

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 7 -

Den nye engelske stjerne G. Duke på Isle of Man.

JULI 1950

”DET KALDER VI
SERVICE...”

LUCAS



OMBYTNINGS-SERVICE

betyder omgående service uden kostbar ventetid ✧ Lucas B-90-ombytningservice arbejder således, at Deres gamle starter, dynamo etc. for en særlig lav pris udskiftes med en anden, der er genopbygget til samme standard og udførelse som tilsvarende nye og med samme garanti, nemlig 6 måneder.

For alle gængse vogn- og traktormærker, årgang 1939-50, der er forsynet med Lucas standardudstyr omfatter Lucas

B90 ombytningsplan:

- ✧ *Dynamoer*
- ✧ *Startere*
- ✧ *Strømfordelere*
- ✧ *Magneter*
- ✧ *Regulatorer*

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K.
TELEFONER: CENTRAL 4195-6819

Autoriserede depoter og servicestationer:

ÅRHUS, tlf. 9510
A/S Aarhus Ladestation,
Fredensgade 32

ODENSE, tlf. 472
Axel Åkerman,
Østergade 46

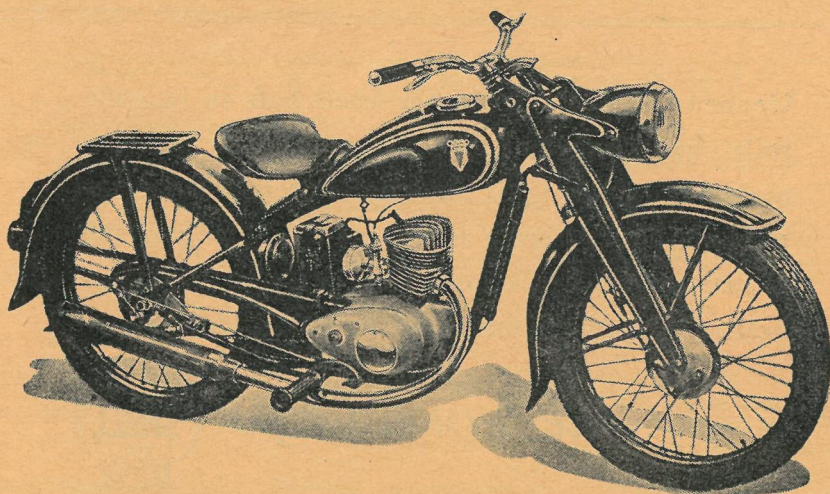
Åbenrå, tlf. 3663
Sønderjysk Elektro

DERES FORHANDLER GIVER DEM NÆRMERE OPLYSNINGER

DKW RT 125



En letvægter der fører de store traditioner videre. Kvalitet og hensigtsmæssig konstruktion har altid præget DKW maskinerne, der overalt i verden har vundet så mange begejstrede tilhængere. Efter store vanskeligheder med genopbygningen er DKW nu atter på markedet.



Lad os nævne nogle få kendsgerninger om denne maskine, og De vil kunne overbevise Dem om, at den er uden konkurrence. — Totaktsmotor 123 ccm, 4,75 hk ved 5000 omdr./min. Styrestammen aflåst med yalenøgle. Fodgear med 3 hastigheder. Vandtæt værktøjskasse i benzintanken. Svingsaddel. Kraftigt lysanlæg med indbygget speedometer i lygten. Let aftagelige hjul. Forhjulssaffedring med selvdæmpende gummifjedre. Akkumulatoren ophængt i gummi. Letmetaltopstykke og Bing karburator. Tophastighed 75—80 km/t. Benzinsforbrug 47,2 km pr. liter med to personer.

Import og montagefabrik:

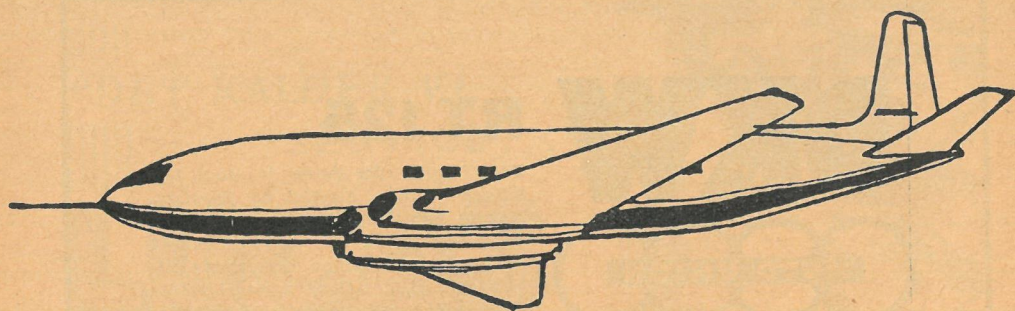
BOHNSTEDT PETERSEN A/S

Sundkrogsgade 3, København Ø
Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:

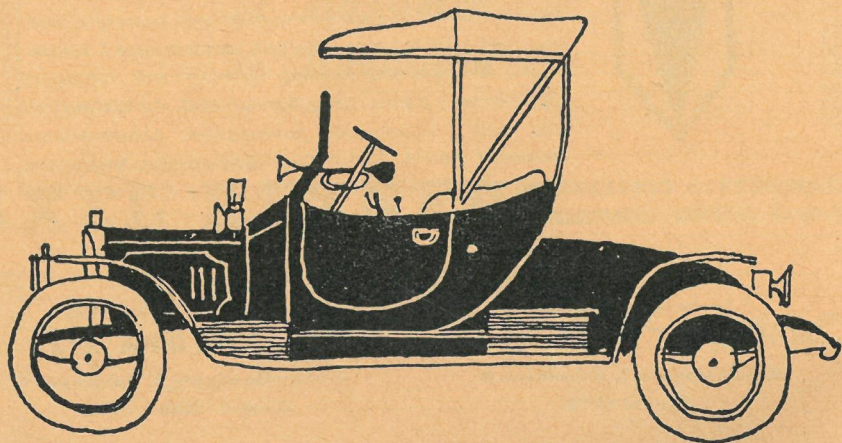
AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2, København K
Central 12018 - 12846



Gennem de sidste 50 år har Shell haft en ledende rolle i udviklingen og forbedringen af forbrændingsmotorer til lands og til vands og i luften. Shell-forskning har også sin store andel i fuldkommengørelsen af den moderne reaktionsmotor. Fra "vognen uden hest" af i går til "Cometen" af i dag gælder det

de kan stole på



SKANDINAVISK MOTOR Journal

4. ÅRG.

15. JULI 1950

NR. 7

Redaktion og ekspedition:
Ll. Kongensg. 43, Kbh. K.
Tlf. Pålæ 8293
Postgiro 68833

★

Ansv. redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

★

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

100.000 kilometer	349
Hvordan sidder De	355
Erindringer fra min racerdagbog	358
Vi prøvekører Skoda .	362
Svingteknik	366
Nye motorcykler	375
Foreromning, der ikke ses	380
Modelracerne	384
LUCAS	386
Det første Monte- Carloløb for mo- torcykler	390
Det går fremad med Disa	393
Svenskerne kan sagtens	394
Samlerfabrikerne er i gang	396
Lucas ombytnings- central	398
Fra månedens motorløb	399

Det 3die hjul i varedirektoratet

Hvad sker der i varedirektoratet? Hvem træffer afgørelser? Og hvem undlader at træffe afgørelse om noget som helst? Det er de daglige spørgsmål, det motorkørende publikum stiller. Hvorfor bliver der givet afslag på ansøgninger om indkøb af motorcykler med den motivering, at der ingen maskiner er i landet, samtidig med at forhandlerne sukker over et stort lager af motorcykler, som de ikke må sælge? Der er mange spørgsmål i forbindelse med det sagnomspundne direktorat, og vore læsere beder os gang på gang om at undersøge både dette og hint. Vi har forsøgt at tage telefonen og lade disse spørgsmål gå videre, men typisk for denne institution er, at ingen tør tage ansvaret for et konkret svar på et direkte spørgsmål! Vi bliver henvist til at stille vore spørgsmål skriftligt, hvorefter en særlig afdeling (antagelig oprettet til det samme) vil søge at tage stilling til problemerne, og ligeledes besvare os skriftligt.

Vi har skrevet, men man har aldrig gjort sig den ulejlighed at svare os.

Der er imidlertid et problem, der er uhyre interessant. Man kan som bekendt ikke gå ind til en forhandler og købe en motorcykle, ligegyldigt hvor meget man har brug for et sådant transportmiddel, medmindre man har varedirektoratets velsignelse i form af en indkøbstilladelse. Der er derimod intet i vejen for, at man kan gå ind og købe en motorcykle med varesidevogn, blot man kan dokumentere at have brug for den — og hvem kan ikke det? Man kører derefter rundt med en varesidevogn, hvori der ligger en pakke tvist, et vandrør plus en rørtang eller en pose tapetklister og en pensel, alt efter hvad ens erhverv er velsignet med af værktøj. Bevares, vi vil ikke sige, at folk i al almindelighed går ind og køber en varesidevogn for derefter at bruge køretøjet til slet og ret fornøjelse. Nej, det er netop folk,

der har brug for en motorcykle, men for manges vedkommende er en solomaskine tilstrækkelig. Nu må de slæbe rundt på varedirektoratets tredie hjul, indtil de en gang kan få lov til at betale omsætningsafgift af køretøjet, hvorefter de kan spænde sidevognen fra. Der bliver mange billige sidevogne til salg med tiden. Hvor var det forfriskende, den gang varedirektoratet frigav autogummi til last- og varevogne, men glemte at de fleste personvogne kører paa samme dimensioner gummi som varevognen. På den måde kunne der komme skred i tingene, og hele gummiordningen kunne ophæves. Således lyder betretningen fra »sædvanligvis velunderrettede kredse«. Tænk hvis man turde vove springet og frigive både biler og motorcykler, eventuelt med den klausul, at et vist antal køretøjer skulle tilbageholdes til livsvigtige formål.

„En mands show“

Under den franske udstilling havde København som bekendt besøg af en fransk færdselsbetjent, der med liv og temperament dirigerede færdselen på Rådhuspladsen. Han havde et enestående kendskab til trafikens rytme og pulsslæg, hans øjne var her og der og alle vegne, og han forstod både at lokke den ældre dame over kørebanelen, når der var en rimelig chance for, at hun kunne slippe fra det med livet i behold, og at få den lidt nervøse ældre bilist til at rubbe sig, så han ikke spærrede hele trafikken. Al ros og ære til de franske betjente,

men også ros til det danske færdselspoliti, fordi hele korpset tog ved lære af det »En mands show«. Man kan nu se de københavnske betjente dirigere færdselen med samme fart og flair som deres parisiske kollega, og det ser ud til ligefrem at more dem at sætte fut i fejemøjet. Hver morgen er vi ved at køre tæerne af den betjent, der dirigerer færdselen ved Vibenshus runddel. På dette smalle sted kan det ikke undgås, at der samler sig en lang række biler, som med mellemrum må stoppes for tværgående færdsel. Vi benytter lejligheden til på motorcyklen at overhale hele rækken, og når betjenten skifter færdselsretningen, vinker han, fordi det skal gå meget hurtigere, hvilket resulterer i, at han ofte må springe for livet, men han gør det med et stort smil — det må man lade ham. Til sammenligning skal det nævnes, at vi forsøgte den samme — egentlig yderst naturlige manøvre — i Oslo, men her opnåede vi kun, at en norsk betjent skubbede til os, og med indædt stemme opfordrede os til at blive i »kjøen«.

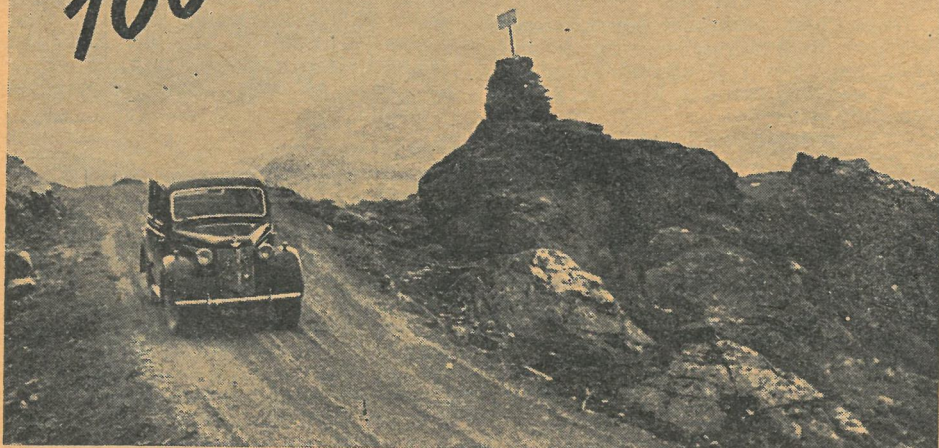
Det ville nu være prisværdigt, om Odense og Aarhus ville invitere en fransk færdselsbetjent, for noget så søvnt som trafikken i disse to byer skal man lede længe efter.

Overhaling

Medens vi er ved politiet, så savner man nogle raske motorcyklepatruljer på Københavns udfaldsveje om søndagen. Det er forfærdende at se, hvordan trafikken former sig, når alle søndagsbilerne bliver sluppet løs. Særlig overhalingerne er

hårrejsende. Op ad bakkere og i komplet uoverskuelige sving styrer de søndagskåde ratekvilibristere af sted. Så længe heldet følger de tossede, skulle det jo gå, men når vejen er fuld af tosser, kan fru Fortuna vel ikke få tid til at beskytte dem alle, og så går det galt. Selvfølgelig kunne man starte en større færdselspropaganda og på en pæn måde forklare folk, at de måske kan spare 2/10 sekund ved en hasarderet overhaling, men chancen for et månedlangt hospitalsophold, invaliditet eller direkte ekspedition til de evige jagtmarker, er også en sandsynlighed. Vi tror blot ikke på færdselspropaganda mere. Vi har aldrig konstateret nogen bedring af den grund. Vi vil derimod foreslå, at man inddrager de penge, der er bevilliget til propagandaen (med undtagelse af, hvad man ofrer på børnene, der tilsyneladende er de eneste, der kan opfatte, hvad sagen drejer sig om) og i stedet ansætte nogle flere betjente på motorcykler. Var det ikke en idé at lade disse patruljer medføre en pæn samling postkort med fotografier af ulykker forårsaget af overhalinger? Vi har set de nydeligste billeder med afskårne hoveder, ratsøjler i underlivet, blottede knogler o. s. v. — alt sammen ting, som med 100 % sikkerhed kan få enhver til at køre ordentligt resten af dagen, og for de mere eftertænkssomes vedkommende resten af livet. — Når en patrulje træffer på en af disse uheldige hasardryttere, kunne man stille og roligt stoppe manden og give ham et postkort eller to med en lille forklarende bemærkning. Det er den eneste form for propaganda, vi tror på.

100 000 KILOMETER



Historien om en lille vogns trølsomme liv og levned

Dette er historien om en *Austin*. En meget lille *Austin* — overhovedet den allermindste, der kom i produktion efter krigen, *Austin 8*. Den adskiller sig kun fra 10.000 andre derved, at den ved fødslen fik nummeret 50021 prentet i sig. Den blev indregistreret den 21. januar 1946 efter at være solgt på speciel indkøbstilladelse.

Ideen til denne lille historie opstod ved gennemlæsningen af *Skandinavisk Motor Journals* udstillingsnummer, hvor der for hver af de udstillede biler var opstillet en specifikation, som sluttede med en opgørelse over de faste årlige udgifter plus udgifterne pr. kørt km og allersidst med en K-værdi, kvalitetsstallet for vognens køreegenskaber.

Og da den lille *Austin 8* ved den tid netop havde rundet de første 100.000 km (iøvrigt uden hovedreparation og uden at få slebet ventiler) kunne det være interessant at se lidt nærmere på, hvordan de teoretiske tal — efter sådanne 100.000 km på godt 4 år — passede sammen med de tal, som de praktiske, drøje erfaringer var nået til. Om der kunne noteres udsving enten til den ene eller den anden side, om det prak-

tiske liv viste sig dyrere eller billigere end de teoretiske opstillinger.

To ting har det i denne forbindelse interesse at nævne: Den bil, der her redegøres for, har praktisk taget under hele sin opvækst frekventeret det samme værksted — leverandørens — så vedligeholdelses-omkostningerne har været nemme at beregne med tillæg af forskellige, let tilgængelige poster, som vil blive føjet til værkstedets reparationsopgørelse. Den anden ting er, at den her omtalte bil udmærket kan gælde som normgivende med hensyn til både kørsel og vedligeholdelse. Den har vel kørt dobbelt så meget som en »almindelig privat-vogn« (ca. 2000 km pr. måned eller ca. 24.000 pr. år), men formentlig kun halvt så meget, som en handelsrejsende bruger sin bil og måske en femtedel så meget, som en droske- eller lastbil kører. Den er med andre ord en typisk lille gennemsnitsvogn. Det er muligt at fastsætte både dens bevægelige og dens faste udgiftskonti. Og altså følge de teoretiske tal op med de faktiske. Det er den opgave, vi her har stillet os, og som — synes vi — må interessere enhver bilejer.

Samtidig er det muligt for os at gennemføre en vej-prøve med en vogn, der har passeret sine 100.000 km og på baggrund af dette se, på hvilke punkter og hvor meget den har sat til af sin oprindelige »pep«.

Forhåndsbemærkninger

Nogle rent praktiske bemærkninger bør her først gøres omkring de indtryk, bilen her i al almindelighed har gjort på den, der har kørt de 100.000 km med den.

Disse bemærkninger må ses på baggrund af den kendsgerning, at ejeren før krigen var en begejstret V-8-kører og satte stor pris på alle de fordele, som en stærk og smidig amerikansk vogn byder sin ejer, herunder navnlig en utæmmelig tophastighed over store strækninger og smidighed i trafikken. Ved krigens begyndelse overlod han hæren sin sidste V-8, en 2-personers cabriolet, som også havde tjent ham upåklagelige 100.000 km uden hovedreparation.

Praktiske erfaringer ved årelang kørsel

Men tilbage til den lille efterkrigs-englænder. Den overraskede straks ved sine accelerative egenskaber i trafikken, navnlig viste 2.-gearet sig fortræffeligt til at »gå frem« med, og i det hele taget kan det siges, at kørt rigtigt lader sådan en lille engelsk bil i tæt storbytrafik ikke de store amerikanere meget efter. Til gengæld savner de tophastigheden. Mens amerikaneren på de lange strækninger i udlandet gerne lå på 90—120 km/t, må denne lille engelske holdes på omkring de 80—85 km/t, hvis man i begge tilfælde ønsker at »have lidt i behold« i speederen. Men da føles farten også ubesværet, selv med fuldt læs. Den langt mindre motor betinger naturligvis også et langt ringere benzinforbrug. I dag kører man med den lille engelske vogn lidt billigere, end man før krigen gjorde med den »store« amerikanske, regnet i kroner og øre, idet benzinen er fordoblet. Sagt på en anden måde: den lille englænder koster i kørselsudgifter kun det halve af det, den store amerikaner koster.

I dårligste tilfælde, i den hårdeste vinter udelukkende med bykørsel med mange stop og start under kold motor har den aldrig kørt under 12 km pr. liter benzin. Med fuld belastning på lange strækninger indenlands med en no-

genlunde konstant fart på 70—75 km/t. yder den 15—16 km pr. liter. Da vognen var mere ny, end den er i dag, den havde vel gået 7—8000 km, præsterede den i Sverige at tilbagelægge 519 km på maksimalt 27 liter benzin (en tankfuld). Det var på Nynäs A-benzin, der holder oktantallet 80, en kvalitet, der formentlig er den gunstigste til denne vogn, hvis kompression er 1:6,7. Det svarer til over 19 km pr. liter støt landevejsfart med omkring 70 km/t. Ca. 10 % af dens kørsel er foregået i udlandet.

Aldrig oliepåfyldning mellem olieudskiftning

Om olieforbruget kan så meget siges, at der ingensinde har været fyldt olie på mellem udskiftningerne. Der er skiftet olie for hver ca. 2000—2500 km, den forbrugte olie har næppe kunnet måles. Een-to gange ved kørsel i udlandet, hvor den konstante fart til gengæld har været forholdsvis høj, er der kommet en halv liter olie på motoren, men så er der kørt omkring 3000 km, før udskiftningen fandt sted. Sumpen tager 2,8 liter.

Normalt har vognen været kørt med en fart på 75—85 på hovedveje (alle de nævnte kilometerangivelser stammer fra speedometer aflæsning, der kan differere fra virkeligheden med nogle ganske få procent). Den har på plan vej, da den var ny, været oppe på 104—105 km/t. Efter 100.000 km's kørsel kunne den endnu nå de 93—94 km/t. Den har i byerne været kørt efter sin hensigt — med fornuftig og behersket anvendelse af gear'ene, men absolut med anvendelse af dem. Hvor trafikken har tilladt det, har farten almindeligvis ligget på 50—55 km/t, hvilket er det almindelige for personbiler. I sandhedens interesse må det dog siges, at da den lille vogn ikke mere er så ung som for 3—4 år siden, er landevejs-normalhastigheden de sidste måneder gradvis gået ned første til 75—80 km for senest at ligge lige omkring de 75 km/t.

I bjergene

Vognen er blevet kørt op ad de højeste bjergveje i Norge, som den »bestiger« som »en mis«, ubesværet, omend i 2. gear i perioder på 20 minutter ad gangen. Den har også summet gennem Ardennerne på kryds og tværs, i Sydøst-Belgien, Luxembourg og Nordøst-Frankrig — det var dog det rene in-

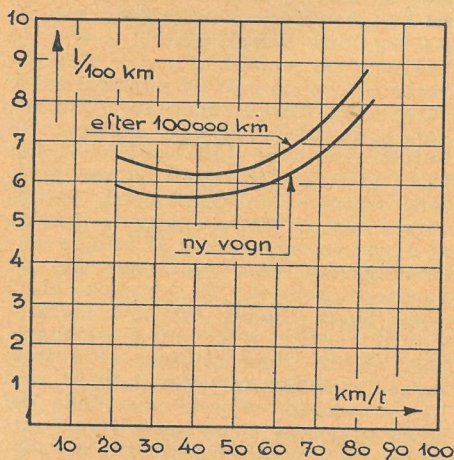
genting ved siden af de norske fjeldveje, inclusive »trollsti-veien«.

Vognen har i hvert fald ikke haft det bedre end bilers gennemsnit. Først for et par måneder siden fik den en rigtig garage; før den tid måtte den tilbringe sine »hivlestunder« i et gammelt huller træskur, utæt som et sold med vand og sne sivende ned igennem i stridende strømme, så ledningsnettets ustandselig blev gennemblødt; ofte måtte der tilkaldes mekanikerassistance for at få vognen i gang. Det meste af tiden var den parkeret — sommer som vinter — på gaden fra kl. 14 om eftermiddagen til midnat for derefter at blive startet, ofte i op til 20 graders kulde, og for at vende hjem i den meget nødtørftige garage. Hyppige starter med kold motor har præget dens tilværelse.

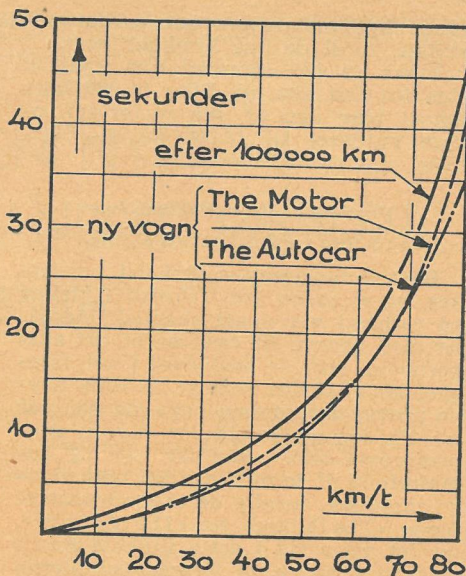
Da bilen havde gået ca. 75.000 km, blev topstykket taget af og kullet renset ud. Ventilene var dengang fine og hele og tætte, hvorfor de ikke blev rørt. Denne lille billige »operation« gav bilen nyt liv, som den endnu ikke havde sat mærkbart til efter 25.000 km's yderligere kørsel.

