

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

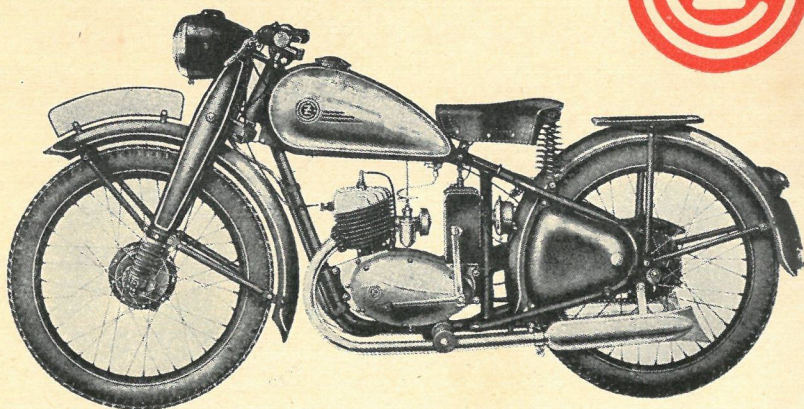


NR. 1

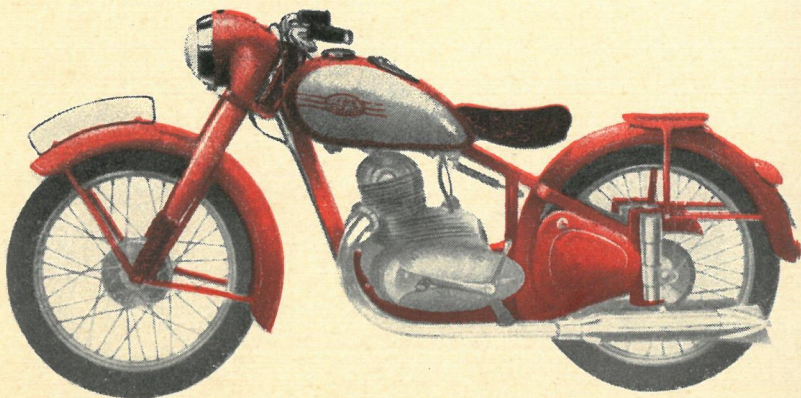
Indian Chief 1948

JANUAR 1948

**HAR DE
INDKØBSTILLADELSE**



**VI HAR
MASKINERNE**



FORHANDLERE AF C. Z. OG JAWA:

I/S SOFUS NELLEMANN
Randers

BRUUN LARSEN
Odense

ERIK ORTH
København Ø.

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Teknisk Tidsskrift for Automobil- og Motorcyklesport

REDAKTION OG EKSPEDITION: REVENTLOWSGADE 26 . KØBENHAVN V.
TELEFON EVA 3827 . POSTGIRO 68833

Redaktør: Mogens H. Damkier

Forretningsfører Holger Nielsen

1948

Januar

2. Aarg.

BERØMTE RACERVOGNE I.

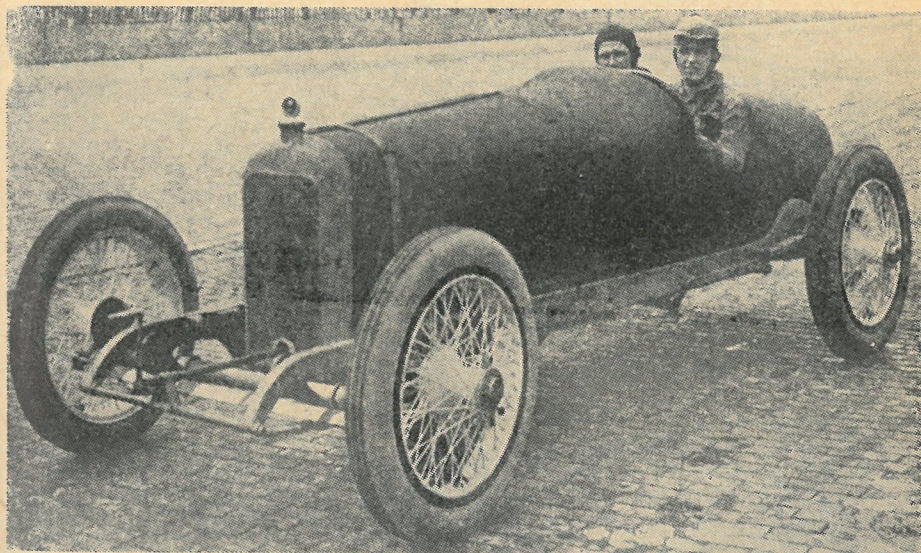
Duesenberg Straight Eight 1920

Lektor ved Polyteknisk Lærestalt, Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen, vil i denne og følgende Artikler fortælle om Duesenberg, Vauxhall, Delage, Mercedes, Alfa Romeo, Bugatti, Maserati og Gordini.

Naar man studerer den efterhaanden righoldige Litteratur, der foreligger, om Automobilsportens Udvikling igennem Tiderne og derigennem stifter Bekendtskab med berømte Motorløb og Motorkørere samt med det Materiel, der udgjorde den tekniske Forudsætning for svundne Epokers Sejre

og Nederlag, vil det sikkert gaa mange, som det er gaaet mig: De vil finde det rent sportsligt beskrivende Stof baade spændende og tankevækkende, men de vil savne den dyberegaaende Beskrivelse og Analyse af det anvendte Racermateriel, som er nødvendig for at afrunde Billedet af den sportslige Udvikling, der har fundet Sted.

Uden paa nogen Maade at tilstræbe en kronologisk Fremstilling af Automobilteknikkens Udvikling, vil jeg i denne og nogle følgende Artikler forsøge at belyse Racerkonstruktionernes Udvikling gennem en Række udvalgte Eksempler, og det vil samtidig være



Duesenberg Straight Eight i 1921 Udgave, ved Rattet Tommy Milton.

mig magtpaaliggende at anskueliggøre den Kendsgerning, at den tekniske Udvikling ikke altid gaar fremad i lige Linie med en Naturløvs Regelmæssighed; dertil giver Historien alt for mange Eksempler paa forsmædeligt Tilbagefald.

Den Racer, som skal beskrives her, Duesenberg Straight Eight 1920, betegner Indledningen til det, man kan kalde Racerkonstruktionernes anden Guldalder, der falder fra 1920 til 25. Vognen er konstrueret i 1919 af Fred. Duesenberg, og den gjorde sig i de følgende tre Aar saa stærkt gældende i internationale Konkurrencer som kun faa amerikansk byggede Racer-vogne baade før og siden. Et kort Udluk af Resultatlisten vil vise dette: I Indianapolis 500 miles Løbet i 1920: 3., 4. og 6. Pladsen, i 1921: 2., 4., 5. og 8. Pladsen og i 1922: 2., 4., 5., 6., 7., 8. og 10. Pladsen; en lang Række 1. Pladser i mindre betydende Løb og endelig Amerikanernes Sejr for alle Tider i Europa: Jimmy Murphy's 1. Plads (ombygget med Sportsvognskarosseri) i 24 Timers Løbet ved Le Mans i Juli 1921.

Paa Fig. 2 er Motoren vist i delvist Snit. Den har 8 Cylindre med et samlet Slagvolumen paa 2999 ccm, Kom-

pressionsforhold 5,2:1, og den udviklede 125 HK ved 4250 Omdr. pr. Min. Fra Krumtapakslens forreste Ende trækkes en lodret nedadgaende Aksel, som trækker først en dobbelt Oliepumpe og dernæst en vandret Vandpumpe. En lodret opadgaende Aksel fører Trækket fra Krumtapaksel til en enkelt overliggende Knastaksel.

Ventilarrangementet udviser den Ejendommelighed, at der er een Indsugningsventil og to Udblæsningsventiler; dette skyldes sikkert, at det med det nævnte, forholdsvis lave Omdrejningstal ikke var noget Problem at faa fyldt Cylinderen gennem en enkelt Indsugningsventil, medens man med de daværende, ikke særlig kompressionsfaste Motorbrændseler havde Vanskelighed med at undgaa Selvtænding omkring den varme Udblæsningsventil, hvorfor man har delt den op i to, der hver for sig er lettere at køle. Ved de moderne, hurtiggaende Racermotorer er Forholdet vendt om, her bruger man ofte to Indsugningsventiler for at faa Cylinderen fyldt i en Fart, medens Udblæsningsventilen (enten p. Gr. af Alkoholkølingen fra Brændselet eller p. Gr. af højt Oktantal) ikke giver Anledning til særlige Vanskeligheder. — Ved en Videreud-

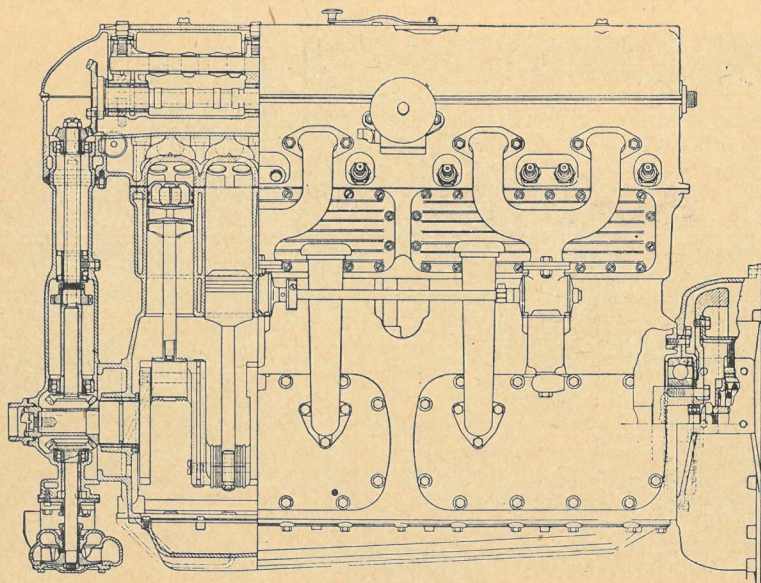


Fig. 2.

vikling af Motoren, som fandt Sted i 1922, blev Topstykket omkonstrueret til to Knastaksler og fire Ventiler pr. Cylinder, idet Omdrejningstallet samtidig blev sat op til 5000 Omdr. i Min., se Fig. 3.

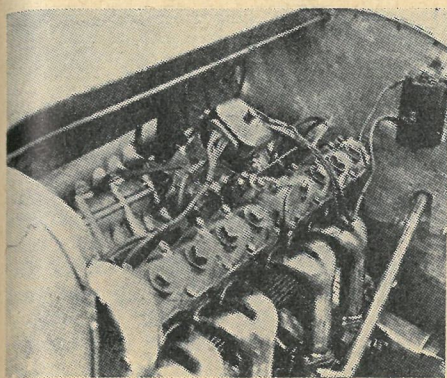


Fig. 3.

Stemplerne er støbt i Letmetal (Al-Legering) og er kun forsynet med een Kompressionsring og een Skrabering, Stempelbolten, der er fastspændt i øverste Plejlstangsoje, arbejder direkte paa Stempelmaterialet. Plejlstangen, der er rørformet (sænkmedet og ud-boret) har en Vægtykkelse paa $1/8''$, i Plejlstangslet er 0,8 mm Hvidtmetal støbt direkte ind paa Plejlstangsmaterialet (Ni-Staal) uden Anvendelse af løse Pander. Samtlige Krumtapakslens og Knastakslens Lejer er smurt direkte fra Oliepumpen, og Olien passerer igennem en ydre Tank, der er ophængt paa Chassisvangen, inden den atter tilføres Pumpen. Saavel Motorblokken, der af Hensyn til Motorens Bøjningsstivhed er støbt i eet med Krumtaphuset og ført langt ned under Krumtapakslen, som Topstykket er støbt i Støbejern, medens samtlige Dæksler er støbt i Silumin. Motoren forsynes fra to Karburatorer, der betjener hver fire Cylindre.

Naar man tager Krumtapakslens forholdsvis spinkle Dimensioner i Betragtning, er det ret bemærkelsesværdigt, at der ikke er anvendt en eller anden Form for Vibrationsdæmper; Svingninger i Krumtapakslens forreste Ende vil nemlig ved en Motor af den-

ne Type kunne paavirke Ventilstyringen betydeligt. Forklaringen er dog nok den, at Vognene paa de amerikanske Baner kører med konstant høj Hastighed, saaledes at det kritiske Omdrejningstal, der efter de foreliggende Oplysninger ligger omkring 3000 Omdrejninger pr. Min., normalt ikke har gjort sig synderlig bemærket.

Som et Eksempel paa de pudsige Vanskeligheder, der kan møde en Racerkonstruktør, skal det nævnes, at det viste sig, at Køleren tabte en Mængde Vand ud igennem Overløbsrøret, hver Gang Vognen bremsede haardt; Vandet blev slynget fremefter i den ret lavt liggende Køler, et Fænomen man ikke havde været ude for med de tidligere høje, forhjulsbremsede Vogne. Fejlen blev kureret ved kun at anordne en enkelt Forbindelsesaabning mellem Motorblokkens Kølekappe og Topstykkets allerbagerst i Vognen.

Vognens største Omgangshastighed paa Indianapolis Banen var med det oprindelige Topstykke 157 km i Timen, men det fireventilede Topstykke, hvor Tændrøret endvidere var anbragt midt i Kompressionsrummet, steg Omgangshastigheden uden yderligere Ændringer ved Vognen til 172 km i Timen. Det er værd at bemærke, at denne Motor under hele sin Racerkarriere klarede sig med almindelig Batteritænding, og endvidere at dens effektive Middeltryk, der havde sin største Værdi omkring 3000 Omdr. pr. Min., androg ca. 10 at til Trods for det relativt lave Kompressionsforhold. Det er sjældent, at man i Dag træffer kompressorløse Motorer med et højere effektivt Middeltryk, deres Fordel ligger derfor udelukkende i det højere Omdrejningstal.

Der er imidlertid endnu en Grund til at omtale Duesenbergs Konstruktion, og det er den, at denne Vogn var den første fremgangsrigtige Racerkonstruktion, der havde hydrauliske Firehjulsbremser. Paa Fig. 4 er vist Hovedcylinderens og Bremsevædskebeholderens Placering paa Siden af Gearkassen. Fig. 5 viser selve Forhjulsbremsens Konstruktion. Man lægger straks Mærke til den Ejendommelighed, at Bremsecylinderen er placeret fast paa Top-

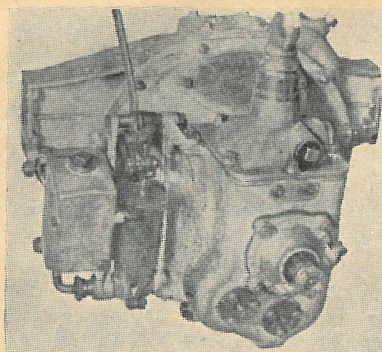


Fig. 4.

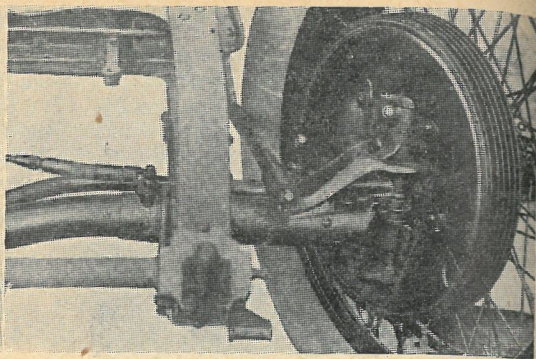


Fig. 5.

pen af Styreboltten, saaledes at den ikke fulgte med i Forhjulets Styrebælgelse, men kun under Bremsningen udførte en opadgaende Bevægelse af Bremsestemplet. Kraften herfra førtes gennem den viste Vinkelarm direkte over til den venstre Bremsesko og med den viste Trykstang som Mellemlid over til den højre Bremsesko. Baghjulsbremsen var udført paa ganske samme Maade, blot naturligvis uden den i Bremsen indbyggede Styrebolt. Aarsagen til, at Duesenberg ikke lagde Bremsecylindren ud paa selve Bremsens Ankerplade, saaledes som det er almindeligt i Dag, var sikkert den, at man paa daværende Tidspunkt ikke raadede over de paalidelige, bøjelige Panserslanger, vi har i Dag; Konstruktionen indeholdt naturligvis Slinger af Hensyn til Akslernes Affjedringsbevægelse, men man har ikke turdet give dem den ekstra Bevægelse, som skyldes Styringen. Det maksimale Arbejdstryk i Bremsen androg 35 at ved et Pedaltryk paa 23 kg.

Vognens Transmissionsanlæg svarede allerede til, hvad der er god, konservativ Praksis i Dag, tør Enkeltpladekobling og Standard Gearkasse med tre Gear frem og eet bak; bemærkelsesværdigt er det dog, at Mellemakslens Tandhjul, der var fræset ud af eet Stykke, var lejret paa den faststaaende Mellemaksel ved Hjælp af fjedrende Rullelejer. Trækket til Baghjulene førtes over et enkelt Kardanled over til en normal triangelophængt Bagaksel med stift Kardanrør. Affjedringen var ortodoks med ret stive, kvartelliptiske Bladfjedre for og bag. Gummimonteringen var som paa de fleste af den Tids Racervogne 4 Lags 4,50 eller 5,00—24 med relativt højt Oppumpningstryk (ca. 3,5 at).

Der vil senere i denne Artikelserie blive Anledning til at anstille interessante Sammenligninger mellem Duesenbergs Konstruktion og f. Eks. Mercedes 3-Liters Racerkonstruktioner fra Slutningen af 1930'erne. Hvor forskellige de end er i deres Opbygning og

Blad venligst frem til Side 14

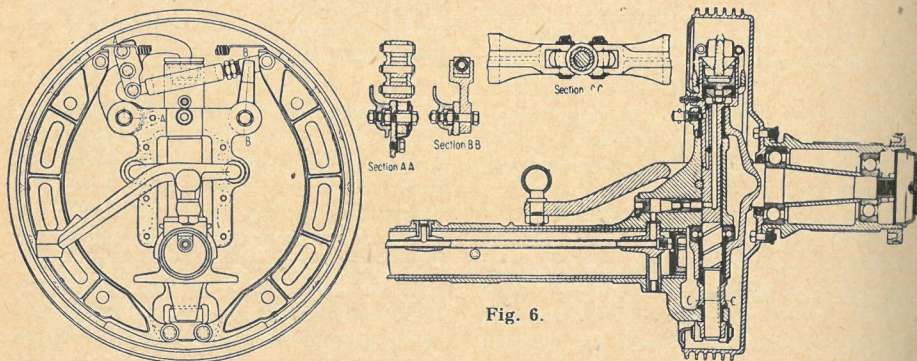
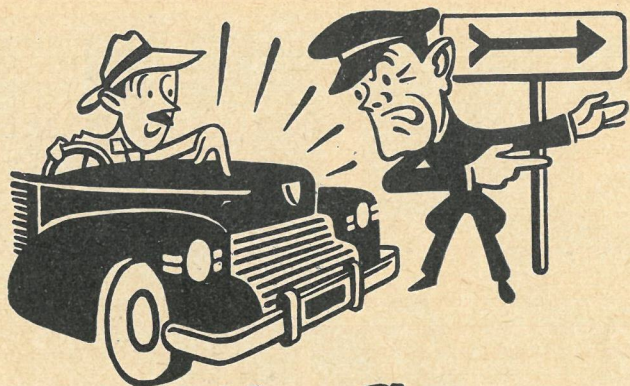


Fig. 6.

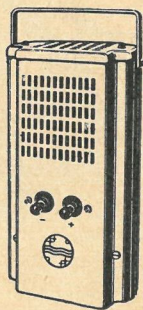


No Sir,

det er ikke Motoren.

