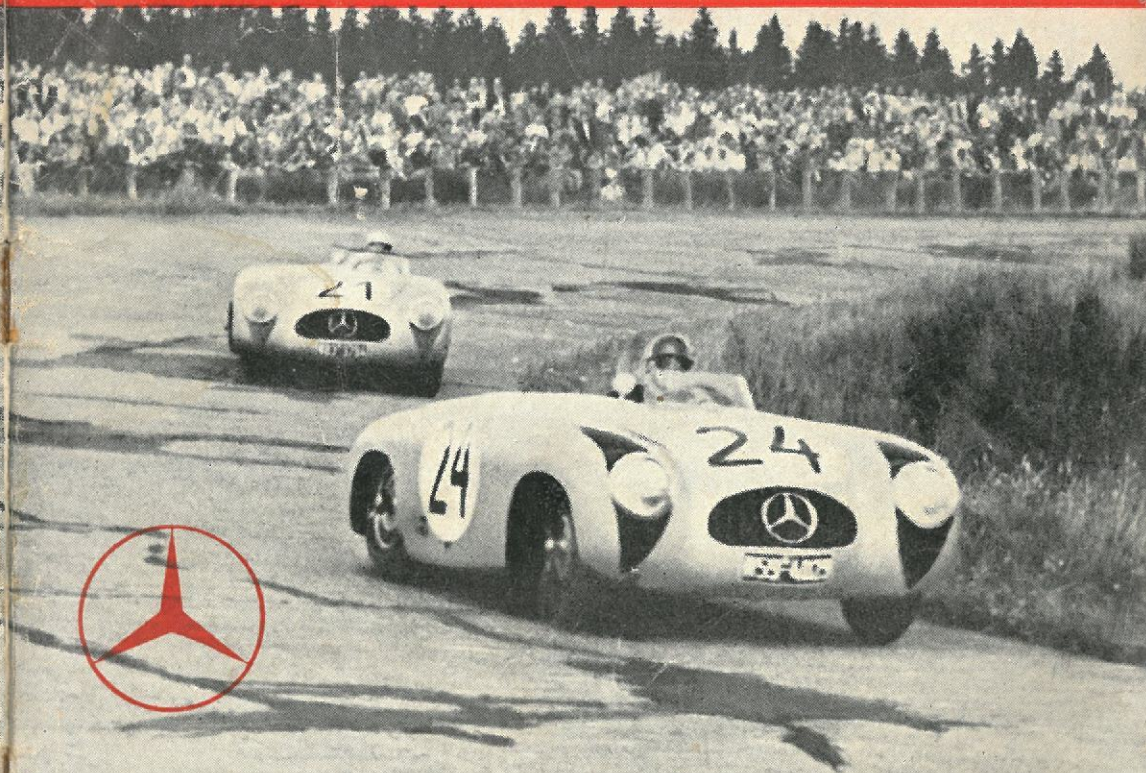


NR. 9 - 6. ÅRG.

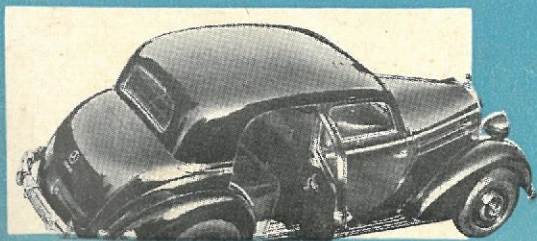
SEPTEMBER 1952

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



MERCEDES-BENZ



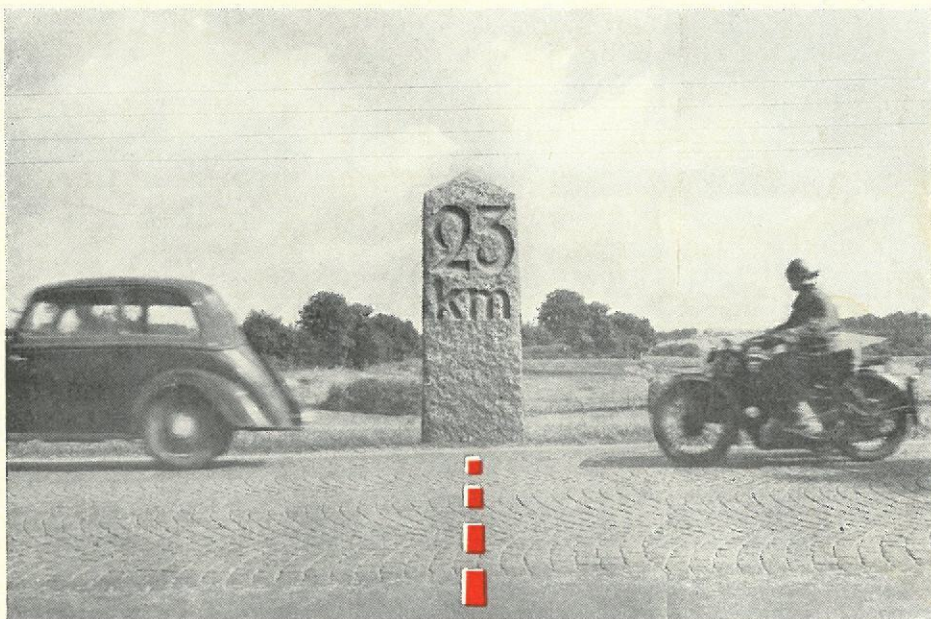
Type 170 S
Model 1952



Type 170 VB
Model 1952

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S, AUTOMOBILFABRIK SUNDKROGSGADE 1-3 KØBENHAVN Ø

*-også den næste
kilometer tæller...*



Selvfølgelig bliver slitagen først rigtig mærkbar, når kilometertælleren kommer godt op i de femcifrede tal, men hver eneste kilometer slider på motor og lejer. Hvor højt kilometertælleren kan nå inden en hovedreparation bliver aktuel, afhænger først og fremmest af den olie man vælger. Lad motoren være beskyttet af MOBIL OIL hver

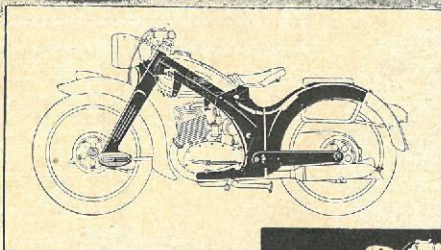
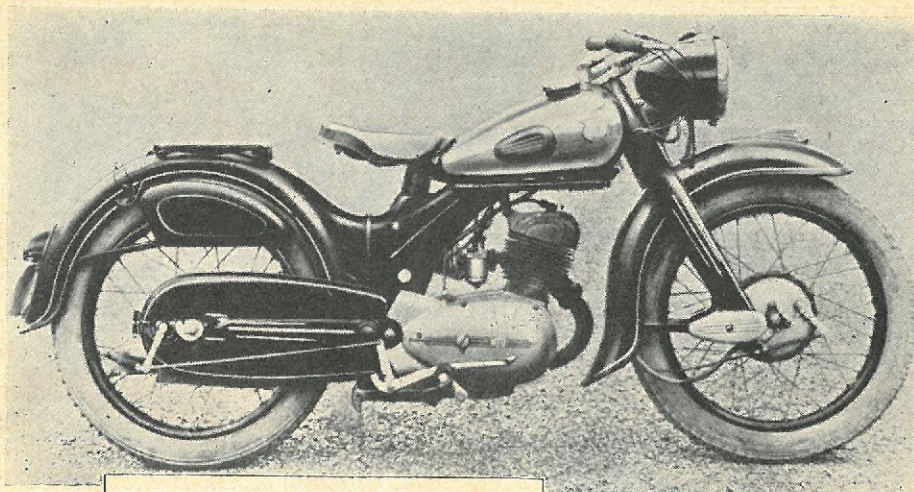
eneste kilometer, så vil De forstå hvad holdbarhed vil sige – men det er allerede nu det gælder.



Mobil oil

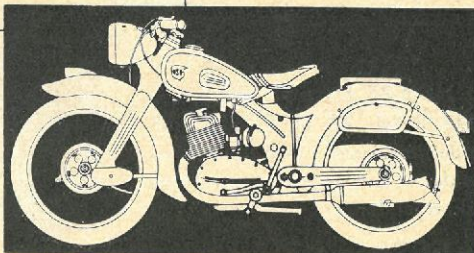
VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



NSU LUX er den mest moderne motorcyklekonstruktion — rigtig i principperne og gennemarbejdet i detaljerne. Det kraftige centrallør betegner den solideste stelkonstruktion, man til dato har set.

NSU LUX har begge hjul ophængt i svinggaffler og affjedringen er monteret med hydrauliske dæmpere — dér ligger hemmeligheden ved de eksempelvis gode køreegenskaber.



Lux

NSU LUX er gennemarbejdet i alle enkeltheder. Der er således dobbelt justering på baghjulsbremsen, således at bremsepedalen altid står i samme hvilestilling uanset den egentlige bremsejustering. Forlygten giver overflod af lys og lyskeglen kan under kørslen hæves og sænkes efter forholdene. Bremserne er meget effektive og konstante i deres virkning på grund af den specielle luftkøling. Baghjulsakslen er forsynet med indstillingsskalaer, så man kan med det samme finde den rigtige indstilling ved kædejustering, som ellers kun sjældent skal foretages på grund af den lukkede kædekasse. Hjulene er monteret med stikaksler og er indbyrdes omskiftelige. Man skal se og prøve denne maskine — den er simpelthen et teknisk æventyr.

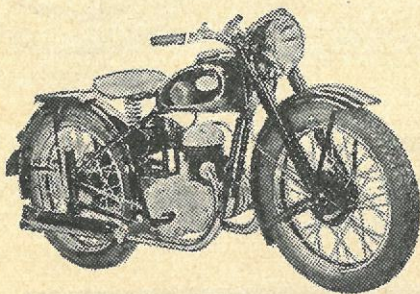
Kr. 2600,00 excl. omsætningsafgift

GENERALREPRÆSENTANT: FRED. RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN

ZÜNDAPP *den lydløse*

et verdensmærke

der omgående kan leveres

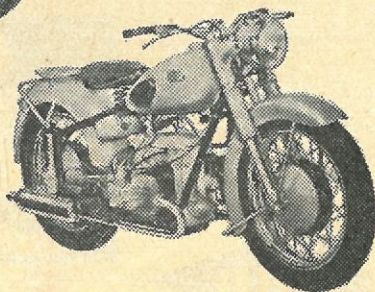


Den lydløse ZÜNDAPP model DB 202 er forsynet med en 8 hk to-takts motor, speedometer, teleskopforgaffel og fodgear.

Kr. 2500 excl. afg.

ZÜNDAPP KS 601, den pragtfulde 2 cyl. 28 hk ZÜNDAPP model, maskinen i topklassen med eksklusivt udstyr — et rent teknisk vidunder.

Kr. 5835 excl. afg.



ZÜNDAPP motorcykler kan leveres af enhver motorcykleforhandler i de byer, hvor der ikke findes Zündapp-forhandlere.

Generelrepræsentant for

ZÜNDAPP

Brdr. Friis-Hansen A/S, Øster Alle 7, København Ø

SKANDINAVISK MOTOR Journal

6. ÅRG.

15. SEPTEMBER 1952

NR. 9

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

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

★

I tider som disse	459
Jubilæumstanker — uden anledning ..	462
På prøvetur med AJS	466
Prøvekørsel i værk- stedet	470
Russisk rekordvogn ..	475
Serviceafdeling for Villiers type 6 E ..	476
Motorsporten sætter påny fart i auto- mobiltækningen ..	481
Fra månedens motor- løb	490
Skruer, bolte og mø- triker	492
Sveriges moto-cross Grand Prix	495
Vi prøvekører Ford Taunus	500
Præmieopgaven	503
Ulster Grand Prix ..	508
Endelig en motorbane	512
Løbskalender	512

I tider som disse —

Det er i grunden nogle mærkelige tider, vi lever i. En mærkbar mentalitetsændring har gjort sig gældende siden den sidste verdenskrig, der har været skelsættende på så mange punkter. Vi husker alle hr. Goebbels' jonglørtrick med begreberne, vi husker, at et militært nederlag i hr. Goebbels' mund blev til et planmæssigt tilbageslag. Vi husker den lange kæde af løgne, der til stadighed rullede ud fra det tyske propagandaministerium. - Dengang lo man, det var faktisk det eneste, man havde at le af. Men hvad gør vi i dag? Vi accepterer lige så store fåbeligheder uden at fortrække en mine.

Overalt i verden ruster man for at bevare freden, krigsministerierne er blevet til forsvarsministerier o. s. v. i en uendelighed. Man er uhyre bange for at kalde tingene ved deres rette navn. De lande, hvor bureaukratismen endnu ikke har nået de fuldkom-

ne højdepunkter, kaldes underudviklede lande, den person, der tidligere slet og ret var idiot eller åndssvag, er nu evnesvag, og Direktoratet for Vareforsyning har som bekendt ikke til opgave at forsyne landet med varer, men tværtimod at begrænse importen.

Denne angst for at kalde tingene ved deres rette navn er den ene side af mentalitetsændringen. En anden side kommer tydeligt til udtryk, når man læser en sentens, der står over udgangsdøren fra en af landets fagskoler — hvilken skal være usagt. Med store bogstaver læser man »Kræv din ret«, og med små bogstaver står nedenunder som en lille ubetydelig bemærkning »Og gør din pligt«. Denne sentens er et typisk tidens tegn. Først og fremmest kræver man sin ret, og derefter — hvis man gider og hvis man har lyst — kan man gøre sin pligt.

I både dag- og fagblade landet over diskuteres for tiden spørgsmålet om de nye hovedvejsregler — hvis de nogen sinde kommer. Det er imidlertid spørgsmålet om totalt stop for hovedvej, der optager sindene mest, altså en pligt for trafikanterne. Hovedvejsreglen, således som den kendes for øjeblikket, går ud på, at man har ubetinget *vigepligt* for hovedvej, og skønt denne regel stammer fra før krigen, er den ret betegnende for moderne udtryksmåde. Man kalder ikke tingene ved deres rette navn og siger, at bilister og motorcyklister har *forkørselsret* på hovedvej. Man tør altså ikke give trafikanterne en rettighed, men kun en pligt. Med den mentalitet, der behersker sindene her i efterkrigsårene, må det betegnes som en håbløs opgave at pålægge pligter og ikke tale om rettigheder, eftersom det er rettighederne, der respekteres, og pligterne der negligeres. Langt vigtigere end talen om et totalt stop inden udkørsel på hovedvej er det derfor, at man får ændret lovens formulering således, at trafikanten på hovedvej har *forkørselsret*, og nedenunder kan man så med små bogstaver tilføje, at trafikanter fra sideveje har vigepligt for hovedvej. Man behøver ikke at føle den mindste smule tvivl om, at trafikanterne i højere grad vil betænke sig på at krænke andre trafikanters rettigheder, end de vil tage i betænkning at forsømme deres egne pligter.

★

Medens vi taler om at vende op og ned på begreberne, kan det jo ikke nægtes, at den nye dollar-præmiering har bragt en vis forvirring i såvel automobilhandelen som den øvrige forretningsverden. Slår man sin morgenavis op, kan man på den ene side læse en artikel om, at endnu et dollargrin er blevet konfiskeret, fordi køberen havde erhvervet nogle dollars, som han senere omsatte i en vogn. Vognen blev konfiskeret, og den uheldige dollarkøber får tillige en anselig bøde, altså et temmelig stort økonomisk tab. Ved siden af artiklen står en annonce for personvogne, som kan erhverves uden indkøbstilladelse på grundlag af den nye dollar-præmiering og følgelig til en klækkelig overpris. Bevares, der er lidt forskel på systemerne, i det ene tilfælde har køberen uden Nationalbankens viden og medvirken købt nogle dollars, underskrevet på tro og love, at han har fået en vogn foræret fra sin »tante« i Amerika, og erhvervet vognen. I det andet tilfælde går man legitimt ud og køber en dollarbevilling, som man senere får ombyttet med en indkøbstilladelse, med andre ord, man giver et beløb, der ligger et sted mellem 5000 og 8000 kr., for en indkøbstilladelse. Man er altså ikke færdig med at behandle sagerne for de tilfælde, der var ulovlige i går, men er lovlige i dag.

Selvfølgelig har Nationalbanken kontrol over dollarhandelen ved den legitime fremgangsmåde, men hele denne trafik kan også betragtes fra en an-

den synsvinkel, nemlig den rent moralske. En forretningsmand, der har stærkt brug for en vogn, har i tidens løb samlet så mange afslag fra Varedirektoratet, at han har tabt tålmodigheden. Han går derefter ud og køber nogle dollars og anskaffer en vogn under urigtige forudsætninger, d. v. s. at han underskriver på tro og love, at vognen er en gave. Den rigtige motivering er, at han har uhyre brug for den vogn. Ifølge den legale ordning behøver man absolut ikke at have brug for en vogn, men blot have lyst til at blive ejer af eget køretøj. Derefter køber man en vogn på dollarbasis og betaler en behørig overpris, hvorefter man med rolig samvittighed kan rulle ud ad landevejen. Vi skal i og for sig ikke sige noget ondt eller dårligt om dollar-præmieringen — den er trods alt en mulighed for de bedre stillede til at anskaffe sig et nødvendigt køretøj, men når alt kommer til alt er det forkasteligt at slippe vogne ud i det frie marked, så længe man nægter at udstede en indkøbstilladelse til folk, der virkelig har brug for en vogn. Dollar-præmieringen kan kun betegnes som en ekstra omsætningsafgift, og gør man i en ansøgning til Varedirektoratet rede for, hvor nødvendigt det er, at man kommer i besiddelse af en vogn, vil Direktoratet i fremtiden med sandsynlighed kunne afslå ansøgningen med den motivering, at »hvis han har så stærkt brug for den, kan han jo købe den på dollarbasis«.

★



*-det
skridsikre
dæk*

FÅS OGSÅ MED
HVIDE SIDER

Englebert



JUBILÆUMSTANKER

— uden anledning

af
Collecteur

Der er noget uendelig hyggeligt ved at falde ned i en god stol, tænde sin pipe og lade tankerne gå på flugt. Ikke i nogen særlig retning, bare lade dem løbe, mens tobaksrøgen i blågrå spiraler søger mod loftet i stuen. I røgfigurerne mødes mere reelle problemer med doven spekulation over ligegyldige småting, og fremtiden mødes med fortiden. Af grunde, jeg ikke har funderet nærmere over, har fortiden dog en tiltrækning, som er svær at modstå, og »gamle dage« forekommer ofte »gode«, så det sker ofte, at svundne tiders biler og længst forglemte løb dukker op i røgskyerne.