Reparationsomkostningerne

Kigger man denne vogns reparationsomkostnings-opgørelse igennem, er det bemærkelsesværdigt, at en overvejende del af udgifterne hidrører fra det elektriske system, men dette skyldes måske netop de omtalte elendige garageforhold, som særlig angreb det elektriske anlæg.



Benzinförbruget målt for den nye vogn af det engelske blad The Motor og benzinförbruget efter 100.000 km's körsel af SMJ. Som det ses er kurverne nästen parallele, blot er benzinförbruget steget.



SMJ's kurve for accelerationsevnen efter 100.000 km's körsel i sammenligning med de målinger, der blev foretaget af de engelske blade, da vognen var ny.

Opgørelsen fra det faste værksted omfatter for de ca. 4 år for 901,64 kr. reservedele og for 654,78 kr. arbejdsløn, ialt kr. 1.556,42. Hertil må lægges yderligere 260 kr. til gummi-udgifter, dog med den bemærkning, at der så er gummi på vognen, til i hvert fald de 120.000 km er nået. Videre må tillægges for tre ekstra reparationer på speedometerkablet, ialt ca. 85 kr. og 30 kr. for ikke-opførte tændrør, så reparationskontoen stiger med ialt 375 kr., hvorefter der ialt er ofret 1931,42 kr.

Vognen er blevet vasket gennemsnitlig 4 gange om året, er blevet gennemsmurt 10 gange om året og har fået skiftet olie lige så hyppigt, så den udgiftspost er let at fixere.

Af større udskiftninger har følgende fundet sted (i parantes med angivelse efter hvor mange kilometers körsel):

Ny akkumulator (ca. 50.000 km) og 4 tændrør.

Ny køler (ca. 60.000 km), nye dæk.

Ny bremsebelægning (ca. 75.000 km).

Nye forfjedre (ca. 85.000 km), ny akkumulator, nye tændrør.

Det elektriske anlæg har — som nævnt — været det mest skrøbelige. Næsten alle punkter på reparations-opgørelsen vedrører dette. Således kan nævnes, at kablerne til afviservingerne hver især to à tre gange med nogen-

lunde lige mellemrum har måttet udskiftes, fordi de var brækket over.

Ellers er der såmænd kun godt at sige om den lille bil. Efter 90.000 km's kørsel blev den af den motorsagkyndige vurderet til 12.000 kr. — 50 % over dens anskaffelsespris!

Prøverne efter 100.000 km (S.M.J.s tekniske afdeling)

Rent indledningsvis skal det bemærkes, at vi inden for Teknisk Afdeling på forhånd var noget skeptisk indstillet med hensyn til værdien af det eksperiment, som er beskrevet i det foregående, forsåvidt som vi jo ikke havde prøvet den samme vogn, da den var ny. På den anden side er vognen gennemprøvet under engelske vej- og klimaforhold af to af hinanden uafhængige instanser, nemlig de to store motorblade »The Motor« og »The Autocar«, og det viser sig i dette tilfælde som i så mange andre, at forsøgsresultaterne fra de to blade — i hvert fald for accelerationmålingernes vedkommende — dækker hinanden temmelig godt. For benzinforbrugets vedkommende må vi alene holde os til »The Motor«, idet »The Autocar« ikke giver sig af med at kontrollere benzinforbruget.

Vi har altså forsøgt at gentage de forsøg og målinger, som i sin tid er blevet foretaget af de to blades tekniske stab, og her må vi igen tage et forbehold, idet det jo ikke drejer sig om den samme vogn, men om forsøg med to ens modeller, som — i hvert fald teoretisk set — kan have afvejet en hel del indbyrdes i det øjeblik, de forlod fabrikkens samlebånd. De opnåede resultater kan altså kun være vejledende, forsåvidt man på forhånd vil gå ud fra, at der kun har været ringe forskel på de afprøvede køretøjer; de opnåede forsøgsresultater gør det i hvert fald ikke umuligt, at denne forudsætning kan have været opfyldt.

Hvad kurverne fortæller

Betragter man hosstående kurver over benzinforbruget for henholdsvis den nye vogn (der formentlig har været fuldt tilkørt over 2000 km eller mere) og en tilsvarende vogn, der har tilbagelagt 100.000 km, ser man, at forbruget nu som før varierer efter en kurve, der er opad krum, og at forbruget har en mindsteværdi omkring en hastighed på ca. 40 km/tm.; alt i alt viser det sig, at forbruget er steget med fra 8 til 12 pct. — i gennemsnit

altså ca. 10 pct. Det vil være rimeligt at antage, at det forhøjede brændselsforbrug for en væsentlig del skyldes den lavere kompression i cylindrene og de deraf følgende stadig voksende utæthedstab forbi stemplerne. Denne virkning, der også giver sig til kende ved en forringet trækraft for samme åbning af gasspjældet, afspejler sig ligeledes i kurverne for vognens (vognenes) accelerationsevne. Som man ser, falder de to forskellige, engelske forsøgsrækker kun nogenlunde sammen op til hastigheder på omkring 70 km/tm., medens accelerationstiderne op til 80 km/tm. er underkastet en indbyrdes variation på ca. 15 pct. i de to tilfælde. Sammenfattende kan man dog sige, at der er meget, som tyder på, at vognens accelerationstider er blevet forøget 18 til 30 pct. (mest ved de små hastigheder).

1½ øre pr. km

Det er naturligvis hensigten at fortsætte forsøget, når den samme vogn engang har kørt 150.000 km uden motorreparation (hvis dette er muligt), men allerede nu kan man sige, at vognen har præsteret betydelig mere, end man normalt kunne vente af et køretøj i den her omhandlede pris- og slagvolumenklasse, et forhold, som også træder tydeligt frem, når man betragter det øjensynlig meget udførlige og nøjagtigt førte regnskab.

Det fremgår af regnskabet, at de poster, vi normalt henregner under gruppen reparationer (se SMJ, februar 1950, side 66 f. o.) i det foreliggende tilfælde kun har udgjort 1671,42 kr. ved de 100.000 km's kørsel, hvilket svarer til 1,67 øre/km, medens vi i vore kalkulationer, der er baseret på sammenligning af en lang række regnskaber, for det her omhandlede køretøj kommer til forhåndsværdi på 4,78 øre/km. Vi har ingen grund til at antage, at vor generelle værdi er for højt ansat, forklaringen synes i det foreliggende tilfælde at ligge i et sammentræf af heldige omstændigheder, som unddrager sig en nærmere kontrol. En omstændighed, som i hvert tilfælde kan have medvirket til vognens usædvanlige sejlivethed, består i det faktum, at vognen ifølge levnedsbekræftelsen i hvert fald har tilbagelagt en ikke ubetydelig del af sit kilometertal på lange ture i udlandet, ved hvilke hastigheden må formodes at have været konstant over meget lange distancer.

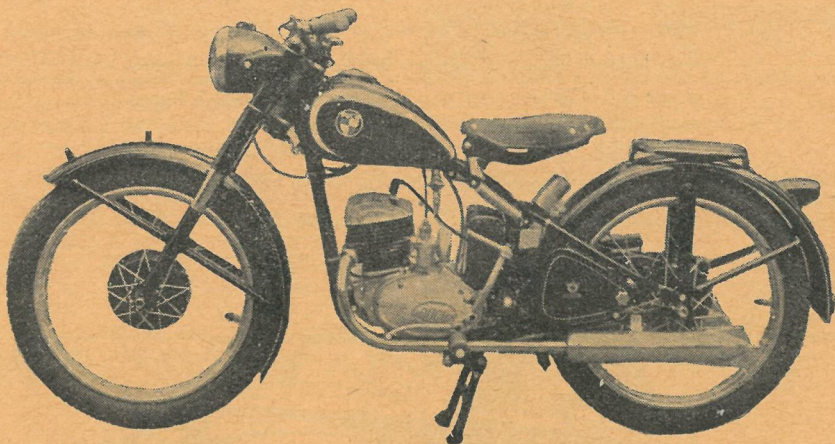
Nu venter vi spændt på resultatet af de næste 50.000 km's kørsel.



DEN NYE STANDARDMODEL

125 ccm

Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og adskillige sejre i krævende løb har skabt respekt om denne maskine. Den dobbeltstemplede motor har gjort PUCH til den førende totakter.



Den nye Puch standard model er en enestående kraftig maskine, og dens smukke udseende er yderligere blevet understreget af den nykonstruerede teleskopforgaffel. Motoren er den berømte dobbeltstemplede patenterede totakts motor med letmetal-topstykke. Denne motor forener firetakts motorens fordele med totakts motorens enkle konstruktion.

Af andre fordele kan nævnes den behagelige svingsadel, fuldt elektrisk udstyr, svinghjulsdynamo, motor og gearkasse sammenbygget i een enhed, kraftige hjul og bremses og fodgear med 3 hastigheder. Den nye 125 ccm Puch er ikke alene godkendt til bagsæde, den har også kræfter nok til at have overlegne køreegenskaber med 2 personer.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

O. E. ANDERSEN — KØBENHAVN V
VÆSTERBROGADE 2 C

TELF. PALÆ 4741

DE FÅR MERE FOR PENGENE

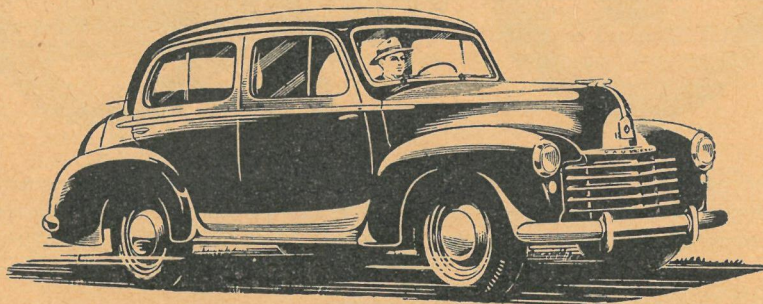


I EN GENERAL MOTORS VOGN

Danmarks mest solgte Vogn

Indregistreringerne taler for sig selv, og kan det egentlig undre, at VAUXHALL staar som No. 17 — — Af de 6-cylindrede Vogne er det den billigste, — og den 4-cylindrede VAUXHALL er endda næsten Kr. 3000 billigere.

Og saa er det en rigtig Vogn med god Plads, en stærk Motor og fin Acceleration! Hvis De har en Indkøbstiladelse, kan De faa Deres VAUXHALL leveret nu!




Vauxhall

Autoriserede Forhandlere overalt

HVORDAN SIDDER DE?

Redaktøren stiller et nærgående spørgsmål

Jeg sidder en dejlig sommeraften på en bænk ved vejen og ryger min pipe, mens jeg ikke tænker på noget særligt, men blot betragter de vejfarende, som repræsenterer et lille udsnit af vort samfund. Glad og frisk ungdom på sommerferie tramper i pedalerne fra by til by. Her kommer en skærsliber med sin trillebør og en flaske »pullimut« i baglommen. En stor amerikansk vogn på grænsenumre kommer farende med syngende dæk over vejens tjære. Jeg tænker et øjeblik på, hvordan sådan en vogn ville køre, hvis den kunne holde sine hjul på vejbanen i stedet for at lade dem hoppe som tennisbolde. I lad, sommerlig ligegyldighed lader jeg imidlertid emnet falde, fordi det afføder alt for mange hypoteser, hvis inderste væsen jeg ikke gider søge ind til, ganske simpelt fordi det er lettere at la' være, og jeg foretrækker i stedet at udveksle hilsener af forskellig art med vandrerne, der går og kører forbi i broget flok.

Men så kommer der en motorcyklist.

Han kører ikke særlig hurtigt, skønt vejen er lige og forholdsvis jævn. Et øjeblik efter er han forbi uden at have foretaget sig noget som helst bemærkelsesværdigt. Jeg ser efter ham og siger til mig selv: den mand kunne køre en motorcykle.

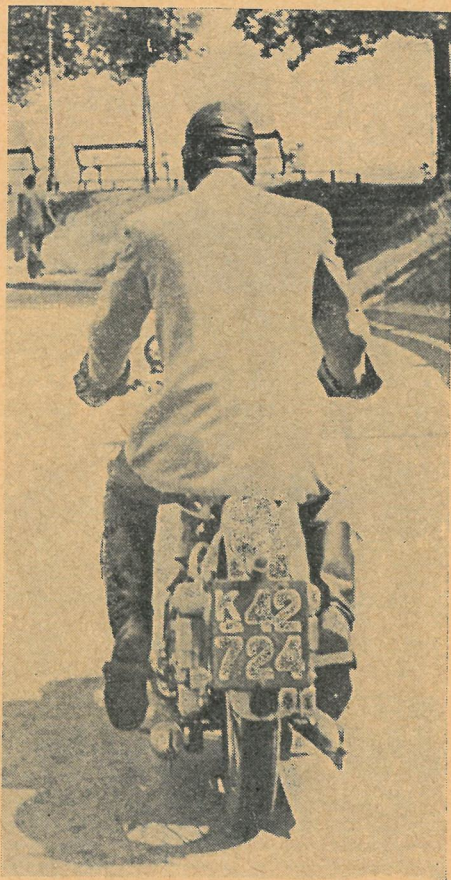
Og så er den sommeraften ødelagt, for så vidt som dens egentlige formål, fred og hvile, forjages af et spørgsmål, motormanden i mig stiller: Hvorfra ved du, at den mand kunne køre en motorcykle?

Selvfølgelig kunne jeg nu mane motordjævelen i jorden ved kort og godt at sige, at han skal vær'sgo' passe sig selv, for jeg holder fri, og at det kan være nok, når bare jeg selv ved besked. Men jeg ved af erfaring, at der vil komme en indre diskussion igang, så jeg tager emnet op til drøftelse.

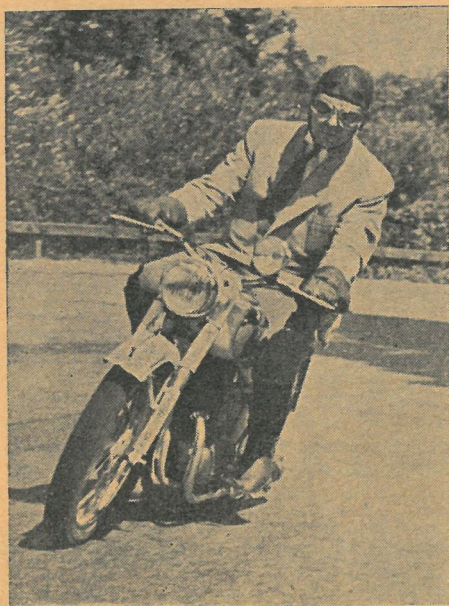
Ja, hvad *var* det i grunden, der fortalte mig, at den mand kunne køre? Det var ikke farten, for den var som nævnt meget moderat, og eftersom han kun kørte lige ud af landevejen, kunne det heller ikke være svingtekniken, der virkede så overbevisende. Var det da en veltrimmet motor, der gav dette indtryk af fuldkommenhed? Jeg søger at gen-

kalde maskinens forskellige lyde i min erindring og noterer, at den ikke var fri for mekanisk støj hidrørende fra slitage. Men nu er jeg klar over fænomenet! Det var den måde, hvorpå manden sad på sin maskine, der gjorde det. Og her er vi ved et interessant emne, som nærmere bør studeres.

Jeg giver mig til at kigge efter, hvordan de forskellige motorcyklister og bilister manøvrerer deres køretøjer, og finder ud af, at der er en vis sammen-



En meget almindelig, men uskøn og uhenigtsmæssig stilling. Fødderne hænger på fodhvilerne og armene stritter ud fra kroppen.



Rigtig stilling giver rigtigt sving. Armene er holdt ind mod kroppen og denne er i lige forlængelse af maskinens lodrette akse.



Forkert stilling og dårligt sving. Armene er holdt ud fra kroppen, og maskinen vrikkes, medens kroppen næsten er lodret i forhold til vejbanen. Praktiseres dette ved store hastigheder eller i skarpe sving, bliver udskridning eller styrt let følgen.

hæng mellem kørefærdighed og kørestilling. Jeg lægger i den kommende tid mærke til, hvordan jeg selv sidder på en motorcykle og bag et rat. Jeg forsøger bevidst at bryde mine egne vaner, sætter mig i stillinger, jeg ikke mener er rigtige, og konstaterer, at det går ud over kørefærdigheden. Sagen tager form, og jeg sammenligner mine resultater med spredte bemærkninger i den udenlandske motorliteratur — bemærkninger, der fremsættes som kendsgerninger.

Den rigtige kørestilling på en motorcykle er forholdsvis let at beskrive. Først og fremmest skal fødderne anbringes på fodhvilerne i vandret stilling, man bør ikke, som mange ynder, hænge dem op i støvlehælen. Sidstnævnte stilling bevirker, at støvlesnuden kun er nogle få centimeter fra vejbanen, og hvad der vil ske, hvis den rammer en fast forhøjning i vejbanen, er ikke vanskeligt at forudsige. Kan man ikke på en bekvem måde anbringe fødderne i en vandret stilling på fodhvilerne, er disse forkert indstillet.

Meget vigtig er armenes stilling. Albuerne skal holdes ind til kroppen, og de skal forblive der også i sving. Svingtekniken er direkte afhængig af armenes stilling. Når albuerne holdes ind til kroppen, vil man automatisk lægge sig med maskinen i den vinkel, som svinget og hastigheden foreskriver. Stritter man derimod med albuerne ud til siden, vil man være tilbøjelig til at »vrikke« maskinen, d.v.s. at kroppen forbliver i et lodret plan, medens maskinen hældes i en eller anden vinkel på vejbanen, hvorved den let kan bringes til en ukontrolabel udskridning. Se blot på motorsporten. Dirt-track-køreren, der netop vil bringe sin maskine i broadside, holder albuerne ud fra siden — ja, han har endda et ekstra bredt styr. At han kontrollerer udskridningen med gassen og benene er en sag for sig. T.T.-rytteren holder derimod albuerne ind til kroppen, og hans styr er meget smalt. Det er selvfølgelig ham, vi skal lære af, når talen er om almindelig landevejskørsel. Det er også indlysende, at luftmodstanden formindskes betydeligt som følge af det mindre frontareal.

Selve kroppens stilling er dikteret af sadlens placering i forhold til styr og fodhviler, og her gælder den regel, at disse tre enheder skal indstilles således, at de giver den behageligste og mest naturlige stilling. Alt for mange mennesker sætter sig op på en ny motorcykle og kører i årevis med den indstilling, som fabriken tilfældigvis har

valgt. Man skal imidlertid ikke rette sig efter maskinen, men slet og ret indstille denne efter sin egen krop.

Det menes konstateret, at man ikke får gigt af at køre på motorcykle. Når motorcyklister derfor klager over »gigt«, er det højst sandsynligt, at lidelserne stammer fra forkert kørestilling.

Endelig er der en lille morsom ting. Når man kører solo-motorcykle, skal hovedet holdes lige op og ned, når man går gennem et sving (d.v.s. i lige forlængelse af ryggen), medens man skal lægge det lidt på skrå til samme side, som vejen drejer, når man kører sidevogn eller bil. Ved denne lille hældning af »synsvinklen« undervurderer man ikke så let et sving, medens solo-motorcyklisten let kan begå en fejlbedømmelse ved samme manøvre.

Man skulle ikke tro, der var så mange forskellige måder at sidde i en vogn på, som det i virkeligheden er tilfældet. Førersædet kan i reglen skubbes frem eller tilbage, medens sædets højde ikke kan varieres. Mange mennesker under middelhøjde har vanskeligt ved at manøvrere en vogn, med mindre de sidder på en pude eller hynde. Mærkeligt nok er der en del som skammer sig over at lægge noget til deres højde på denne måde, og resultatet bliver, at de må strække hals for i det hele taget at kunne se — en meget ubekvem stilling at køre i. Mange bilister begår også den fejl at skubbe sædet langt tilbage for derved at få bedre plads til benene; derved kommer de imidlertid til at sidde med næsten udstrakte arme — en ganske umulig stilling at manøvrere en vogn i.

Skal man køre en vogn rigtigt, må man sidde ganske tæt til rattet, og også her skal albuerne holdes ind mod kroppen. De mindre, korrigerende bevægelser skal foregå i albueledet, mens overkroppen skal holdes i ro. Ved skarpe sving skal man hælde sin krop en anelse til den side, vejen svinger, da man derved vil være mere følsom over for vognens krængning. På mange moderne, blødt affjedrede vogne er dette absolut ikke nødvendigt, da krængningen er overordentlig mærkbar — for ikke at sige vanvittigt generende.

Det burde være unødvendigt at anføre, at man skal have begge hænder på rattet og sidde midt for dette. Vi kender alle den type bilister, der sidder mageligt henslængt i hjørnet med den ene arm sjasket op i vindueskarmen, medens hænderne nærmest finge-

rerer ved rattet. Den slags bilister kan ikke køre bil, fordi intet menneske er i stand til at køre en bil ordentligt i den stilling. Gennem sædet skal man kunne fornemme vejens beskaffenhed, både dens ujævnheder og den friktion, den stiller til rådighed, faktorer, man naturligvis ikke kan registrere med matematisk nøjagtighed, men derimod nok kan få en fornemmelse af. Dette sker imidlertid kun, når man sidder rigtigt.

Tænk lidt over de ting, jeg her har skitseret, forsøg Dem frem, og De vil sikkert komme til de samme resultater, som godt — i det lange løb — kan være af betydning både for Deres køredygtighed og velbefindende.

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

**Krumtoplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti**

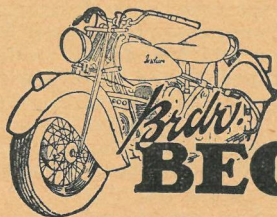
Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmandshallen
København V.

Motorcycle-Værksted

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



BECH

Tagsensvej 101 . Taga 9926



HAROLD DANIELL

afslutter her beretningen om sin karriere

Erindringer fra min Racerdagbog

I slutningen af 1937 blev jeg engageret af Norton til at køre på det officielle fabrikshold under hele næste sæson. Min kontrakt udelukkede mig fra at deltage i løb, i hvilke fabrikkens egne maskiner ikke var tilmeldt, så jeg måtte sige farvel til Donington, Brooklands o. s. v. i denne omgang.

Norton-maskinerne blev fuldstændig omkonstrueret, og de ankom først i sidste øjeblik til Isle of Man, hvor de først kom på banen til den tredie morgentræning. Indtil da måtte jeg bruge min gamle Donington-maskine, som jeg havde lånt ud til Norman Croft, der skulle køre den i seniorløbet. Den anden træningsmorgen var vejret rædselsfuldt, og det var i virkeligheden idiotisk af mig at prøve på at træne, men jeg var lidt nervøs for min debut som fabrikskører. Lige efter Ballacraine skred maskinen for mig, da jeg kørte 90 miles i timen, og jeg ramte en stenmur med den venstre fodhvil. Som et lyn røg jeg af maskinen, der havnede på den modsatte side af vejen, hvor dens konstruktive opbygning i løbet af et sekund undergik en forbløffende, men gennemgribende forandring! Jeg tumlede rundt som en tørv, der falder af et læs i fuld fart, for til sidst at havne i en hospitalsseng, hvor jeg tilbragte resten af dagen med at filosofere over, hvor lang tid, der ville gå, inden jeg kunne blive udskrevet. Heldigvis var jeg frisk nok til at deltage i træningen tirsdag aften, og da jeg stillede op til start i selve løbet, var jeg helt o. k.