Det er Batteriet, der har svigtet, og nu har De stoppet Trafikken. Det nytter ikke, De peger paa Motoren, Batteriet maa være i Orden, hvis De vil opnaa større Færdselssikkerhed.

Anskaf Dem en **PHILIPS** Lade-Ensretter. Den holder Batteriet i Topform, saa De altid har rigelig Strøm. Ensretteren kræver ingen Pasning og kan tilsluttes overalt, hvor der er Vekselstrøm.

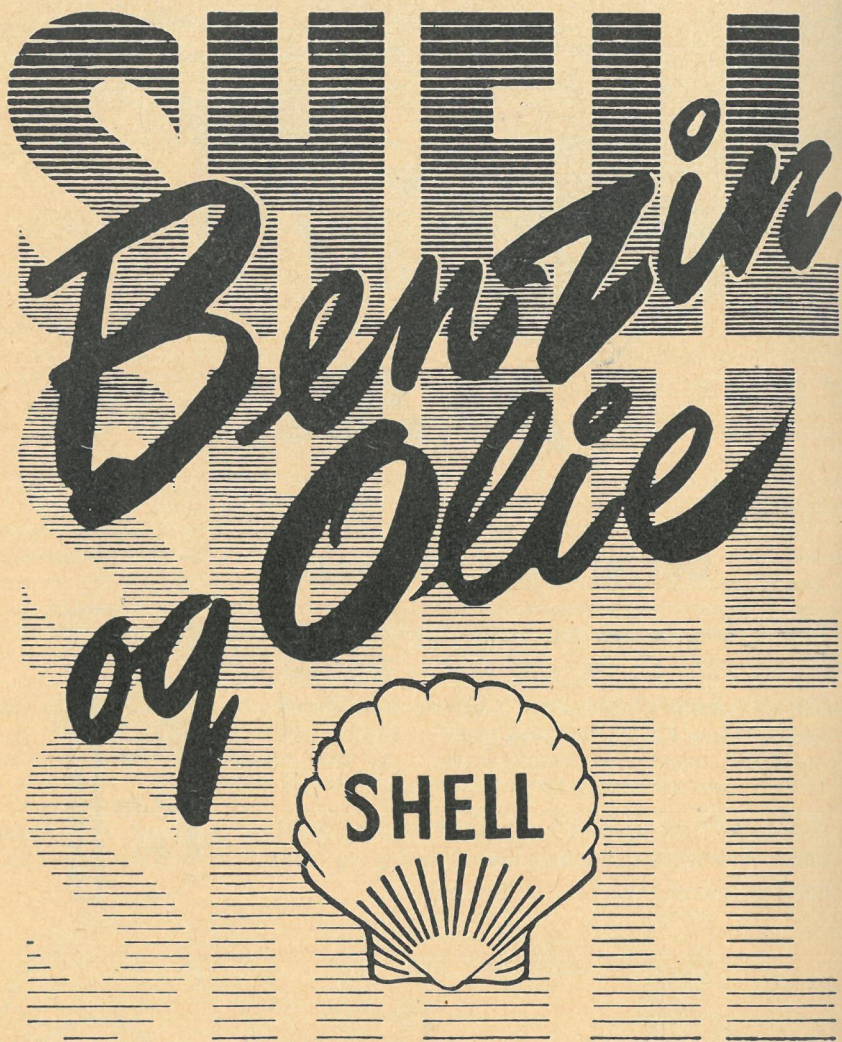


PHILIPS

Lade-
ENSRETTERE

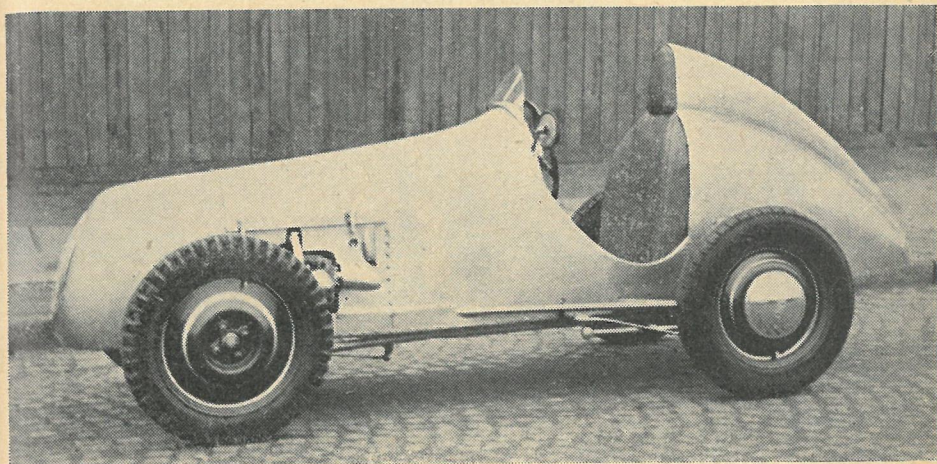


INDUSTRIAFDELINGEN · KRYSTALGADE 15, K.



Første Midget-Racer

MED FORHJULSTRÆK

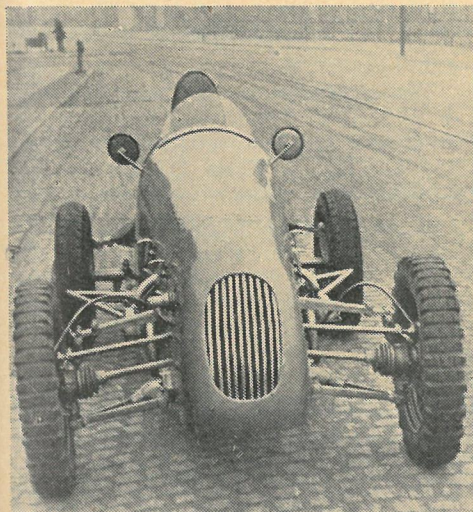


Den smukke Racer, der er Danmarks første forhjulstrukne.

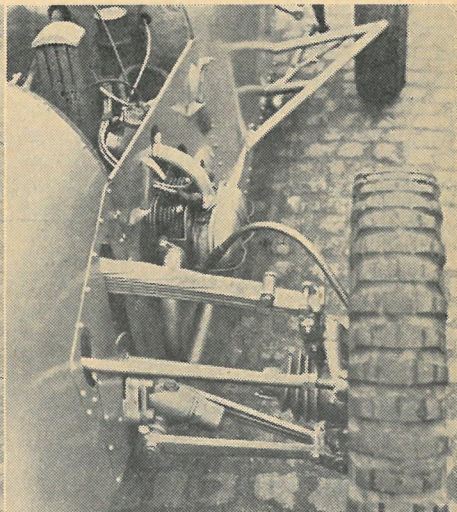
For nogen Tid siden bragte vi et Billede af den tyske Folkevogn ombygget som Racer. »Bestanden« af vore Midget-Racere har nu faaet en værdifuld Forøgelse af en Vogn med tysk Folkevognsmotor.

Det er Driftsleder B. Freemann Steensen, der har konstrueret og byg-

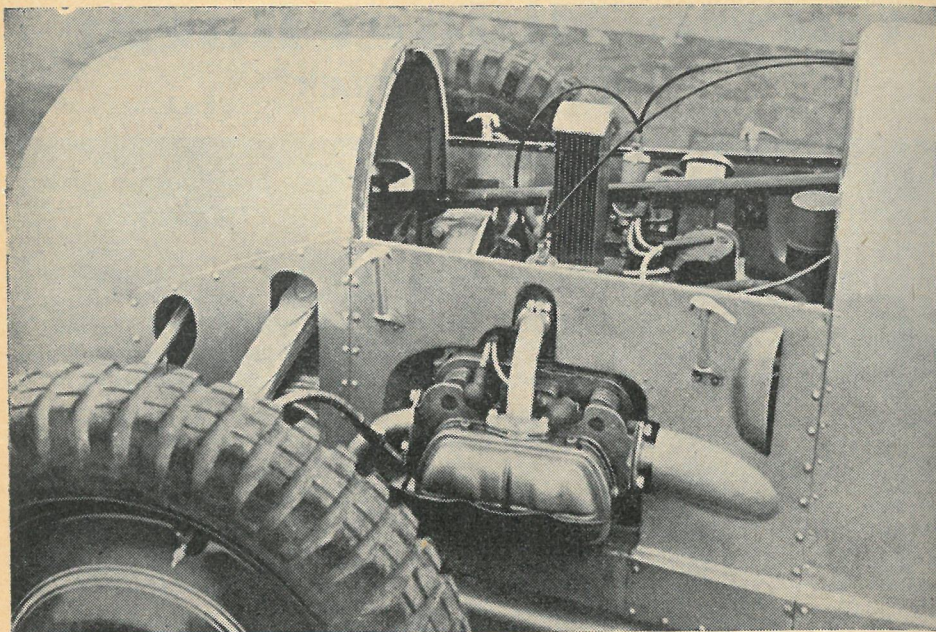
get den smukke Vogn, der i alle Enkeltheder vidner om fint Arbejde. I første Række lægger man Mærke til Pladearbejdet i Karosseriet — Vognens Ansigt, om man vil — de smukke Linier fra Tegningen er her udført i Praksis paa en Maade og med en Dygtighed, der ikke staar tilbage for



Den minder om Maserati.



Forhjulsophærgningen.



Den luftkølede Cylinder føres udenfor Karosseriet. Det lille Taarn i Midten er Oliekøleren. Vognen er forsynet med almindelig Batteritænding, men den store Akkumulator er erstattet af en Motor-cykleakkumulator, der lades op inden Løbet, da Motoren ikke har Dynamo.

Udlandets store Karosserifabrikker.

Rammen er et D. K. W. Chassis, der er lagt sammen til de foreskrevne Maal, og Motoren er som sagt fra en tysk Folkevogn, blot er den nu lagt frem i Vognen med Differentiallet foran Motoren. Dette skulde efter normale Forhold give eet lavt Fremadgear og fire Bakgear — var det forresten ikke saadan, Gearingen var paa de tyske Tanks under den elastiske Krigsføring? Der har til alt Held for Konstruktøren været Plads til at foretage en Vending af Differentiallet.

Motoren er firecylindret, topventilet og luftkølet med 66 mm Boring og 75 mm Slaglængde. Bortset fra Monteringen af 2 Stk. Amal Karburatorer er Motoren fuldstændig standard. Karburatorerne har 30 mm Boring og Stralespids 180. Omdrejningstallet ligger paa 4500.

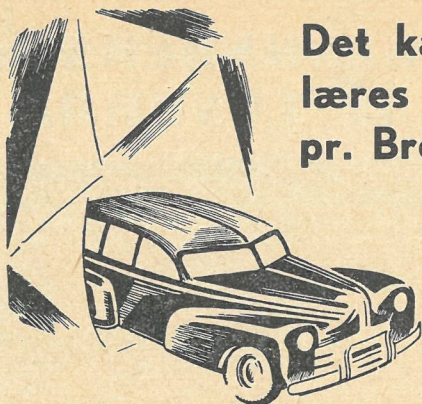
Vognen er den første danske Midget-Racer med Forhjulstræk. Forhjulene er ophængt i et D. K. W. Fortøj med uafhængig Affjedring, ligesom Styre-

tøjet ogsaa stammer fra D. K. W. Bagakslen er en D. K. W. Svæveaksel. Hjulene er samme Fabrikat med de originale mekaniske Bremsere paa alle 4 Hjul og monteret med 450×17 »Gripster« Dæk paa Forhjulene og 500×16 paa Baghjulene.

Hjulafstanden er 1900 mm, Sporvidde 1165 mm, Totalhøjde 1220 mm og Vægt 415 kg. Tophastighed i 4. Gear 140 km/Tm., 3. Gear 115 km/Tm og 2. Gear 90 km/Tm.

Karosseriet er bygget af Letmetal og i en Stil, der virkelig minder om Racer. Vognen vil ogsaa kunne bruges til Konkurrence med større Vogne, saaledes haaber Freemann Steensen at prøve, hvad den dur til paa Gardermoen.

Foruden denne smukke nye Racer ved vi, at der er 2 D. K. W. Racere under Bygning samt en Kombinations-racer med 60 HK Ford Motor, og naar disse Vogne bliver færdige, skal vi bringe Omtale og Billeder af dem.



**Det kan
læres
pr. Brev**

Praktisk

AUTOMOBIL TEKNIK

De kan ikke lære at køre pr. Brev, men De kan udbygge og øge Deres Kendskab til praktisk Automobilteknik, saaledes at det vil spare Dem mange Penge i Fremtiden. Indgaaende Kendskab til Brændstoffets fulde Udnyttelse, den rette Brug af Gear og Kobling giver bedre Kørselsøkonomi. De kan i mange Tilfælde selv høre, hvad der er galt, og ved Handel staar De paa sikker Grund og bliver ikke snydt. Kursus'et omfatter bl. a. Motorens Funktion, Motortyper, alle Installationer, Lastbiler, Motorcykler, Motorsport, Lovgivnings- og Organisationsforhold. Kursus'et er anbefalet af mange af Justitsministeriets Motorsagkyndige og en lang Række Kørelærere, Ingeniører og Teknikere.

KORRESPONDANCE-AKADEMIET

Jacobys Allé 13, København V.

Klip ud og send ind!

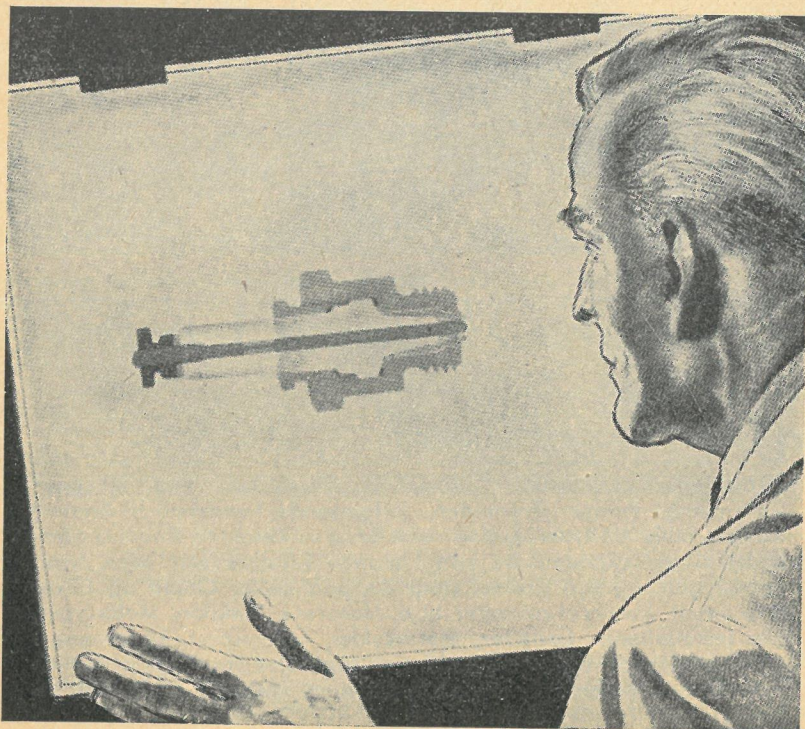
Undertegnede ønsker uden Forpligtelser nærmere Oplysninger om Kursus i Praktisk Automobilteknik.

Navn

Adresse:

Kan nedlægges i aaben Kuvert med Porto 6 Øre.
M. J. Er De ked af at klippe i Bladet, saa skriv Kuponen af.

RØNTGENUNDERSØGELSE AF TÆNDRØR



Dette er ikke et Reklametrick. Det er en af de obligatoriske 57 Fabrikaafprøvninger, som K. L. G. har indført, og som alle andre Fabrikanten af Tændrør nu ogsaa foretager, da de er blevet paabudt af Regeringen. Hvorfor gør man sig alt det Besvær med en saa »enkel« lille Tilbehørsdel? Fordi der, trods de 69 Operationer, der er nødvendige for at fremstille det alligevel ikke helt simple Tændrør,

kan være nogle Fejl, der ikke opdages ved de almindelige Afprøvninger, og under Krigen kunde dette betyde, at Mandskabet paa en Flyvemaskine mistede Livet. Selv i Fredstid er kun de mest omhyggelige Afprøvninger gode nok til K. L. G. Anvend derfor udelukkende K. L. G., som betyder Præcision, større Kraft og Fart og et mindre Benzinforbrug.

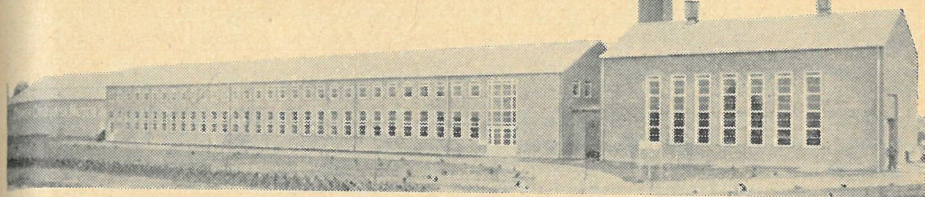
K.L.G.

CORUNDITE



VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

Fra Cyklekælder til



Samlefabrik

I Aaret 1900 begyndte Grosserer Vilh. Nellemann under beskedne Forhold at sælge Cykler i Randers. Det var i de følgende Aar, at de første Automobileer begyndte at vise sig, og forudseende som Nellemann var, begyndte han i Aarene 1903—04 at reparere disse for saa selv allerede i Aarene 1908—09 at optage Importen af Automobileer, det var i første Omgang de belgiske Minerva.

Nu foregik Udviklingen Slag i Slag, saaledes at Firmaet i 1910 kunde udvide Importen til ogsaa at omfatte lettere Vogne fra England af Mærkerne Alldays og Singer og fra Tyskland Ley Vognen. Hertil kom i Aaret 1914 Importen fra Amerika bl. a. af Dort, Oakland, H. C. samt Jefferey. Sidstnævnte Fabrik blev senere købt af Nash, hvorefter Vognen skiftede Navn til Nash, som jo i Dag er en af de populæreste amerikanske Vogne. Af Mærket Jefferey, det senere Nash, omfattede Importen saavel Person- som Lastvogne. Endvidere importerede Firmaet samtidig den franske Delahaye, den østrigske Steyr og den italienske Ansaldo Vogn.

I Aaret 1927 fik Vilh. Nellemann Forhandlingen af Horch, der senere udvidedes til ogsaa at omfatte D. K. W., Wanderer og Audi, idet disse Fabrikker sammen med Horch sammen sluttedes i Auto-Union.

To Aar senere, altsaa i 1929, gjorde Firmaet sit største Fremstød ved at overtage Forhandlingen af Morris. Der blev straks lagt et stort Arbejde i at

opbygge en effektiv Organisation for at skabe et Salg, der stod i Forhold til Morris Vognens engelske Popularitet og Morris Fabrikkernes enorme Produktion. Allerede det første Aars Salg af dette Mærke beviste, at man i Morris havde fundet en Vogn, der var velegnet for danske Forhold, baade med Hensyn til Smag og Økonomi. Importen af Morris omfattede saaledes mere end 50 Procent af samtlige her i Landet indførte engelske Person- og Lastvogne.

Firmaet Vilh. Nellemann er saa det ældste eksisterende Importfirma af Automobileer og har samtidig siden 1929 været den største danske Aftager af engelske Automobileer.

Desuden har der været en betydelig Import fra Amerika, hvoraf Nash Vognene var det Mærke, der i Mellemprikklassen havde det største Salg her i Landet før Valutacentralens Opretelse.

Fra 1929 voksede Firmaet om Kap med Automobilindustriens Udvikling og indtager i Dag ubetinget Førstepladsen som rent dansk Automobilforetagende og staar foran en endnu større Udvikling. De hidtidige Udvidelser ved Opførelsen af nye, tidssvarende Bygninger i saavel København som Randers vil være kendt af de fleste, men hertil kommer nu Opførelsen af en stor Samlefabrik i Glostrup. Den nye Fabrik skal tjene som Afløsning af Ejendommen paa Nygaardsvej, hvor Nash Person- og Morris Commercial Lastvognene tidligere samledes.