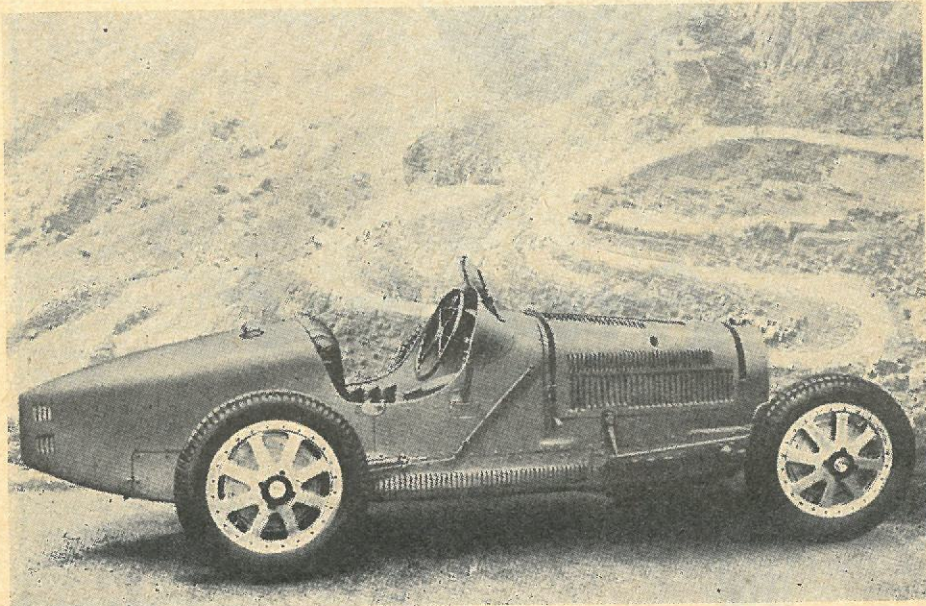
Bilvæddeløb er efterhånden blevet så alderstegen en sport, at den har fået historie, og forleden aften faldt jeg uden nogen

anledning i jubilæumstanker og oplevede sæsonen for 25 år siden.

I 1927 sad damernes taille omkring hofterne, og klokkehatte var det vildeste vilde; Lillebæltsbroens bygning blev vedtaget på tinge, og Lindbergh krydsede Atlanten — uden at der iøvrigt kan påvises nogen nærmere forbindelse mellem disse hændelser, men de giver en vis baggrund.

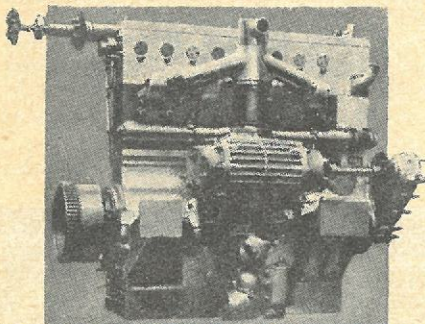
De fortæller om en epoke, som på sin vis ligger uendelig fjernt fra i dag, men samtidig ikke er fjernere, end at mange endnu har en personlig kontakt med årets begivenheder.

Set gennem bilbriller kan sportssæsonen 1927 i mangt og meget minde om sæsonen 1952. De gældende bestemmelser sang på deres sidste vers, og begrænsningen af de deltagende vognes slagvolumen til 1.500 ccm havde ikke lokket det store antal konkurrenter frem, som AIACR (der nu hedder FIA) havde håbet på. *Alfa Romeo* hvilede på laurbærrene fra 2.000 ccm-formlen, som udløb ved nytår 1925, og hovedmærkerne var *Bugatti*, der havde hjemført Europamesterskabet 1926, *Talbot* og *Delage*.



Bugatti type 35 er den vogn, der har vundet flest automobiltløb til dato. Motoren har et slagvolumen på 2,3 liter, og den er monteret med en enkeltvirkende kompressor. Der er tre ventiler pr. cylinder, og disse betjenes af en overfliggende knastaksel. Vognen havde fantastiske køreegenskaber og blev i mange år betragtet som et teknisk vidunder.

Ved skæbnens ironi mødtes alle tre mærker ikke een eneste gang i løbet af 1927-sæsonen, men Delage var så afgjort årets bedste vogn, og den ottecylindrede 1,5 li-



Motoren i type 35 er et typisk Bugatti produkt. Pænt firkanlet støbegods med tætsluttende flader — gedigent maskinarbejde kombineret med en intuitionspræget konstruktion.

ters motor, som ingeniør Lory var mester for, udviklede 170 hk ved 8.000 omdr./min. Tilmeldt var den mere pålidelig end en symaskine, så fabrikens første kører, *Robert Benoist*, blev europæisk mester uden større besvær.

Talbot, der blev bygget af den franske afdeling under Sunbeam-Talbot-Darracq-koncernen, var kun en afglans af tidligere års »uovervindelige Talbot«, og i det franske Grand Prix, som kørtes på *Montlhéry*, blev de to Talbot'er efter hård kamp slået af Delage, som besatte de tre første pladser. Efter dette nederlag sås 1.500 ccm Talbot-modellerne ikke mere som fabriks-

Ettore Bugatti deltog i årets Grand Prix løb med den nye type 39 A (8 cyl., 60×66 mm). Vognen havde fremragende egenskaber, men var ikke stærk nok til at klare sig mod *Louis Delage's* kraftigere vogne, og kun i det spanske Grand Prix kunne Bugatti-holdet gøre Delage rangen stridig, takket være bedre affjedring og styring. På grund af uheld, der ikke kan tilskrives vognenes konstruktion, fik Bugatti alligevel ikke den triumf at besejre Delage-holdet — efter at have ført indtil fire runder før mål — men måtte give sig tilfreds med en andenplads mellem to Delage'r.

Det betyder dog ikke, at Bugatti's navn manglede i listen over årets vindere — faktisk vandt Bugatti-vogne størstedelen af sæsonens løb, bl. a. *Targa Florio* (Materassi), *Boulogne* (Campbell), *Marne* (Etan-

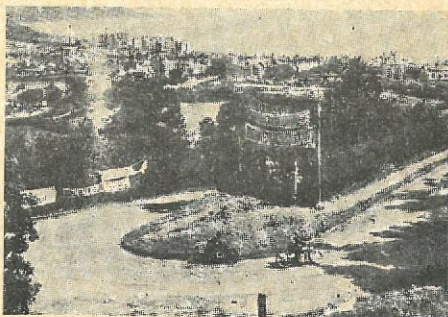
celin), *La Baule* (Eyston), *Tripolis* (Materassi), *Rom* (Nuvolari), *Garda* (Nuvolari), *San Sebastian* (Materassi) og 200 miles-løbet på *Brooklands* (Campbell), og det var ikke betydningsløse sejre.

Men dette er ved at blive til gold statistik, og tanken om en detaljeret gennemgang af de tre store mærkers tekniske fortrin og fejl må vist også hellere opgives. Udviklingen er jo alligevel gået i en helt anden retning. Bilingeniører er blevet modeslaver og bilerne blevet til oppumpet blik i stedet for at drage lære af væddeløbs erfaringerne.

Hvad skete der mere i 1927? Jo — i *Targa Florio* blev Materassi's og Conelli's to Bugatti'er fulgt i mål af en ganske ny vogn, der bar navnet *Maserati*. *Alfieri Maserati* sad ved rattet, den var tegnet af hans brøder *Ernesto*, en tredje brøder, *Ettore*, stod for værktøjsmaskinerne, og endelig var den fjerde brøder, *Bindo*, ansvarlig for motorens opbygning og afprøvning. En familie, som man kom til at høre en hel del om i de følgende år.

Løvrigt var det en af de sidste sæsoner, amerikanske racervogne gjorde et alvorligt forsøg på at hævde sig i europæiske løb. I det italienske Grand Prix, som kørtes den 4. september på *Monza*, startede en *Duesenberg* og 2 *Miller* (under navnet *Cooper Special*) med forhjulstræk. De var fuldt så hurtige som de øvrige deltagere, men bremserne var utilstrækkelige, og den af amerikanerne, der klarede sig bedst, kom ind som nummer tre efter Benoist's Delage og *Morandi's O. M.*

Samme dag kørtes *Milano's Grand Prix* også på *Monza*, og *Pietro Bordino* vandt dette kortere løb med en tolv-cylindret



To ryttere i det bergrigede hærnålesving ved Ramsay på Isle of Man. I 1927 var banen yderligere vanskelig på grund af den løse grusbetvægning.

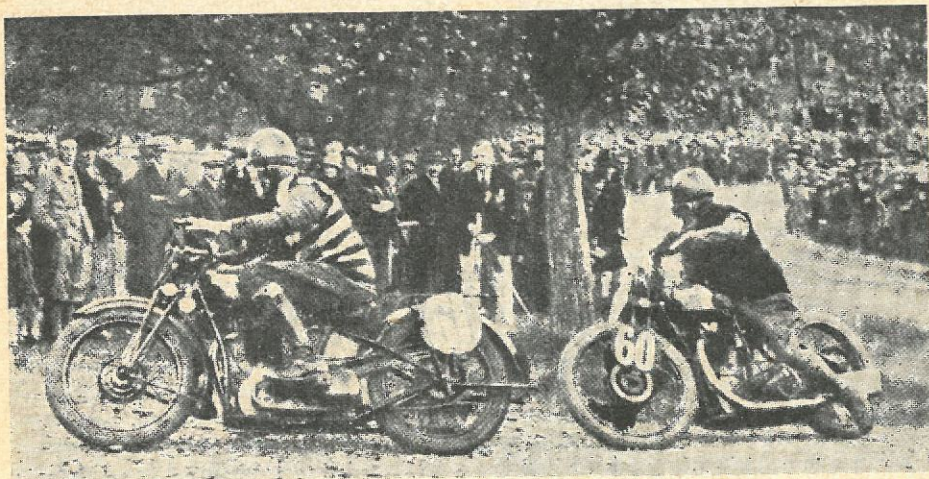
Fiat, der havde to sammengærede krumtappe! Det var sidste gang. *Fiat* kørte Grand Prix-løb. Trist at tænke på.

I det hele taget får et tilbageblik let et anstrøg af vemod. Hvor er de henne, alle de store navne, der dengang var dominerende på banerne? *Louis Delage* døde for nogle år siden fattig og glemt. *Ettore Bugatti* er ikke mere og oplevede ikke at se sine elskede *ateliers* i *Molsheim* efter krigen. *Robert Benoist*, den uforlignelige, blev henrettet af tyskerne i *Buchenwald* efter

Eyston er direktør hos *Wakefield-Castrol*, og *Enzo Ferrari*, som i 1927 vandt *Modena*-løbet med en gammel *Alfa Romeo*, bygger nu tæt ved den selv samme by de biler, der i år er uovervindelige — så en konstruktør har dog lært af fortiden.

Også udenfor Grand Prix-sporten gik store ting for sig. *Mille Miglia* blev kørt for første gang, og *le Mans* blev vundet af en *Bentley* efter den legendariske katastrofe ved »Hvide Hus«.

Årets største begivenheder udspillede



I 1927 kørtes det første landevejsløb i London. Det var en bane ved *Crystal Palace*, og løbet var i flere år et af de mest betydningsfulde arrangementer i England. Det var hovedsagelig tunede standardmaskiner, der kørte på denne bane, og på billedet ses to Arielmodeller fra 1927. Der er kun få veteraner tilbage fra denne bane, hvor blandt andet *Harold Daniell* kørte nogle af sine første landevejsløb. Banen ved *Crystal Palace* og banen ved *Brooklands* samlede de største tilskuermængder — det var, inden det store publikum rigtigt havde opdaget *le Mans* og *le Mans*.

en strålende indsats i den franske modstandskamp. *Emilio Materassi* slog sig ihjel 1928 på *Monza*, *Tazio Nuvolari* — alle tiders *maestro* ved et rat — har lagt op, syg og ældet, *Malcolm Campbell*, der var ved at blive blind, døde i sit hjem nytårsdag 1949, han, der så mange gange kom godt fra de dristigste eventyr — listen er lang og førstestemmende.

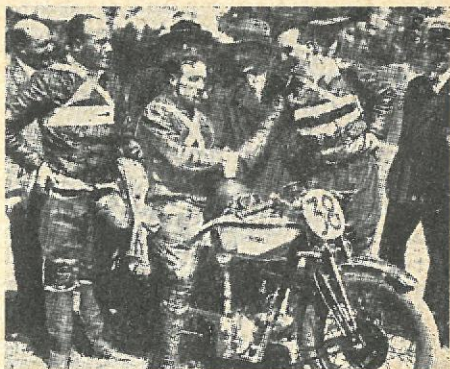
Lykkeligtvis er der endnu aktive kørere fra dengang. »*Phi-Phi Etancelin*«, manden med den omvendte kasket, det franske publikums erklærede yndling, kører den dag i dag så godt som nogen sinde; det samme gælder *Luigi Fagioli*, og den blændende stilist *Louis Chiron* ses stadig ved rattet. Andre er overgået til mere stilfærdige beskæftigelser. *Jules Goux* er førstemand i *Bugatti's* Parisafdeling, *George*

dag i kampen om den absolutte verdensrekord. *Malcolm Campbell* lagde for i begyndelsen af februar på *Pendine Sands*, en strandbred i England, og nåede 281,45 km/t med sin *Blue Bird*. Få uger senere kom den kendte *Brooklands*-kører *Parry Thomas* til *Pendine* med sin kæmpemæssige »*Babs*«, der var forsynet med en 27 liters aeroplanmotor. Samtidig var *Seagrave* på vej til *Daytona Beach* med den i megen hemmelighed konstruerede »*Mystery Sunbeam*«. Begge kørere stræbte efter som den første at nå 200 miles (320 km), og *Parry Thomas* gjorde sit forsøg, mens *Seagrave* var undervejs. Under *Parry Thomas'* rekordfart sprang en af kæderne til bagakslen, og han satte livet til. »*Babs*« blev begravet i klitterne ved *Pendine*; man vidste, at *Parry Thomas* ønskede det sådan, men man

vidste også, at denne indesluttede mand, der levede alene bag sit værksted på Brooklands, elskede børn, og hans venner indsamlede en sum, som blev brugt til at stifte en friplads i hans navn på Londons børnehospital. For Seagrave lykkedes det store spring op i de ukendte hastigheder, og den 29. marts satte han ny rekord med den 1.000 hestes Sunbeam 327,98 km/t — de 200 miles var nået.

1927 bringer også minder frem om store danske begivenheder i bilsporten. K. D. A. K.'s store turistløb fra Rom til København blev kørt i juni med 16 deltagere. Fabrikant Friis vandt med en Hudson (samlet tid — incl. alle stop, færger etc. — 51 timer og 7 minutter) og var sammen med fru Friis, der havde været observatør under den 2.200 km lange tur i åben vogn, genstand for megen hyldest. Han måtte dog dele sejrens virak med Aagaard, der blev nummer to med en enorm Triangelvogn, et omnibuschassis monteret med et topersoners racerkarosseri.

Hvad mon der senere blev af Triangelraceren? Spørgsmålet hænger ubesvaret i tobakstågen sammen med mange andre: hvor er Drescher's Bugatti, som måtte udgå af Rom-løbet? Er det den, der står på børnenes legeplads i Tivoli? Hvorfor kom der aldrig mere en så fremragende vogn som den 1.5 liters Delage fra Lory's tegne-



vinderen af Senior TT på Isle of Man, Alec Bennett, bliver lykønsket af Stanley Woods, der førte det meste af løbet, men måtte udgå på 4. omgang. Bennetts vinderhastighed var nøjagtigt 100 km/t. Den senere Norton-kører, og vel nok Englands mest berømte motorcykkelkører, J. Guthrie, der senere blev tilknyttet Norton, blev nr. 2 på en New Hudson.

bord? Hvorfor holdt Fiat op med at køre løb? Hvorfor kunne Talbot ikke bevare sin førende position blandt årets vogne? Man kunne blive ved — og kendte jeg svarene, kunne jeg sikkert også svare Dem på, hvorfor damemoderne er anderledes end i 1927, men nu er min pipe brændt ud, og som røgen spredes, flagrer minderne væk, men de efterlader erindringen om en tid, der måske var mere ubejævn end den, vi nu oplever.

Collecteur.



3 amerikanske piger har lige overstået en biltur gennem alle 5 verdensdele sammen med deres højt præmierede, franske puddelhund. Turen startedes i Paris i september f.å. og er nu sluttet i New York. Overalt er de dristige unge damer og deres firbenede ledsager og beskytter blevet modtaget med tilbørlig respekt og anerkendelse for deres bedrift. Kørslen er foregået gennem bjerge, ørken og andre farlige områder, der må anses for nogle af verdens vanskeligst passable. Samtidig er turen bemærkelsesværdig derved, at vognen, en Morris Minor, gennemsnitlig kørte over 13 km pr. liter benzin.

Det er en af de mest populære engelske motorcykler, vi står overfor at skulle prøvekøre, og det er tilmeldt et mærke, der har visse traditioner indenfor motorsporten, netop i 350 ccm klassen. Inden vi begiver os ud på de fynske landeveje for at bedømme køreegenskaber, accelerationscyvne og benzinförbrug, vil vi kigge lidt nærmere på modellen og gøre os fortrolige med den tekniske opbygning.

SKANDINAVISK MOTOR
JOURNAL INDBYDER
HERVED SINE LÆSERE
TIL AT TAGE MED

PÅ PRØVETUR MED AJS

KØRT AF MOGENS H. DAMKIER

Ja, der er jo ikke tvivl om, at det er en typisk englænder, vi står overfor, men bag det tilsyneladende konservative ydre gemmer sig en del konstruktive enkeltheder, der på mange punkter har været banebrydende for engelsk motorcyklekonstruktion. Medens jeg arbejder med maskinen, monterer prøveapparater og efterser den forskellige steder, går mine tanker tilbage i tiden, og jeg husker en ung, en meget ung mand, der med knap så megen saglighed, men med nok så stor og flammende entusiasme undersøgte en 1927 model AJS, min første motorcykle. Det må indrømmes, at teknikken har undergået en væsentlig udvikling siden da. Jeg husker endnu den firkantede tank med håndpumpen, den upålidelige magnet, der gav mit nervesystem dets første knæk, og forhjulets affjedring, der var så stiv som på en jernbanevogn.

Den maskine, jeg står overfor, har affjedring af begge hjul, den kendte Tele-draulic forgaffel og baghjulet affjedret ved hjælp af en solid svinggaffel med indskudte teleskopisk indkapslede skruefjedre mellem svinggaffel og stel. Stellet er udformet på traditionel engelsk måde som et slagloddet rørstel, og de underste stelrør er fortsat langs med svinggafflen for at give mulighed for faste fodhvilere til en eventuel bagsædepassager. Motoren er en 350 ccm topventilet stødstangsmotor med letmetaltopstykke. I topstykket er indstøbt ventilsæder. For at bringe vægten på de frem- og tilbagegående dele så langt ned som muligt, er såvel plejlstangen som stødstangerne fremstillet i letmetal, iøvrigt Rolls Royce legeringen RR 56. Stemplet er af den såkaldte trådomvundne type, idet en jerntråd er snoet rundt om stemplet og indstøbt i nogle ril-

ler, hvilket bevirker, at letmetallstemplet ikke udvider sig slet så meget, som det ville, såfremt jerntråden ikke holdt igen. Det har derfor været muligt at montere stemplet med mindre spillerum, end man sædvanligvis anvender. Transmissionssystemet er meget traditionelt, idet en for-kæde fra krumtapakslen driver koblingshjulet, medens en almindelig bagkæde går fra gearkasseakslen til baghjulet. Koblingen er imidlertid den selv samme, som findes på racermodellen 7 R.

