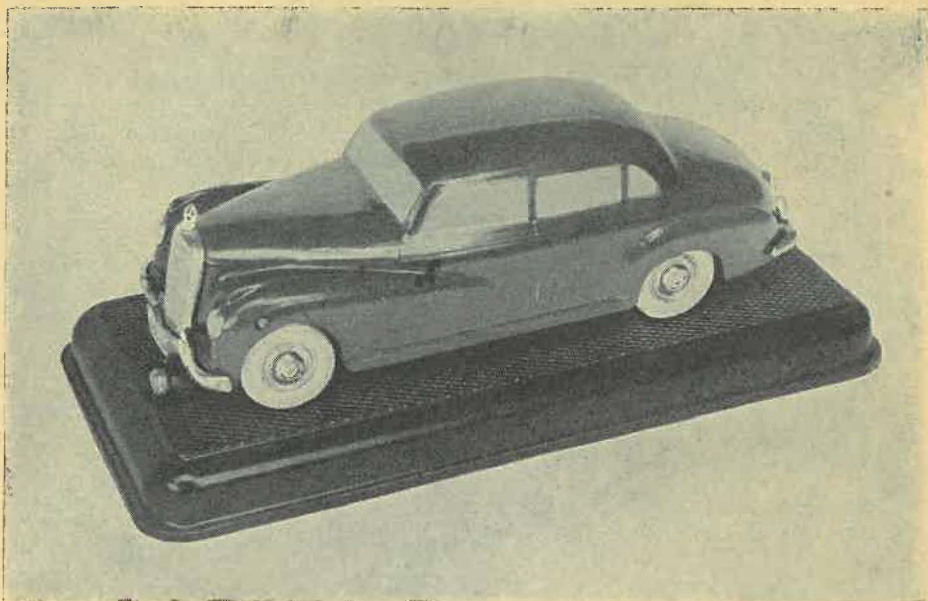


**FORHANDLERE
OVERALT
I DANMARK**

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen
Vesterbrogade 101 . København V . Vester 3187



En Mercedes »300« som brevpreser. Hvis man af bar kedsomhed over de dokumenter, som ligger forankret under det tunge pres, føler trang til at lege, skruer man blot vognen løs og trækker det kraftige urværk op. Der er tre gear frem og bagefter. Vognen kan køre i rundkreds til begge sider eller selv styre rundt efter sit eget hoved.

modelracerklubbens medlemmer kæler for — men de er af et langt mere videnskabeligt tilsnit og tilstræber ikke nogen lighed med store vogne. Desuden har jeg faktisk meget lidt forstand på de betagende små racermodeller, så jeg vil hellere holde dem uden for denne artikels rammer.

Derimod er der endnu en type modeller tilbage — og de er med velberåden huggemagt tilsidst, for de repræsenterer det fornemste inden for modelbilernes rigt varierede skarer. Jeg tænker på det, englænderne kalder for »solids«, d. v. s. pinligt nøjagtige skalamodeller af eksisterende eller historiske vogne, men uden drivværk. De er udført med samme akkuratelse som de lokomotivmodeller, statsbanerne har udstillet på forskellige stationer, eller de skibsmodeller, man finder på rederikontorer.

Den art modeller er noget helt for sig og repræsenterer ofte et astronomisk antal arbejdstimer. Tro ikke, en god bilminiature er noget, man bikser sammen på et par aftener — næh, det kræver både forberedelse, uendelig tålmodighed og et velassorteret værksted, men først og fremmest en udtømmelig energi. Ganske vist

kan man i U.S.A. og England få byggesæt, og de kan være gode til en begyndelse, men skal det være helt rigtigt, må man tage fat fra grunden og selv dreje sine modelfælge, lave trådhjul, bygge chassiser, instrumentbrætter, kølere o. s. v. — i en skala, der gennemgående bestemmes af de miniaturredæk, der er til rådighed. Emnet er fængslende — og der er allerede skrevet flere gode håndbøger i bilmodelbygningens meget svære kunst, men den er svær, og jeg må tilstå, at jeg endnu ikke er kommet længere end til at købe fem små dæk, som en dag gerne skulde pryde en Grand Prix Bugatti! Forinden skal jeg dog have fat i en lille drejebænk og lavet adskillige arbejdstegninger, så det har lange udsigter endnu.

Tanken alene om en nøjagtig kopi i det små af en i mere end een forstand stor bil er dog så tillokkende, at projektet nok skal tage form en dag.

Forresten kan jeg ikke helt frigøre mig for den tanke, at der rundt omkring i landet findes flere upågtede bilmodeller, og skulle De have en, som De ikke har brug for — eller kende til en god model, så send den til mig (endelig med tydelig

adresse, så redaktøren ikke tager sig af den; for han har også en svaghed for miniaturvogne). SMJ omgås nemlig så småt med planer om ved lejlighed — for eksempel ved næste biludstilling i Forum — at arrangere en modeludstilling, og hvis De ikke vil forære mig alle deres modeller, så kan bladet naturligvis nøjes med i givet fald at låne dem til en udstilling.

Collecteur.

Djurgårdsloppet

— fortsat fra side 324

i denne klasse, der iøvrigt blev kørt sammen med de store sportvogne. Det var indlysende, at den hurtige, lille Ferrari på intet tidspunkt overanstrengte sig for at vinde sin klasse.

Der blev også kørt efter »Formel 1« på Djurgården i år, men bortset fra de store 4½ liter vogne var det bemærkelsesværdigt, at de fleste vogne lå langt under den tilladte slagvolumen. Denne klasse blev vundet af Rodney Nuckey, der kørte en Cooper Bristol, og hans tid blev 28.55,2, svarende til 104 km/tm — åbenbart en standardhastighed for vinderne

dette år. Spændingen ved automobilløbene på Djurgårdsbanen består i reglen af en række hasarderede overhalinger; for nogen automobilbane er Djurgårdsparken ikke i sin nuværende skikkelse, dertil er vejen de fleste steder for smal.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Eneste Tændrør med den patenterede CORALOX Isolator

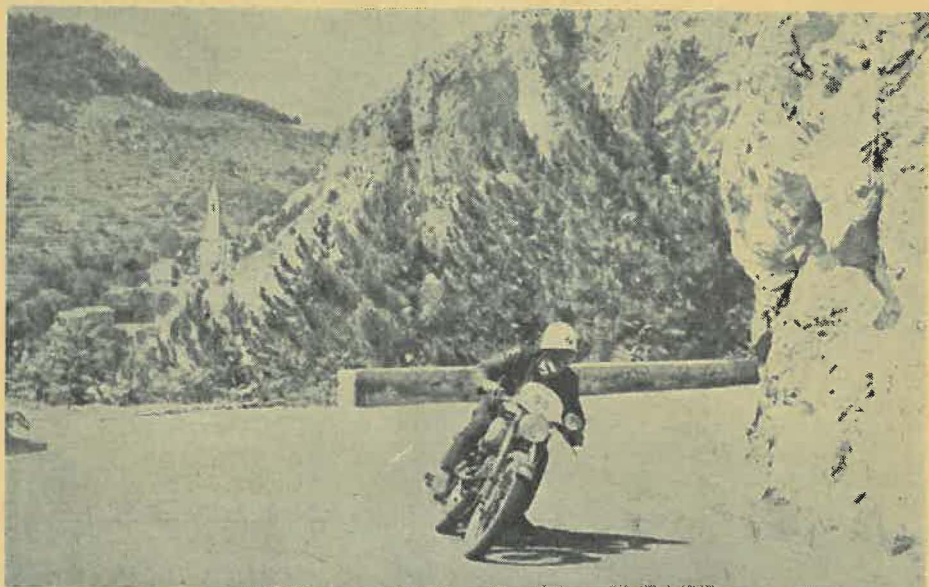
CORALOX betyder større Modstandsdygtighed over for høje Temperaturer, større Varmednings-Evne, større Styrke under Kompression — og større Økonomi. Faa fuldt Udbytte af den ny Benzin — skift til AC!



Udnytter
al Benzinen!

AC
TÆNDRØR





Erhard Fisker under udvælgelsesprøven i »Monaco Rallye« sidste år. Denne prøve kræver god forberedelse og omtanke.

Kan man træne til et rallye?

AF MOGENS H. DAMKIER

Skal man starte i et landevejsløb, et moto-cross eller et jordbaneløb, har man en mere eller mindre solid træning bag sig, og alene det, at man kender banen, er en yderst betryggende fornemmelse i de nervøse minutter inden starten. Et trial er netop baseret på overraskelsesmomentet, idet rytterne ikke kender banen; men den ene trialetape afviger ikke så meget fra den anden, og har man blot erfaring bag sig, er det sjældent, man kommer ud for de helt store overraskelser. Helt anderledes stiller det sig med et rallye, i hvilket det ifølge sagens natur er vanskeligt at træne, eftersom banen er flere tusinde kilometer lang. Umuligt er det naturligvis ikke, blot man har tid til sin rådighed, men en gennemkøring af banen vil alligevel være af problematisk værdi som træning betragtet. Man kan imidlertid træne på en helt anden måde, og da *Trophée International Motocycliste De Monaco* netop står for døren, vil en

gennemgang af de forskellige muligheder for en solid forberedelse være aktuel.

Et rallye er som bekendt en pålidelighedsprøve for såvel kører som køretøj, hvadenten det er bil eller motorcykle. Da Monaco-løbet er motorcyklernes Monte-Carlo løb, vil vi behandle emnet ud fra dette løb, idet en lang række punkter selvfølgelig er generelle for denne sportsgren, uanset om løbene er udskrevet for biler eller motorcykler.

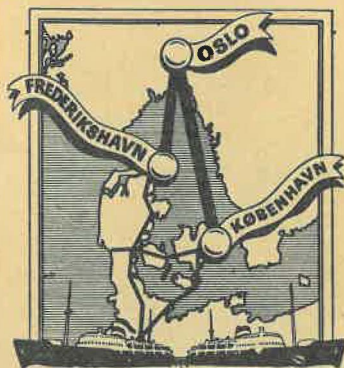
Skal man deltage i dette løb, må man opdele sit forberedelsesarbejde i tre punkter: maskinen, rytteren (— altså sig selv) og »navigationen«. Maskinen skal selvfølgelig være i tip-top mekanisk stand. Der er ikke tale om tuning af nogen art, man skal slet og ret holde sig til standardudførelsen med visse små forbedringer, som polering af topstykke o.s.v. For at forebygge på så mange punkter som muligt, må man f. eks. hellere udskifte koblingsbelægningen, hvis dette ikke net-

op er gjort, ventilerne skal slibes, og stempelringene skal fornyes. For det mekaniske arbejde gælder imidlertid een hovedregel: det skal ikke udføres i sidste øjeblik, men netop gøres i så god tid, at maskinen kan blive kørt så meget til, at den følger sig godt tilpas. Det er ikke motoren, man skal ofre alle sine anstrengelser på, eftersom cykledelene, ledningsnettet og kontrolorganerne er af om muligt endnu større vigtighed. Hvad nytter det for eksempel, at motoren går tip top, hvis gaskablet er knækket eller, hvis en kompliceret og til dels uoverskuelig kortslutning gør sig gældende. Nye kabler overalt vil være en fornuftig og ikke særlig kostbar sikkerhedsforanstaltning, og skønner man, at ledningerne er gode, må man i hvert fald se hele det elektriske net godt igennem. De steder, hvor ledningerne er i berøring med stel eller tank, bør man isolere med et ekstra lag isolerbånd. Her tænker jeg navnlig på de ledninger, der ligger under tanken, og det stykke kabel, der går fra stellet til lygten. I det hele taget må man sørge for godt lys, (se artiklen: Mer Lys, SMJ nr. 10, 1952) og frem for alt må akkumulatoren have et grundigt eftersyn hos en specialist.

Skærme, kædekasser og lignende må ses efter — disse dele skal være forsvarligt monteret. Kæder og kædehjul skal kontrolleres, og viser det sig nødvendigt at udskifte en kæde, må dette også ske i god tid inden starten, eftersom en kæde sætter sig ikke så lidt umiddelbart efter monteringen, og det kan betyde, at man skal justere kæde midt under løbet, hvilket naturligvis skal undgås. Dynamo og magnet skal have et grundigt eftersyn, og man skal sikre sig, at de bolte, der holder fodhvilerne, ikke på nogen måde er tæret. En knækket fodhviler kan være afgørende for udfaldet. Der skal imidlertid ikke så stor fantasi til at forestille sig, hvad der skal gøres ved maskinen, blot vil jeg give et godt råd: hvis motorcyklen ikke er forsynet med helt nye dæk og slanger, så køb to nye dæk og to nye slanger og monter begge hjul nogle få dage før afrejsen. De dæk og slanger, man afmonterer, kan man slide op efter løbet.