DOMI — Fabrikkens daglige Navn — har overtaget de tidligere Nelledmannske Generalagenturer for Vognmærkerne Morris, Wolseley, M. G., Riley, Chrysler og Plymouth Personvogne, Morris-Commercial og Fargo Lastvogne samt Morris Varevogne. Fabrikken i Glostrup vil saaledes blive Samlefabrik for Last- og Personvogne fra Europas største og Amerikas næststørste Automobilfabrikker.

Til at forsyne Hjemmemarkedet med de anførte Vognmærker har man oprettet en Organisation paa ca. 150 Forhandlere og Servicestationer.

Desuden er Fabrikken i høj Grad baseret paa Eksport, og man har allerede sendt et betydeligt Antal Vogne til den amerikanske Zone i Tyskland, ligesom der arbejdes henimod at udvide Eksporten til andre Omraader i Europa for derigennem at være med til at holde Beskæftigelsen vedlige og skaffe eftertragtet udenlandsk Valuta til Landet.

For Tiden, hvor Forholdene desværre ikke tillader nogen Fornyelse af Landets Personvognspark, er det navnlig Vare- og Lastvogne, der samles paa Fabrikken, ligesom disse forsynes med Førerhuse, Varekasser og Lad af eget Fabrikat. Hertil kommer, at man har optaget en Serieproduktion af Busser.

Paa den store 38.500 Kvadratmeter Grund vil der ialt blive opført 4 Samlehallen af ca. 130 Meters Længde og 22 Meters Bredde, en Administrationsbygning af tilsvarende Længde, en stor Kranhal, Værkstedbygning, Kedelhus etc. Af det projekterede Byggeprogram er der nu taget 2 Haller i Brug tillige med Kedelhuset og Halvdelen af Administrationsbygningen, hvad der svarer til et Gulvareal paa 7.600 Kvadratmeter af det samlede Projekts 17.562 Kvadratmeter.

I Hallerne vil der foruden Samlelinierne blive indrettet de mest moderne Værksteder, som man har hentet sig Ideer til ved Studierejser i Udlandet.

Der forefindes saaledes allerede en Afdeling for komplette Motorreparationer. Dette Værksted har udelukkende til Opgave at betjene Organisationens Forhandlere med Ombytningsmotorer

for de Vognmærker, som repræsenteres af DOMI.

Med Hensyn til Malerværkstedet saa vil dette om kort Tid blive indrettet efter de mest moderne Principper, idet Luften i hele Lokalet sættes under et svagt Overtryk for paa den Maade at hindre Fremmedlegemer i at trænge ind og komme i Kontakt med den vaaede Lak. Trykket opretholdes ved Hjælp af Blæsere, og for den filtrerede Luft, der kan tilsættes Fugtighed i forskellige Grader, pumpes ind i Værkstedet, er den saaledes befriet for alle Støvpartikler. Fra Sprøjteboderne passerer Vognene igennem Tørreovne, hvor de udsættes for en høj Temperatur, saaledes at Lakken, naar Vognene til Slut naar den støvmættede Luft udenfor, er haard og tør.

Yderligere har Fabrikken sit eget Maskinsnedkeri med de nyeste Maskiner til Fremstilling af alt Træarbejde, en Smedie, Værktøjsmagasin etc., kort sagt alt, hvad der hører til en moderne Automobil- og Karosserifabrik.

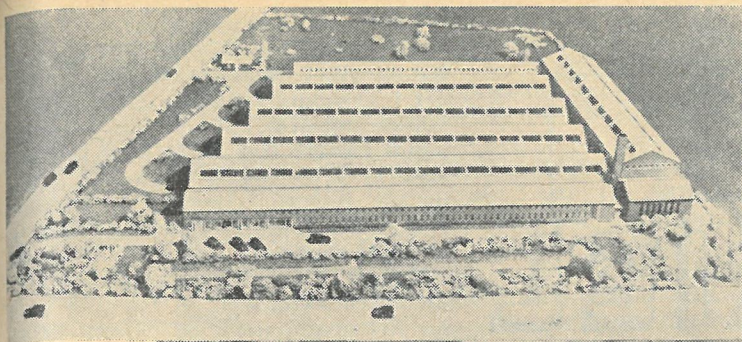
Desuden har man ved Myndighedernes Velvilje faaet Tilladelse til at oprette et Frilager. Ved Hjælp af dette er man i Stand til altid at have et stort Lager af Reservedele til Disposition, idet disse først told- og valuta-behandles, efterhaanden som man faar Brug for Delene. Herved udnyttes den sparsomt tildelte Valuta fuldtud, hvilket er et stort Gode i en Tid, hvor det gælder om at holde Landets medtagne Vognpark rullende.

Den nye DOMI Fabrik, der udelukkende bygges paa dansk Initiativ og for dansk Kapital, vil saaledes blive en Virksomhed af Format og er et nyt Bevis for, at Danmark er med inden for Automobilindustrien, ligesom det betyder Beskæftigelse til mange Mennesker — og vil betyde Beskæftigelse til endnu flere, naar Forholdene bliver normale — og til den Tid vil DOMI Fabrikken være medvirkende til en hurtig Fornyelse af vor Vognpark.

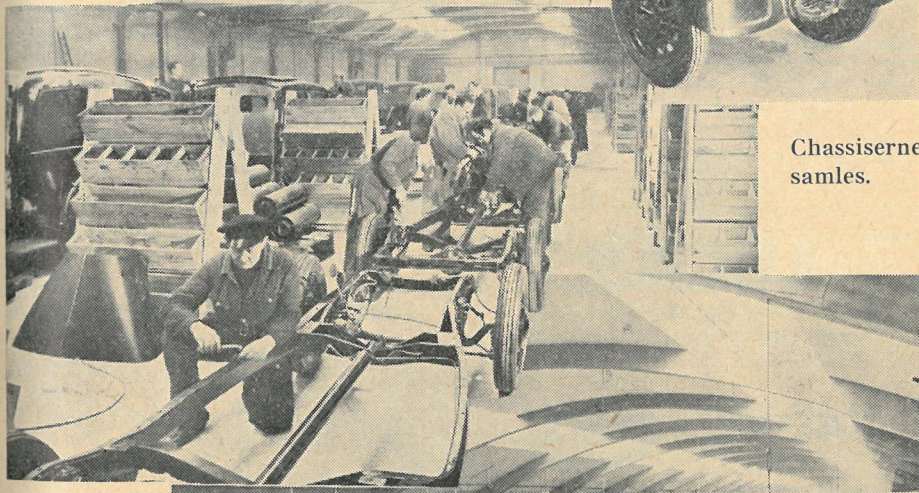
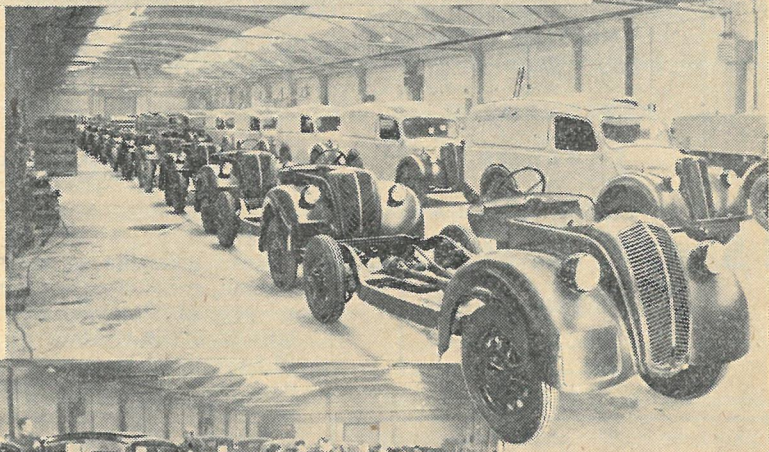
Det er ikke alene rent kommercielt, Dynastiet Nelledmann har interesseret sig for Biler og Motorcykler, ogsaa den sportslige Del af Sagen er taget op af de yngste Skud paa Stammen.

Preben Nelledmann — nu Direktør for Nelledmann & Drewsen A/S — var

Saaledes vil
DOMI tage
sig ud set fra
Luften, naar
Fabriken er
færdig.

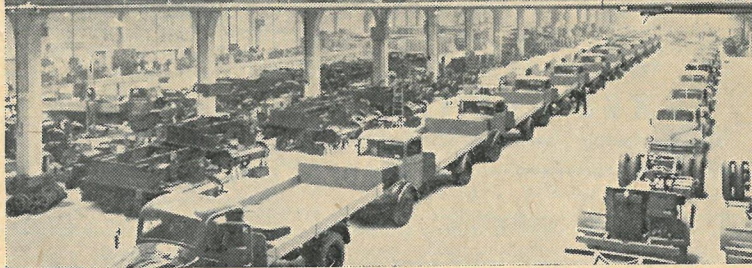


Morris
Chassiser
paa Linie
klar til at
faa Karos-
seri paa.



Chassiserne
samles.

En af de im-
ponerende
Haller.
Færdige Last-
vogne er klar
til Afgang.





DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11956 - København K.



LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR



BREMSE OG STØDDÆMPERE



DIESEL-TILBEHØR ELEKTRISK UDSTYR

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Service-Afdeling: Nørregade 40 C. 9279

Kontor og Lagerekspedition: Nørrevold 9
Central 4195 - 6819

KØBENHAVN K.

før Krigen kendt som en af vore gode Sportsmænd paa Motorecykle og deltog navnlig i Løb over længere Distancer i Tyskland og andre Steder i Udlandet. Ingeniør Vilh. Nellemann jr. er kendt i baade Ind- og Udland for sine smukke Præstationer i sin lille M. G., og Dir. Robert Nellemann — Indehaver af I/S Sofus Nellemann, Randers, er en af vore bedste Kørere i den store Bilklasser. Naar der er noget nyt paa Motorernes Omrade, vil der altid være en Nellemann med, og Robert Nellemann startede da ogsaa i Landets første Midget-Race, hvor han hjemførte S. M. J.s Pokal.

BERØMTE RACERVOGNE

— fortsat fra Side 4

i deres termiske og mekaniske Egenskaber, er de dog begge levende Beviser paa, at Glidelejemotoren stadig har Mulighed for at klare sig med Hensyn til Levetid og mekanisk Virkningsgrad, naar blot Oliekølingsproblemet løses rationelt.

Som et Eksempel paa, i hvor høj Grad Duesenberg har foregrebet Automobilets almindelige Udvikling, kan lige nævnes de følgende Tal:

125 HK ved 4250 Omdr. pr. Min. ud af en Motor med et Slagvolumen paa 3000 ccm giver 41,6 HK pr. Liter. Dette svarer meget nøje til de bedste Brugsmotorer i Dag, som et Eksempel i en hel anden Slagvolumenklasse kan nævnes Simca 8. Det laveste specifikke Brændselsforbrug for Duesenbergs Motor var 253 g pr. HKT, moderne Motorer har kun undtagelsesvis et Forbrug, der er mindre end 250 g pr. HKT.

Det samme kan siges paa en anden Maade: Hvis man tænker sig, at man i Dag bygger en Specialracer med en Standard Motor, der tunes op til ca. 40 HK pr. Liter, og iøvrigt benytter Standard For- og Bagaksler, Bremses, Chassisramme, Fjedre og Styretøj, vil man komme til en Vogn, der i sine Egenskaber ligner Duesenbergs Racer fra 1920, som den ene Draabe Vand ligner den anden.

MIDGET-RACERNE III.

Baghjulsophængning

Af Civilingeniør O. AHLMANN-OHLESEN

Ved Udformningen af Baghjulenes Ophængning i Forhold til Chassisrammen maa man først og fremmest tage Hensyn til de følgende Forhold:

- 1) Lav Egenvægt af Konstruktionen
- 2) Simpel Overførsel af Trækkraften til Baghjule
- 3) Stor Sidestivhed i Forhold til Chassisrammen
- 4) Køretøjets Krængning ved Kørsel igennem Sving.

Ved Anvendelse af Forhjulstræk bortfalder Punkt 2).

Hvis man bruger almindelige halv-elliptiske Fjedre, vil den affjedrede Del af Vognen krænge over, saaledes som det er vist paa Fig. 1 (der ganske vist viser en Foraksel, men Forholdet er principielt det samme for alle stive Aksler). Hjulene bevarer i Hovedsagen deres lodrette Stilling under Krængningen, medens Overbygning-

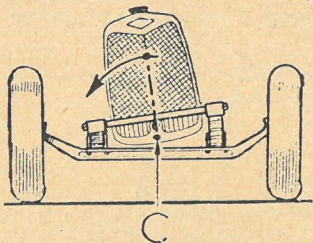


Fig. 1.
Stiv Aksel med to halvelliptiske Fjedre under Krængning i Sving.

gen krænger omkring det Punkt, der er mærket C; dette Punkt ligger omtrent i Højde med Hjulmidte. Afgørende for Krængningsvinklens Størrelse er Fjedrenes Stivhed og indbyrdes Afstand samt Afstanden fra Krængningscentret C og op til Tyngdepunktet (sort Punkt med Pil igennem). Naar vi vil begrænse Krængningen, kan dette ske ved at vælge en Hjulophængning, der giver et saa højtliggende Krængningscentrum, at Afstanden til Tyngdepunktet bliver mindst mulig, eventuelt 0. Paa Fig. 2 er vist en Hjulophængning med parallelførte Hjul under Krængningsbevægelsen. Paa Grund af Parallelføringen vil

Hjulene krænge med, og Punktet C, omkring hvilket Bevægelsen finder Sted, vil ligge helt nede paa Vejbanen; Afstanden op til Tyngdepunktet bliver her større end paa Fig. 1. Krængningstendensen vil altsaa blive kraftigere. Da det som allerede nævnt i den foregaaende Artikel er ønskeligt, at Forhjulene bevæger sig parallelt med lodret Retning baade under Affjedring og Krængning, maa vi ved Opbygningen af Baghjulsophængningen søge at raade Bod paa den ud-

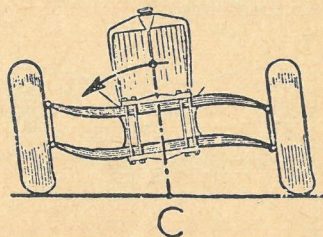


Fig. 2. Parallelførte Hjul under Krængning i Sving

prægede Tendens til Krængning, som er karakteristisk for alle Forhjulsophængninger med Parallelføring, ved at vælge en Baghjulsophængning med højtliggende Krængningscentrum.

Ved den almindelige stive Bagaksel med halvelliptiske Fjedre ligger som allerede nævnt Krængningscentret omtrent i Navhøjde, hvis vi bruger en stiv Bagaksel af Fords Konstruktion, vil Krængningscentret ligge oppe i Midtpunktet af Hovedlaget af den

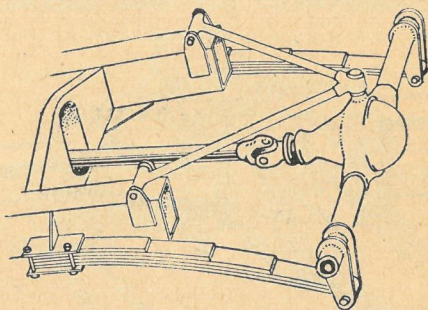


Fig. 3. Eksempel paa Bagakselophængning ved Hjælp af to kvartelliptiske Fjedre og en stiv Triangel; Krængningscentret ligger i Kuglens Midtpunkt.

overliggende Tværfjeder, og vi kan alt-saa hæve det yderligere ved at lægge Tværfjederen unormalt højt. En anden Maade, paa hvilken man kan sikre sig et højtliggende Krængningscentrum, er vist paa Fig. 3; her er den stive Bag-aksel ophængt i to kvartelliptiske Fjedere, som er boltet fast til Chassis-rammen, medens deres bageste Ender er ophængt i nedadvendende Arme, der er svejset til Bagakselrøret. Oven paa selve Differentialhuset er anbragt et Kuglehoved, som ved Hjælp af den viste Triangel er forbundet med Chassiset, saaledes at det frit kan bevæge sig op og ned, medens det er stift fastholdt i Sideretningen. Krængningscentret for denne Ophængning vil ligge i Kuglens Centrum.

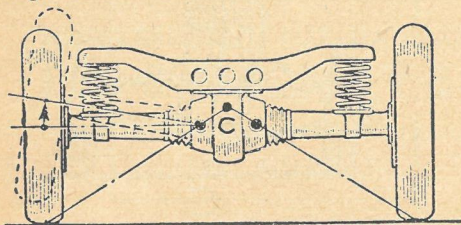


Fig. 4 Krængningscentrets Beliggenhed ved Baghjul, som er ophængt ved Hjælp af Pendulaksler.

En Form for Bagakselophængning med uafhængige Baghjul, som har vundet en Del Udbredelse i Europa, er vist paa Fig. 4 (Pendulaksler); Figuren viser ogsaa Krængningscentrets Beliggenhed over Hjulmidte. Jo kortere vi gør de to svingende Akselhalvparter, desto højere kommer Centret til at ligge; som allerede nævnt i den foregaaende Artikel vil der opstaa betydelige Gyroskopkræfter paa disse Baghjul,

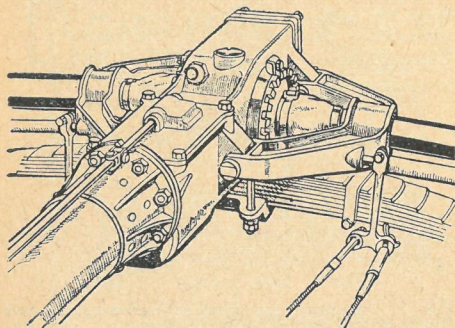


Fig. 5. Lejringen af de to Pendulakselhalvparter i Differentialhuset.

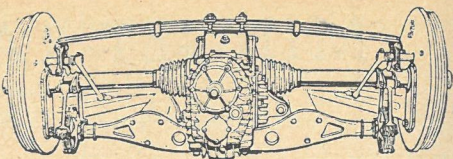


Fig. 6. Pendulaksler med overliggende Tværfjeder (Auto-Union Racer).

men da de ikke er styrede, vil de ikke kunne flagre, med mindre deres Lejring inde ved Differentialhuset er for smaat dimensioneret; en kraftig Udførelse er vist paa Fig. 5. Ved Udformningen af selve Fjederen er man ved Pendulaksler ret frit stillet; man kan foruden de paa Fig. 4 viste Skruerfjedere benytte en Bladfjeder som vist paa Fig 6 eller to Torsionsfjedere som vist paa Fig. 7.