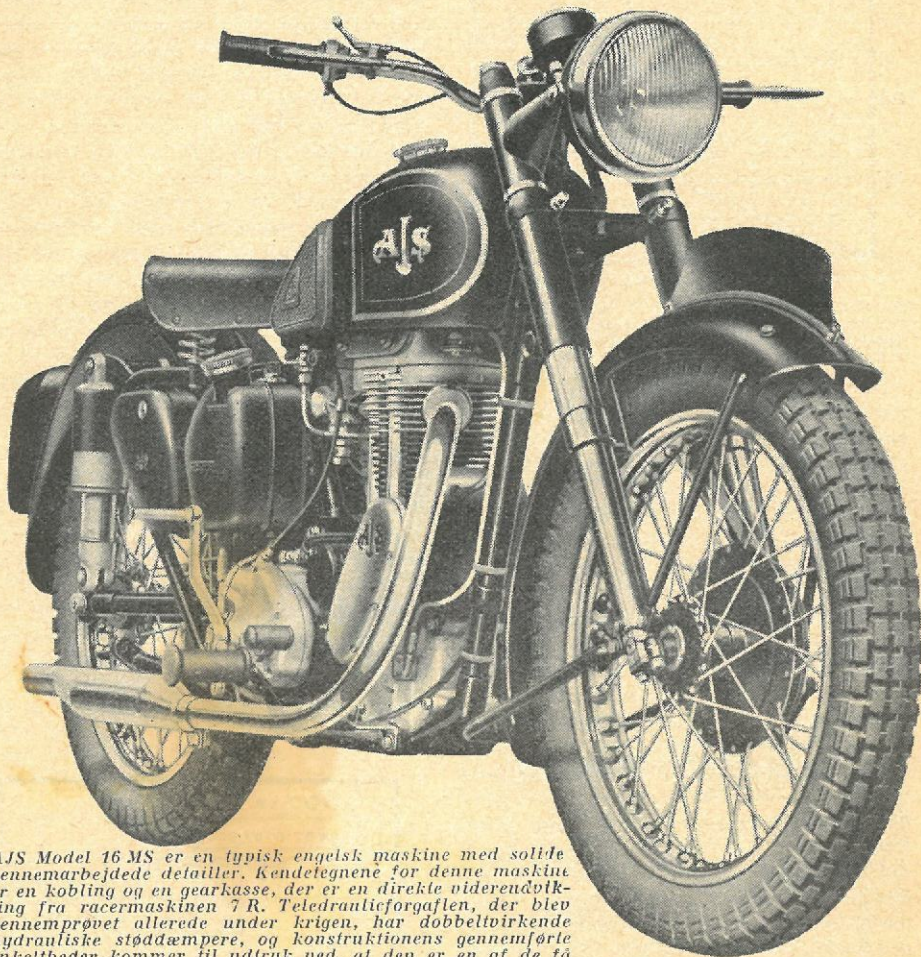
Det elektriske anlæg består af selvstændig magnet og dynamo, og endelig har man på 1952 modellen ændret opbygningen således, at dynamoen er let aftagelig. På de ældre modeller skulle man afmontere for-kædekasse og næsten splitte den halve maskine ad, før det var muligt at afmontere dynamoen.

Alt er klart til start, og vi begiver os afsted. Motoren er lidt tung at starte, men ellers meget villig, når først man har fundet ud af, hvordan grebene på styret skal stå. Ved kold motor skal der lukkes helt for luften, selvom det er mildt i vejret, og vi starter med fuld tænding samt en lille smule gas. 1. gear går støt og behageligt ind, man mærker skiftningen, uden at det dog giver noget ryk i maskinen — koblingen er godt justeret. Accelerationen føles god, og der er udmærket kraftoverskud i maskinen. Ved gearskiftningen op gennem gearene lægger man mærke til et godt og kraftigt ryk frem, hver gang man slipper koblingen efter gearskiftningen. Vi prøver at lukke lidt mere for gassen, hver gang vi skifter op, og nu går maskinen jævnt fra det ene gear over i det andet. Vi prøver at accelerere meget behersket i hvert gear, d. v. s.

at vi faktisk skifter for tidligt op, men også det tager motoren meget roligt og overlegent. Gearkassen kan iøvrigt kun vække begejstring. Skiftebevægelsen er kort og koncis, og gearene skifter blødt og

imod maskinen »flyder frem«, når man skifter mere behersket.

Kørestillingen er udmærket, men selvfølgelig er der ikke ordentlig plads til den højre fod. Det er tilsyneladende en sten-

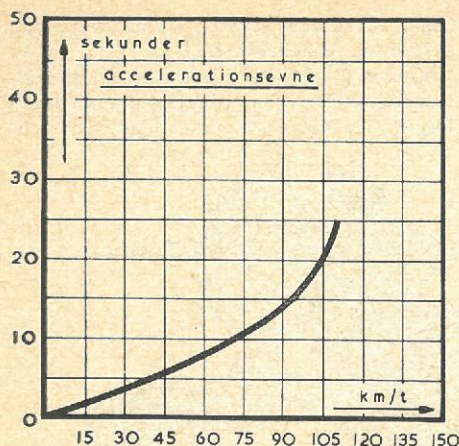


AJS Model 16 MS er en typisk engelsk maskine med solgte gennemarbejdede detaljer. Kendetegnene for denne maskine er en kobling og en gearkasse, der er en direkte videreudvikling fra racermaskinen 7 R. Teledraulicforgaflen, der blev gennemprøvet allerede under krigen, har dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere, og konstruktionens gennemførte enkeltheder kommer til udtryk ved, at den er en af de få teleskopforgafler, der ikke viser tegn på oltelækage.

lydløst uden de sædvanlige hårde smæk, der er så kendte fra kontinentale maskiner. Man kan sige om englænderne, hvad man vil, gearkasser kan de lave. Også koblingen fortjener en nærmere omtale. Koblingsgrebet skal ikke aktiveres med særlig stor kraft, det er faktisk ligeså let som på en langt mindre maskine, men hvis man vil køre hårdt, har man øjeblikkelig fuld forbindelse mellem motor og baghjul, så maskinen flyver frem med et ryk, hvor-

sikker engelsk tradition, at den højre fod skal svæve helt ude på fodhvilere ns yderste spids, fordi der ikke er plads på grund af gearpedal og kickstarter midt på fodhvilere n. Hvis man drejer kickstarteren lidt længere tilbage og forlænger gearpedalen med ca. 8 cm, er alt i skønneste orden, blot besynderligt at fabriken ikke kan finde ud af det.

At maskinen ligger godt på vejen er hævet over enhver tvivl. Lige syd for Ring-



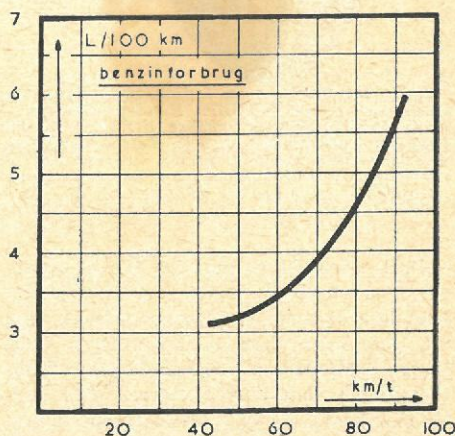
Accelerationskurven for AJS model 16 MS viser blandt andet, at man fra en stående start opnår en hastighed på 90 km/t på knapt 15 sek. Accelerationskurven må iøvrigt siges at være normal for en maskine på 350 ccm.

får maskinen lov til at prøve, hvordan den opfører sig som TT-maskine. Vi husker, at der er nogle gode sving netop på dette sted, men hvor skarpe de egentlig er, havde vi altså glemt. Resultatet bliver, at vi går ind i et 90° temmelig snævert sving med 90 km/t. Maskinen må lægges ned til den yderste grænse, og da der midt i det hele kommer en dejlig tjæreknold, oplever vi det, englænderne kalder »just a moment«. Der er imidlertid ingen grund til at holde vejret, affjedringen opfanger stødet, og maskinen fortsætter i den bue, den skal. Vi finder et par store, bløde, men meget ujævne kurver og gennemkører dem med god hastighed. Maskinen ligger stadig sikkert på vejen, og styret ligger roligt i ens hænder. Vi sætter kursen mod nogle dejligt ujævne og hullede søgneveje på Sydbyn. Vi kører dem igennem, og det er muligvis med — skal vi kalde det lidt for god hastighed. Bevares, man kan mærke, at vejen er ujævn, men i virkeligheden kører man både komfortabelt og sikkert. Selv de mest hullede veje virker ikke generende. På en lille vej omkring Lunde har kommunen kastet sig ud i et højst tiltrængt reparationsarbejde. Vi tillader os for et øjeblik at bruge arbejdsstrækningen som prøvebane, men det lykkes ikke at få affjedringen til at slå igennem. Nogle mindre udskridninger på grund af den løse belægning kunne naturligvis ikke undgås, men ellers var kørslen fuldkommen stabil. Til gengæld lykkedes det os at

fremkalde nogle »bandeord« i fynsk dialekt fra vejarbejderne — vi beder de herrer undskyldte.

Og så er vi ovre på hovedvej 1 mellem Odense og Nyborg. Her er en strækning, hvor vi på den gode vej har fuld oversigt til begge sider og således er sikret mod overraskelser. Vi åbner helt for gasen, og maskinen stryger friskt afsted. Her bemærker vi imidlertid en lille besynderlighed ved styringen, idet det føles, som om der er for lidt vægt på forhjulet. En nærmere undersøgelse viser imidlertid, at det er en af teleskopgafflens mindre heldige egenskaber, der her kommer til udtryk. Der er nemlig slet og ret slør i forgafflen, og det er det, der bevirker den noget mærkværdige styring på netop den maskine, vi kører. Dette slør forekommer at være ret stort i betragtning af, at maskinen kun har gået godt og vel 8000 km, men vi erfarer senere, at maskinen har gået med sidevogn, og forklaringen skal sikkert søges i denne omstændighed. Det er imidlertid kun ved store hastigheder, at denne defekt er mærkbar, og erfaringsmæssigt ved vi, at teleskopgafflens bøsninger først trænger til udskiftning på en solomaskine, når denne har gået 30—40.000 km. Tophastigheden er iøvrigt 110 km/t ved gennemsnit af kørsel i to retninger, og en marchhastighed på 95 km/t er ikke for meget for denne maskine.

Bremserne er veldimensionerede og ta-



Benzinforbruget for AJS model 16 MS er anskueliggjort i ovenstående kurve. Som det ses, er forbruget knapt 3,5 liter ved 60 km/t, medens det stiger til godt 5,5 liter pr. 100 km ved 90 km/t.

ger blødt, men kraftigt. Vi prøver nogle hårde opbremsninger fra store hastigheder, og så længe vi blot behandler fodbremsen med varsomhed, er der ingen tegn til udskridning. Vi føler på forhjulsbremsen. Den er naturligvis glohed, men efter vor mening holder den sig for længe varm. En noget større bremseflade og forbedret køling kunne være ønskelig.

Benzinforbruget må siges at være meget normalt for en engelsk motorecykle, men man må alligevel undre sig over, at den tekniske udvikling ikke er kommet længere på dette område. Navnlig i disse år, hvor benzinprisen spiller en ret betydelig rolle, ville det være naturligt, om motorecyklefabrikerne gjorde en indsats på dette område. Naturligvis har en solo-motorecykle en ret betydelig luftmodstand ved de store hastigheder, men at forbruget kun ligger ganske lidt under det forbrug, man kender fra en lille og økonomisk vogn kan ikke siges at være tidsvarende. Maskinernes vægt kan bringes ned ved mere udbredt brug af letmetallegeringer, og luftmodstanden må også kunne formindskes ved mere hensigtsmæssige konstruktioner.

All i alt må vi udtale vor tilfredshed med den prøvekørte maskine, og teknikken har i alle tilfælde gjort så store fremskridt, at vi med 100 procent sikkerhed kan sige, at vi, såfremt vi havde foretaget det samme med 1927 modellen, nu havde ligget på hospitalet enten med løse indvolde eller med forskellige benbrud på grund af adskillige kolbøtter.

Specifikationer

Importør: Fred. Rasmussen, Slotsgade, Odense.

Motor: 1-cylindret, 4-takt.

Boring: 69 mm

Slaglængde: 93 mm

Slagvolumen: 347 ccm

Topventilet.

Kompressionsforhold: 6,35:1

Maksimal motoreffekt: 16,8 hk
ved 6000 omdr./min.

Smøresystem: Tørsump

Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,86 meter pr. sekund

Nærmere motorspecifikationer, se
»Motorecykle Reparationer«.

Transmission:

Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2}'' \times 5/16''$

Kobling: Tør flerplade

Antal gear: 4

Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side

Udvekslingsforhold mellem motor og

baghjul: 1. gear 15,5:1, 2. gear 10,2:1,

3. gear 7,5:1, 4. gear 5,8:1

Gearkasse til baghjul: $5/8'' \times 3/8''$ kæde

Dækstørrelse: 3,25×19

Stelkonstruktion: Slaglodet rørramme

Hjulophængning: Forhjul: Teleskopgaffel

med hydraulisk dæmpning, baghjul:

Svinggaffel med teleskopisk affjedring

og hydraulisk dæmpning

Stativ: For og i midten samt støtteben.

Benzintank: 13,5 liter, heraf 0,5 liter på reserve

Olietank: 2,25 liter

Bremser: 140 mm diameter

Elektrisk anlæg: Fabrikat Lucas. Ampèrelimer på akkumulator: 12. Dynamo: 35 watt.

Tænding: Magnet

Ladekontrol: Ampèremeter

Udstyr: Værktøj og pumpe

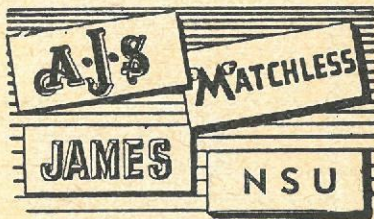
Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm

Fri højde fra jorden: 140 mm

Styrets bredde: 600 mm

Egenvægt: 172 kg

Pris: Kr. 3480,— excl. omsætningsafgift,
kr. 4572,— incl. omsætningsafgift.



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

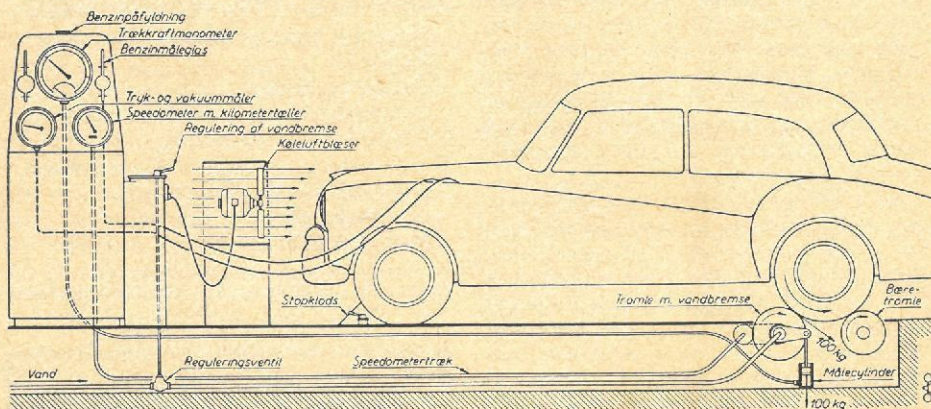
PRØVEKØRSEL I VÆRKSTEDET

AF PRIMUS MOTOR

Langt de fleste reparations- og justeringsarbejder i automobilværkstedet kræver en afsluttende kontrol med køretøjets funktion, og drejer det sig om indgreb i motoren eller transmissionsanlægget, vil en prøvetur på landevejen normalt være den sikreste foranstaltning ved bedømmelsen af justeringens eller reparationsens værdi.

Drejer det sig f. eks. om en karburator- eller tændingsjustering, kan man naturligvis i vognen medføre de nødvendige måleinstrumenter således, at man på landevejen under vekslende hastigheder og belastninger kan konstatere vognens accele-

i stand til at reproducere enhver i praksis forekommende belastningstilstand af motoren og transmissionsanlægget og med stor sikkerhed at foretage alle nødvendige målinger, har været kendt i mange år — allerede før den første verdenskrig var der bilfabriker, som benyttede primitive afbremsningsanlæg ved afleveringsprøverne for de enkelte køretøjer — men først i de senere år er det blevet almindeligt, at også reparationsværkstederne kan prøvekøre vognene i værkstedet. Årsagen hertil er naturligvis i første række den, at de nødvendige anlæg nu fremstilles til en passende lav pris, og at de er således ind-



Skematisk fremstilling af HPA autodynamometer til prøvekørsel af motorkøretøjer i værkstedet. Vognens drivhjul anbringes hvilende på en bremsetromle, hvis modstand mod hjulets omdrejende bevægelse kan reguleres fra instrumentpanelet yderst til venstre ved variation af vandmængden i selve bremsen. Om benyttelsen af de forskellige instrumenter: se løvrigt beskrivelsen i artiklen.

rationsevne (trækraft), motorens brændselsforbrug, undertrykket i indsugningsledningen o. s. v., men langt lettere ville det være, om man kunne foretage denne kontrolkørsel i selve værkstedet, hvilket også ville medføre en større målenøjagtighed, fordi man derved ville være uafhængig af ydre tilfældigheder som med- og modvind og stigninger og fald på vejbanen.

En sådan prøvekørsel af vognen uden at tage den ud af værkstedet er mulig, hvis man er i besiddelse af et automobildynamometer (også kaldet et rullefelt). Sådanne anlæg, ved hjælp af hvilke man er

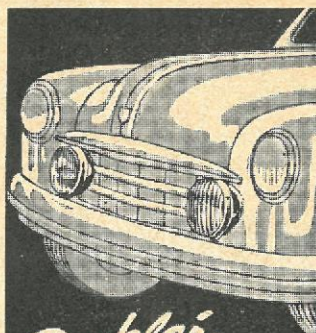
rettet, at de kan betjenes af enhver automekaniker uden særlig specialuddannelse.