I juniorløbet satte min motor sig på første omgang, men jeg holdt den i gang

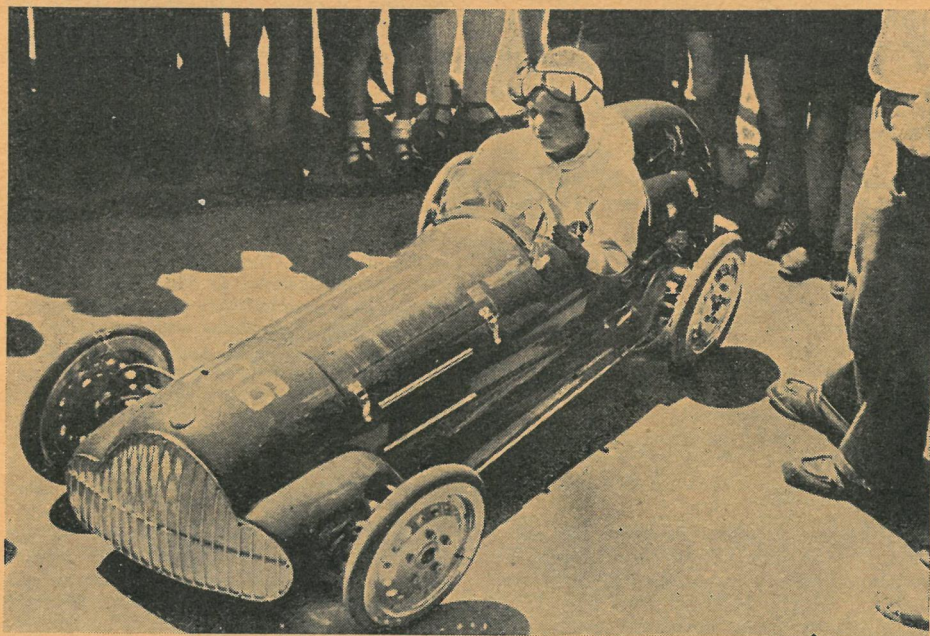
resten af løbet og gennemførte som nr. 5 med en gennemsnitsfart på 80,64 mls/tm. Paa seniorløbets første omgang lod jeg ikke motoren trække ud, før den var helt opvarmet, fordi jeg var bange for en gentagelse af juniorløbets vanskeligheder. Resultatet var, at jeg lå som nr. 4 efter første omgang. Så begyndte jeg for alvor at gøre brug af alle uhyrets kræfter, men jeg fik ingen signaler ved Ramsay og blev kun gjort opmærksom på, at man ønskede mere fart, hver gang jeg passerede depotet. Efter tredie omgang gik jeg ind for at tanke op, og her fik jeg at vide, at jeg lå som nr. 3, samt at jeg ikke kørte hurtigt nok! Jeg kørte nu motoren helt ud, og den eneste måde, på hvilken jeg kunne forbedre min stilling, var at pine alt ud af motoren. Jeg havde hidtil kørt efter omdrejningstælleren, men da jeg var klar over disse instrumenters upålidelighed, besluttede jeg at køre på følelsen alene. Det gav resultat, og på min 6. omgang fik jeg et signal ved Ramsay: et stort W med +5 under. Jeg var glad for endelig at få et praj ved Ramsay — jeg var altså trods alt med i konkurrencen! Men W'et betød at Woods førte — en kendsgerning, der åbenbart ikke var faldet i god jord i den hjemlige cykelsmedie. Jeg ville gerne have vidst, hvordan Freddie lå — i virkeligheden havde vi samme tid, men det kunne jeg jo ikke vide. Da jeg gik ind på sidste omgang, fik jeg fra depotet signalet »2-3«. I virkeligheden førte jeg på det tidspunkt løbet med 5 sekunder, men da Woods var startet som nr. 30, medens jeg havde nr. 15, var det stillingen ved Ramsay, der blev opgivet ved depotet.

På den sidste omgang fik jeg signalet »1-5« ved Ramsay, og jeg var nær faldet af maskinen af ophidselse. Jeg reg-

nede ud, at nu, da jeg førte løbet, skulle jeg blot holde min fart og undgaa fejltagelser af enhver art — og saa var sagen klar! Den sidste omgang viste sig imidlertid at være min hurtigste, og den blev den stadig bestaaende omgangsrekord på 24 minutter 52,6 sekunder, eller 91 mls./tm. Woods var stadig oppe i bjergene, da jeg gik over målstregen, og det blev nogle spændende minutter, vi måtte vente på ham. Når man ser tilbage på dette løb, er det indlysende, at vendepunktet indtraf på 4. omgang, hvor tiden til optankning var medregnet, og dette viser, hvor vigtigt et godt samarbejde i depotet er. Her er tiderne på de tre første ryttere på denne omgang: Freddie Frith 26 min. 16 sek., Woods 26 min. 18 sek. og jeg selv 25 min. 54 sek. På grund af min hurtige optankning var jeg 24 sek. hurtigere end Woods og 22 sek. hurtigere end Frith — og løbet blev vundet med 15 sekunder!

Det belgiske Grand Prix, der fulgte, viste sig at være en haard nød. Jeg opdagede, at banen var overordentlig svær at lære at kende med dens hårnålesving og mange 180° kurver. Siderne af vejbanen bestod af en støvfyldt overflade, der meget let hvirvlede op; den tilsyne-

ladende bredde var ikke den virkelige bredde af vejen, og jeg havde absolut ikke lyst til at broadside med den hastighed, der er almindelig i landevejsløb. Den varme sol havde smeltet tjæren, og for at bøde på dette, havde man strøet grus på; dette gjorde imidlertid banen endnu værre. Løbet startede med en »fight« mellem Jock West, Woods og mig selv med Meier i spidsen. Efter omkring otte omgange tog Woods en tur ud i det løse sand og støv under et forsøg på at overhale en 250 ccm maskine, hvorved han kom til skade med sin venstre hånd. Frith var gået lidt frem og lå nu som nr. 2 efter Meier, mens West og jeg havde en duel med stadig skiftende held om tredje pladsen. Jeg prøvede adskillige gange at slippe forbi Jock, når jeg kom ud af langsomme kurver, men BMW'en sprang forbi på de lige strækninger af banen. Jeg lå lige i baghjulet paa ham, men grusregnen forbedrede ikke motoren, som gik langsommere og langsommere ved slutningen af løbet. Jeg kom ind som nr. 4 med en gennemsnitsfart af 89,13 mls./tm efter West, Frith og Meier, som vandt med en gennemsnitshastighed af 90,33 mls./tm. Efter løbet så min ma-



Motoriseret »sæbekasse-løb«. Den 11. juni afholdt man i Leonberg i Tyskland et løb for vogne bygget efter formula »sæbekasse«. Her ses den 7 årige Irntraut Kappeler i sin smukke lille racer, der opnåede en maksimalhastighed på 70 km/tm. Voksne mennesker kan altså heller ikke have deres legetøj i fred, og det forekommer os at være en lidt farlig sport for drenge i den alder.

skine forfærdelig ud. Al lakken var fuldstændig sandblæst af forhjulsnæv og forgaflen.

Det schweiziske Grand Prix blev kørt i Geneve på en kort bane på kun to miles med tres omgange i hvert løb. Banen bestod blandt andet af en strækning med sporvognsskiner og en gade, der var delt op ved hjælp af sandsække. 350 ccm løbet blev en kamp mellem Frith og mig indtil ca. 14. omgang, da jeg kørte fra ham. Min vinderhastighed blev 64,35 mls/tm, hvilket siger mere om banen end mange ord. I 500 ccm løbet gik to Gileras med kompressor, kørt af Aldrighettie og Serafini, øjeblikkelig i spidsen, men paa ottende omgang gik Aldrighettie ud med et punkteret baghjul og jeg tog føringen, som jeg beholdt resten af løbet. Under løbet blev bremserne så varme, at jeg godt kunne stå på bremsepedalen uden at blokere baghjulet. Så fulgte det tyske Grand Prix, men det var umuligt at fange Meier på BMW'en, og jeg måtte være tilfreds med andenpladsen. Ulster Grand Prix'et startede med en »dejlig« våd bane, og Frith kørte den første omgang, som fanden var i hælene på ham med en hastighed på 93,77 mls/tm. Det var et frygteligt forspring, han fik på den første omgang, men hastigheden viste sig at blive hans ruin, for i anden omgang styrtede han ved Greemount, hvorved han knuste sin maskine. Dette bevirkede, at jeg fik føringen med Jock West som nr. 2. Vejene var nu tørre, og farten steg til 97 mls/tm, men efter kun to omgange til gik maskinen langsommere på langsiden ved Clady. Mit baghjulsløje var brudt sammen, og jeg trillede ind til depotet for at udgå, da Jock kom farende forbi. Det er forbløffende, at lejerne, der ikke havde givet anledning til vanskeligheder igennem hele sæsonen, ikke kunne holde til Ulster løbet.

De officielle Norton maskiner dukkede op i Donington for første gang i slutningen af august i Dunlops Jubilæumsstævne. Efter at have vundet et meget sluttet løb i 350 ccm klassen, hentede jeg min »500 ccm« i den hensigt at gøre kål på omgangsrekorden. Efter at have kørt på den lille 350 ccm syntes det, som om denne maskine fløj afsted, og rekorden blev hævet til 77,48 mls/tm.

Så kom den sidste førkrigs sæson — 1939. Norton havde besluttet ikke at tilmelde sig officielt, og man havde planer om at indtegne MGP maskinerne. Imidlertid tilbød de senere Fred og mig at køre 1938 maskinerne.

Efter den første omgang i Junior T. T. var stillingen således, Frith, Fleischman, undertegnede og Woods. På anden omgang begyndte det at regne ved Ramsay, og jeg styrtede i Parliament Square, men kom hurtigt i gang igen, da motoren blev ved at gå. Trækket til omdrejningstælleren knækkede, og jeg stak de løse ender ind mellem pladerne på maskinens op-hæng. På næste omgang var vejen praktisk talt tør. Jeg forøgede farten og sluttede kun 8 sekunder efter vinderen, Woods.

I senior løbet havde vi en reservetank siddende over den almindelige tank, og ved at dreje på en hane løb indholdet ned i hovedtanken. Denne ordning kom i sidste minut, eftersom vi i de foregående år havde fuldført med lige netop lugten af benzin i tanken. Jeg lod maskinen vise, hvad den kunne lige fra starten, da jeg til afveksling gerne ville have en hurtig omgang i begyndelsen af løbet, men lige før Kirkmichael satte motoren sig. Den kom løs igen, og jeg fortsatte med betydelig mindre fart, indtil jeg løb tør for brændstof ved Gooseneck på fjerde omgang som følge af for megen kørsel i 3. gear.

De sidste løb, jeg kørte før krigen, var på Donington, hvor jeg vandt alle tre løb, og i Grand Prix løbet sluttede jeg som nr. 2 efter Frith og gik ud i 500 ccm. Resten er for friskt til, at det ligefrem hører til under mine erindringer. Jeg kørte ikke på øen igen i otte lange år, men jeg kom tilbage i 1947, så oplagt og entusiastisk som nogen sinde før. Endnu engang viste min taktik »kør langsomt i begyndelsen« sig rigtig.

Jeg kørte hårdt i begyndelsen af Junior, var nr. 2 på første omgang, tre i den næste og tilbage som nr. 2 igen i tredje omgang, men kun for at gå ud med maskinskade i fjerde. I Seniorløbet havde jeg bedre held, og min position for hver af omgangene var to, et, to, et, et, to og et. Når alt kommer til alt, er det den sidste omgang, der betyder noget. Det gik ikke så godt i 1948. Jeg lå som nr. 3 i Juniorløbet de første tre omgange, men på fjerde omgang sprang olietanken læk, og så var løbet kørt. I Senior havde jeg ikke bedre held. Her lå jeg igen som nr. 3 de første fire omgange. På femte og sjette omgang lå jeg som nr. 2 efter Artie Bell, der havde et forspring på 41 sekunder. Og så på min sidste omgang, lige før Kirkmichael med over tyve miles tilbage, knækkede min forkæde.

Her slutter Daniells beretning, men som vi ved er han still going strong.

Den er extra!

De kører BILLIGERE!

Esso Extra Motor Oil giver mindste olieforbrug.

De kører BEDRE!

Esso Extra Motor Oil giver den mest fuldkomne smøring under alle forhold.

De kører STRAKS!

Esso Extra Motor Oil giver den letteste start - og naturligvis er Esso Extra Motor Oil rensende, så den holder motoren fri for skadelige urenheder, ligesom den beskytter mod syredannelser og ætsninger af lejerne.

Esso Extra Motor Oil fås i 3 sværhedsgrader:

No. 1 dækker SAE numrene 10, 10 W, 20 og 20 W

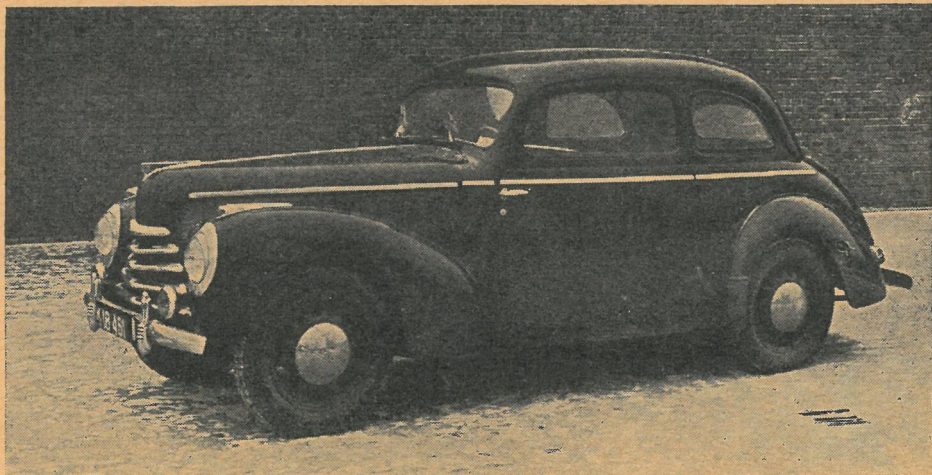
No. 3 dækker SAE numrene 20, 20 W og 30

No. 5 dækker SAE numrene 40 og 50

**OLJEN MED DET HØJESTE
VISKOSITETS
INDEKS**



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



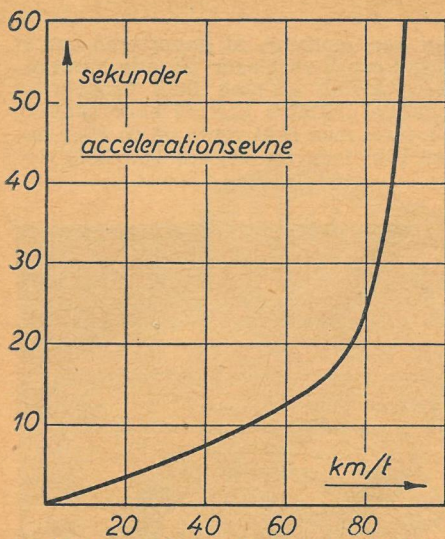
Skoda som 2-dørs sedan. Rene og smukke linier præger vognen.

Vi prøvekører **SKODA**

Det er i grunden mærkeligt som det motorkørende publikum fordeler sin good will på de forskellige biler. Hvis vi siger Skoda, hvad siger De så? Højest sandsynligt vil De tænke Dem til en eller anden mærkværdig mekanisk frembringelse fra den anden side jern-tæppet. Hvis vi derimod siger Jawa, vil de fleste tænke på en fiks og god motorcykle, der på mange punkter har dannet skole i den øvrige verdens motorcykleindustri. Vi skal såmænd ikke gøre os bedre end vi er, for vi har ikke selv tænkt særlig over Skoda'en, før vi betragtede det interessante chassis på biludstillingen i Forum. Senere har vi hørt megen rosende omtale af forretningsfolk, der benytter Skoda til varevogne. Disse vogne har i mange tilfælde gået op til 160.000 km uden større reparationer, hvilket dog beviser, at det ikke er det rene blik.

Vi besluttede derfor at drage denne vogn ud af mørket, og ved selvsyn konstatere, hvad den duede til. Det skal indrømmes, at vi nærmest har betragtet Skoda'en som en efterligning af Opel Olympia, men ved en nærmere gennemgang er det meget vanskeligt at konstatere nogen lighed på nogen som helst punkter i konstruktionen.

Skoda'ens chassis består af en centralrørsramme, hvorigennem kardanakslen går, samt fortil påsvejsede u-jern, der bærer motoren, køleren og forhjulsophængningen. Bagtil er centralrøret påboltet differentialet, og baghjulsophængningen består af pendulaksler hængslet til differentialboksen med kraftige gafler. Affjedringen sker ved hjælp af en tværliggende bladfeder. Forhjulsophængningen består af en tværliggende bladfeder og to triangelarme. Vognen er således uafhængigt affjedret på alle fire hjul, hvilket lyder meget lovende for køreegenskaberne. Kardanakslen har ikke noget kardanled, da der ikke er nogen forskydning i gearkassens og differentialets indbyrdes placering. For at undgå spændinger i akslen, og for at udligne de mindre skævheder, der med tiden kan opstå, er der indskudt kraftige Hardyskiver, som tillader mindre kardanbevægelser. Differentialet hører på den måde til vognens affjedrede masse, hvilket også er af betydning for køreegenskaberne. Ved anvendelse af pendulaksler kan det naturligvis ikke undgås, at baghjulenes sporvidde ændrer sig under affjedringen, og dette betyder teoretisk, at bremseevnen nedsættes lidt på ujævn vej,



Accelerationsevnen er storartet, navnlig i området op til 75 km/t, og det er naturligvis dette område, der har praktisk betydning.

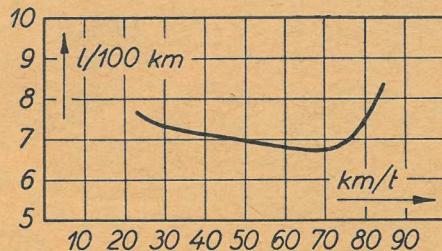
men dette er dog ikke mærkbart i praksis.

Motoren er topventilet og har et slagvolumen på 1089 ccm. Den udvikler 32 hk ved 3500 omdr./min., altså en forholdsvis langsomtgående motor. Stempelhastigheden ved 3500 omdr./min. er 8,75 m/sek., og må således betegnes som lav, hvilket er stærkt medvirkende til vognens levetid.

I betragtning af de forholdsvis få hk, der er til rådighed for vognens egenvægt på 930 kg, kunne vi ved prøve-

kørslen konstatere en forbløffende god accelerationsevne og stor tophastighed, nemlig 110 km/t. Marchhastigheden er 90 km/t, og ved denne ret betydelige hastighed for så lille en vogn, ligger den fuldstændig roligt og sikkert på vejen. Benzinforsbruget ved samme hastighed er ca. 14 km pr. liter. Af de foreliggende tal kan man slutte, at Skoda'en er en yderst økonomisk vogn i drift.

Som vi næsten på forhånd kunne sige,



Forbrugskurven for Skoda viser, at det laveste benzinforsbrug ligger mellem 65 og 70 km/t.

har vognen udmærkede køreegenskaber. Den ligger som den skal i svingene, og selv når man kører med stor hastighed gennem kurverne, er der ikke tendens til udskridning, med mindre man ønsker det. Der er nemlig det forbløffende ved Skoda'en, at hvis man kører den som en racervogn, kan man også få den til at opføre sig som en sådan. Lader man den med fuldt forsæt gå skråt ind i et sving, har den hestekraftoverskud nok til at gennemføre en ren kurve med bagenden i udskred. De fleste an-

SPECIFIKATION:

Motor:

Cylinderantal	4
Boring	68 mm
Slaglængde	75 mm
Slagvolumen	1089 ccm
Ventilstilling	Topventilet
Kompressionsforhold	6,3:1
Maksimal hestekraft	32 ved 3500 omdr./min.

Transmission:

Kobling	Tør enkeltplade
Gearkasse	4 hastigheder frem, syncromesh mellem 3. og 4. gear

Gearstangsplacering .. Gulvet

Udvekslinger:

1. gear	4,27:1
2. gear	2,46:1
3. gear	1,59:1
4. gear	1:1

Udveksling i differentiale .. 4,78:1

Hjulstørrelse .. 5,00×16

Elektrisk anlæg:

Volt	6
Fabrikat	Scintilla

Amperetimer	60
Bremses	Hydrauliske
Forhjulsophængning	Uafhængig
Baghjulsophængning	Pendulaksler, tværliggende bladfjeder

Chassis:

Type

Karosseri:

Type

Personantal

Hoveddimensioner:

Akselafstand	2485 mm
Sporvidde	For 1200, bag 1250 mm
Total længde	4050 mm
Total bredde	1500 mm
Total højde	1520 mm, belastet
Egenvægt	930 kg
Benzin	35 l
Olie	3,9 l
Vand	8,5 l

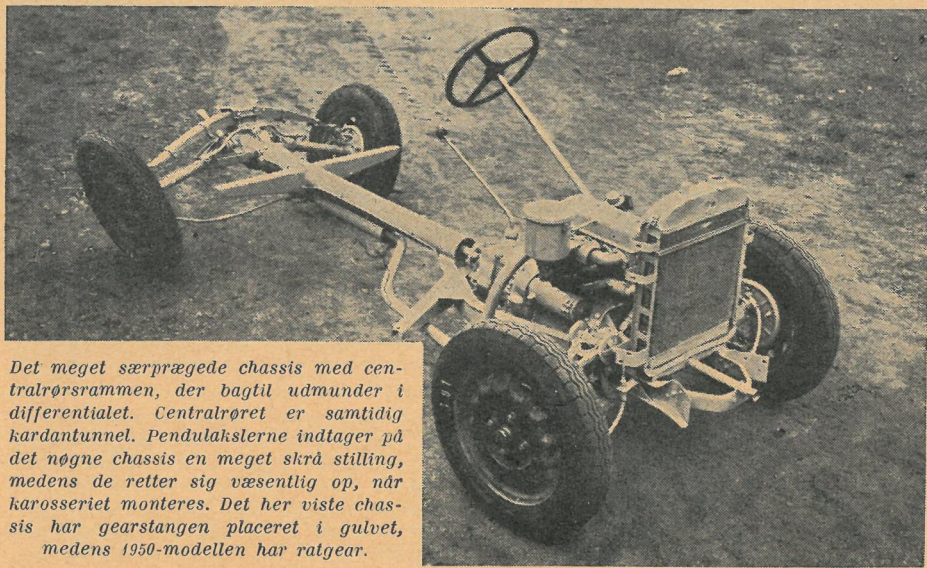
Pris:

Incl. omsætning	kr. 12040
Excl. omsætning	kr. 9100

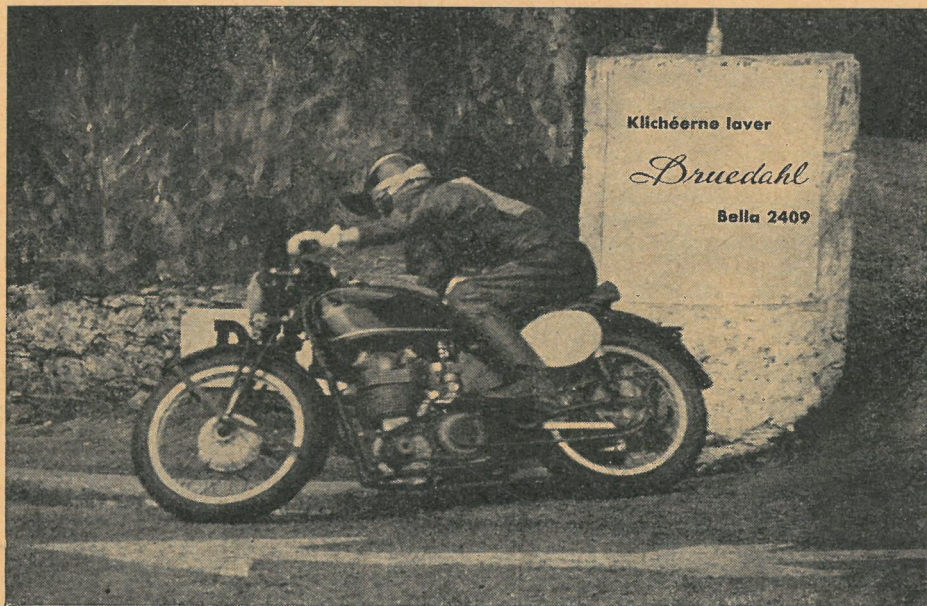
dre standardvogne vil i det beskrevne tilfælde enten atter bide sig fast med baghjulene, hvorved man får en kantet styring gennem svinget, eller også skride så meget ud, at vognen går på tværs.

Der er ved denne vogn en fordel, som ikke berører dens konstruktion, nemlig

den kendsgerning, at importøren har et meget stort varelager af alle reservedele, således at man ikke behøver at indstille driften i kortere eller længere tid, fordi man skal vente på en eller anden lille, men for vognen livsvigtig del.