Spørgsmålet om reservedele, udstyr og værktøj vil naturligvis melde sig. Almindeligt standardværktøj af den slags, som følger med maskinen, når den er fabriks-

Tag Bilen med til NORGE



REGELMÆSSIG FORBINDELSE

Fra 19/6-29/8 direkte til Oslo fra

KØBENHAVN

dagl. undt. Torsdag: Kl. 15.30

BILLETPRISER:

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

Fra 21/6-29/8 direkte til Oslo fra

FREDERIKSHAVN

dagl. undt. Lørdag: Kl. 18.15

BILLETPRISER:

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

TAG BILEN MED

det koster kun:

Kbhv.—Oslo: Kr. 10.- pr. 100 kg

Frvh.—Oslo: Kr. 6.- pr. 100 kg

I Automobiltaksterne ydes der indtil 50 % Rabat, naar der medflg. Passagerer paa 1. Klasse udover Vognens Fører.

Billetter og nærmere Oplysninger hos Rejsebureauerne og

D. F. D. S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB

ny, vil i reglen være tilstrækkeligt, men en lille elektrikerskruetrækker, en lille fil og eventuelt en kædesprænger vil være et godt supplement, og en lille skiftenøgle er heller ikke at foragte. Ind under begrebet reservedele kommer to korte dækjern (som man helst skal kunne benytte!), en reserveslange eller lappegrej, en effektiv pumpe, reservetænder, et par samleled til kæderne, en reservedyse til karburatoren (hvis dysen under en rensning forsvinder på en støvet landevej), sikringer, en reservekondensator og en reserve-lampe til lykten. Det lyder måske drabeligt, men det er slet ikke så meget i hverken omfang eller vægt. Reservedele som lejer, stempelringe, ventiler og ventilfjedre skal man lade blive hjemme, for inden man får de pågældende dele udskiftet, er man sikkert ude af løbet. Såfremt man af en overvældende mistro tvinges til yderligere foranstaltninger, kan man mebringende en ekstra kontaktarm med tilhørende fjeder til afbryderkontakten samt et komplet reservekabel til koblingen. Disse beholdninger af værktøj og reservedele supplerer man til sidst med noget ledning og isolerbånd, og så kan man iøvrigt føle sig godt rustet.

Reservedele og værktøj skal pakkes på en fornuftig måde, så man ved, hvor man har hver enkelt ting.

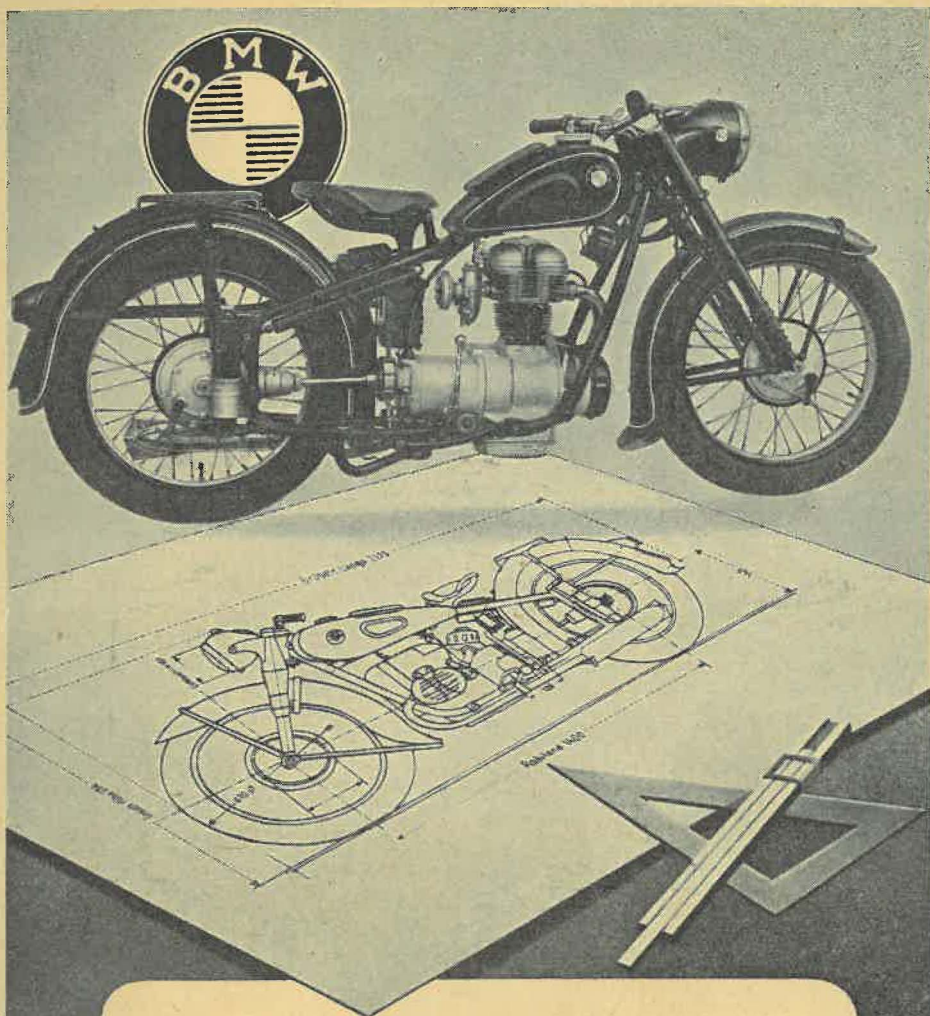
Udstyret omfatter et godt, gennemprøvet spotlight, der er således tilkoblet det elektriske anlæg, at man har sikret sig mod kortslutning, samt en løs reparationslampe, helst med selvstændigt batteri. Man kan vælge mellem en almindelig lommelampe, der kan stilles eller hænges på en måde, der giver godt lys ved en eventuel reparation, og en lampe til at anbringe i panden. Sidstnævnte type kan samtidig gøre god gavn, når man skal orientere sig på kortet eller konferere med sin køreliste under natkørslen. Endelig skal man have en bagageforanstaltning i form af sadeltasker, almindelig bagagebærer eller en bagagebærer på tanken. Man skal blot undgå skuldertasker og lignende, da det er for trættende for rytteren at skulle bære noget. En skuldertasker med en vægt på et kilo, vil efter et døgn's forløb føles som en ulidelig og irriterende byrde.

Vi forlader midlertidigt maskinen og udstyret og ser lidt på rytteren. Han er i

og for sig en travl lille mand. Han skal ikke alene planlægge og gennemføre en længere udenlandsrejse, men han skal tillige gennemføre denne rejse med en uhyre præcision, han skal sidde på sin motorcykel i længere tid, end han sandsynligvis nogensinde før har prøvet, han skal rigge maskinen til og sørge for alt muligt mellem himmel og jord. Løbet er i sig selv krævende, og derfor må *alle* forberedelser være i orden i god tid. I sin klub får han ordnet sin licens og tilmeldelse (det har han gjort nu, for tilmeldelsen sluttede den 6. juni), og samtidig er forsikringen ordnet. Klubben vil også være ham behjælpelig med de øvrige papirer, medens han selv må klare den nødvendige valuta o.s.v. Alt dette kan dog ordnes i god tid, og maskinen skal og må være i orden mindst en uge før afrejsen, således at de sidste dage kun optages af »lektion« — d.v.s. løbsreglementet. Et vigtigt punkt er påklædningen. Man skal kort og godt være iført regntæt motortøj, som man i forvejen er dus med. Styrthjelm skal være anerkendt til løb af FIM. Gode briller bør anvendes, og det er bedst med farvede briller om dagen og klare briller om natten. Alt dette finder man ud af selv, blot skal man være klar over, at anskaffer man ny styrthjelm, nye briller og ny beklædning, må man gennemprøve sine nyanskaffelser omhyggeligt, for eksempel ved at køre en søndagstur, der strækker sig fra tidlig morgen til sen aften, for derigennem at konstatere, at intet klemmer eller generer. Tænk blot hvilken tortur det vil være, at bære et par briller, der klemmer over næsen i et par døgn.

Det nævnte løb er ikke et spørgsmål om så og så mange ferietabletter, det gælder blot om at være udhvilet og i god form, når man skal starte. Man skal derfor ikke ankomme i sidste øjeblik til sit startsted, det er bedre at daske lidt rundt en dags tid i den by, man nu vælger som udgangspunkt — det bliver for de skandinaviske deltageres vedkommende sikkert Amsterdam, Bruxelles eller Rheydt.

Reglementet må kunnes til fuldkommenhed. Allerede under arbejdet på maskinen er det således rart at vide, at en lyddæmper, der ikke er tilstrækkelig effektiv ved ankomsten til Monaco, giver strafpoint, et svigtende horn giver strafpoint og en ikke anerkendt styrthjelm

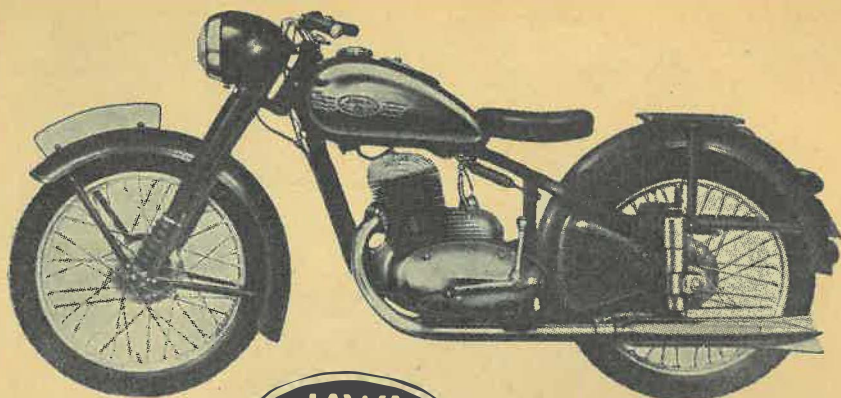


— den mest eftertragtede . . .

BMW er konstrueret ud fra den idé, at skabe den ideale motorcykle. Gennem 30 år er denne konstruktion trin for trin forbedret i hver detalje i overensstemmelse med forskningens og teknikens seneste fremskridt. Hver enkelt del er nøje kontrolleret, og hver eneste maskine er indkøbt og afprøvet af specialister. Derfor er det en anerkendt kendsgerning, at BMW er den mest eftertragtede motorcykle.

Importer est for Storebælt:
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
 Østerbrogade 135 — Kbh. Ø

Importer i Jylland:
Vilh. Nellesmann A/S
 Århus



125 ccm	kr. 1800
150 " "	2100
250 " "	2700
350 " "	3300
500 " "	4200

LEVERES OMG. FRA LAGER

på dollarbasis — på købstilladelse og til varesidevogn.

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



Autoriserede forhandlere:

JYLLAND:

Nykøbing Mors: Richard Mark
Hjørring: Fr. Amtsbiller
Aalborg: Chr. Toft
Holstebro: Carl Wilhelmssen
Randers: I/S. Sofus Nellemann
Grenaa: Motorlageret
Rønde: Rønde Motor Compagni
Århus Motorlager
Århus: Aarhus Motorservice
Herning: M. Michaelsen
Bording: E. O. Christensen
Vardø: J. Feldt

Esbjerg: Spliid Andersen
Holsted: K. Schultz & Søn
Kolding: C. A. Stæchmann & Søn

FYN:

Hovedforhandler for Fyn:
E. Bruun Larsen

SLÆLLAND:

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

Hellerup: B. Asnov
Sorø: Sigurd Jønsen
Slagelse: R. P. Olsen
Køge: Aage Nielsen
Næstved: Laurits Larsen

BORNHOLM:

Rønne: Kaj Eriksen

LOLLAND FALSTER:

Nakskov: O. Hansen
Maribo: Rasmussen & Jørgensen

Reservevedsdepoter med komplet lager:

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

Odense: E. Bruun Larsen
København: Erik Orth

Importør:

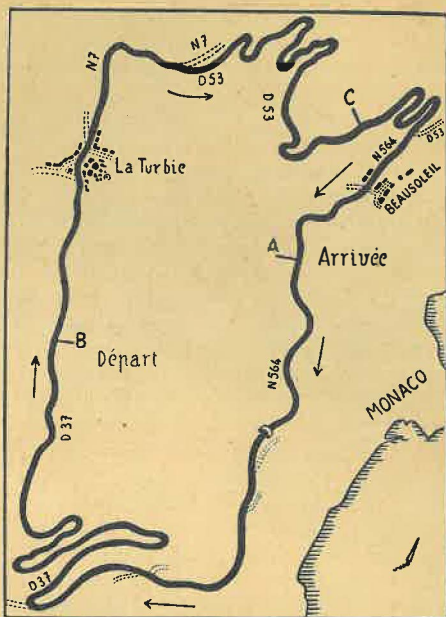
ERIK ORTH

KØBENHAVN V

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

giver strafpoint — det hjælper nemlig ikke, at man bagefter siger noget om, at »jeg troede og mente«. Et reglement er et reglement, og dermed basta.