Ved Omtalen af de forskellige Akselophængningers Følsomhed over for Krængning har vi hidtil ladet, som om Tyngdepunktet laa lige over den paagældende Aksel. I Virkeligheden ligger Tyngdepunktet jo et eller andet Sted mellem Akslerne, og det afgørende for hele Vognens Tilbøjelighed til at krænge i Sving bliver derfor Tyng-

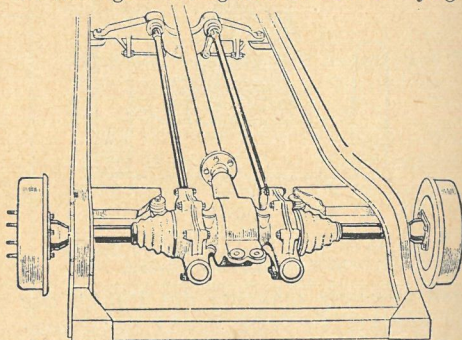


Fig. 7. Pendulaksler med Affjedring ved Hjælp af Torsionstænger (Mathis).

depunktets Afstand fra Forbindelseslinien imellem Krængningscenterne for henholdsvis For- og Baghjulsofhængning. Paa Fig. 8 er vist en Midget-Racer med parallelt affjedrede Forhjul og højtliggende Krængningscentrum bagtil. Forbindelseslinien mellem de to Centrer (Krængningsaksen) passer under Tyngdepunktet (TP) i Afstanden a. Hvis denne Vogn havde haft parallelt førte Baghjul, vilde Krængningscentret for Baghjulene ogsaa ligge ned paa selve Vejbanen,

hvor altsaa Krængningsaksen vilde være beliggende; dette vilde medføre, at Afstanden fra Tyngdepunktet vilde blive ca. 3 Gange saa stor, og Krængningstendensen tilsvarende større. En Hjulophængning som den, der er vist paa Fig. 9, kan saaledes, hvad enten der er Tale om Forhjul- eller Baghjulstræk, ikke anbefales til Midget-

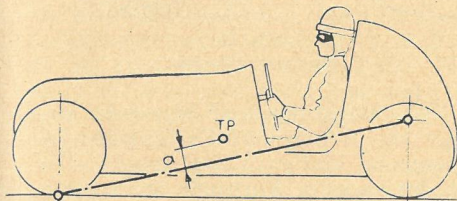


Fig. 8.

Midget-Racer med skraatliggende Krængningsakse. — Afstanden fra Tyngdepunktet (TP) til Krængningsaksen er bestemmende for, hvor meget Vognen krænger over i et Sving.

Racere, med mindre der er Tale om en unormal stiv Affjedring af Baghjulene. — De hidtil omtalte Hjulophængninger svarer alle til normal Automobilpraksis med en eller anden Form for Kardantræk; særlige Hjulophængninger, der egner sig, i Forbindelse med Kædetræk, vil blive omtalt under Transmissionen i den følgende Artikel.

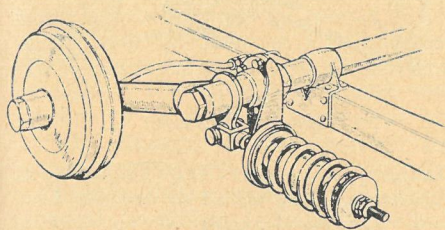


Fig. 9.

Baghjulsophængning med Parallelføring af Hjulene (Stoewer).

Ved Opsygningen af Styretøjet maa man være opmærksom paa den principielle Forskel i Svingteknik mellem en normal Racer og en Midget-Racer. Den normale Automobilstyring, som er vist paa Fig. 10, er saaledes indrettet, at Forhjulene spreder, naar Vognen kører igennem et Sving. Dette sker normalt ved, at Forbindelsesstangen, der ligger bag Forakslen, er kortere end Afstanden mellem Styreboltene.

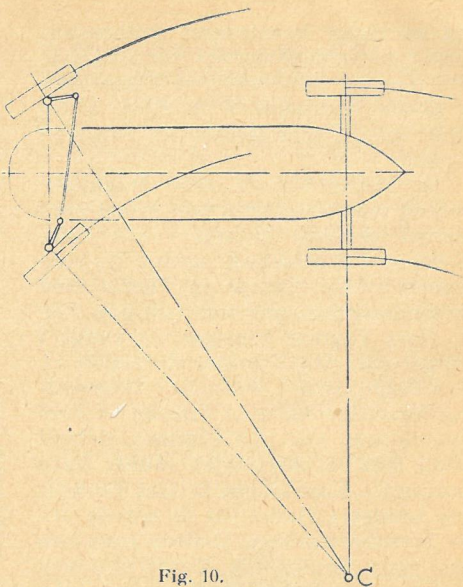


Fig. 10.

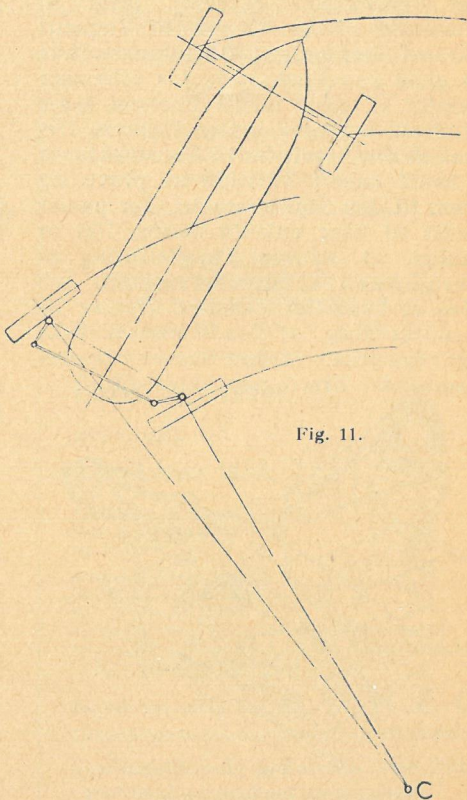


Fig. 11.

Ved en rigtig konstrueret Automobilstyring vil Svingakslernes Forlængelser altid med en passende god Tilnærmelse skære hinanden i et eller andet Punkt paa Forlængelsen af Vognens Bagaksel.

Ved Midget-Racere med Baghjulstræk vil man imidlertid som Regel køre Vognen gennem Svinget i een lang, konstant Udskridning, under hvilken Vognen altsaa danner en Vinkel med Bevægelsesretningen som vist paa Fig. 11. Hvis Vognen bevæger sig rundt i Svinget omkring Punktet C, skulde vi, med Baghjulene i den viste Skraastilling, egentlige have en Stilling af Forhjulene som vist paa Figuren, det vil altsaa sige, at Styretøjet skulde have »omvendt« Karakteristik, idet Forhjulene samler i Stedet for at sprede under Styrebevægelsen. Medens man kan give visse Regler for Konstruktionen af det normale Styretøj, er det ikke muligt at give klare Forskrifter for det »omvendte« Styretøj, først og fremmest af den Grund, at Vognens Skraastilling under Udskridningen ikke er givet paa Forhaand; den afhænger nemlig af, hvor meget Føreren lader Hjulene »spinde« under Vognen. Det maa derfor overlades til Konstruktøren i hvert enkelt Tilfælde at prøve sig frem til den Styregeometri, der passer bedst til hver enkelts Behov. Det er muligt, at en ren Parallelføring af Forhjulene (i Styrebevægelsen) vil give et brugeligt Resultat. Det er en Kendsgerning, at baade amerikanske og engelske Midget-Racere bruger »omvendt« Styringskarakteristik.

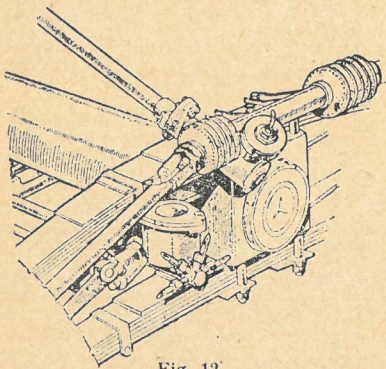


Fig. 12.
Styretøj med Tandhjul og Tandstang
(Mercedes Benz).

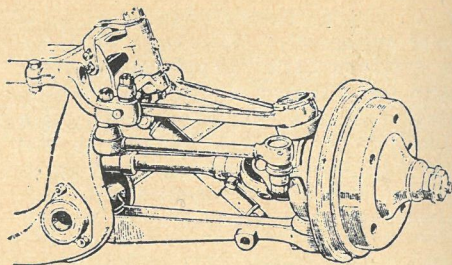


Fig. 13.
Styretøj (Citroën).

Ved Opbygningen af Styretøjet maa man tage Hensyn til Forhjulenes Ophængning, idet man skal stræbe efter, at det enkelte Forhjuls Styreretning ikke forandres for meget, naar Hjulet udfører en Affjedringsbevægelse. Som et Eksempel paa en korrekt udført Ophængning i Forbindelse med et gennemkonstrueret Styretøj kan anføres den paa Fig. 12 viste Konstruktion; her er Styretøjet opbygget ved Hjælp af Tandhjul og Tandstang. De

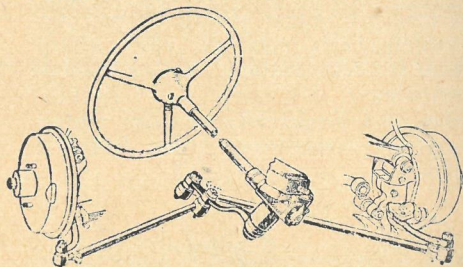


Fig. 14.
Styretøj (Standard).

Stænger, der gaar fra Enderne af Tandstangen og ud til de enkelte Forhjul, har en Længde af ca. $7/9$ af Bladfjedrenes frie Længde. En anden korrekt Udførelse findes paa den forhjulstrukne Citroën; Konstruktionen er vist paa Fig. 13.

Endelig er paa Fig. 14 vist et Styretøj, som stammer fra den engelske Standard 8. Dette er en Tilnærmelseskonstruktion, idet begge Styrestænger udgaar fra en enkelt Arm paa Styrehuset. Den vil imidlertid under Hensyn til den noget tilfældige Korrektion, vi ovenfor omtalte for Midget-Racernes Vedkommende, sikkert være udmærket anvendelig.

Forhjulstræk eller Baghjulstræk.

Som allerede nævnt kan man broadside igennem et Sving, hvis Vognen er forsynet med Baghjulstræk. Foretrækker man at lade Trækket ske igennem Forhjulene, vil man kunne opnaa den umiddelbare Fordel, at Vognen kan opnaa større Hastighed i Svingene end de baghjulsdrevne Vogne. Den forhjulsdrevne Vogn vil imidlertid være meget tilbøjelig til at skride ud med Forenden, og i saa Tilfælde vil den være umulig at rette op igen. Hvis man derimod kører med en baghjulsdrevne Vogn, der skrider ud, vil den altid finde sig en Ligevægtsstilling, i hvilken den er stabil. Dette er Aarsagen til, at man i Reglen bygger Midget-Racere med Træk paa Baghjulene.

INDIAN 1948

Indians 1948 Modeller blev for kort Tid siden forevist en Forsamling af Repræsentanter for Politi og Trafikmyndigheder. Fire »Indian Chief« Modeller blev forevist; Clubman, Sportsman, Roadmaster og en speciel Politimodel. Alle Modeller er i Fabrikation og vil snart være ude hos Forhandlerne, skriver vor Medarbejder, men med Hensyn til de danske Forhandlere bliver det sikkert Varedirektoratet, der faar det sidste Ord.

Chief Modellerne vil blive de eneste store Motorcykler, Indian producerer i 1948, men Fabrikken begynder Fremstillingen af to nye lette Maskiner til Foraaret, Disse Maskiner vil blive af fuldstændig ny Konstruktion og vise Indian fra en helt anden Side.

Under Forevisningen blev det oplyst, at Antallet af Motorcykler i U. S. A. er mere end fordoblet siden 1944. Indian Fabrikkerne har fremstillet flere Motorcykler i 1947 end i noget andet Fredsaar siden 1927.

De nye 1948 Indian er forsynet med en forbedret »Dyna-Power« Motor paa 1200 ccm og en kraftigere Forgaffel med hydraulisk Støddæmper. Stativet

er blevet forsynet med en Laasemekanisme, der forhindrer, at Stativet smækkes op, saafremt Maskinen ruller frem, medens den er anbragt paa dette.

Oliepumpen, der tidligere var en Stempelpumpe, er erstattet med en Tandhjulpumpe, der sikrer fuld Smøring ved alle Hastigheder. Kickstarteren virker nu ved Kuglelaase i Stedet for Tandkrans og Tandhjul. Dette giver kun et lille Klik, naar Starteren bruges.

Maskinerne er forsynet med kraftig Dynamo, der giver rigelig Strøm til baade Forlygter og Spotlight, samt et nyt Instrumentbord.

De smukke Maskiner leveres i »indian-rød«, blaa og sort.



Ønsker De egen Bil eller Motorcykle til sin Tid?

Vi løser Pengespørgsmaalet for Dem
gennem Opsparing i Sparekasse og
senere Finansiering

Ring eller skriv efter Brochure

**SELSKABET
FOR NYE MOTOREJERE
KOMMANDITSELSKAB**

V. Voldgade 96 - Kbh. V. - Ctr. 6119

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælter brede Kr. 5.50. —

Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordele — Lygteglas — Transfers til de fleste Maskiner — forchromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede Specialforretning

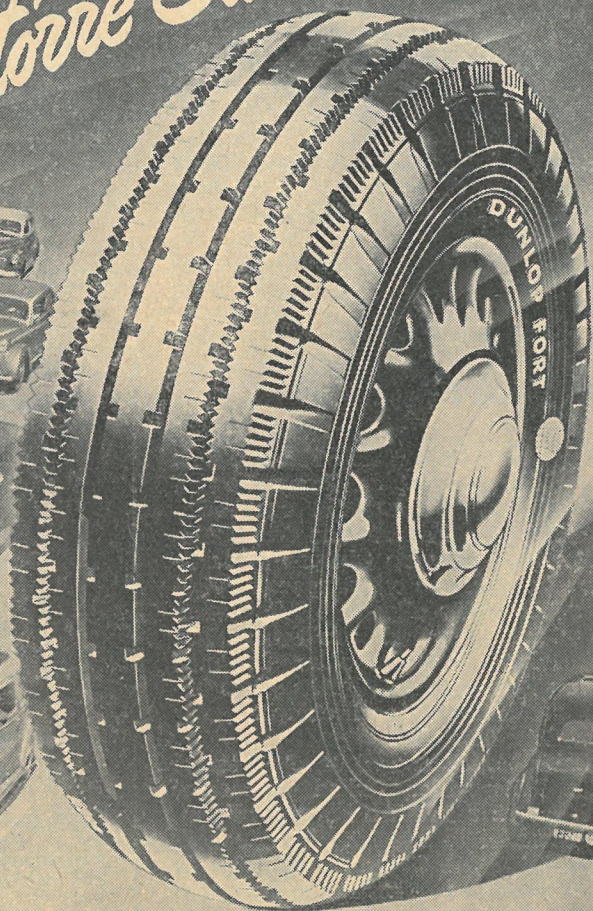
Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. Efterkrav



INDREG. VAREMÆRKE

For større Sikkerhed...



DUNLOP

Tjekoslovakiet i Genrejsningens Tegn

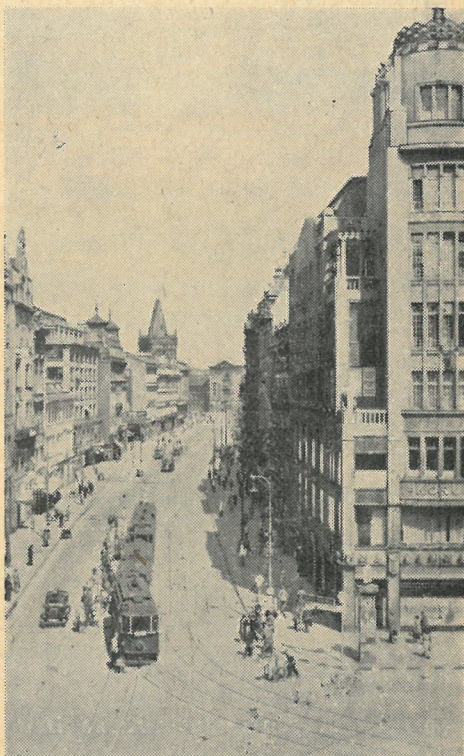
JENS D. RAMSING afslutter i denne Artikel sin Rejseskildring fra Tjekoslovakiet.

For anden Gang tog vi ind paa vort udmærkede Hotel i Banska Bystrica for at hvile ud efter Dagens Strabadser. Inden vi næste Formiddag forlod Banska Bystrica for inden Aften at naa Brno, en Strækning paa ca. 300 km, havde vi forskellige Ærinder at besørge. Vor tjekiske Veninde vilde sørge for god Mad paa Bordet, naar vi Lørdag naaede Prag; hun gik paa Torvet og købte to dejlige levende Kalkuner, som hun forøvrigt bagefter havde megen Vanskelighed med at faa slagtet; vi kunde jo ikke saa godt have dem løbende frit omkring i Vognen Resten af Turen. Fjerkræ er overalt i Tjekoslovakiet en meget populær Spise og slet ikke saa dyr som herhjemme.

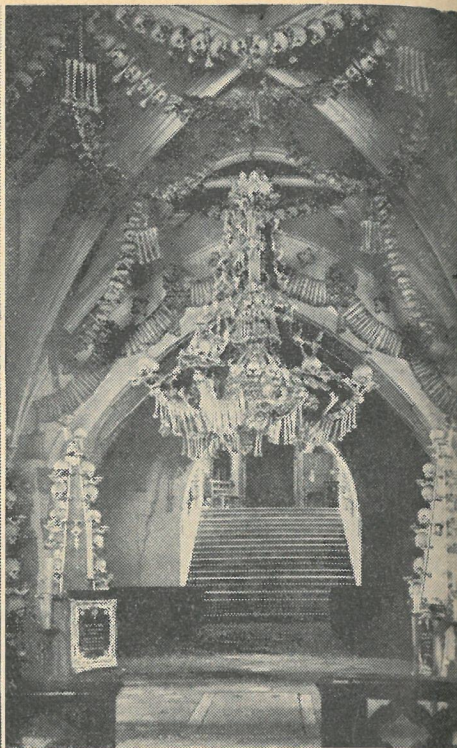
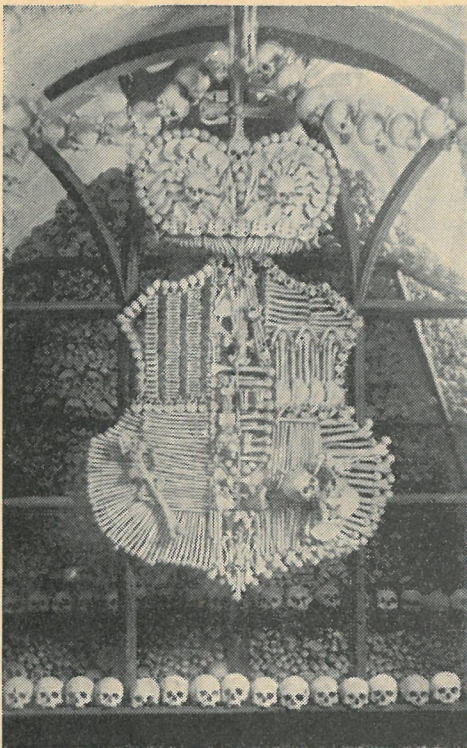
Vi kørte ikke direkte til Brno i østlig Retning, men gik nordpaa over Rūsomberok, Zilina, Trinea, ca. 5 km fra den polske Grænse til Ostrava, en stor, moderne Industriby paa ca. 200.000 Indbyggere, men forinden havde vi i Fatra Bjergene før Zilina passeret en rigtig Bjergby, hvor Livet i al sin Primitivitet og Fattigdom viste os, hvor lykkeligt det dog kan leves uden jordisk Rigdom. Det var et lille Samfund for sig, primitivt som for Hundreder af Aar siden i Danmark; svære Kampe havde der staaet i Krigens Tid, men de var allerede glemte, og Livet levedes videre, som om intet var sket og uden Tanke for politiske Forviklinger rundt i Europa (se Billedet, som indledte denne Artikel i forrige Nummer). I disse Omraader mødte vi ogsaa store Fabriksanlæg, ofte paa ret øde Strækninger, men de var alle meget moderne at se til, og et Sted laa et imponerende Jernværk, der havde som Opgave at omsmelte gammelt Jern. Af dette fandtes der kilometerlange Dynge-ger hidrørende fra Krigen, bl. a. Tanks,

Kanoner, Biler og Broer, som var ødelagt under Tyskernes Tilbagetog fra Rusland. Store Stenbrud mødte vi ogsaa; de leverede Vejmaterialer til Genopbygningen af det slovakiske Vejnet.