Det her beskrevne afbremsningsanlæg — HPA autodynamometeret — der er almindeligt benyttet både herhjemme og mange steder i udlandet, fremstilles af den danske ingeniør H. P. Andersen, der har beskæftiget sig med problemet lige siden 1922, og som efterhånden er nået frem til en udførelsesform for både selve bremsen, kontrolorganerne og de nødvendige måleinstrumenter, der tillader en hurtig og effektiv gennemførelse af kontrolarbejdet således, at den opnåede tidsbesparelse og arbejdets nøjagtige karakter

ter muliggør en indtjening af anlægsomkostningerne.

Autodynamometrets opbygning og virkemåde fremgår af hosstående principskitse. Den vogn, som skal afprøves, anbringes på værkstedets gulv med drivhjulene (i dette tilfælde baghjulene) hvilende på to ruller, der er delvis nedsænket under gulvets plan. Den forreste af rullerne er selve bremserullen, den bageste er en løst medløbende støtterulle. Vognens forhjul sikres ved hjælp af stopklodser, der fastskrues til skinner i gulvet. Inde i bremserullen er — således som det er beskrevet i det følgende — indbygget en vandbremse, og reguleringen af denne sker ved hjælp af det viste håndtag ved instrumentpanelet til venstre på figuren — håndtaget har ved en lodret aksel fat i selve reguleringsventilen, som under gulvet er indskudt i den rørledning, der fører vand til bremsetromlen. Bremsetromlen er endvidere ved et kædetræk som vist forbundet med en lang, bøjelig aksel, der trækker et i instrumentpanelet indbygget speedometer med kilometeretæller — på dette instrument registreres vognens »kørehastighed« og »gennemkørte distance«, idet bremsetromlens omkredshastighed jo svarer ganske nøje til baghjulenes periferihastighed, altså til vognens hastighed, hvis vi i stedet for i værkstedet foretog forsøget på landevejen.

Indretningen af vandbremsen, der er indbygget i bremsetromlen, fremgår af omstående fotografi, som viser henholdsvis den ydre tromle, der løber løst på et par fast monterede sfæriske kuglelejer, og modstandstromlen, der er monteret inden i bremsetromlen, og som ligeledes er lejret i to sfæriske kuglelejer. På indersiden af bremsetromlen og på ydersiden af modstandstromlen er anbragt et stort antal pladeformede vinger, der under bremsetromlens rotation passerer tæt forbi hinanden (uden indbyrdes berøring), og som — hvis der i bremsetromlen befinder sig en større eller mindre vandmængde — vil sætte denne i en så stærkt hvirvlende bevægelse, at der herved skabes en betydelig eller mærkbar modstand mod tromlens og dermed mod drivhjulenes bevægelse. Reguleringen af den opståede bremsevirkning sker altså ved regulering af vandmængden i bremsen, og den af vognens drivhjul afleverede effekt (hk) omdannes med det samme til varme



*De klær
hinanden*

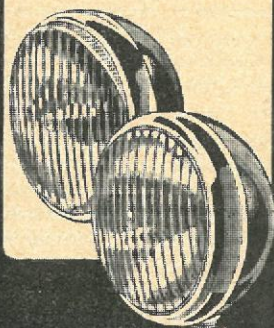
og supplerer hinanden -

Tåge- og kurvelygtens store sidespredning giver sikker kørsel på smalle veje og i kurver samt i tåget vejr.

- Fjernprojektørens langtrækkende lys gør det muligt at se vejens forhindringer i tide.

Et sæt lygter i særklasse

BOSCH
TÅGE- OG
KURVELYGTE
BOSCH
FJERNPROJEKTØR



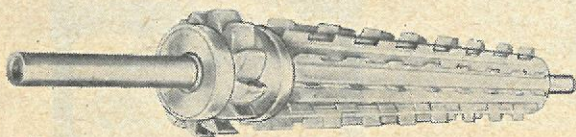
Forlang dem hos
Deres autoreparatør

i bremsevandet. Ved fuldskraftprøver eller ved forsøg, der strækker sig over længere tidsrum, opstår der så store varmemængder, at vandet ville komme i kog, hvis der ikke var sørget for en konstant tilførsel af koldt vand — ved almindelige kontrolforsøg i værkstedet er det imidlertid sjældent nødvendigt at benytte gennemstrømning af friskt vand.

Da hele den af vognens drivhjul afleverede effekt går over i bremsevandet, vil hele den kraft, med hvilken drivhjulene under kørslen påvirker bremsetromlen, blive ført over til modstandstromlen, som

måler, der forbindes til vognen ved hjælp af en gummislange, og på hvilken man f. eks. kan måle undertrykket i indsugningsledningen eller overtrykket i henholdsvis benzinledningen mellem benzinpumpe og karburator eller i udblæsningsrøret mellem motor og lyddæmper. Endelig er der på panelet anbragt to måleglas for motorbrændsel (på henholdsvis 100 og 200 ccm) — det lille glas benyttes til forbrugsmålinger ved motorer med indtil 5 liter slagvolumen.

Når man vil afprøve en vogn på autodynamometeret, er det naturligvis en for-

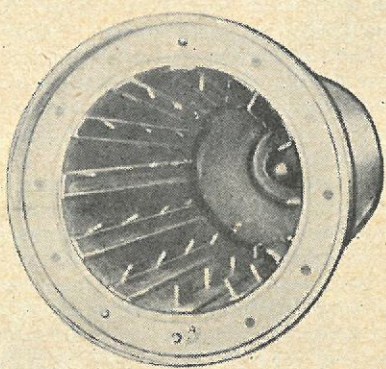


Modstandstromlen, der under apparatets gang står stille og gennem den på den skematiske principskitse viste, hydrauliske cylinder registrerer modstanden på bremsetromlen. Den bærer — foruden vingerne, der piske i vandet inden i bremsetromlen — den viste centrifugalpumpe, der tjener til udpumpning af vandet under langvarige bremseforsøg.

altså må holdes fast, hvis vi vil forhindre, at den drejer sig med rundt. Denne fastlåsning af modstandstromlen sker — således som vist på figuren — ved hjælp af en vægtstang (af samme længde som bremsetromlens ydre radius), der gennem en lodret, nedadvendende trykstang har fat i et stempel i en hydraulisk cylinder. Trykket på stemplet vil da blive lig med drivhjulenes trækraft langs bremsetromlens overflade, og når vi forbinder cylinderen (der er fyldt med almindelig bremsevædske) med et manometer, der er kalibreret i overensstemmelse med det benyttede stempelareal, har vi et instrument til direkte aflæsning af den til enhver tid herskende trækraft mellem drivhjul og tromle. Dette manometer er anbragt øverst på instrumentpanelet i forbindelse med en omskifter, som gør det muligt at koble over fra den ene til den anden af de to skalaer (henholdsvis 0-300 og 0-600 kg).

For at holde vognens motor på en passende drifttemperatur (hvilket naturligvis er en forudsætning for pålidelige måleresultater) er der foran køleren anbragt en køleluftblæser, som under forsøgene præsterer et overtryk på vognens forside svarende til fartvindens.

I instrumentpanelet er endvidere indbygget en kombineret tryk- og vakuum-

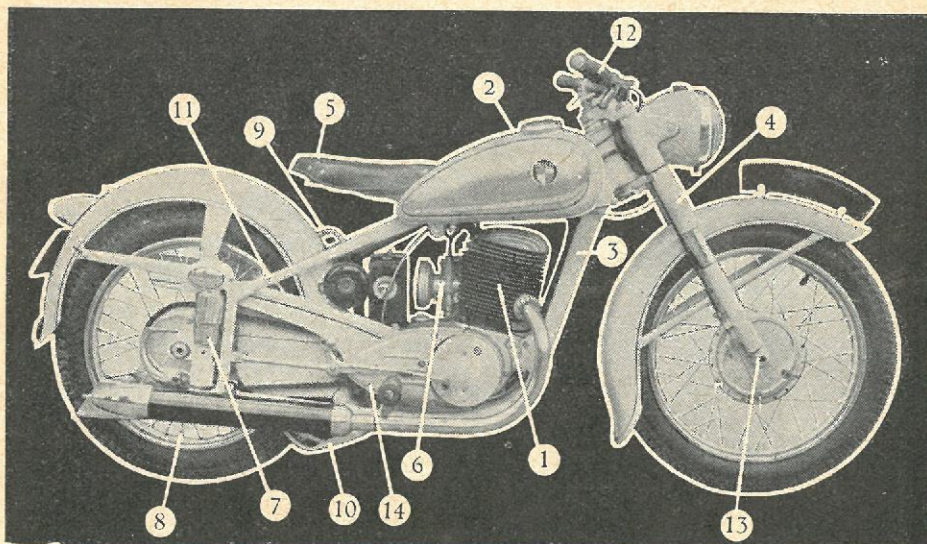


Den åbnede bremsetromle set fra enden. Den bærer på undersiden en række vinger, der korresponderer med tilsvarende vinger på ydersiden af modstandstromlen, og som — ved at piske i den i tromlen indeholdte vandmængde — præsterer den nødvendige bremseeffekt.

udsætning, at man ved, hvor stor belastning man skal give drivhjulene ved forskellige kørehastigheder. En vogns køremodstand er som bekendt sammensat af rulningsmodstand og luftmodstand. For rulningsmodstanden gælder det, at den — praktisk talt uafhængig af kørehastigheden — er lig med ca. 2 pct. af vognens samlede vægt i forsøgsøjeblikket (altså når



Disse Fordele finder De kun paa en **PUCH**



Model 250 TF - 250 ccm - 12 HK

- | | |
|---|--|
| 1. 12 hk dobbeltstemplet to-takt motor. | 8. Kraftige militæregerer på begge hjul. |
| 2. Separat olietank og tryksmøring. | 9. Parkeringshåndtag til solokørsel. |
| 3. Firkantede stelrør med stor modstandsevne mod højning. | 10. Effektivt parkeringsstativ. |
| 4. Dobbeltvirkende hydraulisk dæmpning. | 11. Runde stelrør med stor modstand mod vridning. |
| 5. Skålformet, gummiforet svingsadel. | 12. Oliepumpens kapacitet reguleres automatisk fra gashåndtaget. |
| 6. Karburator med selvstændig startkarburator. | 13. Begge hjul er hurtigt aftagelige, monteret med stikaksler. |
| 7. Baghjulsaaffjedring med stor bevægelse. | 14. Fire-trins gearkasse med overgear. |

den patenterede dobbeltstemplede Puch-motor er de to cylinderboringer anbragt den ene foran den anden i maskinens længderetning, således at stemplerne gensidigt ophæver sidetrykket. Dette er forklaringen på, at en 250 ccm Puch kører over 100.000 km uden at trænge til udboring. Hvis De forlanger en kraftig motorcykle, der kan køre over 100 km/t og samtidig har et gennemsnitsforbrug svarende til 30 km pr. liter, er Puch 250 TF den eneste maskine, der tilfredsstiller Deres krav.

GENERALREPRÆSENTANT:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S . SUNDBY 9201

KONTOR . RESERVEDELSLAGER . SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH

forsøget køres på landevejen). På rullefeltet kan vi naturligvis indrette trækraften til enhver tænkt belastning af køretøjet, blot må vi tage hensyn til, at drivhjulene jo allerede — ved deres rulning mod bremsetromlen — møder en vis rulningsmodstand. Man beregner derfor, inden prøven foretages, køretøjets samlede rulningsmodstand (på landevejen) og trækker herfra den beregnede rulningsmodstand for drivhjulene (under hensyn til det faktiske tryk, som under forsøget i værkstedet hviler på disse hjul) — resultatet heraf er den rulningsmodstand, som skal præsteres af bremsetromlen ved alle kørehastigheder.

Foruden med den beregnede rulningsmodstand skal vi endvidere belaste vognens drivhjul med en til kørehastigheden svarende luftmodstand. Beregningen af denne kræver kendskab til køretøjets luftmodstandskoefficient og dets frontareal, men for at lette mekanikeren arbejdet følger der med hvert anlæg en instruktionsbog, i hvilken der er anført tabeller, som direkte giver luftmodstanden ved forskellige kørehastigheder for forskellige vogn typer.

Den totale belastning på anlægget ved en eller anden hastighed findes således ved til den ovenfor fundne rulningsmodstand at addere den af tabellen fundne luftmodstand ved den pågældende hastighed.

Har man nu på denne måde fundet den normale køremodstand ved en eller anden hastighed, kan man — ved at lukke fuldt op for motorens gasspjæld under forsøget og derefter indregulere på modstanden således, at vi får samme hastighed som før — direkte aflæse vognens

største trækraft ved den pågældende hastighed (og i det gear, der i øjeblikket er indskudt) differencen mellem den største trækraft og vognens normale køremodstand er da et udtryk for vognens accelerations- eller stigeevne ved den pågældende hastighed.

Viser det sig, at vognens normale køremodstand ved f. eks. 60 km/t er 20 kg og den største trækraft ved samme hastighed 120 kg, bliver den til acceleration eller stigninger disponible trækraft 100 kg. Hvis vognen vejer 1000 kg med fuld last, vil det sige, at den kan klare en stigning på $100/1000 = 10\%$, eller at den kan accelerere ca. $0,10 \times 36 = 3,6$ km/t pr. sekund.

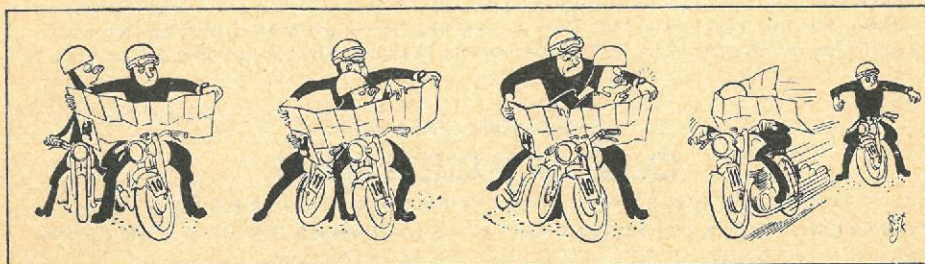
Ved måling af vognens benzinforbrug regulerer man først ind på gasspjældet således, at vognen »kører« med den beregnede modstand ved den ønskede hastighed. Benzinslangen fra instrumentpanelets benzintank er forbundet med vognens benzinledning mellem tanken og benzinpumpen, således at karburatoren arbejder med normalt tryk på svømmerventilen. Når målingen skal begynde, skifter man over til måletanken, og når benzinstanden i måleglasset passerer den øverste målestreg, kobler man instrumentpanelets kilometertæller ind — den kobles atter ud, når benzinen passerer den nederste målestreg, altså når den ønskede benzinmængde på 100 eller 200 ccm er løbet igennem.

Da kilometertælleren registrerer hver gang, der er kørt 10 meter, behøver man blot — hvis man benytter 100 ccm måleglasset — i det aflæste tal at indsætte et komma efter sidste ciffer. Det fremkom-

Blad venligst frem til side 499

MANFRED RØDHORN *kører orienteringsløb*

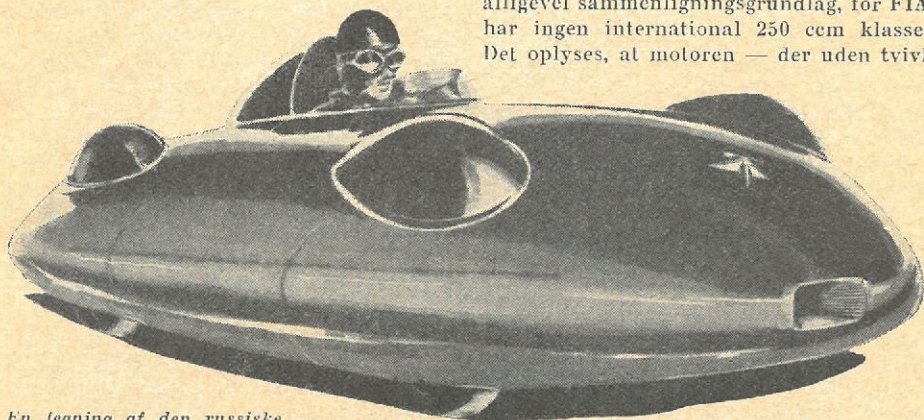
Fra »Motor«, den Haag.



RUSSISK REKORDVOGN

En række uofficielle rekorder og rekordforsøg

I det russiske blad »Ogonjek«, der vel at mærke ikke er noget teknisk tidskrift, berettes om en række verdensrekorder i 500, 350 og 250 ccm klasserne. Under hensyn til kildens art må de opgivne tekniske data tages med et vist forbehold.



En tegning af den russiske rekordvogn Zvesda, der med tre forskellige motorer har kørt forskellige rekordforsøg.

Vognen, af hvilken der kun foreligger hosstående tegning, går under navnet »Zvesda« (stjerne). Den er konstrueret i 1946 af ingeniøren A. I. Peltzer med en motor på 350 ccm og et strømliniekarosseri, der beviser, at ikke alle russere er uvidende om, hvad der foregår i den vestlige verden — det er tydeligt inspireret både af John Cobb's og Goldie Gardners verdensrekordvogne (konstrueret af Reid Railton efter Jaray's patenter). Med dette køretøj har man — efter hvad der opgives — sat fire, iøvrigt ikke nærmere specificerede, verdensrekorder.

Vognen er senere blevet overtaget af forskningsinstituttet for biler og bilmotorer, der til det samme chassis har fremstillet henholdsvis en 250 og en 500 ccm motor. I maj i år kørtes en række rekordforsøg på motorvejen mellem Minsk og Moskva. Her opnåede Alexej Ambrosenko over 50 km en gennemsnitshastighed på 156,5 km/t, hvilket i hvert fald ikke er verdensrekord — den er sat med 159,8

km/t med en Cooper på Monthlery i 1951.

Senere kørtes vognen med 250 ccm motoren indbygget — der opnåedes en gennemsnitshastighed på 164,6 km/t, men det opgives ikke over hvilken distance. Selv om denne havde været kendt, mangler vi alligevel sammenligningsgrundlag, for FIA har ingen international 250 ccm klasse. Det oplyses, at motoren — der uden tvivl

er forsynet med kompressor — udviklede 46 hk ved 6900 omdr./min. En kontrolregning viser, at det hertil svarende effektive middeltryk er 24 atmosfærer (for en 4-takter, halvt så meget hvis motoren er en 2-takter), hvilket på forhånd ligger indenfor mulighedernes grænse. Ved et senere forsøg blev hastigheden med den samme motor presset op på 175,5 km/t.

ILFORD Super-Vippesæde — for Langfart



Letvægtsmodel

(som afbildet) til Fredspris
RECRO (hvor der lides Bagege-
bærer).
Junior SKÆRMSÆDER til lette Ma-
skiner.
Junior- og UNIVERSAL Fodhvile.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE
Faas hos Motorforhandlerne

SERVICEVEJLEDNING FOR VILLIERS TYPE 6 E

Villiersmotorerne benyttes af en lang række fabrikker til indbygning i deres egne stelkonstruktioner. Foruden de engelske mærker Excelsior, Francis Barnett, DOT, D.M.W., James og flere andre finder vi Villiersmotorerne i såvel svenske, hollandske som franske fabrikater. Den største af disse motorer, model 6E på 197 ccm, er den mest udbredte her i landet, og på talrige opfordringer bringer vi derfor en servicevejledning for denne motor.