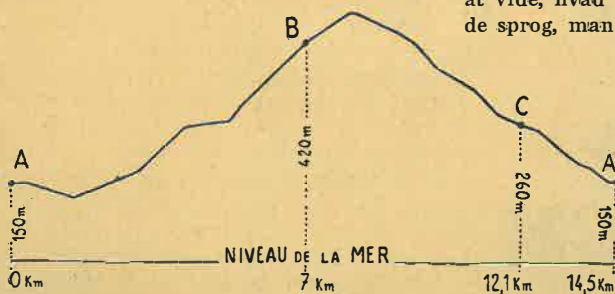
Hele løbet går ud på, at man fra startstedet kører ad en tvangsrute fra kontrol til kontrol med en given gennemsnitshastighed, nemlig 45 km/t for maskiner indtil 175 ccm, 50 km/t for maskiner over 175 ccm indtil 350 ccm samt sidevognsmaskiner, og 55 km/t for solomaskiner over 350 ccm. For at kunne gennemføre dette, må man have et ur og et kort, men da det gælder om at gøre så meget af arbejdet hjemme fra som muligt, skriver vi en køreliste. By for by skriver vi op, hele ruten igennem, og det er ikke blot de store byer, men alle byer, der er afsat på et godt automobilkort. I Belgien og Frankrig viser vejskiltene til den næste lille by og skal man således fra Dijon til Lyon, vil man sandsynligvis slet ikke finde et skilt med Lyon, men derimod et skilt med Chambertin eller Beaune. Man skriver sin køreliste som en togplan med afgang fra hver enkelt by, afstanden til næste by og ankomsttiden, idet man dog sætter afmærkning ved tidskontrollerne. Køretiden fra by til by udregnes på grundlag af afstanden og den foreskrevne gennemsnitshastighed. Der sker ikke noget ved at køre for hurtigt på de »private« etaper, man kan muligvis få brug for den opsparede tid senere, men da man ikke må komme for tidligt til den officielle tidskontrol, må man på sin køreliste afmærke de byer, i hvilke en sådan kontrol finder sted. Disse byer er naturligvis afmærket på kontrolkortet. Kørelisten kan man ikke gøre færdig, før man kender sin nøjagtige afgangstid fra startstedet, og den får man først opgivet aftenen før starten. Man må derfor skrive sin køreliste



Således ser udvælgelsesbanen ud i dette års Monaco-Rallye. Starten er ved B og målet ved A, medens C er en kontrolpost. Se ivotrigt teksten.

med angivelse af hvor mange minutter, der er mellem de forskellige byer, for så senere at skrive de rigtige klokkeslet ind. Man *kunne* nøjes med minutterne og et stopur, men medens man altid kan få at vide, hvad klokken er, hvis ens eget armbandsur er gået i stå, så vil man med rette blive betragtet for sindssyg, hvis man på mere eller mindre flydende fransk spørger en tilfældig politibetjent: »Undskyld, hr. betjent, De kan vel ikke sige mig hvor lang tid, der er gået, siden mit stopur gik i stå?»

Træningen til et rallye omfatter også lidt sprogkundskaber. Det er således godt at vide, hvad højre og venstre hedder på de sprog, man kommer i kontakt med.



På denne niveaukurve over banen kan man foruden højdeforskellen også aflæse afstanden mellem de tre kontrolposter.

Der skulle i og for sig ikke være store vanskeligheder med at køre pointfrit til Monaco, blot vejret vil arte sig vel, men det er naturligvis en trættende tur. Har man aldrig deltaget i et orienteringsløb, og er man ikke vant til langturskørsel i udlandet, kan man udmærket træne lidt i kontrolkørsel. Man udvælger da en rute på et kort — det skal helst være veje, man ikke kender i forvejen — og man vælger forskellige småbyer til »kontrolsteder«. Derefter skriver man en køreliste ud fra kilometerafstandene og den gennemsnitshastighed, som man skal gennemføre løbet med. Dette giver en udmærket fornemmelse af, hvilke hastigheder man skal holde på landevejen for at have en rimelig sikkerhedsmargin ved tidskontrollerne.

Der er en overvejende sandsynlighed for, at et stort antal ryttere ankommer til Monaco uden straffpunkt, og der er derfor indlagt en afsluttende udvælgelsesprøve, der køres efter samme reglement, som gælder for landevejsløb, men det må understreges, at det ikke drejer sig om et race, men om en vanskelig pålidelighedsprøve.

Denne prøve køres på en rundbane, der fører gennem bjergrigt terræn, og som det fremgår af skitsen, er der også et par enkelte sving. Banen er delt op i tre etaper ved bogstaverne A, B og C. Prøven går ud på, at banen skal gennemkøres med samme gennemsnitshastighed som den foreskrevne for hovedløbet, under hensyntagen til den klasse man kører i. Det vanskelige ligger imidlertid i, at gennemsnitshastigheden skal overholdes *inden for hver etape*. Enhver vil kunne indse, at det er ganske udelukket at gennemføre denne prøve efter speedometer aflæsningen, og

mindst eet stopur er påkrævet. Vi har den største tillid til hurtig hovedregning, blot ikke når den skal udføres under krævende kørsel. Vi må altså også have en køreplan for udvælgelsesløbet, idet vi omsætter den fastsatte gennemsnitshastighed over den kendte distance til sekunder i køretid. Starten foregår ved B og der er 5,1 km til C. Lad os nu sige, at vi skal gennemkøre banen med 50 km/t (hvilket svarer til 50.000 meter i 3600 sekunder), finder vi, at vi skal bevæge os med 13.888 meter pr. sekund, og vor køretid for de 5100 meter bliver således 367,2 sekunder eller 6 min. 7,2 sek. Da der kun regnes med hele sekunder bliver køretiden altså 6 min. 7 sek. for den pågældende etape. På lignende måde regnes køretiden for de andre etaper ud. Nu siger det sig selv, at det er umuligt at slå et stopur af, trykke det tilbage til 0 og starte det igen, medens man kører over linien. Det rigtige vil derfor være, at stopuret startes ved starten og får lov at gå løbet igennem, medens man nøje følger det og indretter sin hastighed således, at man ved hver tidsregistreringspost går over linien »på klokkeslet«. Det er umuligt at have alle disse tider i hovedet (der skal køres 3 omgange), og den bedste løsning er derfor, at fremstille en lille, men tydelig køreseddel, der kan klistres på tanken og beskyttes mod regn og fugt med gennemsigtigt plastic eller lignende. Den første runde er iøvrigt en prøvetur, der tillader en afvigelse fra idealtiden på $\pm 10\%$.

Vi skal altså have monteret et stopur på maskinen (man kan ikke passe kørsel og stopur på samme tid), men da et stopur ikke har allerbedst af at sidde på en motorcykel gennem Europa, vil det være bedst at montere en urkonsol inden afrejsen og beholde uret i lommen, således at man lige kan sætte det på plads inden man når Monaco. Når vi siger *inden* Monaco, er det fordi maskinerne umiddelbart efter ankomsten afleveres i en lukket maskinpark, og det er forbudt at foretage selv de mindste ændringer efter afleveringen. Det gælder altså om at have tanket op o.s.v. inden ankomsten.

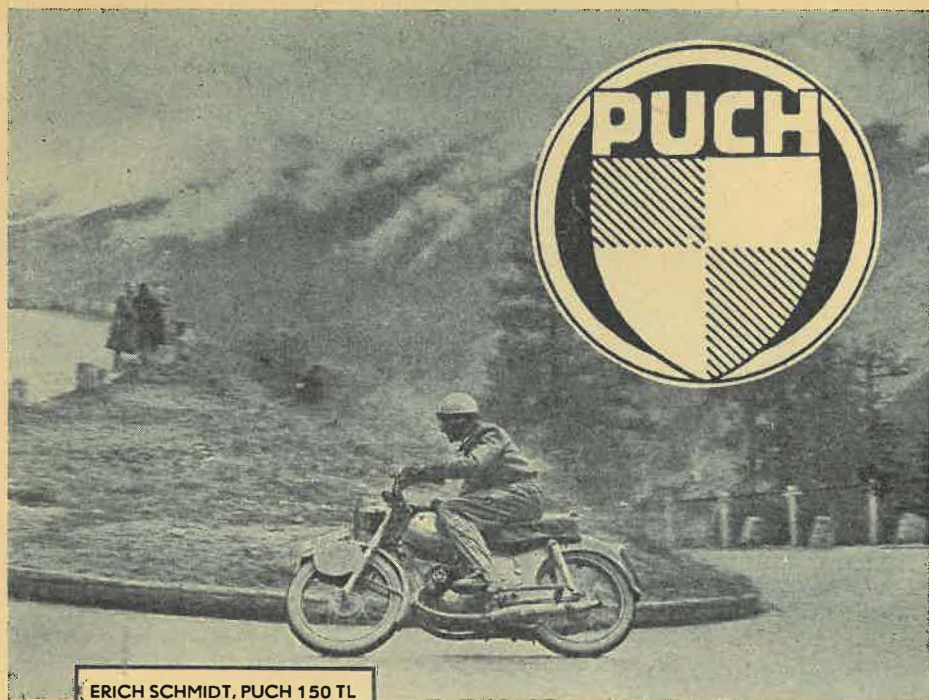
Aflæsningen af stopuret under kørslen er altså også et træningsobjekt og alt i alt er der nok at øve sig på, inden man skal starte i et rallye, for det er slet ikke nogen let opgave, men den er morsom.

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 Tagø 9926

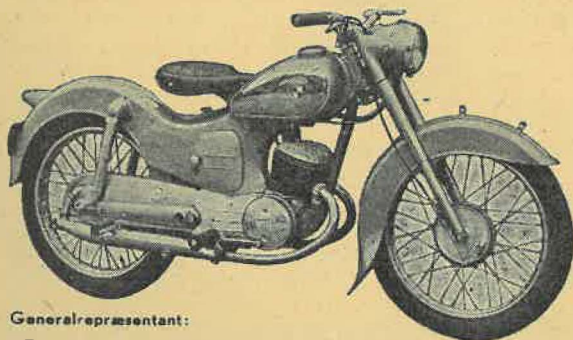


ERICH SCHMIDT, PUCH 150 TL
PÅ GROSSGLOCKNER VEJEN
(Internationalt seksdages trial 1952)

Ubegrænsede muligheder

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

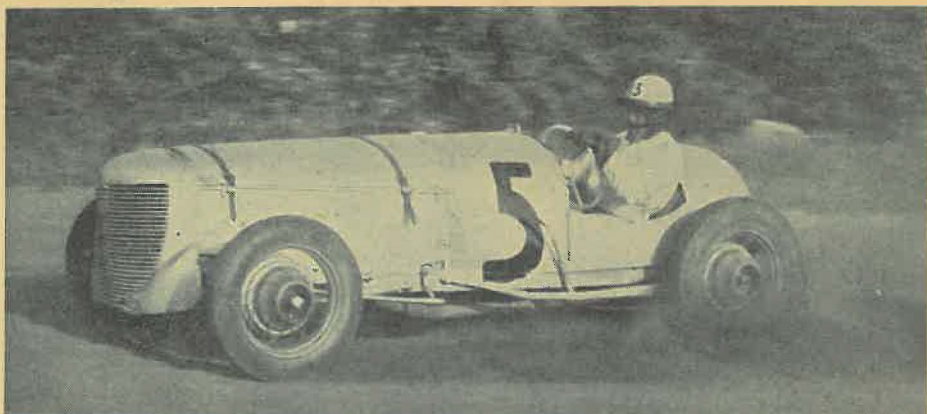
En **PUCH 150 TL** koster i dag kun kr. 2100,- excl. omsætning og kr. 2640,- inc.



Hvis De forlanger en større maskine, skal De prøve det tekniske mesterværk, Puch 250 TF, og foretrækker De en Scooter, vil De hurtigt opdage, at Puch Scooteren er uden konkurrence.

Generalrepræsentant:

O. E. ANDERSEN ØRESUNDSVEJ 126, KØBENHAVN S, TLF. SUNDBY 9201



Morian Hansen i sin Humber-special på vej til sejren i Danmarks mesterskaberne.

FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“

Hvor er det rart at kunne indlede rubriken med at omtale et større dansk arrangement. Uheld og skuffelser har længe plaget dansk automobilsport, men denne gang tilsmilede lykken *Automobil Sports Klubben*, som havde megen glæde, både sportslig og økonomisk, af *Danmarks mesterskaberne*, som afvikledes 2. pinsedag på Amager Travbane i overværelse af ca. 20.000 mennesker.

