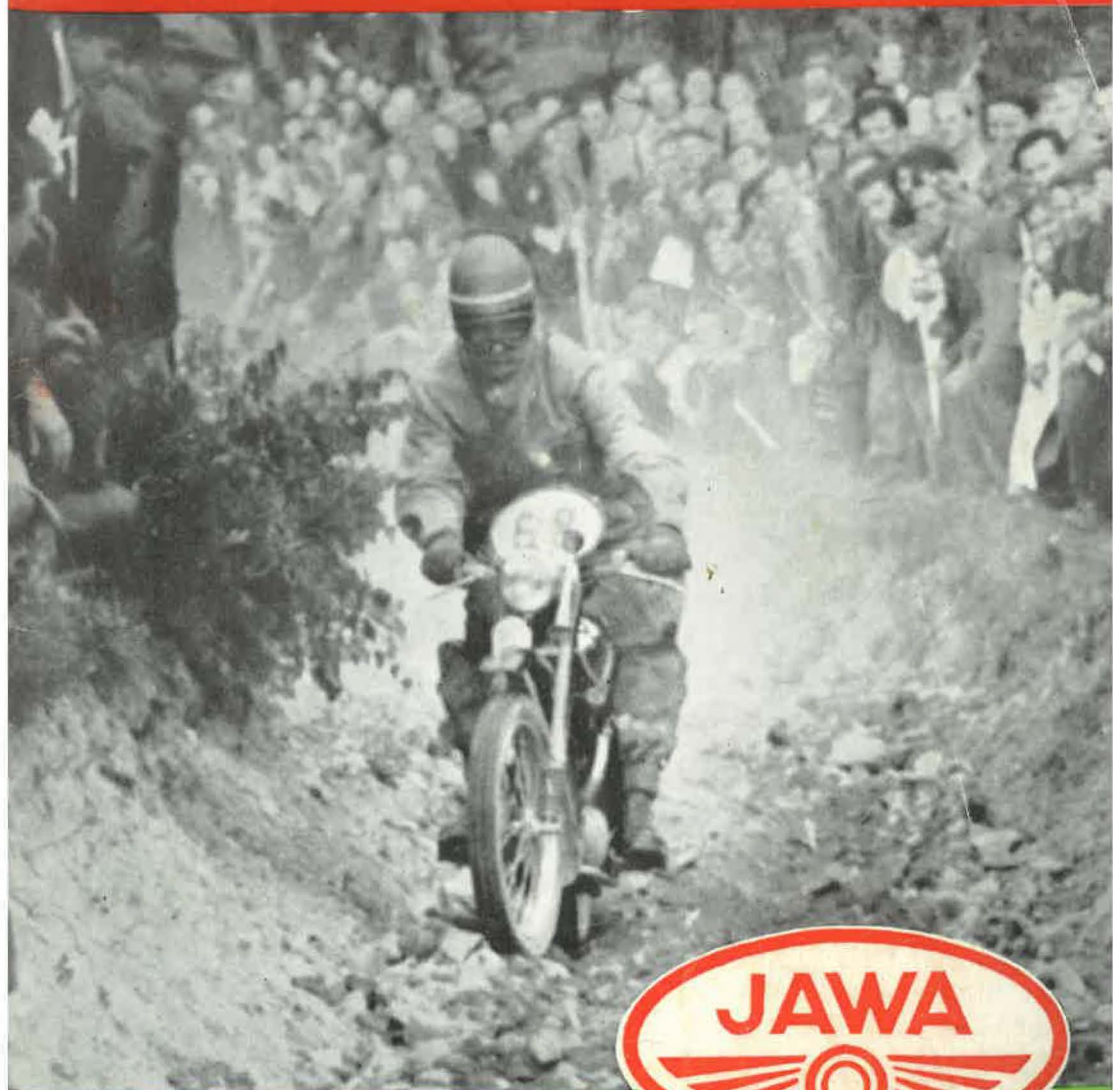


NR. 7 - 9. ÅRG.

JULI 1955

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

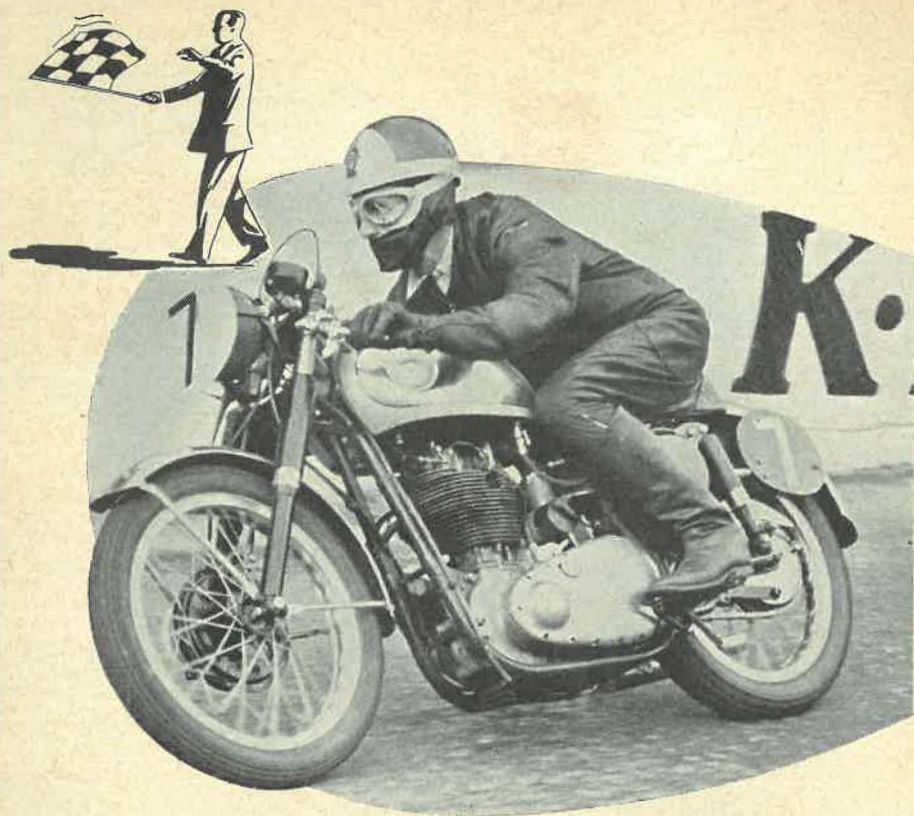


JAWA • JAWA



**MINDRE
MOTORSLID
MED
Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



Et overvældende bevis på kvalitet

Atter i år vandt BSA i både 350 og 500 ccm klassen i Clubman's Races på Isle of Man. Alle de fuldførende BSA ryttere kunne aflevere deres maskiner i perfekt stand, og ved demonteringen af vindermaskinernes motorer, kunne man ikke se, at disse netop havde fuldført et krævende motorløb. I dag kan man ikke få en bedre kvalitetsmotorcykle end en BSA, og der er modeller i alle størrelser skabt til enhver kørselsbehov.

BSA

DEN MEST POPULÆRE MOTORCYKLE
I VERDEN

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen
Hilda 1860

Gl. Kongevej 127 · København V

4 DØRE

og god plads
til hele familien

Livlig 4 cyl. topventilet motor, der
altid har ekstra kraft i reserve.

Uafhængig affjedring på alle hjul.
De kører 17-19 km. pr. l.
Hastighed over 100 km. i timen.
Benzintank bag i vognen.
God bagageplads.
Varmeanlæg med defroster.

*Citat fra Skandinavisk Motor Jour-
nal's prøvekørsel af*

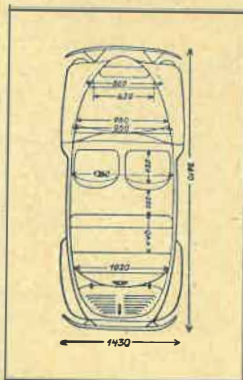
RENAULT 4CV:

Selv når man kører over meget
ujævne vejbelægninger, har man
et levende indtryk af, at alle fire
hjul er i konstant berøring med
vejbanen.

RENAULT 4CV har ingen tilbøje-
lighed til at smide med bagenden
når man kører lidt hårdt gennem
svingene, og den opfører sig helt
igennem smukt, uanset hvad man
udsætter den for.



Denne målskitse viser,
at RENAULT 4CV er
mere rummelig.

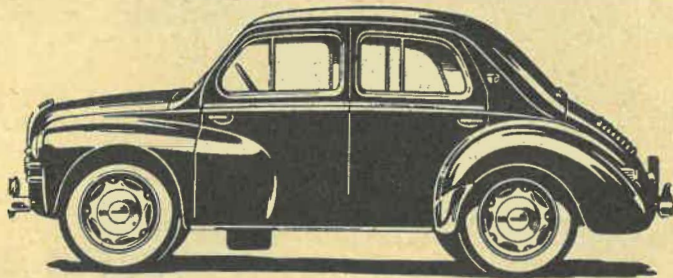


modeller fra

11.867,-

i frit salg

8.455,- på købstill.



— den robuste

Mesterstykket fra Europas største bilfabrik

RENAULT 4CV

dækker Deres bil-behov

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

9. ÅRG.

15. Juli 1955

NR. 7

Tanker efter Le Mans

Den frygtelige ulykke under 24-timers løbet på Le Mans virkede chokerende overalt i Europa og navnlig indenfor motorsportskredse har katastrofen præget sindene, men man vil ikke nøjes med beklagelser over det skete, der arbejdes overalt aktivt for at udelukke gentagelser eller hændelser af lignende karakter. Også i den danske presse og radio har der været fremsat kommentarer og udtalelser, der ikke alle virker lige gennemtænkte, og der er desværre også fremsat urigtige påstande, der kan virke vildledende.

Ret forståeligt virkede det i første øjeblik forargeligt, at løbet blev fortsat, skønt løbsledelsen ikke kunne være uvidende om katastrofens omfang, men man gjorde netop det eneste rigtige ved at lade kørerne fortsætte løbet, da man derved kunne holde menneskemassen i ro. Man må erindre, at der er op til 300.000 tilskuere til dette løb, og det var kun et fåtal af disse, der under løbet blev klar over katastrofen — ved at fortsætte løbet gav man redningsmandskabet en rimelig chance for at bringe ofrene bort så hurtigt som muligt, og man tør slet ikke tænke på, hvad der kunne ske, hvis der gik panik i denne menneskemængde. Men nogen anstændig forklaring på at løbet blev *fuldført*, vil man sikkert ikke få. Det er iøvrigt blevet udtalt, at ulykken var komplet uforståelig, eftersom Le Mans banen er meget effektivt sikret og afspærret. Hertil må man med bestemt protestere, eftersom Le Mans er nøjagtig lige så utilstrækkelig i sine sikringer som de fleste andre landevejsbaner i Europa. I Sydamerika har der gentagne gange fundet lignende ulykker sted, men der kører vognene flere steder mellem to mure af tilskuere, og man har mange gange rystet på hovedet af disse hasarderede arrangementer. Når alt kommer til alt, er forholdene på flere europæiske baner ikke stort bedre, eftersom indhegningen af tilskuerpladserne (hvis der i det hele

Redaktion og
ekspedition:

Lt. Kongensgade 43,

Kbhvn. K.

Tlf. Palæ 8293

Postgiro 68833

Ansvarshavende

redaktør:

Mogens Damkier

Forretningsfører:

Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 15,00

Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling

Postboks 2817 - Oslo K.

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

★

Tanker efter

Le Mans 467

Inger-Lise gør turen

op 471

Alberto Ascari 475

Er der en fare ved

forhjulstræk? .. 477

En historie om 28 HK 480

Vi prøvefører Fiat

600 489

Har De prøvet at tune

Dem selv? 497

Bedre nedblænding

af forlygterne ... 499

Isle of Man 503

Vi prøvefører Puch

250 SGS 508

Teknisk brevkasse . 513

Resenbro moto-

cross-bane indviet. 519

Fra bane og vej ... 521

Fremskridt eller

tilbagegang? 526

Løbskalender 528

taget er nogen!) er af illusorisk værdi. Personlig har jeg mange gange følt en kuldegysning op ad ryggen ved tanken om, hvad der kunne ske, hvis en kører på grund af en kollision mistede herredømmet over sin vogn, og jeg behøver kun at blade i vort billedarkiv for at finde fotografier af over tyve Grand Prix-vogne for næsten fuld hastighed ad en smal vejstrækning, der er tæt besat med tilskuere på begge sider, uden at så meget som en sytråd skiller bane fra tilskuerpladser. Et billede viser en ung mand, der roligt drikker sin Coca-Cola i »sikkerhed« bag et raftehegn, medens to vogne støder sammen ikke fem meter fra ham. Fotografiapparatet reagerer noget hurtigere end et menneske er i stand til, og på masser af billeder ser man folk tale roligt sammen på tilskuerpladserne, medens der sker de mest dramatiske ting på banen. Betragter man de afspærringer, der skal sikre publikum på flere af de internationale baner, kan man kun ryste på hovedet, når man betænker, at der i billøbene ofte køres med hastigheder, der ligger nærmere de tre hundrede end de to hundrede km/t. Når man kender vognenes vægt og de mulige hastigheder på de pågældende strækninger, er det ikke vanskeligt at udregne dimensionerne på et effektivt værn og man kommer til det resultat, at et sådant af praktiske grunde slet ikke kan fremstilles, hvis tilskuerne vel at mærke fordrer at have næsen helt fremme ved banen.

Der køres hurtigt i dag på de internationale baner, men den menneskelige reaktionsevne er i dag ikke bedre — d. v. s. hurtigere — end for 50 år siden, og indenfor brøkdele af et sekund kan der ske utroligt meget. Man kan ikke deltage i et stort løb, med mindre man har den hurtigst tænkelige reaktionsevne, men selv om man kan reagere på $\frac{2}{10}$ sekund, så vil det dog sige 11 meter kørestrækning ved 200 km/t. Hollænderne og belgierne har derfor gjort det eneste rigtige på deres baner, på hvilke et bredt stykke »ingenmandsland« ligger mellem vejbanen og tilskuerpladserne. Ved de store hastigheder kan kun tiden give en rimelig sikkerhedsmargin, og ved en fornuftig afstand mellem banen og tilskuerpladserne giver man både kørere og publikum mulighed for at reagere, når en farlig situation opstår. Et sådant sikkerhedsbælte giver tillige kørerne en undvige-

mulighed, hvis vejbanen blokeres, som tilfældet var i Le Mans.

Ulykken i Le Mans er tilsyneladende forårsaget af unfair kørsel fra Mike Hawthorns side, men man skal alligevel betænke sig vel på at dømme ham ud fra de nøgne begivenheder. Den mindste fejlregning ved de store kørehastigheder udløser langt større begivenheder end under almindelig kørsel og man kan ikke dømme en mand, fordi han ikke er fuldkommen. Lidt før klokken 19.00 overhalede Mike Hawthorn med sin Jaguar en Austin Healey på den lange, lige strækning, der fører op til og igennem »hovedgaden«, der er flankeret af den store tribune på den ene og af depoterne på den anden side. Umiddelbart efter overhalingen ville Hawthorn til depot, hvilket tvang ham til at bremse voldsomt op, og under denne manøvre kom vognen i udskridning. Den netop overhalede Austin Healey med englænderen Macklin ved rattet blev derved også tvunget til en voldsom opbremsning, og også hans vogn skred ud, fordi han under opbremsningen forsøgte at undvige venstre uden om Hawthorn. Vejbanen var således for et øjeblik blokeret, og netop i dette øjeblik kom franskmænden Pierre Levegh i en Mercedes 300 SLR med 280 km/t. Et stykke efter ham kom Fangio i en anden Mercedes, og i samme øjeblik franskmænden opdagede faren, satte han bremserne i, og samtidig rakte han armen op for at advare den bagved kørende Fangio, der øjeblikkeligt opfattede meningen. Levegh havde dog ingen mulighed for at undgå en kollision, og under denne blev hans vogn løftet op og formelig kastet gennem afspærringen ind på tribunens ståpladser. Samtidig gik der ild i vognens brændstofbeholdning. Fangio nåede at bremse sin vogn en del af, og det lykkedes ham at passere de spærrende vogne. I de brøkdele af et sekund, der her er tale om, gik det naturligvis ikke op for Fangio, hvad der var sket, og på signal fra depotet på den næste omgang fortsatte han løbet. Først da Mercedes-holdet blev trukket tilbage, erfarede Fangio om ulykkens omfang, og han forklarede, at han netop var ved at lægge an til at overhale Levegh, da han så franskmænden række armen advarende op. »Det forekommer mig at være et under, at min ven Levegh havde åndsnærværelse til at advare mig, når man betænker den håbløse situation, han selv

var i. Jeg bremsede af alle kræfter, foer ind i en sort røgsky og undgik med nød og næppe en tilsyneladende herreløs vogn. Først nu er jeg klar over situationen, og først nu forstår jeg, hvilken tjeneste min franske ven gjorde mig, i det sidste sekund han levede,« udtalte Fangio.

Mogens H. Damkier.

Le Mans 1955

Det havde måske været mere i pagt med journalistikens traditioner — hvis den da har sådanne — at sætte en mere iøjnefaldende overskrift over denne artikel, men ærlig talt: er det ikke nok? Vil ikke netop ordene »Le Mans 1955« stå indskrevet så uudsletteligt i bilsportens historie, at de fremmaner hele den rædselsvækkende katastrofe, som den kolde tryksværte hverken kan gengive eller mildne.

Katastrofens omfang og hovedtrækkene i dens forløb er allerede bragt frem af aviserne, der dels har gengivet hændelsesforløbet med vanlig mangel på akuratesse, dels har broderet på historien med udtalelser fra personer, hvis forudsætninger for at sige noget var de — spinklest tænkelige — men alt det er så rystende ligegyldigt på baggrund af det, der skete.

Når et af motorsportens mest hæderkronede løb i en brøkdel af et sekund kan forvandles fra en betagende teknisk opvisning til død og lemlæstelse blandt tilskuerne, til 82 dræbte mænd, kvinder og børn og endnu flere kvæstede og chokerede, så er der noget galt. Men der er noget endnu mere galt, når et løb kan gå videre efter en ulykke af så grufuld art.

Circuit Permanent de la Sarthé, hvor Le Mans 24 timers løbet køres, er en god bane, men i de senere år har flere af køberne været bekymrede over den. Takket være ny belægning er den blevet hurtigere, og samtidig er vognene blevet i stand til at opnå hastigheder, som har fået banen til at »skrumpe ind«. Det 4,5 km lange stykke inden *Mulsanne*-svinget er ikke »lige« mere, idet den flade bue ved 6 km stenen bliver til et regulært sving, når man kører over 250 km/t. Det brede vejstykke mellem depoterne og hovedtribunerne er blevet »smallere«, som hastighederne er steget for de hurtigste vogne i løbet. Den øgede fart har ændret banens karakter for kørerne, gjort den farligere, og samtidig har farten gjort de sikkerhedsforanstalt-

ninger, der skulle beskytte tilskuerne, utilstrækkelige.

Den øgede risiko for deltagere og tilskuere indtraf ikke fra dag til dag; men fra år til år, fra løb til løb føjedes nye momenter til den risiko, der altid har været forbundet med motorløb. Hvilke er så momenterne i den udvikling, der skulle få så ufatteligt grusomme konsekvenser? De er mange, men to er mere tungtvejende end andre. For det første starter der i Le Mans sportsvogne med højst forskellig ydeevne: fra de små 750 ccm vogne, hvis maksimalhastighed ligger omkring 145 km/t, til vogne, der kan opnå ca. 300 km/t — hvilket er mere end moderne Grand Prix-vogne kører. På de 24 timer, løbet varer, tilbage-lægger de langsomste vogne ca. 2.800 km, de hurtigste godt 4.000. Regnet i baneomgange er de tilsvarende tal knapt 200 og godt 300. De store vogne skal med andre ord overhale de små ustandseligt, ved dag og ved nat, og køreren af en langsommere vogn må uophørligt være beredt på at lade sig overhale af en vogn, der kører dobbelt så hurtigt. Kort sagt, den 13,5 km lange bane er alt for tæt befærdet af 60 biler, hvis hastigheder er højst forskellige. Før eller senere måtte der ske noget alvorligt, og katastrofen den 11. juni må da netop føres tilbage til denne dødsensfarlige kombination af hurtige og mindre hurtige biler. Da *Mike Hawthorn* var ved at tage farten af sin *Jaguar* for at gå til depotet efter tidligere givet ordre, måtte han passere *Lance Macklins* betydeligt langsommere *Austin-Healey*, som atter måtte bremse, og blev ramt bagfra af *Pierre Levegh's Mercedes-Benz*, som blev slynget op i luften og spredtes. Forpartiet slyngedes ind blandt tilskuerne.

Det andet hovedmoment i den udvikling, som førte til denne rædselsfulde ulykke, er selve de deltagende biler. De kaldes sportsvogne, og da Le Mans-løbet i sin tid først blev udskrevet, var løbet virkelig for sportsvogne. De deltagende biler skulle have plads (og sæder) til fire personer, og foruden køreren skulle der medføres ballast svarende til 3 personer. Vognene skulle køre med kaleschen oppe de første timer, og flere andre tekniske regler sikrede, at det virkelig var et løb mellem katalogmodeller, som enhver kunne købe. Disse regler begrænsede hastigheden og virkede samtidig fremmede på konstruktionerne.

Blad ventligst frem til side 517

Deres vogn genvinder tabte kræfter, når De skifter til SHELL med I.C.A.

Hvorfor finde sig i unødvendigt kraftspild? Med Shell benzin med I.C.A. arbejder alle cylindre altid. Motoren går bedre end nogensinde, siden den var ny

Miraklet sker ved anden påfyldning. Første gang, De får påfyldt Shell med I.C.A., er der endnu lidt af den gamle benzin i vognens tank. Men anden gang sker miraklet: Deres vogn går blødere og trækker bedre, motoren arbejder ubesværet og mere støjfrit under alle hastigheder. Glødetænding og periodisk svigtende tændrør har i det skjulte tæret på motorens kraft og medført et unødigt benzinforsbrug. — De vil opleve, at Shell benzin med I.C.A. giver både behageligere og billigere kørsel!



I.C.A. hindrer kortslutning af tændrørene.

De kan mærke, når et tændrør helt sætter ud, men De kan næppe mærke, om eet eller flere tændrør fungerer uregelmæssigt. Det sker faktisk ofte i motoren, fordi tændrørene periodisk kortslutter som følge af belægninger. I.C.A. forhindrer kortslutning ved at gøre belægningerne isolerende og sikrer Dem således mod spild af benzin og kraft. Motoren går blødt og roligt med større kraftoverskud.



I.C.A. stopper den skadelige glødetænding

Glødetænding opstår ved, at glødende kulpartikler på stempel og topstykke antænder gassen, før gnisten fra tændrøret når at gøre det. Denne antændelse i utide modvirker vognens fremdrift, og resultatet bliver krafttab, benzinspild og ødelæggende påvirkninger i motoren. I.C.A. præparerer kulbelægningerne, så de ikke kan gløde selv ved meget høje motortemperaturer og udelukker derfor enhver risiko for glødetænding.

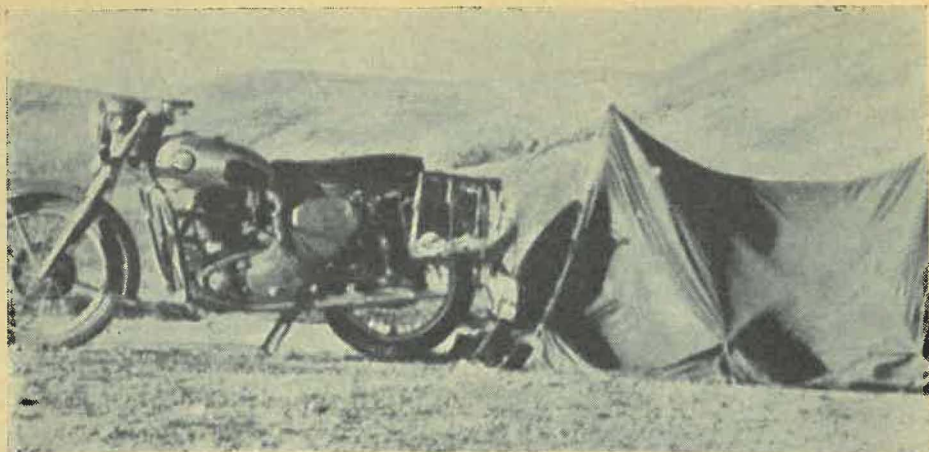
Shell baner vejen for bedre og billigere bilkørsel — der er en Shell station på Deres daglige rute. Kørsel ind og få Shell benzin med I.C.A.



PATENT ANVENDT

- en bedre benzin

11b



Spørgsmålet om hotel og garage er let løst, når man har teltet med på motorcyklen; men man kan godt føle sig lidt ensom, når ikke et hus eller menneske er at øjne til nogen sider. Det er dog ikke nogen direkte ubehagelig fornemmelse.

INGER-LISE GØR TUREN OP

Som jeg sidst skrev, tog jeg med en båd fra Indien til Australien, og med turen gennem Australien til Sydney har jeg nu ialt kørt 30.000 km, siden jeg forlod England — og de sidste 5000 km i Australien har været nogle af de hårdeste.

Da jeg landede i Freemantle, regnede jeg med at kunne tage den med ro og rejse i turiststil på asfalterede veje, men det viste sig, at vejene næsten var bedre i Afghanistan. Da jeg gik fra borde i Freemantle, fortalte man mig, at der hvert eneste år kommer nogle motorcykler fra Europa til Australien, som følger den samme rute gennem landet. Alene dette år havde der været en fem, seks stykker — og jeg som troede, at jeg skulle være den første motorcyklist, der kørte denne rute i mange år!

De australske myndigheder er som andre myndigheder meget strenge, når det gælder om at lade »fattige« mennesker gå i land. Det er ikke fordi, de ligefrem har noget imod fattigdom, men de vil ikke risikere, at turister og emigranter kommer til at ligge landet til byrde. En motorcykle giver vist altid indtryk af en konstant mangel på konanter, for ellers ville folk vel komme rullende på fire hjul. Jeg har imidlertid fundet ud af, at skal man rejse til Australien eller et hvilket som helst andet land, til hvilket det er vanskeligt at få visum uden at garantere et stort penge-

beløb, så viser det sig, at jo nærmere man kommer det pågældende land, des nemmere bliver det at få det ønskede visum. Engelske pas behøver ikke at blive viseret til Australien; men der er mange andre nationaliteter, som har vanskeligheder med at få visum uden et depositum på ca. 2000 kr. Dette kan man imidlertid slippe uden om ved at rejse på transitvisum, og bare man kan finde et land, hvortil man ikke behøver at få passet viseret, (dette land må selvfølgelig ligge i den retning, man rejser) kan man klare sig fint igennem. Et transitvisum kan iøvrigt altid blive forlænget, og man kan altid finde en eller anden ø i Stillehavet, til hvilken man ikke behøver visum.

Iøvrigt møder der alle turister en vanskelighed i Australien, eftersom det internationale kørekort ikke godkendes af de australske myndigheder. Selvom man har kørt bil eller motorcykle i årevis, må man op til køreprøve; men dette slap jeg dog for, idet man gav mig et specielt kørekort.

Medens jeg var i Freemantle og var ved at forberede min videre rejse gennem Australien, så jeg den mærkeligste boksekamp, man kan forestille sig. Kampen var mellem en mand og en kænguru, og jeg syntes, at dette var noget uden for det sædvanlige, men i Australien er det vist en ganske dagligdags fornøjelse. Jeg blev inviteret til opvisningen af en sportsklub,

og det virkede lidt overraskende at finde en kænguru med boksehandsker og med en sportstrøje på overkroppen. Den stod eller nærmere sad på sin hale i sit hjørne af ringen, og den så forøvrigt meget scenevant ud. Modstanderen var en ung, senet australier, som hoppede frem og tilbage for fuld speed. Da gongongen lød, og kampen begyndte, var det kænguruen, der uddelte det første slag, og det sendte modstanderen lige i gulvet. Det var virkelig morsomt at se på, og jeg fik iøvrigt at vide, at det altid er kænguruen, der vinder. Australierne er meget sportslige i deres indstilling til alt, og for mig virkede det ikke utiltalende, at de tager kampen op med en kænguru, selv om det på forhånd er givet, at det er manden, der taber. Kænguruen så iøvrigt ud til at more sig dejligt.