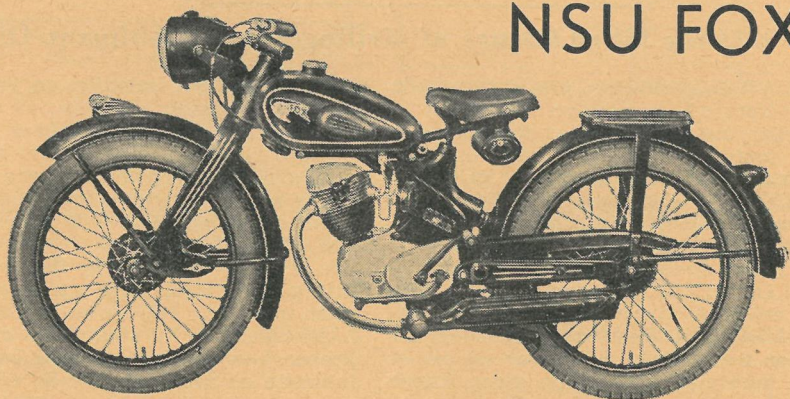
Det meget særprægede chassis med centralrørsrammen, der bagtil udmunder i differentialet. Centralrøret er samtidig kardantunnel. Pendulakslerne indtager på det nøgne chassis en meget skrå stilling, medens de retter sig væsentlig op, når karosseriet monteres. Det her viste chassis har gearstangen placeret i gulvet, medens 1950-modellen har ratgear.



En TEKNISK TRIUMF



Jo mere erfaring en motorcyklist har, des større krav vil han stille til en ny maskine. Alle erfarne eksperter er enige om, at NSU Fox har ganske enestående køreegenskaber, og at den topventilede motor løser opgaver som mange større maskiner ikke kan magte. På samme måde stiller en motorcyklefabrik stadig større krav til sine modeller efterhånden som årenes erfaring udvikler de tekniske muligheder. NSU's erfaring hviler på en omfattende produktion fra letvægtet til baneracere og verdensrekordmaskiner.

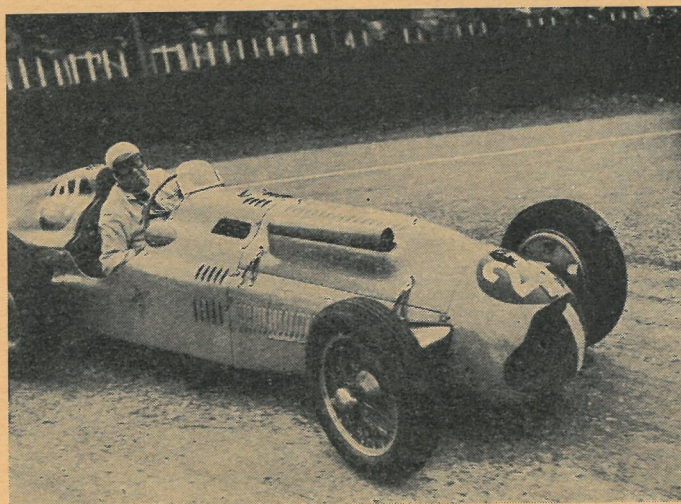


NSU FOX

FOX har topventilet motor på 98 ccm, der yder 6 hk, — kører 63 km på en l benzin — kører 85 km i timen. — har teleskopforgaffel med svinggaffel. — har baghjulsaffjedring. — klarer de største stigninger i Alperne. — har komplet elektrisk anlæg. — har speedometer i lygten. — **FOX kan leveres omgående. Pris kr. 1890.—** Model 251 OSL leveres på letvægtsindkøbstil-ladelse. 250 ccm topventilet motor, glimrende egnet til sidevogn og varetransport **Pris kr. 2490.—**

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE



*En artikel for
alle der ønsker
at køre bil el-
ler motorcykel
endnu bedre
end de gør...*

Alle Ill. copyright
Skandinavisk
Motor Journal

Svingteknik

En teknisk billed-feature af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen.

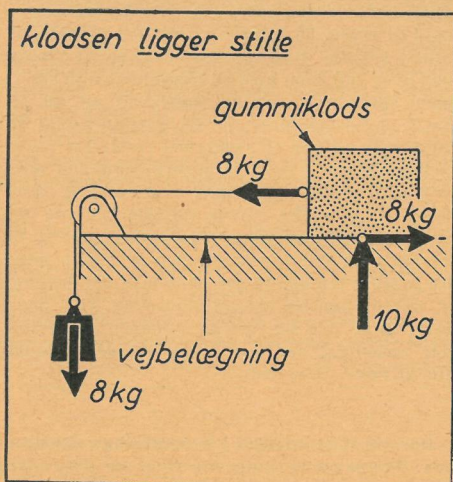
Blandt de problemer, som optager alle sportskørere — hvadenten de sværger til bil eller motorcykle — og dermed også alle motorsportsinteresserede, indtager de spørgsmål, der knytter sig til svingtekniken, en dominerende rolle. I alle de år, jeg har haft lejlighed til at komme sammen med aktive sportskørere og overvære deres diskussioner om »faglige« emner, har jeg gang på gang gjort den erfaring, at der med hensyn til opfattelsen af, hvilken fremgangsmåde, der er den rigtige, når det drejer sig om at tage køretøjet gennem en given kurve med den størst mulige hastighed, gør sig lige så mange opfattelser gældende, som der er deltagere i diskussionen eller kører på banen.

Fænomenet gør sig ikke alene gældende herhjemme — det præger den internationale motorsport i almindelighed og endda i en sådan grad, at de store stjernekørere, som man på forhånd vil tro gennem træning eller anden form for erfaring har fundet frem til en højst effektiv og derfor ensartet kørestil, i virkeligheden anvender hver sin teknik ved kørsel gennem en og samme kurve. Det bør dog med det samme bemærkes, at motorcyklisterne i højere grad end

bilkørerne synes indstillet på en standardisering af svingtekniken; på de korte rundbaner er der i hvert fald en tendens til, at mestrene hurtigt danner skole.

Selvfølgelig er den enkelte kørers personlige, praktiske erfaring til syvende og sidst den afgørende rettesnor for den teknik, han vælger at anvende under et løb — men der er flere slags erfaring. Hvis man giver sig til at træne uden at være i besiddelse af nogen forhåndsviden om køreteknikens grundbegreber, kan man kun gøre sig håb om at indhøste en tilfældig, *planløs* erfaringsmængde, og det vil bero på et tilfælde, om den køreteknik, man finder frem til, vil være af nogen værdi under en konkurrence. Ved den *rationelle* træning derimod går man ud fra den sum af teoretisk viden og praktisk erfaring, som er indhøstet af andre, og bygger videre på disse forudsætninger under hensyntagen til såvel køretøjets som banens særegenhed og tilstand. Hensigten med denne feature, der ikke alene skulle have interesse for de aktive sportskørere, men for alle, der ønsker at køre endnu bedre, end de gør i forvejen, er den, at give nogle teoretisk begrundede erfaringer, som kan indgå i grundlaget for det rationelle træningsprogram.

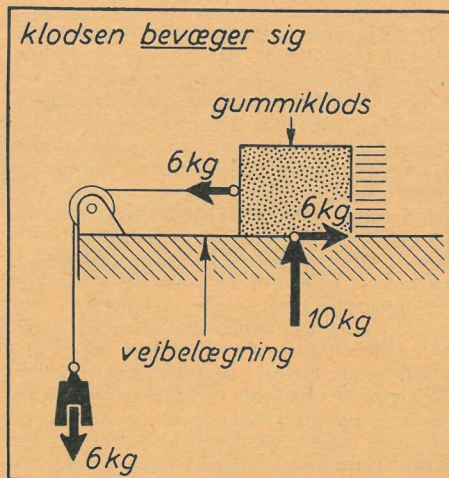
Ethvert køretøj, som bevæger sig i en kurve, vil have en tilbøjelighed til at fortsætte lige ud i stedet for at følge kurvens krumning; for at tvinge køretøjet rundt i svinget er det altså nødvendigt, at køretøjet udefra påvirkes af en kraft, der er rettet ind mod kurvens centrum, og hvis størrelse er tilstrækkelig til at holde det i den ønskede kurs. Denne kraft, der betegnes som køretøjets *centripetalkraft* under de givne omstændigheder, er proportional med køretøjets øjeblikkelige vægt og med 2. potens af kørehastigheden og omvendt proportional med afstanden fra køretøjet og ind til kurvens centrum (kurveradius). Når man ser bort fra luftkræfterne på køretøjet, som normalt er uden betydning i denne forbindelse, følger heraf, at friktionen mellem hjulene og vejbanen alene må påtage sig at levere den nødvendige centripetalkraft foruden, at den som normalt må tjene til at præstere de iøvrigt forekommende fremdrifts- og bremsekræfter, som virker mellem hjulene og vejbanen. Lad os da begynde med at se lidt nærmere på disse friktionskræfters art og størrelse.



1.

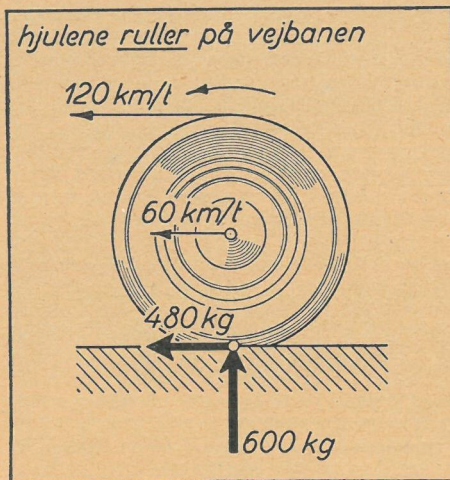
Vi foretager først et simpelt laboratorieforsøg, som tillader os at måle de optrædende kræfter med stor sikkerhed. Opstillingen ses på ovenstående figur: Vi har et bord, der er belagt med vejmateriale af en eller anden art, og på bordet ligger en gummiklods, der vejer 10 kg, og som på sin nedadvendende flade er forsynet med et slidbaneprofil svarende til berøringsfladen mellem et normalt bilhjul og vejbanen. Til klodsen er fastgjort en tynd snor,

som går over en trisse, der løber i kuglelejer således, at vi i praksis kan se bort fra friktionen her, og i enden af hvilken, der sidder en krog, hvor vi kan anbringe lodder af forskellig vægt. Vi prøver nu at hænge lodder i snoren, idet vi f. eks. begynder med 2 kg og går gradvis opad med spring på 1 kg; herved viser det sig i det foreliggende tilfælde, at gummiklodsens liggende ved et træk i snoren på 7 kg, men at den lige akkurat begynder at bevæge sig, når vi hænger et 8 kg-lod i snoren. Vi har altså fundet ud af, at klodsens med det valgte slidbaneprofil på det benyttede vejmateriale kan præstere en vandret friktionskraft på 8 kg, når klodsens vægt, d. v. s. anlægstrykket mellem slidbane og vejbane andrager 10 kg. Hvis klodsens havde vejlet f. eks. 20 kg, havde vi fundet en maksimal friktionskraft på 16 kg, og vi udtrykker resultatet i almindelighed ved at sige, at vi under de givne omstændigheder kan opnå en friktion på 80 pct., når klodsens ligger stille.



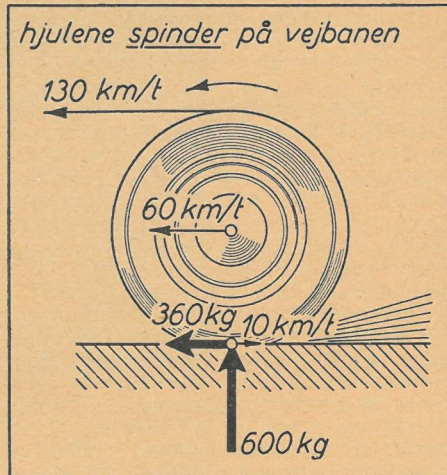
2.

Når gummiklodsens først er begyndt at glide hen over bordet, viser det sig, at den fortsætter med *voksende hastighed*; dette er et tegn på, at de 8 kg's træk i klodsens er mere end den friktion mod bordet, som påvirker klodsens, når denne er i bevægelse. Friktionen *aftager* altså, når gummiklodsens *glider* mod sit underlag. For at finde friktionens størrelse må vi prøve os frem igen med mindre lodder, og så viser det sig i det foreliggende tilfælde, at et træk i snoren på 6 kg netop er tilstrækkelig til at give klodsens en konstant glidehastighed hen over underlaget (vi må naturligvis give klodsens et lille skub for at få bevægelsen i gang, når vi har hængt et nyt lod på). Vi har altså fundet ud af, at friktionen under de givne omstændigheder andrager 60 pct. af anlægstrykket, når klodsens glider på vejbelægningen.



3.

Disse resultater kan vi nu overføre på bil- eller motorcyklehjul. Her ser vi først et hjul, som udfører en ren *rulningsbevægelse* på vejbanen, og derved forstår man, at slidbanens rotationshastighed omkring hjulets akse netop er lig med kørehastigheden. Hvis vognen kører 60 km/t, vil hjulets akse altså bevæge sig med en hastighed på 60 km/t hen over vejbanen, men det øverste punkt af hjulets slidbane har jo — på grund af rotationen — yderligere en hastighed på 60 km/t i forhold til akse, altså i alt en hastighed i forhold til vejbanen på 120 km/t. På tilsvarende måde ser man, at de punkter af slidbanen, som ligger an mod vejbanen, har en resulterende hastighed i forhold til denne på 0 km/t, for her bevæger slidbanen sig — ligeledes på grund af rotationen — baglæns med en hastighed på 60 km/t samtidig med, at vognen kører frem med en hastighed på 60 km/t. Vi ser altså, at når hjulet *ruller* på vejen, svarer friktionsforholdene ganske til de omstændigheder under hvilke, vi foretog vort første laboratorieforsøg, idet den del af slidbanen, der ligger an mod vejen, *ligger stille* uanset, at hjulet og dermed hele køretøjet bevæger sig med en hastighed på 60 km/t. Hvis såvel slidbanen som den anvendte vejbelægning nu yderligere er af samme art som ved det første forsøg, kan vi slutte, at hjulet kan overføre en maksimal friktionskraft til vejbanen på 80 pct. af anlægstrykket mellem slidbanen og vejen (det, vi normalt kalder *hjultrykket*). Med et hjultryk på 600 kg, kan vi altså i en eller anden vilkårlig retning opnå en maksimal friktionskraft på: $0,8 \times 600 = 480 \text{ kg}$. Det er denne friktionskraft, vi benytter, når vi bremser eller accelerer ved hjælp af det pågældende hjul, og det er samtidig denne friktion, som skal hjælpe med til at præstere den nødvendige centripetalkraft, når vognen kører gennem en kurve.

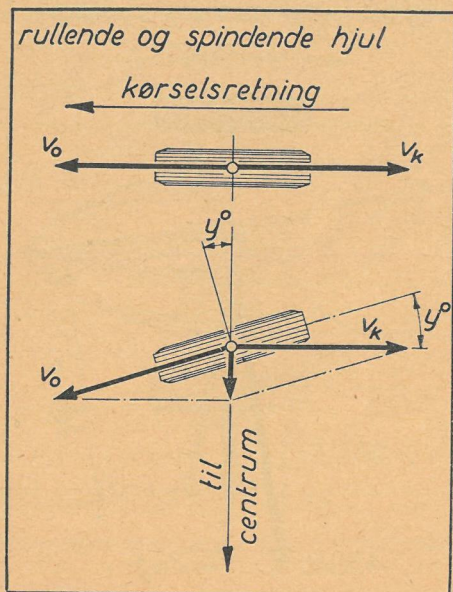


4.

Hvis slidbanens rotationshastighed ikke er lig med vognens kørehastighed, f. eks. fordi hjulet er helt eller delvis blokeret under en opbremsning, eller fordi det spinder under en kraftig acceleration, vil den del af slidbanen, der ligger an mod vejen, ikke længere *ligge stille*, den vil glide henholdsvis fremefter eller bagud i forhold til vejen. På figuren er vist det tilfælde, at hjulet *spinder*. Hjulets akse bevæger sig stadig hen over vejbanen med en hastighed på 60 km/t, men slidbanens rotationshastighed er nu 70 km/t; dette medfører, at det øverste punkt af slidbanen nu har en hastighed på $60 + 70 = 130 \text{ km/t}$, medens berøringspunktet med vejbanen *glider bagud* med en hastighed på 10 km/t. Vi kan altså i dette tilfælde jævnfør det andet laboratorieforsøg ikke regne med at få overført en friktionskraft, der er større end: $0,6 \times 600 = 360 \text{ kg}$. Vi ser altså med det samme, at såvel vognens accelerationsevne som dens evne til at bide sig fast på vejbanen i et sving går væsentligt ned, når hjulet *spinder* i stedet for at *rulle* på vejen.

5.

Her ser vi et drivhjul i to forskellige situationer. Øverst ser vi hjulet fra oven, når det *ruller* på vejbanen, og de sorte pile angiver overalt på figuren ved deres længde og retning forskellige hastigheder. Den hvide prik midt i hjulet angiver berøringsfladen mellem hjul og vejbane, og herfra udgår to pile, som hver for sig angiver en hastighed; den, der vender bagud og er mærket V_k , markerer kørehastigheden, d. v. s. vejbanens hastighed bagud i forhold til hjulet, og den, der vender fremefter og er mærket V_o , markerer vejbanens hastighed fremefter i forhold til slidbanens berøringsflade, som jo på grund af rotationen bevæger sig bagud. Når der er ren rulning, er de to hastigheder V_k og V_o

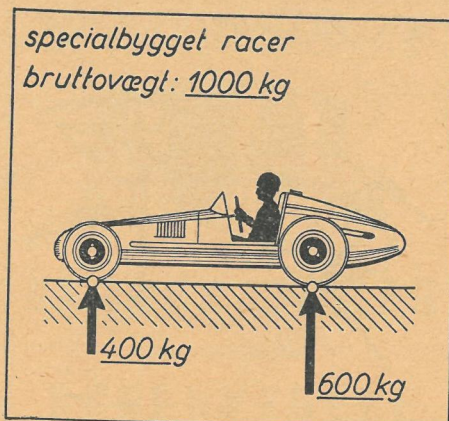


jo lige store og modsat rettede, og resultatet bliver — som vi allerede ved — at berøringsfladens hastighed i forhold til vejbanen er lig med nul.

Hvis hjulet spinder, så vil slidbanens rotationshastighed V_0 være større end kørehastigheden V_k , og hvis køretøjet samtidig befinder sig i en kurve, vil hjulet af sig selv finde hen i en ligevægtsstilling således, at det danner en vinkel med kørselsretningen — se den nederste figur. Herved vil nemlig den resulterende hastighed, der fremgår ved at sammensætte V_k og V_0 blive rettet ind mod bevægelsens centrum, hvilket er en betingelse for, at friktionskraften mellem hjul og vejbane kan komme til at optræde som centripetalkraft for det pågældende hjul, idet den resulterende hastighed for hjulets berøringsflade og den resulterende friktionskraft ved et spindende hjul må have samme retning.

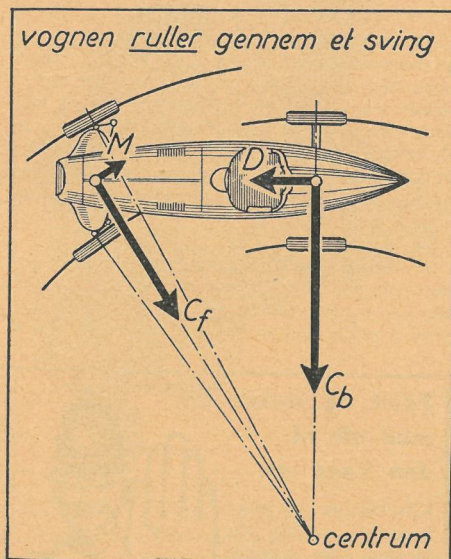
6.

Vi vil nu undersøge, hvilken virkning disse forhold har på køretøjet, når det kører gennem en kurve, og som et eksempel vælger vi ovenstående racervogn, der har en største vægt med fuld last på 1000 kg, som fordeler sig med 400 kg på forhjulene og 600 kg på baghjulene. Vi forudsætter, at vognen har et frontareal på 1 m² og en luftmodstandskoefficient på 0,63. Vi kan da beregne vognens stilling ved kørsel gennem et sving med bestemt kurveradius, idet vi forudsætter, at vejbanen stadig har de samme egenskaber som dem, vi fandt ved de indledende forsøg.



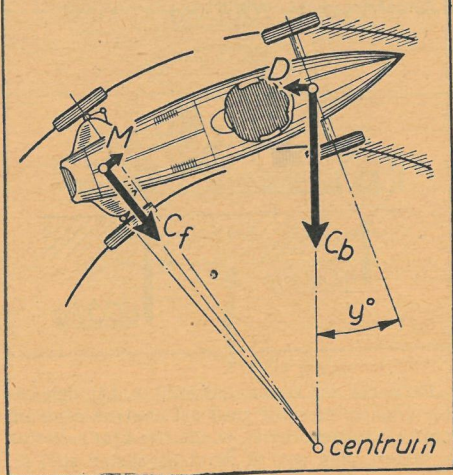
7.

Herunder ser vi vognens stilling, når den kører gennem et sving med det angivne centrum under forudsætning af, at alle fire hjul ruller på vejbanen. Man ser, at såvel bagakslen som de to svingaksler, der bærer forhjulene, peger ned



imod centrum for bevægelsen — alle hjulene ruller altså i cirkelspor omkring centrum. Den samlede friktionskraft, som påvirker forhjulene, er sammensat af to komponenter: en rindingsmodstand, der er angivet ved kraften M , og den centripetalkraft C_f , som er nødvendig for at trække forvognens vægt på 400 kg rundt i svinget. På tilsvarende måde ser man, at friktionskraften på baghjulene består dels af den resulterende, drivende kraft D , hidrørende fra motoren og dels af den centripetalkraft C_b , som skal til for at trække bagvognens 600 kg rundt i svinget.

vognen skrider gennem et sving



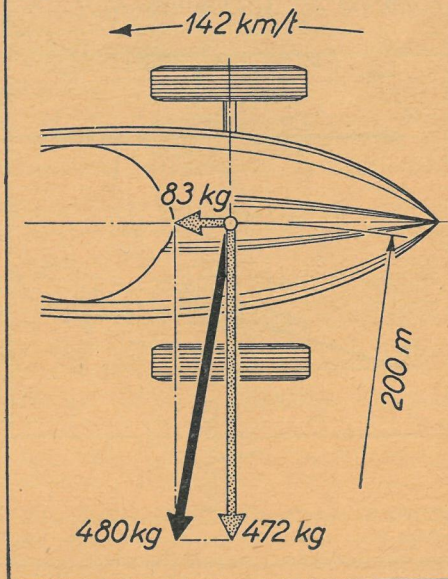
8.

På dette billede *skri*der vognen rundt om det angivne centrum. Forhjulenes svingaksler peger også her ned imod centrum, men bagakslen danner en vinkel, der er betegnet som y° , med retningen ind mod centrum. Baghjulene vil altså ikke *rulle* på vejbanen, de *skri*der under vinklen y° med kørselsretningen. Betegnelserne på de optrædende friktionskræfter er de samme som ovenfor.

9.

Vi vil nu i enkeltheder undersøge, hvad det er, der sker ved baghjulene i det enkelte tilfælde. Her ser vi nu først vognen, når den *ruller* gennem et sving med en kurveradius fra midten af

vognen ruller gennem et sving



bagakslen til centrum på 200 m. Fra vort første laboratorieforsøg ved vi, at vi under disse omstændigheder kan regne med, at den resulterende friktionskraft på de to baghjul ikke kan overstige 480 kg, idet bagvognens vægt er 600 kg (den omstændighed, at vægten i dette tilfælde er fordelt på to hjul har ingen betydning for ræsonementets rigtighed). Da både den nødvendige drivende kraft og den centripetalkraft, som skal til for at holde vognen i kurven, vokser med voksende hastighed, vil begrænsningen af friktionskraften medføre en begrænsning af den største kørehastighed i den pågældende kurve. En nærmere undersøgelse viser, at ved en hastighed på 142 km/t vil resultanten af de to kræfter for denne vogn netop udgøre de 480 kg, som er til rådighed mellem hjulene og vejbanen; dette er altså den største hastighed, vi kan opnå under de givne omstændigheder. Centripetalkraften andrager 472 kg og den drivende kraft på vognen 83 kg, hvilket svarer til en udviklet motoreffekt på 51,5 hk, hvis vi forudsætter, at 15 pct. af motorens hestekraft går tabt på vejen fra motoren til vejbanen.

10.