Ostrava, som kun ligger ca. 10 km fra den polske Grænse, var flere Dages Ophold værd, men det havde vi desværre ikke Tid til, saa derfor fortsatte vi efter faa Timers Ophold videre til Brno over Hranice, Prerov og Prostějov. Denne Etape af Rejsen havde imidlertid været saa anstrengende, at vi i Modsætning til sidst, hvor vi søgte ned i Danselokalet til en rask Svingom og et Glas Landvin, gik direkte i Seng. Vi startede derfor tidligt



Moderne Gade i Prag.



En noget makaber Kirke.

næste Morgen for at kunne naa Prag ved Middagstid, idet vi efter Planen skulde paa Automobiludstillingen inden Aften.

Vi fulgte som sidst Hovedvejen, men 10 km efter Caclev, ca. 50 km før Prag, drejede vi ind ad en Sidevej til en lille By ved Navn Sedlec, hvor vi — tør jeg nok sige — saa Verdens mest ejendommelige og makabre Kirke. Kirken, som kunde rumme et Par Hundrede Mennesker, var bygget i det 13. Aarhundrede, men i det 15. Aarhundrede var der en Præst, som fandt paa at dekorere Kirkens Indre med Knogler og Kranier fra 50.000 faldne Soldater fra Husittenkrigene i det 11. Aarhundrede, og som laa begravede i store Massegrave rundt omkring i denne Egn. Indtrykket var overvældende, og jeg udtalte da ogsaa min Tvivl, om den blev brugt mere som Kirke. Dette var imidlertid Tilfældet, hver Onsdag Aften blev der holdt Gudstjeneste, og Befolkningen tog ikke Kirkens Ud-

smykning ilde op. Jeg tænker stadig paa, hvad disse Mennesker vil gøre, hvis Lyset en Aften gaar ud!

Ved 13-Tiden var vi i Prag, og efter en hastig Soignering tog vi ud paa Automobiludstillingen.

En pragtfuld Tur var tilendebragt. I Sommersol og Sommervarme havde vi set det skønne Slovaki i al dets Efteraarspragt og præsenteret os af en Slovak, som elskede sit Land og derfor vidste, hvor han skulde føre os hen. Vi havde ialt kørt godt 2000 km gennem et af Europas skønneste Turistlande.

Automobiludstillingen, som var ret storslaaet i Forhold til vort eget lille Forum, blev for mig ikke den store Oplevelse, idet jeg savnede alt for mange af de berømte europæiske og amerikanske Automobilmærker. Disse var paa Grund af de vanskelige Trafikforhold ikke naaet frem. Deres Stands stod tomme, omend Skiltet angav, hvor de skulde have været. Rent

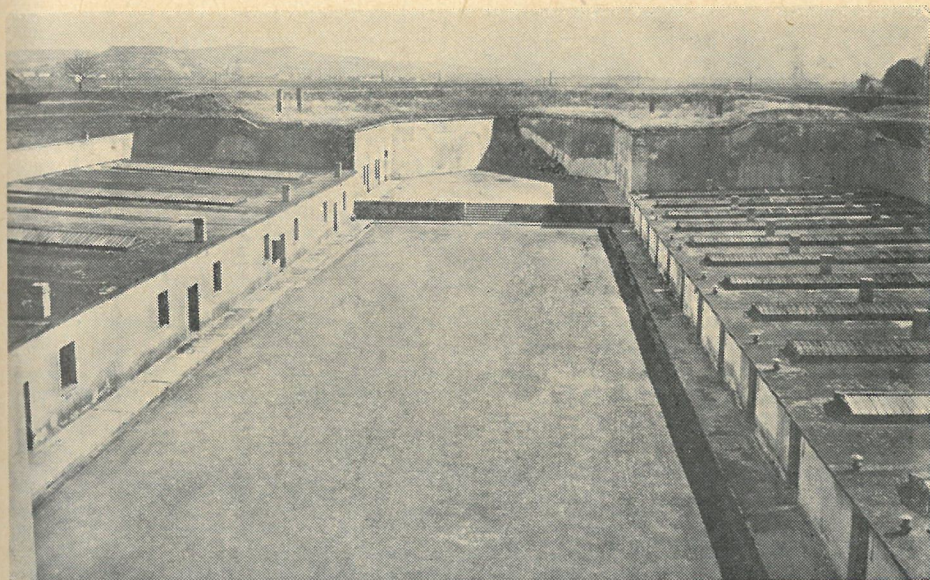
nationalt var det derimod en Oplevelse. Tatra, Skoda og Jawa med dennes Sportsmodel Aero var saa rigt repræsenteret med smukke Modeller, at det rigeligt var Besøget værd. I Lastbillaafdelingen saas Beviser paa, at tjekiske Karosserifabrikker staar meget højt i teknisk Kunnen, jeg saa bl. a. Rejsebusser, der var udstyret med en Komfort, der nærmede sig en Luksusdampers. Der manglede egentlig kun Badeværelset.

Tjekisk Fabrikation af Tilbehør og Reservedele ligger ogsaa meget højt i Kvalitet og Righoldighed, man faar Fornemmelsen af, at dette Land stiler hen imod at overtage Tysklands tidligere Førerstilling paa dette Omraade. At de magter det, er der ingen Tvivl om, det vidner den righoldige Udstilling om. Danske Forhandlere gør klogt i at have deres Opmærksomhed henvendt herpaa.

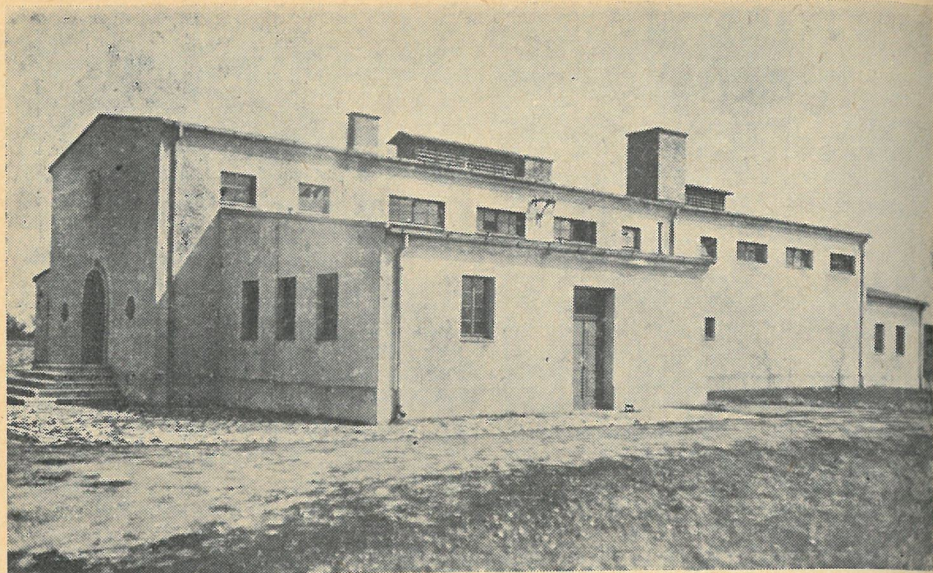
Ved Siden af Udstillingsbygningerne — der er hele 4 — ligger en Bygning, som er bygget til Europas største Maleri. Det er en Rotunde, paa hvis Væg er anbragt et 95 Meter langt og 13 Meter højt Maleri af Slaget ved Lipa, et historisk Slag, som i det 14. Aarhundrede udkæmpedes mellem Adelen og Bønderne, og som Adelen vandt paa

Grund af deres Støtte fra tyske Adelsmænds Lejetropper. Det er ikke alene selve Billedet i dets Skønhed og monumentale Ophugning, som gør saa stærkt et Indtryk paa Beskueren, men ogsaa den Egenskab, at Forgrunden, som har en Bredde af ca. 15 Meter, er bygget op som en Fortsættelse af Billedet, saa kunstnerisk fint udført, at man ikke kan se Overgangen fra Billedet til Forgrund. Jeg kan anbefale enhver Pragerrejsende at ofre dette Kunstværk et Par Timer, mindre kan ikke gøre det.

Næste Dag, det var Søndag, kørte vi op til Theresienstadt, som ligger ca. 60 km fra Prag ad Hovedvejen mod Dresuden, og besaa denne mærkelige By, hvor Tyskerne havde interneret alle de europæiske Jøder, de havde kunnet indfange. I selve Byen Theresienstadt, fortaltes det os, havde man bl. a. indespærret de danske og hollandske Jøder, og helt hyggeligt kan man ikke sige, at der saa ud. Byen har sikkert i sin Tid været en lille, hyggelig By paa en 2—3000 Indbyggere, med snorlige Gader i Blokstil, og hvor alle Husene er lige høje, men nu saa den forfærdelig ud. Man kunde se, at de triste Beboere, som har været stuvet sammen der under hele Krigen



Fange-Barakker i Fæstningen Theresien.



En af Verdens uhyggeligste Bygninger: Krematoriet i Theresienstadt.

og Aarene forud, i Harmen havde knust alt, hvad knuses kunde, da de endelig blev befriet fra det Helvede, som i Aaringer havde været deres Fængsel. Men var det trist at se denne By, saa var Fæstningen, som var den egentlige Udryddelseslejr, den rene Rædsel. En Officer viste os omkring og forklarede alt om disse Menneskers sørgelige Skæbne og om den Umenneskelighed, som havde præget denne Lejrs Vogtere. Jeg skal ikke komme nærmere ind herpaa, men blot sige, at kun ved Selvsyn af en saadan Torturform faar man Begreb om, hvad menneskelig Raahed og Ondskab kan bringe det til.

Paa Vejen hjem fra Theresienstadt samlede vi et Par unge Officerer op, som bad om at køre med til Prag. Den unge Mand, som sad i min Vogn, fortalte, at de i 3 Maaneder havde haft Station inde i Slovakiet til Bekæmpelse af de Røverbander, som kom inde fra Rusland og forsøgte at komme paa tysk-amerikansk Omraade. Disse Udrensningstogter var ikke egentlig at spøge med, idet Røverne f. Eks. aldrig overgav sig og derfor gav Aarsag til voldsomme Kampe i de vildsomme Bjerge. Man havde ved hans Batalion mistet 21 Mand for at nedkæmpe 19 Banditter. Nu skulde de hjem paa

Orlov i 3 Uger for at hvile ud efter Strabadserne. Ved denne Beretning tænkte jeg uvilkaarligt paa den Skæbne, som kunde have ramt os, hvis vi inde i Tatra Bjergene havde mødt de omtalte Røvere.

Inden vi Torsdag Morgen den 23. Oktober startede for hjemadgaende til København, havde vi 3 begivenhedsrige Dage med Besøg paa de 3 Motorfabrikker: Automobilfabrikken Skoda i Boleslav, Jawa Motorcyklefabrikken i Prag og Benezov samt Motorcyklefabrikken »C. Z.« i Strakonice. Besøget hver for sig var en Artikel værd.

Med en overordentlig Beredvillighed og Venlighed blev vi præsenteret for disse store Virksomheder, særlig naar man tager i Betragtning, at ingen Pressefolk hidtil efter Krigen havde haft Lejlighed dertil. Alt fik vi Lov at se, om det saa var Vaabenafdelingerne, som ellers nok turde være en Hemmelighed.

Skoda Fabrikkerne er allerede nu paa Højde med Førkrigsproduktionen, 30 Vogne om Dagen, og dette paa Trods af, at ca. Halvdelen af Fabrikken laa i Ruiner ved Krigens Ophør. Alene Bilfabrikken dækkede et Areal paa over halvanden Kilometer i hver Retning og beskæftigede ca. 5000 Arbejdere. Naar Ombygningerne er helt

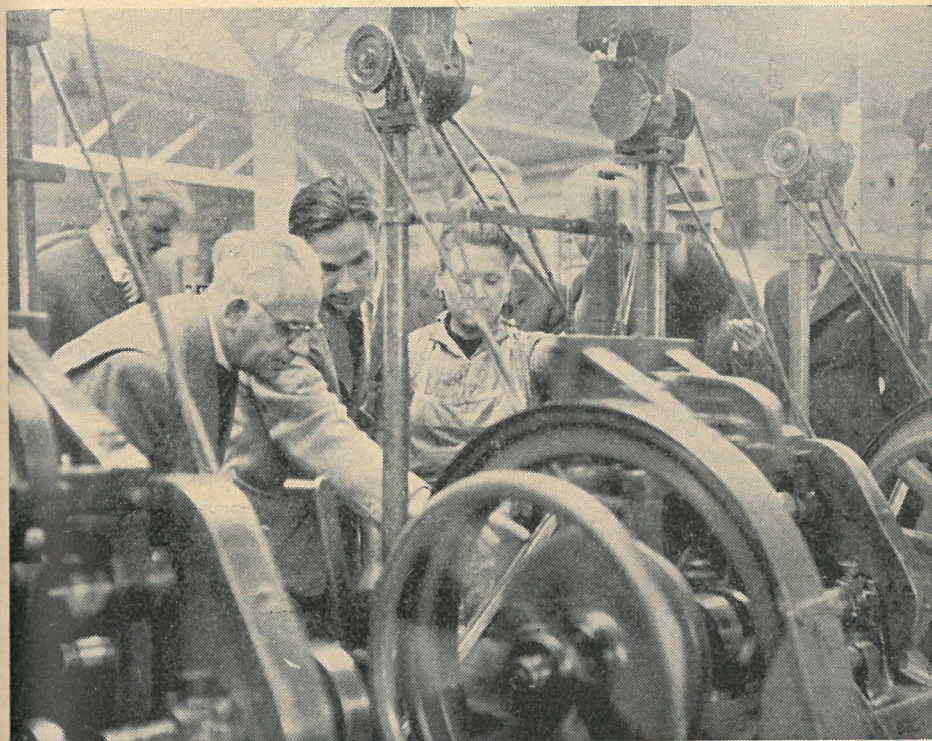
færdige, venter man allerede fra næste Aar at komme op paa en Aarsproduktion paa 50 Vogne om Dagen. Som overalt i det nye Tjekoslovaki var Rationalisering taget i Brug paa denne Fabrik. Fra før at have fremstillet 5—6 forskellige Modeller lavede man nu kun een, og det var den lille Personvogn 1101, end ikke Lastvogne lavedes mere, det var overgivet til Trafikfabrikkerne.

Paa Jawa Motorcyklefabrikkerne, som endnu havde til Huse i forholdsvis ældre Bygninger, var der en Arbejderstab paa ca. 6000, og der produceredes nøjagtig 100 Maskiner om Dagen. Der arbejdedes efter meget moderne Principper, og de tekniske Hjælpe midler for Præcision var ganske enestaaende. Jawa Motorcyklen, som er en meget smuk og moderne Maskine, bliver kun fremstillet i een Model, nemlig 250 cc, hvilket gør Produktionsmuligheden langt mere effektiv og enkel. Var Besøgene paa Skoda

og Jawa interessante, saa var det ikke mindre interessant paa »C. Z.« Fabrikken i Strakonice. Denne By ligger ca. 120 km fra Prag i sydvestlig Retning og er forøvrigt den By, hvor General Pattons Panserhær stoppede op under sin Fremrykning mod Øst, fordi han da var naaet frem til Demarkationslinien mellem Øst og Vest. Store Kampe havde raset her, og endnu 2 Aar efter saa man Mængder af efterladt Krigsmateriel langs Vejene fra Tyskernes hovedkuls Tilbagetog. Og saa fortalte man endda, at dette kun var en Brøkdel af, hvad der havde ligget.

Strakonice var en lille, venlig og moderne By paa Størrelse med en stor, dansk Provinsby. Den havde flere store, moderne Fabrikker og deriblandt ogsaa »C. Z.« Fabrikken, som er en kombineret Vaaben- og Motorcyklefabrik.

Med overordentlig stor Venlighed blev vi modtaget af Fabrikkens Direktør, Ingeniør Husek, og ønsket Vel-



Specialmaskiner i Jawafabrikken.

kommen til Tjekoslovakiet ved et smukt dækket Frokostbord i Direktionlokalerne, hvor vi blev præsenteret for Fabrikkens øvrige overordnede Personale, herunder en Del fremtrædende Teknikere. Med disse Herrer og Direktøren selv i Spidsen blev vi i ca. 4 Timer vist rundt i det store Kompleks lige fra Støberi til Valseværk, og vi saa Stansemaskiner af de mest utrolige Typer lige fra 1000 Tons ned til Knappenaalsarbejde for til Slut at ende i Samlehallerne. Ligesom hele Virksomheden var meget moderne i sin Opbygning i helt nye Bygninger, var Arbejdet tilrettelagt efter meget moderne Principper, hvilket vidnede om, at der arbejdedes med en forøget Produktion for Øje.

Som paa Jawa Fabrikkerne fremstilledes der her paa »C. Z.« kun een Type Motorcykle, og det var den lille 125 cc. Med en Arbejderstab paa kun 5000 Mand fremstilles der daglig 125 Maskiner, men allerede fra næste Aar regner man med at kunne forøge Produktionen med 50 Procent. En Afdeling, som sikkert vil interessere hjemlige Motorcyklister, var Kædefabrikken. Jeg saa her en hypermoderne Fremstilling af Kæder baade til Biler og Motorcykler af høj Kvalitet, og det var baade i Single, Duplex og Triplex. Ved en afsluttende Middag paa Byens Stolthed, et smukt gammelt Slot i Byens Udkant, oplyste Direktøren os om, at først i 1932 byggede »C. Z.« sit første Automobil, 1933 sin første Motorcykle, i 1938 sin første Værktøjsmaskine. Under Krigen maatte den udelukkende bygge Motorer til Flyvemaskiner for Tyskerne, indtil de i 1945 atter kunde gaa i Gang med Motorcyklerne. Alle Raamaterialerne, som benyttedes, var tjekiske med Undtagelse af Kobberet, som maatte importeres. Af Kæder fremstilledes over 3 Millioner Meter om Aaret, og af specielt Tilbehør som Horn, Lygter og elektrisk Udstyr var der en meget stor Produktion.

Af Jawa og »C. Z.« Fabrikernes samlede Produktion i Aar paa ca. 60.000 Maskiner gik 80 Procent til Eksport til hele Verdensmarkedet, bl. a. Amerika, Australien, Afrika, Sydamerika, Danmark, Norge, Sverige,

Holland, Belgien, Polen, Rusland, Schweiz, Irland, Ungarn og Rumænien.

Naar 2 Aars Planen med dette Aars Udgang er færdig, er man klar til en 5 Aars Plan, hvorefter Produktionen vil komme op paa ca. 100.000 Maskiner om Aaret.

Ligesom de store Fabrikker overalt i Tjekoslovakiet er nationaliserede, er ogsaa Salget centraliseret. Saaledes ledes alt Eksportsalg fra et Centralkontor i Prag, det saakaldte »Skodapalæ«, hvor ca. 1000 Mennesker tager sig af dette vigtige Problem.

Den øverste Leder er Generaldirektør Fabinger, og under ham virker saa en Eksportdirektør for Metal- og Maskinindustrien samt en Eksportør for Motorindustrien, denne sidste er Direktør Jarolunek, en tiltalende Mand paa ca. 40 Aar, med hvem jeg havde en interessant Samtale om den tjekiske Motorindustri. Eksportdirektør for Motorcykleindustrien er Ingeniør Karel Jaros og for Automobilindustrien Dr. Richter.