Fra Freemantle til Adelaide er der en strækning på 3000 km, men kun de første 600 km er asfalterede, og resten af vejen er elendig. Jeg tilbagelagde turen på mindre end 10 dage, hvilket er ganske hurtigt, men jeg var ivrig efter at nå frem til civilisationen på østkysten. På disse 3000 km til Adelaide kørte jeg på alle slags vejbelægninger fra småsten til sand. Selv gennem Syrien, Irak og Jordan var vejene i det mindste altid fri for sand.

Jeg har aldrig før set så mange herlige badestrande som lags den australske kyst, og hver gang vejen slyngede sig ud mod vandet, standsede jeg og tog mig en svømmetur. Den eneste ubønhagelighed ved disse badestrande er alle hajerne, der holder til i umiddelbar nærhed. Der er store plakater, der advarer mod at være uforsigtig, for at man ikke skal ende sine dage som hajføde. På de mere befærdede strande har man en sikringstjeneste med små flyvemaskiner som udkigsposter. De svømmende menneskeædere er lette at få øje på over det hvide sand, og fra flyet bliver der gennem radioen rapporteret, såsnart der er hajer i umiddelbar nærhed af badestranden. Når hajerne rapporteres, ringes der med en klokke eller gongong, og så er det bare med at bjerpe sig i land i en fart.

Der var mangt og meget, der lod mig forstå, at Australien endnu er et nyt land. Der er f. eks. steder, hvor kaninerne er så talrige, at bønderne forgifter vandhullerne for at blive af med dem, og det er langt fra ufarligt at drikke vand ved vejkanten. De små dyr er visse steder så talstærke,

at de spiser al vegetation, hvor de slår sig ned, og der bliver ikke overladt så meget som et strå til husdyrene. Australien var jo, som alle véd, oprindelig forvisningssted for engelske straffefanger. Efterhånden som de engelske fængsler blev overfyldt, og man syntes, at der var for mange sjæle at føde på, blev fangerne sendt til Australien. Når englænderne kommer til Australien, kan de sjældent dy sig for at fortælle noget om, at det var landet, til hvilket man sendte straffefangerne fra England, men australierne vil altid svare, at England er det sted, straffefangerne kom fra. De store byer i Australien er mere fredelige, end man forestiller sig. Midt på dagen er Sydney, Melbourne og Adelaide f. eks. en summende hvepserede af aktivitet, men efter arbejdstiden stilner det pludseligt af, og folk på gaden ser nærmest ud til at drive afsted. Ganske tidligt efter europæisk standard (ved ni- eller ti-tiden) er gaderne næsten tømte for al trafik, og der er ikke noget udviklet aftenliv. Om søndagen er alt lukket, og der er en stilhed og mangel på liv, så selv Sydneys centrum ser ud til at være fuldstændig uddødt.

Australien har næsten alt. Der er ørknener, hvor der kun lever insekter, der er bjerge, hvor man kan stå på ski, der er de herlige badestrande, og der er grønne sletter med store bondegårde. Overalt møder man mennesker, der er emigrerede fra England og fra alle dele af Europa. Man møder italienere, schweizere og hollændere, som alle har slået sig ned her for bestandig, og guldgravere finder man også en masse af. Der er iøvrigt en vanvittig jagt på uran for øjeblikket. Australierne er sportsprægede, og de er ærlige og gæstfrie, men de har en højt udviklet moralsk sans, navnlig hvad retfærdighed angår. Hvis en australier synes, at han er blevet uretfærdigt behandlet, vil han hellere slås med det samme, end han vil tænke sagen igennem — særlig lørdag aften synes der at blive begået en del uretfærdigheder.

Nu da jeg er færdig med turen og ser tilbage på de syv måneder og de 20 lande, jeg har besøgt, tror jeg at næsten enhver kan gøre mig turen efter. Først og fremmest er det naturligvis et økonomisk spørgsmål, og det vil måske interessere SMJ's læsere at se, hvad en sådan tur koster.



De australske motorcyklister er vant til lidt af hvert, men af og til kan der dog komme en overraskelse. Tit fører vejen gennem et vandløb, og de australske motorcyklister har den vane at sætte god fart på maskinen, for at få vandet godt ud til siden; men har der været regn i bjergene hundredevis af kilometer borte, kan selv små, uskyldige vandløb svulme op til rivende floder. Her er en motorcyklist, der bogstavelig talt druknede sin maskine, fodi vandet stod højere, end det plejede.

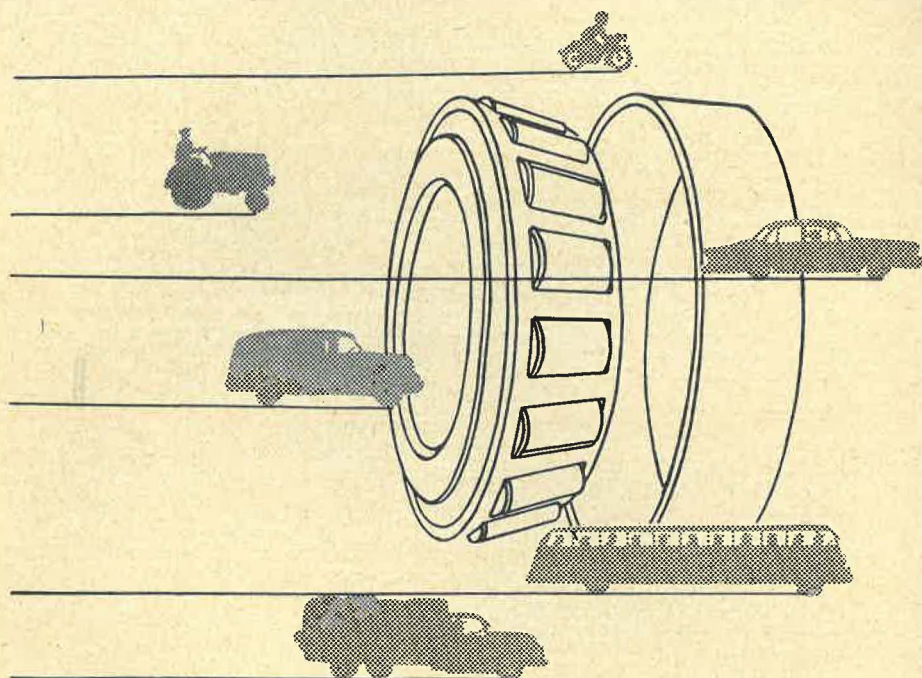
Der er to hovedudgifter, man må regne med, og den første er maden. Hvormeget tror De, at det vil koste at spise sig mæt daglig, når frugt, grøntsager og ofte kød er så billigt, at man kan få en håndfuld for nogle få øre? Jeg vil sige, at otte kroner om dagen er ekstravagant, og fire kroner er faktisk nok for hvilken som helst grovæder. Dette betyder jo, at den rejsende må lave hovedparten af maden selv, og man kan selvfølgelig ikke spise på restaurant for den pris, skønt det dog kan lade sig gøre på visse steder. Benzinprisen er nok så presserende en udgift. For at rejse fra England til østkysten af Australien — en strækning på ca. 27.000 km uden for store omveje — vil det koste ca. 1000 kr. til benzin og olie, og udgiften til mad i syv måneder vil løbe op til noget lignende.

Det er slet ikke umuligt at tjene penge, medens man er på farten, og bare på nogle få dage tjente jeg 1000 kroner i Indien på reklame, og i de store byer undervejs fik jeg ofte solgt en artikel. Selvfølgelig må man først og fremmest anskaffe et køretøj, og en vogn er måske nok langt det behageligste, men den bruger også mere benzin og er vanskeligere at komme igennem med end en motorcykel. Jeg tror derfor, at en motorcykel er det mest pålidelige køretøj på de lange strækninger, hvor man ikke kan få fat i reservedele.

Man spørger mig ustandseligt, om der ikke var mange sprogvanskeligheder i alle disse fremmede lande, men så længe menneskene tænker nogenlunde ens, kan man gøre sig forståelig næsten alle steder ved hjælp af tegn og underlige gerninger. Mere end én gang har jeg måtte efterligne både høns og køer for at få fat i noget spiseligt, men frem for alt har jeg opdaget, at i alle lande vil folk gerne være hjælpsomme.

De fleste mennesker forestiller sig, at der lurder en masse farer på en rejse som den, jeg har foretaget, men i de fleste tilfælde eksisterer disse farer kun i indbildningen. Mange har spurgt, om jeg havde skydevåben med mig, men det havde jeg ikke, for jeg tror, at jeg selv ville være blevet mere forskrækket for pistolen, end den eventuelle fredsforstyrrelse ville blive. Hvis forholdene iøvrigt bliver så kritiske, at man bliver nødt til at trække skydevåben frem, så er chancen for at blive skudt eller hængt i det nærmeste træ vel ligeså stor for en selv. Enhver véd, at en kvindes styrke og forsvar ikke ligger i musklerne, men i hovedet — dette er vel naturens afbalancering — men havde jeg været en mand, havde jeg nok alligevel taget en pistol eller to med. Når jeg ser tilbage på min tur, kan jeg ikke se virkelige vanskeligheder, der skulle afskrække andre fra at starte på en lignende rejse.

SKF betyder sikkerhed



SE **SKF**'S NYE PRISLISTE
FOR MOTORCYKELLEJER



KØBENHAVN:
BREDGADE 31 – MINERVA 3330

ÅRHUS:
VESTERGADE 9 – TELF. 24 844

Alberto Ascari

* 13./8. 1918 — † 26./5. 1955

Hvor er det bittært ironisk, at *Alberto Ascari* skulle miste livet på *Monza*-banen kun fire dage efter at komme næsten uskadt fra at styrte i vandet med sin *Lancia* under *Monaco Grand Prix*.

Det føltes så fuldstændigt meningsløst, at en mand skal redde livet, takket være sin enestående koldblodighed i en katastrofal situation, blot for at komme af dage kort efter under omstændigheder, der ingen risiko skulle indebære.

Efter det dramatiske uheld i *Monaco* ville de fleste have holdt en pause for at bringe de rystede nerver lidt til ro, men *Ascari* var gjort af mere modstandsdygtigt materiale, og ikke såsnart var han tilbage i *Milano*, før han var på *Monza*-banen for at overvære træningen til det forestående 1.000 km sportsvognsløb. På sin vanlige rolige og samtidigt muntre facon sludrede han med venner og bekendte. Endnu var han lidt stiv efter sine knubs fra *Monaco* og bad nærmest for spøg sin holdkammerat *Eugenio Castellotti* om at låne dennes treliters *Ferrari* — bare for at se, hvordan det var at sidde i førersædet. »Jeg kører lige et par langsomme omgange,« sagde *Ascari* og startede ud på banen. Alt forløb glat. To gange passerede han kontrolbygningerne i jævn fart, så satte han hastigheden lidt op. Ved udgangen af *Lesmos*vinget skred vognen pludseligt, snurrede nogle gange rundt, stejlede og væltede. *Ascari*, som blev slynget ud, kvæstedes hårdt og døde få minutter senere. Så meningsløst, så uforklarligt gik det for sig.

Meddelelsen om *Alberto Ascari's* død har vakt sorg langt udover Italiens grænser. Hans popularitet var stor og med god grund. Hvor han viste sig, vandt han venner ved sin rolige charme og respekt ved sin mesterlige kørsel. Der var intet krukkeri ved *Ascari*, primadonnanykker lå ham fjernt. Begik han en fejl under et løb — og det var sjældent — hørte man ham aldrig prøve på at bortforklare noget. Han var altid langt ivrigere efter at fremhæve, hvor godt andre havde kørt. Der var i det hele taget over *Alberto Ascari* noget velgørende naturligt og helt ægte, som skilte ham ud fra de mange mærkelige eksisten-



Alberto Ascari — en af automobilsportens virkelige store skikkelser.

ser, der efterhånden har indpas i bilverdenen.

Det var ikke alene naturlige anlæg, der gjorde *Ascari* til verdensmester to år i træk, 1952 og 1953. En grundig oplæring under vennen *Luigi Villorosis* kloge vejledning, respekt for opgaverne og ikke mindst en levende intelligens gjorde *Ascari* til en kører af allerstørste format og en ganske anden støbning end de fleste. Trods sit latinske blot bevarede han altid sin koldblodighed, og deri var vel *Alberto Ascari's* hemmelighed at finde, at han med sin forstand beherskede sine nerver — for nerver havde han. Ingen kan køre bil med hans virtuose håndelag uden nerve, uden temperament, men kunsten er at holde nerverne i tømme. Det kunne *Ascari* — man behøvede blot at se ham ved starten af et løb: spændt som en stålfjeder og dog helt rolig, klar til at yde sit bedste. Kun den lidt fremskudte underlæbe røbede, at selv en verdensmester kunne mærke det krible i blodet, kunne føle spændingen ved at køre stærkt.

Vognvask uden vand



KING CLEANER

☞ renser
☞ vasker
☞ polerer

Her De een gang prøvet KING CLEANER - vil De betragte vognvask med vand som noget fortidigt.

KING CLEANER indeholder SILICONE og gengiver hurtigt og let lakken dens oprindelige dybe og smukke glans.

Fås i praktisk plasticforstøverflaske.

Fræmstilles af:



NORDISK BLACKING CO. A/S,
Lærkevej 11 - KØBENHAVN NV. - C. 50 92

Gennem mere end 50 år, specialister i fremstilling af de allerfineste slibe- og polermidler.

Alberto Ascari havde taget glæden ved at beherske hurtige vogne i arv efter sin fader, *Antonio Ascari*, og det kunne ske, men ikke ofte, at han hentydede til den forpligtelse, han følte til at tage over efter faderen, som blev dræbt ved rattet af en *Alfa Romeo* i det franske Grand Prix 1925.

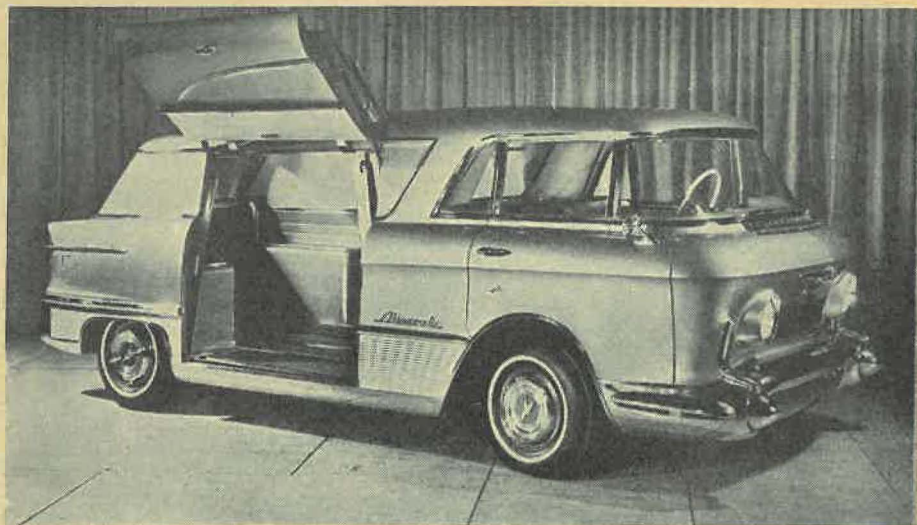
Dengang var Alberto Ascari kun 7 år, men knapt ti år senere begyndte han sin racerkarriere med motorcykler. Da de første Ferrarivogne kørte — i det »imiterede« *Mille Miglia* i 1940 — gav *Enzo Ferrari* sin gamle kammerats søn den første rigtige chance. Så kom krigen imellem, men derpå gik det rask mod toppen!

Efter at have sikret sig verdensmesterskabet to år i træk gik Ascari i 1954 fra Ferrari til Lancia for at køre den ny Grand Prix-model af dette mærke, men den var ikke helt på højde med situationen — det tager tid at perfektionere en racervogn. Ascari kørte dog fabrikkens sportsmodel til en smuk sejr i *Mille Miglia* sidste år.

Indeværende sæson tegnede sig mere lovende — og så blev det hele tilintetgjort på denne uforståelige måde.

Der hviler et underligt fællesskab over Antonio og Alberto Ascari's skæbner. Det franske Grand Prix i 1925 blev kørt den 26. juli — og kostede Antonio livet. Alberto kom af dage 30 år senere, den 26. maj, og han var født den 13. juli. To gange 13 er 26. Tragedien står endnu mere grelt, når man husker, at Antonio Ascari's enke efter alene at have opdraget Alberto og hans søster måtte se ham følge samme farlige vej som sin beundrede fader.

Nu er atter en Signora Ascari blevet enke — og mange tanker går til Alberto Ascari's efterladte, hans hustru *Mietta*, som han levede uendelig lykkeligt sammen med, og deres to børn, sønnen *Tonino* og datteren *Patrizia*, som nu er blevet faderløse i omtrent samme alder, som deres egen far blev det og på samme måde. Der vil fremover mangle en respekteret, velldt kammerat i kørernes rækker, tilskuerne vil savne den kraftige skikkelse i den lette bluse og den karakteristiske lyseblå styrthjelm — og den, der kendte »Ciccio« Ascari, vil stedse minde en levende, ægte personlighed, hvis naturlige værdighed og venlighed skabte respekt og vandt tillid.



Den i artiklen omtalte forhjulstrukne vogn ser på mange måder overordentlig tiltalende ud, og anvendelsesmulighederne er naturligvis utallige. Det brændende spørgsmål er imidlertid, hvor stor en vægt der ligger på forhjulene.

ER DER EN FARE VED FORHJULSTRÆK? AF CONSTRUCTEUR

En af de store, amerikanske bilfabriker præsenterede i januar måned i New York en sensationel prototype til en vogn med umiskendelige europæiske forfædre. Det drejede sig om en stor udgave af det, man i denne ende af verden f. eks. kalder en »kleinbus« — altså en kassevogn med førersædet anbragt umiddelbart foran forakslen, der efter ønske kan indrettes enten til varevogn eller til 9-personers bus. Karosseriet angives at være udført i glasfiberarmeret polyester (plastickaroseri). Det mest opsigtsvækkende ved denne nye biltype er imidlertid, at man — for at få en lav, ubrudt gulvflade mellem akslerne — har udstyret den med *forhjulstræk*, og at motoren, der er anbragt bag førersædet, er en topventilet V-8 med en maksimaleffekt på 180 hk (SAE).

Hermed har et gammelt problem stukket hovedet frem påny, og det vil være naturligt, at man benytter lejligheden til en kort repetition af forhjulstrækkets historie for at understrege, at ethvert konstruktionsprincip har sit naturlige anvendelsesområde — der er for forhjulstrækkets vedkommende i høj grad sørget for, at træerne ikke vokser ind i himlen.

Da man i begyndelsen af 1920'erne havde løst de kinematiske problemer, som

knytter sig til overførelsen af drivende kræfter til forhjulene, der jo uden afbrydelse af drivkraften skal kunne dreje sig gennem ret store vinkler under styrebevægelsen, med andre ord, da man havde opfundet de dobbelte kardamkryds eller lignende typer, som giver konstant vinkelhastighed ved alle styreudslag, kastede man sig straks både i Frankrig og USA over bygningen af personbiler og da specielt sports- og racervogne, som blev »trukket« i stedet for »skubbet« frem. Man var — i hvert fald rent teoretisk — klar over forhjulstrækkets fordele. Hvis man har to iøvrigt ens vogne med samme procentvise anlægstryk mellem drivhjulene og vejbanen, men den ene udført med baghjulstræk og den anden med forhjulstræk, vil den sidstnævnte under iøvrigt ens forhold kunne køre gennem et givet sving med den største hastighed, før der opstår fare for udskridning. De drivende kræfter på vognen, der ved forhjulstræk virker mellem forhjulene og vejbanen, vil i realiteten »trækkes« vognen *indad* i svinget. Vi får altså — stadig rent teoretisk — en ekstra sikkerhedsmargin, hvis vi f. eks. ikke kører hurtigere, end vi gjorde med den baghjulsdrevne vogn.

Det var i og for sig et held for forhjuls-

trækkets fremtid, at man med det samme begyndte at svælge i denne konstruktionsform i forbindelse med vogne med stor hestekraft i forhold til køretøjets samlede vægt, for derved blev man meget hurtigt klar over, at ganske vist kunne man nu køre hurtigere gennem kurverne end før, men man kunne ikke forhindre, at der af og til — specielt ved kørsel på våd eller fedtet vejbane — alligevel opstod udskridninger, og i disse tilfælde viste det sig, at man var langt værre stillet end ved udskridninger af den hidtil kendte art. Både på landevejene og på veddeløbsbanerne oplevede man en række udskridningsulykker af overraskende pludselig og katastrofal karakter — det nye var naturligtvis, at vognen nu skrider ud med forenden, og det vil i praksis sige, at man ikke har skyggen af chance for at rette køretøjet op, når udskridningen først er begyndt.

Disse smertelige erfaringer, der i løbet af kort tid kostede en lang række menneskeliv, blev i Frankrig gjort af Buccioli og i USA af Auburn-fabrikerne, der byggede en kraftig, forhjulstruktet vogn under navnet Auburn Cord. På Indianapolis-banen i USA har man gennem mange år med mellemrum set forhjulstrukne racere i 500 miles løbet, men her drejer det sig om førere, som véd, hvad de gør, og som ved hjælp af forhjulstrækket opnår en kontant fordel i svingene til gengæld for en øget risiko, der stiller førerens følsomhed ved betjeningen af gaspedalen på den alvorligste prøve. Forhjulstrukne racere har aldrig spillet nogen rolle udenfor Amerika.

Forskellen mellem den baghjulstrukne og den forhjulstrukne vogn i tilfælde af udskridning kan kort forklares på den følgende måde: Når en vogn skrider i et sving, og der ikke er tale om bremsning, skyldes det, at der altid er en grænse for den friktionsevne, vi kan opnå mellem de drivende hjul og vejbanen, og bruger vi hele den friktionsevne, der er, til at drive vognen frem, vil der ikke være noget tilovers til at holde hjulene fast på vejbanen, når vi går gennem et sving. Sagt med andre ord: Giver vi for meget gas i en kurve, er det de drivende hjul, som skrider ud til siden (udad i svinget). Hvis vognen trækker på baghjulene, vil det altså være dem, der skrider ud, og så snart føreren mærker denne bevægelse, slækker han automatisk

på gaspedalen — derved ophæves trækket på baghjulene, og der bliver nu friktionsevne tilovers til at holde baghjulene fast til vejen. Kort tid efter, at vi har slækket på gassen, vil udskridningen være ophørt, og baghjulene, der nu står skråt i forhold til vognens bevægelsesretning, vil af friktionen mellem dæk og vejbane blive ført tilbage i forhjulenes spor, hvis føreren hele tiden har sørget for at »følge med« med rattet således, at forhjulene stadig peger fremefter i kørselsretningen. Udskridninger af denne art kommer enhver bilist ud for før eller senere, og det kræver kun et minimum af rutine at foretage de rigtige reaktioner. — Helt anderledes ved forhjulstræk. Hvis vi her kommer til at give for megen gas ved kørsel gennem et sving, vil det være forhjulene, der mister deres greb i vejbanen, og det er altså forvognen, der begynder at skride sidelæns ud af kurven. Også i dette tilfælde vil føreren instinktivt slække på gaspedalen, men så vil han opdage, at *det hjælper ikke noget* — forhjulene vil ikke fange vejbanen igen, og udskridningen hører ikke op af sig selv. Forklaringen er den, at idet vi slækker på gassen, genopretter vi ganske vist den friktionsevne mellem forhjulene og vejbanen, som skal forhindre, at vognen skrider udad i svinget, men samtidig ophæver vi selve den drivende kraft på forhjulene, der bidrog til at trække vognen indad mod kurvens centrum, og resultatet bliver i de fleste tilfælde, at *udskridningen fortsætter*.

Heraf kan vi uden videre slutte, at en forhjulstruktet vogn, der skal køres af almindelige bilister under alle vejbaneforhold, må være således indrettet, at den ikke rummer en nærliggende fristelse for føreren til at give for megen gas. Sagt på en anden måde kan det udtrykkes således: Vognens trækraft må ved kørsel i det højeste gear (for det er jo ved de højeste kørehastigheder, at sådanne udskridninger er særlig farlige) ikke overskrider en bestemt værdi i forhold til det samlede forhjulstryk (altså det samlede anlægstryk mellem forhjul og vejbane).

Når man kender motorens største drejningsmoment, kan man beregne den største trækraft mellem forhjulene og vejbanen, hvis man samtidig kender udvekslingsforholdet mellem motoren og forhjulene og disses radius (afstanden mellem hjulmidte

og vejbane). Lad os som et eksempel tage den 6-cylindrede Citroën i den nyeste udførelse:

Største drejningsmoment f. motor 19,8 kgm
 Udvekslingsforhold i 3. gear ... 3,88
 Hjulradius 0,365 m
 Mekanisk virkningsgrad i transmission 0,85

Vi får da den største drivende kraft mellem forhjulene og vejbanen ved kørsel i 3. gear ved at indsætte i formlen:

$$\frac{19,8 \times 3,88 \times 0,85}{0,365} = 179 \text{ kg.}$$

Når vi kører med denne vogn med kun en persons belastning, er det samlede forakseltryk omkring 700 kg — forholdet mellem den største drivende kraft og anlægstrykket mellem forhjulene og vejbanen, det er det, vi kalder *friktionstallet*, bliver da:

$$\frac{179}{700} = 0,256.$$

Nu er den forhjulstrukne, 6-cylindrede Citroën erfaringsmæssigt det farligste, man tør give et almindeligt publikum i hænde, når vi alene tænker på faren for forvognsudskridning (ellers tør det vel nok antydes, at denne vogn byder på et maksimum af sikkerhed), og man kan derfor gå ud fra, at enhver vogn, ved hvilken man overskrider et friktionstal af den nævnte størrelsesorden, rummer en stærkt forøget risiko, og man må håbe, at enhver fabrikant, der i fremtiden sysler med tanken om forhjulstrukne vogne, ikke løber sig selv en staver og sine kunder en ratstamme i maven ved at blæse på de foreliggende, dyrekøbte erfaringer.

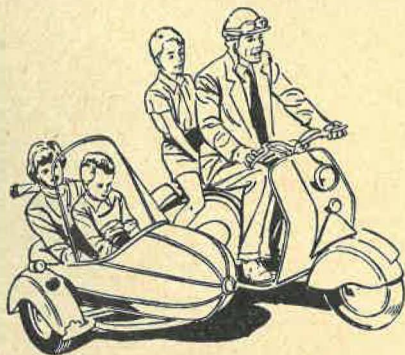
Til sammenligning med den ovenfor beregnede værdi for friktionstallet skal til slut i tabelform gives de beregnede værdier for en række kendte, forhjulstrukne vogne.

Citroën 15 — 6 H.	0,256
DKW Sonderklasse	0,189
Goliath	0,161
Panhard Dyna Junior	0,213
SAAB 92	0,242

Familien vil blive lykkelig for en

Bender

Ved De ...



- at lakeringen udføres i farve efter ønske i fineste udførelse.
- at sidevognshjulet har den mest effektive hjulaffjedring.
- at sæder og ryg er polstret med skumgummi.
- at indtrækket leveres i farverne rødt, grønt, gråt og blåt.
- at sidevognene kan tilpasses alle motorcykler- og scooter-mærker.
- at Deres forhandler står til tjeneste med yderligere oplysninger; lad ham levere Dem en BENDER SIDEVOGN.

EN HISTORIE OM 28 HK

Af „PRIMUS MOTOR“

Hvorfor kan en almindelig maskine på 500 ccm ikke køre lige så hurtigt som en NSU Sportmax på 247 ccm?

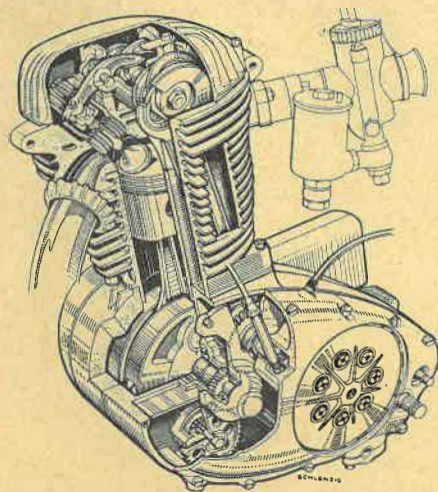
En af de mest bemærkelsesværdige seriebyggede racermaskiner, der nogensinde har været indenfor privatkørers rækkevidde, er NSU Sportmax — en direkte videreudvikling af den kendte og skattede NSU Max. Det drejer sig her om en maskine, som med sine 247 ccm udvikler ikke mindre end 28 hk ved 9000 omdr/min, det vil altså sige *godt 113 hk pr. liter* slagvolumen. Maskinen leveres i katalognæssig udførelse, og fabriken nævner en passant, at den normale tophastighed ligger omkring 185 km/t. Med et strømliniekarosseri af letmetal, der dækker maskinens forreste del, ligger tophastigheden på 200 km/t.