Det er lidt sent at opremse alle resultaterne nu — ingen dog glemt, fordi han ikke er nævnt — men SMJ gratulerer mestrene i de enkelte klasser til deres velfortjente sejre og ønsker de andre deltagere bedre held næste gang.

Klassen for vogne indtil 1.500 ccm vandtes ret overlegent af Vilh. Nellemann (M.G.) (88 km/t); i klassen indtil 2.000 ccm sejrede Jørgen Søgaard (Citroën, 94 km/t). Løbet i specialvognsklassen bragte dagens sportslige højdepunkt og dagens eneste uheld, som lykkeligvis fik en mindre alvorlig udgang, end det først så ud til.

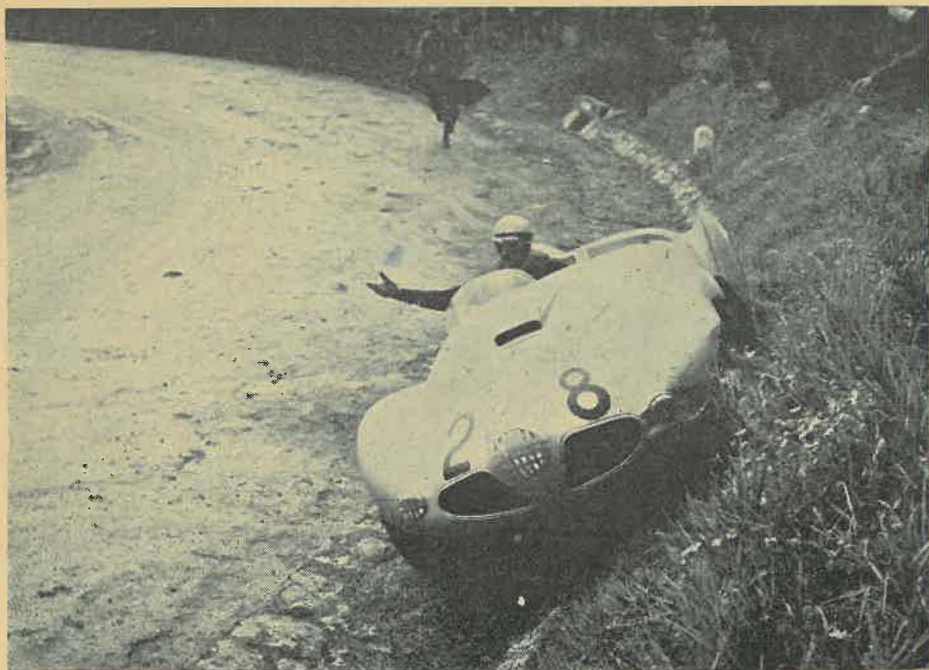
Godt en omgang før løbets afslutning mistede Arnold Jensen ved tribunelængsiden begyndelse herredømmet over sin svære sølvglinsende Ford V 8 Special, der havde sprængt en støddæmper. Den store vogn tørnede med fuld fart ind i halmballerne foran tilskuerne, og Arnold Jensen, som slyngedes ud, blev liggende bevidstløs. Til alt held slap han med en

hjernerystelse og nogle ansigtsskvæstelser, men vognen var slemt medtaget! Løbet, der i ulykkesøjeblikket førtes af Robert Nellemann, måtte afbrydes, til den iøvrigt effektive afspærring var bragt i orden. Ved omstarten lagde Morian Hansen sig resolut i spidsen og afviste med megen sikkerhed Nellemanns energiske angreb, så Morian kom først over mållinien med sin hæderkronede *Humber Special* og vandt foruden mesterskabet K.D.A.K.'s vandrepokal for anden gang. Morian og Nellemann har nu begge vundet pokalen to gange. Den skal hjemføres tre gange for at blive ejendom, så hvis de to konkurrenter mødes til næste års mesterskab, bliver det et bråvallaslag.

1.100 ccm-klassen blev vundet overlegent af Ernesto Campeotto, som i en rolig, smuk stil kørte sin velbyggede *Fiat Special* i mål med 88 km/t. Den store standardklasse — over 2.000 ccm — gik til Boberg Hansen, *Chevrolet Special*, med 90 km/t, og i F/III-klassen vandt Robert Nellemann med et meget stort forspring i sin »Silver Bird«. Hastigheden var 104,5 km/t, dagens højeste.

Som afslutning kørtes et hold-stafetløb og et »australsk handicap«, begge fornøjelige showløb med mange vogne på banen og mange overhalinge.

Arrangementet klappede smukt, men var måske en anelse for omfattende, og



Den italienske kører Musitelli er kommet udenfor vejen med sin Ferrari i Targa Florio. Til alt held skete der ikke noget alvorligt, men af billedet fremgår det, at vognens venstre forskærm er blevet krøllet en del. Bemærk tyvrigt bremsesporene i vejen.

hvis jeg må hviske ASK et råd i øret, er det: prøv med lidt færre og lidt længere løb — fire omgange går så hurtigt, at mange ikke opfatter noget, før løbet er forbi. En lille fugl har sunget om, at der vil fremkomme et forslag til noget helt nyt — og kan det lade sig gennemføre, biver det vist alt andet end kedeligt at se på og deltage i.

ITALIEN

Gran Premio di Napoli, som kørtes på den vanlige, men svære Posillipo-bane igen i år, vandtes af »Nino« Farina (Ferrari) med 111,5 km/t for 246 km. Fangio (Maserati) fulgte mindre end 20 sekunder efter. Også på tredjepladsen kom nok en Maserati, kørt af Gonzáles, og Villoreti blev nummer fire med en Ferrari.

Det klassiske løb om *Targa Florio* prægedes i år af den yngre køregeneration, idet favoritterne een for een udgik — uden at der dog skete alvorlige uheld. Den meget lovende Umberto Maglioli kørte med en veterans sikkerhed en af de nye 3-liters Lancia'er og vandt med et par minutters forspring foran to nye 2-liters Maserati-

sportsmodeller. Vinderens hastighed var lidt over 80 km/t, hvilket er meget, meget hurtigt på den berygtede vejbane i Siciliens bjerge.

ENGLAND OG SKOTLAND

Daily Express-løbene på Silverstone-løbnydeligt af stabelen. Mike Hawthorn sejrede i F II-klassen (Ferrari, 148,4 km/t), Parker i F III-klassen (Kieft), Moss i standardklassen (Jaguar), og i sportsvognsklassen påny Hawthorn med 4,1 liters Ferrari.

En uge senere kørtes *Ulster Trophy* på Dundrod-banen i Irland, og her sejrede Hawthorn igen med sin trofaste 2-liters Ferrari.

Crystal-Palace-banen i London er atter blevet åbnet og havde premiere i sin nye skikkelse 2. pinsedag. Den er blevet væsentligt hurtigere, og dagens FII-løb vandtes af Tony Rolt (Connaught) (113,9 km/t).

Det skotske seks dages trial, der køres over skovveje, bjergstier (der nærmest er at betragte som en uordentlig samling sten), og stejle biveje i Skotlands vest-



Frankrigs moto-cross Grand Prix, der blev kørt i Lyon, blev vundet af belgieren Mingels. Billedet viser Mingels i spidsen for rytterne umiddelbart efter starten til tredje heets.

lige højland, er uden tvivl det vanskeligste og mest anstrengende trial i England. Det er derfor alle ekspertkøreres største mål, at klare sig godt i det skotske seks dages trial — at vinde løbet, er der kun få der drømmer om. I år regnede det med straffpoints lige fra starten, og efter den første dag havde kun tre ryttere, nemlig B. H. M. Viney og Gordon Jackson, AJS, samt J. W. Smith, BSA, gennemført pointfri. Den følgende dag førte Viney med en sikker margin, og ved glimrende kørsel lykkedes det ham at holde stillingen løbet ud, således at han for fjerde gang efter krigen kunne afslutte som sejrherre. Gordon Jackson blev nummer to, og AJS holdet vandt iøvrigt mærkekonkurrencen. Resultatet blev: Nummer et B. H. M. Viney, 347 ccm AJS, 35 straffpoints, nummer to G. L. Jackson, 347 ccm AJS, 48 straffpoints, nummer tre J. B. Brittan, 349 ccm Royal Enfield, 40 straffpoints, nummer fire G. J. Draper, 499 ccm BSA, 44 straffpoints.

U. S. A.

Billy Vikovich vandt 500 miles-løbet på Indianapolis-banen med 207.1 km/t. Han

kørte en *Kurtis-Kraft* med en 4-cylindret *Offenhauser* motor.

BELGIEN

Ikke mindre end 70.000 tilskuere overværede den store konkurrence for standardvogne på den berømmelige bane ved Spa. Resultatet, som udregnes efter en indviklet formel, der tager hensyn til hastighed og forbrug, blev en sejr for *Welter* med en *Dyna-Panhard*.

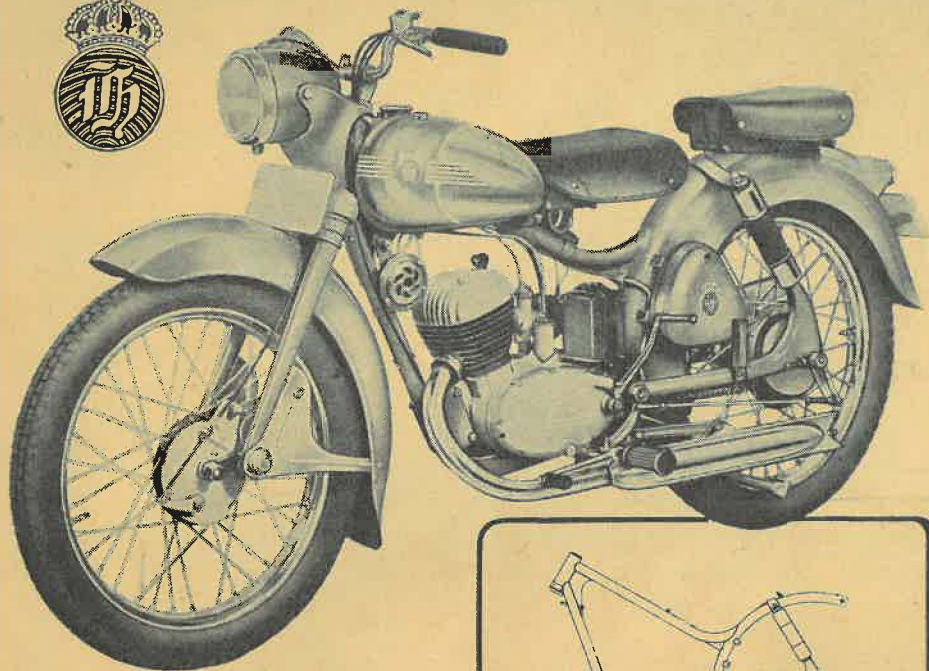
Chimay Grand Prix blev vundet af franskmænden *Maurice Trintignant* (*Gordini*) med 151 km/t for en distance af 217,4 km.

TYSKLAND

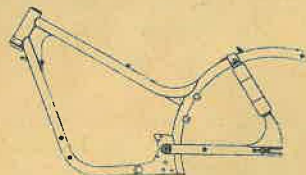
Motorcyklesæsonens tekniske premiere plejer at finde sted på banen med Mettet i Belgien, men i år blev det i højere grad Hockenheim, der kom i søgelyset, fordi italienerne mødte talstærkt og med overraskelser til dette løb. I en artikel i dette nummer er de nye BMW og NSU racere udførligt omtalt, og det var i virkeligheden kun de sidste italienske nyheder man manglede for at kunne give en komplet oversigt over grand prix maskinerne til denne sæson.

Guzzi stillede som ventet med den nye fire-cylindrede, vandkølede racer, der har direkte benzinindsprøjtning eller mekanisk karburering — det er lidt vanskeligt at katalogisere dette nykonstruerede brændstofs-system. Denne model lader sig selvfølgelig i højere grad end de luftkølede maskiner indkapsle således, at luftmodstanden bliver betydelig nedsat. Til denne model har italienerne fremstillet en selvstændig benzintank og udformet et strømliniet skjold, som er anbragt foran og under tanken. Dette skjold danner tillige forskærmen, men med hensyn til den bageste del af maskinen har man indskrænket sig til at fremstille en profileret bagskærm i plexiglas. Vi skal lige erindre om, at den fire-cylindrede motor har de fire cylindre anbragt i række på langs i stellet, i modsætning til Gilera og MV, der har motoren anbragt på tværs af stallets længderetning. Der benyttes derfor også kardanaksel, og såvel for- som baghjul er ophængt i svinggafler. Det mest interessante ved denne maskine er i og for sig brændstofs-systemet, hvis stabilitet har været stærkt betvivlet.