Model 6E og model 10D (122 ccm) er identiske med undtagelse af cylinderen, lejedimensionerne og krumtappens kædehjul. Model 6E er en tværskyllet to-takt motor med fladtoppet stempel, én skyllekanal, der forgrener sig i to skylleporte og en udblæsningsport. Krumtappakslen er lejret i 4 kuglelejer, og plejlstangslejet er et rulleleje med løse ruller. Cylinderen fastspændes til krumtaphuset ved hjælp af fire tapbolte med en mellemliggende tynd pakning, og letmetaltopstykket er fastspændt til cylinderen ved hjælp af 4 bolte. Der anvendes ikke toppakning, og under de 4 fastspændingsbolte skal der nødvendigvis ligge fire glatte stålskiver.

Den mest almindelig forekommende service på denne motor er rensning for kul. Ifølge instruktionsbøgerne kan man nøjes med at afmontere topstykket, sætte stemplet i bundstilling, og skrape kul ud gennem udblæsningsporten efter at udblæsningsrøret er fjernet.

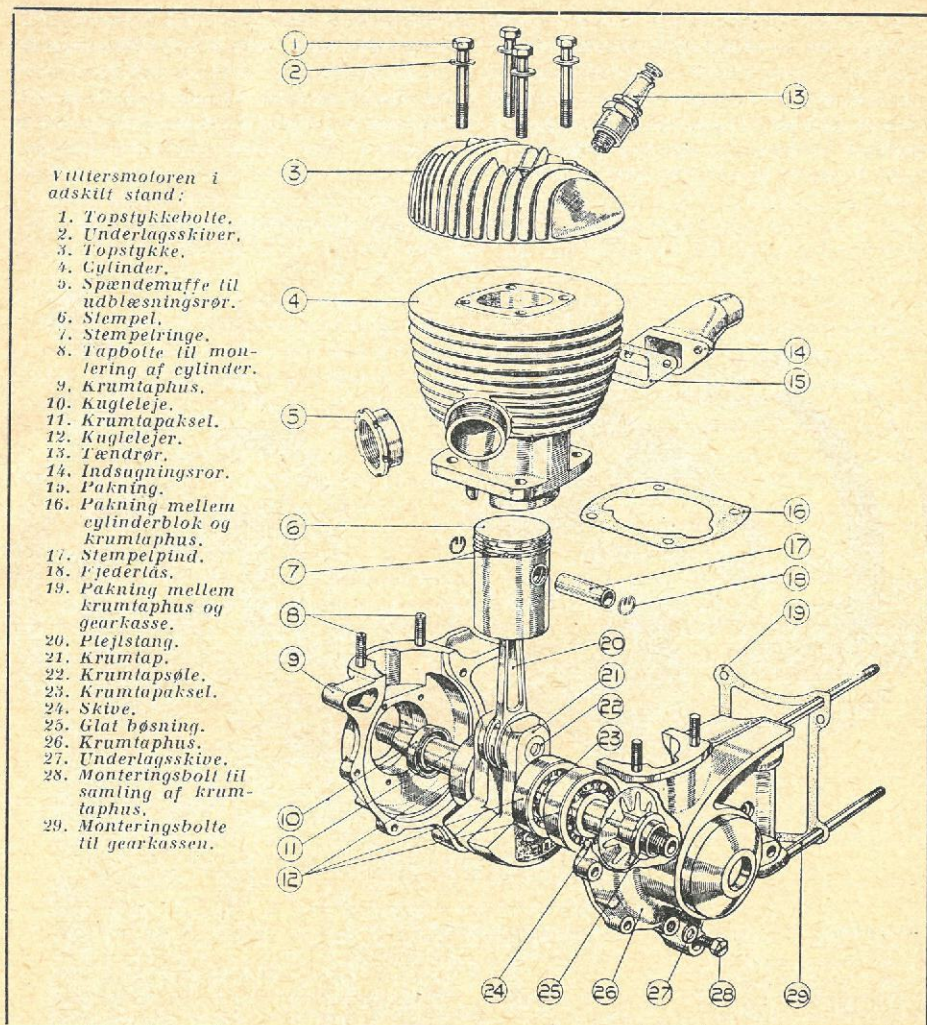
Vi er imidlertid modstandere af denne form for kulrensning, eftersom det ikke kan undgås, at kulpartikler trænger ned mellem stempel og cylindervæg eller eventuelt forsvinder gennem skyllekanalen ned i krumtaphuset. Under alle omstændigheder lader stempelringene og disses riller sig ikke rense med mindre cylinderen afmonteres, og da det netop er afrensning af kul ved stempelringene, der er af så uhyre vigtighed ved en to-takt motor, anbefaler vi altid at afmontere såvel topstykke som cylinder. Først afmonteres de 4 bolte, der holder topstykket på plads, og topstykket renses for sod ved hjælp af

en blød skraber — f.eks. et stykke blødt kobber, et stykke loddetin eller lignende, der er blevet hamret i en hensigtsmæssig form. Det er imidlertid kun det værste lag kul, der kan skrubes af ved hjælp af skraber, det sidste tynde kullag må fjernes ved hjælp af fint polerlærred. Cylinderen afmonteres ved at afskrue de fire møtrikker og forsigtigt løfte cylinderen lige op. Det er muligt, at cylinderen binder på grund af tidligere anvendelse af pakmiddel ved den tynde papirpakning mellem cylinder og krumtaphus, men et let slag med en metalhammer vil i reglen løse cylinderen uden brug af vold, slå altid foran eller bagpå cylinderen og ikke på siderne. Vrikkes cylinderen til siden, kan man derved beskadige plejlstangen.

Ved afmonteringen af cylinderen er det meget vigtigt, at man ikke drejer denne rundt om stemplet, da man i så fald kan risikere, at stempelringenes ender springer ud i skyllekanalerne eller udblæsningsporten, og derved vanskeliggør afmonteringen. Skulle det alligevel ske, må man forsigtigt dreje cylinderen på plads igen, således at stempelringene presses tilbage i rillerne.

Cylinderens udblæsningsport afskrabes for sod og poleres med polerlærred. En oppolering af skyllekanalerne som det er beskrevet i SMJ nr. 2-1952 side 68, er at anbefale. På cylinderens og topstykkets samleflanger vil man i reglen finde et tyndt sodlag, som man må fjerne med den yderste forsigtighed. Tætningen mellem cylinderen og topstykket sker udelukkende ved hjælp af de to planslebne flader, og det siger sig selv, at hvis man kommer til at beskadige disse flader vil utæthed blive følgen.

De fleste mekanikere, der beskæftiger sig med to-taktmotorer har en udpræget tilbøjelighed til altid at udskifte stempelringene så snart motoren bliver skilt ad. Vi vil imidlertid fastslå, at en tilkørt tæt stempelring er bedre end en ny, endnu ikke tilkørt ring, men til gengæld må man være klar over, at en stempelring



der er blevet skæv, øjeblikkelig må udskiftes med en ny ring. Hvis det viser sig, at ringene er i god stand og at de er tætte, skal de monteres på samme måde, som de har siddet, d. v. s. de skal tilbage i samme rille og samme side skal vende op. Indtil man bliver klar over ringenes stand, må man derfor holde nøje orden på dem, d. v. s. at man mærker dem op med I og II for den øverste og nederste ring, idet man altid anbringer afmærkningen på stempelringens overkant.

De afmonterede stempelringe anbringes på plads i cylinderen, idet man skubber dem ned med stemplet, således at de an-

bringes nøjagtigt vinkelret på cylinderens midterakse. Med det blotte øje kan man se, om ringene slutter tæt, ved at holde cylinderen op mod en lampe, og undersøge, om der trænger lys ud mellem stempelringen og cylindervæggen. Er ringene tætte, kan man roligt montere dem igen, men det er af yderste vigtighed, at man følger opmærkningen, så ringene bliver anbragt på rette plads og rette måde.

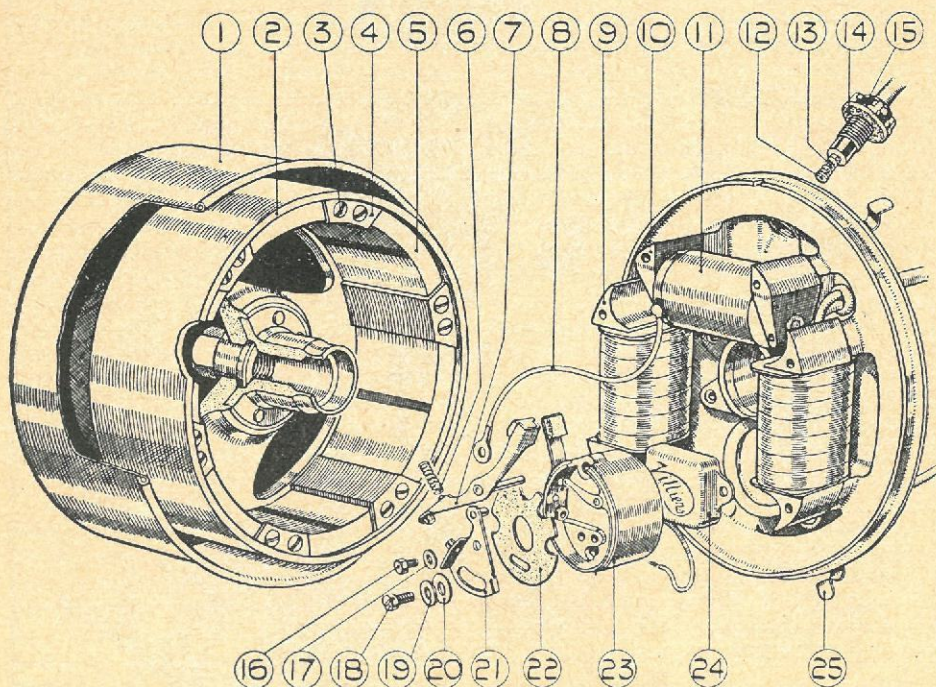
Stempelringene låses mod cirkulær bevægelse ved hjælp af stifter.

Stemplet skal naturligvis også renses for sod, der er aflejret på stempelkronen og i rillerne til stempelringene. En stump

af en gammel stempelring, som er blevet tilslebet, er et udmærket skraberedskab til rillerne, men arbejdet må udføres med varsomhed. Hvis man renser stemplet uden at afmontere det, må man lægge en opslidset klods under stemplet, således at denne kommer til at virke som et lille ar-

pinden, som skal glide let i såvel plejlstangsbøsningen som stempelbøsningerne.

Ved samling af motoren må man forny pakningen mellem cylinder og krumtaphus med en original pakning. En pakning af større eller mindre tykkelse end den foreskrevne vil nedsætte motorens effekt.



Svinghjultsmagneten i adskilt stand.

1. Dæksel.
2. Svinghjul.
3. Monteringsskrue.
4. Permanent magnet.
5. Svinghjulsfjeder.
6. Kontaktarmsfjeder.
7. Kontaktarm.
8. Ledning fra kontaktarm til primær felt.
9. Polsko til lysspole.
10. Polsko til magnetspole.
11. Magnetspole.
12. Strømtager.
13. Fjeder.

14. Pakning.
15. Strømtagerdæksel.
16. Monteringsskrue.
17. Underlagsskive.
18. Monteringsskrue.
19. Underlagsskive.
20. Underlagsskive.
21. Fast kontaktarm.
22. Isoleringsplade.
23. Kontakthus.
24. Kondensator.
25. Fjederklemme.

bejdsbord ovenpå krumtaphuset. Medmindre man anvender et sådant underlag, bør man aldrig arbejde med et stempel, medens dette er monteret på plejlstangen, da man derved kan komme til at høje plejlstangen, og under alle omstændigheder vil man beskadige plejlstangslejet i mere eller mindre grad. På model 6E afmonteres stemplet ved at fjerne den ene fjederlås og slå stempelpinden ud med et let slag. Der er let pasning på stempel-

TÆNDINGSANLÆGGET

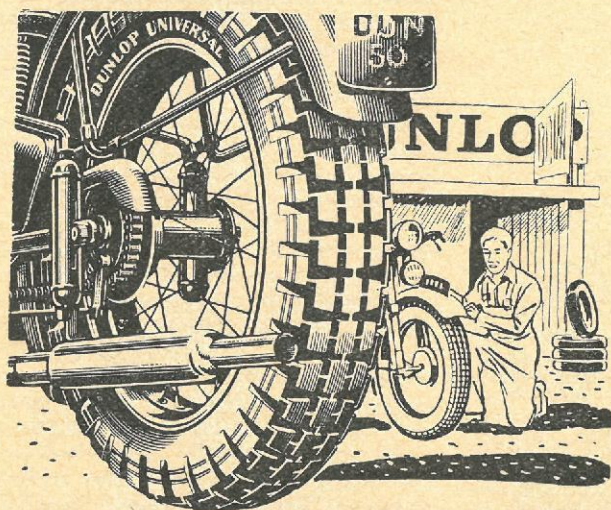
Lys- og tændingsanlægget er ret logisk udformet som en svinghjultsmagnet med dertil hørende spole, kontaktafbryder og kondensator samt lys og ladespoler. Det elektriske anlæg findes i to udgaver, nemlig som svinghjultsmagnet med lysspole til »direkte« lys — d.v.s. strømtilførsel direkte fra lysspolen til lygten — og tør-element til parkeringslyset samt i den ovenfor nævnte udgave med tørrensretter

og akkumulator. Tændingsanlægget er det samme for de to typer, og bortset fra udskiftning af ledninger og lignende er tændingsanlægget det eneste, der kræver regelmæssig pasning og justering i det elektriske anlæg.

For at opnå korrekt fortænding må kontaktafbryderen først og fremmest være rigtig justeret. Såfremt kontaktpunkterne er forbrændte eller arrede, må de gattes af med en platinfil, der ikke, som navnet kunne formode, er fremstillet af platin. Derefter justeres kontaktabningen ved først at dreje motoren indtil kontakterne åbner helt (fjern tændrøret imens) og slække kærviskruen (A på illustrationen), der holder kontaktarmpladen. Indstil derefter kontaktabningen til 0,015" og stram atter kærviskruen. Ved tilspændingen kan kontaktarmen forskubbe sig lidt, af hvilken grund man bør kontrollere justeringen efter tilspændingen.

På grund af den særlige konstruktion er det kun yderst sjældent, at fortændingsindstillingen kommer ud af justering, men det kan selvfølgelig ske, ligesom det er nødvendigt at finde den kor-

rekte indstilling efter større reparationer. Når kontaktpunkterne er rigtigt justeret, opnår man korrekt fortænding ved at dreje motoren indtil et mærke på krumtapakslen står nøjagtig lodret. Dette er vanskeligt at opnå, medmindre man fremstiller en lille gradskive til formålet. Når motoren står i denne stilling, skal en pil på svinghjulet stå lige ud for et mærke på spolepladen. Er dette ikke tilfældet, indstiller man tændingen ved at forskubbe svinghjulet i forhold til krumtapakslen. Svinghjulets nav er udformet således, at det slutter tæt til akslens koniske ende, og er sikret til denne ved hjælp af en møtrik. Denne møtrik er forsynet med en krave, der ligger i en gang i svinghjulsnavet. Møtriken virker således samtidig som aftrækker, idet svinghjulet trækkes løs fra akslen, når møtriken skrues tilbage. Inden man skruer møtriken fast, efter at have indstillet svinghjulet efter pasmærkerne, må man sikre sig, at krumtapakslen stadig står i den foreskrevne stilling. Hvis man vil sætte tændingen ned på grund af dårlig benzin eller fordi man kører i bjerge, sker dette ved at for-

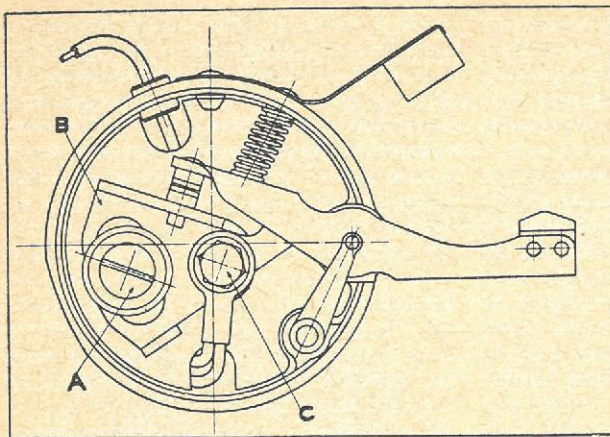


Der er et
DUNLOP
Motorcykledæk til
ethvert Formaål

DUNLOP



DUNLOP RUBBER CO. A/S, Vennemindevej 30 Ø.



En skitse over kontakten i Villiers svinghjuls magnet. — Skruen C er en monterings-skrue for kontaktarmspladen. Når denne løsnes, og skruen A tillige løsnes, kan den faste kontaktarm indstilles til det rigtige spillerum mellem kontaktpunkterne. Kontaktarmen D kan flyttes frem og tilbage, og ved tilspænding af skrue A og C er det muligt, at kontaktarmen flytter sig lidt ud af indstilling, hvorfor det er nødvendigt at kontrollere justeringen efter tilspændingen.

skyde svinghjulet tilbage i omdrejningsretningen i forhold til krumtapakslen. Svinghjulets nav er nemlig tillige udformet som den knast, der åbner kontaktarmen.

KARBURATOREN

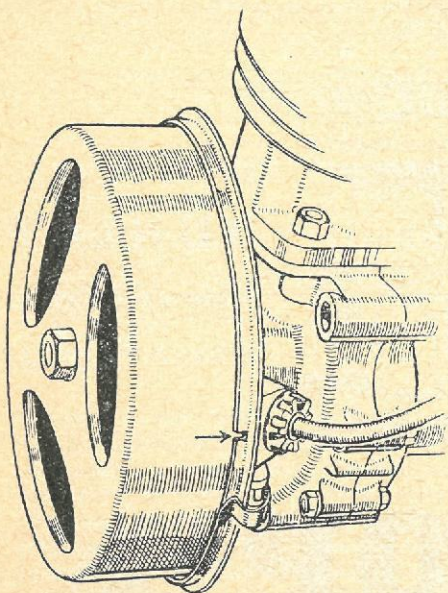
Villiers motoren, model 6E, er monteret med en Villiers Karburator type 4/5. Denne karburator adskiller sig på flere

punkter fra andre fabrikater, og ved køb af ny kaburator eller af reservedele, må man være yderst omhyggelig med at få de dele, der passer til netop denne motor, (Villiers fremstiller også kaburatorer til andre motorfabrikater).