Når vognen skri

**Først og største
med alt til
den kære rok**

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian.
Akkumulatører —
Koblingsgreb —
Læderbælter brede kr. 5,50 — Lydpotter kr. 29 — Amal-karuratordele — Lygteglas — Trans-fers til de fleste maskiner — for-crome-de styr 1" og 7/8".

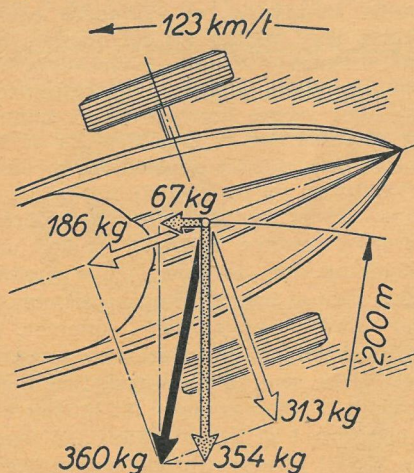


Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede specialforretning.

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. efterkrav.

vognen skrider gennem et sving



eller ca. 12,5 pct. mere end den virkelige kørehastighed. Den nødvendige drivende kraft er ved denne hastighed 67 kg, centripetalkraften på bagvognen 354 kg, resultanten af de to kræfter netop de forhåndenværende 360 kg, og bagakslen står under en vinkel på 200 med retningen ind imod centrum. Før at finde den drivende kraft, som baghjulene skal præstere, opløser vi kraften på 360 kg efter henholdsvis vognens og bagakslens længderetning (de hvide kræfter); vi finder da, at den virkelige drivende kraft på baghjulene bliver ikke mindre end 186 kg, hvilket ved den fundne hastighed svarer til, at vognens motor skal udvikle 112 hk. Hvis føreren havde givet mindre gas, havde vognen kørt gennem svinget med højere hastighed og mindre udskridningsvinkel under anvendelse af en mindre hestekraft, og i det hele taget viser det sig, at vi kommer hurtigst gennem et givet sving, når køretøjet får lov til at *rulle* i stedet for at *skride*.

Efter de resultater, vi nu er nået frem til, vil det sikkert forekomme de fleste mærkeligt, at skridteknikken anvendes så meget, som det faktisk er tilfældet i al motorsport. Men forklaringen er i og for sig ligetil endda. Hvis en kører skal gå gennem en kurve under ren rulning med den størst mulige hastighed, vil det sige, at han skal finde frem til en ganske bestemt stilling af gaspedalen — i det ovenstående eksempel svarende til en drivende kraft

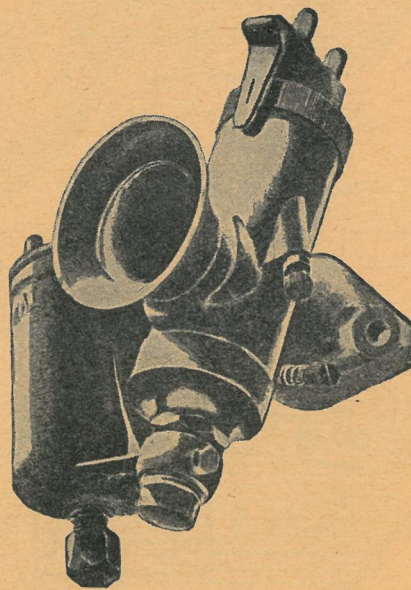
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RÆSERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

WILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

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

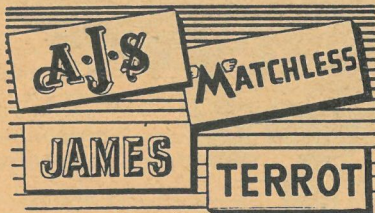
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Tåga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

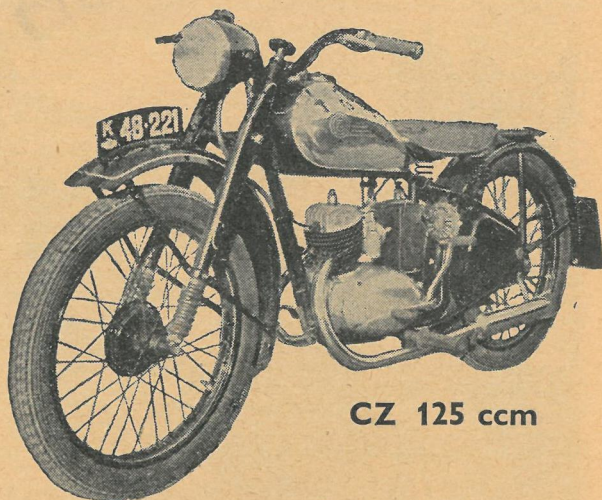
på 83 kg — og så holde den der uden den mindste variation, og så må man endda forudsætte, at vejbanens egen-skaber ikke ændrer sig det mindste fra sted til sted i kurven. I virkeligheden kan det ikke undgås, at drivhjulene før eller senere kommer til at spinne, og så snart det er tilfældet, får vi en større eller mindre udskridning som udtryk for en ny ligevægtstilling af køretøjet. Under kørslen bliver det derfor førerens opgave ikke at undgå udskridning, for det kan han i praksis ikke, men at begrænse udskridningen til det mindst mulige. Dertil kommer, at en udskridning indenfor visse grænser kan virke som en redningsaktion i det tilfælde, at man kommer for hurtigt ind i et sving; i så tilfælde kan man nemlig ved at give kraftig gas bringe køretøjet i en udskridning med stor skridvinkel. I det øjeblik vognen (eller motorcyklen) til en vis grad kommer til at stå på tværs af vejbanen, indfører man en ny, ret stor bevægelsesmodstand på baghjulene, som virker reducerende på kørehastigheden; man kan da gradvis rette køretøjet op igen og finde en ligevægtstilling med lille skridvinkel og en efter omstændighederne passende høj hastighed.

For bilernes vedkommende har man set disse synspunkter vinde indpas i grand prix-sporten i de senere år for så vidt som tidligere tiders overdådige udskridningsorgier (f. eks. praktiseret af Nuvolario, når han var værst og kørte for galleriet) er blevet afløst af en næsten ren og forholdsvis forsigtig rulningsteknik. I grand prix-sporten for motorcykler har udskridningstekniken simpelthen aldrig været anvendt, og på de forholdsvis langsomme jordbaner har princippet: Den mindst mulige udskridning også vundet indpas for så vidt som de hurtigste kørere i dag kun benytter venstre fod i indgangen til et sving, indtil de har fundet frem til en ligevægtstilling; herefter hæver de atter foden og balancerer gennem svinget i en ganske lille udskridning, der giver den størst mulige hastighed, ikke mindst fordi de derved samtidig undgår fodens bremsende virkning.

MOTORCYKLERNE SOM LØSER ETHVERT KØRSELSPROBLEM



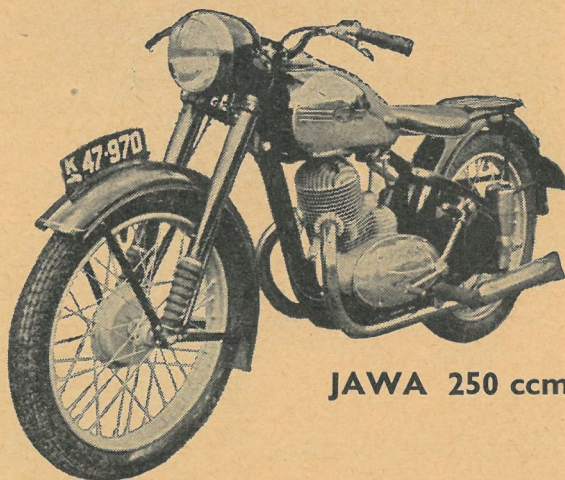
CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordel, f. eks. telescopforgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o. s. v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine, der har vundet det berømte skotske trial.



CZ 125 ccm



Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel med eel-punkts op-hængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort JAWA så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 bhk eller 2-cyl. 350 ccm med 14,5 bhk — det er de kendsgerninger, der har gjort JAWA respekteret af motorfolk verden over.



JAWA 250 ccm

NÆRMESTE FORHANDLER ANVISES

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12 372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk motorcykleindustri

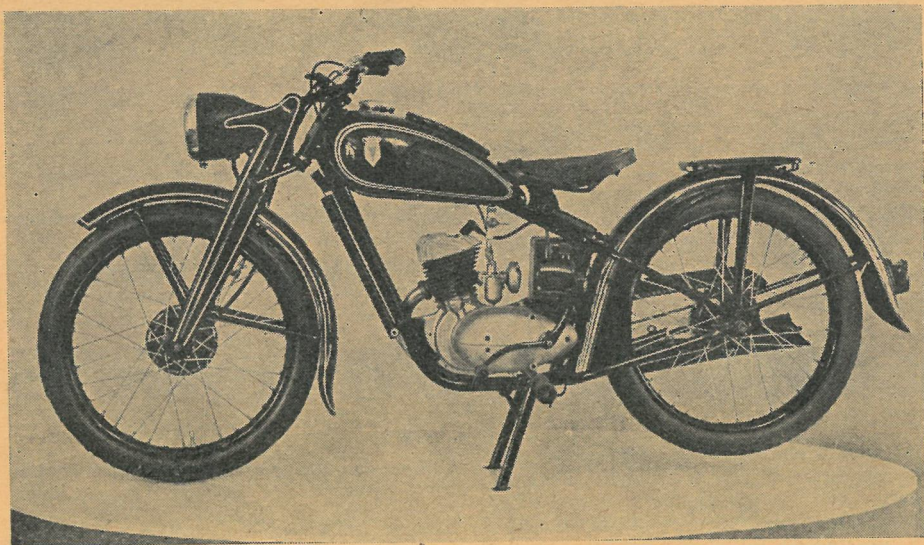


De amerikanske kvinder er nu ved at erobre motorcyklesporten. Der findes allerede flere klubber, hvortil kun kvinder har adgang, og det er en betingelse for at blive optaget, at man selv er ejer af en maskine. Det er hovedsagelig de »små« engelske maskiner på 500 ccm de kvindelige sportskørere vælger, da de store Indian og Harley ikke er rigtig velegnede for det svage køn. Klubberne afholder regulære trials og orienteringsløb, men størst tilslutning finder de såkaldte forhindringstløb, hvor de motoriserede valkyrier skal gennem vandløb og mudderhuller og op og ned ad stejle skrænter. Det er en gylden regel, at ingen af medlemmernes ægtefæller får lov at overvære disse konkurrencer, medens børnene er velkomne. Trods pløre og støv kommer læbestiften frem en gang imellem.

NYE motorcykler PÅ MARKEDET

Skønt importen af motorcykler for tiden er meget begrænset, synes der dog at være et rigeligt udvalg af forskellige fabrikater og modeller. Alle de »gode gamle« maskiner findes naturligvis, og flere mærker, vi så for første gang efter krigen, har allerede nået så stor en udbredelse, at publikum er godt orienteret ikke alene om deres tilstedeværelse, men også om deres ydeevne, udseende og pris. Der dukker imidlertid stadig nye fabrikater op, og efter at den tyske motorcykleindustri atter er kommet i

sus. Benzintanken er noget større end på de gamle modeller, og i selve tanken er indbygget en værktøjskasse med vandtæt låg. Maskinen er forsynet med styrelås, hvilket har vist sig at være det mest effektive værn mod tyveri. Værdien af tændingslås er som bekendt lig nul, og en aflåsning af hjulene ved hjælp af diverse kæder og hængelåse er heller ikke særlig effektiv. Ratlåsen derimod, er meget vanskelig at bryde op, og forhindrer tillige tyven i med en uskyldig mine at trække af sted med maskinen



Den nye DKW-model, der sikkert vil finde mange tilhængere her i landet.

gang, er udvalget blevet så righoldigt på det danske motorcyklemarked, at det nærmest må virke forvirrende for de få heldige, der har opnået en indkøbstilladelse. Vi skal i det følgende søge at bringe en orientering om de senest ankomne mærker.

DKW er atter kommet til landet med en lille 123 ccm model. Der er ikke store forandringer fra før-krigsmodellerne, men motoren har undergået nogle mindre forandringer, bl. a. i skyllsystemet, hvorved ydelsen er kommet op på 4,75 hk ved 5000 omdr./min. med et kompressionsforhold på 5,9:1. Det er en typisk lille DKW — der er hvad der skal være, intet mangler, men der er på den anden side heller ingen overflødig luk-

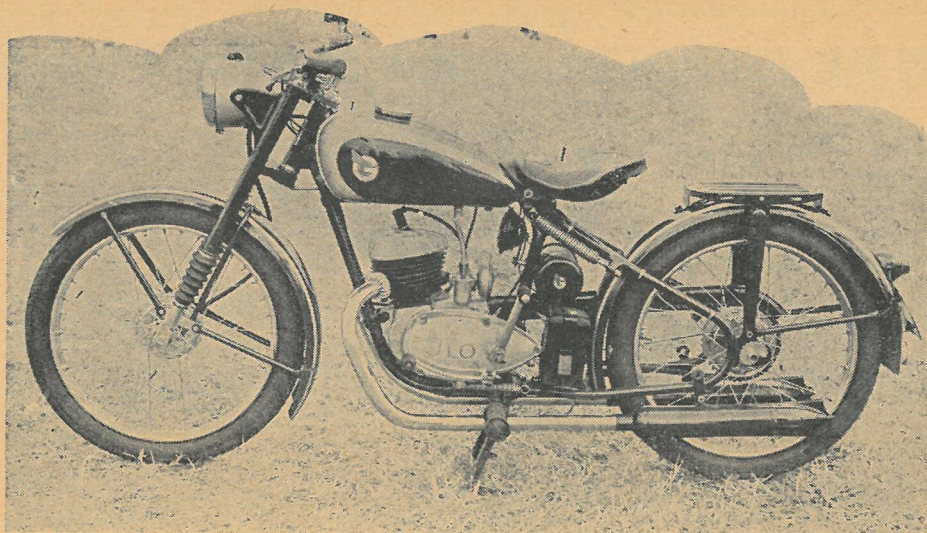
til et sted, hvor han kan foretage sin operation uforstyrret.

Man har bibeholdt pladeforgaflen, men fjedersystemet er nu afløst af gummibånd, der i sig selv giver en progressiv affjedring med naturlig dæmpning. Endnu et gummibånd virker som tilbageslagsfjeder.

Specifikation:

Encylindret totaktsmotor med tværskylning, fladtøppet stempel, letmetaltopstykke. Boring 52 mm, slag 58 mm, slagvolumen 123 ccm, 4,75 hk ved 5000 omdr./min. Kompressionsforhold 5,9:1.

Smøring: Olie iblandes benzinen i forholdet 1:25.



Göricke er en smuk maskine med rene linier. Man vil bemærke, at forgafflen er forholdsvis stejl. Læg mærke til den eccentricke skive på bagaksten.

Transmission: Våd flerpladekobling. Tre gear med fodskifte og indikator. Totaludveksling mellem motor og baghjul: 1:24,8, 1:11,7, 1:7,85.

Mål: Hjulafstand 1260 mm, totallængde 1985 mm. Dækstørrelse 2,50 × 19. Bremsetromle-diameter 125 mm. Tankindhold 9,5 liter. Benzinforbrug: 2,11 liter på 100 km. Tophastighed 75—80 km/t. Forventes godkendt med bagsæde.

Pris: Kr. 2160,— inclusive omsætningsafgift.

En del identiske, eller næsten identiske maskiner optræder under forskellige navne, hvilket kan virke i nogen grad forvirrende. En engelsk maskine med Villiers-motor optræder således under navnene »Norman« og » Rambler«. Til orientering skal vi oplyse, at det kun er navnet, der er forskel på, maskinerne er nøjagtig ens. Det er en kraftig maskine med teleskopforgaffel, fuldt elektrisk udstyr, der findes endda stoplygte, og brede skærme. Den fremtræder således som en stor maskine. Motoren er den kendte Villiers model 6E på 197 ccm med tilhørende tre-trins gearkasse. Udblæsningsrøret er det patenterede rør, som flere engelske totaktsmotorer nu anvender. Lige efter udblæsningsporten findes en »udposning«, hvori udblæsningsgassen danner nogle hvirvler, der er medvirkende til at trække den forbrændte gas ud af cylindren.

Specifikation:

Motor: To-takts Villiers-motor med letmetalltopstykke. Tværskylning med

fladtoppet stempel. Boring 59 mm, slaglængde 72 mm. Slagvolumen 197 ccm.

Smøring: Olie iblandes benzinen i forholdet 1:16.

Transmission: Våd flerpladekobling, gearkasse med tre hastigheder og fodskifte. Totaludveksling mellem motor og baghjul: 1:19,0, 1:9,9, 1:5,86.

Maskinerne (Rambler og Norman) er godkendt til bagsæde.

Pris kr. 2100,00 inclusiv omsætning.

Foruden de mange engelske letvægtere forsynet med Villiers-motorer, kommer tyskerne nu også med en række små maskiner med en vis lighed. Disse modeller er forsynet med den kendte tyske ILO-motor.

Et nyt mærke på det danske marked er Hecker. Denne maskine er overordentlig smuk og tillige meget kraftig. Den er forsynet med en 125 ccm ILO-motor med to karburatorer. Disse er forbundet til gashåndtaget med hver sit kabel og tilsluttet således, at der kun åbnes for spjældet til den ene karburator op til ca. 60 km/t. (i højeste gear), hvorefter den anden karburator tillige træder i funktion.

Maskinen findes i to modeller, hvoraf den ene går under betegnelsen »Luxus«. Begge maskiner har teleskopforgaffel og luxusmodellen har tillige baghjulsauffjedring. Sidstnævnte model har forkromet lygte og tank.

Motoren, der er den samme i begge modeller, er som omtalt meget kraftig.

Den yder ikke mindre end 7,5 hk ved 6000 omdr./min., hvilket svarer til over 60 hk pr. liter slagvolumen. En anden model af samme fabrikat leveres med en tilsvarende motor med een karburator. Denne motor yder 5,5 hk ved 5500 omdr./min. Sidstnævnte model er dog ikke kommet til landet endnu.

Specifikation:

Motor: 123 ccm ILO-motor, boring 52 mm, slag 58 mm. Tværskyttet totaktsmotor med fladt stempel. Batteritænding.

Smøring: Olien iblandes benzinen i forholdet 1:20. Benzintanken rummer 10,5 l.

Benzinforbrug ca. 2,5—3 liter pr. 100 km.

Vægt: 92 kg. Godkendt til bagsæde

Tophastighed ca. 100 km/t.

Pris: Sportsmodel ca. kr. 2500,00 inklusive omsætningsafgift. Luxusmodel ca. kr. 2700,00 inklusive omsætningsafgift.

Der findes endnu to mærker med ILO-motor på det danske marked, og det er overordentlig vanskeligt at se større forskel på disse maskiner. *Hercu-*

les og *Göricke* fremtræder som små robuste maskiner med teleskopforgaffel, fuldt elektrisk udstyr og svingsattel. Ved at betragte *Göricke*, bemærker vi en lille fiks detalje. Baghjulets kædestrammere består af 2 ekcentriske skiver med et antal hak, der virker som låse i forbindelse med en lille tap. Man kan ved at dreje de ekcentriske skiver hurtigt indstille baghjulet til en passende kædespænding. Ved at indstille de to skiver i samme hak, får man garanti for, at baghjulet sidder lige uden at skulle måle sig frem til den rette stilling.

Specifikation:

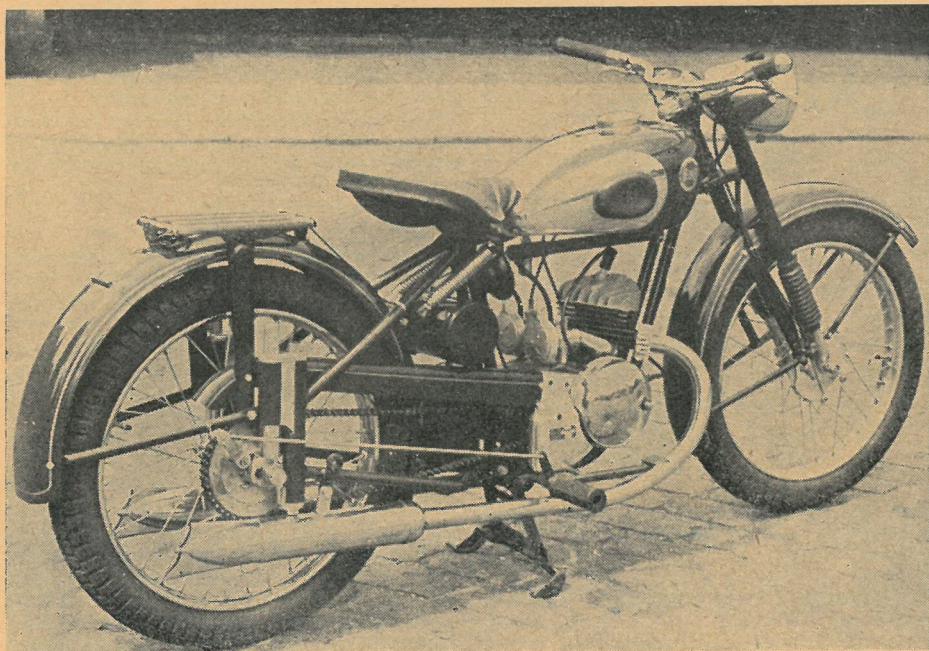
To-takts ILO-motor med letmetaltopstykke. Tværskyttet med fladtoppet stempel. 5 hk ved 4800 omdr./min.

Våd flerpladekobling, gearkasse med 3 hastigheder, fodskifte.

Hjulafstand 1300 mm, totallængde 1970 mm, saddehøjde 690 mm.

Egenvægt 82 kg. Godkendt til bagsæde.

Zündapp er atter gået i gang med at fremstille store maskiner, men foreløbig kommer der kun letvægtene af dette mærke til landet. En ny Zündapp med totaktsmotor på 200 ccm kan nu leveres mod indkøbstilladelse. Motoren yder



Hecker Luxus, der udvikler 7,5 hk med en motor på 123 ccm. Man ser tydeligt de to karburatorer.



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 . København K.

N.C.- Trykkeriet

Tryksager
til ethvert formål

Sydhavns Plads 4, Central 16505

7,5 hk, og såvel stel som teleskopgaffel og hjul er tilsvarende kraftigt dimensioneret. Bremserne er meget store og effektive. Sadlen er ophængt efter eetpunkt systemet og affjedret af en enkelt lodretstående skruefjeder. Der er selvfølgelig fuldt elektrisk anlæg. Speedometer og kontrollampe for batteritænding og ladestrøm er indbygget i lygten.

Specifikation:

Motor: Tværskyllet totakts-motor med letmetalltopstykke, fladtoppet stempel. Boring 60 mm, slaglængde 70 mm, slagvolumen 198 ccm.

Transmission: Våd flerpladekobling, gearkasse med 3 hastigheder, håndskifte.

Mål: Hjulafstand 1300 mm, totallængde 2000 mm, sadelhøjde 720 mm. Vægt 110 kg.

Dækstørrelse 3,25 × 19.

Benzin: Tanken rummer 12 liter, benzinförbrug 2,6 liter pr. 100 km.

Tophastighed ca. 85 km/t. Godkendt til bagsæde.

Pris: Kr. 2790,— inklusiv omsætningsafgift.

Også fra vort naboland Sverige har vi modtaget et bidrag til det righoldige udvalg af motorcykler i letvægtsklassen. Husqvarna er kommet igen. Denne fabrik, der i begyndelsen af trediverne blev berømt for sine racermaskiner og senere berømmet i sit hjemland for de små letvægtsmaskiner, har nu sendt en ny letvægter på markedet. Maskinen er særpræget i sin konstruktion, bl. a. på grund af gearskiftmekanismen, der består af kombineret hånd- og fodskifte. Man kan bruge hvert system for sig, eller anvende dem i flæng efter eget ønske. Man kan f. eks. også bruge fodskiftet til at finde de egentlige gear og nøjes med at bruge håndtaget, når maskinen skal sættes i frigear. Maskinen er således særdeles velegnet til kørere, der ikke er tynget af de mange års rutine.

At det også er en kraftig og levende maskine fremgår af den kendsgerning, at den placerede sig som nr. 1, 2 og 3 i det svenske seksdages-trial.