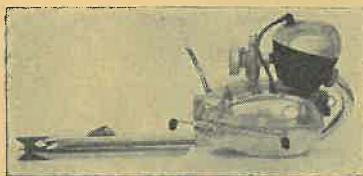
BOMSTÆRK og helt igennem ØKONOMISK



Husqvarna har med sin 1953 model på 175 ccm (model 281) skabt en revolutionerende konstruktion. Motoren yder 7,5 hk og kraften overføres ved hjælp af tandhjul til gearkassen, der har tre udvekslingsforhold og fodskifte med pedal af T.T.-typen. Begge hjul er affjedret efter svinggaffel-princippet og den nye stelkonstruktion er sensationel stærk. Model »281« er lettere at styre end noget andet tohjulet køretøj og ved fuld fart »ligger« den stabilt som en racer. Den kører 40 km pr. liter ved 60 km/t. Kvaliteten er verdenskendt, for på tanken står



Det velkonstruerede stel er af uhyre styrke, og baghjulsaffjedringen er uden sammenligning.



Det smukke, strømliniede motoraggregat repræsenterer den højeste udvikling indenfor to-takt motorerne.

Husqvarna

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt: VILH. NELLEMANN A/S . Motorafdelingen . Aarhus . Telefon 3 41 00

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



Werner Haas, NSU, skarpt forfulgt af Lorenzetti, Guzzi, i 250 ccm klassen på Hockenheim.

Både i sportslige og tekniske kredse har man været skeptisk indstillet overfor den fire-cylindrede Guzzi, fordi brændstofsyste­met synes såre kompliceret, men på Hockenheim viste maskinen imidlertid en kolossal stabilitet, og motoren gik som et urværk efter at mekanikerne under den indledende træning havde justeret maski­nerne. Til gengæld havde de forskellige karburatormaskiner, på grund af tempe­ratursvingninger og andre ændringer i vejrliget, de største vanskeligheder med karbureringen. Guzzi's ryttere, deriblandt Fergus Anderson, siger selv om denne ma­skine, at tophastigheden ligger nærmere 240 end 220 km/t, og Les Graham (MV) har tydeligt udtalt, at der ikke er tvivl om, at den fire-cylindrede Guzzi er den hurtigste 500 ccm maskine for øjeblikket. Hvis hastigheden virkelig ligger omkring 240 km/t, må ingeniør Giannini's vædskelølede motor udvikle mindst 65 hk. Det var iøvrigt meget interessant at konstatere, at den fire-cylindrede Guzzi og den nye BMW fulgtes nøjagtig side om side op gen­nem gearerne, men når det femte gear (som BMW ikke har) skiftedes ind på

Guzzi'en, blev der en overbevisende hastig­hedsdifferen­ce til italienerens fordel.

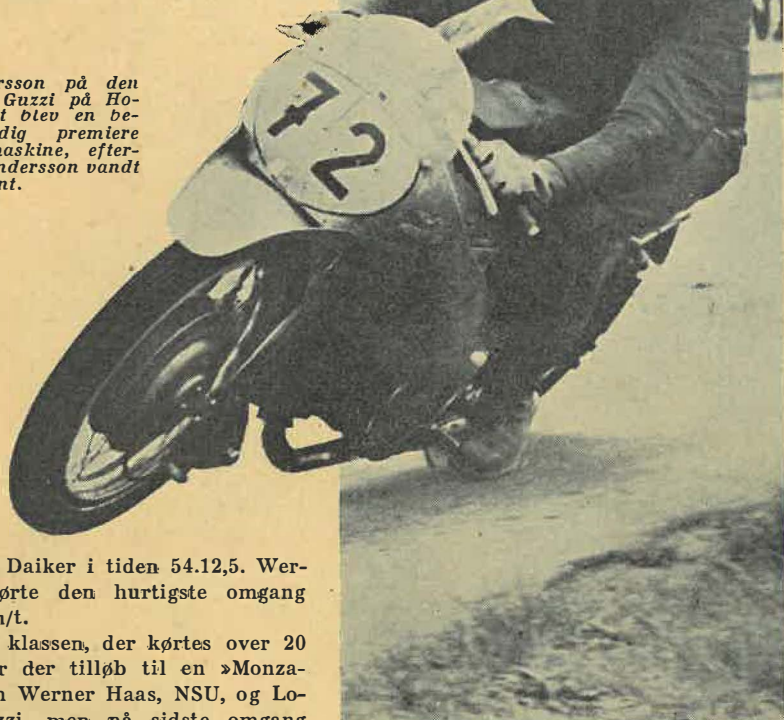
MV-Agusta har bebudet en ny fabriks-racer til 1953 sæsonen, men det var den fire-cylindrede 1952 model, Graham kørte på Hockenheim. Den fire-cylindrede Guzzi opnåede på en runde at køre med en gen­snitshastighed på 179 km/t, medens MV ret forbløffende kørte en træningsom­gang med 178 km/t.

I 350 ccm klassen var der en sensationel nyhed, idet Guzzi stillede med en 320 ccm, en-cylindret maskine med en enkelt over­liggende knastaksel. Ved nærmere efter­syn viste det sig, at denne maskine er ba­seret på den samme konstruktion som den 250 ccm model, Guzzi sendte på banerne sidste år, det er blot boring og slaglængde, der er ændret således, at slagvolumenet på dette års nyhed er 320 ccm. Det er gan­ske morsomt at se, at italienerne, der elsker at improvisere over en grundkon­struktion, i år kan fejre 25 års jubilæum med den vandretliggende en-cylindrede motor med overliggende knastaksel. Ud fra resultaterne i Hockenheim er det gan­ske afgjort, at Guzzi vil få et stort ord at

sige i 350 ccm klassen i denne sæson. Også i 125 ccm klassen var der nyheder at notere. MV's lille racer med to overliggende knastaksler er nu blevet monteret med Earles forhjulsophængning, d.v.s. den samme svinggaffelkonstruktion som man benytter på den firecylindrede 500 ccm model (og nu også på BMW). Til den samme maskine har man fremstillet en helt ny letmetalramme, og at denne maskine vil sige et alvorligt ord i 125 ccm klassen, er hævet over enhver tvivl.

I 125 ccm klassen blev der kørt 15 omgange (115,8 km), og Werner Haas, NSU, vandt i tiden 50.35,2, hvilket svarer til 137,5 km/t. W. Brand blev nummer to på en anden NSU i tiden 51.25,1, og på tredjepladsen kom ligeledes en NSU »Renn Fox«.

Fergus Andersson på den nye 350 ccm Guzzi på Hohenheim. Det blev en bemærkelsesværdig premiere for denne maskine, eftersom Fergus Andersson vandt løbet overlegent.

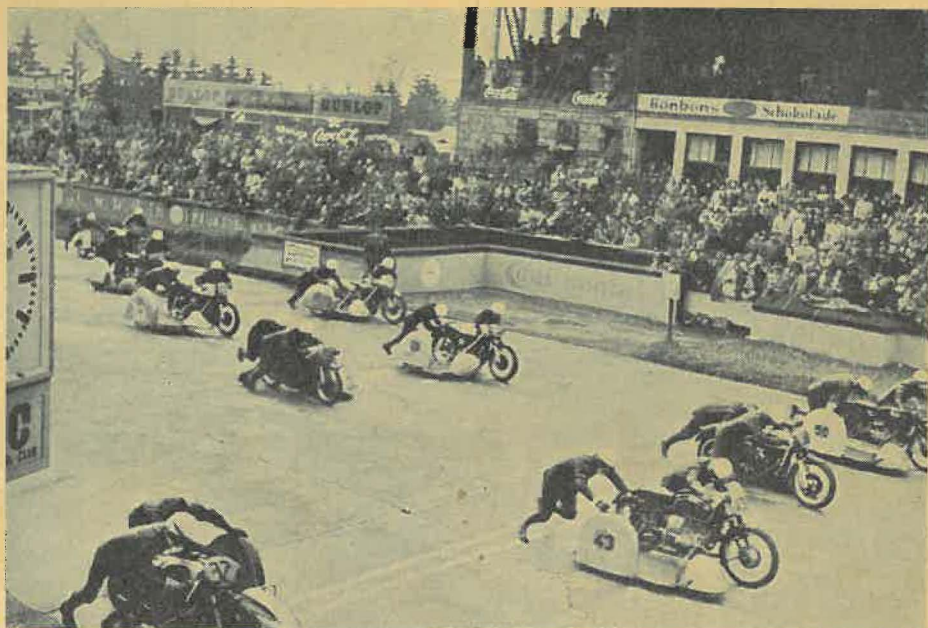


kørt af Otto Daiker i tiden 54.12,5. Werner Haas kørte den hurtigste omgang med 142,1 km/t.

I 250 ccm klassen, der kørtes over 20 omgange, var der tilløb til en »Monzaduel« mellem Werner Haas, NSU, og Lorenzetti, Guzzi, men på sidste omgang erobrede tyskeren et forspring på ca. 30 meter, og resultatet blev derefter: 1) Werner Haas, NSU, 57.33,3, 2) E. Lorenzetti, Guzzi, 57.34,7, 3) W. Reichert, NSU, 59.39,6. I 350 ccm klassen, der ligeledes kørtes over 20 omgange, blev det en klar sejr for englænderen Fergus Anderson, Guzzi, i tiden 56.37,6, svarende til 163,7 km/t, og nummer to blev Wünsche på den

tre-cylindrede DKW i tiden 57.50,9, foran H. P. Müller, Horex, 58.01,7.

I 500 ccm klassen vandt Lorenzetti klart på den fire-cylindrede Guzzi i tiden 53.22,8 (20 omgange), hvilket svarer til 173,6 km/t. Nummer to blev G. Meier, BMW, 54.02,0, og tredjepladsen blev besat af det sidst tilkomne medlem på BMW's fabriks-hold, G. Mette, der kørte i tiden 54.02,8.



En drabelig sidevognsdyst er blevet kørt på Nürburg Ring, hvor navnlig BMW og Norton havde et større opgør. Løbet blev vundet af Noll på BMW, foran Cyril Smith Norton.

For en ordens skyld skal vi bemærke, at også fjerdepladsen blev besat af BMW, kørt af H. Baltisberger i tiden 54.06,5. Sidevognsløbet for maskiner indtil 500 ccm kørtes over 13 omgange på hvilke man overværede en heftig kamp mellem Oliver, Norton, og Kraus, BMW; resultatet blev en engelsk sejr, idet Eric Oliver gik først over målstregen, men på papiret var der dødt løb, idet begge kørere gennemførte i tiden 41.27,5, hvilket svarer til 145,4 km/t. Det må vel kaldes jævnbyrdig kamp efter 100 km's kørsel. På tredjepladsen kom Noll, BMW, i tiden 42.17,4, foran Smith, Norton. BMW's sidevognsmaskiner havde direkte benzinindsprøjtning, medens Oliver's og Smith's Norton-modeller var de »gode gamle«.

På den hurtige Hockenheimbane fore-

kom i et nyligt F III-løb på 100,4 km det sjældne resultat »dødt løb«, idet A. W. Lang og Otto Kolan, der begge kørte Cooper-vognen, gennemførte i nøjagtigt samme tid: 42 min. 45,21 sek., d. v. s. 140,9 km/t.

Manfred von Brausitsch, den tidligere så berømte Mercedes-kører, er blevet arresteret i Vesttyskland for landsforræderisk virksomhed. Sørgelige nyheder!

FRANKRIG

F II-løbet i Bordeaux var en ny demonstration af Ferrari-fabriksholdets knusende overlegenhed og vandtes af Alberto Ascari med 100,2 km/t for 302,6 km.

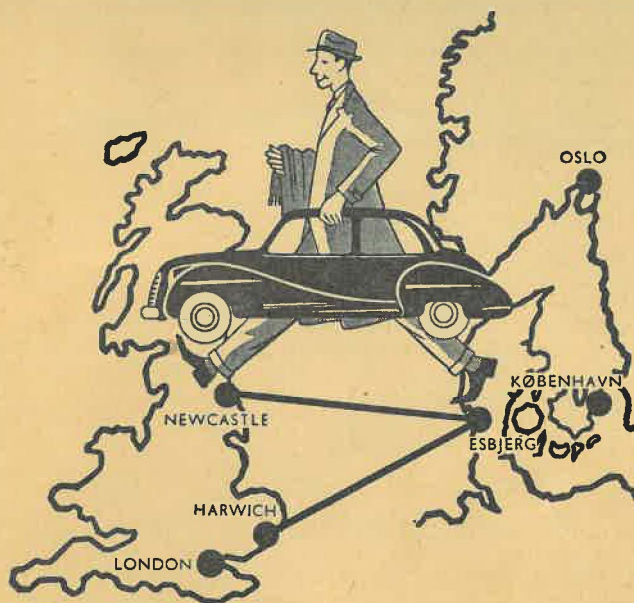
Albi-løbet vandtes ligeledes af en Ferrari, kørt af Louis Rosier (169,8 km/t), og Gonzáles bragte en B.R.M. ind på andenpladsen. Fangio satte ny omgangsrekord med en B.R.M. i 185,9 km/t!