Det er tal, som vil få mange erfarne motorcyklister til at ryste tvivlende på hovedet — 28 hk er nemlig noget, som omfattes af en række praktiske erfaringer fra det daglige. Mange af de moderne 500 ccm maskiner har en motoreffekt i dette nabolag f. eks. AJS model 20 (29

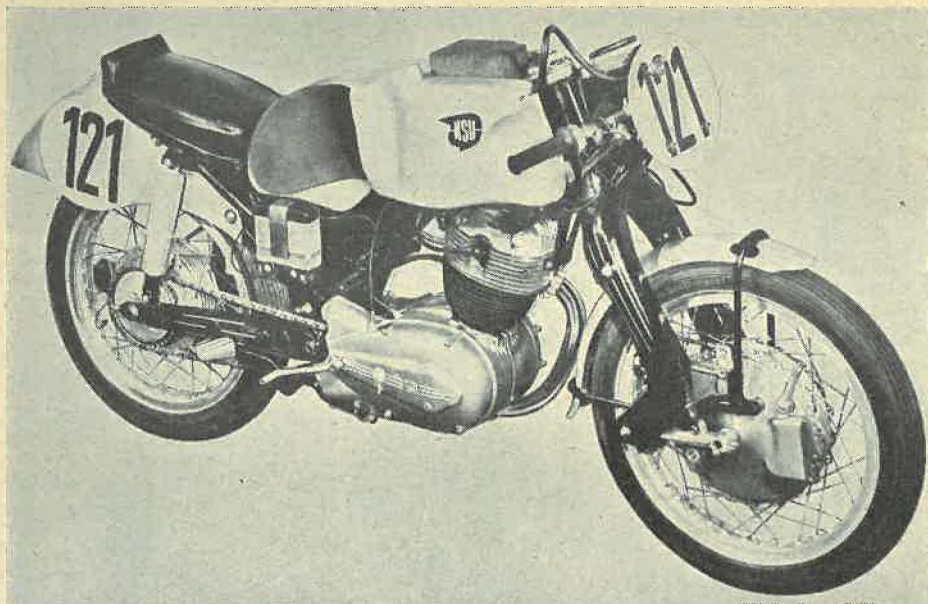
hk), Ariel model KH (28 hk), BMW model R 67/3 (28 hk), BSA model A 7 (27 hk), Norton Dominator (29 hk) og Triumph model 5 T Speed Twin (27 hk), og ingen af dem kan køre hverken 185 eller 200 km/t. Det kunne se ud, som om der var noget her, der ikke passede — er der pral med i spillet med hensyn til hestekraften for en række kendte dagligdags maskiner, eller har NSU været for optimistiske med deres oplysninger?

Nå — ingen af delene er tilfældet — alle de angivne tal er rigtige nok. Men den nævnte undren er naturlig og kræver en nærmere forklaring. For der er jo noget om, at en motorcykel stort set er en motorcykel — forskellen i egenvægt mellem en almindelig turistmaskine og en Sportmax vil selvfølgelig nedsætte køremodstanden noget, men ikke nær nok til at forklare den nævnte forskel i tophastighed — og føreren vejer og fylder jo i hvert fald det samme i begge tilfælde (for en foreløbig betragtning). Hvad kan grunden da være?

Inden vi styrer løs på spørgsmålets besvarelse dog først et par ord om motoren i Sportmax. Den er naturligvis udviklet direkte af den kendte Max motor, og for en overfladisk betragtning er der ikke megen forskel at se på de to kraftmaskiner. Standardmotoren udvikler 17 hk ved 6750 omdr/min og Sportmax'en 28 hk ved 9000 omdr/min — den førstnævnte har et kompressionsforhold på 7,4:1, medens vi ikke kender det tilsvarende tal for sportudgaven. Det er imidlertid givet, at det må ligge betydelig højere, for beregner man det effektive middeltryk henført til stempeltoppen i de to motorer, kommer man til følgende resultater: For Max — 9,2 at, for Sportmax — 11,3 at. Omdrejningstallets forøgelse er ikke tilstrækkelig til at bevirke en så voldsom stigning i motoreffekten — man må også have benyttet sig af et ændret styringsdiagram



Et snit gennem Sports Max'ens motor viser, at den er opbygget af de samme elementer, som kendes fra Standard og Special Max.



Sportmax har »udvendige« affjedringselementer til baghjulets svinggaffel, således at disse kan udskiftes i forhold til rytterens vægt og banens beskaffenhed. Bremserne er naturligvis også af en noget anden kaliber, ligesom tank og skærme er fremstillet til formålet.

for ventilerne (alså nye åbne- og lukketider), større ventiler eller af et højere kompressionsforhold. Eller mest sandsynligt alle tre dele i forening.

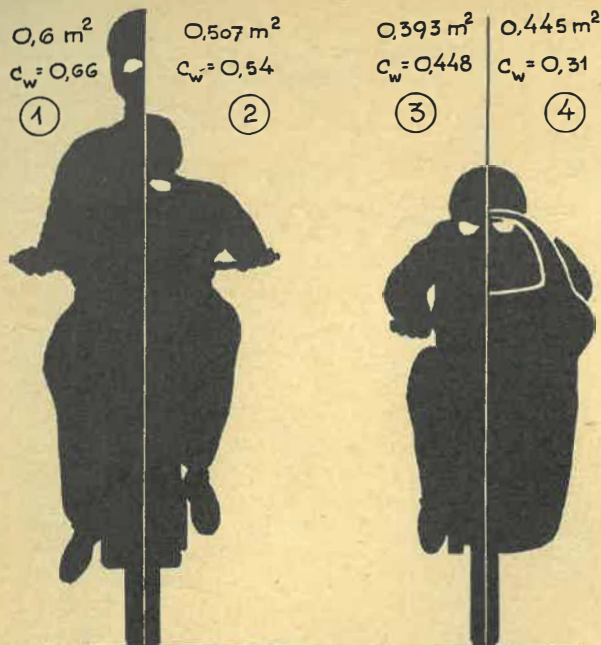
Men tilbage til tophastigheden. Ved enhver kørehastighed møder maskinen under kørsel på vandret vej i vindstille to forskellige former for bevægelsesmodstand: En *rulningsmodstand*, der skyldes dækkenes bevægelse hen over vejbanen, og en *luftmodstand*, der skyldes hvirveldannelser i luften omkring maskine og fører (og eventuel bagsædepassager). Ved de kørehastigheder, der her er tale om, andrager rulningsmodstanden ca. 2,5 pct. af den samlede vægt af maskine og fører, medens luftmodstandens beregning som vist nedenfor er lidt mere omstændelig.

Lad os nu for at få et sammenligningsgrundlag tænke på en almindelig 500 ccm maskine på 28 hk — den vejer optanket og med 1 mands belastning omkring 270 kg. Rulningsmodstanden bliver altså $0,025 \times 270 = 6,75$ kg. Hvis vi vil vide, hvor mange hk dette repræsenterer ved en eller anden kørehastighed, kan vi indsatte i formlen,

$$\frac{6,75 \times V}{3,6 \times 75} = 0,025 \times V \text{ (hk)},$$

hvor V er hastigheden i km/t. F. eks. ser vi, at rulningsmodstanden ved 100 km/t kun andrager 2,5 hk. Da der går ca. 15 pct. af den udviklede hestekraft tabt på vejen fra motoren til drivhjulets omkreds, vil det sige, at motoren til dette formål alene skal udvikle $2,5 \times 0,85 = 2,95$ hk. Ganske på samme måde kan vi beregne rulningsmodstanden for Sportmax'en — den vejer i optanket stand med fører ca. 200 kg, og rulningsmodstanden bliver altså ca. 5 kg, svarende til at motoren skal udvikle 2,18 hk ved 100 km/t. Den her konstaterede forskel er faktisk så lille, at den forsvinder mellem fingrene på os, og konsekvensen bliver, at den afgørende forskel mellem de to maskiner må bero på forskel i luftmodstanden.

På omstående tegninger er rent skematisk vist de to maskiner — hver for sig i to forskellige drifttilfælde. Yderst til venstre ses maskinen på 500 ccm henholdsvis med føreren siddende oprejst og liggende på maven hen over benzintanken med fødderne trukket op på høje fodhvilere. Til højre ses den samme mand på en Sportmax — han ligger i begge tilfælde i racerstilling på maskinen, men yderst til højre er denne forsynet med et karosseri



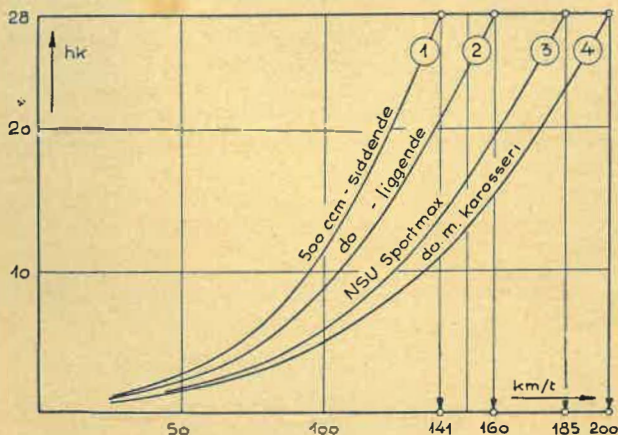
Skematisk fremstilling af frontarealet for to forskellige maskiner hver for sig i to forskellige drifttilfælde. Til venstre har vi en normal 500 ccm turistmaskine med føreren i henholdsvis siddende og liggende stilling — til højre den samme mand på en Sportmax henholdsvis uden og med strømliniekarosseri. Foroven er påskrevet frontareal og luftmodstandskoefficient (c_w) i de fire tilfælde. Se iverigt teksten.

som vist på et af fotografierne. En motorcykels luftmodstand afhænger under alle omstændigheder af de følgende faktorer: Frontarealet af fører og maskine (det er de sorte arealer, vi ser på de fire figurer — dog i hvert tilfælde naturligvis kun det halve frontareal), luftmodstandskoefficienten (et tal, der udtrykker strømlinieformen) og den øjeblikkelige kørehastighed, og kender vi disse størrelser, kan vi finde den tilsvarende hestekraft, som skal præsteres af motoren, ved at indsætte i formelen:

$$\frac{2,27}{10,000} \times F \times c_w \times V^3 \quad (\text{hk}),$$

hvor F er frontarealet målt i m^2 ,
 c_w er luftmodstandskoefficienten og
 V er hastigheden målt i km/t .

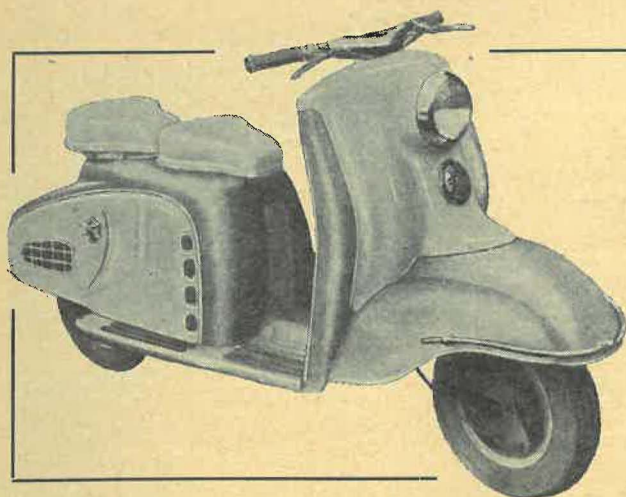
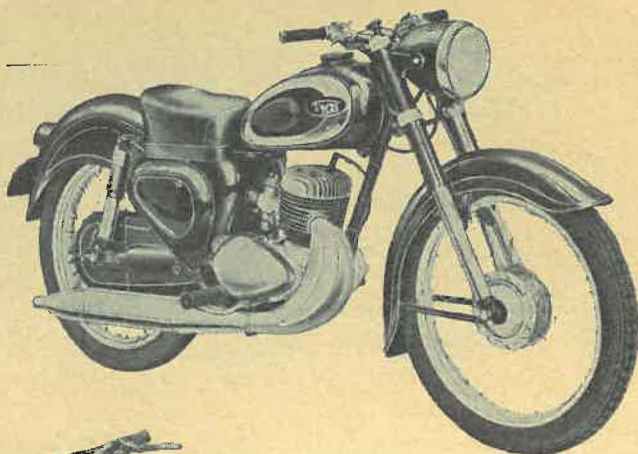
Når føreren sidder oprejst på den almindelige turistmaskine, har vi en stor samlet luftmodstand på hele køretøjet — dels har vi et stort frontareal ($0,6 \text{ m}^2$), og dels giver navnlig førerens ryg anledning til en kraftig hvirveldannelse, altså



Køremodstandskurver for de fire tilfælde, der er vist på den forrige tegning. Den enkelte kurve giver os ved forskellige kørehastigheder den nødvendige hestekraft, som motoren må udvikle, for at drive maskinen frem på vandret vej i vindstille. Se iverigt teksten.

TWN Cornet

TWN er den hurtigtkørende motorcykle med den sejge, langsomt gående motor. De dobbeltstemplede TWN-motorer er kraftige, levende og uhyre slidstærke.



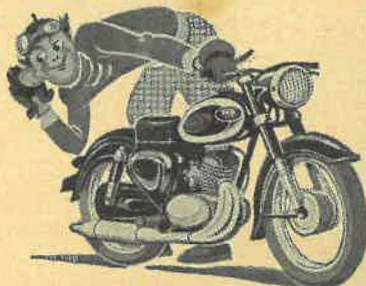
TWN Contessa

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

Den elegante Scooter med den ideelle vægtfordeling

Den hviskende TWN motor

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

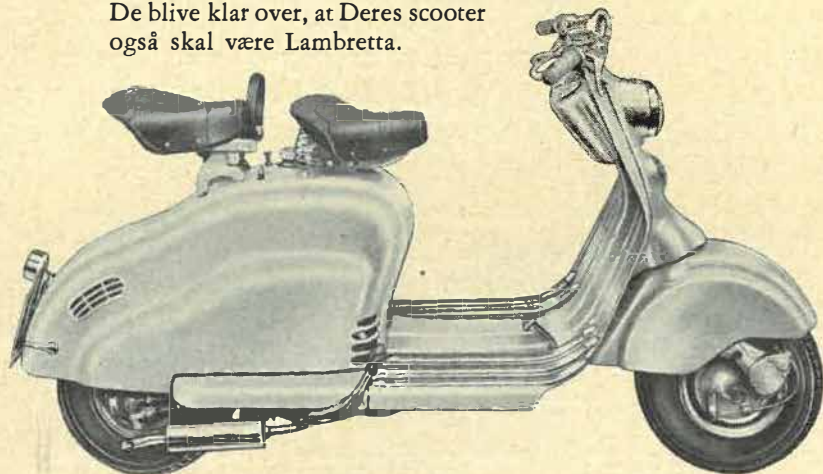


ISIDOR MEYER - ST. KONGENSGADE 67 - KBH. K

Lambretta

Verdens mest solgte

De skylder Dem selv at prøve Lambretta, før De køber scooter, så vil De blive klar over, at Deres scooter også skal være Lambretta.



NY MODEL 150 ccm

- ★ Hjulspækket gennemgående stål-rørsstel og kraftig dobbeltrørs-forgaffel m. ophæng og affjedring af forhjul i begge sider.
- ★ Bencylindret totakts 150 ccm motor 6 hk med gummiophæng.
- ★ Specielt lyddæmpet indsugningsfilter og dobbelt lyddæmper gør motoren næsten lydløs.
- ★ Udvendig tilgængelig benzinhane og chokerknap.
- ★ Afslæeligt handskerum med indbygget speedometer og plads til ur.

MODEL 150 ccm

på købstilladelse. kr. **3.025,-**
i frit salg kr. **4.185,-**

- ★ Ekstra kraftig dobbeltvirkende hydraulisk støddæmper for motor og baghjul.
- ★ Stilbart styr giver den individuelle behagelige kørestilling for føreren. Ekstra kraftig kickstarter - legende let start.
- ★ Den store hjulafstand muliggør anbringelse af sæderne mellem akslerne.
- ★ Bredde dæk 400×8" giver behagelig kørsel. Kraftige bremses. Bremsetromler m. køleribber.
- ★ For- og baghjul indbyrdes udskiftelige — skiftes som på en bil.

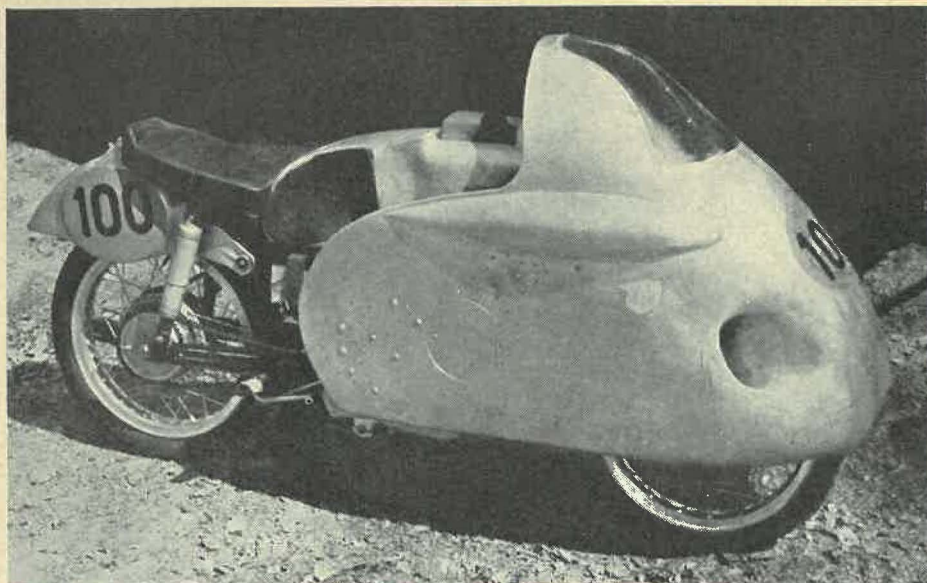
MODEL 125 De Luxe

med både kickstart og elstart
på købstilladelse. kr. **2.438,-**
i frit salg kr. **3.765,-**

NORDISK DIESEL A/S

BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE 55 · KØBENHAVN SV.
CENTRAL 3612 · HILDA 101

Autoriserede LAMBRETTA forhandlere over hele landet



Sportmax'en med strømliniekarosseri. Modeller og træforme til dette karosseri er leveret af NSU fabriken, men selve pladearbejdet udføres af en pladesmed, der i sin fritid banker karosseriet op i sin kones vaskehus. Sportmax'en koster uden karosseri 4000 DM af fabrik, og så har NSU endda sat en pæn sum penge til på hver maskine.

en dårlig strømlinieform, der kommer til udtryk ved en høj luftmodstandskoefficient (0,66). På hosstående kurveblad er indtegnet de beregnede værdier for den samlede rulnings- og luftmodstand for det nævnte tilfælde — vi ser, at kurven, der er mærket 1, skærer de 28 hk ved en hastighed omkring 140 km/t (dette er altså tophastigheden, hvis maskinen igrøvrigt er gearet til denne hastighed).

På den anden halvdel af figuren til venstre har føreren lagt sig ned på maskinen og trukket benene op — derved reducerer han for det første frontarealet (til 0,507 m²), men samtidig opnår han en gunstigere strømlinieform, fordi vinden nu stryger hen over hans ryg (luftmodstandskoefficienten reduceres til 0,54). Det samlede resultat bliver en væsentlig reduktion af den samlede køremodstand ved alle hastigheder, således som man kan se det på kurve nr. 2. Vi kan nu køre 160 km/t under fuld udnyttelse af de forhåndenværende 28 hk.

Så ser vi på Sportmax'en. Også her ligger føreren ned med begge benene trukket op i høj stilling, hvilket i forbindelse med de mindre dimensioner af selve maskinen (hjul 3,00-18 i stedet for 3,50-19

og smallere styr) og den omstændighed, at han kan trække knæene ind i fordybninger i benzintanken, bevirker, at frontarealet nu kommer ned på 0,393 m², og samtidig får vi — fordi maskinen er forsynet med en »strømliniehale«, der udfylder hvirvelfeltet bag førerens ryg — en yderligere forbedring af luftmodstandskoefficienten til 0,448. Kurven for den samlede bevægelsesmodstand har nr. 3 på



SPECIALOLIEN
Mobiloil 'D'
 TIL DAGLIG KØRSEL

RACEROLIEN DER GIVER
 DERES MOTORCYKLE ET
 LANGT LIV

FÅS HOS DERES
 FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY





Baumm med »den flyvende liggestol«, fotograferet inden det sidste rekordforsøg, der kostede ham livet.

diagrammet, og vi ser, at vi nu ved udnyttelse af de 28 hk kommer op på de før omtalte 185 km/t.

Endelig forsyner vi Sportmax'en med strømliniekarosseri. Derved får vi ganske vist en forøgelse af frontarealet (til 0,445 m²), men samtidig reduceres luftmodstandskoefficienten til 0,31, således at resultatet bliver kurven mærket 4, der skærer de 28 hk ved 200 km/t.

Der er altså ingen mystik til stede — forklaringen på Sportmax'ens »utrolige« tophastigheder ligger dels i en kraftig reduktion af frontarealet sammenlignet med den store turistmaskine med føreren i oprejst position (reduktion ca. 25 pct.) og dels i en formindskelse af luftmodstandskoefficienten, som skyldes maski-

Baumm's klasserekorder sat den 10. maj 1955.

50 ccm:

*1 km flyvende start .. 150,0 km/t
1 mile flyvende start .. 151,0 km/t
5 km flyvende start .. 145,5 km/t
5 miles flyvende start .. 147,0 km/t*

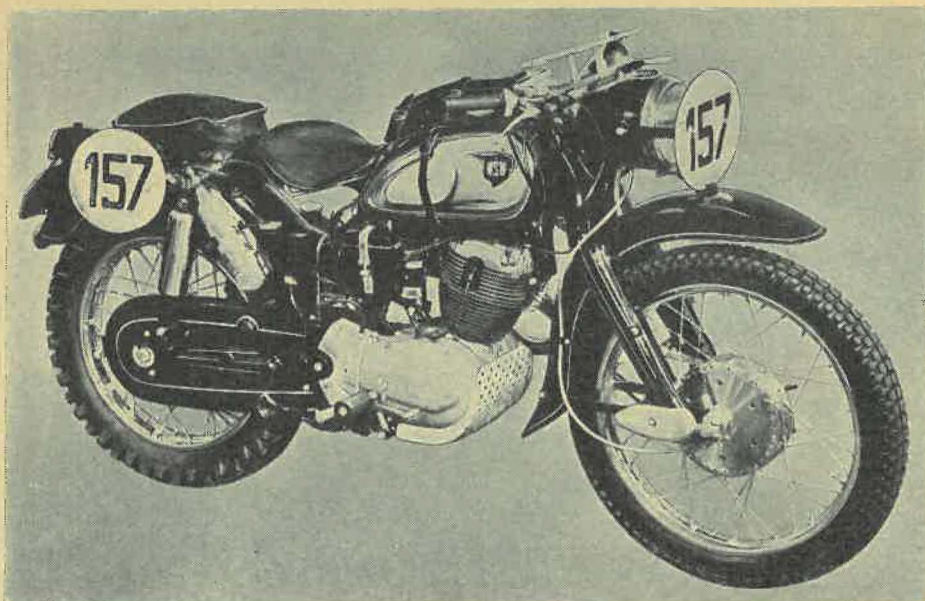
Disse resultater gælder tillige for 75 ccm klassen.

125 ccm:

*1 km flyvende start .. 217,0 km/t
1 mile flyvende start .. 218,0 km/t
5 km flyvende start .. 209,0 km/t
5 miles flyvende start .. 211,0 km/t*

Disse resultater gælder tillige for 175 ccm og 250 ccm klassen.

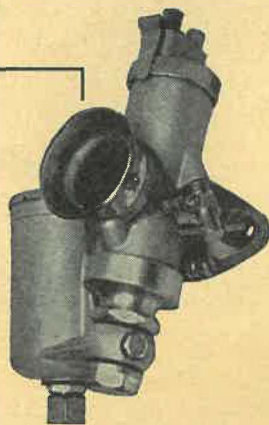
nens bedre strømlinieform (reduktion ca. 32 pct. for den ubeklædte Sportmax og ca. 53 pct. med karosseri). Ud over at illustrere et konkret eksempel har undersøgelsen værdi for den almindelige sportskører derved, at den lærer ham noget om de små tings betydning, når han vil reducere sin luftmodstand — mandens stilling på maskinen, føddernes og knæenes position, den strømlinie-mæssige sammen-smeltning af mand og maskine, betydningen af et strømliniekarosseri. I denne forbindelse skal det påpeges, at anvendelsen af strømliniekarosseri vil give den største gevinst i km/t, jo langsommere maskinen er i forvejen — til gengæld vil egenvægten af karosseriet have en tilsvarende skadelig indflydelse på maskinens accelerationsevne indenfor hele hastighedsområdet. Strømliniekarosseriet er altså en udpræget »kilometerrace-fidus« — jfr. NSU's nyeste 50—125 ccm verdensrekorder.



En anden version af NSU Max er trial maskinen, der ligeledes leveres med teleskopisk indkapslede skrueffedre eller med ekstra hydrauliske dæmpere til svinggaflen. En panserplade er lagt under motorens krumtaphus, dobbelte kabler er monteret og maskinen er i det hele taget udstyret klar til at deltage i det Internationale Seks Dages Trial. Den originale Max motor er blot komprimeret en smule op i denne maskine.

DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER

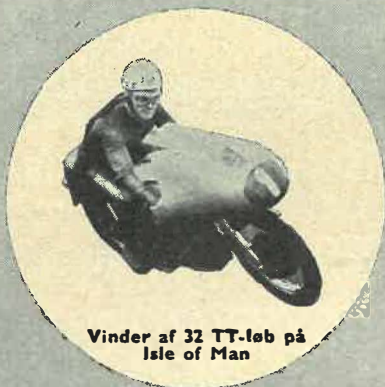


og originale reservedele

1/5 BRD. P. & M. KLEE Krystalgade 3 . Byen 4646 – 4567
(Lige ved Rundetaarn)

Norton

tæller, hvor
det gælder!



Vinder af 32 TT-løb på
Isle of Man

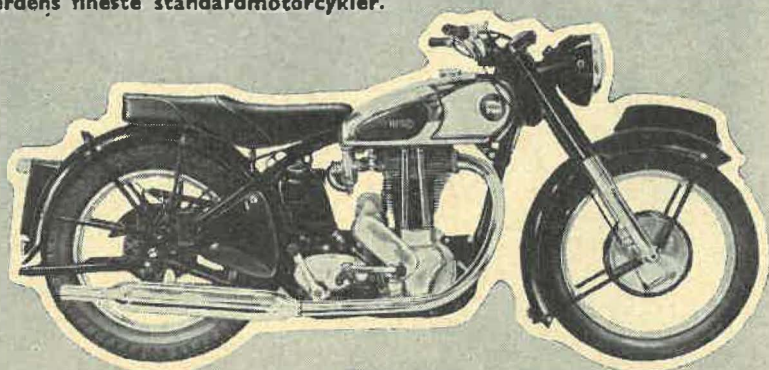


1953 —
61 verdensrekorder



Den pålideligste racermaskine
— den sikreste
standardmaskine

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



Den uovertrufne **Norton**

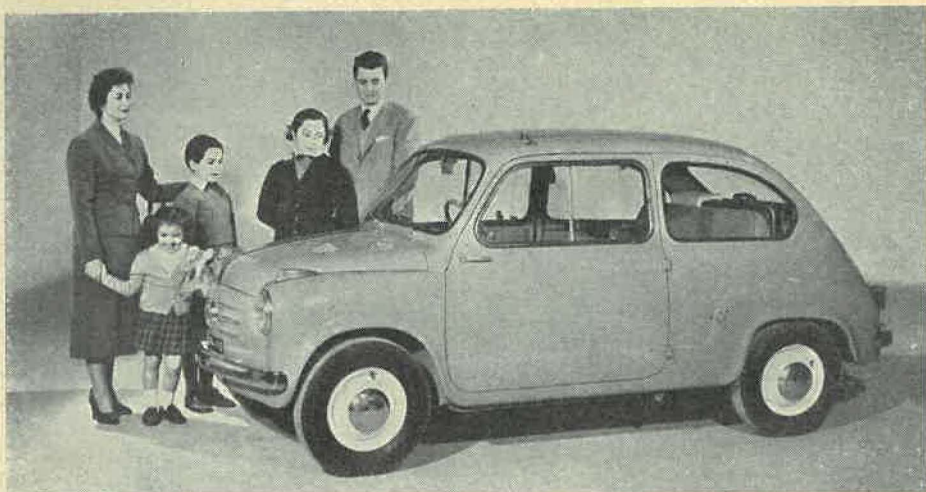
Vi anviser nærmeste forhandler

Øst for Storebælt:

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

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Motorafdelingen, Aarhus, Telf. 341 00



Fiat 600 er konstrueret til den lille familie — og den kan være der.