Villiers karburatoren består af det lodrette blandekammer, det vandrette indsugningsrør og svømmerhuset, der er anbragt under blandekammeret. Under blandekammeret og midt gennem svømmerhuset går strålerøret, af hvilken grund svømmeren er formet som en ring, der ligger rundt om strålerøret. Svømmerens nåleventil er anbragt i blandekammerets hus, til hvilket der tillige er hængslet en gaffel, som svømmeren aktiverer, når den af benzinen hæves i svømmerhuset.

Af figuren fremgår det endvidere, at benzinen fra svømmerhuset kommer ind i strålerøret gennem hullet A. Tilførslen af benzin bliver begrænset ved hjælp af en dyse, størrelse 120. Benzinen fortsætter op gennem strålerøret og tilførslen kontrolleres af den koniske nål på samme måde, som den kendes fra en lang række andre karburatortyper. På Villierskarburatoren findes tillige et kompensatorrør, idet den atmosfæriske luft føres frem til strålerøret gennem en indstøbt kanal, til hvilken der er skruet en luftdyse, mærket D på illustrationen.

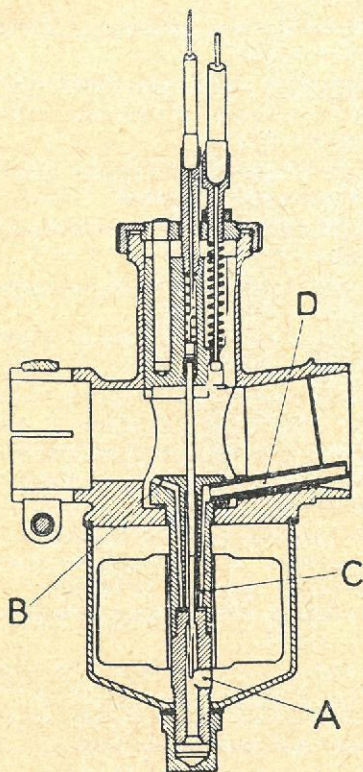
I indsugningsrøret sidder gasspjældet, der har til opgave at kontrollere den indsugede luftmængde til motoren. Justeringen af karburatoren er uhyre let, idet man hovedsagelig skal interessere sig for at have de originale dele til den. Nålen



Ved korrekt tændingsindstilling skal pilen på svinghjulsfølgen stå lige ud for mærket på magnetpladen, således som på illustrationen, medens mærket på krumtapakslen skal stå lodret.

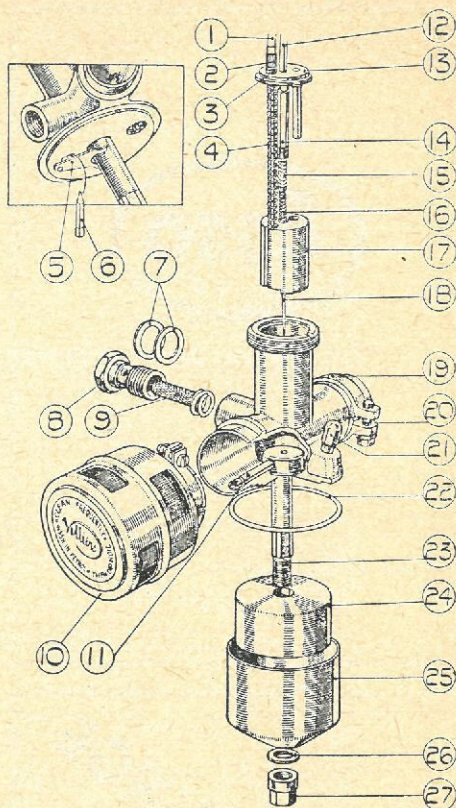
skal være nr. 4½, strålerøret er mærket »I« og dysen, der har det internationale målenummer 120, er ligeledes mærket »I« på det sekskantede indskruningsstykke.

Ved start opnår man fed blanding ved at løfte nålen i forhold til spjældet, således at der kommer mere benzin frem til indsugningsrøret i forhold til en given luftmængde. Ved hjælp af et lufthåndtag anbragt på styret, kan man gennem et kabel regulere nålen, således at denne løftes ved start. Når motoren er startet og er blevet let opvarmet sættes nålen i sin normale stilling ved at dreje håndtaget tilbage, og derefter reguleres nålens stilling af gasspjældet, idet nålen følger gasspjældets bevægelse. Der er således to kabler til denne karburator, og indstillingsskruerne tjener det ene formål at fjerne for stort slør.



Et snit gennem Villierskarburatoren.

- A. Dyse.
- B. Tomgangsrør.
- C. Konisk nål.
- D. Luftdyse i kompensatorrør.



Villierskarburatoren i adskilt stand.

- 1. Kabel til gasspjæld.
- 2. Justeringsskrue.
- 3. Kontramøtrik.
- 4. Fjeder.
- 5. Gaffelarm.
- 6. Ventilnål.
- 7. Pakninger.
- 8. Monteringsskrue til banjoforbindelse.
- 9. Filter.
- 10. Luftfilter.
- 11. Kompensatorluftdyse.
- 12. Kabelregulering til nålen.
- 13. Topstykke på karburator.
- 14. Rørstykke.
- 15. Fjeder.
- 16. Kabel.
- 17. Gasspjæld.
- 18. Konisk nål.
- 19. Spændebånd.
- 20. Spændeskrue.
- 21. Tipper.
- 22. Pakning.
- 23. Strålerør.
- 24. Svømmer.
- 25. Svømmerhus.
- 26. Pakning.
- 27. Monteringsmøtrik.



DANSK ESSO A/S

STEMPELRINGE

1200 forskellige
størrelser Stempel-
og Olieringe paa
Lager

Københavns Cylinder Service

v/ Ove Jørgensen

Nørrebrogade 209-211
Ægir 851-2403
København N.

Specifikationer over model 6 E

Boring 59 mm = 2,3235"/2,3230"

Slaglængde 72 mm = 2,834"

Slagvolumen 197 ccm

Hovedakslens v. side 20×47×14 mm.

Hovedakslens h. side 20×52×15 mm.

Koblingskugleleje 50-3/16" kugler

Krumtapsøle 0,7983"/0,798"

Sølen kan udskiftes til overstørrelsen
0,7993"/0,7988"

Plejlstangens rulleleje består af 26
ruller 1/4" i diameter og 1/4" lange

Plejlstangsejlets boring

1,2991"/1,2984"

Kan bores op til 1,3001"/1,2994"

Sideslør på plejlstangsejlet 0,007"/
0,004"

Stempelpindens diameter 0,493"/
0,4925"

Stempelpindens bøsninger i stemplet
0,494"/0,4932"

Bøsning i plejlstangen 0,494"/0,493"

Stempekringens dimensioner 2,322"×
0,0938"/0,928"

Spillerum mellem ringenes ender (i
cylinderen) 0,012"/0,008"

Højst tilladte spillerum mellem en-
derne 0,003"

Stempekringens lodrette bevægelse i
rillerne 0,006"/0,004"

Overstørrelse i stempeleleje 2,322' +
0,015" og 0,030"

Kædehjulet på motoren: 19 tænder,
1/2" afstand mellem ruller × 0,335"
ruller × 0,2055 bredde på kæden

Det tilsvarende koblingskædehjul har
38 tænder

Gearkassens kædehjul har samme di-
mensioner som de ovenfor nævnte
kædehjul, men har 15 tænder

Forkæden er en endeløs Renold kæde
nr. 110044

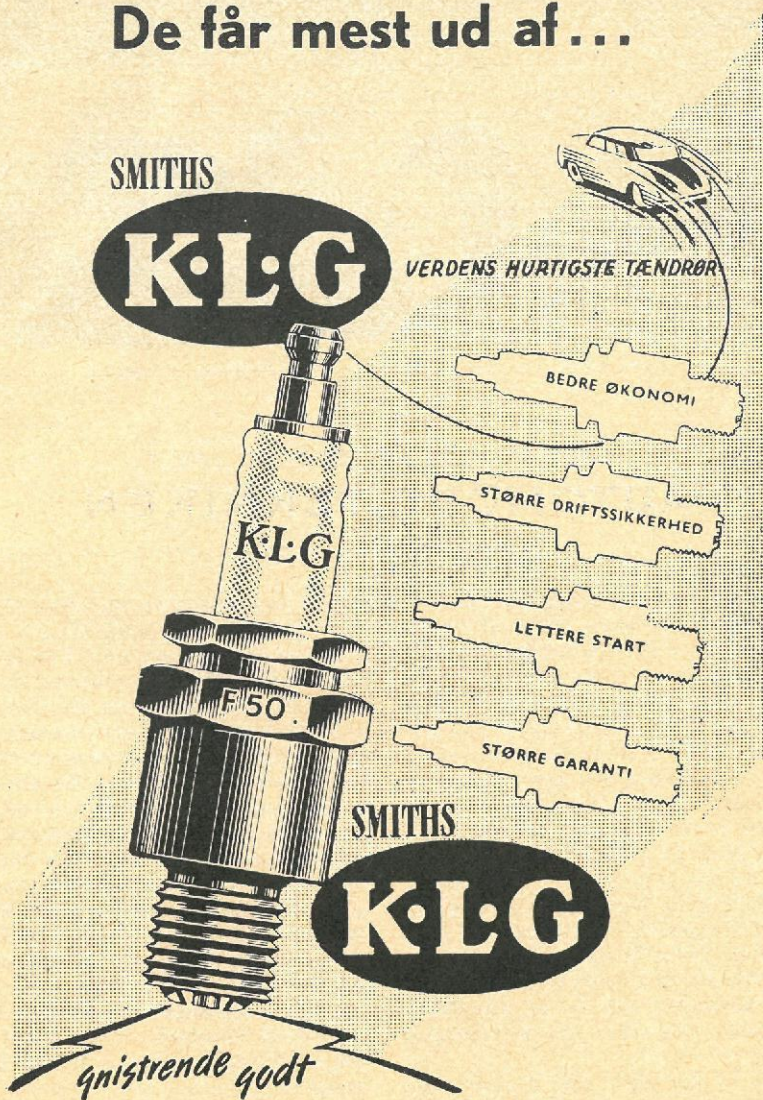
Tænding: Afstand mellem de fuldt
åbne kontaktpunkter 0,015"/0,012"

Kontaktpunkterne begynder at åbne
5/32" før stemplet når top

Tændrør: Lodge HHN 14 mm, kort ge-
vind eller Lodge H 14, 14 mm, kort
gevind eller lignende rør af andet fa-
brikat

Elektrodeafstand i tændrøret 0,018"

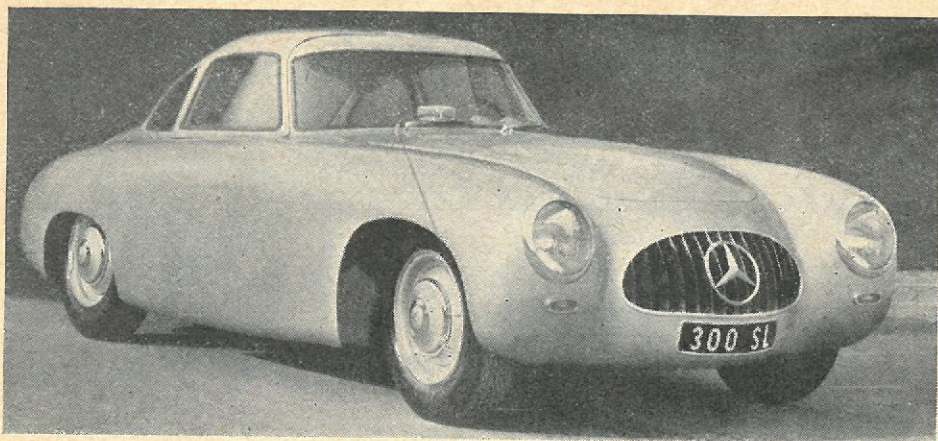
Tændrøret, De får mest ud af...



Det er ikke nogen tilfældighed, at man kan købe K.L.G. tændrøret over hele verden. Det er kunderne, der har afgjort det.

K.L.G. – verdens hurtigste tændrør.

FORLANG K.L.G. HOS DERES FORHANDLER ELLER REPARATØR



Mercedes 300 SL, der har opnået så opsigtsvækkende resultater.

MOTORSPORTEN SÆTTER PÅ NY FART I AUTOMOBILTEKNIKEN

Af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

I indenfor automobiltekniken kan man — ligesom indenfor de fleste af teknikkens områder — iagttage det fænomen, at perioder præget af fantasirig og intens skabende virksomhed veksler med tidsrum, i hvilke såvel konstruktører som publikum synes at besinde sig på de skete fremskridt — fordøjelsen kræver også på dette område sin ret. Hen imod slutningen af en sådan vegetativ periode kommer man gang på gang ud for den opfattelse, at nu har automobilet — på samme måde som cyklen, barbermaskinen og det elektriske strygejern — praktisk talt nået sin endelige form. Hvad der står tilbage er et let filstrøg hist og en beåndet, arrangerende bevægelse her — al yderligere bessermachen må anses som kværulogisk utidighed.

Således er det også gået i efterkrigsårene, den nyskabende virksomhed umiddelbart efter fredsslutningen gled over i ren produktiv aktivitet, og folk lullede sig endnu en gang til ro i den forestilling, at nu går det godt — konstruktørerne bedes holde fingrene fra fadet og sørge for, at vi får nogle Folkevogne, nogle Chevrolet'er, eller hvad smagen nu kræver. Ikke mindst fabrikernes egen avvertering bidrager til den tro, at nu er menneskeånden —

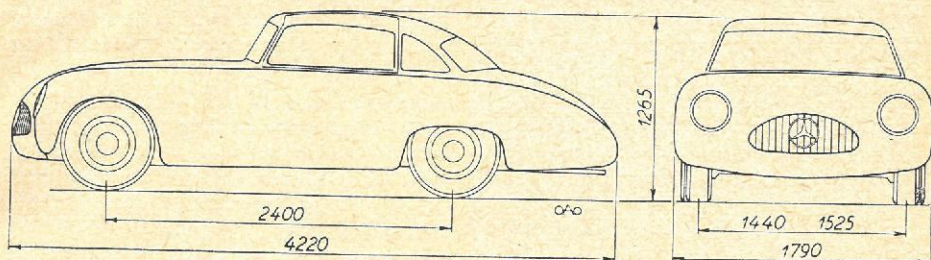
således som den ytrer sig i nye bilmodeller — vredet til det yderste.

Som så ofte før optræder i en sådan situation de tyske og italienske konstruktører som et urovækkende element. De relativt mange Porsche'er af forskellige typer, der i dag præger såvel den internationale landevejstrafik som de forskellige sportsvognsløb har fået folk til at spærre øjnene op, og med Mercedes-Benz' resultatrige optræden i Bern, Mille Miglia, Le Mans og på Nürburgring med vogne, der i virkeligheden — som typen 300 SL — repræsenterer en direkte videreudvikling af en seriemodel, er det blevet klart, at begreberne påny er blevet udsat for en omvurdering. Samtidig er det nu mere end nogensinde åbenbart, at den højt udviklede sportsvogn af idag er brugsvognen af imorgen.

Interessen koncentrerer sig naturligvis om Mercedes-Benz 300 SL. Hvorledes kan det nu gå til, at en aflægger af en borgerlig og tilforladelig produktionsmodel i topklassen pludselig afslører sig som en racermodel, der i sine præstationer tåler sammenligning med eksisterende Grand Prix vogne i F 2 klassen (Lang's gennemsnitshastighed på Nürburgring lå kun 3,3 km/t under Ascari's i Ferrari)? Ved be-

svarelsen heraf er SMJ's tekniske afdeling i nogen grad hemmet af Mercedes fabrikens fuldt forståelige tilbageholdenhed med tekniske oplysninger på det nuværende stadium. Der foreligger kun nødtørftige specifikationer og en række fotografier af vognen. Mere oplysende er artikler i den tyske motorpresse, som bl. a. opgiver de følgende accelerationstider:

0- 80 km/t (1. og 2. gear)	5,0 sek.
0- 90 km/t (1. og 2. gear)	6,8 sek.
0-140 km/t (1., 2. og 3. gear) . .	13,0 sek.



Målskitse af Mercedes-Benz 300 SL, fremstillet af SMJ's tekniske afdeling på grundlag af foreliggende fotografier af vognen. Ved et besøg for nylig på fabriken i Untertürkheim ønskede man ikke at oplyse noget om luftmodstandskoefficienten. I stedet har vi — således som det fremgår af artiklen — selv på grundlag af foreliggende specifikationer og oplysninger om kørselspræstationer regnet os til værdien 0,25 (ved et frontareal på 1,73 m²). Til sammenligning tjener, at Folkevognen VW efter de nyeste målinger har en luftmodstandskoefficient på 0,40.

Til vurdering af tallene kan det anføres, at den nye Opel Kaptajn accelererer fra 0 til 90 km/t på 19,6 sek., Folkevognen bruger 29,3 sek.

Motoren, der har de følgende specifikationer: Boring 85 mm, slaglængde 88 mm, slagvolumen 2996 ccm, udvikler i produktionsudgaven, type 300, 115 hk, i den noget hurtigere seriesportsvogn, type 300 S, 150 hk, og i den specialbyggede type 300 SL 175 hk ved et kompressionsforhold på 8:1. Der foreligger ikke for 300 SL oplysninger om bagakseludveksling og dækstørrelse, men det er sivet ud, at motoren ved 30 km/t roterer 750 omdr./min., og at tophastigheden ligger omkring 240 km/t. Endvidere ved vi, at vognens egenvægt andrager 870 kg således, at dens driftvægt ligger omkring 1000 kg, at motorens hestekraft ved foretagelsen af de ovennævnte accelerationsforsøg af en eller anden ukendt grund kun androg 168 hk ved 5500 omdr./min., samt at dens maksimale drejningsmoment var 26 kgm ved 4000 omdr./min. På grundlag af disse oplysninger og under den antagelse, at det me-

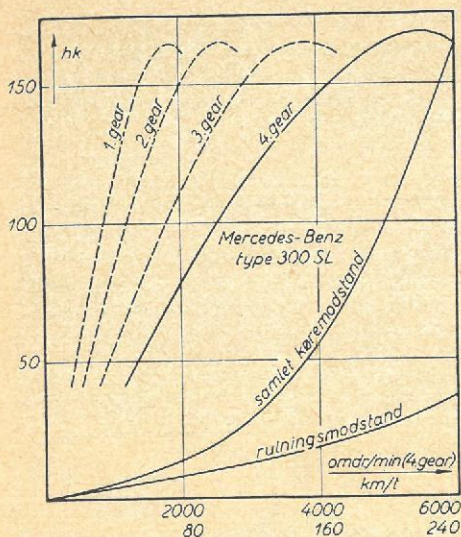
kaniske tab fra motorens kobling til vejbanen i 1., 2. og 3. gear (indirekte) andrager 17 % og i 4. gear 15 %, kan vi nu med ret stor sikkerhed rekonstruere vognens effekt-diagram.