Fra Frankrig kom iøvrigt ved redaktionens slutning den triste nyhed, at Kaj Hansen er kommet til skade med sin F III-vogn i Orléans. Det forlyder, at følgerne af ulykken lykkeligtvis ikke er livsfarlige, men dog alvorlige nok. S.M.J. sender den sympatiske kører alle de bedste ønsker om en snarlig og fuldstændig helbredelse.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

TAG BILEN MED til STORBRIANNIEN



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

SOMMERFARTPLAN:

ESBJERG-HARWICH

Fra Esbjerg: Mandag, Tirsdag, Onsdag, Fredag, Lørdag Kl. 17,30
Fra Harwich: Mandag, Fredag Kl. 12,30 og Tirsdag, Torsdag, Lørdag Kl. 17,30

ESBJERG-NEWCASTLE

Fra Esbjerg: Søndag og Torsdag Kl. 17,45
Fra Newcastle: Tirsdag og Lørdag Kl. 12,00

Reservation af Plads til Automobiler og alle Oplysninger hos Rejsebureauerne og

D. F. D. S. Rejsebureau

»Axelborg« vis-a-vis Tivoli København V. Tlf. C. 4341 - Tilgr.adr. Forrejse

D. F. D. S.
DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB A/S

teknisk **BREVKASSE**

En af mine bekendte har en Husqvarna 120 ccm model 27, som har den kedelige egenskab, at gearkasseolien siver ud, der hvor gear»stangen« går ind i gearkassen. Når motoren er kold, siver næsten ingen olie ud, men er den varm, siver olien ustandseligt fra »stangen«. Der er det foreskrevne kvantum olie i gearkassen, og det passer også nøjagtigt med niveau-skruen. Er motoren varm, og man fjerner niveauskruen, sprøjter olien imidlertid ud i en stråle; det kunne tyde på overtryk i gearkassen; men hvor skulle det overtryk komme fra?

Jeg har spekuleret på, om gearkassen måske havde en skrue med en ventil, der var blevet tæt, men en sådan skrue findes ikke og skulle heller ikke være nødvendig.

Måske er sammerringen mellem motoren og koblingenshistorien utæt, så at kompressionen i krømtaphuset kunne presse olien frem, men dertil er at sige, at motoren går upåklageligt, og at olien også kommer frem, når motoren er standset.

Vi ville være meget taknemmelige, hvis De ville forklare, hvorfor olien siver ud, og hvordan fejlen kan afhjælpes.

B. H., Aabenraa.

Fejlen ved den omtalte Husqvarna 27 skyldes først og fremmest en utæt pakning ved den lodrette skifteaksel, der er monteret i en bøsning i gearkassen. Når olien sprøjter ud ved fjernelse af niveauproppen, skyldes dette, at der er lidt for meget olie på, idet påfyldningen — som for alle andre gearkassen med niveauprop — skal foretages på følgende måde: Olien hældes på, indtil den begynder at strømme ud af niveauproppens hul, hvorefter proppen sættes på plads. Maskinen skal derefter have lov til at stå i ro i 5—10 mi-

nutter, således at olien, der hænger på tandhjul, aksler o. s. v., kan få lov til at dryppe ned i gearhuset. Proppen fjernes derefter atter, og en rigelig strøm vil i reglen trænge ud gennem niveauproppens hul. Umiddelbart inden strømmen når hullets underkant — d. v. s. inden strømmen standser — sættes proppen på plads, og den rigtige oliemængde er sikret. Der vil altid komme et overtryk i en arbejdende gearkasse, eftersom olien opvarmes ved oppiskningen, og da en del af olien piskes til skum, vil oliestanden også stige. Er sagen klar?

Som abonnent på SMJ tillader jeg mig herved at komme med et spørgsmål, som jeg mener, der er flere, som er interesseret i at få at vide.

Jeg har bemærket, at der på min lastvogns højre forhjul er slidt bølger i dækket, og det samme er sket på min NSU motorcykle med sidevogn på fordækket. Jeg har talt med flere om dette, nogle mener, det skyldes dårlige dæk, andre, at det er når man bruger forhjulsbremsen hyppigt. På lastvognen mener jeg, det skyldes slid på styretappen således, at der opstår shimmy på det pågældende hjul. Kan SMJ forklare mig årsagen?

P. S. Jeg bruger kun meget sjældent forhjulsbremsen og kun til bløde opbremsninger på min motorcykle.

S. P. S., Hvidovre.

Hvis forgaflen på en motorcykle kan fjedre den mindste smule bagud, vil dækket blive slidt på den nævnte måde. Da alle teleskopgafter efter kort tids drift bliver slidt så meget, at der bliver mærkbart slør i maskinens længderetning, forekommer fænomenet på næsten alle teleskopmonterede forhjul, og i mest udpræget grad hvis forhjulsbremsen benyttes ofte.

På lastvognen må fejlen skyldes slid i

styretøjet. Der kan være stort slid på styreboltene, slør i et forhjulsleje eller slør i forbindelsen til det andet hjul. Forkert spidsning og hældning vil næsten altid vise sig ved jævnt, men meget hurtigt slid, eventuelt kun på den ene side af slidbanen.

Kære brevkasse!

Kan De ikke sige mig, om en kvinde kan blive banekører på motorcykle? Findes der nogen herhjemme, og hvilke krav stilles der? Kan De oplyse mig om, hvor jeg kan få en svensk motorkørers adresse? Findes der kvindelige mekanikere herhjemme, i Norge eller i Sverige? Triumph.

Ifølge reglementet er der intet i vejen for, at en kvinde kan blive banerytter, naturligvis forudsat at hun kan opfylde de almindelige betingelser, d. v. s. at hun skal være i besiddelse af kørekort, og hun skal kunne bestå en baneprov, der berettiger hende til licens. DMU vil sikkert kunne hjælpe Dem med adressen.

Vi ved med bestemthed, at der i Sverige er i hvert fald een kvindelig mekaniker.

Da jeg agter at køre en tur til udlandet (det sydlige) på min motorcykel med varesidevogn, vil jeg hermed gerne spørge, om det kan lade sig gøre med gule nummerplader eller der skal betales halv omsætningsafgift, den er endnu ikke indregistreret.

Kunne det lade sig gøre, hvis man for eksempel havde en ordre med på en eller anden artikel. Reservedele el. lign.

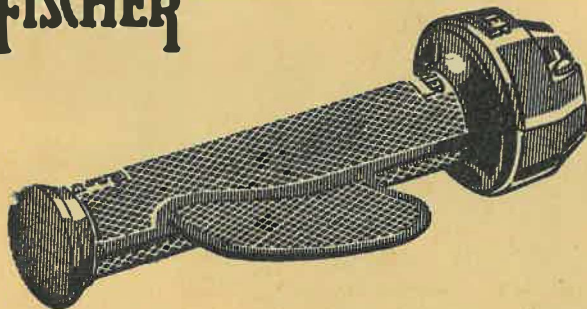
Er visum nødvendig til Tyskland og Østrig pr. 1. juli, eventuelt andre lande i Mellemeuropa.

F. N., Elsfholm.

Der er ikke noget i vejen for, at De kan køre til det sydlige udland med en varesidevogn forsynet med gule nummerplader. De må blot ikke medbringe andet end Deres personlige bagage og sålænge maskinen, er på dansk område, må den ikke medføre passagerer. Visum er indtil 1. juli nødvendig til Tyskland, men der foreligger endnu ikke officiel meddelelse om ophævelse af visumtvangen pr. 1. juli, så for en sikkerheds skyld bør De få visum. Iøvrigt skal der visum til Østrig, Spanien og Portugal.

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

FISCHER



Koblingshåndtag

SIKKERT - HURTIGT - BEKVEMT

sås hos de førende forhandlere

De bedes venligst oplyse mig, hvordan man »tuner« en Disella motor, hvis det da er muligt.

Når motoren får fuld gas er det ligesom den holder igen, og jeg har prøvet mig frem ved at sætte en større dyse (nr. 70) i, samt hæve svømmestanden indtil 5 mm, hvilket hjalp meget, men dog ikke fuldt tilfredsstillende, da den stadig holder lidt igen. Da jeg mener, at karbureringen samt tændingen er i orden, bedes De oplyse mig om fejlen muligvis kan ligge i skyllekanalerne.

Idet jeg på forhånd takker for Deres svar, tegner jeg mig med hilsen
J. N., Aalborg

Rent umiddelbart forekommer det os at være en lidt syg tanke, når De vil tune en knallertmotor, eftersom forøget hastighed samtidig vil stille større krav til køre- og bremseegenskaber, men der må vel ligge en fornuftig begrundelse bag projektet.

Når motoren trods den store dyse holder tilbage ved fuld åbning af spjældet, skyldes det sikkert, at portenes placering giver mulighed for at opnå et ganske bestemt omdrejningstal, nøjagtigt ligesom knastindstillingen på en fire-takt motor. Man må også tage i betragtning, at det højere omdrejningstal kræver større fortænding, og kan man ikke opnå et rimeligt forhold mellem omdrejningstal og fortænding, vil tændingsindstillingen virke som en slags regulator. Endelig er der den mulighed, at den sidste del af gashåndtagets bevægelse er dødgang, d.v.s.

at en yderligere åbning af gasspjældet ikke giver større gennemstrømningsmulighed.

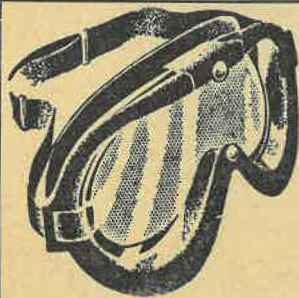
Kan De give mig nogle gode råd med hensyn til min Rudge 1936 Special 5 HK med sidevogn, den er topventilet. Så snart jeg har kørt 2—3 kilometer, er motoren så varm, at jeg ikke kan være i nærheden af den, og når jeg kører med en fart af 40—50, går den meget godt, men gi'r jeg lidt mere gas, sætter den ud og trækker ikke jævnt mere. Så satte jeg en ny strålespids i nr. 140, før var der 180, men nu vil den ikke mere gå tomgang og varmer stadig lige meget. Spjældet er 6/3 og nålen står i tredje hak fra oven. Jeg bruger AC-tændrør. Motoren er ikke slidt, jeg har lige sat nye stempelringe i. Den ryger også en del ud af udstødningen og smider ligesom lidt vådt oliestøv ud, men det er vel for megen olie, som er skyld deri? Hvor stor skal ventilafstanden være?

Jeg vil gerne køre motorløb, hvor kan jeg henvende mig angående det?

På forhånd tak.

G. S., København S.

Det er muligt, at overhedningen af motoren skyldes forkert karburering. For det første sidder der et forkert spjæld i karburatoren, det skal nemlig være 6/4, dernæst skal strålespidsen være 150 og nålen skal anbringes i andet hak fra oven. Der er imidlertid også mulighed for, at De kører på for lav tænding. Kontaktpunkterne skal netop åbne, når stemplet er 12—14



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude

kr. 9.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

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

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

mm fra top, når tændingshåndtaget er indstillet på højeste tænding. Hvis motoren stadig virker for varm, efter at såvel tænding som karburator er blevet korrekt justeret, må dette skyldes, at ventilsæderne er blevet fræset for langt ned i topstykke. For Rudge-modellerne er det normalt, at der kommer i hvert tilfælde nogen olie ud af udblæsningsrøret; spørgsmålet er blot, hvor meget det er i dette tilfælde. Hvis motoren er tæt overalt, det vil sige, både ved stempelringe og ved ventilerne,

kan der være mulighed for, at returpumpen ikke er så effektiv, som man kunne ønske. Samler der sig for store oliemængder i krumtaphuset, vil det være vanskeligt for stempelringene at holde olien tilbage fra forbrændingskammeret. Spillerummet ved ventilerne skal være 0 for indsugningen og 0.004" for udblæsningen, indstillet ved kold motor. Hvis De vil køre motorløb, må De henvende Dem til en motorklub, der er tilsluttet Danmarks Motor Union.

FRA MÅNEDENS MOTORLØB

Af »Mix«

Den forløbne måned har vist en bemærkelsesværdig fremgang indenfor den danske motorsport, ikke fordi vi har opnået betydningsfulde sejre over udenlandske ryttere, bortset fra det hollandske hold, der ret regelmæssigt har stillet til klø, men snarere fordi arrangementerne går hurtigt og godt fra hånden, rytterne er blevet mere jævnbrydige, og de danske kørere er ved at få det rigtige tag på motocross. Alt i alt har dette medført, at publikum viser fornyet interesse for motorsporten.