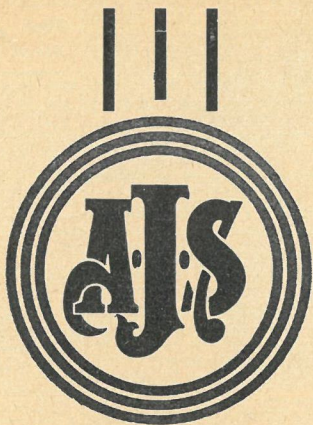
Al Henvendelse til tjekiske Fabrikker i Eksportøjemed sker til disse nævnte Herrer Afdelinger og ikke til nogen Fabrik direkte.

Det er mit Indtryk, at danske Handelskredse bør være vaagne overfor en udvidet Samhandel med Tjekoslovakiet, thi at man dernede gør alt for at vinde frem paa det Omraade, hvor Tyskland har mistet sin Indflydelse, er givet. Deres Produktionsevne og tekniske Kunnen er der ikke noget i Vejen med, og naar dertil kommer, at danske Handelsfolk og Turister er meget velanskrevne overalt i Landet, baade i de officielle og uofficielle Kredse, skulde man mene, der var store Chancer.

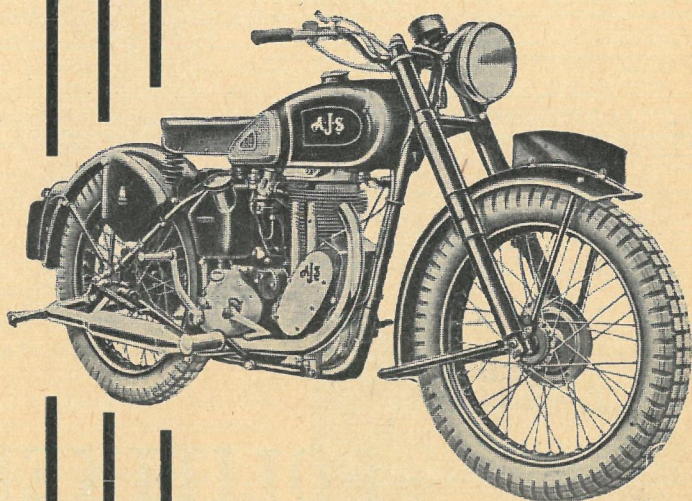
Den sidste Aften, jeg var i Prag, tilbragte jeg i den store Prager Automobil Klub, hvor jeg for en større Tilhørerskare havde Fornøjelsen at fortælle om dansk Motorsport, ledsaget af Film fra Automobil Sports Klubbens Løb gennem 10 Aar.

Disse Film blev fulgt med megen Interesse, idet man i Tjekoslovakiet ikke kendte til Begrebet »Trials« og Isløb.

Blad venligst frem til Side 40



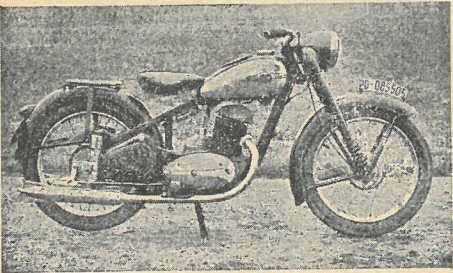
A. J. S. fremstilles paa den største Fabrik
i England, som udelukkende producerer
Motorcykler.



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN
ODENSE

Jawa-Motorcyklen kommer nu til Danmark



Den nye Jawa 250 cc-Model.

Motorforhandler Erik Orh er kommet hjem fra Prag og har læst Højtligt til at sikre sig Importretten af Tjekoslovakiet til bedste Motorcyklmærker „Jawa“ og „C. Z.“

Det mest bemærkelsesværdige ved disse to Maskiner er, at de er bygget i Størrelser som er velegnede for danske Forhold, og derfor skulde få Chancer for at vinde stort Indpas herhjemme.

„C. Z.“ leveres således i tre Modeller 100 cc, 125 cc og 175 cc, alle byggede som „rigtige“ Motorcykler, og alle skal vi senere kunne tilkøbe med Billedet og tekniske Specifikationer.

„Jawa“-Maskinen, som oven for er afbildet, leveres i de to populære Størrelser 175 cc og 250 cc, og om dem foreligger der fuldstændig interessante Enkeltheder.

MOTORANLIGGENDE

I Lyngby kan De få repareret Inden Pinsen!

Det gælder i Øieblikket mere end nogen Sinde om at påse på sin Bil, for hvis den nuget med dem, er det ikke saa lide en Sag at få den repareret og saa hurtigt, som man gerne vil. Overalt arbejder der i Lyngby for at reparerer og saa hurtigt, som man gerne vil. Overalt arbejder der i Lyngby for at reparerer og saa hurtigt, som man gerne vil. Overalt arbejder der i Lyngby for at reparerer og saa hurtigt, som man gerne vil.

Bæstede til Raleigh el. Indian, Motorcykler, Hvidebiler og Støvels, 45 v. Høj, 2871 U.

Latimotorcykle, Chaulfer med egen Lastmotorcykle, 800 cc. 8013.

Elektromotorcykle, Hovm. Specialist: Rep. af Magnet-, Tændspole, og Dynamoer. Knud Auner. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

Motorcykle, Hvidovre. 8. Hvidovre.

250 cc-Maskinen fremtræder således med Telekopforfælg og indbygget Forlygte. I Lygten er indbygget Speedometer, som paa den Maade gør Forparter smukt og enkelt. Det fjærende Bagstel er meget virkningsfuldt og dertil elegant monteret. Motoren er forsynet med afslægtet Topstykke, 4 Gear, Fodgear, automatisk Kobling (men kan bade skifte op og ned i Gearene uden Brug af Kobling) samtidig med at det Gear man kører i, bliver elektrisk registreret paa en Skala, der er indbygget i Tanken. Karburatoren er indkapslet, hvilket gør at Maskinen er let, og at holde ren. Foruden den almindelige Afblønding i Forlygten med let og kort Lys, kan man indstille Reflekteren under Kørselen. Maskinen betegnes som ualmindelig velbygget og behagelig i Kørselen.

MOTORCYKLER KØBES

1 Forngrenings til Morris Comer. 1936. Hern. Højv. Automobillforhandler. Kinstedt, Tlf. 77.

1 Topstykke (Binzin) til 3.1 Bilz. 1927.

1 Topstykke, Chevrolet 1931 & 1932.

1 Nævskepper, Chevrolet Master 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

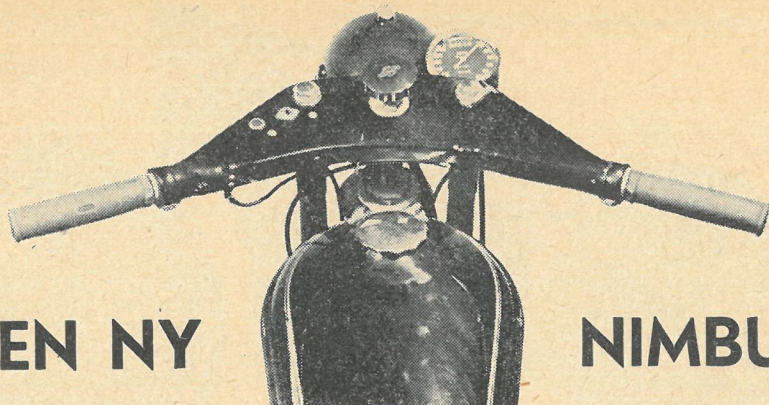
1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

1 Nævskepper, Ford 1934.

Fin Skolecyklen sælges fordelagtigt. Eva 8217.
Overland Whippet, tilg., gode Dæk og god Stand. Indv. 1934. 1935. 1936. 1937. 1938. 1939. 1940. 1941. 1942. 1943. 1944. 1945. 1946. 1947. 1948. 1949. 1950. 1951. 1952. 1953. 1954. 1955. 1956. 1957. 1958. 1959. 1960. 1961. 1962. 1963. 1964. 1965. 1966. 1967. 1968. 1969. 1970. 1971. 1972. 1973. 1974. 1975. 1976. 1977. 1978. 1979. 1980. 1981. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025. 2026. 2027. 2028. 2029. 2030. 2031. 2032. 2033. 2034. 2035. 2036. 2037. 2038. 2039. 2040. 2041. 2042. 2043. 2044. 2045. 2046. 2047. 2048. 2049. 2050. 2051. 2052. 2053. 2054. 2055. 2056. 2057. 2058. 2059. 2060. 2061. 2062. 2063. 2064. 2065. 2066. 2067. 2068. 2069. 2070. 2071. 2072. 2073. 2074. 2075. 2076. 2077. 2078. 2079. 2080. 2081. 2082. 2083. 2084. 2085. 2086. 2087. 2088. 2089. 2090. 2091. 2092. 2093. 2094. 2095. 2096. 2097. 2098. 2099. 2100. 2101. 2102. 2103. 2104. 2105. 2106. 2107. 2108. 2109. 2110. 2111. 2112. 2113. 2114. 2115. 2116. 2117. 2118. 2119. 2120. 2121. 2122. 2123. 2124. 2125. 2126. 2127. 2128. 2129. 2130. 2131. 2132. 2133. 2134. 2135. 2136. 2137. 2138. 2139. 2140. 2141. 2142. 2143. 2144. 2145. 2146. 2147. 2148. 2149. 2150. 2151. 2152. 2153. 2154. 2155. 2156. 2157. 2158. 2159. 2160. 2161. 2162. 2163. 2164. 2165. 2166. 2167. 2168. 2169. 2170. 2171. 2172. 2173. 2174. 2175. 2176. 2177. 2178. 2179. 2180. 2181. 2182. 2183. 2184. 2185. 2186. 2187. 2188. 2189. 2190. 2191. 2192. 2193. 2194. 2195. 2196. 2197. 2198. 2199. 2200. 2201. 2202. 2203. 2204. 2205. 2206. 2207. 2208. 2209. 2210. 2211. 2212. 2213. 2214. 2215. 2216. 2217. 2218. 2219. 2220. 2221. 2222. 2223. 2224. 2225. 2226. 2227. 2228. 2229. 2230. 2231. 2232. 2233. 2234. 2235. 2236. 2237. 2238. 2239. 2240. 2241. 2242. 2243. 2244. 2245. 2246. 2247. 2248. 2249. 2250. 2251. 2252. 2253. 2254. 2255. 2256. 2257. 2258. 2259. 2260. 2261. 2262. 2263. 2264. 2265. 2266. 2267. 2268. 2269. 2270. 2271. 2272. 2273. 2274. 2275. 2276. 2277. 2278. 2279. 2280. 2281. 2282. 2283. 2284. 2285. 2286. 2287. 2288. 2289. 2290. 2291. 2292. 2293. 2294. 2295. 2296. 2297. 2298. 2299. 2300. 2301. 2302. 2303. 2304. 2305. 2306. 2307. 2308. 2309. 2310. 2311. 2312. 2313. 2314. 2315. 2316. 2317. 2318. 2319. 2320. 2321. 2322. 2323. 2324. 2325. 2326. 2327. 2328. 2329. 2330. 2331. 2332. 2333. 2334. 2335. 2336. 2337. 2338. 2339. 2340. 2341. 2342. 2343. 2344. 2345. 2346. 2347. 2348. 2349. 2350. 2351. 2352. 2353. 2354. 2355. 2356. 2357. 2358. 2359. 2360. 2361. 2362. 2363. 2364. 2365. 2366. 2367. 2368. 2369. 2370. 2371. 2372. 2373. 2374. 2375. 2376. 2377. 2378. 2379. 2380. 2381. 2382. 2383. 2384. 2385. 2386. 2387. 2388. 2389. 2390. 2391. 2392. 2393. 2394. 2395. 2396. 2397. 2398. 2399. 2400. 2401. 2402. 2403. 2404. 2405. 2406. 2407. 2408. 2409. 2410. 2411. 2412. 2413. 2414. 2415. 2416. 2417. 2418. 2419. 2420. 2421. 2422. 2423. 2424. 2425. 2426. 2427. 2428. 2429. 2430. 2431. 2432. 2433. 2434. 2435. 2436. 2437. 2438. 2439. 2440. 2441. 2442. 2443. 2444. 2445. 2446. 2447. 2448. 2449. 2450. 2451. 2452. 2453. 2454. 2455. 2456. 2457. 2458. 2459. 2460. 2461. 2462. 2463. 2464. 2465. 2466. 2467. 2468. 2469. 2470. 2471. 2472. 2473. 2474. 2475. 2476. 2477. 2478. 2479. 2480. 2481. 2482. 2483. 2484. 2485. 2486. 2487. 2488. 2489. 2490. 2491. 2492. 2493. 2494. 2495. 2496. 2497. 2498. 2499. 2500. 2501. 2502. 2503. 2504. 2505. 2506. 2507. 2508. 2509. 2510. 2511. 2512. 2513. 2514. 2515. 2516. 2517. 2518. 2519. 2520. 2521. 2522. 2523. 2524. 2525. 2526. 2527. 2528. 2529. 2530. 2531. 2532. 2533. 2534. 2535. 2536. 2537. 2538. 2539. 2540. 2541. 2542. 2543. 2544. 2545. 2546. 2547. 2548. 2549. 2550. 2551. 2552. 2553. 2554. 2555. 2556. 2557. 2558. 2559. 2560. 2561. 2562. 2563. 2564. 2565. 2566. 2567. 2568. 2569. 2570. 2571. 2572. 2573. 2574. 2575. 2576. 2577. 2578. 2579. 2580. 2581. 2582. 2583. 2584. 2585. 2586. 2587. 2588. 2589. 2590. 2591. 2592. 2593. 2594. 2595. 2596. 2597. 2598. 2599. 2600. 2601. 2602. 2603. 2604. 2605. 2606. 2607. 2608. 2609. 2610. 2611. 2612. 2613. 2614. 2615. 2616. 2617. 2618. 2619. 2620. 2621. 2622. 2623. 2624. 2625. 2626. 2627. 2628. 2629. 2630. 2631. 2632. 2633. 2634. 2635. 2636. 2637. 2638. 2639. 2640. 2641. 2642. 2643. 2644. 2645. 2646. 2647. 2648. 2649. 2650. 2651. 2652. 2653. 2654. 2655. 2656. 2657. 2658. 2659. 2660. 2661. 2662. 2663. 2664. 2665. 2666. 2667. 2668. 2669. 2670. 2671. 2672. 2673. 2674. 2675. 2676. 2677. 2678. 2679. 2680. 2681. 2682. 2683. 2684. 2685. 2686. 2687. 2688. 2689. 2690. 2691. 2692. 2693. 2694. 2695. 2696. 2697. 2698. 2699. 2700. 2701. 2702. 2703. 2704. 2705. 2706. 2707. 2708. 2709. 2710. 2711. 2712. 2713. 2714. 2715. 2716. 2717. 2718. 2719. 2720. 2721. 2722. 2723. 2724. 2725. 2726. 2727. 2728. 2729. 2730. 2731. 2732. 2733. 2734. 2735. 2736. 2737. 2738. 2739. 2740. 2741. 2742. 2743. 2744. 2745. 2746. 2747. 2748. 2749. 2750. 2751. 2752. 2753. 2754. 2755. 2756. 2757. 2758. 2759. 2760. 2761. 2762. 2763. 2764. 2765. 2766. 2767. 2768. 2769. 2770. 2771. 2772. 2773. 2774. 2775. 2776. 2777. 2778. 2779. 2780. 2781. 2782. 2783. 2784. 2785. 2786. 2787. 2788. 2789. 2790. 2791. 2792. 2793. 2794. 2795. 2796. 2797. 2798. 2799. 2800. 2801. 2802. 2803. 2804. 2805. 2806. 2807. 2808. 2809. 2810. 2811. 2812. 2813. 2814. 2815. 2816. 2817. 2818. 2819. 2820. 2821. 2822. 2823. 2824. 2825. 2826. 2827. 2828. 2829. 2830. 2831. 2832. 2833. 2834. 2835. 2836. 2837. 2838. 2839. 2840. 2841. 2842. 2843. 2844. 2845. 2846. 2847. 2848. 2849. 2850. 2851. 2852. 2853. 2854. 2855. 2856. 2857. 2858. 2859. 2860. 2861. 2862. 2863. 2864. 2865. 2866. 2867. 2868. 2869. 2870. 2871. 2872. 2873. 2874. 2875. 2876. 2877. 2878. 2879. 2880. 2881. 2882. 2883. 2884. 2885. 2886. 2887. 2888. 2889. 2890. 2891. 2892. 2893. 2894. 2895. 2896. 2897. 2898. 2899. 2900. 2901. 2902. 2903. 2904. 2905. 2906. 2907. 2908. 2909. 2910. 2911. 2912. 2913. 2914. 2915. 2916. 2917. 2918. 2919. 2920. 2921. 2922. 2923. 2924. 2925. 2926. 2927. 2928. 2929. 2930. 2931. 2932. 2933. 2934. 2935. 2936. 2937. 2938. 2939. 2940. 2941. 2942. 2943. 2944. 2945. 2946. 2947. 2948. 2949. 2950. 2951. 2952. 2953. 2954. 2955. 2956. 2957. 2958. 2959. 2960. 2961. 2962. 2963. 2964. 2965. 2966. 2967. 2968. 2969. 2970. 2971. 2972. 2973. 2974. 2975. 2976. 2977. 2978. 2979. 2980. 2981. 2982. 2983. 2984. 2985. 2986. 2987. 2988. 2989. 2990. 2991. 2992. 2993. 2994. 2995. 2996. 2997. 2998. 2999. 3000. 3001. 3002. 3003. 3004. 3005. 3006. 3007. 3008. 3009. 3010. 3011. 3012. 3013. 3014. 3015. 3016. 3017. 3018. 3019. 3020. 3021. 3022. 3023. 3024. 3025. 3026. 3027. 3028. 3029. 3030. 3031. 3032. 3033. 3034. 3035. 3036. 3037. 3038. 3039. 3040. 3041. 3042. 3043. 3044. 3045. 3046. 3047. 3048. 3049. 3050. 3051. 3052. 3053. 3054. 3055. 3056. 3057. 3058. 3059. 3060. 3061. 3062. 3063. 3064. 3065. 3066. 3067. 3068. 3069. 3070. 3071. 3072. 3073. 3074. 3075. 3076. 3077. 3078. 3079. 3080. 3081. 3082. 3083. 3084. 3085. 3086. 3087. 3088. 3089. 3090. 3091. 3092. 3093. 3094. 3095. 3096. 3097. 3098. 3099. 3100. 3101. 3102. 3103. 3104. 3105. 3106. 3107. 3108. 3109. 3110. 3111. 3112. 3113. 3114. 3115. 3116. 3117. 3118. 3119. 3120. 3121. 3122. 3123. 3124. 3125. 3126. 3127. 3128. 3129. 3130. 3131. 3132. 3133. 3134. 3135. 3136. 3137. 3138. 3139. 3140. 3141. 3142. 3143. 3144. 3145. 3146. 3147. 3148. 3149. 3150. 3151. 3152. 3153. 3154. 3155. 3156. 3157. 3158. 3159. 3160. 3161. 3162. 3163. 3164. 3165. 3166. 3167. 3168. 3169. 3170. 3171. 3172. 3173. 3174. 3175. 3176. 3177. 3178. 3179. 3180. 3181. 3182. 3183. 3184. 3185. 3186. 3187. 3188. 3189. 3190. 3191. 3192. 3193. 3194. 3195. 3196. 3197. 3198. 3199. 3200. 3201. 3202. 3203. 3204. 3205. 3206. 3207. 3208. 3209. 3210. 3211. 3212. 3213. 3214. 3215. 3216. 3217. 3218. 3219. 3220. 3221. 3222. 3223. 3224. 3225. 3226. 3227. 3228. 3229. 3230. 3231. 3232. 3233. 3234. 3235. 3236. 3237. 3238. 3239. 3240. 3241. 3242. 3243. 3244. 3245. 3246. 3247. 3248. 3249. 3250. 3251. 3252. 3253. 3254. 3255. 3256. 3257. 3258. 3259. 3260. 3261. 3262. 3263. 3264. 3265. 3266. 3267. 3268. 3269. 3270. 3271. 3272. 3273. 3274. 3275. 3276. 3277. 3278. 3279. 3280. 3281. 3282. 3283. 3284. 3285. 3286. 3287. 3288. 3289. 3290. 3291. 3292. 3293. 3294. 3295. 3296. 3297. 3298. 3299. 3300. 3301. 3302. 3303. 3304. 3305. 3306. 3307. 3308. 3309. 3310. 3311. 3312. 3313. 3314. 3315. 3316. 3317. 3318. 3319. 3320. 3321. 3322. 3323. 3324. 3325. 3326. 3327. 3328. 3329. 3330. 3331. 3332. 3333. 3334. 3335. 3336. 3337. 3338. 3339. 3340. 3341. 3342. 3343. 3344. 3345. 3346. 3347. 3348. 3349. 3350. 3351. 3352. 3353. 3354. 3355. 3356. 3357. 3358. 3359. 3360. 3361. 3362. 3363. 3364. 3365. 3366. 3367. 3368. 3369. 3370. 3371. 3372. 3373. 3374. 3375. 3376. 3377. 3378. 3379. 3380. 3381. 3382. 3383. 3384. 3385. 3386. 3387. 3388. 3389. 3390. 3391. 3392. 3393. 3394. 3395. 3396. 3397. 3398. 3399. 3400. 3401. 3402. 3403. 3404. 3405. 3406. 3407. 3408. 3409. 3410. 3411. 3412. 3413. 3414. 3415. 3416. 3417. 3418. 3419. 3420. 3421. 3422.