Resultatet er vist på hosstående figur, der giver dels motorens effekt ved forskellige omdrejningstal (kurven mærket 4. gear), dels motoreffekten i de indirekte gear ved forskellige kørehastigheder og endelig henholdsvis rulningsmodstanden og den samlede køremodstand (rulningsmodstand + luftmodstand) ligeledes ved

forskellige kørehastigheder — det hele målt på vognens kardanaksel. Det fremgår af kurverne, at motoren ved 240 km/t (6000 omdr./min.) udvikler ca. 164 hk, der fordeler sig med 37 hk til rulningsmodstand og 127 hk til luftmodstand. Ved hjælp af denne sidste oplysning kan vi beregne vognens luftmodstandskoefficient, forudsat at vi kender dens frontareal.

Da der ikke foreligger nogen tegning af vognen, har vi på grundlag af foreliggende fotografier ved hjælp af geodætisk opmåling bestemt samtlige ydre karosseri-dimensioner, således at vi har kunnet fremstille hosstående målskitse af køretøjet set henholdsvis fra siden og forfra. Ved planimetrering af vognens kontur set forfra, kan vi derefter bestemme frontarealet — det andrager 1,73 m². Sammenholdt med de 127 hk ved 240 km/t giver det en luftmodstandskoefficient på kun 0,25.

Hermed ligger »hemmeligheden« bag Mercedes 300 SL nogenlunde klart afsløret. Man tager en moderne, gennemprøvet, topventilet motor og tuner den behersket, således at den afgiver en maksimal heste-



Det rekonstruerede effekttdiagram for Mercedes 300 SL. De fuldt optrukne kurver for henholdsvis rulningsmodstand og samlet køremodstand refererer til den nederste, vandrette målestok (km/t) — det samme gælder de punkterede kurver for motoreffekten i 1., 2. og 3. gear. Den fuldt optrukne kurve mærket 4. gear refererer alene til målestokken for omdr./min.

kraft svarende til et effektivt middeltryk på 9,5 atmosfærer på almindelig pumpebenzin (80 oktan). Den anbringer man i en vogn med en ren, bærende rumgitterkonstruktion af meget lav egenvægt. Hele den bærende konstruktion i Mercedes 300 SL danner trekanter i rummet fremstillet ved sammensvejsning af tyndvæggede stålrør, således at samtlige rør kun er påvirket til rent træk eller tryk, og egenvægten for hele konstruktionen andrager kun 50 kg. Transmissionen er af normal udførelse med rigelig levetid for samtlige lejer og tandhjul — både gearkasse og differentiale er i 300 SL formentlig magen til de elementer, som benyttes i standardmodellen, og hjulene er ophængt på normal Mercedes facon med tværrapez for og pendulaksler bag under anvendelse af en halvhård affjedring og meget rigeligt dimensionerede støddæmpere, der tilsammen giver et affjedringssystem med meget stor arbejdssevne og deraf følgende køreegenskaber ved store hastigheder.

Bremsesystemet er af ren racerkonstruktion — store og brede bremsetromler af en aluminiumlegering med indstøbte stålføringer og støbte vinger på ydersiden, der under kørslen trækker frisk luft på

tværs hen over tromlens yderside, giver vognen en bremseevne og bremserne en stabilitet, der står fuldt på højde med de opnåelige hastigheder.

Uden om det hele anbringer man et strømliniekarosseri med det mindst mulige frontareal under hensyntagen til de indre pladsforhold og med en hidtil uset lav luftmodstandskoefficient.

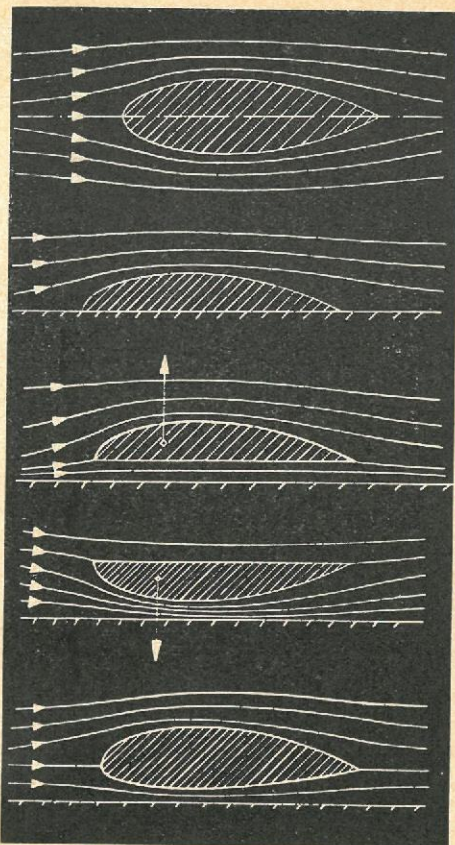
Af interessante konstruktionsdetaller ved 300 SL kan nævnes motorens anbringelse. Den lave motorhøjle på strømliniekarosseriet tillader ikke, at man anbringer maskinen i lodret stilling på normal måde. Den er derfor lagt ned på venstre side, således at den danner en vinkel på ca. 30° med vandret plan. Indsugningsmanifolden med de tre karburatorer, der suger ind gennem en stor blikkasse, som er ført frem til åbningen ved siden af køleren, og udblæsningsrørene kommer derved til at ligge tilgængeligt ovenpå motorens højre side. Til gengæld synes adgangen til ventilerne, der styres af en overliggende knastaksel, at være noget vanskeliggjort.

De sensationelle resultater, der er opnået med Mercedes 300 SL synes i første række at bero på et enestående vel afbalanceret sammenspil mellem motorkarakteristik, gearudvekslinger, affjedrings-egenskaber, egenvægt, strømlinieform og bremseegenskaber. At et motorløb ikke vindes på motoreffekt alene, fremgår af den kendsgerning, at konkurrenterne, der som Ferrari og Gordini råder over ekstra 30—50 hk, gang på gang må se sig slået af Mercedes. Hertil kommer, at vognens brændselsforbrug ifølge sagens natur ligger relativt gunstigt. 8,3 km på literen ved autobanekørsel med hastigheder mellem 130 og 150 km/t giver et fingerpeg hen imod, hvad man kan vente sig af fremtidens standardmodeller.

Opnåelsen af så lav en luftmodstandskoefficient som 0,25 henleder endnu en gang opmærksomheden på spørgsmålet om, hvor langt man i det hele taget kan tænke sig at komme ned med luftmodstanden for lukkede personbiler. På den tekniske højskole i Braunschweig har man i de seneste måneder gennemført en række vindtunnelforsøg med nøjagtigt udførte bilmodeller, og man har herved gjort erfaringer, som åbner nye muligheder for konstruktionen af strømlinievogne.

For at forstå disse forsøgsresultater må man lige kaste et blik på de skitser over forskellige principielle strømningsforløb, som er anvist på hosstående figur. Øverst ses et rent strømlinielegeme (som f. eks. et luftskib), der bevæger sig fremefter i sin længderetning omgivet af luft på alle sider. Når det nu drejer sig om at fremstille en ideal strømliniebil, har man i mange år gjort sig den forestilling, at det simpelthen gælder om at komme så nær til den halv luftskibsform som muligt — den rigtige strømliniebil skal altså svare til det på næste figur viste halve strømlinielegeme, der tænkes at bevæge sig fremefter i sin længderetning ovenpå halveringsplanen (vejbanen). Det er med det samme klart, at denne tilnærmelse ikke er særlig god, idet man helt har set bort fra, at vognbunden altid må være hævet et godt stykke (150—300 mm) over vejbanen. I virkeligheden skal vi altså hæve det halve strømlinielegeme et stykke, således at der under bevægelsen vil strømme en del luft gennem det spalteformede rum mellem de to flader som vist på næste figur. Undersøger man de kræfter, der virker på dette halve strømlinielegeme, viser det sig, at der foruden den sædvanlige luftmodstand, som er rettet lige mod bevægelsen, opstår en opdrift, der angriber »vognen« omkring længdens forreste trediedelspunkt, og som derfor søger dels at løfte hele legemet og dels at kippe det bagover. Forsøger man — således som det er vist på næste figur — at vende strømlinielegemet om, så den flade side kommer opefter, vil det omvendt vise sig, at der opstår en nedadrettet luftkraft, der — på samme måde som opdriften ovenfor og den almindelige luftmodstand — vil vokse med hastighedens anden potens. Af grunde, som fremgår af det følgende, er man interesseret i, at der på et strømliniekarosseri hverken opstår opad- eller nedadrettede kræfter, og resultatet bliver derfor, at idealet er et karosserilængdesnit af form som det på den nederste figur antydede. Groft sagt, vil man ved anvendelse af en sådan form endvidere opnå, at trykket på henholdsvis over- og undersiden af karosseriet er det samme.

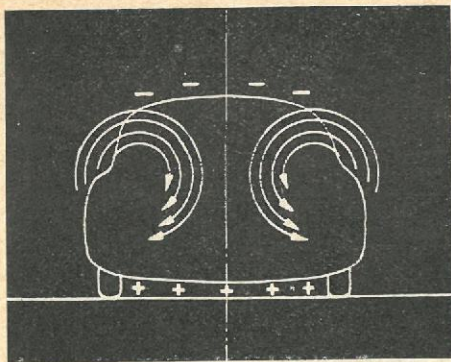
Ved et bilkarosseri af den hidtil gængse form med plan under- og krum overside (som f. eks. Folkevognen, Porsche, Mercedes 300 SL), vil der altid under kørslen



Fem forskellige strømningsstilfælde som forklaring på udviklingen af det ideale strømliniekarosseri. Se iøvrigt teksten.

— således som antydnet på hosstående figur, der viser en vogn set bag fra — opstå et undertryk på vognens overside og et overtryk på undersiden mellem vognbunden og vejbanen. På grund af denne trykdifferens vil den forbistrømmende luft have tilbøjelighed til at bevæge sig fra undersiden op langs vognsiden til oversiden, den vil altså — således som vist på figuren — have tilbøjelighed til at danne to modsat roterende hvirvler efter vognen. At det virkelig forholder sig således, kan man iagttage f. eks. når man kører efter en DKW — udblæsningsrøgen vil her ganske tydeligt følge den skildrede hvirvelbevægelse.

Disse — såkaldte inducerede — hvirvler betyder, som enhver anden hvirvelbevægelse, som opstår under vognens fart



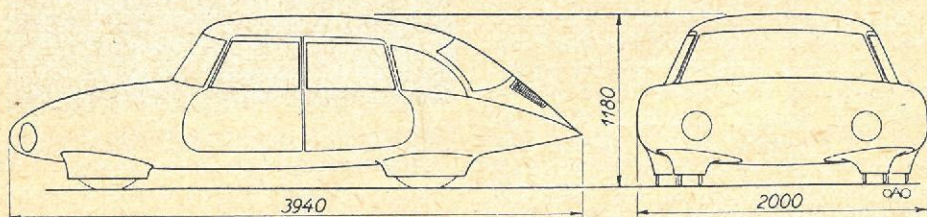
Almindeligt strømlinekarosseri set bagfra. Da vognens bund i det væsentlige er parallel med vejbanen, vil der under farten opstå et overtryk under bunden og et undertryk over vognen, som tilsammen danner de to inducerede hvirvler som vist. Om betydningen heraf, se teksten.

gennem atmosfæren, et energitab, og det er med det samme klart, at kan vi, ved at udforme karosseriet således som før antydnet, altså således at der ikke opstår trykforskel imellem under- og overside, undgå den inducerede hvirveldannelse, så kan vi opnå en reduktion af vognens samlede luftmodstand. En antydning af, hvor

Det kan iøvrigt bemærkes, at Folkevognens luftmodstandskoefficient, der tidligere af Porsche er blevet opgivet til 0,36, ved disse nyere og meget nøjagtige målinger har vist sig at ligge helt oppe på 0,40.

Sammenholder man disse oplysninger med en luftmodstandskoefficient på 0,25 for Mercedes 300 SL, vil det altså sige, at luftmodstandskoefficienter for lukkede personbiler på omkring 0,20 virkelig ligger indenfor mulighedernes grænse. Et andet spørgsmål er så, hvorledes man får indkorporeret den stærkt krummede vognbund i en karosseriform, der kan anerkendes af det købende publikum. På høstående tegning har teknisk afdeling søgt at give et indtryk af, hvorledes en 6-personers vogn efter disse retningslinier vil komme til at se ud. Se iøvrigt billedteksten.

En anden vogn, som har givet publikum noget at tænke på, er Lancia Aurelia — en ganske almindeligt udseende personvogn med 4 døre og en ikke særlig påfaldende strømlineform — forsynet med en V-6 motor på 1991 ccm. Med dette køretøj blev Fagioli i år nr. 3 i Mille Miglia med en gennemsnitshastighed på 123,4 km/t —



Teknisk afdelings forslag til en strømlinevogn med stærkt krummet, glat gennemgående bundflade og indkapslede hjul (indkapslingens nederste del tænkes udført i gummi, som uden skade kan berøre vejbanen ved fuld gennemfjedring). Som et eksempel på, hvad der kan opnås ved en reduktion af luftmodstandskoefficienten til 0,20 (hvilket ligger indenfor mulighedernes grænse for en sådan konstruktion, se artiklen), kan det anføres, at vognen med 6 personer og en bruttovægt på 1250 kg (Ev.: 700 kg + 6 pers.: 450 kg + olie, benzin og bagage: 100 kg) vil kunne køre 115 km/t på en Folkevognsmotor på 25 hk. Man sammentegner udviklings tendenser af denne art med f.eks. General Motors »fremtidsperspektiver«, således som de kommer til udtryk i forsøgsvognen Le Sabre (højt kompressionsforhold, som kræver metylalkoholdrift af motoren, kompressordrift, motor på 300 hk).

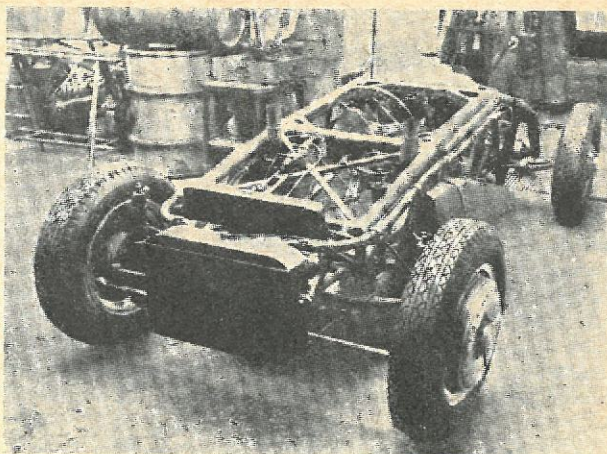
meget der på denne måde kan opnås, får man ved betragtningen af de følgende tal, der viser hvorledes luftmodstanden fordeles sig på en Folkevogn VW:

Luftfriktion mod overfladen	2,5 %
tryk og sugning.....	70,0 %
induceret modstand	27,5 %
	100,0 %

vinderen Bracco i Ferrari kørte med 128,6 km/t i gennemsnit — Aurelia's motor udviklede ved denne lejlighed 106 hk ved 5500 omdr./min.

Det nævnte løbsresultat har givet italieneren Nardi blod på tanden til at fremstille en F2 Grand Prix racer med en tunet Aurelia motor. Denne konstruktion skal lige nævnes her, fordi den i en bestemt henseende betegner løsningen på et problem, som opstår ved konstruktionen af

Den af Nardi konstruerede F2 racer med Lancia Aurelia motor. For at opnå en passende kraftig afkøling af forhjulsbremserne, der under en hård opbremsning administrerer langt den overvejende del af den samlede bremseeffekt, er disse lagt uden på forhjulet i flugt med siden på det glatte strømliniekarosseri.

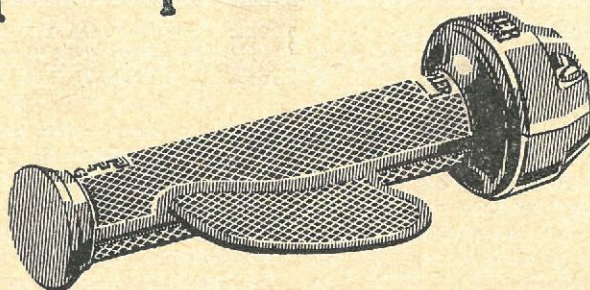


strømlinievogne med indkapslede forhjul. Det har som bekendt vist sig meget vanskeligt at køle forhjulsbremserne, når de ligger skjult inde i en lukket hjulkasse og i læ af selve forhjulet. Nardi er derfor — for første gang i automobilteknikens historie — gået den vej, at han har lagt forhjulsbremsen uden på hjulet, således at bremsetromlen kommer til at flugte med siden på det åbne strømliniekarosse-

ri. Konstruktive enkeltheder kendes endnu ikke, men der er ingen tvivl om, at princippet — hvis udførelsen viser sig driftsikker — vil vinde indpas også på hurtige produktionsmodeller med udpræget strømliniekarosseri. Om vognen kan iøvrigt oplyses, at den med en optuning af motoren, som giver den omkring 140 hk, vil få en tophastighed på omkring 240 km/t.

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

FISCHER



Koblingshåndtag

SIKKERT - HURTIGT - BEKVEMT

fås hos de førende forhandlere

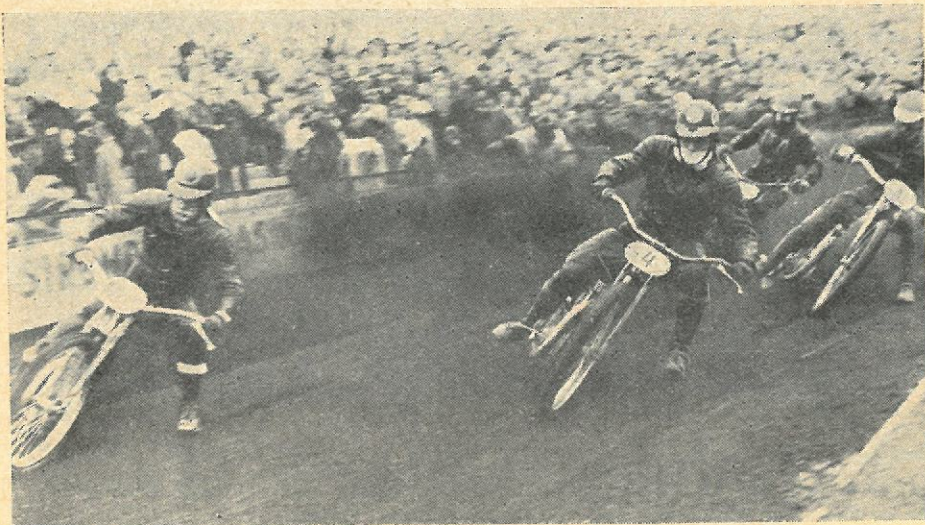
Fra månedens motorløb

Redigeret af O'West

Årets sidste løb på motorbanen ved Hem Odde blev kørt den 17. august. Da det havde regnet stærkt om formiddagen, var banen meget tung, og tiderne blev som følge deraf ikke overvældende gode. Der var inviteret to svenske ryttere, nemlig Carl Johan Hultman og Axel Redén, men sidstnævnte styrtede desværre allerede under første omgang i første start. I fal-

1. Th. Rasmussen, 2. Henning Krog. Specialklassen: 1. Jørgen Rasmussen, 2. Aksel Müller. Ekspertklassen: 1. Orla Knudsen, 2. Jeppe Ussing. Sportsklassen: 1. Børge Mørck, 2. Johs. Jensen. Sidevognsløb: 1. Kresten Krestensen, 2. Hans Nielsen. Forfølgelsesløb: 1. Børge Mørck, 2. Ernst Østerlund. Sidevognshandicap: 1. Henrik Petersen, 2. Hans Nielsen.