Den 14. maj var der 10.000 tilskuere til premiere på Hem Odde. Som sædvanlig var der meget stor interesse for sidevognsløbene, der var hård konkurrence i denne klasse, og der var iøvrigt jævnbrydighed at spore gennem hele programmet. I Specialklassen vandt Aage Andersen foran Aksel Møller, Aarhus, og Arne Svendsen besatte førsteplassen i 500 ccm standard solo. Harry Pedersen, Aarhus, vandt sidevognsklassen foran Hans Nielsen, Haderslev, medens veteranen, Kresten Krestensen, Aarhus, måtte nøjes med tredjepladsen. Junior standard blev vundet af Carsten Christensen, Randers, med Gunnar William, Aarhus, på andenpladsen. Et special-handicap blev vundet af Jørgen Stabirk, København, og her blev Peter Andersen, Herning, nr. 2.

Henrik Pedersen, Randers, vandt sidevognshandicap foran Hans Nielsen, og også her blev Kresten Krestensen nr. 3. Arne Svendsen vandt et pokalløb.

Den 14. maj afholdt Hjørring Motor

Sport bakk løb i Hjørring Bjerge. Der var ialt 27 ryttere fordelt i 5 klasser og ca. 3000 tilskuere overværede løbene. Den 200 meter lange bane endte i et stykke med en stigning på ca. 35 grader, og da der umiddelbart inden den kraftige stigning var et sving, blev det vanskeligt for rytterne at holde tilstrækkelig fart på maskinerne. Dagens bedste tider blev: Senior solo indtil 750 ccm: Bent Rasmussen, Matchless, 15 sek. Junior indtil 750 ccm: Poul Winther, Triumph, 16,9 sek. Senior indtil 350 ccm: Gunner Thomsen, AJS, 15,9 sek. Letvægt indtil 175 ccm: Frederik Amtsbiller, CZ, 17,3. Sidstnævnte resultat opnåedes, efter at Amtsbiller og Henry Wosney, Puch, stod lige med 17,5 sek. Wosney kom derefter ned på 17,4 sek., men Amtsbiller fik altså presset sin tid med 2/10 sek. Det var morsomt at sammen-

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

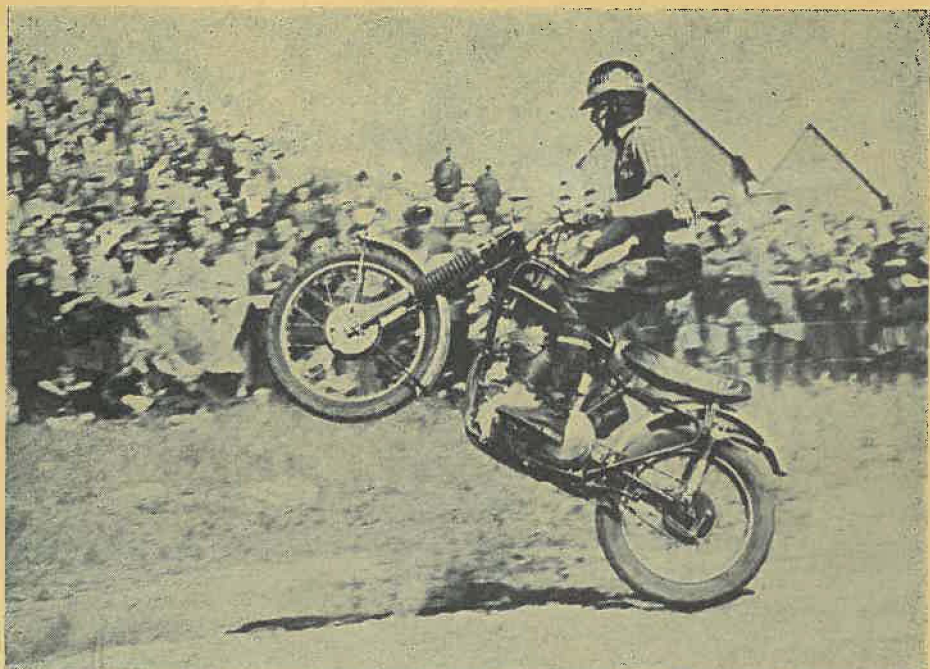
**TID
PENGE
PORTO
TELEFON**

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

Alt på et sted til motorcykler

**Motor-
lageret**

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



Der bliver stillet hårde krav til maskinerne i Vinderød. Rytteren er anonym på grund af manglende nummer.

ligne letvægtsklassens tider med tiderne i f. eks. senior solo. Willy Baach, Triumph, vandt sidevognsklassen i 20 sek.

Der bliver nu igen kørt om en gylden hjælm, idet A/S Magneto, København, har udsat en sådan pompøs præmie på Amager Speed-way. Kiehn Berthelsen fik overrakt dette trofæ for første gang af skuespillerinden Lilly Broberg under løbene d. 14. maj. Dagen var iøvrigt viet en svensk dansk holdmatch mellem de svenske Vargerna og Amagerholdet, og det blev en velfortjent sejr til svenskerne med 45 points mod 39. Det var iøvrigt en jævnbyrdig kamp og resultatet ville endda have været lidt bedre for danskerne, hvis Leif Bech ikke havde knækket kæden, netop som han førte feltet i det 10. heat. I kampen om den gyldne hjælm fik Kiehn Bertelsen størst konkurrence af Leif Bech, og meget kunne tyde på, at det bliver disse to ryttere, der i jævnbyrdig konkurrence bliver de store navne for dansk speed-way sport for fremtiden. Dagens bedste tid blev kørt af Gunnar Helquist i tiden 70,0, medens Kiehn Berthelsen fik noteret 70,4. Leif Bech vandt iøvrigt expertmatch A foran Kiehn Berthelsen, og expertmatch B

blev vundet af Svend Olaf Kalén foran Oluf Elsberg. Thorkild Thy vandt sidevognsløbet med 6 point på sin berømte BMW.

Jydsk motorbane havde efter 1½ års pause genåbning den 17. maj, og 10,000 tilskuere overværede dagens bil- og motorcykleløb, der på programmet fyldte ikke mindre end 21 starter. Det varede ikke mindre end 3 timer at afvikle løbet, hvilket er lidt mere end strengt nødvendigt, og arrangørerne kunne således godt have strøget en pause på et kvarter, navnlig i betragtning af at man havde udskudt starten i 20 minutter, fordi der stadig strømmede publikum til banen. Publikum havde iøvrigt den glæde at se den populære Aarhuskører Knud Nielsen på banen igen, efter at han i længere tid har måttet holde sig passiv på grund af et benbrud. Knud Nielsen havde den gode, gamle stil i behold, men tilsyneladende havde han forkert gearing på sin maskine, og mod sædvanne kunne han ikke følge med på langsiderne. Knud Nielsen forsøgte sig iøvrigt også i sidevognsklassen, men her måtte han se sig slået af Rasmus Kornum fra Aalborg. Tilsyneladende havde arrangørerne

haft lidt vanskeligt ved at samle et jævnyrdigt felt af biler, hvorfor de deltagende vogne var delt op i mange klasser med få deltagere i hver. I den såkaldte special sportsklasse var Robert Nellemann ret overlegen, men han fik indrettet et lille, privat handicap for sig selv, idet hans gearkasse brød sammen, således at han kun havde trediegearet til slutheatet. Selvom han naturligtvis kom bagud i starten, lykkedes det ham at vinde dette heat; men umiddelbart før mållinien punkterede han, og han nåede derfor ikke at komme med i det rigtige handicap. Resultaterne blev: Junior indtil 750 ccm A. Glavind, Norton, 45 points. Senior solo indtil 350 ccm Eiler Svendsen, Triumph, 45 points. Senior solo 500 ccm Axel Jensen, Aalborg, 45 points, Triumph. Sidevogne Rasmus Kornum, Triumph, 45 points. Bilklasserne blev vundet af Karl Lyneskjold, Citroën, Gunnar Henriksen, Ford, Robert Nellemann, Allard.

Frederiksborg Amts Motorklubs motocross bane ved Vinderød er ved at blive en klassiker, og under årets første løb d. 17. maj kunne man med glæde konstatere, at de danske ryttere er ved at få et godt tag på denne specielle form for motorsport. I seniorklassen blev de indledende heat vundet af henholdsvis Jacob Lynegård og Ejvind Hansen (der nu kører AJS) og slutheatet, i hvilket de to ryttere skulle mødes, blev derfor imødeset med stor spænding. Ejvind Hansen tog straks foringen, men han blev gennem hele løbet presset meget hårdt af Jacob Lynegård, og Ejvind Hansen har vist aldrig før haft så hård konkurrence i et moto-cross. Flere gange indtraf dramatiske situationer, men hver gang klaredes de ved lynhurtige reaktioner af rytterne. En af sidevognsmaskinerne gik således pludselig i stå på bakken, og Niels Andersen, Helsingør, der kom i fuld acceleration nogle få meter bagved, måtte kaste sin maskine ud til siden for at undgå en påkørsel. For sin hurtige og korrekte reaktion fik han tildelt en konduitepræmie. Et lille show helt i Walt Disney-stilen indtraf, da en af rytterne stejlede med sin maskine i starten med det resultat, at to af konkurrenterne blev tvunget ud til siden, hvor de havnede i et mosehul, så vand og mudder stod op til siderne. Det var festligt, men for de ryttere, det gik ud over, alt andet

end fornøjeligt. Resultaterne blev: Letvægtsklassen over 5 omgange blev vundet af Gudmand Petersen, Excelsior, i tiden 5.15,6 foran Joergers Bagger, NV, 5.17,6. Junior solo: 1) Sv. Aa. Hansen, Triumph, 4.34,4. 2) S. Gandrup, Ariel, 4.44,2. — Senior solo: 1) Ejvind Hansen, AJS, 6.54,0. 2) Jacob Lynegård, Triumph, 6.56,8. — Junior sidevogn: 1) Anker Hansen, Triumph, 8.35,8 (sammenlagt tid for 2 heat). 2) Egon Kristensen, BSA, 9.03,5. — Senior sidevogn: 1) Niels Andersen, Ariel, 8.27,9. 2) Egon Walther, Triumph, 8.03,5. Eigil Andersen, Ariel, vandt sidevognshandicap, medens solo-handicap blev vundet af Jørgen Jensen, Triumph.

Løbene på Bøgehoved-banen, arrangeret af Haderslev Motor Sport den 17 maj, fik ret bemærkelsesværdige resultater. Der blev i og for sig kørt alt for pænt og stilrent til at give publikum den store dramatik, men de 8000 tilskuere fik en virkelig smuk opvisning at se. De mest spændende løb blev kørt i standardklassen, i hvilken Børge Mørch og Arne Svendsen kæmpede hårdt om hver meter. Mere bemærkelsesværdigt var det, at Leif Bech i ekspertklassen slog Kiehn Berthelsen, hver gang de to ryttere mødtes. I denne klasse kørte alle mod alle, og medens Leif Bech vandt de heats, han deltog i, vandt Kiehn Berthelsen hver gang, undtagen da



Lilly Broberg kører øresrunde med Kiehn Berthelsen på Amager speedway.

han mødte Leif Bech. En af de flyvende hollændere, Jan van de Vreugde, kunne ikke gøre sig gældende, og Orla Knudsen, der i så mange år har været speed-way sportens stærke mand, måtte også se sig placeret længere nede i rækken. Leif Bech kørte i dagens bedste tid, 1.20,0, medens Kiehn Berthelsen kørte i 1.20,4. Leif Bech vandt som nævnt ekspertklassen med 12 points foran Kiehn Berthelsen, der fik 11 points. I ekspertløbets sidste heat fik man iøvrigt en overraskelse, da Peder Andersen i rent raseri over en dårlig start satte et voldsomt tempo op og overhalede rytter efter rytter, indtil han var nået op til Kiehn Berthelsen, der lå i spidsen. Kiehn slap dog lykkeligt over målstregen med et par meters forspring. Peder Andersen blev iøvrigt nr 3 med 8 points foran Orla Knudsen, der fik 6 points. Lindegaard Petersen, der startede for første gang efter sit alvorlige uheld i Kolding sidste efterår, kørte sikkert og behersket, men ikke helt i sin gamle form, og han fik noteret 2 points i ekspertklassen. Den drabelige dyst mellem Børge Mørch og Arne Svendsen endte med, at Børge Mørch vandt med 15 points foran Arne Svendsen, der fik 12 points, og Aage Iversen, Sønderborg, blev nr. 3. Sidevognsklasse A blev vundet af Hans Nielsen, Haderslev, med Thor-kild Thy på andenpladsen, nummer 3 blev Th. Jacobsen foran Kresten Krestensen. Willy Baasch, Odense, vandt sidevognsklasse B foran Harry Pedersen, Aarhus.