Ved en kort prøvekursel med maskinen havde vi lejlighed til at konstatere, at motoren ikke alene er meget kraftig, men at den tillige er uhyre levende, når man tager i betragtning, at det er en totakter. Motoren reagerer med det samme, når man åbner for gassen, og

bremser øjeblikkelig op igen, når man atter lukker. Maskinen er således meget smidig i trafikken, men det skal indrømmes, at man skal vænne sig til gearskiftningsmekanismen, når man er vant til et fodskifte efter det såkaldte positiv-stop princip. Når man har kørt på den nye Husqvarna nogle øjeblikke, er man imidlertid fortrolig med hele maskinen, og man kan glæde sig over en overordentlig god styring ved både store og små hastigheder. Man har på fabrikken valgt at bibeholde pladeforgaflen, da man er af den opfattelse, at en teleskopforgaffel ikke er velegnet for så let en maskine, navnlig når de svenske landevejes dårlige kvalitet tages i betragtning. Man eksperimenterer imidlertid med et andet system på fabrikken, ikke fordi man er utilfreds med pladeforgaflen, men fordi det er en kendsgerning, at publikum betragter dette affjedringssystem for forældet.

En lille nyhed er benzinhanens anbringelse ovenpå tanken. Ved en lodret aksel er håndtaget forbundet med hansen, der sidder på bunden af tanken. Der er flere fordele ved dette system. For det første sidder håndtaget, hvor det er let tilgængeligt, for det andet er det placeret på maskinens renligste del, og endelig muliggør systemet at fremstille en benzinbane, der er fuldkommen tæt.

Specifikation:

Motor: Totakts-motor med tværskylning og fladtoppet stempel. Boring 55 mm, slaglængde 50 mm, slagvolumen 120 ccm. 4,5 hk ved 4500 omdr./min. Svinghjulsmagnet.

Smøring: Olien iblandes benzinen i forholdet 1:25. Benzintanken rummer 10,5 liter.

Gear: Tre hastigheder med kombineret fod- og håndskifte. Totalt udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 20,8:1, 11,2:1, 8,3:1.

Dækstørrelse 3,00 × 19.

Vægt 72 kg.

Tophastighed ca. 80 km/t.

Som det fremgår af ovenstående specifikation er boringen mindre end slaglængden, og dette giver en stempelhastighed på 7,16 meter pr. sekund ved 4500 omdr./min., en meget lav værdi for en motorcyklemotor. Da lejerne er kraftige kugle- og rullelejer, må man derfor anse det for givet, at motoren har en lang levetid på grund af den ringe slitage i de få bevægelige dele.

„DERBY“ — FRITS MØLLER

Opretning af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Roadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885



DA VI DELTOG

i Monte Carlo løbet var det først og fremmest for at faa den størst mulige erfaring med den nye Puch 250 cc — en erfaring, der nu kommer vore kunder til gode.

RASMUSSEN & SKJOLD

WESTEND 15

EVA 953

Velocette

KVALITETSMÆRKET

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok...

Søg Dig en Makker med Pandelok*.

ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —

RECREO (hvor der findes Bagagebærer).

Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL-Fodhvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

FORCROMING

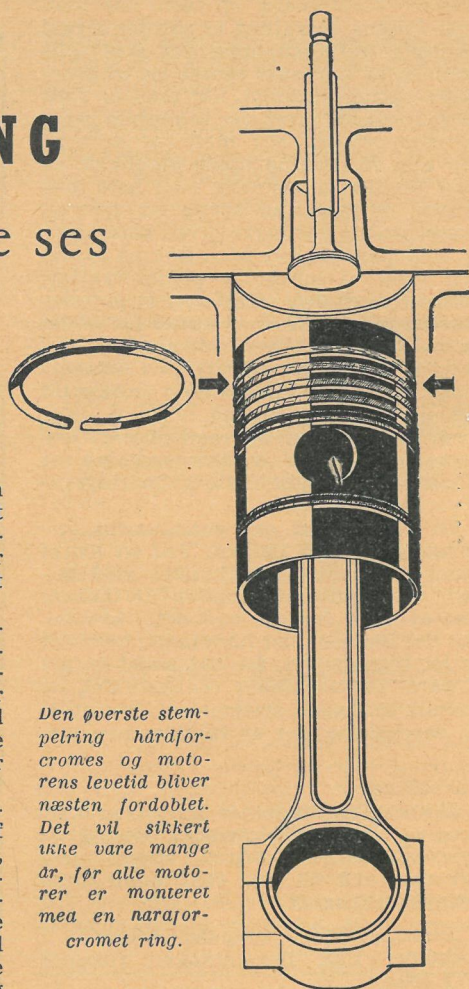
der ikke ses

En betydningsfuld detalje for den moderne motor

Et af de mest ømfindtlige steder i en forbrændingsmotor er ret naturligt spillerummet mellem stemplerne og cylindervæggen, og konstruktørerne har gennem årene på forskellig måde søgt at beskytte denne Achilleshæl.

De moderne motorers stigende driftstemperatur og anvendelsen af letmetallstempler i støbejernscylindre har yderligere vanskeliggjort den opgave, det er at skabe tilstrækkeligt spillerum ved høje temperaturer, uden at stemplerne bliver utætte, når motoren er kold eller kun delvis opvarmet.

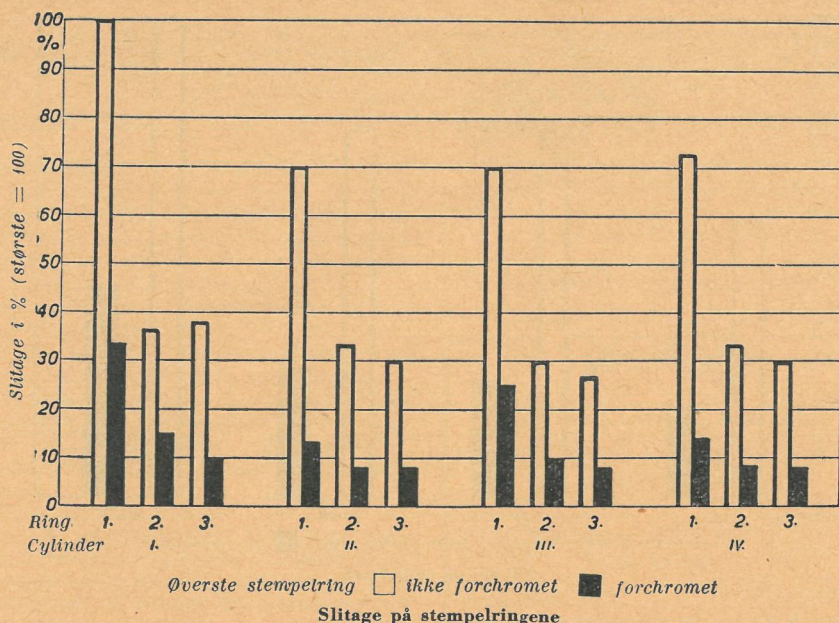
Det er en kendt ting, at man indskyder et fjedrende mellemlæg i form af stempelringe, og at det er disse ringe, der virker som gastætte pakninger, samtidig med at de tillader stemplet at udvide sig og trække sig sammen ved de vekslende temperaturer. Det er derimod sjældent, at man tænker over, hvilke påvirkninger disse stempelringe — og navnlig den øverste — udsættes for. Først og fremmest er ringen i sig selv i besiddelse af en egen fjederkraft, ved hjælp af hvilken den presses mod cylindervæggen. Selve forbrændingstrykket i cylinderen er fra 30 til 50 kg pr. cm² i benzinmotorer og helt op til 80 kg pr. cm² i dieselmotorer, og dette tryk kan ikke modstås af en enkelt ring (bl. a. fordi denne må være forsynet med en åbning, der giver udvidelsesmuligheder) hvorfor det forplanter sig til den næste ring for til sidst helt at blive bremset ved den sidste ring. Trykket påvirker således ringenes inderside, og forøger derved disses pres mod cylindervæggen — hvilket naturligvis virker tætnende, men samtidig forøges slitagen. Forbrændingstemperaturen på 1800—2000° celcius påvirker naturligvis også ringene foruden de



Den øverste stempelring hårdforchromes og motorens levetid bliver næsten fordoblet. Det vil sikkert ikke være mange år, før alle motorer er monteret med en narajorcromet ring.

rent mekaniske påvirkninger under motorens gang.

Det turde hermed være fastslået, at den øverste stempelring har det alt andet end godt, og lad os derefter undersøge, hvad der sker, når den med tiden bliver slidt så meget, at den ikke længere udfylder sin plads tilfredsstillende. For det første vil den naturligvis ikke bremse forbrændingstrykket tilstrækkeligt, gassen vil slippe forbi mellem ringen og cylindervæggen, hvorved ringen vil blive presset tilbage i stempelrillen i stedet for at blive presset ind mod cylinderen. Dette vil naturligvis yderligere forværre forholdene, således at gassen nu slipper mere uhindret forbi, for derefter at gå løs på de næste ringe. Dette forklarer i nogen grad, hvorfor en motor pludselig begynder at bruge



olie og ikke gradvis bliver sløjere og sløjere. Utætheden går naturligvis ud over den mekaniske virkningsgrad, men olien i krumbøghuset kan tillige trænge op i forbrændingskammeret, hvor den vil afsætte kuldannelser, der dels virker hæmmende på ventilernes bevægelser, dels kan bringe driftsforstyrrelser ved at kortslutte tændrøret, og endelig kan medvirke til at stempelringene sætter sig fast i rillerne — altså en yderligere forværrelse af de mekaniske tilstande.

Den øverste stempelring er med andre ord motorens forpost i kampen mod mekaniske sygdomme af alvorligere karakter, en kendsgerning automobilindustrien i alle lande har øjnene åbne for. Det er morsomt at konstatere, hvordan f. eks. englænderne og tyskerne søger at løse problemet på vidt forskellig måde og ved hjælp af metoder, der må siges at afspejle de to nationers mentalitet. Englænderne har en udpræget modvilje mod at stole for meget på en

enkelt mand, hvorfor de heller ikke giver ham for megen magt. I dette tilfælde søger man at fratage den øverste stempelring sin store betydning ved hjælp af trådomvundne stempler, der kan tilpasses med minimalt spillerum. Tyskerne derimod søger en metode, hvorved den omtalte ring kan klare opgaven alene og i lang tid.

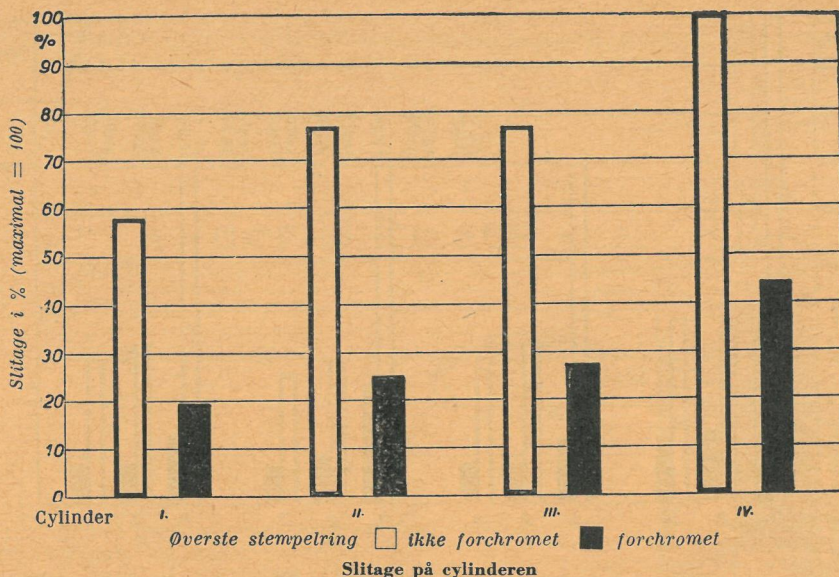
Den tyske metode består i hårdforchroming som Daimler-Benz har gjort forsøg med i mange år. Indgående forsøg med overtræk af forskellig art (for at nedsætte slitage) blev gjort, og man fandt frem til crom som den bedste beskyttelse. Under krigen var man stærkt interesseret i at gøre flyvemotorerne så holdbare som muligt, og eksperimenterne førte frem til at hårdforchrome den øverste stempelring. Efter krigen begyndte Daimler-Benz som den første fabrik at overføre erfaringerne fra krigen til de mere fredelige automobilmotorer. Man gennemførte derfor indgående prøver med automobilmoto-



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 - LUNDTOTTEGADE 100 - TAGA 4868



rer. En firecylindret Mercedes diesel model 170 D blev et af de første forsøgsdyr, og da resultaterne lovede godt, anvendte man også benzindrevne vogne. Dieselvognen kørte 38.000 km på et år, hvilket svarer til ca. 100 km om dagen, med almindelige stempelringe, hvorefter slitage blev nøje udmålt. Cylinderne blev derefter udslebet, og de nye stempler blev forsynet med en hårdforchromet stempelring øverst på hvert stempel, medens de øvrige ringe var ganske almindelige. Derefter kørte vognen 36.000 km under de samme betingelser som ved den første prøveperiode, hvorefter man igen målte slitage. På de hosstående skemaer kan man sam-

menligne slitage, der for forsøget med de forchromede ringe viser en nedgang på $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$. Selve de forchromede ringe var kun slidt $\frac{1}{5}$ af det slid, man kunne måle på de almindelige ringe. På det andet skema ser man, hvordan slitage på cylindervæggen er bragt ned til under halvdelen, ja, næsten til en trediedel.

Endnu en prøve med en firecylindret dieselmotor, hvori man monterede det første og det tredje stempel med en forchromet ring, medens det andet og det fjerde stempel monteredes med almindelige ringe, viste ret afgørende resultater. Målingerne viste:

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

- Ridebenklæder berømt for snit og pasform
- Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra **kr. 198,00**
- Oilskinsfrakker enkelte og med for fra - **39,15**
- Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel.
- Org. engelske T. T. styrthjelme
- Nyrebælter prima kvalitet - **20,00**



MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Cylinderslitage i %
(Slitagen på den mest slidte cylinder
ansættes til 100 %)

	25	58	25	100
ved stempel	1	2	3	4

Selvfølgelig har fabriken gennemført en mængde andre forsøg under de mest divergerende forhold, men resultaterne har stadig vist, at slitagen går ned til omkring det halve ved anvendelse af hårdforcromede stempelringe.

Samtlige motorer, der forlader Daimler-Benz fabrikerne, er nu monteret med en hårdforcromet stempelring i den øverste rille, og efter forsøgsresultaterne at dømme, betyder det en væsentlig forlængelse af motorenes liv, og vognene vil under alle omstændigheder kunne køre dobbelt så langt, før de skal »bores«.

Flere amerikanske fabriker tager nu ideen op og flytter lidt af den righoldige forcroming indenfor. I sandhedens interesse må det dog anføres, at den forcroming, vi kender fra kofangere og lignende, ikke er den samme, som er omtalt i det foregående. Det er forholdsvis kostbart at hårdforcrome, men der er ikke tvivl om, at pengene kommer hjem med renter. Mange finere motorer er forsynet med hårdforcromede ventilstammer og -styr, hvilket naturligvis også giver en stærkt forøget styrke på dette andet sårbare punkt.

Navnlig hvor det gælder sports- og racermotorer, anvendes hårdforcroming med gode resultater.

Arsagen til den nedsatte slitage må søges i den omstændighed, at medens støbejern er porøst og i virkeligheden er fyldt med mikroskopiske blærer, giver hårdforcromingen en fuldkommen spejlblank glideflade, der ikke »river i«. Man skal imidlertid ikke fristes til at hårdforcrome en hel cylinder, da det porøse støbejern fastholder olien, hvilket er af største vigtighed.

Rå kædehjul i alle størrelser.
SPLEEFA vindskærme
for Nimbus og engelske cykler



Helgolandsg. 13, Kbh. V. C. 14361, Eva 6621

AJS

ODENSE

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Telf. 545 (lokal 6)

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

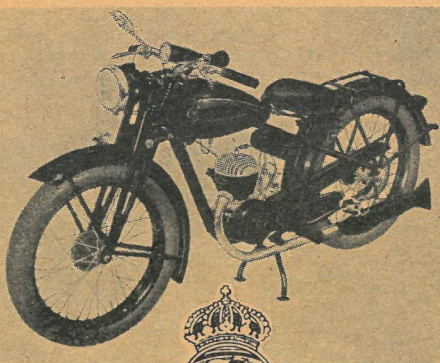
Roal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504



HUSQVARNA

Navnet, der på grund af den
enestående kvalitet, er blevet
verdensberømt.

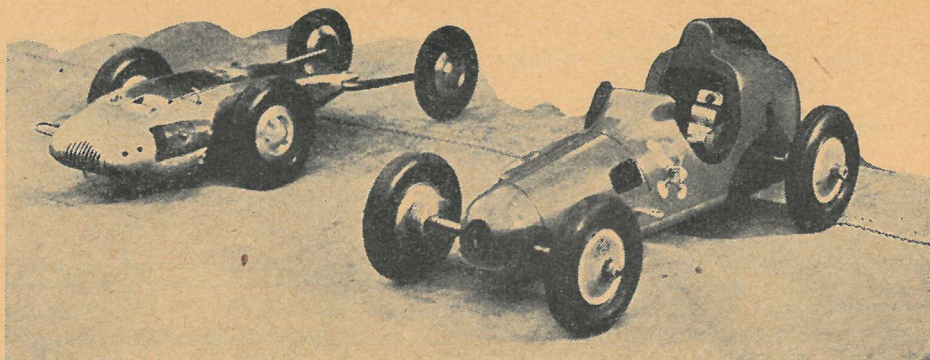
Nærmeste forhandler opgives af:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S, KBHVN. K
Centr. 9846

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS
Telf. 14100



Modelracerne **Nye vogne, ny bane, nye rekorder**

Danmarks første permanente modelracerbane er nu en realitet. Den er helt støbt i cement med en omkreds på 66,6 m og en bredde på ca. 0,5 m. På inderkredsen er der tillige lagt 0,5 m asfalt for at forhindre vognene i at køre ud i gruset.

Banen blev indviet søndag d. 4. juni ved en konkurrence mellem D.M.R.U.s medlemmer. Der kørtes i 3 klasser med

3 starter for hver vogn. Efter formiddagens træning var en del vogne udgået, men de resterende vogne var meget driftssikre, så der så godt som ingen pauser var.

Der deltog ialt 17 vogne i konkurrencen. De var fordelt med 8 vogne i klasse A, 5 i klasse B og 4 i klasse C. I alle klasserne blev der sat ny dansk rekord. Således kørte Ove Petersen, M.R.K., med sin amerikanske Mc. Coy vogn 92,9 km/t. Den gamle rekord var på 68,4 km/t og var ligeledes sat af Ove Petersen den 14. maj.

I klasse B blev den nye rekord sat af Sv. Sander fra Odense modelracerklub. Sander kørte med en hjemmebygget vogn 74,8 km/t.

L. Dupont, Record, kørte med sin ombyggede Mc. Coy vogn 145,45 km/t i klasse C og forbedrede således sin gamle rekord med 14,85 km/t.

Alt i alt var det en særdeles vellykket konkurrence, og de opnåede resultater viser ligeledes, at den nye bane, der nu er stillet til modelracernes disposition, er virkelig godt bygget.

Der blev efter de opnåede resultater givet points, og vinderne i de 3 klasser blev:

Klasse A: E. Vinsted, M.R.K.

Klasse B: K. Mulvad Hansen, M.R.K.

Klasse C: L. Dupont, Record.

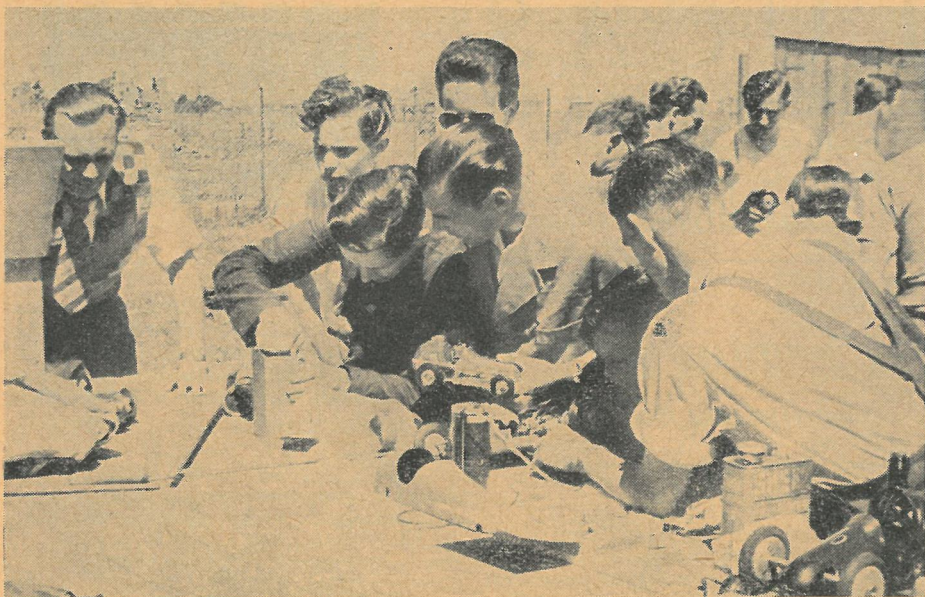
Vinderne fik efter konkurrencen overrakt et sølvbæger, skænket af »Teknik for alle«.

Såfremt nogle af læserne skulle være interesseret i nærmere oplysninger om modelracersporten, kan disse fås ved henvendelse til:

Dansk Modelracer Union, Emdrupvej 123, København NV. Tlf. Søborg 3924 y.



En lille, smuk amerikansk vogn bliver tanket op. Vognen er »indregistreret« i Danmark.



Inden ethvert løb hersker der en febrilsk travlhed i »Ryttergården«. De små motorer er meget sensible og skal behandles med omhu og forståelse.

Benzinavgiften nedsættes i Sverige

Onsdag den 10. maj blev for motor-kørslen i Sverige af skelsættende betydning. Da vedtog andet-kammeret nemlig det borgerlige særforslag fra behandlingen i første-kammeret om at nedsætte benzinskatten med 20 øre allerede fra 1. juli, mens første-kammeret ville udskyde forslaget gennemførelse til nytår. — Ved en fælles-afstemning i de to kamre onsdag den 17. maj blev resultatet da — med to stemmers majoritet — at nedsættelsen af skatten først skal gennemføres til nytår. Men selve den kraftige nedsættelse af afgiften viser, at en ansvarlig regering efterhånden er nået til den erkendelse, at der er grænser for, hvor højt man kan tillade sig at beskatte benzinen og dermed hele transportsystemet, for forhøjelsen indebærer straffen i sig selv.

Invalidevogne til Danmark

Ford Motor Company i Dagenham, England, leverede for kort tid siden 1000 Anglia vogne med invalideudstyr

til det engelske socialministerium, der skulle bruge dem til krigsveteraner.

Disse vogne, der kan køres som almindelige vogne og med hænderne alene, har haft stor succes og kan nu leveres herhjemme. Prisen for ekstraudstyret, der findes både til Anglia og Prefect modeller, andrager kun 950 kr., som svarer til fabrikkens indkøbspris. Hverken fabrik eller forhandler beregner sig nogen avance på dette udstyr, men betragter leveringen som en service overfor bilister, der kun er i stand til at føre automobil med håndbetjening.

Danmark eksporterer vogne til Sverige

De økonomiske forhold i Sverige har som bekendt nu bedret sig så meget, at importen af foreløbig europæiske automobiler har kunnet frigives helt.

For at kunne tilfredsstille efterspørgslen efter Ford vogne i Sverige har man netop placeret en ordre på flere hundrede af de populære engelske Anglia og Prefect modeller hos det danske Ford selskab. Denne eksportordre har selvfølgelig både beskæftigelsesmæssig og valutamæssig betydning.

- b. *Justering.* Denne må finde sted hver 5000 km. Se afsnit L-5, del A, stk. II b.
- c. *Rensning.* Denne må finde sted hver ca. 10.000 km. Se afsnit L-5, del A, stk. II c.
- d. *Indsættelse af nyt højspændingskabel.* Se afsnit L-5, del A, stk. II d.

III. Eftersyn

- a. *Afprøvning af magnetapparat påmonteret motoren.*
Se afsnit L-5, del A, stk. III a.

b. Adskillelse.