DEN NY



NIMBUS

Den mest iøjnefaldende Nyhed ved den nye Nimbus-Model er den nye Forgaffel, der ikke alene er kraftigere og mere robust end den gamle, men tillige giver en helt anden Styring, idet paade Spor og Vinkel er forandret.

Ogsaa Styret er blevet forandret, hvilket giver en anden og langt behageligere Kørestilling. Ogsaa Styret er gjort mere solidt baade hvad Materiale og Konstruktion angaar. Pladen er tykkere, og den store Udskeering til Speedometret er undgaaet, da dette nu sidder uden for Styret. Oprindelig var det Fabrikkens Mening at forsyne Maskinen med Forlygte, hvori Speedometret er indbygget, men det afhænger i høj Grad af, hvad der kan skaffes for Tiden.

Forskærmen er forandret og følger nu Hjulets op- og nedgaaende Bevægelse. Den nye Forskærm er egentlig en Følge af de vanskelige Forhold med at skaffe de nødvendige Materialer, men »Erstatningen« giver Maskinen et langt smukkere Udseende.

Selve Motoren har ikke undergaaet større Forandringer. Ventilene er fremstillet af en ny Legering, der tillader mindre Tolerance. Svinghjulet er lettet med et Kilo, hvilket skulde give en bedre Acceleration.

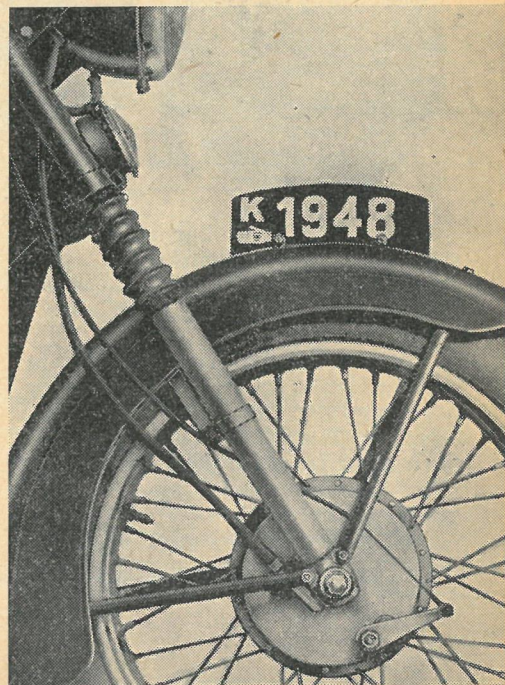
Gearkassen er gjort mere robust, og Gearskiftningen er blevet lettere. Paa mange Punkter er Fabrikken gaaet over til Brugen af Letmetal, en Udvikling der sikkert vil blive fulgt i større og større Udstrækning.

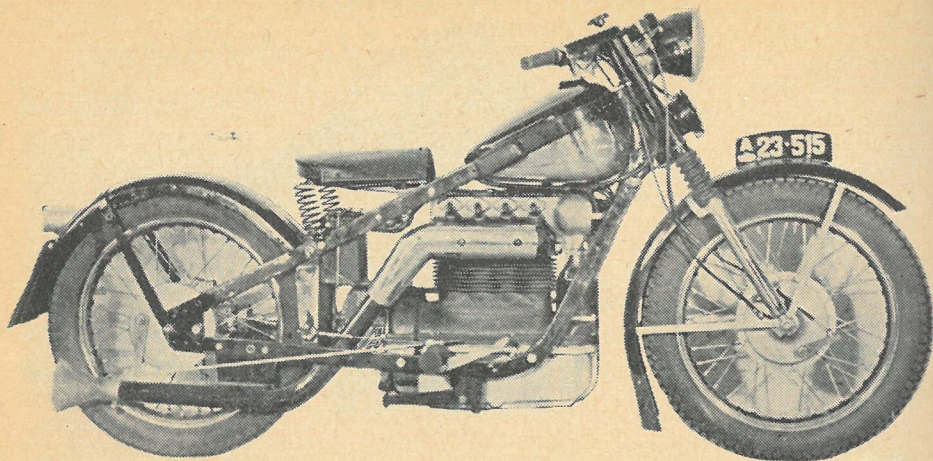
Fabrikken er stadig vaagen overfor alle tænkelige Forbedringer, og man-

ge Forsøg er i Gang baade med Motor, Stel og Affjedring, men saa længe Vanskelighederne med at skaffe Materialer er saa store, som de er for Tiden, kan gennemgribende Forandringer ikke ventes, da enhver Forandring er kostbar for Fabrikken og derfor er betinget af en stor Produktion.

Der er imidlertid ikke Tvivl om, at den danske Nimbus vil kunne eksporteres i stor Udstrækning til Amerika, Sverige og flere andre europæiske Lande, hvilket igen vilde gavne vort kørende Publikum gennem en større Tilførsel til Hjemmemarkedet.

Den nye Forgaffel.



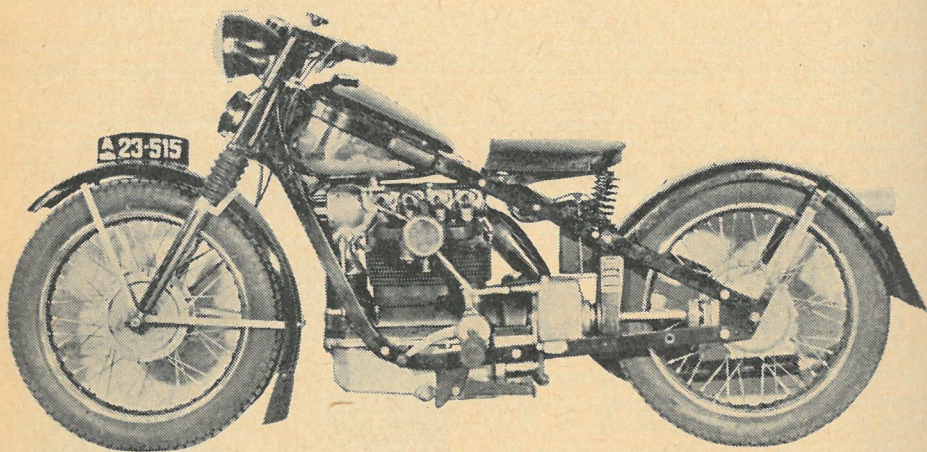


Specifikationen er: 4 Cylindre paa Linie, topventilet med overliggende Kamaksel. Boring 60 mm, Slag 66 mm. 746 ccm. Udvikler 22 HK ved 4500

O/M. Kompressionsforhold 5,7 : 1.

Gearing: 4,9, 7,5, 11,9 : 1.

Vægt 185 kg. Hjulafstand 1425 mm.



Den nye Nimbus har allerede vist glimrende Køreegenskaber, ikke mindst med Sidevogn, men ogsaa solo retter den næsten sig selv op efter et Sving.

Motorens Kraftoverskud giver behagelig, jævn Kørsel med smaa Omdrejninger, og det er muligt at accelerere op fra ganske ringe Hastighed uden at skifte Gear. Accelerationen er blevet mærkbar bedre og Kørestillingen langt behageligere.

For at faa et nøjagtigt Billede af hvad den nye Model kan præstere, vil S. M. J. foretage en Prøve for Acce-

lerationsevne, Tophastighed, Opbremsning m. m. — en Prøve der egentlig skulde have fundet Sted, men Vejrforholdene har endnu ikke tilladt Eksperimentet, hvad Færdselspolitiet til Gengæld har. Vi regner dog med at kunne bringe Resultatet i næste Nummer.

Hvordan det vil blive med Leveringen af den nye Nimbus i det kommende Aar er ikke godt at sige, særlig lyst ser det ikke ud — mod Mynighederne kæmper selv Guderne for-gæves.

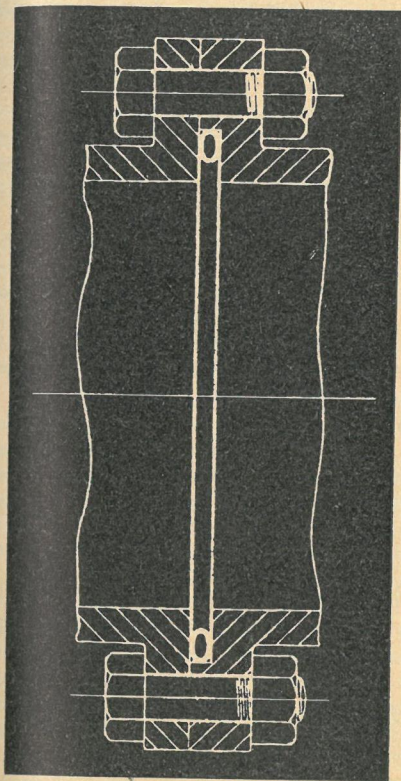
TÆTNINGSRINGE

i Stedet for

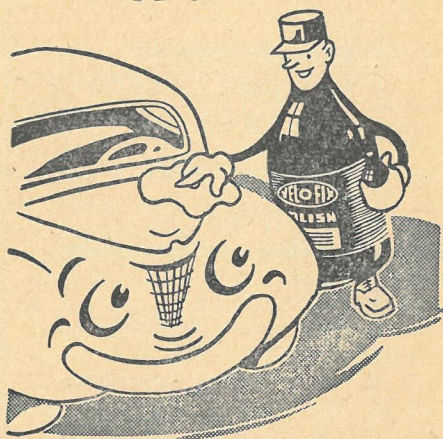
TOPPAKNING

Der er efter Krigen fremkommet en ny Type Tætningsringe, som bl. a. kan finde Anvendelse ved Tætningen mellem Cylinderen og Topstykket paa Forbrændingsmotorer.

De nye Ringe, som fremstilles af et engelsk Firma, har allerede i nogen Tid været anvendt til de mest forskelligartede Formaaler saasom Tætning ved hydrauliske Anlæg, Forbrændingsmotorer, Luftkompressorer, Turbiner,



Landingsstel for Flyvemaskiner, Vaaben m. m. De bestaar af en cirkelformet Metalring, som er hul og fyldt med en inaktiv Luftart under Tryk. Trykket inde i Ringen er normalt ca. 40 Atmosfærer. Ringen kan være lavet af blødt Staal eller en Kobberlegering.



Nu skal Bilens lak ha' Velofix..

Efteraarets Regn og Slud ta'r haardt paa Bilens Lak. Derfor skal De polere Deres Bil med VELOFIX — den bevarer den kostbare Lakering.



★ VELOFIX er ogsaa ideel til Møbler. — Prøv engang!



POLISH

• hurtigere og mere holdbar!

SIE's Lak- og Farvefabriker, Kbhvn. S.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af

**Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V



NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Lyngby Hovedg. 76, Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. - Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

Ringene laves i alle Størrelser ned til ca. $\frac{1}{2}$ " udvendig Diameter. Den største Ring, der endnu er fremstillet, maalte 66" i udvendig Diameter. I Almindelighed anvendes Ringene i cirkulær Form, men de kan efter Op-gave leveres i næsten enhver ønsket Form. Ved Anvendelse af Ringene til Tætning er det muligt at opnaa en direkte Berøring mellem de to Metaldele, som skal tættes, idet Tætningsringen anbringes i en neddrejet Rille som vist paa Figuren, der afbilder Samlingen af 2 Flangerør med een indlagt Tætningsring.

Dybden af den neddrejede Rille afhænger af, hvor store Tryk Samlingen skal holde tæt til. Jo større Tryk des mindre dyb gøres Rillen. Som Eksempel kan anføres, at for en Samling, der skal kunne holde til et indvendigt Tryk paa 60 Atmosfærer, bør Dybden af Rillen være $0,70 \times d$ og den ydre Diameter af Rillen $D + 0,9 \times d$, hvor d er Tætningsringens Rørdiameter og D dens ydre Diameter.

I Almindelighed er een Ring tilstrækkelig, men ved meget høje Tryk kan det være nødvendigt at anvende 2 Ringe. Det har været muligt at anvende Ringene til at tætte en Samling helt op til 1200 Atmosfærers Tryk ved normal Stuetemperatur.

En direkte metallisk Kontakt mellem Cylinder og Topstykke er navnlig af Betydning ved luftkølede Motorer, hvor det er vigtigt hurtigt at faa Varmen bortledet fra Topstykket. Ved Motor-cyklemotorer med Topventiler er det muligt at anvende Tætningsringene i den simplest mulige Form, nemlig som cirkelrunde Rør, idet der ikke skal ske Gennemføring af Ventilkamre eller Vandkanaler. Ringene kan dog ogsaa leveres i enhver ønsket Form og kan endog »indbygges« i normale Top-pakninger.

Der skulde saaledes være al mulig Grund til at følge Anvendelse af de nye Tætningsringe med Opmærksomhed, navnlig paa Motorcyklemotorer. Fisker og Nielsen, København, arbejder da ogsaa for Øjeblikket med Anvendelse af Wills Ringene paa den nye Nimbus Model, som er under Forberedelse.

SYNCHROMESH

I Automobilernes Barndom førte Støjen fra Gearskiftningen en ubemærket Tilværelse i den almindelige Snurren.

Men nu til Dags er Støj ved Gearskiftning noget saa usædvanligt, at Forekomst heraf fremkalder foragtelige og misbilligende Blikke fra Tilskueren. Imidlertid smigrer vi os selv, hvis vi tilskriver det vor egen Dygtighed at frembringe rolige Gearskiftninger, naar det i Virkeligheden for Størstedelen skyldes Fremskridt i Gearkassekonstruktion og i Særdeleshed Indførelse af Synchromeshanordning.

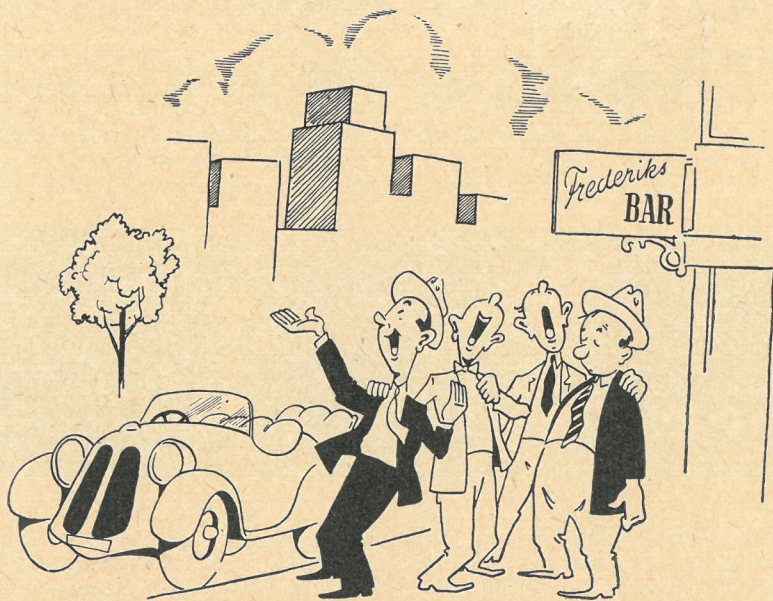
Det er sikkert bedst først at betragte et Par Faktorer, som er knyttet til Problemet rolig Gearskiftning, før man forsøger at forklare Synchromeshens indviklede Beskaffenhed.

Hovedvanskeligheden ved at foretage en rolig Gearskiftning er forbun-

det med Indgreb af 2 Gear, som roterer med forskellig Fart. Det ene Gears Tænder maa glide ind i og forbinde sig med det andet Gears Tænder. Det er meget let at gøre dette, naar de 2 Gear staar stille, men naar de roterer med forskellig Fart, er det kun et uendelig lille Øjeblik, det ene Gears Tænder er overfor et Mellemrum i det andet Gear, og det er faktisk umuligt at fuldføre Indgrebet.

Hvis man opnaar Forbindelse ved at bruge brutal Kraft, ledsages denne af »kostbare Lyde« og Ubehag for Vognens Passagerer paa Grund af den pludselige Fartforandring. Paa den anden Side kan 2 Gear, hvis de kan bringes til at rotere med næsten samme Fart, bringes til Indgreb uden Vanskelighed eller Støj.

Det er maaske ikke let at forstaa, at naar 2 Gear roterer med næsten



Gustav kører Vognen, for han er ude af Stand til at synge!

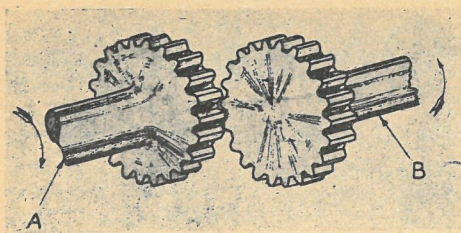


Fig. 1.

Princippet i Synchromesh. Lad os antage, at Gear og Aksel »A« roterer med en større Fart end »B«. Derfor maa Gear »A«, før de kan bringes i Forbindelse med hinanden, gøres langsommere, indtil dets Fart er lig »B«s Fart. Det vil da være en simpel Sag at bringe de 2 Gear til Indgreb uden Støj eller Anstrengelse.

samme Fart, er det enes relative Bevægelse i Forhold til det andet meget lille. Dog har vi sikkert alle bemærket Virkningen af relativ Bevægelse i en eller anden Form.

Vi har f. Eks. rejst i et Tog med en Fart af 90 km i Timen og gennem Vognvindu set Landskabet flyve forbi. Men hvis et andet Tog kørte paa et parallelt Spor i samme Retning og med samme Fart, vilde det til Trods for Togets Fart være muligt at tale med, ja selv give Haanden til en i det andet Tog, som løb ved Siden af.

Dette er i Virkeligheden det nøjagtige Forhold, vi ønsker for at faa 2 roterende Gear til at gribe ind i hinanden. Man maa gøre deres Fart ens eller næsten ens, og saa er det en simpel Sag at bringe 2 Gear sammen, saa deres Tænder bliver forbundet.

Udveksling i Gearkassen.

Naar det drejer sig om den virkelige Vogn, maa Kraften, som er udviklet fra Maskinen, overføres til Hjulene, og for at udnytte Maskinkraften paa bedste Maade er det ønskeligt, at Baghjulene roterer med en anden Fart end Maskinen. Her er det Udtrykket Udveksling i Gearkassen stammer fra. Det angiver simpelthen, hvor mange Gange Maskinen drejer rundt, mens Hjulene drejer een Gang.