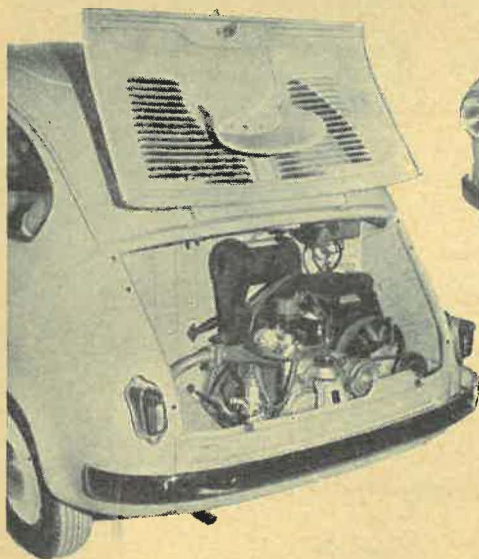
VI PRØVEKØRER FIAT 600

AF MOGENS H. DAMKIER

De øjeblikkelige indkøbsforhold for automobilister i Danmark har gjort de mindste vogne særdeles aktuelle, fordi det såkaldt »frie« salg på dollarbasis i den grad har forhøjet anskaffelsesprisen på et motorkøretøj, at mange ud fra en såre forståelig økonomisk begrænsning må se drømmebilen krybe i varedirektoratets vaskebalje, og når de forskellige afslag kommer ud af vridemaskinen, er den imponerende personvogn blevet til en Renault 4-CV, en VW, Lloyd eller en Fiat 600. Det skal man imidlertid ikke begræde så dybt ud fra et automobilteknisk synspunkt, men beklage ud fra en rent merkan- til og måske også social betragtning. Vi, der kan afskrive vore køretøjer i driftsregnskabet med op til 15 pct. om året, kan omtrent være ligeglade, fordi skattevæsenet i løbet af seks år må aflevere det, det tog. Mon alle »privatfolk« for resten husker at afskrive deres køretøjer? For privatmanden eller lønmodtageren kan af-

skrivningen imidlertid ikke trækkes fra indtægten, og derved får vi det ret skæve forhold i vognstørrelsernes fordeling. Repræsentanten, der kører i firmaets vogn, drager i sin ensomhed land og rige igennem i en stor, uøkonomisk vogn med op til fem konstant ledige pladser, medens bogholder Sivertsen skal stoppe kone og diverse børn samt eventuelt hun og tilløbende familie ind i en af ovenfor nævnte små vogne. Hvis SMJ iøvrigt rådede over midlerne, så skulle det være mig en speciel fornøjelse at investere 240.000 i en Rolls-Royce, hvilket teoretisk ville tillade mig at svinge op foran rådhuset i min kommune en gang om året i de seks følgende år, aflevere en selvangivelse med en indtægt på 36.000 og køre hjem igen i bevidstheden om, at jeg ikke skulle betale en øre i skat. Indtægt $36.000 \div$ afskrivning på vognen $36.000 =$ nul. Nå, jeg må hellere komme ned på jorden igen, for dér står en Fiat 600 og venter på mig.

Motoraggregatet fylder ikke meget i vognens bagende, og for at nedsætte byggelængden på motoren har man anbragt radiatoren ved siden af denne. Krumtappen trækker over koblingen frem til gearkassen, der igen trækker tilbage til differentialet.



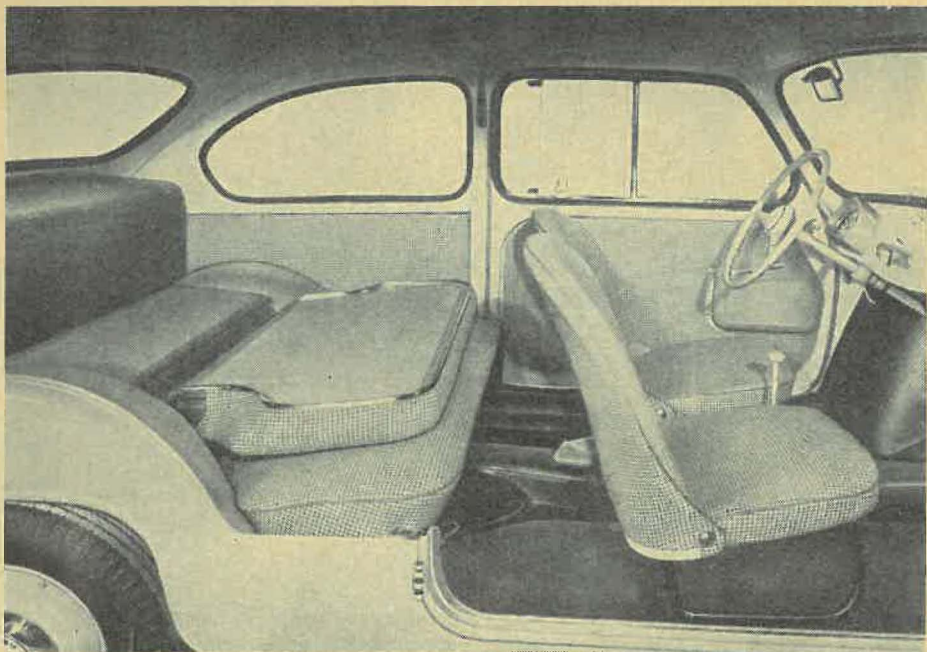
Under torpedohjelm kan der anbringes forskellige småpakker, og her finder vi som fast inventar benzintanken og reservehjulet.

I martsnummeret præsenterede vi Fiat's yngste barn for vore læsere, og vi foretog dér nogle ret interessante sammenligninger med model 500, idet de iøjnefaldende fordele ved model 600 til en vis grad gav bevis for den tekniske udvikling i de forløbne år mellem de to modelleres tilblivelse. Denne udvikling kendetegnes dog hovedsagelig ved en mere realistisk indstilling overfor problemet at transportere en familie — og ikke blot to personer — i et lille, prisbilligt og økonomisk køretøj. Fiat 600 er så at sige bygget op om fire siddepladser, ved hvilke der er taget rimeligt hensyn til såvel langbenede som brede personer. Ud fra de derved givne mål har man placeret motoraggregat, benzintank o. s. v. på en sådan måde, at man samtidig fik de mindst tænkelige udvendige mål. Denne overvældende sans for pladsøkonomi er ikke så meget dikteret af tekniske som af økonomiske grunde, eftersom fabrikernes kalkulationsafdelinger finder vognens vægt uløseligt forbundet med fremstillingsprisen. Resultatet er — som billederne viser — at man bogstavelig talt har fået placeret for- og baghjul henholds-

vis helt fremme og helt tilbage i vognen, og dog er akselafstanden ikke mere end to meter, medens hele vognen i længden måler 3215 mm. Ud fra disse mål kan man med det samme sige, at Fiat 600 må være meget styrefølsom, medens man må være lidt skeptisk indstillet overfor retningsstabiliteten.

Som det ses, er der to brede døre, og indstigningsforholdene må siges at være meget tilfredsstillende. Pladsforholdene er trods studier af tegningerne forbavsende gode — papiret er jo ofte taknemmeligt, og derfor har vi vænnet os til at betragte målskitser med et vist forbehold. Rygraden i det selvbærende karosseri er et centralrør midt i gulvpladen, og dette centralrør udnyttes naturligvis som tunnel for kontrolorganernes trækstænger og kabler samt til varmluftkanal. Gearstangen er anbragt midt i denne tunnel, og ved hjælp af en solid trækstang er den i direkte indgreb med gearkassens vælgeraksel. Fodbremsen aktiverer naturligvis bremserne ad hydraulisk vej, og koblingspedalen er forbundet til koblingens udløserarm gennem et kabel. Håndtag for parkeringsbremse, choker og selvstarter er anbragt mellem forsæderne.

Instrumentbrættet er såre enkelt og realistisk. Midt for ratstammen sidder et »kompashus« med indbygget speedometer,



Bagsædets ryglæn kan lægges ned og der gives på denne måde mulighed for en overordentlig stor bagageplads. Bemærk boksen på døren.

kilometertæller og benzinmåler samt kontrollamper for dynamoeffekt (ladekontrol), olietryk, reservebenzin og kølevand. Dette er for så vidt i orden, og Fiat's små kompashuse er glimrende, fordi lyset fra de oplyste instrumenter ikke kan spejle sig i forruden. Instrumentudvalget er udmærket, men alle former for kontrollamper betragter jeg med indgroet mistillid, for når alt kommer til alt, kan en lampe efter min mening lettere brænde over, end olietrykket kan svigte. Idéen med at anbringe en kontrollampe for overhedning af kølevandet er åbenlys sindssyg, fordi lampen ikke lyser, når tændingen sættes til — den lyser først, når temperaturen i radiatoren stiger over de normale 102—106°. Forhåbentlig sker der ikke noget foruroligende de første tre år, men hvem siger så, at den lampe kan lyse om tre år.

Til højre for kompashuset er der anbragt en god, kraftig kontrollampe for blinklysene, der iøvrigt også giver sig til kende gennem en kraftig, tikkende lyd. Midt på forpanelets overkant sidder kontakten til blinklysene — der er ingen automatik, men det er til gengæld en af de fine

Fiat-kontakter, der går i udslag med et smæld. Tændingsnøglen er samtidig kontaktagreb for lyskontakten: man kan dreje nøglen et hak til venstre, og parkeringslyset tændes, uden at tændingen berøres, og nøglen kan følgelig fjernes fra låsen, selv om den er drejet i denne kontaktstilling. Et hak til højre fra neutralstillingen giver tænding uden lys, et hak til giver nedblændet kørellys, og sidste hak giver langt lys. Alle stillinger til højre for neutral giver naturligvis samtidig tænding; men det er ikke særlig bekvemt, at nedblændingen finder sted gennem denne hovedkontakt. Der er ikke handskerum i forpanelet, men der er en stor boks på begge døre, og boksenes kant tjener samtidig som

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

BENZINFORBRUG

40 km/t . . .	4,5 liter pr. 100 km
60 km/t . . .	5,76 " " " "
80 km/t . . .	6,33 " " " "
90 km/t . . .	7,5 " " " "

håndtag, når dørene skal lukkes inde fra. Ruderne i dørene har skydevinduer, mens de bageste ruder er faste. Der er ikke askebægre i vognen, men man klarer sig fint med skydevinduerne. Den indvendige belysning er indbygget i bakspejlet, og der er ivotrigt et meget tilfredsstillende varmeanlæg. Et håndtag i centralrøret lige foran bagsædet åbner eller lukker for den varme luft (håndtaget kan nemt nås fra førersædet), og ved hjælp af drejeventiler foran på centralrøret kan den varme luft enten dirigeres ud ved fødderne eller op gennem defrosterkanalerne. Forsæderne er indstillelige, og bagsædets ryglæn kan lægges ned således, at det danner en vandret, gummibelagt bagagehylde. Når ryglænet er slået op, er der bag dette bagageplads til en mellemstor kuffert samt lidt småting, og som på de andre hækmotorvogne er der nogen bagageplads i torpedoen.

Kørestillingen er udmærket og udsynet til alle sider er godt. Der er ugenert plads til benene, men koblingspedalen ligger for tæt på skærnkassen, af hvilken grund man skraber op og ned ad hjulkassens gummibelægning, hver gang koblingen skal benyttes. Alle kontrolorganer ligger naturligt, og der skal kun ringe aktiveringstryk til såvel kobling som fodbremse. Gearskiftningen virker præcis og hurtig.

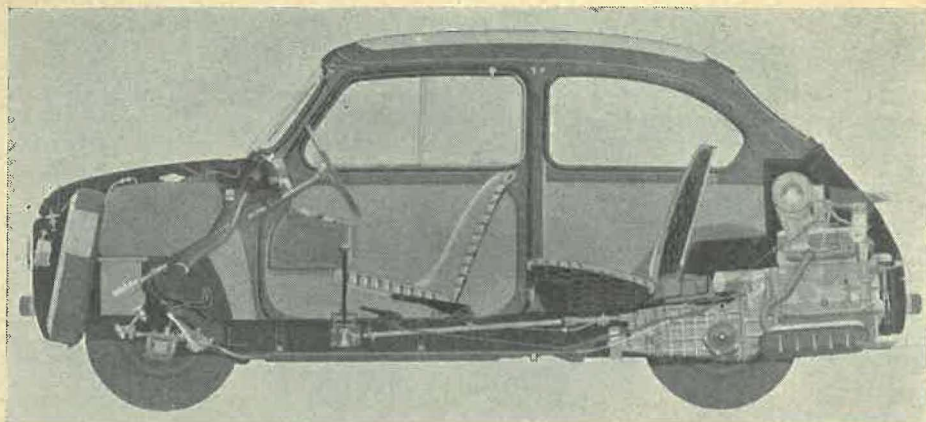
Jeg har været mere end spændt på at stifte bekendtskab med køreegenskaberne i Fiat 600, dels fordi den er i slægt med Fiat 1100, der har notorisk fremragende

køreegenskaber, dels fordi en medarbejder efter en kort prøvetur udtalte, at model 600 havde aldeles rædselsfulde køreegenskaber med stærk overstyring. Nu er Fiat 600 jo allerede interessant derved, at den har motoren anbragt bag i vognen, uden at professor Porsche har haft noget med dens konstruktion at gøre, men jeg skulle ikke køre mange minutter i vognen, før jeg til en vis grad genkendte dens bevægelser fra en Porsche-konstruktion, nemlig mit gamle hjertebarn Steyer 55. Den samme flade affjedringsbevægelse finder vi i Renault 4-CV, og den skyldes ganske simpelt den uafhængige affjedring af alle fire hjul i forbindelse med den korte akselafstand. Er man ikke fortrolig med denne affjedringsbevægelse, er man tilbøjelig til at korrigere gennem styretøjlet, hvilket vil give en ustabil kørselsretning. Når man skal prøvekøre biler, er det nok så vigtigt at have en følsom ende som at have et godt hoved, og gennem bemeldte legemsdel blev jeg klar over, at »600« bare skal have løse tøjler, d. v. s. at man blot skal lade den tumle af sted som den vil, så holder den kursen. Selv de bilister, der har vanskeligt ved at vænne sig til en ny vogn, vil dog hurtigt blive fortrolig med affjedringsbevægelsen og lade rattet være af den grund. Den voldsomme overstyring vil jeg heller ikke skrive under på, men jeg vil til gengæld give en klar erklæring om, at model 600 er den vanskeligste vogn at finde ud af for en kritiker, der skal bedømme dens køreegenskaber. Overstyring skulle således komme klart til udtryk, når man kører hårdt gennem tre fjerdedel af en stor, ubefærdet rundkørsel. Det gør den ikke — styringen er neutral. Kører man hurtigt gennem en krum kurve, er der klar understyring på kurvens første del, neutral styring på den sidste del og en mærkelig, udefinerlig fornemmelse, der kan minde om overstyring, i det øjeblik vognen rettes op. Gennemkører man stadig med stor hastighed en kurve med næsten 180° krumning, er der klar overstyring på den sidste del. Jeg har prøvet det hele masser af gange, og jeg er så sikker i min sag, at jeg tør sige, at alt andet, hvad der fortæles om over- eller understyring i forbindelse med Fiat 600, er forkert, men til gengæld håber jeg, mine læsere vil bære over med mig, når jeg afstår fra at komme med nogen fyldestgørende forklaring på

ACCELERATIONSEVNE

0—40 km/t (2. gear)	6,5 sekunder
0—60 km/t (3. gear)	12,4 "
0—80 km/t.	24,8 "
0—90 km/t.	35,1 "

Tophastighed 98 km/t

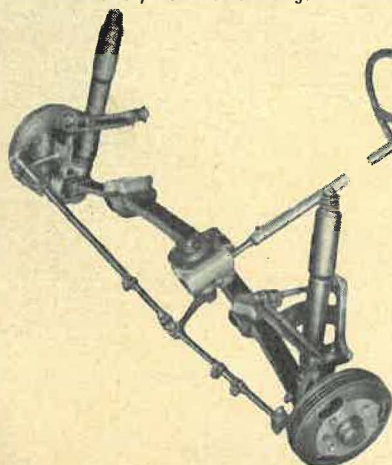


På ovenstående snit gennem vognen ser man, hvorledes pladsen er udnyttet til det yderste.

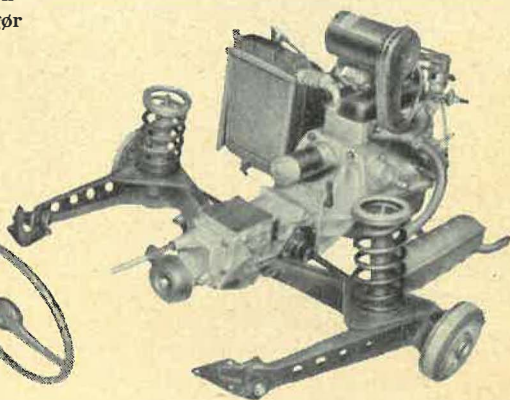
det omtalte fænomen — bortset fra at de styrende egenskaber naturligvis stammer fra baghjulsophængningen, der ikke betegner en pendulakselophængning i ren udførelse.

Retningsstabiliteten er bemærkelsesværdig god for en vogn af denne konstruktion, så længe man kører på absolut jævn vej. På en stærkt knoldet vej er der heller intet ufordelagtigt at bemærke, men når man kommer ind på en af disse strækninger, der kendetegnes ved bølgeformede ujævnheder, begynder der igen at komme styrende tendenser fra baghjulene, og så gør man klogt i at nedsætte hastigheden.

Forhjulsophængningen på Fiat 600 er udformet som en tværliggende bladfedjer og triangellarme. De teleskopiske støddæmpere er store og kraftigt udformede. Bemærk, hvorledes styrearmen har direkte fat i den delte forbindelsesstang.



Ud fra ovenstående kunne man måske tro, at Fiat 600 er en vogn for viderekomne, men det skal dertil bemærkes, at de egenskaber, jeg her har lokket frem, hidrører fra hastigheder, der ligger omkring topfart og i hvert tilfælde over 90 km/t — tophastigheden er 98 km/t. Hvis man kører med en for denne vogn normal hastighed på 80 km/t, vil selv den sarteste natur ikke kunne bemærke noget unaturligt eller mærkeligt, blot skal det tilføjes, at vognen er følsom overfor hård sidevind.



Motoraggregatet og baghjulsophængningen udgør for så vidt en helhed. Som det ses, anvendes der skruefjedre, som affjedrende elementer og inden i disse er teleskopstøddæmperne anbragt. Foran på gearkassen er anbragt en bremsetromle med ekspanderende bremsesko til håndbremsen, der altså nærmest må betegnes som en kardanbremse.

Fiat 600 er skabt for den lille familie, d. v. s. to voksne og to måske tre børn, der baserer deres eksistens på en god, jævn indtægt, men som ikke vover sig ud i for store kontante investeringer til en bil. Denne familie går naturligvis ikke om bord i vognen for at køre race gennem de værste sogneveje og så længe man kan holde en marchhastighed på 80 km/t under en betryggende komfort, vil den lille familie sikkert ikke forlange mere.

Nu vil man naturligvis stille det spørgsmål, hvorfor Fiat-konstruktørerne ikke har sørget for en entydig, neutral styring og sikker retningsstabilitet under alle forhold op til tophastighed. Her kan jeg sikkert give Dem en fuldgyltig forklaring. For at opnå neutral styring må baghjulene ophænges i pendulaksler, der betegner en bevægelse op og ned vinkelret på vognens længdeakse og uden mindste afvigelse fra den rette vinkel. Det vil igen kræve, at de dertil nødvendige triangelarmer for at få tilstrækkelig længde må være hængslet til differentialet, der altså skal ligge fast sammen med motorblokken. Hvis man lægger motorblokken fast vil det være vanskeligt at undgå motorvibrationer og mekanisk støj forplantet til karosseriet — og det har man altså ønsket at undgå. På Renault 4-CV har man lagt motorblokken fast for at få den eftertragtede neutrale styring, men i tilgift fik man visse motorvibrationer i karosseriet. Hvis man vil

have bedre retningsstabilitet, må man dels forøge akselafstanden, dels have større udhæng foran forakslen og bag bagakslen, og så kan man lige så godt sætte et kryds over projektet, for så bliver såvel størrelse som pris at sammenligne med model 1100. Den beherskede total længde i forbindelse med forhjulenes store underdrejning giver glimrende parkeringsmuligheder og en håndterlighed i trafikken, der grænser til det utrolige.

Fiat 600 har imidlertid også »noget de andre ikke har«, nemlig en lille perle af en motor, der med sin sunde og dog raffinerede udformning virker tiltalende på alle, der holder af god mekanik. Derimod undrede det mig, at der i den prøvekørte vogn hørtes tydelig hylen fra kron- og spids-hjul. Det ligner ikke Fiat og må sikkert bero på en fejltagelse. Styretøjets er fabelagtigt godt og uden overflødige mellemlid, men der må heller ikke være slør i styretøjets på denne vogn, for skal man gennem et dødt stykke på rattets drejende bevægelse, vil styringen blive meget ustabil i de tilfælde, overstyringen er mærkbar.

Det, jeg sætter mest pris på ved Fiat 600, er, at den er en lille personlighed. Det er ikke en sløv, på alle måder ligegyldig vogn, den sørger stadigt for ens underholdning, den kan køres hurtigt om nødvendigt, og den benytter sig ikke af noget så lavt som mekaniske ukvemsord.

SPECIFIKATIONER FOR FIAT 600

Motor: Firecylindret, vandkølet, topventilet rækkemotor. Boring 60 mm, slaglængde 56 mm, slagvolumen 633 ccm, kompressionsforhold 7:1. Maksimal effekt (med fri udblæsning og uden vandpumpe og ventilator) 21,5 hk ved 4600 omdr/min. Karburator: Weber 22 DRA. Køling med overtryk, normal kølevandstemperatur 102—106° Celsius.

Transmissionssystem: Kobling tør enkeltplade med fjedrene nav. Gearkasse: Fire-trins med synkromesh mellem andet, tredje og fjerde gear. Udvækslingsforhold: Første gear 3,385:1, andet gear 2,055:1, tredje gear 1,333:1, fjerde gear 0,896:1, bakgear 4,275:1. Udvækslingsforhold i differentialet 8:43.

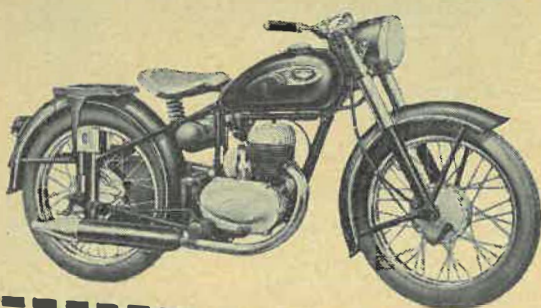
Dækstørrelse 5,20×12.

Elektrisk anlæg: 12 volt, dynamokapacitet 180 watt, akkumulator på 28 ampèretimer.

Mål og vægt: Benzintank rummer 27 liter. Kølesystem 4,1 liter. Oliesump 2,2 kg. Akselafstand 2000 mm, sporvidde forhjul 1144 mm, sporvidde baghjul 1154 mm, mindste venderadius 4350 mm, total længde 3115 mm, total bredde 1380 mm, total højde (ubelastet) 1405 mm, fri højde fra jorden (fuldt belastet) 160 mm, egenvægt med reservehjul og værktøj 560 kg, tilladt totalvægt på forhjul 360 kg, på baghjul 535 kg.

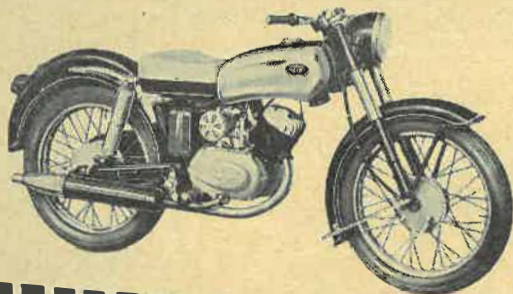
Priser: Incl. omsætningsafgift på købstilladelse kr. 9.175,—. Incl. omsætningsafgift i fri handel kr. 12.966,—.

ZÜNDAPP kvalitet i tre udgaver ...



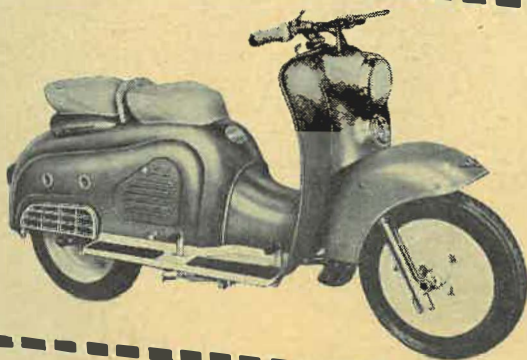
ZÜNDAPP NORMA LUXUS

Den fuldt udstyrede moderne motorcykle uden konkurrence i kvalitet og pris.



ZÜNDAPP *Elastic*

Centralrørssramme, indstillelig svingermøtjedring. Hidtil ukendte køreegenskaber. Spørg en Elastic-kører, og De bliver overbevist.

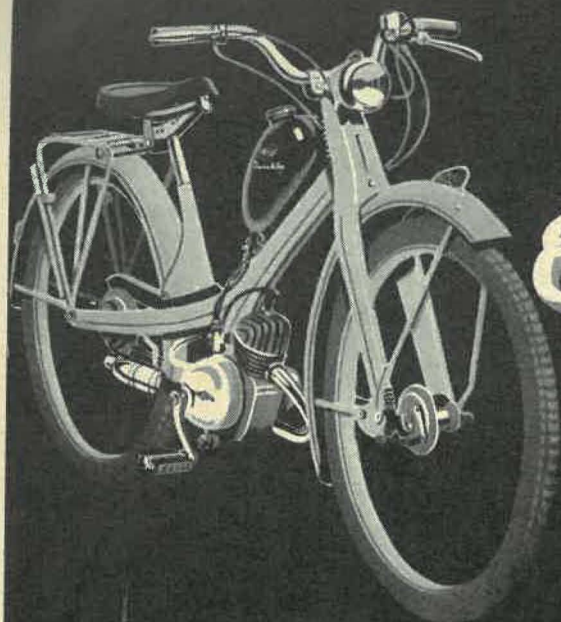


ZÜNDAPP *Bella*

150 og 200 ccm, fremragende konstruktion, bedste køreegenskaber. Den har det hele.

ZÜNDAPP

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S - ØSTER ALLÉ 7 - KBHVN. Ø.



NSU
Quickly

*den eneste
knallert
med
rigtig*

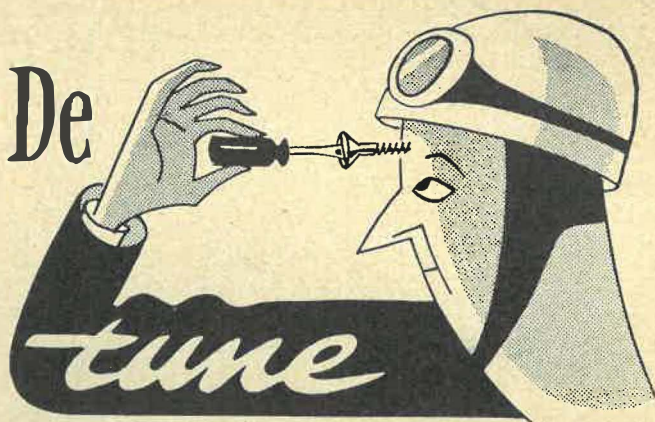
motorcykle-motor

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



FRED. RASMUSSEN · ODENSE · KØBENHAVN

Har De prøvet at



Dem selv ...?