1. Endedækslet F (fig. 2) aftages ved at afskrue de fire undersænkede skruer. For at adskille glidekoblingen vil det være nødvendigt at betjene sig af et specialværktøj (fig. 3) for at holde fiberhjulet på plads, medens låsemøtrikken afskrues. Værktøjet består simpelthen af et stykke 1/4" rundstål, hvis ender er bøjet om med en afstand fra midte til midte på 3³/₁₆", således at den ene ende kan stikkes ind i huller i hjulet, medens den anden føres ind i hullet foroven på det støbte stykke, hvorigenem den tapskrue, der fastholder dynamoen, er ført. En 7/16" topnøgle kan nu bruges til låsemøtrikken G (fig. 2). Bemærk, at den lille spids på låseskiven H først må bøjes tilbage. Derpå fjernes låseskive H, koblingsfjeder I, friktionsskive J og fiberhjul K.
3. På enkelt-cylindertypen aftages afbryderdækslet M, fjederarmen N med kontakt fjernes, boltene Q afskrues, og afbryderkontakten P kan nu trækkes af akslen. Fjederarmen Q, der låser knastskiven R, smøges ud af sin plads i huset, og skiven udtages. Kabelrør og kabel er allerede blevet fjernet ved Magdynoens demontering. Reguleringsstangen T fjernes ligeledes.
3. På to-cylindertypen afskrues stopskruen med det sekskantede hoved, og afbryderkontakten trækkes ud. Knastringen udtages — kabelstopper og kabel er allerede tidligere blevet fjernet — og derefter reguleringsstangen.
4. Kulholderne fjernes sammen med den lille skrue til forbindelse med jord (fig. 4), der findes på siden.

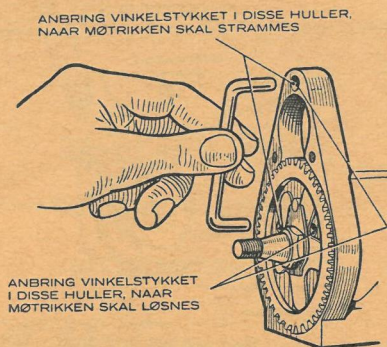


Fig. 3. Således kan man låse hjulet, når koblingen skal samles eller adskilles.

Skruerne U (fig. 2), klemkrue V til jordforbindelse samt fjederarm W afskrues fra dæklade X, og denne sammen med mellemlæggene Y fjernes. Ankeret kan nu udtages ved at banke på akslens tandhjulsende med en læderbeklædt trækølle, til den slipper koblingspladen L. Der behøves ingen lås på magneten, da denne vil bevare sine magnetiske egenskaber i lang tid, selv om den straks taber lidt af sin kraft. Magnethuset må ikke komme i berøring med filspåner, da disse kan tiltrækkes af magneten og foranledige, at ankeret sætter sig fast.

5. Lejerne kan fjernes som angivet i afsnit L-5, del A, stk. III b.

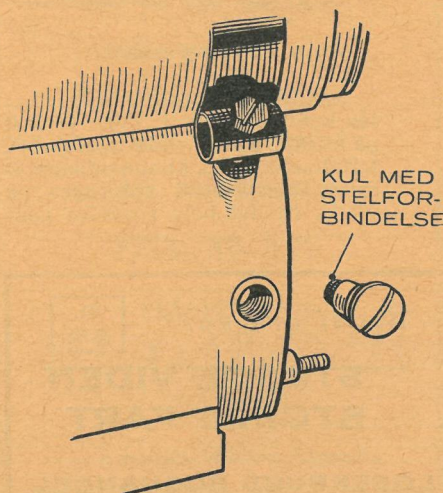


Fig. 4. Stelforbindelsens anbringelse.

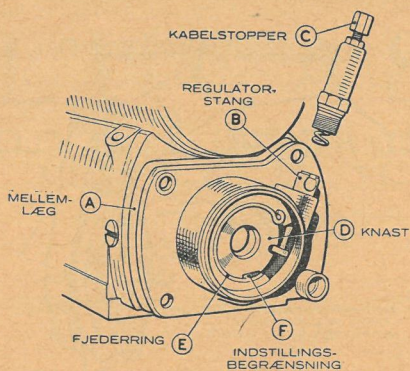


Fig. 5. Kontakthus med mekanisme til tændingsnastillingen.

- c. *Apfrovning.*
Som i afsnit L-5, del A, stk. III c.
- d. *Samling.* (Se særlig anvisning i stk. III e til flangesamlet Magdyno.)
- Som i afsnit L-5, del A, stk. III d, idet man dog må lægge mærke til, at der på Magdyna ikke findes sikkerhedsskrue i gnistgabets.
 - Ved samling af glidekoblingen ki-

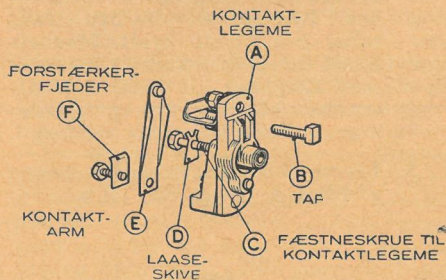


Fig. 6. Kontakten adskilt.

les koblingsplade A (fig. 1) fast på akslen, og det store tandhjul B, friktionsskive C, koblingsfjeder D samt låseskive E anbringes på plads, og det hele spændes godt

fast med låsemøtrik F. Det u-formede specialværktøj må benyttes for at forhindre, at akslen drejer sig rundt under denne tilspænding.

- Efter samlingen må koblingens indstilling kontrolleres. Dette gøres lettest ved at låse tandhjulet og anbringe en fast vægt på drivakslen som vist i fig. 7. Koblingen skal da glide ved et drejningsmoment på 4—10 lbs/feet, d. v. s. et træk på 4—10 lbs (1,8—4,5 kg), målt på en fjedervægt med en 12" (0,3 m) lang vægstang. Glider koblingen udenfor disse grænser, må der indsættes en ny koblingsfjeder.

- e. *Særlig anvisning til flangesamlet Magdyno.*

Hvor Magdynoen er monteret med flanger på motorens krumtaphus, findes der indbygget i endedækslet en oliepakning, således at man får en olietæt samling på det sted, hvor

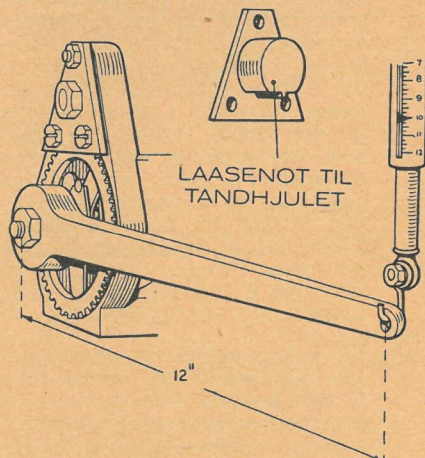


Fig. 7. Således kan man måle, hvor stramt koblingen skal indstilles.

drivhjul og ankeraksel går gennem dækslet. Herved forhindres olien i at trænge ind i Magdynoens indre.

Det er derfor af største vigtighed, at denne oliepakning ikke beskadiges ved samlingen, og da dens indvendige diameter er mindre end tandhjulets nav, må den først udvides til den rigtige størrelse ved hjælp af en dorn (fig. 8).

Drivhjulet indsættes således: Først fjernes afbryderstykket fra

Bestil den nu:

Kr.
8,75

**STØRRE VIDEN
STØRRE FART**

forsendes overalt pr. efterkrav

LØSEKRUGS BOGHANDEL
JAGTVEJ 59 . KØBENHAVN N

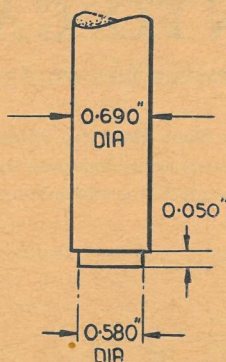


Fig. 8. Special-dorn.

Magdynoen, hvorefter dornen indføres fra dækslets inderside (fig. 9). Dornen, der har samme diameter som navet på det lille hjul, har en mindre ansats for enden, der passer i navet, og hvormed oliepakningen kan åbnes.

Hjulet anbringes på enden af dornen, og man kan da presse hjulnavet på plads i dækslet uden at beskadige pakningen. Derefter fjernes dornen, og endedækslet påskrues.

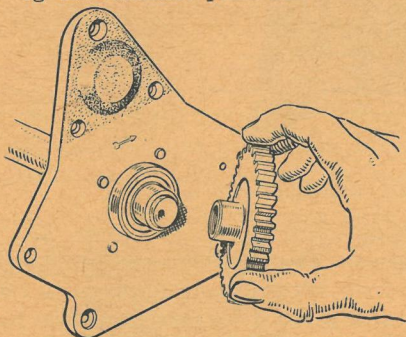


Fig. 9. Tandhjulet sættes på plads.

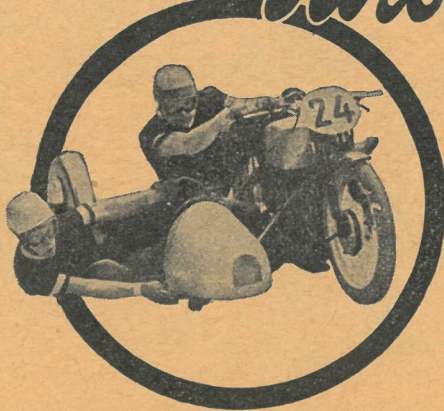
Glider T.T.-maskinerne i koblingen?

Et motorblad beretter i sit sidst udkomne nummer, hvori T.T.-løbet på Isle of Man refereres, at hvis rytterne blot stikker armene ud til siden, vil luftmodstanden bevirke, at motorernes omdrejningstal stiger med 100 — 200 — 300 omdr./min., uden at farten øges. Man må deraf slutte, at samtlige maskiners kobling trænger til at blive strammet op.

De af vore læsere,
der vil sikre sig
et eksemplar af

Større VIDEN

STØRRE Fart



bør få den hos bog-
hand'eren nu, eller
indsende bestilling til
os, da restoplaget
snart er udsolgt.

PRIS: KR. 8,75

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

Lille Kongensgade 43 . København K

DET FØRSTE MONTO-CARLO

Orla Knudsen blev nr. 7 i den samlede

Den 23. juni startedes det første Monte Carlo løb for motorcykler med udgangspunkter i Bruxelles, Barcelona,

obligatorisk. Den distance, bilerne skal gennemkøre, er som bekendt betydelig længere, ligesom automobillobet afholdes



Aage Andersen under udtagelsesprøverne i Monte Carlo. Han er netop ved at bremse maskinen op, således at for- og baghjul er på hver sin side af strejen.

Rom, Geneve og Paris. Distancen, der skulle gennemkøres, varierede lidt i forhold til de forskellige startsteder, men lå i alle tilfælde omkring 1200 km. De danske deltagere startede alle fra Bruxelles, hvorfra der var 1244 km ad den foreskrevne rute til Monaco.

Reglementet for dette løb minder meget om de regler, der skal overholdes i automobillobet. Maskinerne skal være standard i mindste detaille, hastigheden blev sat til 50 km/t i gennemsnit med strafpoints for både for tidlig og for sen ankomst til kontrolstederne. De forskellige landes færdselsregler skulle endvidere overholdes, assistance måtte ikke modtages undervejs, og styrthjelm var

i januar, hvor de klimatiske forhold kan vise sig fra den mest ubehagelige side, men til gengæld må bilisterne afløse hinanden ved rattet, hvorimod én og samme kører skal gennemføre løbet på motorcykle. Kun sidevognene må medbringe passager, der ikke må afløse ved styret. For at sikre sig har man bestemt, at passageren skal være en kvinde. På hele turen var der kun 3 timers tvungen hvil i Marseille; hvis man trængte til yderligere pauser, maatte dette blive for egen regning på etaperne, og således medregnes i køretiden.

Fra Danmark deltog blandt andet Orla Knudsen og Aage Andersen, begge på Jawa 250 ccm, og skønt de to populære ryt-

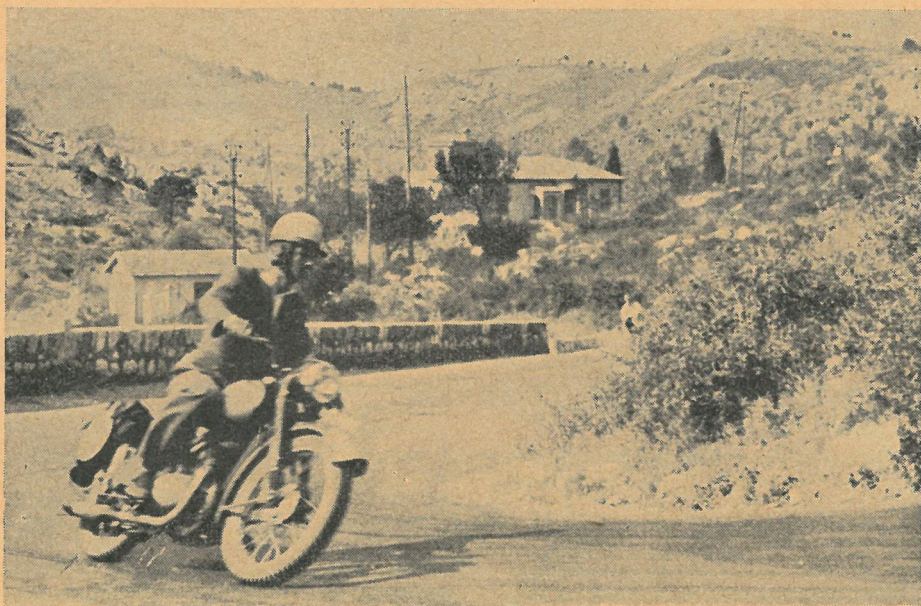
LØB FOR MOTORCYKLER

bedømmelse og nr. 3 i 250 ccm-klassen

tere kørte de mindste maskiner, der startede her fra landet, kom de hjem med de bedste resultater. Efter deres uofficielle deltagelse med en 350 ccm Jawa i automobilløbet, hvor de i januar gennemkørte hele distancen fra Oslo til Monte Carlo på 96 timer, må dette løb nærmest betegnes som barneleg, men ikke desto mindre kan en tur på 1200 km godt virke anstrengende i det lange løb. Vi havde en samtale med de to kørere efter deres heldigt afsluttede tur, og de var enige om, at alt var forløbet planmæssigt, og turen havde ikke på nogen måde været vanskelig på de gode veje, blot havde de sidste

komsten stillede de op til den første udtagelsesprøve. Denne prøve for acceleration- og bremseevne gennemførtes på den måde, at rytterne startede ved en streg, således at for- og baghjul var på hver sin side af denne. Man skulle derefter køre til en lignende afmærkning 100 meter fremme, og også her skulle maskinen bringes til standsning med et hjul på hver side af stregen. Der blev givet et point for hvert sekund denne prøve tog.

Maskinerne blev derefter beslaglagt og blev først udleveret næste morgen, hvor den næste prøve bestod i, at rytterne skulle starte maskinerne, køre rundt



Orla Knudsen på udtagelsesprøven i bjergene.

tre etaper sat krav til kørefærdigheden, idet vejen snoede sig i en uendelighed, således at 50 km/t i gennemsnit virkelig var krævende kørsel. Det var da også her de fleste kørere fik strafpoints. De to Jawa-kørere kom imidlertid pointsfrit igen til Monte Carlo, og straks efter an-

om en afmærkning og vende tilbage til startstedet. Maskinerne måtte ikke røres før denne start, og da signalet blev givet til at køre, skulle man først åbne for benzinen, tippe og derefter starte motoren, inden maskinen blev sat i gear. Også her blev der givet et point for hvert se-

kund fra startsignalet blev givet, til maskinen var i mål.

Den sidste udtagelsesprøve kørtes på en 15 km lang rundbane op i bjergene. Banen var delt på midten, og de 2×7,5 km skulle hver for sig køres på nøjagtig 10 minutter 30 sekunder, og der blev givet eet strafpoint for hvert sekund for tidlig eller for sen ankomst. Beskædigelse af maskinerne gav ligeledes strafpoint, og det skal i denne forbindelse bemærkes, at Aage Andersen var så uheldig at styrte på de berømte sorte sten i Tyskland, hvorved han fik bøjet styret og den ene fodhviler. Mærkerne efter dette uheld gav ham strafpoints, selvom uheldet skete inden starten fra Bruxelles. Den første udtagelsesprøve skulle foretages inden 3 minutter efter ankomsten, hvilket de to kørere ikke var klar over, og også dette gav dem nogle strafpoints. Orla Knudsen gennemførte som nr. 7 i den samlede bedømmelse for maskiner i alle slagvolumenklasser, medens Aage Andersen blev nr. 19. Orla Knudsen besatte endvidere tredjepladsen i 250 ccm-klassen. Løbet blev vundet af spanieren Antonio Vidal.

Priserne på gummi stiger

Midt i juni godkendte priskontrolnævnet i Sverige en prisforhøjelse på bildæk og slanger, varierende fra 11 til 20 %. De fleste bildæk stiger 20 %, lastbildæk dog kun 14 % og slanger 11 %.

Også herhjemme kan der — efter hvad vi erfarer — i den nærmeste fremtid ventes lignende forhøjelser, hvis årsag må søges i den kendsgerning, at priserne på rågummi alene de sidste 10 måneder er blevet omtrent redoble, i samme tidsrum er anskaffelsesprisen for bomuldsord steget med ca. 20 %.

Priserne på rågummi har dog nået højdepunktet og er nu ved at vende igen. Det er såmænd kineserne, der skal have skylden for den indtrufne stigning. Kinesiske forretningsmænd har gennem længere tid opkøbt rågummi og holdt den tilbage, så manglen på gummi verden over drev priserne i vejret. Imidlertid truede amerikanerne med at ødelægge denne kinesiske spekulation ved at sætte deres

fabriker for syntetisk gummi i gang igen — de har ligget stille siden kort efter krigene. Denne trusel gjorde en ende på »kineseriet«, gummiet kom frem på markedet, og priserne begyndte at gå nedad igen.

Masser af biler — bare ikke til Danmark

Amerikanerne tænker meget i tal. I år har de blandt andet tænkt frem til, at over 60 millioner amerikanere i år vil tage på ferie i bil, dels i USA, dels i udlandet. Det ventes, at disse 60 mill. bilferierende amerikanere vil bruge seks milliarder dollars. Det svarer til 100 dollars pro persona eller 700 kroner. Der er højkonjunktur i USA i øjeblikket.

Disse tal hviler naturligvis på et vist statistisk materiale og på mange års erfaringer.

Ganske præcis er derimod en opgørelse, der viser, at der nu er over 35,5 mill. personbiler i Amerika. Da indbyggerantallet er 148 mill., svarer det til 1 personbil for hver 4. indbygger — eller mindst 1 pr. familie. I Danmark findes der godt 100.000 personbiler — det svarer til 1 for hver ca. 100 indbygger. Et par andre tal har interesse i denne forbindelse: der findes i Danmark 1¼ mill. mennesker, der har lønnet beskæftigelse. I USA har i dag lige ved 60 mill. mennesker lønnet beskæftigelse. Tallet er meget nær rekorden for 1948. Alene landbruget har i april haft en tilgang på 867.000 personer.

★

Overalt i de automobilproducerende lande arbejder bilfabrikkerne under højtryk. Det gælder England, Tyskland, Frankrig, Italien, Sverige — og naturligvis først og fremmest Amerika, hvor f. eks. FORD i årets første fire måneder har produceret 623.980 enheder, biler og traktorer. Det er over 45 % mere end i samme tidsrum i fjor. Salget af Fordbiler var i samme tidsrum det største i 20 år. Der solgtes 388.323 personbiler og 101.999 lastbiler. Navnlig det betydelige salg af lasbiler bekræfter teorien om, at højere levestandard giver større omsætning, som igen kræver flere lastbiler.

★

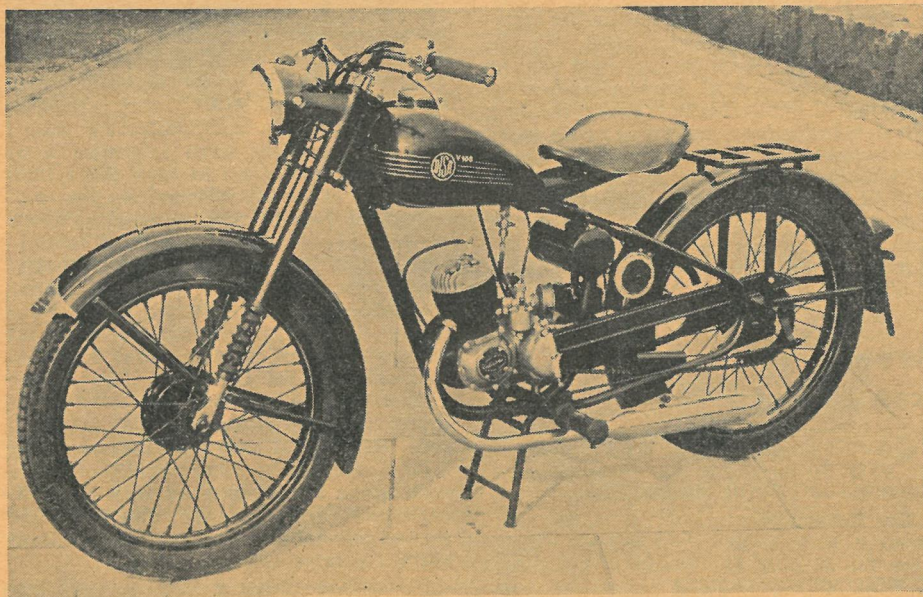
Ford-fabrikkerne i Köln har for 1950 planlagt en produktion på 25.000 enheder — det er lidt beskednere tal end de ovenfor nævnte, men efter europæiske forhold er det dog en ganske betragtelig produktion. Eksporten har i år vist en stærkt stigende tendens.

Det går fremad med **DISA**

Vi havde for nogle dage siden lejlighed til at prøvekøre en af Dansk Industri Syndikats prøvemaskiner — en prototype af den nye danske letvægter DISA. Der er noget meget betryggende ved denne maskines tilblivelse, fordi man ikke sætter den i serieproduktion,

vi nok, at fabriken er endnu mere kritisk indstillet, end vi er, og den dag DISA'en kommer på markedet, vil det sikkert blive vanskeligt at fremsætte en berettiget kritik.

Stellet og teleskopgaf lens vinkel må betegnes som fuldendt, og maskinen har



Den lille DISA monteret med 98 ccm Villiers motor. Man kan vist uden at overdrive sige, at det er den smukkeste maskine, man endnu har set med så lille motor. Gearskiftning finder sted ved at dreje det venstre håndtag, på samme måde som det kendes fra de italienske scooters.

før man har sikkerhed for, at den er konstruktivt tilfredsstillende og samtidig holdbar.

Det skal ikke nægtes, at vi blev noget overrasket over denne lille maskine — især dens accelerationsevne fra lave hastigheder i det høje gear — og dens evne til at tage selv store stigninger uden overdrevent hastighedstab. I bestræbelserne for at fremstille en virkelig prisbillig kvalitetsmaskine, har man udstyret denne model med en meget simpel gearkasse med to hastigheder. Disse to gear følte for så vidt fuldt tilstrækkelige, men man kunne måske nok ønske førstegearet en smule lavere. Der var selvfølgelig også andre småting, vi kunne ønske os anderledes, men alt i alt tror

køreegenskaber, der langt overgår, hvad man med rimelighed kan forvente af så lille og forholdsvis kort en motorcykle. Vi kørte på hoved- og sogneveje, vi kender ud og ind, og med en vis spænding gennemkørte vi et meget ujævnt sving med maksimal fart, d. v. s. lidt over 70 km/t. Maskinen lå støt og roligt, og den viste ingen tegn på »selv at bestemme«. Vi prøvede det samme sving igen, men tog denne gang gassen af inden vi nåede midten af svinget — en meget uheldig manøvre, der i reglen har et hoppende baghjul og dårlig styring til følge. Heller ikke dette anfægtede DISA'en. Det må i parentes bemærkes, at vi er vant til en mere end dobbelt så stor maskine med baghjulsaffjedring, hvorfor vi hav-

de ventet en temmelig følelig forandring i såvel trækraft som køreegenskaber.

Forsøgsvis ville vi prøve, om der i førstegearet var kraftoverskud nok til at baghjulet kunne spinne på løs vejbelægning, og dette resulterede i, at en nord-sjællandsk vejarbejder, der havde opstillet sit korpus under nogle skyggefulde træer, måtte se sit formiddagsarbejde — tre sirlige gruspletter — totalt ødelagt.