Løbene på Amager Speed-way den 21. maj fik en dramatisk indledning, idet en af de svenske ryttere ramte Erik Wincentz's maskine med det resultat, at danskeren skred ud og styrtede lige foran Kiehn Berthelsen, der var på vej ind i

svinget. Kiehn slog en veritabel kolbøtte over Wincentz's maskine, men begge ryttere slap godt fra uheldet. Kiehn Berthelsen måtte dog fortsætte løbet på en lånt maskine, men ikke destomindre lykkedes det ham at gennemføre som nr. 2. Der blev iøvrigt kørt en svensk-dansk hold-match mellem »Indianerna« og Amagerholdet. De unge, svenske ryttere kørte med et voldsomt gå-på mod, og inden danskerne fik set sig om, var de slået med 48 points mod 36. Danskerne havde imidlertid et par uheld, idet Kiehn Berthelsen som omtalt måtte køre på lånt maskine og Leif Bech havde gentagne gange vanskeligheder. Vi vil imidlertid gerne se »Indianerna« en anden gang. Kiehn Berthelsen vandt for anden gang den gyldne hjelm, og ekspert-match A blev vundet af Kiehn Berthelsen, medens B-klassen blev vundet af svenskeren Pelle Sjöholm.

Den 25. maj blev der kørt på banen ved Løvel og 9000 tilskuere fik udmærkede løb at se. Banen var desværre meget hård og tør, og store støvskyer hvirvledes op således, at kørerne ofte var helt skjult — også for hinanden. Den hårdeste kamp fandt sted i specialklassen, hvor Jørgen Stabirk, Orla Knudsen og Aksel Müller kæmpede hårdt om placeringerne med det resultat, at Jørgen Stabirk vandt. Resultatet,

Gunnar Due (nr 11)
i Vinderød.



taterne blev iøvrigt: Ekspertklassen: 1) Jørgen Stabirk 1.28,9. 2) Aksel Müller 1.29,0. 3) Orla Knudsen 1.29,6. — Senior 500 ccm: 1) Børge Mørch 1.30,2. 2) Knud Nielsen 1.30,4. 3) Arne Svendsen 1.33,4. — Sidevognsløbet blev vundet af Hans Nielsen, Haderslev, 1.35,9. — Senior 350 ccm: 1) Gunnar Willadsen. 2) Arne Mikelsen.

Det er forståeligt, at »De flyvende hollændere« gerne vil have én revance mod de danske ryttere, og der var også lagt op til et dansk nederlag på Gladsaxe speedway den 31. maj, men dette skyldtes mere danskernes svaghed end hollændernes styrke. Orla Knudsen fik maskinskade, hvilket naturligvis handicappede danskerens chancer, idet Aage Andersen, Jørgen Stabirk, Aksel Müller og Johs. Mygind ikke alene kunne klare sig mod hollænderne. Orla Knudsen kom atter på banen i sidste øjeblik med det resultat, at danskerne vandt med 39 points mod hollændernes 33 points. Orla Knudsen opnåede dagens bedste tid, 82,8. Standardløbet blev vundet af Norton Hansen, Triumph.

Den 31. maj åbnede Holstebro Motor Sport en ny bane på 365 m. Der blev indledt med et overvældende stort program. Special A blev vundet af Aksel Müller, special B af Arne Pander og 500 ccm standard af Børge Mørch, Ariel. Standard 350 ccm blev vundet af Aksel Jensen, AJS, medens et juniorløb for maskiner indtil 500 ccm blev vundet af Karsten Jensen. Letvægtsklassen tog Fr. Amtsbiller til sig og de to sidevognsklasser blev vundet af henholdsvis Thorkild Thy og Knud Nielsen, Aarhus. Selvfølgelig vil man gerne give publikum noget for pengene ved en præmiere, men lidt færre løb kunne godt gøre det.

Aftenløbet på Amager speedway den 4. juni havde noget af det helt rigtige over sig. Jævnbyrdig kamp og virkelig konkurrence prægede hvert eneste heat, og man havde det indtryk, at hver enkelt rytter kørte så hurtigt, som det overhovedet var ham muligt. Det blev iøvrigt et hårdt arbejde for det danske hold at besejre de svenske »Dackarna«, hvis anførere, »Taxi« Persson, var så uheldig at styrte i sin første start med det resultat, at han brækkede nøglebenet. Aftenens bedste svensker blev derefter Evert Andersson, der kørte i aftenens bedste tid, nemlig 71,0. Evert



Svenskeren Anders Thunborg i hurtig inderbanekørsel (Amager).

Andersson besejrede iøvrigt Kiehn Berthelsen i ekspertmatchen og Leif Bech fulgte eksemplet og fik derved sin første andel i den gyldne hjelm. Den dansk-svenske konkurrence endte iøvrigt med dansk sejr 43—41. Aftenens sidevognsløb blev vundet af John Lindberg foran Thorkild Thy.

Søndag den 31. maj afholdt F.M.S. og S.M.O. sæsonens anden løbsdag på Odense speedway.

På deltagerlisten var foruden navne som: Leif Bech, Irving Irvinger, Erik Vincents og Oluf Elsberg, opført det udenlandske hold: »De flyvende Hollændere«.

Denne sammensætning skabte på forhånd stor interesse, og de ca. 11.000 tilskuere blev ikke snydt, hvilket danskerne var mestre for, thi med undtagelse af folk som Gerrit Jonker, Henk. Steutel og tildels Jan van de Vreugde, var hollænderne »på hælene«, og dagens hold-match endte da også med en dansk sejr på 61 points mod hollændernes 46 points.

Også et gladeligt gensyn fik man, idet Irving Irvinger kørte her for første gang siden sin udelukkelse, og det tør anslås, at han blev vel modtaget. Publikum jublede og klappede, da han blev nævnt ved præsentationen, og han skuffede ikke forventningerne. Gennem alle starter, i hvilke han deltog, viste han sin gamle, sikre stil, og holdt da også tiden nede på ca. 1,28,

hvilket var fint på den regnvåde, tunge bane.

Af »sprit-kørere« var Leif Bech som sædvanlig suveræn på sin dejlige, sportsmandsagtige måde, hvilket særlig kom til udtryk under dagens match, hvor han kørte mod hollænderen Gerrit Jonker. Jonker styrtede efter ca. en omgang, og straks så man Leif Bech lukke af for gasen, indtil hollænderen igen kom i sadlen, hvorefter Bech med fakter gjorde ham forståeligt, at »nu var det tiden at lukke op«, derefter kørte de næsten skulder mod skulder de resterende 3 omgange, og først i opløbssvinget fik Leif Bech presset sin maskine foran og vandt i tiden 1.38,9 mod Jonkers 1.39,1. En lille ting, som gør en mand umådelig populær.

En kører man også bør bemærke, var vinderen af standard B-klassen, Jørgen Jensen, Odense, der flere gange viste fremragende kørsel, og vandt foran kørere som Svend Nielsen, Helge Poulsen og Hans J. Hansen.

Desværre forekom også et enkelt, alvorligt styrt, hvorved også en tilskuer, en lille dreng, der var kravlet ind til det fjedrende hegn, blev kvæstet.

Det var i slut-heatet i sportsklasse A,

der blev vundet af Arne Svendsen, Matchless, da Åge Iversen pludselig styrtede, blev kørt over af 2 andre kørere og slutligt endte i heget sammen med maskinen. Såvel Åge Iversen, som den lille dreng, blev bragt på hospitalet, drengen i bevidstløs tilstand.

Dette uheld satte noget af en dæmper på den ellers dejlige dag.

Det første løb i Danmarksturneringen blev kørt på Esbjerg speed-way den 7. juni. Turneringen er som bekendt sat op efter svensk mønster med landsdelshold, der gennem en række løb kæmper om den årlige vinderplads. I Esbjerg mødtes et udvalgt jydsk og et udvalgt fynsk hold på hver 8 mand. Fynboerne vandt en overbevisende sejr med 30 points mod 24. Om den danske speed-way serie vil blive omfattet med samme fanatiske interesse som den svenske serie er genstand for, vil vi imidlertid tvivle på. I standardklassen kom Knud Nielsen, Aarhus, Arne Svendsen, Silkeborg, og Børge Mørch, Kolding, til at stå lige med hver 12 points. Knud Nielsen, der er ved at komme i sin gamle form igen, vandt et australsk forfølgelsesløb.

Den 7. juni stillede Orla Knudsen som anfører for et Gladsaxe-hold på Næstved-banen, der selv havde mønstret et godt hold med Erik Wincentz som kaptajn. Orla Knudsen kunne vende tilhage med en sejr på 44 points mod Næstveds 39. Norton Hansen vandt en standardmatch med 9 points foran Ernst Østerlund, og en anden standardmatch blev vundet af Ejvind Hansen, der for en gangs skyld optrådte som banerytter. En udfordringsmatch mellem Ejvind Hansen og Norton Hansen blev efter en voldsom duel dømt som dødt løb mellem de to ryttere. Th. Jacobsen vandt sidevognsløbet foran Niels Andersen, Helsingør. Dagens match mellem dagens fire hurtigste ryttere blev vundet af Orla Knudsen i dagens bedste tid 1.21,6 foran Erik Wincentz, der fik noteret 1.24,3.

★

LØBSKALEDEREN

Juni:

21. Horsens Automobil- og Motorclub — moto-cross

Juli:

4. Frederiksberg Amts Motorclub — moto-cross (Vinderløb)

5. De samvirkende motorklubber, Klampenborg — baneløb

12. Næstved Motorclub — moto-cross

19. Holbæk og Omegns Motorclub, Holbæk — baneløb



Se flot ud

brug

Styrthjælm

undgaa

Kraniebrud

„JOBI“ FORDELE

JOBI er dansk

JOBI har cromgarvet
kalveskindsbesætning

JOBI har reddet 11 menneske-
liv (ingen døde)

JOBI er med skygge og
nakkespænde

JOBI er anbefalet af D.M.U.

JOBI fås i farverne bordeaux, sølv, guld, grøn,
blå, sølvblå, grå, brun, hvid, sølvgrøn og sort

JOBI Sommermodel Kr. 45,—

JOBI Turistmodel ... — 60,—

En gros: JOHN EWALD, RØ 3176

Brøndby Vænge 19, Brøndbyøster

Et specielt sidevognsdæk - til alle tre hjul



*-skridsikkert
-bremsesikkert
-belastningsstabilt*

Bygget efter erfaringer på
væddeløbsbaner.



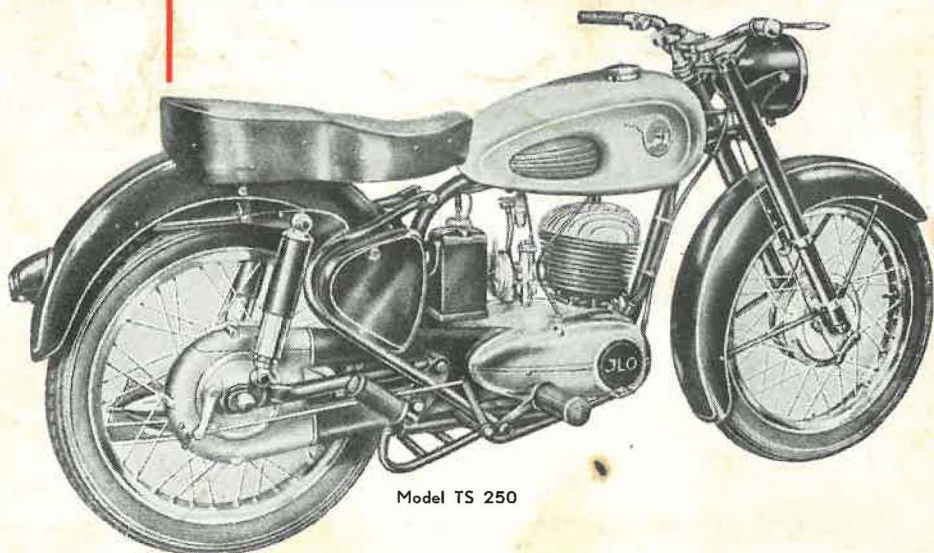
Motorcykelkørsel med sidevogn stiller ganske bestemte krav til dækkets opbygning og slidbanens mønster, og det er derfor naturligt, at AVON – det førende dæk – nu også kan leveres som specielt sidevognsdæk – det første i verden. Det nye AVON sidevognsdæk er blevet afprøvet af verdensmesteren Eric Oliver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

AVON

DET FØRENDE DÆK

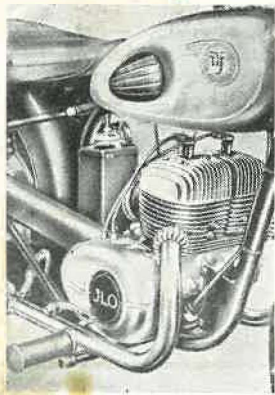


Den nye **UT**"



Model TS 250

Model TS 252



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

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