De fleste bilister og motorcyklister er indforstået med, at de ikke altid kører lige godt, og for mit eget vedkommende har jeg lagt mærke til, at jeg i virkeligheden kører dårligst, når jeg en enkelt gang skal køre en stille aftenur med familien. Snart er man for langt ude i vejssiden, snart for langt inde mod vejmidten, man kommer sjusket gennem kurverne o. s. v. Hvis jeg derimod er på langtur i embeds medfør og skal tilbagelægge seks- eller syvhundrede kilometer indenfor en overskuelig tid, er der ikke noget i vejen, og jeg har endda svunget mig op til at give mig selv et klap på skulderen efter en hård natkørsel — pænt kørt gamle dreng. Helt rædselsfuldt kører man, hvis sindsilgevægen er forstyrret. Selv om man i vuggegave har fået det talent at kunne bande på fem forskellige sprog, vil det uskønne ordforråd blive suppleret med mekaniske mislyde navnlig fra transmissionssystemet, så længe man ikke behandler sit køretøj med kølig overlegenhed, og der er ikke tvivl om, at en ophidset bilist eller motorcyklist er mere farlig for sig selv og sine omgivelser, end hvis han var lettere beruset.

Det er dog meget ofte, at man får den

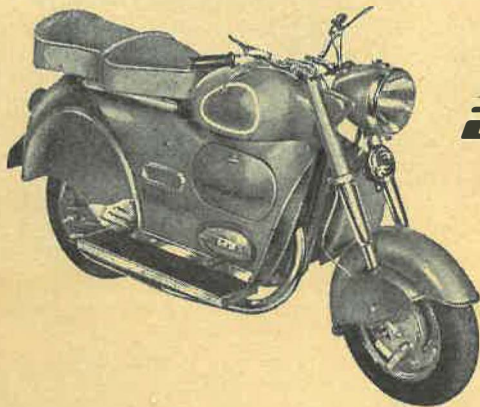
idé, at der er noget i vejen med køretøjet — kobling og gearkasse er upræcise i funktionerne, den ligger ikke på vejen som før i tiden o. s. v. — men alligevel er det vanskeligt at påpege den enkelte fejl. Går man dæk, hjulophængning og affjedring med støddæmpere efter, er der ikke noget at bemærke, og køretøjet må derfor ligge på vejen, som det altid har gjort. Prøver man kobling, gearkasse og styretøj, er disse elementer også i orden — hvad kan der så være i vejen? Fænomenet er ikke vanskeligt at forklare, eftersom det er den samlede harmoni, det er galt med. Der skal nemlig ikke alene være harmoni i køretøjets forskellige funktioner, der skal tillige være harmoni mellem føreren og hans vogn eller motorcykel. Man kan komme ind i en sløv rutine, under hvilken man for så vidt kører meget godt, men ubevidst sjusker man lidt med betjeningen af kontrolorganerne — man gider en skønne dag ikke at koble dobbelt, når man i bilen skal fra andet ned i første gear, og så bliver man i andet gear, selv om man skal accelerere fra under skridtgang. På motorcyklen lader man ikke maskinen trække ordentligt ud i de enkelte gear, og auto-

matisk venner man sig til skiftning ved forkerte omdrejningstal. Når man derfor en skønne dag er utilfreds med kørslen og køretøjet uden at kunne finde mekaniske defekter, er der god grund til at sætte sig selv på »skolebænken« ved under den daglige kørsel at koncentrere sig om korrekt kørsel på alle måder. På landevejen skal man naturligvis bestræbe sig på at gennemkøre sving og kurver med den rigtige teknik, i trafikken og på de snørklede sogneveje skal man i svingene gear korrekt ned — man skal ikke slå sig til tåls med at gå et enkelt gear ned, hvis man samtidig må sætte hastigheden så langt ned, at man i virkeligheden burde være gået to gear ned af hensyn til den efterfølgende acceleration.

Mange motorcyklister føler sig med tiden så rutinerede, at de helt undlader at bruge koblingen, når de skifter gear under kørslen, og dette kan også sagtens lade sig gøre, men transmissionssystemet har ikke godt af denne fremgangsmåde. Langt værre er det dog, hvis man ikke kobler tilstrækkeligt ud ved gearskiftningen og

samtidig sløser med gasreguleringen. Løvrigt bør man fra tid til anden lægge lidt mærke til sin bremseteknik i forskelligt føre og på forskellige vejbelægninger — det kunne jo godt tænkes, at man kunne afstemme bremseeffekten mellem for- og baghjul lidt bedre, og har man først haft sin opmærksomhed henledt på dette forhold gennem et stykke tid, vil den korrekte bremseteknik (se »Kør bedre«) gå ind i en sund rutine.

Nu har vi givet bolden op, og så kan De selv arbejde videre med problemerne, men De skal ikke undervurdere det rent psykologiske i denne sag, for det er f. eks. en kendsgerning, at man er mere årvågen og mere sikker, når man betragter den foranliggende vejbane gennem et rent, blankt vindspejl eller tilsvarende motorbriller, end hvis små detaljer sløres af et snavset eller fedtet stykke glas. Prøv en gang at tage fedtlaget (der stammer fra insekter, polish m. m.) af vindspejlet eller brillerne med sølvpudsecreme, og De vil få en helt ny fornemmelse under kørslen.



achilles Sport

Scootertype

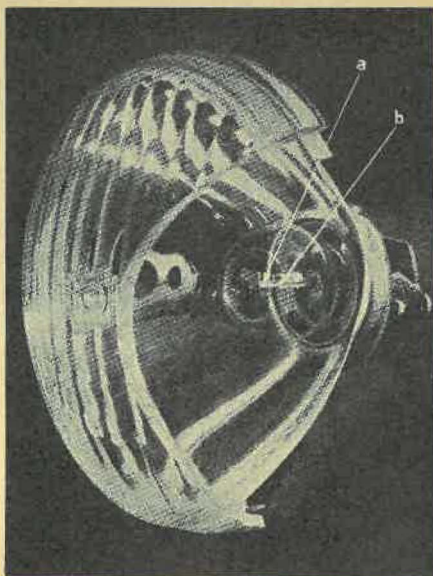
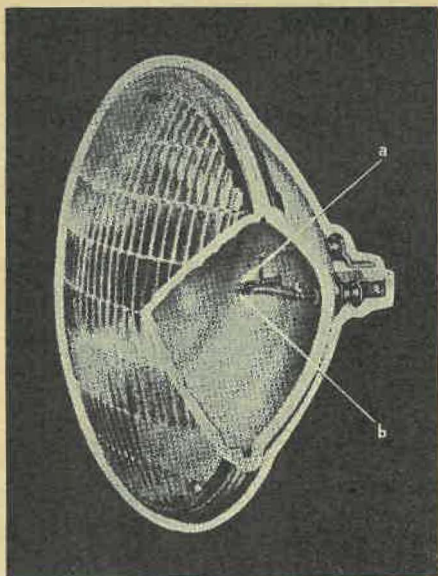
SACHS-motor, 150 ccm eller 175 ccm, 10" hjul, 4 gear med fodbetjening, med frigear-udløser på styret. Utroligt køresikker — renlig — sportslig — hurtig — solid — økonomisk.

Importer:

A. VOSBEIN-JENSEN
Vesterbrogade 30
KØBENHAVN V.
Telf. EVa 2536

Forhandlere i København:

SCHIBBYE MOTORCYKLER, Esplanaden 14, K.
LUND NIELSEN, Tingvej 8, S.
ORLA KNUDSEN, Jernbanealle 45, Vanløse
NY MOTOR, Jagtvej 85, N.
AXEL W. HANSEN, N. Fasanvej 133, F.
VALBY MOTOR Co., Valby Langgade 80, Valby



Til venstre den amerikanske forlygtetype sealed beam, i hvilket hele lygtehuset i virkeligheden udgør en lampe. Til højre ses den europæiske type, i hvilken en lampe er monteret i parabolen. Bogstaverne a og b henviser til glødetrædernes placering og afskærmning. (Foto International Ligthing Rewiev.)

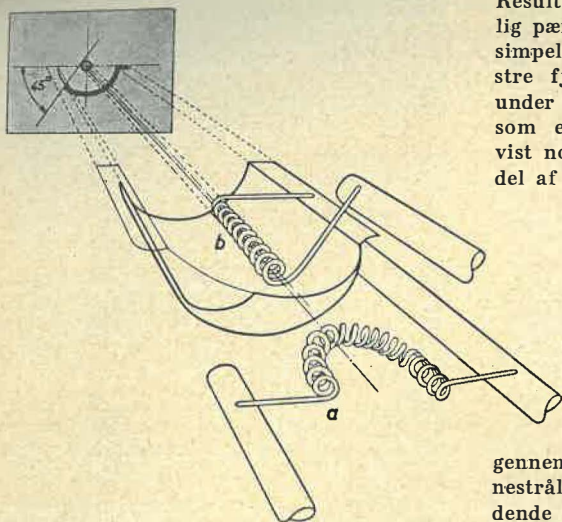
BEDRE NEDBLÆNDING AF FORLYGTERNE

Motor køretøjernes forlygter er et problem overalt i verden — vi vil allesammen have vejbanen oplyst så godt som muligt foran os, når vi kører om natten, men vi finder os på den anden side ikke i at blive blændet af den modgående trafik. Spørgsmålet kan søges løst på mange forskellige måder; men betragter man de lygtetyper, som sidder på de nye biler og motorcykler, vil man opdage, at de falder indenfor enten den ene eller den anden af de to fremherskende »trosretninger« — vi kan kalde dem den europæiske og den amerikanske.

Praktisk talt alle europæiske forlygter er udformet som vist på figuren til højre — fortil et lytglas med lodrette riller og bag det en reflektor (parabolisk hulspejl) med en fatning for pæren; denne indeholder to glødetråde, den bageste for fjernlys og den forreste, der er afskærmet nedadtil ved en lille metalskærm, for nærllys, nedblændet lys, mødelys). På billedet til venstre ses den amerikanske forlygte af typen "sealed beam" — her er lygte-

glasset og reflektoren udført som en lukket enhed, der i virkeligheden udgør en meget stor lygtepære med direkte indstøbte glødetråde. Glødetråden for fjernlyset sidder i lygtens akse, og glødetråden for nærllyset er anbragt lidt højere og lidt til venstre (set fremefter i kørselsretningen) uden afskærmning af nogen art. De to lygtetyper virker ved nedblænding helt forskelligt. Ved den europæiske lygte opfanger metalskærmen alt lys fra glødetråden, som ville ramme reflektorens nederste del og sender det op mod den øvre halvdel, således at lygten udelukkende afgiver nedadgående kernestråler. Ved "sealed beam"-lygten vil lyset fra den øvre glødetråd ramme hele reflektoren, og derved vil kun en del af den samlede lysmængde blive kastet skråt nedefter (og samtidig lidt skråt ud til højre), medens resten vil forlade lygten som spredte, til dels blændende kernestråler.

Der er vist almindelig enighed om, at de amerikanske billygter selv ved nærllys



Resultatet er blevet en lygte med en særlig pære, og det særlige består i, at man simpelthen har fjernet den øverste, venstre fjerdedel af den lille metalskærm under glødetråden (den har normalt form som et badekar). Derved får vi ganske vist noget lys til at ramme den nederste del af reflektoren, og dette lys vil gå ud

Princippet i Phillips forsøgslampe med asymmetrisk nedblændingslys. Et stykke er skåret ud af nedblændingsskærmen. Strålerne går ud til venstre og rammer reflektoren og forlader lygten som opadgående stråler med retning mod højre. a er køreløsets glødetråd og b er glødetræden til nedblændet lys. Se iøvrigt teksten.

virker utåleligt blændende — på den anden side byder de føreren af vognen på den fordel, at han ved møde med modgående vogn har en tilfredsstillende oplysning af vejbanens højre side, en fordel man mangler ved normale europæiske lygter, fordi de altid afgiver kernestrålerne parallelt med lygtens akse. På Phillips-fabrikerne i Holland har man nu studeret disse spørgsmål nærmere, idét man prøvede at finde ud af, om man ikke — stadig uden at få blænding ved nærllys — kunne kombinere fordelene ved amerikansk og europæisk lygtepraksis.



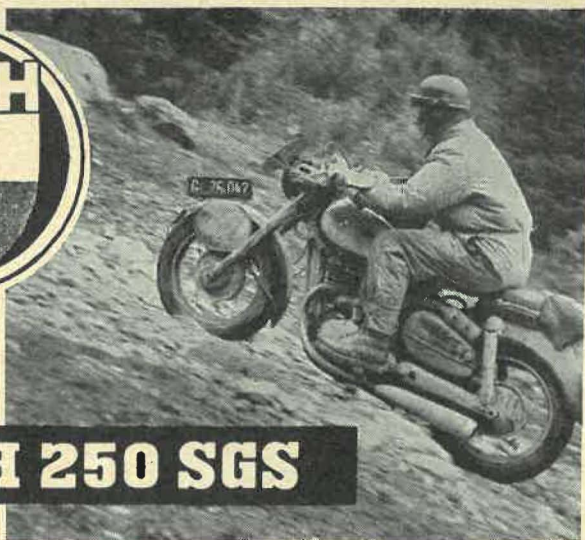
Nej, men jeg tog deres nummer!

gennem lytteglasset som opadgående kernestråler, men de vil ikke virke blændende på den modgående trafik, for de går skråt ud af lygten til højre — de vil altså, fordi de er hævet lidt i forhold til den øvrige mængde af kernestråler, være særdeles egnede til at oplyse fodgængere eller cyklister i vejens højre side.

Fabriken har foretaget en lang række meget indgående forsøg på en mørk flyveplads i Holland. To vogne med henholdsvis amerikanske og europæiske (Philips) forlygter blev kørt mod hinanden, og ved hjælp af et særligt apparatur kunne forskellige forsøgspersoner under vognenes gensidige passage registrere deres øjeblikkelige evne til at skelne enkeltheder i vognbanens venstre side, på dens midte og i dens højre side. Der blev ialt foretaget ca. 5000 forsøg, og resultaterne viste,

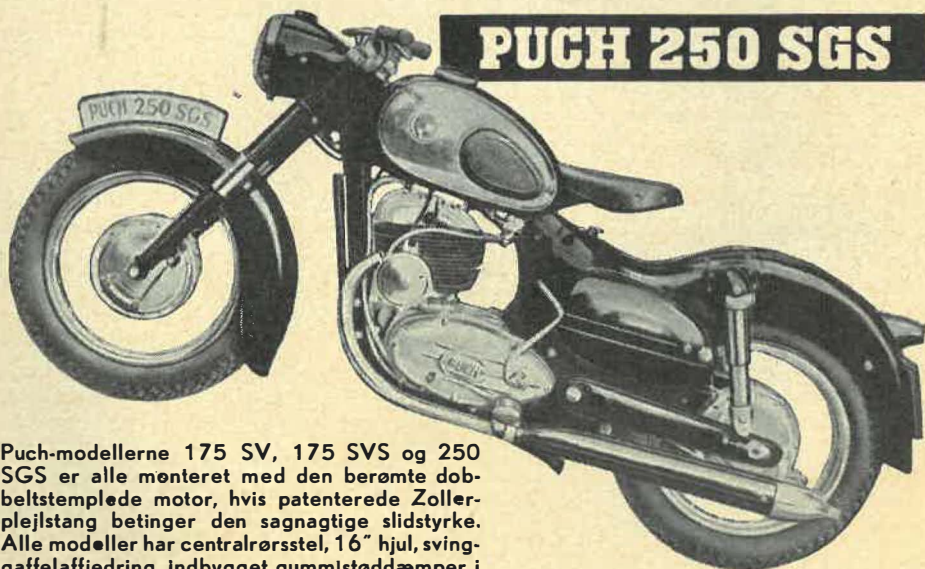
- 1) at sigtbarheden for genstande i vejens højre side i hvert fald var lige så god og genstande i vejmidte eller venstre side betydelig bedre, når man kørte med en Phillips-lygte i stedet for en "sealed beam"-lygte, men samtidig
- 2) at Philips-lygten ikke engang virkede halvt så blændende på den modgående trafik som den ved forsøgene benyttede "sealed beam"-lygte.

Bilister og motorcyklister kan kun hilse bestræbelser af denne art velkommen — alt for længe har vi været henvist til at benytte forlygter, der ikke repræsenterer det absolutte minimum af blænding i forhold til den opnåede belysning. I mange tilfælde har der direkte været tale om »optisk sjuskeri«.



PUCH 250 SGS

Betegner højdepunktet for moderne to-takt konstruktion



Puch-modellerne 175 SV, 175 SVS og 250 SGS er alle monteret med den berømte dobbeltstemplede motor, hvis patenterede Zollerplejlstang betinger den sagnagtige slidstyrke. Alle modeller har centralrørsstel, 16" hjul, svinggaffelaffjedring, indbygget gummistøddæmper i baghjulet, fuldnavsbremser og indkapslet bagkæde. Model 250 SGS er tillige den eneste to-takter, der har smøresystem med oliepumpe.

Puch har gentagne gange og på afgørende måde vist, at den er større maskiner overlegen.

Generalrepræsentant

O. E. ANDERSEN

Kronprinsensgade 14, Kbh. K. Minerva 4512

Ud af 1000



- 97 driver lystfiskeri i fritiden



- 89 er lidenskabelige »Knipsere«



- 91 dyrker musikken



- 76 er begejstrede sportstilskuere



- 92 samler frimærker



- 161 har tøj som den store interesse



- 172 koncentrerer sig om at spise godt



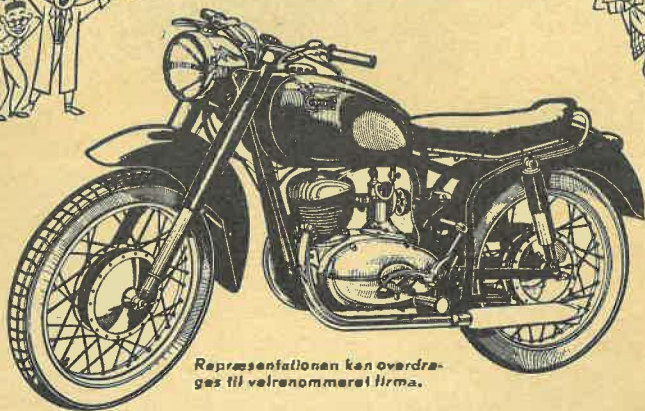
- 129 bestiller ikke andet end at danse



- 93 sætter lange traveture over alt andet



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



Repræsentationen kan overdrages til velrenommeret firma.

MOGÜRT

Ungarisches Aussenhandelsunternehmen für Kraftfahrzeuge
Budapest 62 - Postfach 249 - UNGARN

FORNEM MOTORCYKLESPORT PÅ ISLE OF MAN

Der er noget magisk ved de to T'er i betegnelsen for det mest klassiske af alle klassiske motorløb, men der er tillige noget uforståeligt og misvisende i forkortelserne. T. T. står for *Tourist Trophy*, hvilket simpelthen vil sige, at det er et løb for turistmaskiner — eller standardmaskiner — om man vil. Når man betragter de strømliniede fænomener, der kører i dette løb, vil man hurtigt blive klar over, at ikke en eneste af disse deciderede racermaskiner lader sig anvende som »turistmaskine« på en almindelig landevej, og man kan i nogen grad sige, at udviklingen er løbet fra den oprindelige tanke med et løb for turistmaskiner.

Der er dog igennem mange år blevet kørt et virkeligt Tourist Trophy på Isle of Man nemlig Clubmans T. T., i hvilket kravet om rene standardmaskiner bliver strengere og strengere. Det besynderlige er imidlertid, at man ikke kalder det virkelige og store Isle of Man T. T. for f. eks. Isle of Man Grand Prix og lader Clubman beholde det med rette bårne T. T. I år har man tvært imod strøget betegnelsen Tourist Trophy for Clubman-løbet og simpelthen kaldt det Clubmans Races, samtidig med at man har skærpet kravet til rene standardmaskiner så stærkt, at motorcyklerne skal køre med fuldt elektrisk udstyr, altså omfattende dynamo, akkumulator, for- og baglygte; samt at de skal være forsynet med en effektiv lyddæmper. Dette er naturligvis så inkonsekvent, som kun englænderne kan gøre det, men blot man finder ud af hvad, der er hvad, så al respekt ikke mindst for Clubman Races. Netop et løb for standardmaskiner i fuldt udstyr og uden tilladelse til trimning eller ændringer af nogen art, må naturligvis have den største interesse, ikke mindst hvis feltet er så godt blandet, at det repræsenterer et stort udsnit af motorcykleindustrien.

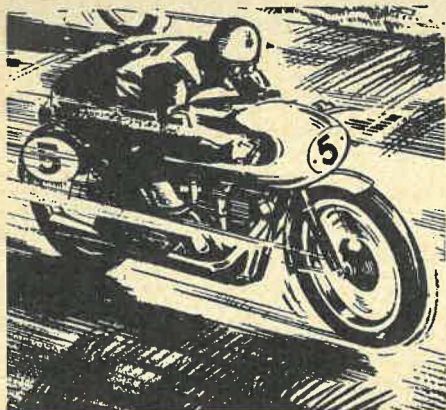
Fabrikerne har overhovedet ingen indflydelse på materiellet til dette løb, og tilfældet ville i år, at næsten alle ryttere kørte BSA i junior-løbet (350 ccm). Der var ialt tilmeldt 45 ryttere, men kun 38 startede — en enkelt fik ikke starttilladelse med sin BSA, fordi det var en 1954

motor, men 1955 hjul — det kan man vel kalde en streng bedømmelse fra maskinkontrollens side. Det samlede felt kom således til at bestå af 36 BSA Gold Star, en enkelt Norton International og en enkelt Royal Enfield Bullet. Maskinerne skal som bekendt startes med kickstarter, og rytterne sendes afsted i grupper på fire med 30 sekunders interval. Mærkeligt nok synes kickstarten at gøre rytterne mere nervøse end den sædvanlige startmetode med at løbe maskinerne igang, og en enkelt rytter kom således først igang med 50 sekunders forsinkelse, fordi han havde glemt at åbne for benzinen. Der blev ialt kørt 9 omgange på den 17,3 km lange (eller korte) Clypssebane, og efter sigende var der mange ryttere, der havde tabt interessen for løbet, fordi den klassiske bane over bjergene ikke skulle følges.

Det blev den 20 årige Jimmy Buchan, der tog sejren hjem med sin BSA Gold Star i tiden 1.25.24, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 109,8 km/t. 15,6 sekund efter gik D. Joubert i mål med sin BSA, og på tredjepladsen kom P. Ferbrache (BSA) i tiden 1.27.54,8. Efter løbet blev de tre først placerede maskiner omhyggeligt undersøgt af maskinkontrollen, og det var ret forbausende at se, at alle tre motoraggregater og gearkasser var fuldkommen olietætte. Heller ikke på baghjulets fælg og dæk var der overskydende olie eller smøremiddel at se. Motorerne var i fineste stand, og kæderne var bogstavelig talt som nye. Alle lamper, speedometre o.s.v. var intakte, men for alle tre maskiners vedkommende kunne man konstatere, at undersiden af lyddæmperne næsten var slidt bort, fordi lyddæmperne i de skarpe sving havde været i berøring med vejbanen.

Senior Clubman.

Til Senior Clubman (500 ccm) var der oprindeligt tilmeldt 32 ryttere, men kun 23 mødte til start. Materiellet var repræsenteret ved tre Norton International, 10 BSA Gold Star og 10 Triumph. I sidste øjeblik lagde maskinkontrollen sin klam-



ISLE OF MAN T.T.

250 ccm-klassen:

Nr. 1 M. V. AGUSTA

125 ccm-klassen:

Nr. 1 M. V. AGUSTA

Nr. 2 M. V. AGUSTA

Nr. 3 MONDIAL

DE VANDT PÅ

Mobiloil

FORDI DE MINDSTE MASKINER
ER HÅRDEST TERMISK BELASTET
OG DERFOR KRÆVER DEN MEST
FULDENDTE SMØRING.

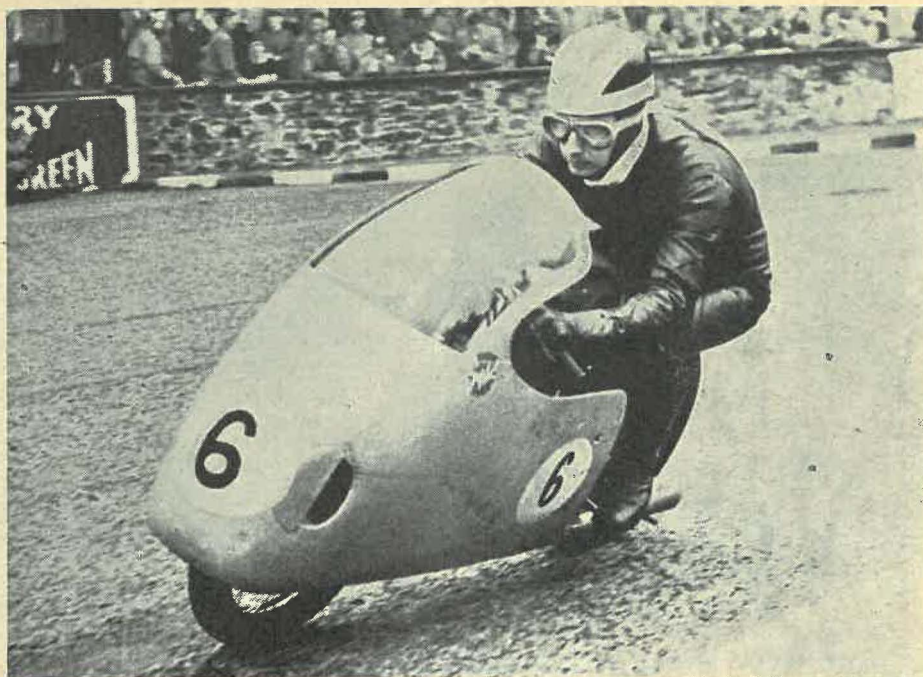


me hånd på Eddie Dow, fordi nedblændingskontakten på hans maskine ikke var tilfredsstillende, og en ny måtte monteres, før rytteren kunne få starttilladelse. Til alt held var der en ny kontakt ved hånden, og Dow kom til start — han vandt tilmed løbet. Dow førte fra start til mål, og gennemførte de 9 omgange i tiden 1.23.23, hvilket svarer til 113,8 km/t — det er første gang, der på denne bane er vundet med en gennemsnitshastighed, der ligger over 70 miles i timen. Nummer to blev I. M. Atkinson (Triumph) i tiden 1.23.31 og på tredjepladsen kom R. Kelly (Triumph) i 1.24.32.

Ved maskinkontrollen på de tre først placerede maskiner var de to i eksemplarisk orden, bortset fra at udblæsningsventilen på Atkinson's Triumph var stærkt misfarvet på grund af overophedning sandsynligvis forårsaget af for mager karburering. Derimod var Kelly's Triumph i en forfatning, der ville have sendt den ud af spillet, hvis løbet havde været en omgang længere. Skønt han placerede sig på tredjepladsen i fin stil, og maskinen tilsyneladende gik perfekt, var der en tydelig brist i det venstre stempels krone.

Junior T. T.