Vi vil ikke lægge skjul på, at vi vender os overordentlig meget af den nye danske motorcykle, og det vil sikkert ikke vare længe, før maskinen går i produktion.

I første række vil man formentlig fremstille en serie maskiner med 98 ccm Villiers motor, men iøvrigt med samme stel, forgaffel o. s. v., for derigennem at imødegå et behov for helt små maskiner. Da det, bortset fra motoren, er de samme komponenter, der anvendes i begge serier, vil den forøgede produktion være stærkt medvirkende til, at den oprindelige tanke — en prisbillig maskine — kan gennemføres, selvom kravene til konstruktion og tilbehør er vokset under forsøgene.

Svenskerne kan sagtens

Nu foreligger fra Sverige en oversigt over, hvorledes importen af biler vil komme til at forme sig for 1950.

Der forudses en import for ca. 135 mill. svenske kroner, hvoraf Tyskland vil levere for 30 mill. kr., Frankrig for andre 30 mill. kr. og England for 60—70 mill. kr. Hertil kommer den svenske hjemmeproduktion med betydelige kontingenter. Det kan være interessant at sammenligne udsigterne for den svenske bilimport med udsigterne for den danske bilimport.

På Tyskland er der foreløbig stillet et beløb på 3,5 mill. kroner til rådighed, og dette er opbrugt. Hvormeget der vil kunne komme i betragtning ved den nye handelsaftale med Vesttyskland midt i næste måned, vides intet om. Fra Frankrig ventes en import på 13 mill. kr. (heraf er der foreløbig udstedt importlicenser dækkende 3,9 mill. kr. til last- og varebiler og 2,6 mill. kr. til personbiler). På England er der foreløbig stillet ca. 8 mill. kr. til rådighed til personbiler (plus et mindre beløb til at starte samlefabrikerne med) og 8 mill. kr. til lastbiler. For 2. halvår kan formentlig ventes lignende

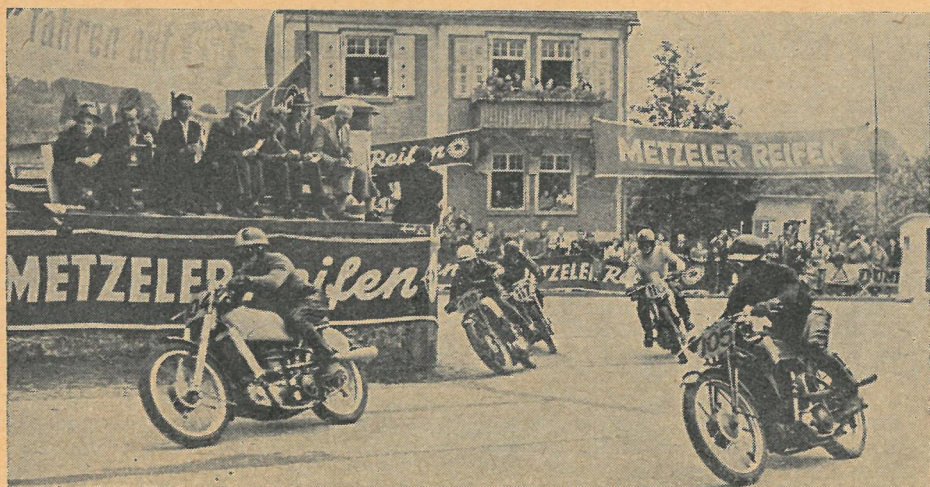
beløb stillet til rådighed. Fra Sverige kan der ventes for 1,9 mill. kr. lastbiler og for 200.000 kr. personbiler. Fra Chekoslovakiet kan der ventes for ialt ca. 1 mill. kr. person- og lastbiler, lige meget af hver kategori. Østrig vil kunne blive leverandør af for ½ mill. kr. lastbiler, og endelig ventes det, at vareudvekslingen med Italien vil give os for ½—1 mill. kr. biler ialt — efter de muligheder, der maatte byde sig.

Alt i alt kan der for 1950 overses en årsimport på næppe over 53 mill. kr. Det er kun en trediedel så mange biler, som Sverige importerer, men ialt vil Sveriges bilpark i løbet af indeværende år få en tilvækst på mindst 4 gange så mange biler som den danske, idet den hjemlige produktion paa Volvo- og Saab-fabrikerne yderligere vil forøge bestanden med de 25 % af tilvæksten.

En anden lille sammenligning kan i denne forbindelse have interesse: I de første fire måneder i år blev der i Danmark givet ekstraordinært mange indkøbstilladelser til nye personbiler (over dobbelt så mange som i samme tidsrum i fjor), ialt 1088. I samme tidsrum indregistreredes der over ti gange så mange personbiler i Sverige, 12 893. Af disse var iøvrigt de 2.441 af mærket Volvo og 132 af mærket Saab, de to svenske hjemmefabrikata, hvoraf det sidste først nu er ved at komme i produktion. 10.000 af de indregistrerede personbiler var importerede, 1085 var af mærket Volkswagen og 1.349 små engelske Ford-biler. Med andre ord: Alene af folkevognen blev der indregistreret lige så mange biler i Sverige som af personbiler i det hele taget i Danmark i samme tidsrum.

Prisforhøjelse

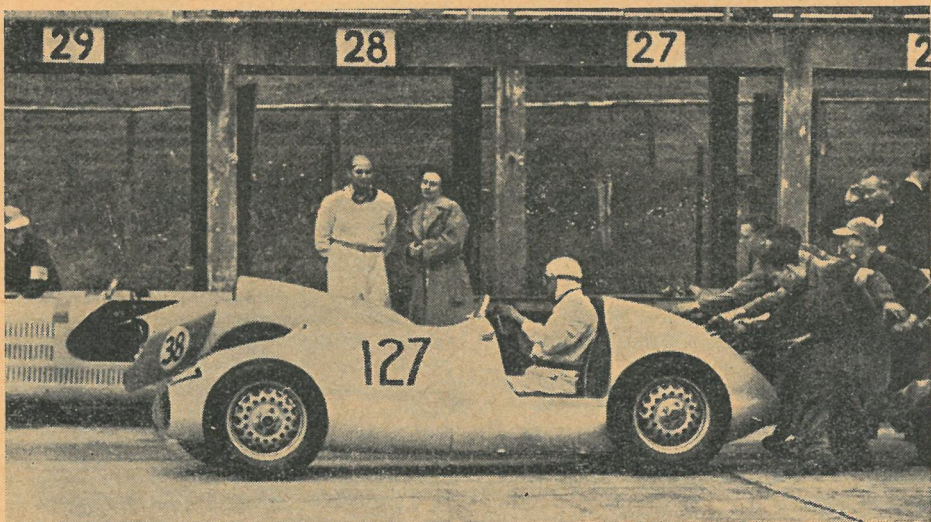
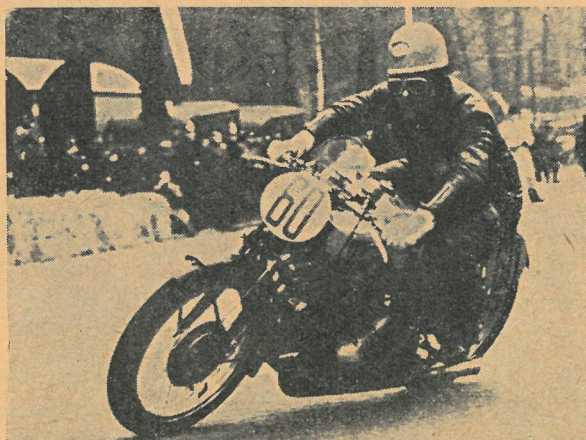
På grund af de stigende priser på bladets fremstilling ser vi os nødsaget til at hæve løssalgsprisen til kr. 1,25 fra og med dette nummer. Abonnementsprisen vil samtidig blive sat op til kr. 12,00 pr. år.



Øverst: for 25. gang kørt for nylig det store løb i Schotten, Tyskland. Til venstre i billedet ses vinderen Karl Lotter, D.K.W.

Til højre: Den internationale bane ved Hanover blev åbnet med en sensation. Heiner Fleischmann satte ny rekord med sin NSU. Hans gennemsnitsfart var 140,6 km/t., og han slog favoriten Georg Meyer.

Nederst: Herman Lang under træningen til de tyske mesterskaber på Nürburgring.



Samlefabrikerne er i gang!

blot Varedirektoratet så ville sprede lidt biler

General Motors danske fabrik har genoptaget fremstillingen af person- og lastbiler, efter at produktionen har været standset i en længere periode.

For første gang i ca. 1½ år er fabrikkens samlelinier igen i gang — materialer køres ind i fabrikken, og arbejderne er travlt beskæftiget med at fremstille person- og lastbiler, der snart vil sætte deres præg paa trafikken paa danske landeveje og gader.

Det er ganske naturligt, at man i General Motors danske fabrik har ønsket at markere denne begivenhed, idet man betragter fremstillingen af flere og bedre vogne for flere og flere mennesker som en sag af stor betydning for det danske samfund. Produktionen på G. M. vil muliggøre en højst paakrævet udskiftning af nedkørte vogne og en genopbygning af den formindskede vognpark. Man må håbe at den mulighed, der nu gives G. M. til igen at levere dansk fremstillede automobiler til det danske marked og vore eksportmarkeder, symboliserer en glædelig udvikling hen imod normale handels- og forsyningsforhold.

Man har på den store samlefabrik ikke ligget paa den lade side i den lange uproduktive periode, som nu er afsluttet, men har benyttet tiden til at udbygge og modernisere det store produktionsapparat, således at der kan fremstilles flere og bedre vogne paa en mere effektiv måde. Fabrikken er blevet væsentlig udvidet og fuldstændig moderniseret, således at at G. M. genoptager produktionen af person- og lastbiler med maskineri, fabriksudstyr og arbejdsmetoder, som kan karakteriseres som de mest moderne.

Til at begynde med og måske et stykke ud i fremtiden vil den daglige produktion kun udgøre en lille del af fabrikkens kapacitet. Under normale forhold med fri import og med gunstige eksportforhold vil General Motors danske fabrik kunne producere ca. 80 automobiler paa en 8 timers arbejdsdag. Under de nuværende omstændigheder, hvor importen er stærkt begrænset, og eksportmarkeder er ude af stand til at importere deres normale forbrug, må man nøjes med at producere ca. 15 til 20 vogne dagligt.

Danmarks dollarsmangel forhindrer nu og måske ogsaa et stykke ud i fremtiden import af General Motors amerikanske person- og lastbiler i stor udstrækning. Indtil forholdene ændrer sig, vil produktionen hovedsagelig komme til at bestaa af engelske Vauxhall personbiler og Bedford lastbiler samt tyske Opel personbiler og Opel-Blitz lastbiler.

I årene før krigen udgjorde General Motors person- og lastbiler ca. 40 % af det totale salg af automobiler på det danske marked. De strenge importrestriktioner har forhindret G. M. i at holde denne markedsposition i årene efter krigen.

Nordisk Diesel opretter samlefabrik

Nordisk Dieselauto har atter vist et friskt initiativ ved at oprette en samlefabrik for Vanguard og senere ogsaa for andre vogne. Der sker altid noget i Nordisk Dieselauto, og der sker ikke sjældent noget uventet. Lad os nævne en ting som traktorer. N. D. får et agentur for Ferguson, og inden man får set sig om, er der solgt over 5000 traktorer af dette mærke med 20.000 tilhørende landbrugsredskaber .

Lambretta scooteren er et af de sidste børn dette firma vil sørge for i opvæksten, og for at få en nogenlunde anstændig import af dette mærke, må man bytte sig frem med slagteheste og kyllinger — det er ikke småting, man skal have forstand på, når man vil handle med motorkøretøjer i 1950.

Disse mærkværdige byttehandler tager man imidlertid som en mægtig spøg, ja, man har ligefrem sat en sport i denne afdeling af virksomheden. Hvad man derimod tager meget alvorligt er, at uanset hvilket køretøj man bringer ud på det danske marked, skal der findes tilstrækkeligt med reservedele, og der skal kunne ydes en betryggende service. Det lyder som en selvfølge, men de forløbne år har vist, at det ikke er alle importører, der har været i stand til at stille så strenge krav til sig selv.

FLERE SEJRE MED K.L.G

NORTH WEST »200«

500 ccm

Nr. 1: A. J. BELL, Norton

Nr. 2: J. LOCKETT, Norton

Nr. 3: H. HINTON, Norton

350 ccm

Nr. 1: G. E. DUKE, Norton

Nr. 2: A.F.WHEELER, Veloc.

ISLE OF MAN, T.T.

Junior 350 ccm

Nr. 1: A. J. BELL, Norton

Nr. 2: G. E. DUKE, Norton

Nr. 3: H.L.DANIELL, Norton

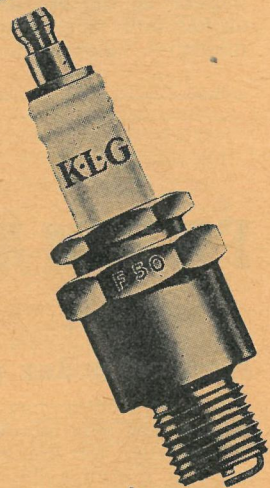
Senior 500 ccm

Nr. 1: G. E. DUKE, Norton

Nr. 2: A. J. BELL, Norton

Nr. 3: J. LOCKETT, Norton

DE
BRUGTE
ALLE



Spisende godt

K.L.G. TÆNDRØR

Generalrepræsentant for Danmark:

VILH. NELLEMANN A/S . KØBENHAVN . RANDERS

LUCAS

ombytningservice

Et glimende ombytningsprogram er indført af den herværende importør af Lucas elektriske udstyr, Fa. Axel Ketner. I stedet for langsommelige reparationer, der ofte kræver, at en strømfordeler eller en selvstarter skal sendes fra een by til et specialværksted i en anden by, kan man nu køre ind til en forhandler af det vognmærke, man kører, og få den pågældende del udskiftet på nogle få øjeblikke, og i stedet for den gamle del, der måske lider af flere forskellige skavanker, får man en genopbygget del, der svarer til fabrikkens specifikationer, monteret for en ombytningspris langt under anskaffelsesprisen af en fabriksny del. De beskadigede dele sendes derefter til opbygning, og når de atter sendes ud til forhandlerne, medfølger der fuld fabriksgaranti.

Systemet er så omfattende, at alle forhandlere af alle de vogne, der er monteret med Lucas-udstyr, har et komplet sæt ombytningsdele. Det er indlysende, at systemet sparer forbrugerne for både udgifter, tid og ærgrelser. Af største betydning er det selvfølgelig for erhvervskørselen, der ikke behøver større standsning, fordi dynamoen svigter eller fordi der først skal fremskaffes en anden strømfordeler. For landbruget er det af største betydning, at en hurtig udskiftning kan finde sted, hvis en traktor svigter på grund af tændingsvanskeligheder, for i høsten eller under såningen må det mekaniserede landbrug kunne stole på trækraften — så meget ved vi da om landbrug.

FRA MÅNEDENS MOTORLØB

Nye rekorder i Esbjerg

Esbjerg Motorsport kunne notere en succes med sine løb den 18. juni. Inden de egentlige løb kørtes flere rekordforsøg, og i standardklassen satte Knud Nielsen ny rekord med 33,2 sek., og Peder Andersen satte banerekorden for specialmaskiner ned med 1/10 sekund til 30,3. Også den gamle sidevognsrekord faldt for et angreb af Thorkild Sørensen, der kørte i tiden 31,8.

Under løbene skete der flere styrt, men kun et enkelt uheld fik alvorligere karakter, da Peder Andersen, Esbjerg, styrtede og Kr. Lindegård måtte køre i hegnet for ikke at påkøre den styrtede rytter. Medens Peder Andersen slap så godt fra uheldet, at han kunne starte i de senere løb, fik Lindegård en lille hjernerystelse.

Dagens resultatliste ser således ud:

Junior solo: 1. Egon Nielsen, Horsens (Velocette), 2. Hans Petersen, Vejen (BSA). Senior solo: 1. Knud Nielsen, Aarhus (Norton), 2. Aage Iversen, Sønderborg (BSA). Sidevogn sen.: 1. Johs.

Hansen, Odense (Nimbus), 2. Hans Nielsen, Haderslev (BMW). Expert, solo: Knut Ekeberg, Norge, 2. Villy Andersen, Kolding. Sidevogn, expert: Carlo Sejer Jensen, Aarhus (HRD), 2. Th. Sørensen, Horsens (HRD).

Kiehn Bertelsen besejrede Tommy Price på Gentofte

Tilskuerpladserne var godt besat på Gentofte den 18. juni, da den engelske verdensmester Tommy Price sammen med Bill Kitchen og George Wilks skulle tage en dyst med de danske køre. Atter viste Kiehn Bertelsen, at han er i topklassen, og da han i ekspertmatchens tredie heat slog verdensmesteren med en ringbredde, var jublen endeløs hos tilskuerne, selvom Tommy Price blev vinder af løbet med 10 points. Aage Andersen viste god og sikker kørsel i specialmatchen, men det er ligesom om hans maskine mangler det rigtige pep.

Fra resultatlisten skal vi nævne:

Gentofteløbet: 1. Georg Wilks i tiden 1,29,3, 2. Bill Kitchen 1,30,2. Standardløb: 1. Leif Hirsborg med 8 points. Specialmatch A: 1. Aage Andersen med 5 points. B: Jørgen Nielsen 4½ points. Ekspertmatch A: 1. Tommy Price, England, 10 points, 2. Kiehn Bertelsen 7 points. B: Irv. Irving med 9 points. Handicap — slutheat: 1. Jørgen Nielsen.

Dansk sejr på Moto-Crossbanen ved Køge

Medens de svenske køreere har vist sig meget overlegne på banen ved Frederiksværk, fik danskerne oprejsning under løbene i Køge den 25. juni.

I klasse A for solomaskiner sejrede Knud Nielsen over svenskeren Lennart Nielsson, selvom der stod hård kamp mellem disse to dygtige køreere. Knud Niensens tid blev 2,08, medens svenskerens tid blev 2.08,1. I klasse B vandt Helmuth Carlsen, Helsingø, og Joseph Koch vandt i sidevognsklassen.

I parløbet fik danskerne dog kun en lille andel i placeringen, og her vandt det svenske par Stig Lindal og K. Johansson, medens Carl Lennart Svensson og hans danske partner Svend Schmidt blev nr. 2. Også sidevognshandicap blev en Nimbus-sejr, da Johs. Hansen gik over mållinien som vinder. Udskilningshandicap blev vundet af Carl Aage Ege-lund.

Morian havde succes i Næstved

Et af månedens bedste løb blev kørt i Næstved den 2. juli. Over 12.000 tilskuere kunne følge de spændende løb, hvor Morian Hansen viste sig i topform. I ekspertklassen satte han ny banerekord på 1.21,0 og vandt de to af løbets tre heats foran englænderne Bill Kitchen og Cyril Brine. Orla Knudsen måt-

te nøjes med at se sine konkurrenter bag fra, hvilket gav anledning til mange formodninger om, at han er ved at blive for gammel osv. Herregud, skal en motorkører da altid være i topform, må han ikke som andre dødelige have lov til at være forkøjet eller have ondt i maven, eller simpelthen slet ikke have lyst til at køre, uden at publikum straks dømmer ham til omgående anbringelse på et alderdomshjem. Morian vandt således med 8 points foran Bill Kitchen 7 points og Cyril Brine 3 points.

I ekspertmatch B blev det et opgør mellem Kiehn Bertelsen og svenskeren Rune Larsson, medens Aage Andersen kostede de to kamphaner af sted foran sig. Kiehn Bertelsen vandt de to heat og fik derved 8 points, medens svenske-vandt en kneben, men velfortjent sejr i det ene heat, hvorved han ialt opnåede 7 points, og Aage Andersen blev nr. 3 med 2 p. Rune Larsson vandt handicapet med Orla Knudsen på andenpladsen, begge startede 40 m foran Cyril Brine, der blev nr. 3, medens Bill Kitchen styrtede og måtte udgå.

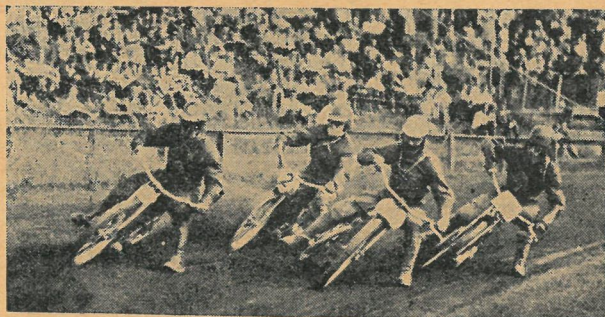
I specialklassen slog Næstved-køreeren Hans Hansen nogle indledende saltomtaler, men efter disse indledende øvelser begyndte han så småt at køre i første heat, gav god konkurrence i andet heat og vandt tredje heat. Løbet blev vundet af Eivind Petersen med 7 p., foran Hans Hansen, 5 p., og nr. 3 blev Oluf Elsberg 3 p.

For en gangs skyld så man udenlandske gæster på standardmaskiner, og svenskeren Stig Lindahl vandt endda løbet over så stærke folk som Robert Rasmussen og Eivind Hansen.

Efter de fremskridt, Hans Hansen havde gjort dagen igennem, kunne han simpelt hen ikke andet end vinde det blandede handicap, hvori han fik 40 m tillæg. Nr. 2 blev Eivind Petersen, ligeledes med 40 m tillæg, og som nr. 3 kom Eivind Hansen, der startede på målstrengen.

I en udfordringsmatch kørte Orla Knudsen og Kiehn Bertelsen dødt løb, medens et pokalløb blev vundet af Aage Andersen. Uno Jensen førte løbets første omgange, men mente sig klemt af Aage Andersen. Som gode sportsmænd ordner den slags smaa episoder, stillede de to ryttere op til en match om den endelige afgørelse, men Uno Jensen var uheldig og styrtede i første omgang, og da man forsøgte at komme afgørelsen lidt nærmere ved at forsøge endnu en gang, fik han maskinskade.

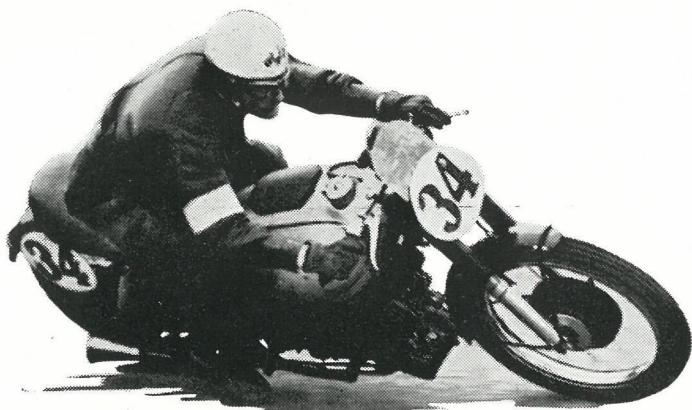
Hård konkurrence i engelsk-dansk match på Gentofte.



John Helfelt fører på Jägersro foran Lennert Löfqvist og Stig Andersson.

Ake Jönsson og Niels Gagner på Jägersro.





Motorcykler kører bedre på ny Mobiloil

De moderne motorecyklemotorers store ydeevne betyder stærk belastning af alle bevægelige dele. Det er derfor af stor betydning for maskinens levetid, at alle dele smøres tilstrækkeligt i samme øjeblik motoren startes. Tyk olie er langsom i vendingen — forsinket smøring giver slid.

Anvender man en tynd olie, bliver denne straks pumpet ud til smørestederne, men de høje arbejdstemperaturer tynder hurtigt olien ud, og den beskyttende oliehinde er derfor ikke tilstrækkelig stærk, når den er allermost påkrævet. Den nye Mobiloil med det høje viskositetsindeks er tynd nok til at give øjeblikkelig smøring og påvirkes ikke mere ved de højeste arbejdstemperaturer, end at oliefilmen under de mest krævende forhold yder fuld beskyttelse.

Den nye Mobiloil har fulgt den tekniske udvikling - derfor kører motorcykler bedst på Ny Mobiloil.



NY Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER



VREDESTEIN

DET HOLLANDSK-AMERIKANSKE KVALITETSPRODUKT



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

WICHMANDSGADE 11 ODENSE