Formaalet med denne Artikel er at forklare, hvorledes Synchromesh letter Problemet med Gearskiftning, og det er ikke Meningen at ville trætte Læseren med en moderne Gearkasses hele indviklede Beskaffenhed. Det er tilstrækkeligt at sige, at man har 2 Aksler, som bærer Gear — den ene kaldes Koblingsakslen og staar i Forbindelse med Maskinen, den anden kaldes Hovedakslen og forbinder Bagtøjet — og selve Gearskiftningen bringer forskellige Par til at gribe ind i hinanden. Analogt hermed har vi allerede forklaret de fundamentale Krav for en rolig Gearskiftning, d. v. s. Synchromisering af Farten af to Gear, før de bringes til at gribe ind i hinanden — herfra Navnet »Synchromesh«.

Men hvorfor roterer Gearerne i forskellig Fart? For at kunne forstaa dette vil vi betragte et typisk Eksempel; lad os f. Eks. tage Skiftning fra 3. til 2. Gear. For Nemheds Skyld betragtes Gearskiftning som bestaaende af 2 adskilte Bevægelser: For det første at tage Vognen ud af 3. Gear, hvil-

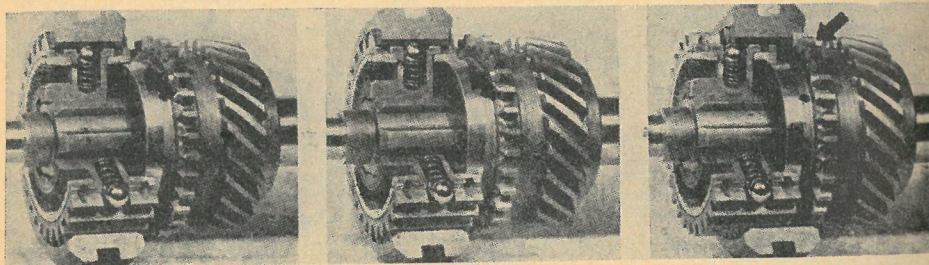


Fig. 2.

3 Stadier i Virkemaade af en Synchromeshanordning. Stadie I. Dette er før Gearskiftningen forsøges. Bemærk, at Friktionskonus ikke er i Forbindelse. Stadie II. Konus griber ind i hinanden, saaledes at begge Komponenters Fart er synchromiserede. Stadie III. Yderligere Bevægelse af Gearstangen resulterer i, at Tænderne griber ind i hinanden, og Skiftningen er fuldendt.



PAA MED VANTEN

— HVIS MAN DA HAR EN!

Vi gør hvad vi kan for at skaffe Motorfolkene hensigtsmæssig Beklædning, men Import er betinget af Export og Eksport af Arbejde — altsaa paa med Vanten, ellers har vi slet ingen Vante at tage paa i 1949.

GODT NYTAAR

TAK FOR DET GAMLE

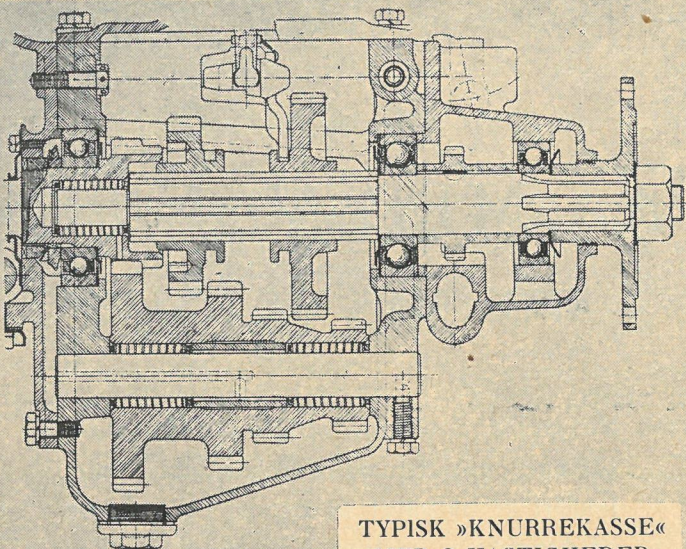
MOTOR-DRESS

BLAAGAARDSGADE 24

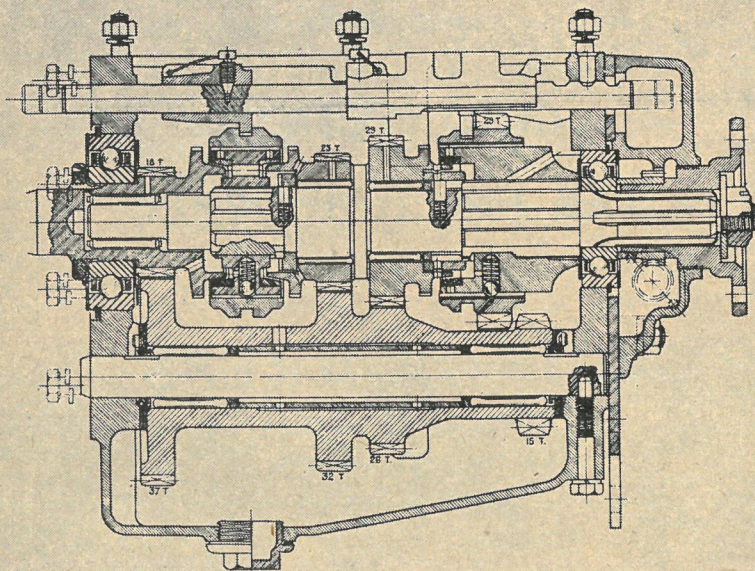
KØBENHAVN N.

NORA 2536





TYPISK »KNURREKASSE«
MED 3 HASTIGHEDER



MODERNE SYNCHROMESH GEARKASSE
MED 4 HASTIGHEDER

ket foretages ved at sætte den i Fri-gear og for det andet at sætte den i 2. Gear.

Det er ikke svært at sætte Vognen ud af 3. Gear, for der er allerede Forbindelse, og naar Kraften er taget fra ved Hjælp af Koblingen, kan Forbindelsen let afbrydes. Vanskeligheden ligger i at sætte Vognen i 2. Gear.

Varierende Fart.

Til det Øjeblik, da Koblingen sættes ud af Funktion, roterer 2. Gear med en Fart, der staar i et bestemt

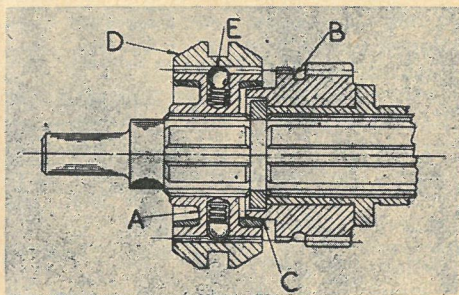


Fig. 3.

Detaille i Synchromeshenheden.

Bevægelse af Gearstangen overføres til Navsamlingen »A« gennem en Gaffel, som registreres i Rillen af den ydre Ring »D«. Initialbevægelsen af Gearstangen faar Navsamlingen »A« til at bevæge sig mod Gear »B«, indtil den er forenet med Frik-tionskonus »C«, hvorved begge Kompo-nenters Fart er synkroniseret. Yderligere Bevægelse af Gearstangen faar derefter den ydre Ring »D« til at glide over Nav »A« mod en Modstand fra Fjedertryk-kuglen »E« og gribe ind i »B«s Gear-tænder.

Forhold til Farten af Maskinkrumtap-akslen. Gearet fortsætter at spinde i Overensstemmelse med dets Inerti og tager gradvist Farten. Paa den anden Side er Farten paa Hovedakslen til 2. Gear i nøje Forhold til Farten paa Vognens Baghjul.

Man ser derfor, at Farten paa de 2 Gear, som vi ønsker skal gribe ind i hinanden, er meget variabel, og i Virkeligheden er det højst sandsynligt, at 2 paa hinanden følgende Gearskiftninger aldrig foretages med ens relativ Fart for de 2 Gear. Dette forøger Van-

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 12559

MOTORCYKLE- VÆRKSTED

SPECIALVÆRKSTED FOR

INDIAN - RUDGE

RESERVEDELE og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Taga 9926



KØB — SALG — BYTTE

Ønsker De en 1. Kls reel Behandling, da henvend Dem til os — Det betaler sig! Samtidig erindrer vi Dem om vore anerkendte Værksteder for **Ducolakering, Motor-, Karosseri-, Plade- samt Sadelmagerarbejde.**

H. S. HANSEN, Automobileer

Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

Ældste Specialforretning i **MOTORCYKLEDELE**



St. Regnegade 5 . C. 14361 . Kbh. K.

Auto- og Motorcycle- Tilbehør

Svend Olsen

Halmtorvet 13

Central 9063

København V.

Hvad med VENTILERNE?

Mon det ikke vil være gavnligt for Deres Motor og Deres Økonomi, hvis en Specialist gik Ventilerne efter.

Akkumulatoren trænger sikkert ogsaa til et Eftersyn.

G. STRIBOLT

Værksted og Ladestation

Nygaardsvej 4 - Ryvang 6519

skeligheden ved at udligne eller synkronisere de 2 Gears Fart.

Mange Motorførere, som var klar over Vanskeligheden ved at skifte Gear med en Gearkasse af Knagetyper, har forsøgt at lette Skiftning til lavere Gear ved Hjælp af en Rækkefølge af Gearskiftning, som kaldes »dobbelt-Udkobling«.

Dette bestaar først og fremmest i at udkoble og sætte Gearstangen i Frigear. Saa sættes Koblingen til, og Maskinens Fart sættes op, saaledes at me Fart som Hovedakselgearet. Koblingen bliver igen taget fra og det on-Koblingsakselgearet bringes til samskede Gear stillet ind, hvorefter Koblingen igen sættes til og Kraften overført til det valgte Gear.

Man maa forstaa, at denne Handling kræver dygtig Manipulation af Accelerationspedalen for at synkronisere de to Gears Fart, og der kræves en hel Del Øvelse, før man opnaar en rolig Gearskiftning.

Lettere Gearskiftning.

Skønt »dobbelt-Udkobling« gør det muligt at skifte til et lavere Gear, uden at der høres en Lyd, er der ikke desto mindre en Ulempe i Praksis. Det er den Tid, det tager at skifte Gear. Der kan være Lejligheder, hvor en hurtig Gearskiftning er af yderste Virgtighed. Hvis man f. Eks. kører op ad en Bakke, naar Toppen og skal skifte nedad, er dobbelt-Udkobling Spild af Tid, vi daarligt kan undvære.

Det var Nødvendigheden af en eller anden Form for Mekanisme i Gearkassen, som kunde eliminere Menne-skets Indvirkning forbundet med dobbelt-Udkobling og skaffe hurtigt og let Gearskiftning, der resulterede i Modellen af Synchromesh Gearkasse.

Synchromeshopfindelsen gør Brug af en lille Konuskobling. De 2 Gear, som skal forbindes, er forsynet med Konus, idet det ene Gear har en indre og det andet en ydre Konus.

Naar Gearet bevæges til Indgreb, danner de 2 Konus først Kontakt, og de 2 Friktionskonus' Bremseaktion resulterer i Farten af de 2 Gear, som bliver synkroniserede, hvorefter videre Bevægelse af Gearstangen fulden-der Gearenes Indgreb.

Sverige melder sig ud

af Nordisk Motorcykle Forbund

Fra vor svenske Medarbejder bringer vi følgende Brudstykke af et Brev:

Ja, ännu har vi inte fått definitivt besked om våra jordbanetävlingar under 1948, men ännu finns det hopp. Som Du kanske redan vet, så blev det på SVEMO's rådsmöte den 30. nov. bestämt att arrangera en allsvensk serie på 400-metersbanor under säsongen 1948. Det vore ju för trist om den måste inställas. Beträffande dette årsmöte, så snackades det åtskilligt hit och dit och en kort redogörelse av alltsammans skulle kunna fylla 25 sådana här blad. Bland de mer eller mindre underliga besluten fick skåningen Löfström igenom sin vilja att utträda ur Nordiska Motorcykel Förbundet och därmed avlysa NM-tävlingarna 1948. Ja se skåningar, dom är ett »folkslag» för sig, vet han Damkier. Jo, nu skall det anordnas landskamper mellan de nordiska länderna, både på 400- och 1000-metersbanor kanske t. o. m. i backe har man tänkt sig i stället för NM. Ja visst vore det mycket trevligt att kunna få igång en motsvarighet till Farrisloppet igen det är helt givet, men NM var i alle fall NM den saken är dock svenska pressen enig

om trots herr Löfströms mullvadsarbete. Men OK, kör igång med en landskamp mot Danmark på Nässjö Motorstadion i förslagsvis maj månad och ne returmatch på Gladsaxe i t. ex. augusti om två verkligt snygga vandringspris, ett från någon dansk firma för tävlingarna i Danmark och samma sak för Sverige. Vad sägs om saken — Du kan väl dra upp saken i SMJ.

— — —

Vi har spurgt D. M. U. s Repræsentant, Redaktør Elwin Hansen, om hans Mening om Sagen:

— Jeg har endnu ikke modtaget officiel Meddelelse om Sveriges Udtræden, udtaler Elwin Hansen, men er selvfølgelig bekendt med Sagen. Jeg har imidlertid ladet mig forlyde med, at Svenskerne ikke motiverer denne Udtræden i deres Redegørelse. Jeg indser heller ikke, at Sverige skulde have Grund til at træde ud af det nordiske Forbund, fordi de ikke vil køre nordiske Mesterskaber. Allerede paa Mødet i Saxtorp blev det fra Hr. Löfströms Side foreslaaet at afløse Mesterskaberne med Landskampe, men netop en saadan Form for Konkurren-



VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER

ce kræver Samarbejde mellem Landene. Jeg tror ikke, vi kan køre Landskamp mod Sverige, naar Svenskerne stiller sig uden for den Union, de nordiske Lande har dannet.

Paa vort Spørgsmaal, om de nordiske Mesterskaber bliver kørt uden Sverige, svarer Elwin Hansen:

— Jeg kan ikke udtale mig om det endnu, men der er Chance for, at Nordmændene vil afholde Konkurrencerne. Der er indkaldt til et Møde mellem de andre nordiske Lande i Begyndelsen af Februar, og her vil Spørgsmaalet blive taget op. Men jeg maa sige, jeg forstaar ikke Svenskerne. — —

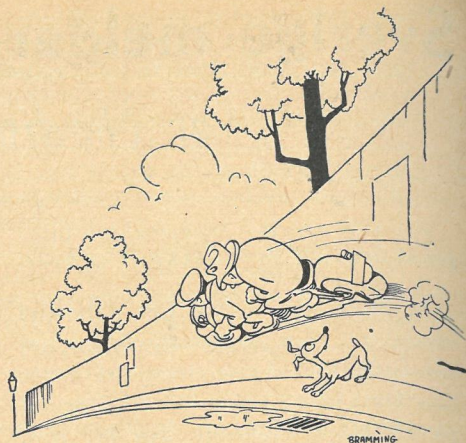
Vi slutter os til Elwin Hansens sidste Bemærkning. Hvad faar Svenskerne til at sætte sig udenfor et nordisk Forbund, der er skabt for at gavne Motorsporten i Norden?

Skandinaviens hurtigste Sportsvogn

2-Pers. Bugatti Cabriolet, Model 1935, 4900 ccm Motor, ny Kompressor, garanteret 200 km/Tm., 4½ km pr. Liter. Motoren lige efterset. **Pris 15000,—.**

HANS PAHL

Odensegade 18 - København Ø.
Øbro 1469 før Kl. 10



— *Jeg maa sige, din Maskine ligger godt i Svingene!*

TJEKOSLOVAKIET —

fortsat fra Side 26

Motorcyklen er i Tjekoslovakiet et meget populært Køretøj, man regner saaledes med 85.000 indregistrerede Maskiner foruden en Mængde af de smaa Letvægtsmaskiner, hvortil der ikke kræves Kørekort og Indregistreringspligt.

Det var saaledes morsomt her som i Norge at møde selv meget unge Mennesker fra 14 Aar og opefter pilende rundt paa Gader og Veje paa Letvægtene, enten som Turister eller som Bude. Hvorfor kan man i Danmark ikke finde en lignende Lempelse i Bestemmelserne for disse smaa Maskiner? Er Udviklingen løbet fra os?

ABONNEMENT

paa S. M. J. tegnes ved at indsende Kr. 9,00 paa Postgirokonto 68833 eller ved at skrive til Skandinavisk Motor Journal, Reventlowsgade 26, Kbh. V. Tlf. Eva 3827 modtager Bestilling samt giver alle Oplysn.



Teknologisk Institut har paavist, at CORDS Stempelringe kan nedsætte Olieforbruget med ca. 85 %. Samtidig forøges Kompressionen i Motoren, saa den starter lettere og trækker bedre, og Hovedreparationen kan udsættes. Det betyder noget i en Tid, hvor der skal spares paa Olie, Materialer og ogsaa helst paa Pengene. — Tal med Deres Mekaniker!

Hvorledes virker CORDS?

CORDS er en elastisk, skaalformet og lagdelt Stempelring, fremstillet af en speciel Legering. Paa en lige saa genial som simpel Maade slutter den fuldkommen tæt mod Cylinder og Stempel. — Den arbejder som Vindskærmsvisker og stryger den overfløede Olie af Cylindervæggen. Den medfører netop tilstrækkelig Olie til at smøre Cylinderen og Ringen selv. Det er en af Grundene til den ringe Slitage. Samtidig forhindres, at Olien „pumpes“ op over Stemplet og forbrændes.



Kort sagt: CORDS!

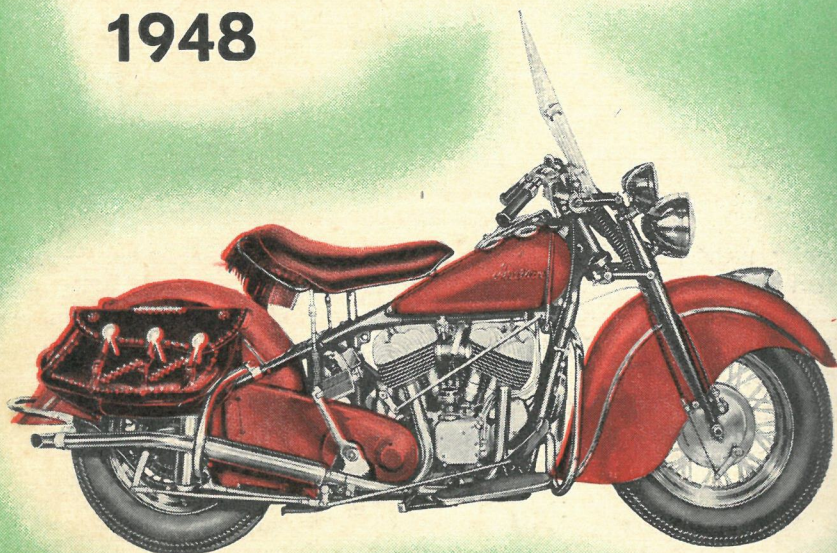
Forlang den hos deres Reparatør!

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

Indian



1948



Den nye Indian er bygget over Fabrikkenes gamle Princip: **Kraft, Fart og Sikkerhed**. Den tekniske Udvikling har i 1948-Modellen muliggjort at opfylde disse Krav i en Udstrækning, der grænser til det fuldkomne. Til Sport, Arbejde og Nyttekørsel er Indian stadig lige populær, fordi Konstruktion og Udførelse stadig sikrer Indian Titlen som Verdens fineste Motorcykle.

GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMAN & DREWSSEN A/S