Det internationale Junior T. T. blev en noget broget forestilling, fordi AJS og Norton stillede med de såkaldte produktionsracere, der kan købes af enhver kvalificeret motorkører, da de to engelske fabrikker har taget den beslutning ikke at ville fremstille specielle fabriksracere, der uvilkårligt vil komme til at tage konkurrencen op med fabrikkernes kunder. Overfor disse ret ortodokse maskiner stod italienernes fuldt indkapslede Moto Guzzi i fabriksform, og alligevel blev det en lille ubetydelighed, der gav italienerne sejren. Efter den første omgang var det to Nortonmaskiner, der førte løbet, kørt af J. Surtees og McIntyre, der iøvrigt kørte dødt løb med 147 km/t, og på tredjepladsen kom Cecil Sandford (Guzzi) foran Quincey's Norton. På femtepladsen lå W. A. Lomas foran Ken Kavanagh og begge disse ryttere tilhører nu Moto Guzzi's fabrikshold — Lomas blev tilmeldt holdet en uge før Junior T. T. Efter den anden omgang førte McIntyre på sin private Norton, der iøvrigt bar en hjemmegjort

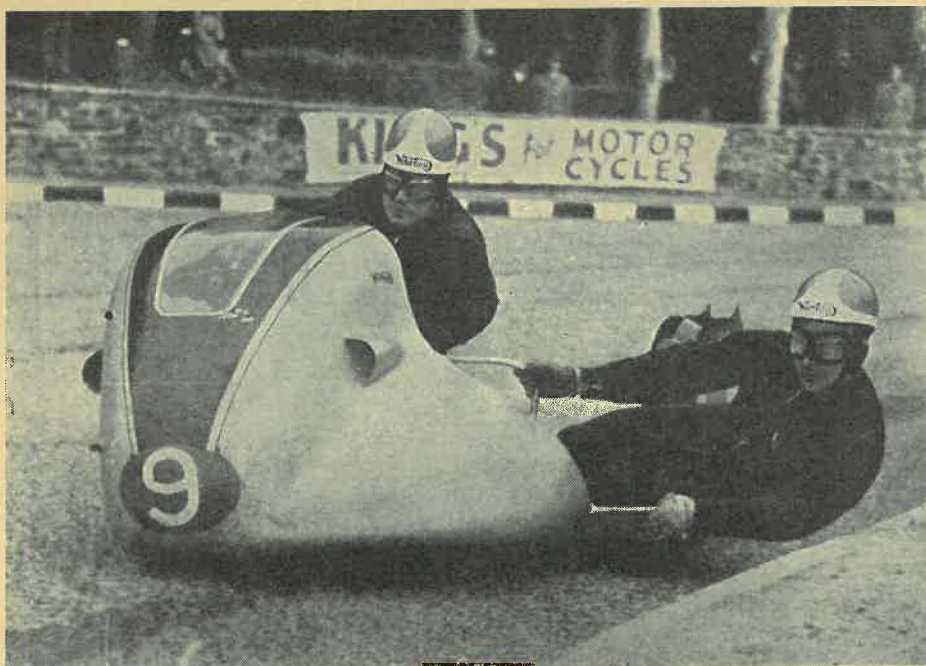


Bill Lomas på sin 250 ccm MV på Isle of Man, hvor han i år opnåede en dobbeltsejr ved at vinde såvel 250 som 350 ccm klassen.

strømliniebeklædning, og på andenpladsen lå Cecil Sandford, der havde skudt sig ind foran Surtees. På den fjerde omgang blev McIntyre hårdt presset af Sandford og Kavanagh, der lå i tæt formation 16 sekunder efter McIntyre, medens Surtees nu lå på fjerdepladsen foran Bill Lomas. Da rytterne gik ind på femte omgang, havde Bill Lomas kørt sig op på tredjepladsen, medens Kavanagh var udgået, men nu sker der den afgørende ting, at McIntyre må gå til depot for at tanke op, medens Lomas (Guzzi) fortsætter og derfor overtager føringen. Bill Lomas gennemførte løbet på den klassiske bane uden optankning i 2.51.38,2 og vandt således med en gennemsnitshastighed på 148,3 km/t, medens McIntyre gik i mål på sin Norton nøjagtig 1 minut senere. På tredjepladsen kom Cecil Sandford (Guzzi) i tiden 2.53.02,2 foran J. Surtees (Norton) og M. Quincey (Norton). Nummer seks blev J. Hartle (Norton) og på syvendepladsen kom D. Ennett (AJS), medens Agostini's Guzzi først kom i mål som nummer otte.

T. T. for sidevogne.

Hvis de fantastiske køretøjer, der dominerede løbet for sidevogne i det hele taget kan kaldes motorcykler med sidevogne, så var det et yderst omskifteligt sidevognsløb. Det indledtes med en voldsom kamp mellem Schneider (BMW) og Oliver (Norton). Sidstnævnte fire sekunder bagefter, men ni sekunder foran Noll's BMW. Nogle omgange senere udvikler det sig til en regulær nærkamp, under hvilken maskinerne ligger i en tæt klump, men en sten fra en af BMW'erne rammer Oliver's sidevognsmænd Eric Bliss, der får sin brille knust og øjet beskadiget, således at Oliver må gå ud af løbet. Derefter blev det en ren BMW formation med Noll i spidsen fulgt af Schneider og Faust. De tre BMW køreere giver sig til at kæmpe på livet løs med det resultat, at Faust kommer haltende ind med ekset baghjul og Noll vælter simpelthen med sin maskine. Resultatet blev derefter, at W. Schneider (BMW) vandt med 112,5 km/t foran W. G. Boddice (Norton), der gik i mål 3½ minut senere. På tredje-



Et af de mest fantastisk udseende sidevognskøretøjer på Isle of Man var parret F. og R. Taylor's indkapslede Norton.

pladsen kom P. V. Harris (Matchless) i tiden 1.28.22 og på fjerdepladsen J. Beeton (Norton) i 1.28.54.

Senior T.T.

Geof Duke var naturligvis favorit til Senior T.T. med sin fire-cylindrede Gilera, og han førte da også løbet fra start til mål i sin sædvanlige overlegne, blændende og virtuose stil. På de tre første omgange blev han fulgt af sin mærkekammerat Armstrong, medens Jack Brett lå på tredjepladsen med en Norton, men på fjerde omgang blev Brett overhalet af Bill Lomas (Guzzi). Denne placering holdt sig også de følgende omgange, men på sjette omgangs slutning var rækkefølgen Duke, Armstrong, Lomas, Kavanagh (Guzzi) og Brett, men på sidste omgang faldt Lomas tilbage og resultatet blev, at Duke (Gilera) vandt med rekordhastighed nemlig 157,5 km/t i tiden 2.41.49,8, medens Armstrong (Gilera) blev nummer to i 2.43.49,0. Kavanagh (Guzzi) besatte tredjepladsen i 2.46.32,8, Jack Brett (Norton) blev nummer fire i 2.47.39,6, num-

mer fem blev McIntyre (Norton) 2.48.53,2 og nummer seks D. Ennett (Matchless) 2.51.14,2.

Letvægt T. T.

De to mindste klasser i Isle of Man blev som ventet en ren italiensk opvisning, og 250 ccm klassen blev vundet af W. A. Lomas (MV) i tiden 1.21.38,2, hvilket svarer til 114,4 km/t og Cecil Sandford (Guzzi) blev nummer to i 1.22.29,8. På tredjepladsen kom H. P. Müller (NSU) og nummer fire blev A. F. Wheeler (Guzzi) i 1.29.44,4.

Resultaterne fra 125 ccm klassen er ret imponerende, når motorstørrelsen tages i betragtning. Det blev en dobbeltsejr for MV, idet Ubbiali gik i mål i tiden 1.23.38,2 (112 km/t) to sekunder foran sin mærkekammerat L. Taveri. Trediepladsen blev besat af G. Lattanzi (Mondial) i 1.25.53,0 og på fjerdepladsen kom den ihærdige Bill Lomas (MV) i 1.26.37,8. Også femte- og sjettepladsen blev besat af MV, kørt af henholdsvis W. M. Webster og R. W. Porter.



ISLE OF MAN 1955

Verdens hårdeste motorcykleløb

TOURIST TROPHY RACES

JUNIOR T. T.

NR. 1 W. A. LOMAS

SENIOR T. T.

NR. 1 G. E. DUKE

NR. 2 R. ARMSTRONG

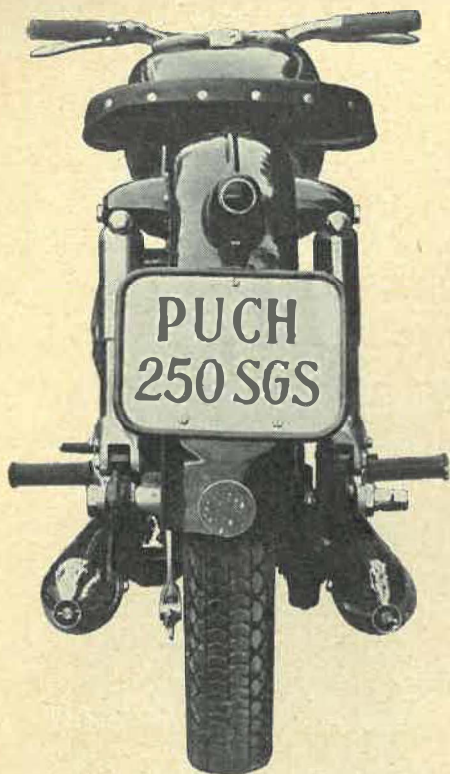
NR. 3 K. KAVANAGH

De vandt alle på

AVON

..Det førende Dæk

VI PRØVEKØRER



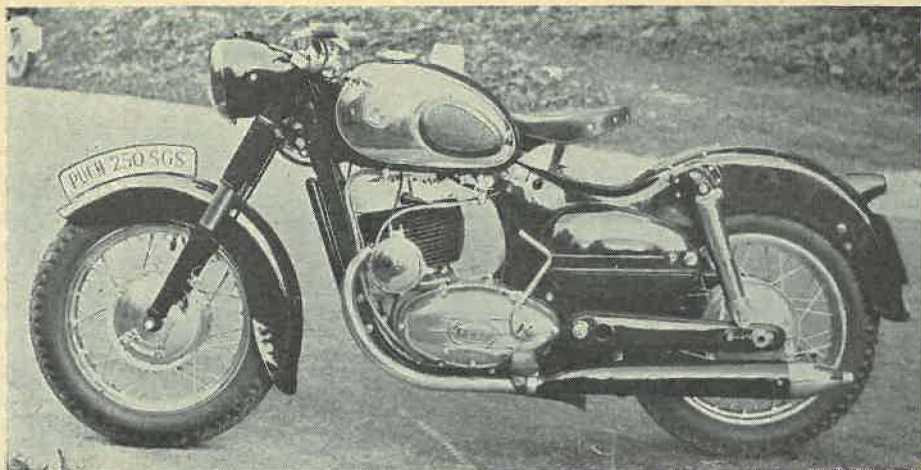
Af Mogens H. Damkier

Det er i virkeligheden en forbløffende udvikling, motorcykleindustrien har undergået i de sidste fem år, og blot i løbet af et enkelt år sker der mere nyt end i en tyveårig periode før den anden verdenskrig. Et ret typisk udviklingseksempel er Puch's 250 ccm model, der i 1950 betegnede noget aldeles nyt i linier og udformning, og som i de år, i hvilke en »lille indkøbstilladelse« gav adgang til køb af en maskine på op til 250 ccm, betegnede den største motorydelse, man kunne erhverve i 250 ccm klassen. Puch 250 TF fra 1950 havde med sine 12 hk en litereffekt på 48 hk, medens den nuværende model 250 SGS med sine 16,5 hk har en nøjagtig litereffekt på 64,5 hk pr. liter slagvolumen, og samtidig kan denne model opvise et ret

imponerende drejningsmoment, nemlig 2,3 kgm ved 3300 omdr./min., hvilket er mere end 9 kgm pr. liter slagvolumen. Disse tal er måske lukket land for en del motorcyklister, og det vil måske være på sin plads at tilføje, at drejningsmomentet bl. a. er bestemmende for maskinens accelerations-evne, og det er i hvert tilfælde til at tage og føle på, når stopuret viser, at en Puch 250 SGS fra en stående start til 60 km/t er en 500 ccm maskine jævnbrydlig.

Det er dog ikke motorerne alene, der er blevet udviklet, og de mest iøjnefaldende fremskridt finder vi i stelopbygning, affjedring og hjulstørrelse. Betragter man model 250 SGS nærmere, vil man opdage, at det kun er smådele, som er gået i arv fra model 250 TF. Baghjulets teleskopaffjedring er afløst af en svinggaffel, hjul, bremses, nav, stel og tank har intet med den tidligere model at gøre, og selv styret er blevet mindre. Allerede ved TF-modellen viste konstruktørerne en fin sans for harmoniske linier og gennemtænkte detaljer, men i SGS-modellen er denne sans for linier, udformning og harmoni så udviklet, at man uden videre kunne køre maskinen ind på en udstilling for fornemmere brugskunst.

Men lad os hellere som sædvanlig gå hele motorcyklen igennem, så vi kan få et begreb om det køretøj, vi skal ud på vejene med. Den dobbeltstemplede to-takt motor er en videreudvikling af TF-motoren, men man har af termiske årsager flyttet lidt om på kanalerne, således at karburatoren er anbragt på siden af cylinderblokken. Vi har ved de tidligere prøveførsler med Puch-modellerne og i »Motorcyklehåndbogen« gjort nøje rede for princippet i den dobbeltstemplede to-takt motor, og vi skal her kun gentage, at de to stempler er monteret på en Zoller-plejlstang således, at det ene stempel dirigerer skyllekanalerne og det andet udblæsningsportene. Den U-formede cylinder er udformet på den måde, at der i cylinderblokken er to cylinderboringer med fælles forbrændingskammer. Krumtapaksel og plejlstangsleje var på de første modeller omtrent identisk med delene fra TF-modellen, men fra motornummer 1,705.155 er det toradede rulleleje, der fungerer som plejlstangsleje, blevet monteret med en rulleholder og den udvendige lejebane er slebet direkte i hovedplejlstangen (se illustrationen).



Puch 250 SGS er i de mindste detaljer en fornem repræsentant for den finere formgivning. Denne model har en tvillingbroder i model 250 SG, der blot har karburatoren monteret på cylinderblokkens bagside. Forskellen på de to maskiner kommer til udtryk gennem lidt forskellige drejningsmomentkurver, model 250 SG har et noget større drejningsmoment i det lavere omdrejningsområde, men kommer ikke op på helt den samme maksimalhastighed som model SGS. Model SG er således den foretrukne sidevognsmaskine.

Puch's 250 ccm modeller er, som det sikkert vil være bekendt, de eneste to-takt motorer, der ikke anvender det ortodokse smøresystem for to-taktere, idet olien opbevares i en selvstændig oliebeholder (placeret i benzintanken). På TF-modellen blev olien af den enkeltvirkende oliepumpe trykket gennem en kanal i krumtaphuset og cylinderblokken op til bagsiden af udblæsningstemplet og ad en forgrening videre frem til indsugningskanalen således, at en del olie blev forstøvet sammen med benzindampen og trukket med ned i krumtaphuset som på en almindelig to-takt motor, men på SGS-modellen trykkes olien gennem krumtapakslen frem til krumtapsølen således, at plejlstangslejet bliver tilført hele oliemængden, og det stadige overskud af frisk olie bliver slynget ud fra plejlstangslejet og dels sprøjtet op på cylindervæggen, dels blandet op med benzindampene. Den øverste del af cylinderen og krumtaplejerne bliver altså smurt ved hjælp af den olie, der udfælder sig fra benzindampene, ligesom det er tilfældet ved almindelig to-takt smøring. Oliepumpens kapacitet reguleres gennem et kabeltræk, der står i forbindelse med gashåndtaget, og jo hårdere motoren belastes, des mere olie tilføres der motoren, men man slipper for den rigelige oliemængde ved kold start med tippet karburator.

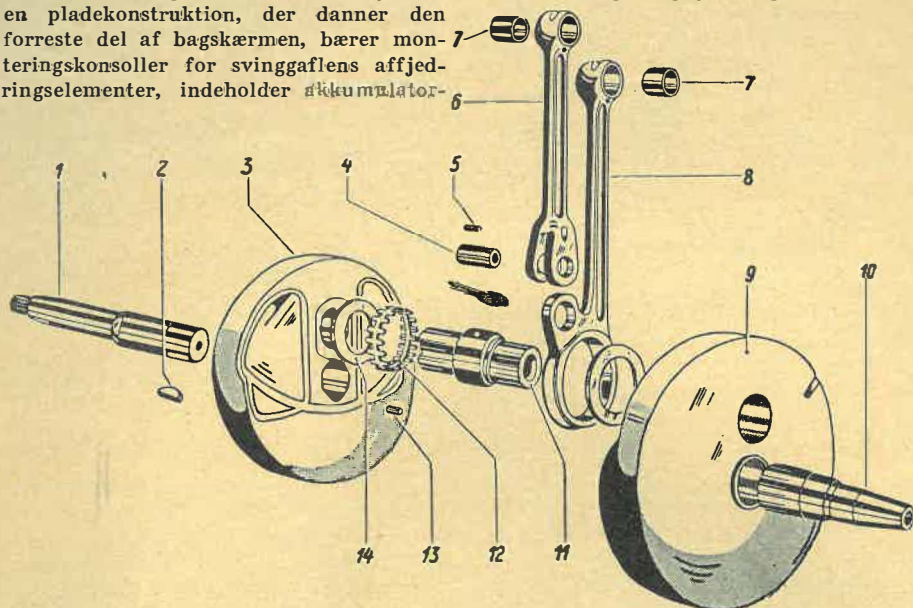
Motorens krumtapaksel trækker over en kort duplex-kæde koblingens kædehjul, og motoren er naturligvis bygget sammen med gearkassen i et fælles letmetalhus. Koblingen må i nogen grad siges at være overdimensioneret, eftersom der er ikke mindre end syv friktionsplader og otte glatte plader foruden den yderste udløserplade. Denne meget kraftige udformning er naturligvis dikteret af hensyn til de krævede forhold i maskinens hjemland. Gearkassen har fire udvekslingsforhold med et meget lavt førstegear — det er iøvrigt samme gearkasse, som anvendtes i TF-modellen, men totaludvekslingen mellem motor og baghjul betegner en noget højere gearing for den kraftigere SGS-model.

Modsat krumtapakslens trækside er svinghjulsdynamoen anbragt. Ankerakslen, der er boltet direkte på krumtapakslen, bærer afbryderkontaktens knast. Batteritændingssystemet omfatter iøvrigt to serieforbundne spoler, der afgiver højspændt strøm til hver sit tændrør. I dette dobbelttændingssystem springer gnisten altså samtidigt i de to tændrør, og denne udformning af tændingssystemet er udelukkende dikteret af den noget særprægede motorkonstruktion, der ved de højkomprimerende motorer kræver forbrændingen startet lige over indsugningsstemplet og i toppen af forbrændingskammeret, for at

man under alle belastninger og omdrejningstal kan opnå en perfekt forbrænding.

Stelkonstruktionen er særpræget, fordi det øverste stelrør er udformet som en kasseprofil i presset plade, og det forreste stelrør fortsætter som et firkantet rør under motoren, bag hvilken det er svejset til en pladekonstruktion, der danner den forreste del af bagskærmen, bærer monteringskonsoller for svinggaflens affjedringselementer, indeholder akkumulator-

der i reglen visse konstruktive vanskeligheder med at montere udblæsningsrør og passagerfodhvilere på en hensigtsmæssig måde, men dette problem har man løst ved hjælp af en kraftig bøsning, der altså bærer røret på et forholdsvis stort stykke af dets længde, og lyddæmperne har man



Krumtapsamlingen og plejlstangen på model 250 SGS. Tallene henviser til: 1) Krumtapsaksel. 2) Låsenot. 3) Svinghjul. 4) Indpresset pind. 5) En af de 18 nåleruller. 6) Biplejlstang. 7) Plejlstangsbøsninger. 8) Hovedplejlstang. 9) Svinghjul. 10) Krumtapsaksel. 11) Krumtapsøle. 12) Rulleholder. 13) En af 38 ruller. 14) Sideskive.

og værktøjsrum og foroven er svejset til det øverste stelrør. Baghjulets svinggaffel omsluttet på den højre side af den lukkede kædekasse, og svinggaflen betegner iøvrigt en meget robust konstruktion med en kraftig rørtravers mellem de to gaffelben anbragt umiddelbart bag svinggaflens aksel.

Baghjulsnavet er udformet som en gennemgående bremsetromle i højglanspoleret letmetal og mellem kædehjulet og navet er indskudt en kraftig gummiskive som støddæmper. Både for- og baghjul er monteret i stikaksler, og for begge hjuls vedkommende gælder det, at den komplette bremse inklusive ankerplade og reaktionsarm fjernes sammen med det øvrige hjul, medens kædehjulet bliver på plads ved afmontering af baghjulet.

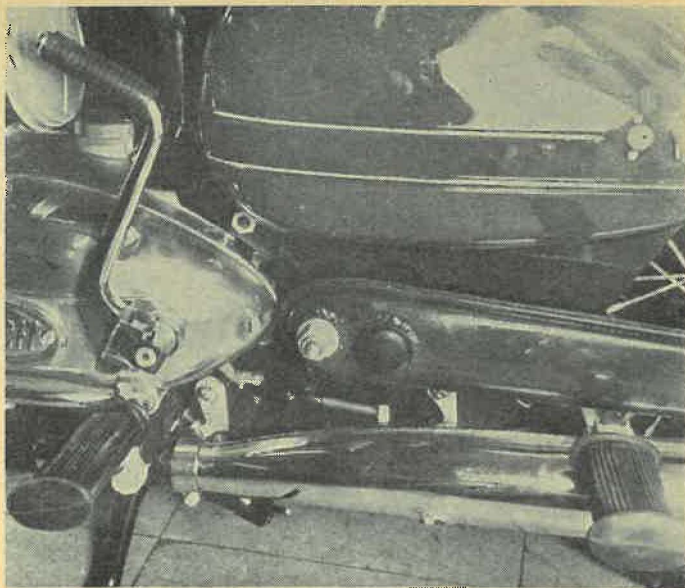
Når en motorcykle er monteret med svinggaffelaffjedring af baghjulet, opstår

udformet som bærende rørkonstruktioner, ovenpå hvilke man har anbragt fodhvilerne til bagsædet. I forbindelse men benzintanken finder vi et andet lille Columbus-æg. De forchromede sidestykker kan simpelthen afmonteres, medens den egentlige tank er fuldt intakt, og da det i reglen er i tankens sider, der kommer buler, hvis maskinen bliver væltet eller mishandlet på anden måde, kan man altså klare situationen ved at udskifte sidestykkerne, der ligeledes kan sendes til opforromning, uden at tanken berøres af denne proces.

Forhjulet er ophængt i en hydraulisk dæmpet teleskopgaffel, og model SGS er iøvrigt monteret med 16" hjul, hvilket blandt meget andet medfører, at et bagsæde af svingsadeltypen kan monteres i omtrent samme højde som sadlen.

Køreegenskaberne betegner noget ud over

På dette billede ses, hvorledes udblæsningsrøret ligger i en konsol, der tillige bærer de forreste fodhvilere. De bageste fodhvilere er monteret på lyd-potten. Baghjulets bremse er anbragt i navets venstre side, og da bremsepedalen er anbragt i højre side, er bremsepedalens aksel gennemgående. Pedalindstillingen og stoplygtekontakten ses over lyd-potten. Billedet er fra en model SG, og karburatorens luftfilter ses bag kickstarterpedalen.



det almindelige, fordi der her er tale om en 250 ccm maskine, der i hvert tilfælde i det hastighedsområde, man anvender under bykørsel, accelererer fra en stående start, som var det en moderne 500 ccm maskine, og samtidig med at den på grund af 16" hjulene er overordentlig styrefølsom, er den absolut retningsstabil helt op til maksimalhastighed, hvilket vil sige små 110 km/t. Visse teoretikere har overfor mig udtalt, at 16" hjul ikke skulle give mindre gyroskopkræfter end f. eks. 19", fordi det lille hjul må rotere tilsvarende hurtigere ved en given kørehastighed, og en maskine monteret med 16" hjul skulle således ikke være mere styrefølsom end en maskine monteret med 19" hjul. Beregningen kan se meget besnærende ud, men Puch 250 SGS giver et så tydeligt bevis på, at den ikke holder stik, at enhver tvivl er udelukket. Selv ved store kørehastigheder kan man »slå et slag« med SGS'en — en manøvre der er fuldkommen udelukket med en maskine, der er monteret med 19" hjul. Denne manøvreedygtighed giver naturligvis motorcyklisten endnu et sikkerhedsmoment, og mange ulykker er netop sket, fordi man ikke i sidste øjeblik kan slå et slag udenom en forhindring som f. eks. en mørklagt vogn parkeret på uforsvarlig måde.

Det fremherskende indtryk efter prøve-

kørslen er imidlertid den rent ud sagt fabelagtige acceleration, der i 250 ccm klassen kun finder sit sidestykke hos Adler — NSU Max gør sig først rigtig gældende efter de 80 km/t. SGS'en ligger fint på vejen, og i de hurtige sving er det en ren fornøjelse at håndtere denne maskine. Det smalle styr giver en god og bekvem kørestilling med en udtalt fornemmelse af at have hold på maskinen. Affjedringen er fuldt tilfredsstillende selv på de dårligste veje, men ved blokering af baghjulet kan dette vise tendens til at hoppe på vejbanen, når man er alene på maskinen. Bremserne er iøvrigt meget effektive — baghjulsbremsen næsten for effektiv. Motoren er stort set vibrationsfri, og hvad enten det nu skyldes støddæmperen i baghjulsnavet eller den noget ændrede motorkonstruktion, så er motoren langt mere smidig end TF-modellens motor. Når man lukker for gasen, er der ingen rykken eller anden form for uregelmæssig motorgang, og medens man absolut ikke kunne komme under 50 km/t i fjerde gear på TF'en, kan man med SGS'en gå helt ned til 40 km/t og endda accelerere op fra denne hastighed uden at gå ned i gear.

Desværre er maskinen ikke ligefrem lydløs og såvel ind sugning som udblæsning burde dæmpes bedre. En af de få ting, der er overtaget fra den tidligere model, er

Accelerationsevne Puch 250 SGS

0—40 km/t . . .	2,8 sekunder
0—60 km/t . . .	7,3 "
0—80 km/t . . .	11,8 "
0—90 km/t . . .	14,4 "
0—100 km/t . .	23,6 "

Maksimalhastighed 108,4 km/t
i oprejst stilling

kickstarterpedalen; men da tanken på den ny model er smallere, sidder man folgelig med mere samlede ben og kommer derfor let til at skubbe til kickstarteren under kørslen — men dermed er ankerne over Puch 250 SGS også udtømt.

Prøvekørslen med Puch'en mindede mig om, at vi må tale lidt om dæktrykket. Jeg fik nemlig udleveret den privat ejede maskine med et dæktryk på 24 lbs i forhjulet og 26 lbs i baghjulet, og mit første indtryk af maskinen var, at den havde elendige køreegenskaber; men da jeg simpelthen var ved at »stå af« i et sving, og da affjedringen føltes ualmindelig hård, kontrollerede jeg dæktrykket, og kom til de ovenfor nævnte værdier. Da jeg havde luftet ud til det foreskrevne tryk, nemlig 15 lbs på forhjulet og 20 lbs på baghjulet, kørte maskinen, som den skulle. Korrekt dæktryk er vigtigere end de fleste forestil-



De forchromede sidestykker fastholdes af en fals fortil og en enkelt sætskrue bagtil, skruen er anbragt under gummipuden.

ler sig, og det er en misforstået opfattelse, når motorcyklisterne stadig mener, at en motorecykle uden hensyn til dækstørrelse skal pumpes op til 25—30 lbs.

Benzinforbrug

40 km/t. . . .	2,8 liter pr. 100 km
60 km/t. . . .	3,1 " " " "
80 km/t. . . .	3,7 " " " "
100 km/t. . .	4,5 " " " "

SPECIFIKATIONER FOR PUCH 250 SGS

Motor:

En-cylindret, dobbeltstemplet to-takt motor, boring 2×45 mm, slaglængde 78 mm, slagvolumen 248 ccm. Kompressionsforhold 6,5:1. Maksimal effekt 16,5 hk ved 5800 omdr/min.

Transmissionssystem:

Flerpladet kobling i oliebad. Forkæde Duplex bøsningsskæde $\frac{3}{8} \times \frac{3}{16}$ " 5 mm bøsningsskæde. Fire-trins gearkasse med pedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul (solo), første gear 19,5:1, andet gear 10,6:1, tredje gear 7,1:1, fjerde gear 5,4:1. Gearkasse til baghjul rullekæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse 3,50 × 16".

Bremser:

Bremsetromler 180 mm diameter. Belægningsbredde 40 mm.

Elektrisk anlæg:

Puch jævnstrømsdynamo 6 volt, 45/60 watt. Batteri 7 ampèretimer. Ladekontrol: Lampe. Tænding: Batteritænding. Bosch W 240 T 11 S. Elektrodeafstand 0,6—0,7 mm. Fortænding 6,5—7,0 mm (fast tændingsindstilling uden reguleringsmuligheder). Maksimal afstand i afbryderkontakt 0,4 mm.

Mål og vægt:

Akselafstand 1345 mm, sadelhøjde 735 mm, styrets bredde 645 mm, fri højde fra jorden 140 mm. Egenvægt fuldt optanket med værktøj, pumpe og bagsæde 155 kg.

Priser:

Ekskl. omsætningsafgift kr. 2.975,—, pris incl. omsætningsafgift på tilladelse kr. 3.865,—, pris incl. omsætningsafgift i fri handel kr. 5.539,—.

teknisk **BREVKASSE**

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

Hermed beder jeg Dem atter hjælpe mig med nogle motortekniske problemer. Det drejer sig om en »Horex Regina 350«, 1953.

Efter 43.000 km har jeg lige haft motoren ude af stellet og ordnede flere ting ved den. Jeg sleb ventiler, satte nye stempele, rensede motoren for sod, satte ny kæde til baghjulet og ny karburator og stillede tænding (højere tænding), men derudover havde jeg ikke skilt motoren ad.

Da jeg så fik samlet motoren og indsat den i stellet og begyndte at køre, viste det sig, at der efter 50 km's kørsel begyndte at piple olie ud af målepinden til gearkassen. Den er forsynet med 6 huller i hovedet, og dette er blevet værre og værre. I begyndelsen kørte jeg på den olie, der er foreskrevet i min instruktionsbog, nemlig S.A.E. 20, men når først motoren blev varm, løb olien udvendig ned ad motoren i stride strømme. Så prøvede jeg med S.A.E. 80, som Mobilolil foreskriver, men den blev stadig ved med at spille olie; det blev dog lidt mindre med S.A.E. 80. Olie-mængden var $1\frac{1}{4}$ l. Jeg har prøvet at sætte et låg fra en oliedunk på målepinden, fordi jeg troede, at det var blæsten, der sugede olien op, men det hjalp heller ikke; men ved samme lejlighed opdagede jeg, da først låget blev fyldt med olie og løb over, at motoren puster olien op gennem målepinden, og det tror jeg ikke kan være rigtigt. Jeg mener, at den skal suge luft til gearkassen gennem målepinden.

Jeg vil være Dem meget taknemmelig, hvis De kan hjælpe mig med ovenstående og give mig en forklaring på, hvordan jeg skal afhjælpe fejlen, da jeg har været hos flere mekanikere, men de kan ikke hjælpe mig. E. P., Braaby.

Nøjagtig det samme spørgsmål, som De stiller i Deres brev, er vi blevet præsentere-

ret for flere gange i den senere tid, og det viser sig, at Horex Regina modellerne er lidt særprægede i konstruktionen, idet man lader motorens underkompression gå gennem en særlig ventil, der er anbragt i skilleveggen mellem krumtaphus og gearkassehus. Det er naturligvis ikke hele underkompressionen, man lukker ind i gearkassen, men i det øjeblik, der bliver noget i vejen med den omtalte ventil, kommer der for stort tryk ind i gearkassehuset med det resultat, at olien sprøjter ud gennem gearkassens snøfteventil. På de nye modeller har man derfor lavet systemet om, således at udluftningen føres fra gearkassen op til ventilmekanismen på motoren, medens det originale udluftningshul er lukket. Der er intet i vejen for, at man kan ændre de ældre modeller, idet man fører udluftningen op enten til ventilmekanismen eller til karburatorens indsugning. Nærmere vejledning kan De eventuelt få hos importøren fa. Bohnstedt Petersen, Sundkrogsgade 3, Kbhvn. Ø.

Sagen drejer sig om Lucas-anlægget på min B.S.A. B 31, 1953. Når jeg starter motoren, er udslaget på ampèremeteret tilpas, og der bliver fremstillet strøm nok til at føde samtlige strømforbrugere på hele cyklen. Imidlertid sker der det, at efter ca. 5 minutters kørsel eller tomgang, falder ampèremeteret til 0. Hvis lysanlægget sættes til, falder ampèremeteret og batteriet aflader.

Efter at motoren har kørt, indtil ampèremeteret er faldet til 0, har jeg med voltmeter konstateret, at ladestrømmen fra dynamoen er ca. 8—9 volt. Den indgående ledning til batteriet lader ca. 5 volt med slukkede lygter. Efter Deres udmærkede bog om motorcykelreparationer mener jeg selv at kunne lokalisere fejlen til



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

MAICO-MOBIL

LAMBRETTA

PARILLA

GOGGO

VESPA

PUCH

ISO

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

SPLEEFA STYRTHJELME

Briller, alle typer

Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V

EVa 6621

EVa 6621

SMITHS



TÆNDRØR

betyder

**BEDRE START
STØRRE FART**

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



Gnistrende
godt!

Forlægg K.L.G. på DERES VÆRKSTED

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

evt. relæ eller batteri, men jeg kan ikke finde fejlen.

Jeg vil være Dem meget taknemmelig, hvis De mener at kunne afse tid og plads til min forespørgsel. S. O. O., Tune.

Vi går ud fra, at det nævnte Lucas-anlæg er et jævnstrømsanlæg, og fejlen ligger enten i relæet eller dynamoen. Hvis De kortslutter kontakterne på regulatorspolen (den spole med flade vindinger), skal ampèremeteret vise stort udsving ved ca. 1000 motoromdrejninger pr. minut. Da vi kan se, at De er i besiddelse af et voltmeter, kan De foretage følgende prøve: Læg et stykke papir mellem kontakterne på tilbagestrømsrelæet (den spole med runde vindinger) og indskyd Deres voltmeter mellem D-klemmen og stel. Ved 1000 omdr/min på motoren skal voltmeteret vise 7,8 til 8,2 volt. Kan voltmeteret ikke vise så stort et udslag, men dog et udslag på over 3 volt, ligger fejlen i spændingsrelæet og er udslaget under 3 volt, ligger fejlen i dynamoen.

Det drejer sig om kortslutningskontakten, den er holdt op med at fungere, sådan lige pludseligt. Jeg har i pinsen haft kontakten afmonteret og gennemprøvet hele systemet med en lommelampepære og batteri, lige fra underdækslet på magneten og op til ledningen der går til stel (fra kontakten og til nederste skrue på speedometerhøjlen). Jeg kan ikke begribe, hvor fejlen ligger, da jeg har prøvet at skrue før omtalte ledning af, starte motoren, trykke på kontakten og gnisten slår over i stel, men minsandten om ikke motoren bliver ved med at gå. Hvordan kan det være? Jeg synes jo, når tændingen går i stel, så skulle motoren jo da normalt stoppe, og der har aldrig været noget i vejen før. Der er heller ikke tale om selv-tænding, da det er lige meget, om motoren er varm eller kold. P. H. W. N., Vrøgum.

Kortslutningskontakten på Deres maskine er ganske afgjort forkert monteret, ellers ville maskinen ikke kunne arbejde. Mange motorcyklister har fået den forkerte opfattelse, at kortslutningskontakten skal sende den højspændte strøm til stel, men det ligger sådan, at det ikke kan lade sig gøre. Kortslutningskontakten skal tilsluttes afbryderkontaktens faste kontakt-

punkt, der giver primærsystemet stelforbindelse. Når afbryderkontakten åbner, afbrydes primærkredsløbet, fordi der ikke er stelforbindelse, og dette forårsager, at den højspændte strøm opstår i sekundærviklingen, og gnisten springer i tændrøret. I det øjeblik, at kortslutningskontakten gennem en ledning er forbundet til det faste kontaktpunkt og kortslutningskontakten aktiveres, vil der være konstant strøm på primærsystemet, og der kan ganske umuligt opstå nogen højspændt strøm i sekundærsystemet, og derfor ingen gnist i tændrøret.

De bedes venlig besvare følgende spørgsmål:

- a) Kan en snedkersvend og en selvstændig landmand få en varemotorcykle med halv omsætningsafgift?
- b) Kan en maskine indregistreres med en brugt varesidevogn? F. J., Haderslev.

Såvel en snedkersvend som en selvstændig landmand kan få varemotorcykle med halv omsætningsafgift, eftersom transport af værktøj, redskaber eller produkter i begge tilfælde må anses som sandsynligt. En ny maskine kan udmærket indregistreres med en brugt varesidevogn, eftersom motorcykle og sidevogn altid betragtes som to af hinanden uafhængige køretøjer — altså rent papirmæssigt.

Undertegnede beder Dem venligst om muligt hjælpe mig med et problem vedrørende min Jawa 1953, 250 ccm.

Den har gået 18.000 km og er som ny overalt, men for ca. 1 måned siden er den begyndt at banke i motoren. Det begyndte en dag, hvor den med 2 mænd kørte 18—20 km i hård modvind. Dengang var det kun som en svag banken, når den trak hårdt, men efterhånden er det blevet værre og værre, og nu lyder det som en hammer, der banker i takt med stemplets bevægelse i cylinderen, d.v.s. kun under acceleration og når gassen tages fra motoren. Under jævn kørsel i det høje gear er det kun af og til den banker, ved tomgang høres ingen udpræget banken (lyden er særlig høj ved »kold« motor); tænding og karburetering er OK. Jeg har studeret Deres artikler vedrørende fejlfinding, men kan ikke der finde en diagnose, der passer på mit tilfælde.

Jeg har haft cylinder og topstykke af,

den er fri for kul, nye stempelringe og pakninger monteret, men lige lidt hjælper det. Der er intet mærkbart radiært slør, hverken i hoved- eller plejlstangseje(r), ej heller ved stempelpinden, men ret stort aksialt slør ved sidstnævnte. J. R., Nekstø.

Ud fra de oplysninger De giver, kan den mekaniske støj kun stamme fra hovedlejerne, selve stemplet (for stort spillerum mellem stempel og cylinder) eller en ovalitet i vandret retning i plejlstangens bøsning. Hvis de bankende lyde var opstået med let trækkende motor og forsvandt under acceleration og afbremsning med motoren, ville det være et typisk tilfælde af defekt plejlstangseje eller defekt stempelpind.

Vi kan desværre ikke løse problemet bedre ud fra de givne oplysninger.

- 1) Kan man købe en ny varevogn på halv eller hel omsætning uden at betale dollartillæg? (Evt. hvor mange pct.) (Jeg kan godt dokumentere brugen af en sådan).
- 2) Eller skal man køre i et årstid og så evt. søge om at få lov til at betale halv eller hel omsætning uden dollartillæg? (Jeg kender en, der kørte med sin varevogn på gule plader i et års tid, og da fik han lov til efter en vurderingspris at betale omsætning uden dollartillæg).
- 3) Hvis man overtager en varevogn, der er ca. 1 eller 2 år gammel, hvornår kan man så få sorte plader uden dollartillæg?
- 4) Når en vogn er 3 år gammel, skal der ikke betales dollartillæg! Vel?

B. B. R., Horsens.

Reglen siger, at såfremt man køber en varevogn og betaler halv omsætningsafgift, må man tillige betale halv dollarpræmiering. Den eneste måde, på hvilken De kan slippe for dollartillægget, er, at De kører i tre år på gule nummerplader, og derefter betaler halv omsætningsafgift af vurderingsprisen. Reglen siger, at vognen skal have tilhørt samme ejer i tre år, før den kan forsynes med sorte numre gennem halv omsætningsafgift, uden at der skal betales dollartillæg. I det tilfælde, der omtales, hvor en varevognsejer har betalt halv omsætningsafgift uden dollartillæg, må det dreje sig om et tilfælde, der er sket

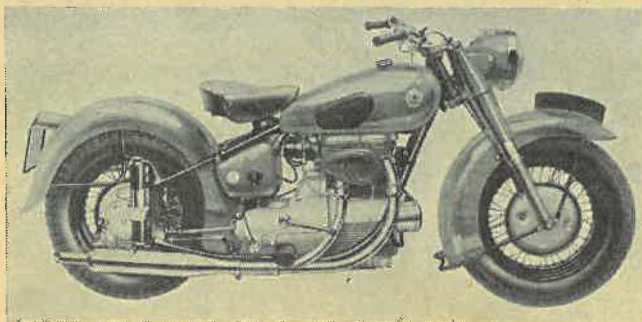
før ordningen med dollarpræmieringen på varevogne eller også er der simpelthen begået en fejl.

Undertegnede håber, De kan hjælpe mig med min N.S.U. Max 1954, 13.000 km. Den smider olie, så det er en lyst; den bruger ca. 1 l på København—Kalundborg retur. Der kommer olie på efter instruktionsbogen, skiftes helt for hver 1500 km. Der er sat nye ringe i ved 10.000 km, så var den fin ca. 400 km, men så det samme igen. Samtidig med udskiftning af ringe blev der boret huller i nogle bøsninger ved ventilfjedrene for at undgå, at disse virkede som pumpe. Den går aldrig over 80 og bliver kørt på gearerne samt passet fint. Forhandleren siger, at der ikke er noget at gøre og kommer med alle mulige søforklaringer. I håb om et hjælpende vink.

H. H., Kalundborg.

Vi har i den senere tid gentagne gange måttet hjælpe Max-ejere, hvis maskiner smed olie ud forskellige steder, og vi har i alle tilfælde kunnet afhjælpe fejlen ved at give en enkelt oplysning, som folk iøv-

rigt kunne læse sig til i instruktionsbogen. Når der skiftes olie på en Max, skal olien tappes af tre steder nemlig, ved olietanken, krumtaphuset og koblingsdækslet. Sidstnævnte sted står der op til $\frac{1}{4}$ liter olie, og det er i reglen det, som får lov at stå, hvadenten det er en mekaniker eller servicestation eller motorcyklisten selv, der skifter olie. Man tager det åbenbart heller ikke så nøje med, hvorledes der hældes olie på, og i masser af tilfælde bliver der hældt to liter frisk olie oveni den olie, der står i koblingsdækslet, og de $\frac{1}{4}$ liter olie, der nu er for meget på maskinen, skal og må ud et eller andet sted, hvadenten det bliver gennem olietankens dæksel eller udluftningsventilerne. Oliestanden på en Max skal helst måles efter en køretur på minimum 10 km, og umiddelbart efter at motoren er standset. Det er altså ikke tilstrækkeligt at starte motoren og vente et øjeblik, indtil olien tilsyneladende ikke stiger mere i oliebeholderen. I ingen af de tilfælde, vi har været ude for med 1954 modeller, har der været tale om noget egentligt olieforbrug, og fejlen har i samtlige tilfælde været at finde i den mangelfulde aftapning.



Eneste motorcykle med *gummiophængt* motor

Den to-cylindrede rækkemotor har overliggende knestæksel, vådsump-smøring og dynamo på krumtaphuset. Gærkassen er bygget sammen med motoren og kræften overføres til baghjulet med kardentræk. Sunbeam er ikke en almindelig motorcykle — Sunbeam er et mekanisk mesterværk.



BRDR. FRIIS-HANSEN, ØSTER ALLE 7, KØBENHAVN Ø.

LE MANS 1955

Fortsat fra side 469

Det første betænkelige skridt var opgivelsen allerede i 30'erne af bestemmelsen om de fire sæder, men værre blev det, da de såkaldte prototyper blev tilladt efter sidste krig. Med en tilstrækkelig pompøs underskrift på en erklæring om, at vedkommende fabrik agter på grundlag af en vogn, der anmeldes som »prototype«, at sætte en serie i produktion, kan vognen

nok så mange gange i et nok så flot dokument. Hvem køber en bil uden nogen form for kalesche, med et metallåg (som først må skrues af) over passagersædet, foran hvilket der ikke er noget vindspejl? Hvem bevæger sig på landevejen med en bil, der kører så hurtigt, at hastigheden kun kan mindskes ved at hæve en næsten 2 kvadratmeter stor flade op fra det strømliniede karosseri? Det har aldrig haft noget med sportsvogne at gøre, og det har intet med landeveje at skaffe.



Nogle steder er der på Le Mans en smal stribe mellem bane og tilskuerpladser, men begge hegn er på dette sted lette at gennembryde for en vogn, der kører med stor hastighed.

starte i Le Mans. Ganske vist skal vognen have fuldt elektrisk anlæg, et minimum af skærme og lyddæmpere og to sæder, men det ene kan være tildækket *med en metalplade*. Resultatet er selvfølgelig blevet, at deltagerlisten år for år har rummet flere og flere vogne, hvis lighed med det gængse begreb om sportsmodeller er vanskelig at få øje på. Når man er kommet så vidt, at Jaguar må starte med en model, der er endnu »skrappere« end fabrikenes sportsmodel, eller at Mercedes-Benz må sætte luftbremser på for at få vognens hastighed ned inden de skarpe sving, så er det ikke sports-, men racervogne. »Prototyper«

Le Mans er et *landevejsløb*, men flere af de deltagende vogne er ude af stand til at bevæge sig i almindelig trafik. Hvad i alverden skal man så med dem?

Herimod kan indvendes, at disse »prototyper« rummer konstruktionselementer, som kommer mere normale biler til gode. Ja, det gør de, men de elementer kan afprøves i Grand Prix-løbene. Der er fæltet ikke så stort, og det er mere ensartet, så risikoen mindskes. Sportsvognsløb må være for sportsvogne, og ved sportsvogne må nu engang forstås biler, der snarere ligner almindelige vogne end G.P.-vogne.

Forhåbentligt drager FIA konsekvenser-

ne af Le Mans katastrofen og tvinger en usund og u hensigtsmæssig udvikling tilbage i rammer, hvor sportsvognsløbene gør gavn på deres eget felt, og ikke fortsat skal være en slags formelfrie G.P.-løb.

Det er fortvivlende, at udviklingen skulle få lov at løbe så løbsk, at 82 uskyldige mennesker skulle slås ihjel og endnu flere gennemgå navnløse lidelser. Hvis det er et offer på fremskridtets alter, så står det sløjt til med fremskridtet. Meget tyder dog på, at de blev ofret på et helt andet alter.

Omkring Le Maans-banen flokkedes godt 300.000 tilskuere for at opleve dette løbs særegne atmosfære: blandingen af teknisk kappestrid og berusende fart på banen, storslået folkefest og ferieudflugt langs banen. Uden varsel indtraf en katastrofe, der gjorde kappestriden til dødsførsel og folkefesten til en tragedie uden sidestykke. Alligevel fortsatte begge dele!

Uvilkårligt bliver der spurgt, hvordan i alverden det kunne fortsætte. Fra løbsledelsens side blev der henvist til traditionen inden for motorsporten. Den henvisning er forkert, og en mand som *Charles Faoux* må vide, at den er urigtig. Paris-Madridløbet i 1903 blev afbrudt i Bordeaux, da det havde kostet 34 menneskeliv — og ikke på een gang. Desuden er bilsport ikke krig. Nok har sporten hårde traditioner, men der er vigtigere ting her i livet end at gennemføre et billøb.

Løbsledelsen henviste også til, at en afbrydelse ville have ført til sammenbrud af trafikken, så ambulancerne ikke kunne komme frem og tilbage. Den henvisning er der hold i — men det tog ikke 21 timer at fjerne de døde og sårede. Ulykken skete kl. 6.26, da løbet havde været 2 timer og 26 minutter.

Endelig henviste løbsledelsen til de store økonomiske interesser i at føre løbet til ende. Hvis *det* skal være afgørende, hvis kontrakter med firmaer om ret til at op hænge reklameskilte og stille restauranter op, hvis aftaler med hoteller, garager etc., hvis billetsalget skal være afgørende for, om en løbsledelse kan handle anstændigt, så er bilsporten gået komplet over gevind. Så er de 82 ikke blevet ofret på fremskridtets, men på de rent kommercielle interesserens alter.

Hvorfor kørte deltagerne videre? De var kontraktligt forpligtet overfor deres firmaer. Hvorfor tillod firmaerne deres kø-

rere at fortsætte? Fordi de var kontraktligt forpligtet overfor den arrangerende bilklub, og fordi de håbede at vinde laurbær på at fuldføre, måske sejre. Med en kynisme, der skriger mod himlen, blev dette løb fortsat, mens de sårede døde på overfyldte hospitaler, mens granseløs sorg ramte hundreder af hjem. Det er en hån mod motorsporten og en hån mod det tekniske fremskridt, der så sandelig har tid til at standse i ærbødighed for de ofre, det kræver.

Det er umuligt at se, hvem det skulle gavne, at dette løb blev ført igennem til den bitre ende. Vinderen kan ikke reklamere med »sejrene«, da hovedkonkurrenten trak sig ud. Den fabrik, som trak sit hold tilbage, kan heller ikke rose sig af at have gjort det rigtige. Holdet fortsatte i syv timer efter ulykken og blev først taget ud, da det havde en vogn i spidsen, så en »moralisk« sejr kunne hævdes. Ingen kan tage sig dette løb til indtægt. Teknisk interesse fik det heller ikke, da det tilbagetrukne hold havde gode sejrskancer. Men det har gjort den ægte motorsport ubodelig skade.

Bilsporten bliver næppe standset — der-til er de økonomiske interesser i den for store — men det må inderligt håbes, at den bliver lagt i sundere rammer. Sporten er uundværlig for det tekniske fremskridt, men den kan ikke betale sig, hvis publikum lukkes ude. Publikum kræver sensation, kræver at føle nervøs ophidselse ved at se — ja, hvad er det, majoriteten ønsker at se. Mon ikke det er fart — og blod. Skal de se fart, må de være ret tæt på, ellers må farten være endnu større, men hvormange er tilfredse med fart eller kan bedømme, om en vogn kører 180 eller 230? Mon ikke de fleste kræver mere ophidsende sensationer end den blotte fart?

Hvis det er rigtigt, ville den egentlige motorsport, d. v. s. teknik og kørefærdighed, være bedre tjent med, at dens publikum begrænsedes til de få, der véd, hvad der foregår og kan vurdere det.

Det publikum, der søger pirring ved andres risiko, vil utvivlsomt befinde sig langt bedre ved de mere stupide cirkusforetelser, der kaldes stock-car løb. *Collecteur.*

Uafhængige af hinanden har redaktionen og *Collecteur*, der p. t. er bosat i England, skrevet disse betragtninger efter katastrofen i le Mans.



Aage Langthjem springer over jordvolden, men styrtede i »landingen«. Han kom hurtigt på benene og gennemførte som nummer tre.

RESENBRO NY MOTO-CROSS BANE INDVIET ²⁶/₆

I det mest strålende solskin og i overværelse af over 5000 mennesker fra hele Jylland indviede 36 repræsentanter for den danske motorsportselite Silkeborg Motor Sports nye moto-cross bane i Resenbro, kun fire kilometer fra selve Silkeborg.

Banen er ca. 1530 meter lang og forsynet med en række forhindringer, der under prøvekørslerne og stævnet bød både ryttere og materiel de største anstrengelser. Så store var de, at en rytter midt under et løb holdt ind til siden og stoppede. Mens han tørrede sveden af panden, stønnede han: — Nej, det er for strengt. Der er overhovedet ikke et eneste sted, man kan slappe af — det er der dog på alle de andre baner!

Og han havde ret. Ingen steder er banen så jævn, at kørerne kan slappe grebet i styret, og de forhindringer, der er bygget op, er af »international« klasse.

Starten foregår på en lille bakke og efter et hop over en jordvold på ca. 1 meter og en række hårde sving køres der ned i et tre meter dybt hul. »Nedkørslen« er næsten lodret, og for at komme op til jordoverfladen igen, må kørerne på 5 meter passere en stigning på 4 meter, da der er gravet op på den anden side. Endnu en række vanskelige sving, der kun består af

løst grus, et hul til, et hasarderet sving mellem nogle træer og startstedet dukker atter op forude.

Men trods den vanskelige bane forløb indvilsesløbene uden uheld, og der var kun eet styrt, der så alvorligt ud.

Det var i 3. start, da Aage Langthjem, Hjørring, sammen med hele feltet passerede hoppet. Da hans baghjul atter fik kontakt med jorden, kunne han ikke holde den tunge maskine, og den slog et par faretruende sving ud mod publikum, inden den væltede. Aage Langthjem forsvandt sammen med maskinen i en vældig støvsky, men da den lettede, var han atter på benene og fortsatte ufortrødent! Det lykkedes ham endda at erobre 3.-pladsen, selv om han mistede noget terræn ved styrtet.

Eliten blev anført af Ejvind Hansen, Odense, der stillede op i senior solo indtil 500 ccm, som han vandt. I 1. start blev han dog kun placeret som nr. 2, efter Niels Blumensaadt, Randers, der kendte banen bedre. Alligevel kørte Ejvind Hansen sig efter en dårlig start op, men hans gode placering skyldes til dels også, at Arne Svendsen, Silkeborg, der førte løbet, væltede, og derfor kun kom ind som nr. 4 efter Otto Andreasen, Køge. Men i næste start viste Ejvind Hansen for alvor, hvad



En af banens vanskeligste forhindringer var et dybt hul, der krævede, at rytterne havde god hastighed på maskinen for at komme op igen.

der er i ham og i sidste sekund tog han førerstillingen fra Otto Andreasen, mens Niels Blumensaadt måtte stoppe på grund af maskinskade. I den tredje start var der ingen diskussion, og Ejvind Hansen vandt overlegent foran Niels Blumensaadt med Otto Andreasen på tredjepladsen.

Det endelige resultat af klassen blev således, at Ejvind Hansen vandt den med en sammenlagt tid på 19.92,2 for de 24 omgange med Otto Andreasen på andenpladsen. Niels Blumensaadts blev nr. 3 og H. C. Petersen, Randers, nr. 4.

I senior solo indtil 175 ccm var løbet kørt, allerede da første start var gået. Mogens Dyhr, København, viste sig så suveræn, at ingen af de andre kørrere kunne yde ham modstand. I begge starter lagde han sig med det samme i spidsen og holdt stillingen løbet ud. Lige så sikker som nr. 2 var Bjarne Sørensen, Odense, og som nr. 3 placeredes Bent Post, Dræby. Dyhrs bedste tid blev 13.09,3 for de 6 omgange og Bjarne Sørensen fik noteret 13.42,9.

Juniorklassen indtil 500 ccm bød på meget stor konkurrence og en række af Jyl-

lands stærkeste, unge kørrere kæmpede hårdt om førerstillingen. Det blev N. P. Christensen, Gørding, der gik af med sejren efter en meget hård og dristig kørsel, der slet ikke lignede juniorarbejde, og han fik som bedste tid noteret 17.59,8. Johannes Nedergaard, Silkeborg, placeredes som nr. 2, selv om han kørte på en lånt maskine, hvis gearkasse lavede kludder. Nr. 3 blev trods styrtet Aage Langthjem, Hjørring.

Indvielsesløbene blev en succes, derom er ingen tvivl mulig, og Silkeborg Motor Sport agter, efter at have udført forskellige mindre forandringer ved banen, at holde løb igen, men sikkert ikke før til foråret.

Velocette

KVALITETS MÆRKET



AF "OBSERVER"

Det er mildest talt en overvindelse at samle sportsresultaterne denne gang. Interessen svigter, og om nogen begejstring er der bestemt ikke tale. Tankerne vender hele tiden tilbage til *le Mans*, og igen står katastrofen klart i al sin hæsleghed.

Le Mans har kastet et skærende grelt lys over den krise, der længe har ulmet inden for den internationale motorsport, og har bragt krisen til et akut udbrud.

De fire hovedmærker inden for G. P. løbene, d.v.s. *Ferrari*, *Maserati*, *Lancia* og *Mercedes-Benz* kan ikke få blot een fuldt kapabel kører hver. Desuden råder *Ferrari* kun over begrænsede finanser. *Maserati* er et »biprodukt« af en større industrivirksomhed, *Lancia* trækker sig ud efter *Ascari's* død, og *Mercedes-Benz* indstiller — som tidligere bebudet — sin racervirksomhed efter denne sæson. De øvrige mærker: *Gordini*, *Connaught*, *Vanwall* m. fl. har hidtil nærmest haft statistroller, og fortidens store navne som *Bugatti* og *Alfa Romeo* har endnu ikke haft deres come-back. Det ser unægtelig ud, som om G. P. løbene glider i baggrunden, ja, måske næsten indstilles for en tid.

I sportsvognsklasserne er der ganske vist flere konkurrencedygtige mærker, men for det første hviler skyggerne fra *le Mans* tungt over de fremtidige løb, og hvis den igangværende udvikling ikke ledes i andre retninger, melder spørgsmålet om tilstrækkeligt dygtige kørere sig endnu stærkere

om meget kort tid. Nogen mening om fremtidsmulighederne kan man vist ikke danne sig før billedet tegner sig lidt tydeligere.

Bilspporten har overlevet mange kriser i tidens løb. Den overlever nok også den nuværende, men hvis der ikke drages lære af så alvorlige hændelser, risikerer sporten at overleve sig selv.

Frankrig.

For fuldstændighedens kyld bringes »resultatet« af *le Mans* løbet:

- 1) Hawthorn/Bueb, Jaguar, 4.175,38 km, 172,3 km/t.
- 2) Collins/Frère Aston Martin, 169,7 km/t.
- 3) Claes/Swaters, Jaguar, 166,0 km/t.
- 4) Polensky/Frankenberg, Porsche, 159,5 km/t.

Tre-liters klassen blev vundet af Collins/Frère's Aston M., to-litersklassen af Wilson/Mayers, Bristol, med 152,2 km/t, 1.500 ccm klassen af Polensky/Frankenbergs Porsche, 1.100 ccm klassen af Duntov/Veuillet, Porsche, med 137,6 km/t og 750 ccm klassen af Cornet/Mougin. D.B., med 132,4 km/t. Hawthorn forbedrede omgangsrekorden til 196,96 km/t, og Polensky/Frankenberg tog førstepladsen på handicap med et knebet forspring foran Hawthorn/Bueb's Jaguar.

Efter *le Mans* tragedien nedlagde den franske regering indtil videre forbud mod motorsportslige foranstaltninger. Nye sikkerhedsbestemmelser og nye regler skal udfærdiges, før forbudet ophæves.

Den franske automobilklubs Grand Prix, som skulle køres på Reimsbanen d. 3. juli, og det til samme meeting hørende 12-timers sportsvognsløb er derfor blevet aflyst, og forskellige mindre løb er det gået på samme måde.

Belgien.

Det belgiske Grand Prix på *Spa-Francorchamps* banen den 5. juni var en ret monoton forestilling. Mercedes-Benz hav-

mindre BENZINFORBRUG
med nye **BOSCH**
STØRRE TRÆKKRAFT

BOSCH
TÆNDRØR



BING
KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE

De mærker ikke farten

og den ujævne vej

når De kører på

ARMSTRONG
støddæmpere



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

Vælg **ARMSTRONG** støddæmpere, der leveres til alle vognmærker.

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

Forlang **ARMSTRONG** på DERES VÆRKSTED

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

de sat meget ind på at revanchere sit klare nederlag i Monaco G. P., Ferrari var ivrig efter påny at slå arvefjenden, og Maserati opsat på at gøre sig gældende i kampen om de tre første pladser. Desuden startede Castellotti som »privatkører« med en vogn fra Lancia fabriksholdet, så der var egentlig lagt op til et godt løb. Efter at Castellotti måtte udgå med motorskade, tabte løbet imidlertid næsten al interesse, idet Fangio og Moss ganske dominerede feltet og vandt efter behag.

Fangio gennemførte med 191,2 km/t, og Moss blev nummer to kun 6,1 sekunder bagved efter at have fulgt Fangio som en skygge hele vejen. Farina bragte en Ferrari ind på tredjepladsen, 1 min. 40,5 sek. efter Fangio, fulgt af Paul Frère, der også kørte en Ferrari.

Holland.

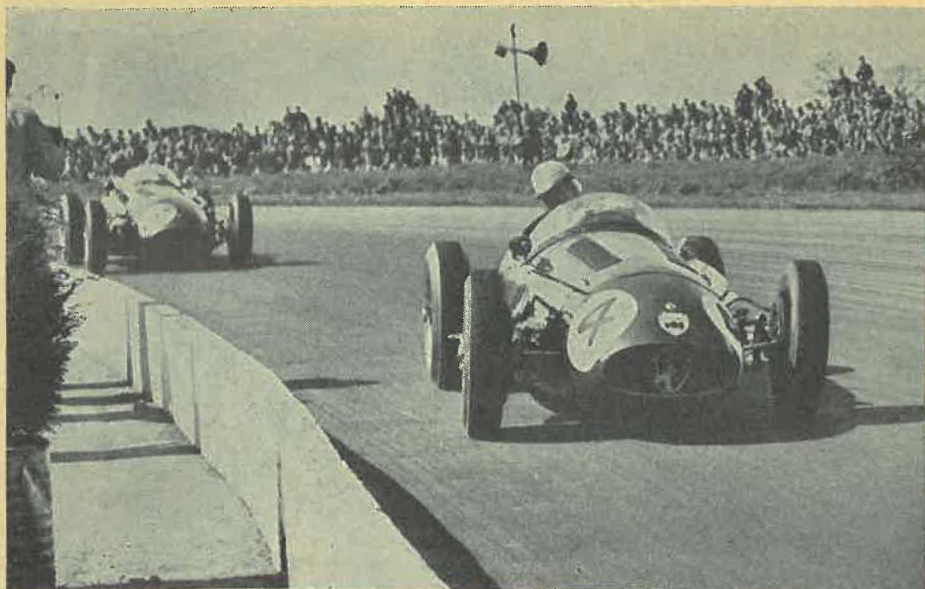
Det hollandske G. P. på *Zandvoort* banen blev kørt i en trist atmosfære, hvilket ikke var så mærkeligt, da det var det første større løb efter le Mans. Kørerne forekom ret uoplagte, og løbet var både kedsommeligt og betydningsløst. Fangio og Moss kørte »tandem« fra start til mål og fik noteret to tiendedele af et sekund som forskel i tid. Fangio vandt med 144,26 km/t, Moss kom på andenpladsen, og Luigi Musso bragte en Maserati ind som nummer tre, fulgt af Mieres, som også kørte en Maserati. For Ferrari var det en usædvanlig dårlig dag. Ganske vist prøvede Hawthorn — som har forladt Vanwall for påny at køre på Ferrariholdet — sit bedste, men vognen var og blev »sur«, og Castellotti arbejdede hårdt for at klare en femteplads.

Italien.

Le Mans ulykken har også haft konsekvenser for den italienske bilsport, som allerede var blevet alvorligt rystet ved Ascari's død.

Den umiddelbare følge af le Mans er udarbejdelsen af forskellige nye regler, men samtidigt er det italienske G. P. blevet aflyst.

Som nævnt har Lancia besluttet at opgive G. P. løbene, efter at Ascari slog sig ihjel. Nogle meddelelser mener, at der kun er tale om et midlertidigt ophold, men andre vil vide, at vognene allerede er ved at blive demonteret. Vanskelighederne ved



Et dejligt billede fra Silverstone, hvor Roy Salvadori giver en fin opvisning i svingteknik med sin Maserati. Han blev nummer to i løbet.

at finde tilstrækkelig dygtige køreere har sikkert været medvirkende til denne beslutning, der vil betage G. P. sporten megen interesse. Villorosi har sagt sporten farvel i sorg over Ascari, som var hans nære ven og elev. Farina, som kører for Ferrari, er ikke helt ung længere. Nye, helt overbevisende talenter er ikke dukket op — og ingen af de italienske fabrikker har så solidt et økonomisk rygstød for deres racerafdelinger som Daimler-Benz. Intet under, at Lancia skulle være ved at give op.

Schweiz.

Den schweiziske automobilklub har opgivet at udskrive sit G. P. i år efter le Mans ulykken. Bremgarten banen ved Bern er ikke ufarlig sine steder for tilskuerne, og arrangørerne vil ingen risiko løb. Det må retfærdigvis fremhæves, at de fåtallige uheld, der har ramt tilskuere på Bremgarten, skyldtes, at de pågældende opholdt sig på forbudt område. Noget andet er så, at bl. a. tilskuerpassagen fra indgangen ved Forsthausssvinget til hovedtribunen altid har været temmelig livsfarlig i mine øjne — men der er nu ingen ulykker sket på det sted.

Spanien.

Også det spanske G. P. er blevet aflyst. Denne meddelelse afføder nu nærmest et lettelsens suk, for ved dette løb plejer tilskuere at vandre omkring og opholde sig på steder, der før eller senere måtte koste dyrt.

Storbritannien.

Det britiske G. P. bliver derimod gennemført og skal køres den 16. juli på Aintree-banen, der regnes for at give tilskuerne fuld sikkerhed. Anmeldelser er modtaget fra Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz og Gordini, som starter med tre vogne. De to er af den nye model, som skulle have haft sin debut i det franske G. P. Denne lovende vogn er forsynet med en ottecylindret motor, der udvikler 256 hk ved 7.300 o/m. Chassis'et er en helt ny rørkonstruktion, og alle fire hjul er uafhængigt affjedret. Desuden er vognen understyret med pladebremser. Foruden disse mærker ventes Vanwall og Connaught at stille med 2 vogne hver, og der er anmeldt fire private Maserativogne, samt to Connaught. Antageligt kommer den nye Cooper F.I. også.



Kort efter i starten i sidevognsløbet på Nürburgring (Faust/Remmert) (BMW) vandt denne klasse. 500 ccm klassen blev naturligtvis vundet af Duke (Gilera). 350 ccm klassen blev vundet af Bill Lomas (Guzzi) med August Hobl (DKW) på andenpladsen.

Sverige.

Det sjette Midnatssol Rally blev — som de fleste rallyforanstaltninger nu om dage — afgjort på en specialstrækning, hvor straffpointene faldt tæt over samtlige deltagere.

Førstepladsen besatte Allan Borgeson, Porsche, andenpladsen Olle Persson, Porsche, og tredjepladsen gik til Stig Gruen, Peugeot 403. Klasseresultaterne var følgende:

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



BECH

Tagensvej 101 . Tåga 9926

I Standardvogne over 1.600 ccm:

Bonnier/Boesen, Alfa Romeo.
 Kvarnström/Johansson, Ford.
 Johansson/Jensen, Ford.

II Standardvogne 1.301—1.600 ccm:

Gruen/Jonsson, Peugeot.
 Carstedt/Carstedt, Ford.
 Dahlström/Hansson, M.G.

III Standardvogne 1.001—1.300 ccm:

Thambert/Pavoni, Fiat.
 Bengtsson/Righar, VW.
 Jansson/Jansson, Fiat.

IV Standardvogne 751—1.000 ccm:

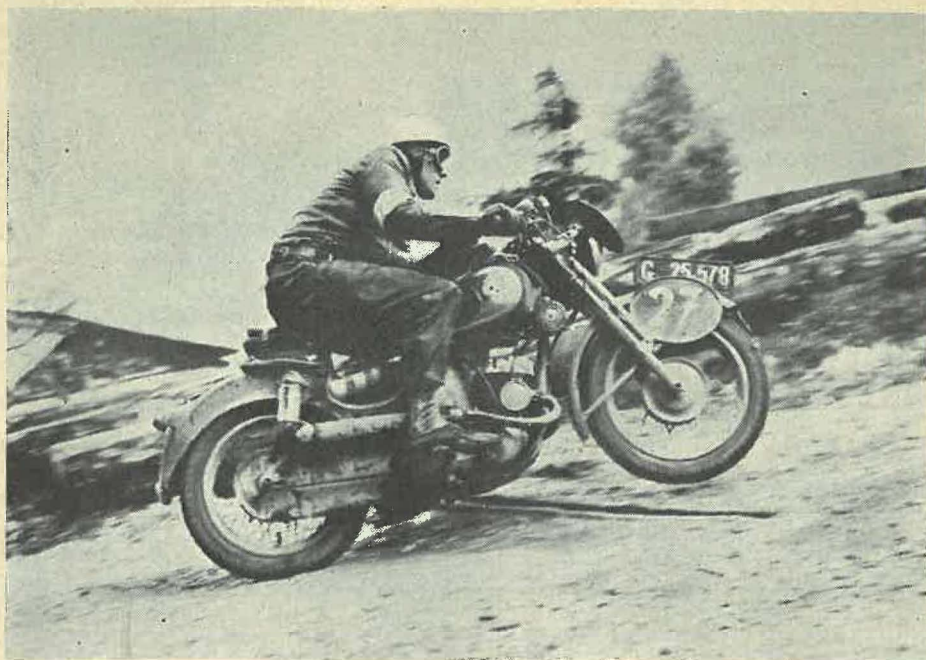
Meier/Luba, DKW.
 Schlüter/Eikermann, DKW.
 Kalpala, Panhard.

V Standardvogne under 750 ccm:

Kronegård/Westergren, Fiat.
 Eklund/Eklund, Goliath.
 Delvén/Grenmo, Renault.

VI Turist- og seriesportsvogne:

Borgefors/Gustafsson, Porsche.
 Persson/Pettersson, Porsche.
 Källström/Guterstam, Porsche.



Østrigeren Kaltenbrunner på Puch 175 SVS under forceringen af en af de stejle stigninger i det Østrigske Alpeløb.

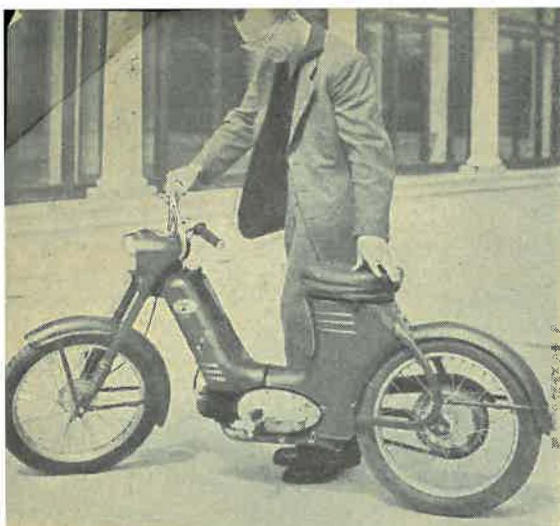
I dagene fra den 17. til den 20. juni blev det østrigske alpeløb afviklet for 26. gang. Alpeløbet tælles derfor blandt de klassiske sportsforanstaltninger, og der er ikke tvivl om, at det tillige hører til en af de mest krævende opgaver, en motorcyklist kan påtage sig. Kørerne må ialt tilbagelægge en strækning på ca. 1100 km over de vanskeligste veje i Alperne, og mange danskere vil af egen erfaring vide, at flere af disse grusveje med stigninger op til 34 pct. kan være vanskelige at forcere, selv når man ikke kører i konkurrence. Dertil kommer, at kørerne også har natetaper at tilbagelægge, terrænkørsel under de vanskeligste forhold og lumske rullesten at slås med.

I år startede ialt 138 maskiner (119 solo og 19 sidevogne), men kun 76 solomaskiner og 7 sidevogsmaskiner gennemførte løbet. Ialt deltog 17 førende motorcyklfabrikater fordelt på fire nationer, og såvel Østrig som Tjekoslovakiet, England og Tyskland sendte deres bedste ryttere til denne sidste generalprøve på det internationale seksdagestrial. Den mest eftertragtede sejr i løbet er den nationale holdkonkurrence, i hvilken Østrig deltog med

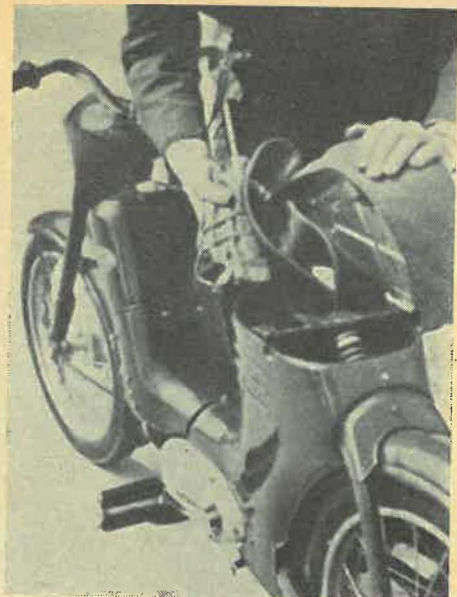
Puch-kørerne Devoty, Gnaser, Kramer, Volzwinkler og Weingartmann, medens tyskerne stillede med Zitzewitz (Maico 250), Otto Haas (NSU Max 250), Frey (NSU Max 300), Goppert (Victoria 250) og Hans Mayer (BMW 500). Tjekoslovakiet stillede med et rent Jawa-hold. Østrig tog sejren hjem, idet de fem maskiner gennemførte uden strafpoints, og tjekkerne kom på andenpladsen med 49 points, medens tyskerne udgik, fordi en af rytterne ikke gennemførte. Walter Kramer (Puch 250 SGS) vandt Alpepokalen som den bedste sidevogskører. Fabrikskonkurrencen blev naturligvis vundet af det samme hold, der tog nationskonkurrencen hjem. Iøvrigt regner det i dette løb med guld- og andre medailler, af hvilken grund det for uindviede kan være vanskeligt at finde frem til de afgørende resultater.

**GENTOFTE
BOGTRYKKERI**

**KONGELYSVEJ 14
TELEFON GE 1850 - 4844**



Jawa fabrikkerne har fremstillet denne fikse autocykle, men da fabrikens kapacitet optages helt og fuldt af motorcyklefabrikationen, er det uvist, hvornår knallerten kommer i produktion, og om der bliver tale om eksport foreløbig. Som det ses, er forhjulet ophængt i en teleskopgaffel og baggaflen er anbragt som en fjedrende svinggaffel.



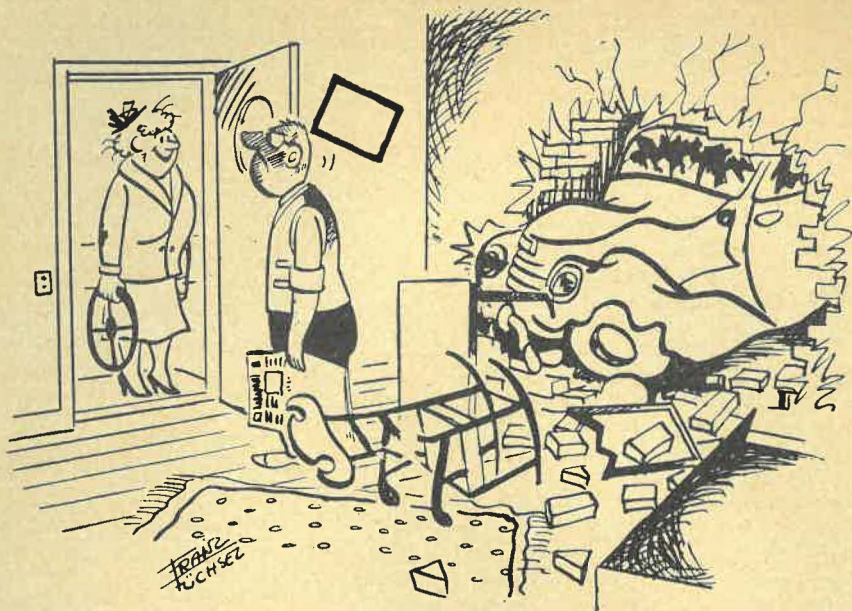
FREMSKRIDT ELLER TILBAGEGANG — ELLER SLET OG RET »VALGFLÆSK«?

Ifølge en række meddelelser i dagspressen skal der i det af Folketinget nedsatte udvalg til udarbejdelse af en ny færdselslov (og motorlov) have været flertal for en ny ordning ifølge hvilken, det overlades til publikum selv at bestemme, om den enkelte — før han eller hun går op til køreprøve — vil tage undervisning hos en godkendt kørelærer eller ej. Hvis en aspirant til kørekortet foretrækker at holde kørelæreren udenfor, skal der åbnes mulighed for, at den forudgående undervisning sker rent privat, d.v.s. i en almindelig personvogn uden skolepedaler. En ordning af denne art findes i Sverige — den betyder efter sigende intet mærkbart afbræk i kørelærernes omsætning (man har i Sverige en kørelærerordning efter de samme retningslinier som de her i landet gældende) — men den almindelige trang til fællesskandinavisk lovgivning har vel nok været hovedmotivet ved det påtænkte lovforslag, og eventuelle betænkeligheder med rod i forskellige færdselsforhold i de to lande har åbenbart været uden vægt i den foreliggende forbindelse.

Man behøver ikke at spekulere meget over de omstændigheder, som betinger

færdselssikkerheden her i landet, for at blive klar over, at en ordning, der åbner mulighed for ganske ukontrolleret skolekørsel på danske gader og veje, står i et skærende modsætningsforhold til den propaganda for en bedre færdselskultur, som — trods alle misgreb — betegner et opmuntrende element i den øjeblikkelige situation. Kan De tænke Dem til det følgende handlingsforløb: Bagermester Jensen eller for den sags skyld enhver anden forholdsvis nybagt bilist eller motorcyclist synes, at konen også skal have et kørekort — man råder over et egnet køretøj, og far tager mor med ud efter fyraften og giver hende et par små dessiner om kørslen, køretøjets manøvrering, styretøj, bremses og færdselslovgivning — han har ingen (eller næsten ingen chancer) for at gribe ind, hvis eleven gør fejl eller bringer sig selv i faretruende situationer, og han har i det hele taget kun små muligheder for at meddele en rationel, pædagogisk korrekt undervisning.

Det har derimod den godkendte, eksaminerende kørelærer. Han har passeret et nåleøj, før han overhovedet får lov at give undervisning, og det køretøj, han benytter til sin undervisning, er underkastet strenge krav med hensyn til indretning og vedligeholdelse. Man har fra samfundets side ved kørelærerlovgivningen



Må jeg låne Deres telefon — jeg har haft et lille uheld!

prøvet at sikre sig på bedste måde, og nu påtænker man med et pennestrøg at overlade hele dette lovgivningsområde til publikums forgodtbefindende. Dette skal ikke være et procedureindlæg for kørelærstanden — den klarer sig nok uden vor assistance — men vi føler trang til at påpege det nødvendige i, at man ved al lovgivning tilstræber en vis kontinuitet, en vis overensstemmelse mellem det nye og det bestående. Det er urimeligt, at man først efter moden overvejelse opbygger en

ordning, der skal sikre den bedst mulige oplæring af fremtidens motorkørende trafikanter, og derefter ved en hovedløs aktion i realiteten sætter alle de opnåede fordele over styr. Vi er ganske klar over, at det her drejer sig om en taktisk manøvre, der alene tilsigter en forøget vælgertilgængelighed for visse politiske partier, og man vil formentlig fra udvalgets side hævde, at en nyordning som den foreslåede vil være uden reel betydning, for køreprøverne skal ikke være lettere, og publikum vil



U. S. ARMY MODEL

klær, splintsikker
og udskiftelig rude
kr. 6.85 og 8.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

- Ridebenklæder** berømt for snit og pasform
Læderveste amrk. flyvermodel med stof og
 varmt pelsfor fra **kr. 148.00**
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet
 til motorkørsel fra **- 56.50**
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. **- 24.50**
Nyrebelter prima kvalitet **- 19.50**
Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-
 hjelme **fra kr. 39.50 — 59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

før eller senere være nødt til at henvende sig til en godkendt kørelærer for at få førerbevis.

En sådan fremgangsmåde kan karakteriseres som blå i øjnene — eller sagt på en anden måde, man stikker folk en narresut, som kan kvæle barnet. Man foregøgler publikum en lettelse, der med sikkerhed indebærer en forøget færdselsmæssig risiko, idet man underforstår, at det hele ikke skal tages så højtideligt — fordelene skal nok i den sidste ende vise sig at være ganske illusorisk. Vi er overbevist om, at læserne vil være enige med os i vor fordommelse af den slags fremgangsmåder — færdselssikkerheden her i landet er en sag så alvorlig, at den ikke bør reduceres til en fjerbold i det politiske badmintonspil.

Man har også fra udvalgets side interesseret sig for den omstændighed, at visse kørelærere efter forlydende stiller krav til den enkelte elev om et nærmere angivet antal køretimer, før han kan indstilles til køreprøven. Hertil må bemærkes, at det naturligvis må være overladt til den enkelte kørelærer at skønne over, hvornår eleven er moden til prøve — den ansvarsbevidste kørelærer indstiller ikke en elev, før han er overbevist om, at han har en fair chance for at bestå, og iøvrigt er konkurrencen indenfor kørelærerstanden for tiden så stor, at eleven til enhver tid har mulighed for at skifte fra en kørelærer til en anden. En regulerende lovgivning på dette punkt forekommer os derfor at være ganske uforholden — der kan kun blive tale om et utidigt lovmageri.



IH DU MILDE —!

Et tændrørsfirma har fremstillet en udstillingstavle med indbygget blinklys og meget andet godt. Så vidt man kan bedømme, skal det være en fejlfindingstabel, og der er ikke tvivl om, at den er fremstillet efter engelsk model. Blinklyset er ret overflødigt, for det flimrer for øjnene, når man læser følgende om fejlfinding i forbindelse med tændrørsvanskeligheder:

»(Bl. a.) følgende punkter gennemgås:
Elektrisk system. Tændrørerne forkert anbragt.

Induktionssystemet. Mangfoldig lækage eller adherende. hedeventil flere steder.

Afkølersystemet. Nedfaldet radiatorrør. Lubrikeringsystemet. Lækage i vacuumpumpens mellemgulv eller løse lejer. Evt. utilstrækkelig krumtaphylster ventilation.

Andre muligheder. Slidte ventilledere eller overfyldt karburator.»

Ja, så er man jo helt bjemme i alle vanskeligheder med tændrør! Det forunderlige er, at samme firma råder over et kæmpemæssigt automobilværksted, automobilforhandling m. m. — tænk at ingen har grebet ind, inden dette skilt blev stillet til skue.



LØBSKALENDEREN

Juli:

- 17. Højbjerg (DM) — moto-cross.
- 23.-24. Sveriges Motorcykle Grand Prix — Hedemora.
- 24. Vejle Motor Sport (Riis) — jordbane.
- 24. R. M. S. (Volk Mølle) — juniorløb.
- 31. De samv. Motorklubber (Amager) — speedway.
- 31. Løgumkloster Motor Sport (Fuglsang) — terrænbane.

August:

- 4. De samv. Motorklubber (Amager) — speedway.
- 7. Næstved Motor Klub (Nissehulen) — terrænbane.
- 7. Frederiksborg Amts MK (Selskov) — speedway.
- 7. SMK Odin (Fangel) — jordbane.
- 7. Haderslev Motor Sport (Bøghoved) — jordbane.
- 14. Esbjerg Motor Sport (Esbjerg) — jordbane.
- 14. De samv. Motorklubber (Elektroløbet) (Charlottenlund) 1000 m — jordbane.

De får dobbelt komfort og sikkerhed på de lange stræk med LUCAS tilbehør ...

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

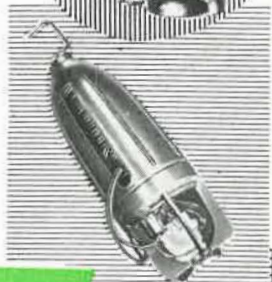
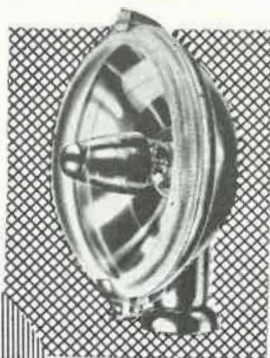
LUCAS tvilling-sæt, 100.000 lys projektør og „radar“ tågelygte, de mest elegante og effektive hjælpelygter. Enkeltvis eller parvis pr. stk... kr. **94,50**

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

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

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

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

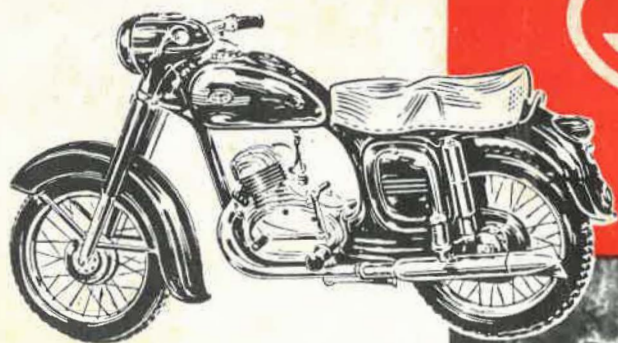


LUCAS batteripåfylder forhindrer, at syren løber over, standser automatisk tilførslen, når batteriet er fyldt korrekt op, og virker som reservoir, fordi den efter brugen holder sig selv lukket.
Pr. stk..... kr. **6,85**



Bed Deres forhandler om gratis fortegnelse over Lucas service-stationer i Europa eller rekvirer direkte hos Axel Ketner, Vordingborggade 6-8, København Ø. Telefon TriA 3131'.

LUCAS AUTOUDSTYR FÅS HOS ALLE VELASSORTEREDE FORHANDLERE



Denne maskine i fri handel

kun kr. 2.465

incl. dollar og oms.

JAWA har også en model for DEM! — Fra 125 til 500 ccm een og to cyl. to og fire takts. Priser fra kr. 1.380 + afgift. Udbetaling fra kr. 700. Spar op til udbetalingen, vi forrenter Deres indbetalinger med 10 % p. a. og reserverer Dem straks en maskine:

IMPORT:

ERIK ORTH

V. FARIMAGSGADE 19
KØBENHAVN V
MINERVA 4801

Hovedforhandler for Fyn:

E. BRUUN-LARSEN

ANSGARGADE 1
ODENSE



JAWA • JAWA • JAWA