Løbene på Næstved Speedway den 17. august fik et noget mat forløb, og banen var da heller ikke helt, som den skulle være. Den var for løs, således at der opstod store ujævnheder. Iøvrigt deltog den kendte engelske kører Split Waterman samt dennes landsmand Jeff Lloyd, der



En lille kreds af vore læsere har bedt om et billede, på hvilket man kan drage sammenligninger mellem Kiehn Berthelsens og Basse Høeems stil. Ovenstående er det nærmeste, vi kan komme sagen. Basse Høem ligger længst tilvenstre, Kiehn Berthelsen forrest i inderbanen (nr. 4). Billedet er fra Næstved.

det slog han sig så slemt, at han måtte bringes til sygehuset for at få behandlet en kvæstet skulder. Den anden svenske rytter, Hultman, var også uheldig, idet han fik motorstop i sin første start. Han deltog i en serie på 4 heats, men til trods for at han først kom i start til 3. heat, besatte han alligevel 3. pladsen, da det samlede resultat var opgjort. Han forsøgte iøvrigt at slå banerekorden for specialmaskiner, men det mislykkedes. Også Børge Mørck gjorde et forsøg, men banen var for tung. Knud Nielsens rekord på 1.16,6 blev stående. Mørcks tid var 1.20,0. Resultaterne blev iøvrigt: Juniorklassen:

desværre senere måtte tage den triste vej til hospitalet for at få det ene ben i gips efter et styrt. Disse to englændere samt svenskerne Göte Ohlsson og Joel Jansson deltog i en match over 4 heat. Watermann var suveræn, og selvom svenskerne, navnlig Ohlsson, gjorde, hvad de kunne for at slå Watermann, lykkedes det ikke. Det endelige resultat blev derfor: 1. S. Watermann, 2. Göte Ohlsson, 3. Joel Jansson. Lloyd styrtede i andet heat og blev således ikke placeret. I klasse B, hvor Kiehn Berthelsen deltog, skete der det usædvanlige, at denne, som vel er vor bedste rytter, helt havde tabt pusten og måtte se

sig slået tre gange af svenskeren Bert Lindarv. Kiehn Berthelsen kørte ganske vist på lånt maskine, men alligevel! Resultatet blev: 1. Bert Lindarv, 2. Kiehn Berthelsen, 3. Leif Beck. Den nationale ekspertmatch blev et opgør mellem Erh. Fisker og Erik Wincentz, efter at Leif Hirsborg styrtede i 2. heat. Han blev liggende bevidstløs på banen med Erh. Fisker, der også var styrtet, ovenpå. Hirsborg kom dog snart til sig selv, medens Fisker optog kampen med Wincentz. Styrtet til trods lykkedes det ham at få samme pointsantal som Wincentz, men dennes sammenlagte tid var bedst således, at Fisker måtte nøjes med 2. pladsen. Standardmatchen blev overlegent vundet af Johs. Mygind med Alfred Larsen på 2. pladsen. I et blandet handicap sejrede Aage Andersen, medens Erik Wincentz besatte førstepladsen i pokalløbet. Endelig blev der kørt en udfordringsmatch mellem Split Watermann og Göte Ohlsson, men englænderen var den stærkeste og kørte over mållinien 3/10 sek. før Ohlsson.

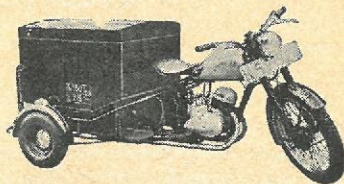
Den 24. august blev der på Odense Speedway kørt en holdkamp mellem England og Danmark. Den engelske kaptajn var Bill Kitchen, medens Orla Knudsen anførte det danske hold. Efter 18 spændende heats blev resultatet en overvældende engelsk sejr på 64 points mod danskernes 44. Orla Knudsen blev dog dagens topscorer, idet han opnåede 17 points mod Bill Kitchen's 16. Også en ekstramatch mellem disse to ryttere vandt Knudsen, men meget knebent. Morian var også med, men hans maskine er efterhånden så slidt og nedkørt, at den ikke dur mere, og han måtte som sædvanlig nøjes med sidste pladsen, hver gang han deltog, men han fik trods alt et point, da en af hans konkurrenter styrtede.

Der var dramatik i standard-klassen, idet Johs. Mygind besatte førstepladsen i alle tre heats, men i 2. heat kom Børge Mørk ud for et voldsomt styrt, som muligvis skete ved, at Mygind i det samme overhalede. Mørk indgav protest for »harsarderet kørsel over eyne«, og det endelige resultat blev derefter, at Poul Kalør vandt. I specialklassen vandt Sv. Aage Rasmussen foran Jørgen Rasmussen.

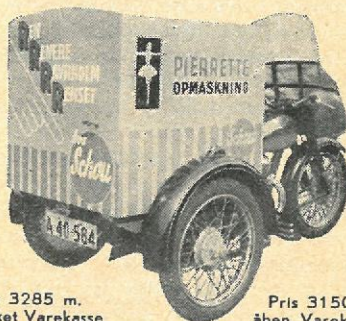
Skive og Omegns Motorklubs bakk løb den 31. august på banen ved Glyngøre var så afgjort en succes. Banen var usædvan-

Blad venligst frem til side 505

Grønthdl. - Slagtere - Købmænd Industri - Handel - Haandværk Transportproblemet kan løses med et Jawa eller CZ Køretøj



Effektive bremses på alle hjul
Teleskopaffjedring — Differentiale



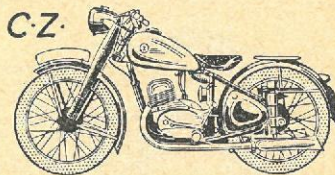
Pris 3285 m.
lukket Varekasse

Pris 3150 m.
åben Varekasse

36 km pr. ltr. - Last 215 kg. - Omg. Levering

Mod købstilladelse leveres

JAWA 350 ccm, 3300 kr. excl. omsætning
JAWA 250 ccm, 2900 kr. excl. omsætning
CZ 150 ccm 2150 kr. excl. omsætning



CZ 125 ccm, som ill. m. fjedrende bagstol, indbygget carburator og akk., leveres med omsætning, kaskoforsikring, skat, nr. plade og benzin klar på købers navn kr. 2380.

Lad os tale om betingelserne

ERIK ORTH LYNGBYVEJ 36,
KØBENHAVN

C. 12.372 - C.12.375

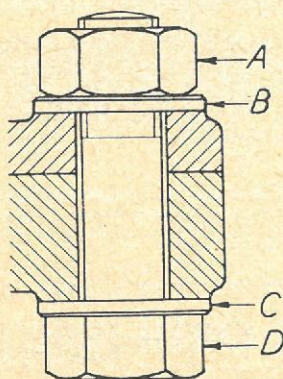
Nærmeste forhandler anvises

Forhandlere antages i ledige distrikter

SKRUER - BOLTE - SKIVER OG MØTRIKER

Skruer, bolte og møtriker, der er de almindeligste hjælpemidler ved samlingen af maskinelementer, hører ikke til de dele, man i det daglige ofrer mange tanker på — og hvis man er i besiddelse af en perfekt hukommelse, er det heller ikke nødvendigt — for man kan ved adskillelsen af et eller andet maskineri normalt trygt forlade sig på, at hvis man anbringer de forskellige dele således, som de var anbragt fra fabriken, så bliver resultatet tilfredsstillende.

Erfaringen viser imidlertid, at mulighederne for fejltagelser er legio, og er man først kommet i den situation, at man er i tvivl om anbringelsen af en fjederskive, en kronemøtrik, en flad spændeskive o. s. v., er der ikke andet for end at ræsonnere sig til, hvad der er den rigtige montering i det foreliggende tilfælde. Hensigten med disse linier er at fremdrage nogle karakteristiske eksempler på gevindsamlinger og fortælle lidt om, hvorfor man udfører dem netop på den anførte måde i det enkelte tilfælde.



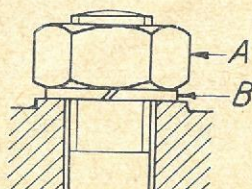
Sammenspænding af to stykker gods ved hjælp af en simpel gennemgående bolt D og en møtrik A. For at forhindre sammentrykning af det forholdsvis bløde letmetalgods er der både under bolthovedet og under møtrikken indlagt en stålskive (B og C). Samlingen er ikke sikret mod at løsne sig under driften.

Den hyppigste anvendelse af bolte er ved sammenspænding af sammenhørende gods (fastspænding af dæksler, samling af gearkasse, krumtaphus o. s. v.), og hertil benyttes en glat gennemgående bolt med fast bolthoved i den ene ende og en eller flere møtriker i den anden ende. En bolt af denne art er påvirket til rent træk — man må derfor sørge for, at anlægstrykket mellem henholdsvis bolthoved og møtrik og maskingodset kan overføres, uden at godset deformeres til flydning (hvilket f. eks. er en nærliggende mulighed ved aluminiumgods som silumin el. lign.). For at være på den sikre side kan man anbringe underlagsskiver af stål således som vist på figuren, og for at skiven skal virke efter hensigten, må den have en passende tykkelse i forhold til diameteren — i almindelighed bør man ikke gå under en tykkelse på 1/10 af diameteren. Hvis det gods, der er tale om, er udsat for kraftige vibrationer under driften, vil man — selv om man trækker møtrikken så hårdt an, som gevindets kørnediameter kan tåle — være udsat for, at forbindelsen løsner sig i tidens løb. Dette forebygges man ved at anbringe en fjedrende underlagsskive under møtrikken — en sådan skive er i virkeligheden en enkelt vinding af en skruefjeder viklet af flad, firkantet tråd, og det er naturligvis meget vigtigt, at man kun bruger sådanne skiver, der er i besiddelse af deres fulde spændkraft.

En anden måde at sikre møtrikken på er ved hjælp af en split, og møtrikken må da være udformet som en kronemøtrik, d. v. s. med en forlængelse opad med tre gennemgående, fræsedes spor. Et af disse tjener til optagelse af splitten, som ved den første montering anbringes i et hul i boltens, der først bores, når møtrikken er anbragt på plads.

En simpel måde at sikre møtrikken på består i, at man — når møtrikken er monteret på plads — med en kørner slår en

prik halvt i møtrik og halvt i bolt — hvilket naturligvis kræver, at boltens ende flugter med møtrikens overside). En sådan samling, der f.eks. findes ved sammenskruede krømtapaksler til motorcykler, forhindrer ikke, at samlingen atter løsnes. Selvfølgelig må man gentage proceduren hver gang, møtriken atter anbringes på plads.



Sikring af en møtrik A ved hjælp af en fjederskive B, som er fremstillet af en flad, skrueviklet tråd, der under monteringen spændes flad. Der anbringes kun fjederskive under møtriken — ikke under bolthovedet.

Man kan også komme ud for møtriker, der er sikret på den måde, at der ned over møtriken er lagt et stykke låseblik med et 6-kantet hul, der lige passer omkring møtrikens ydre kontur, og som i den ene side er forlænget til en lap med et boret hul, gennem hvilket man anbringer en lille sætskrue, som går ned i et gevindhul i selve maskingodset.

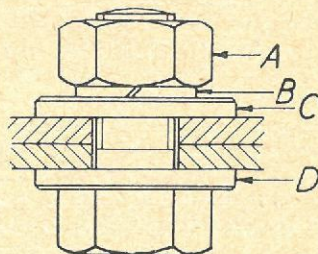
Hvis en bolt tjener til sammenspænding af to dele, der under driften er udsat for at kunne dreje sig i forhold til hinanden, er det nødvendigt, at såvel bolthovedet som møtriken sikres i forhold til det underliggende gods. Sikringen af bolthovedet kan da f.eks. ske ved, at der mellem et par knaster i godset er fræslet et spor, hvis bredde er lig med hovedet målt over fladerne plus et tillæg på et par tiendedele mm.

Den mest effektive måde at låse en samling på, hvis det er vigtigt, at bolten under ingen omstændigheder kan dreje sig i forhold til møtriken, er ved anvendelse af en kontramøtrik. Denne, der skrues ned ovenpå selve møtriken, udføres i almindelighed med ganske ringe højde, da den ikke i sig selv skal kunne overføre den fulde trækraft i bolten. Hvis bolthovedet er sikret i forhold til det omgivende gods, kan man også sikre møtriken i forhold til bolten ved hjælp af et låseblik, hvis hul passer ned over boltens gevind, som er fræslet fladt på to sider så-

ledes, at låseblikket ikke kan dreje sig i forhold til bolten. Når møtriken er anbragt på plads, bukkes seks flige, som er anbragt på låseblikkets periferi, op omkring de seks flader på møtrikens yderside. Samlinger af denne art egner sig fortrinsvis til svagt belastede samlinger (da en del af gevindet er fræslet bort) — de træffes f.eks. indenfor køretøjets elektriske udstyr.

Ved montering af dele, der skal monteres på eller blot sammenspændes med tyndt gods som f.eks. en stål- eller letmetallplade, er det nødvendigt, at man garderer sig imod, at en påvirkning af bolten parallelt med pladens retning trækker denne skæv. Det sker bedst ved, at man på begge sider af pladen anbringer spændeskiver af rigelig diameter og tykkelse — bedst vil det være, om man lodder eller svejser disse skiver fast til pladen således, at de får karakteren af en regulær forstærkning.

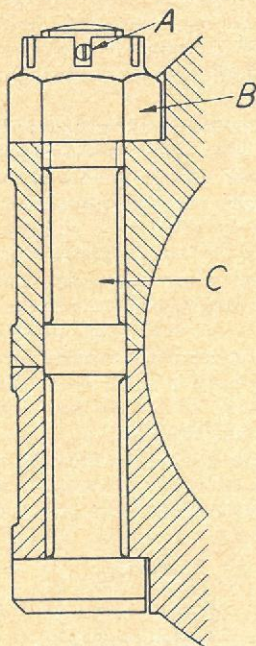
Ved tuning af en maskine til sportsbrug er det naturligt, at man søger at udnytte alle muligheder for at lette de enkelte



Ved sammenspænding af to stykker tyndvægget gods eller som her vist to tynde plader sikrer man sig mod, at materialet trækkes skævt ved anbringelse af to rigeligt dimensionerede spændeskiver C og D på begge sider af samlingen. Under møtriken A er der her endvidere indlagt en fjedrende spændeskive B for at forhindre, at samlingen løsner sig. Hvis det drejer sig om at spænde et sværere stykke gods mod en tynd plade, lægges der kun underlagsskive på pladesiden.

dele. Også for boltene og møtrikernes vedkommende er det nødvendigt, at man her iagttagende den yderste omhu og forsigtighed. Ved lettelsen af en bolt kan man drage fordel af den kendsgerning, at ingen massiv bolt er stærkere end en stang med samme diameter som kernen i gevindet. Man kan derfor uden betænkelighed dreje den del af bolten, der ikke er forsynet med gevind, ned til kernediameteren således,

at gevindet kommer til at ligge uden på boltens. Man kan også foretage letningen ved at bore et hul i boltens fra hovedet og ned i nærheden af det sted, hvor gevindet begynder — et sådant letningshul må



Sammenspænding af et plejstangseje. Boltens C bærer foruden et glat cylindrisk hoved, hvis ene side er afbræst således, at det — i forbindelse med en nedfræsning i underparten — sikrer boltens i at dreje sig. Samlingen er foroven sikret mod at løse sig ved hjælp af kronemøtrikken B og splitten A. Boltens er iøvrigt lettet ved, at den i størstedelen af sin længde er drejet ned til kernerdiametern — på midten har den dog på et kort stykke fuld diameter for at styre de to leje halvdele i forhold til hinanden.

ikke have større diameter d' end bestemt ved formlen

$$d'^2 = D^2 \div d^2$$

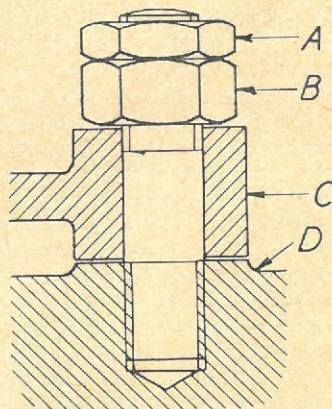
hvor D er gevindets yvendige diameter, og d er kernerdiametern. Ved et almindeligt Whittworth $\frac{3}{8}$ " gevind med $D = 9,5$ mm, $d = 7,5$ mm får vi således en største diameter på letningshullet på 1,8 mm, idet

$$1,8^2 = 9,5^2 \div 7,5^2$$

Ved alle monteringsarbejder er det meget vigtigt, at man benytter faste nøgler, der slutter omkring møtrikken hele vejen rundt, og hvis længde passer til gevindstørrelsen således, at man er garanteret

imod at trække gevindet over. Det forekommer måske en økonomisk natur fristende at klare sig hele vejen igennem med en indstillelig nøgle af rigelig størrelse, men resultatet vil sikkert ikke udeblive i form af deformerede møtrikker og sprængte gevind.

Og så endelig et par ord om en skødesynd, der skæmmes alt for mange motorcykler. Hvis det ved monteringen viser sig, at en bolt er for lang i gevindet, lader man ikke den overrørende ende sidde. Det ser forfærdeligt ud, og det frembyder også en fare, idet en sådan fri gevindende er tilbøjelig til at rive fat i alt, hvad den kommer i nærheden af. Man afkorter boltens på den måde, at man først anbringer møtrikken på plads, derefter afsaver det



Montering af en svingbar arm C på en glat tap, der er fastskruet i maskingdsæt D. For at sikre en smule endeslør i boltens længderetning anvendes en møtrik B og en kontramøtrik A, der spændes hårdt sammen. Kontramøtrikken behøver som vist ikke at være nær så høj som selve møtrikken.

overflødige stykke med en nedstryger og endelig løsner møtrikken igen således, at den fremkomne grat trykkes ned i flugt med gevindet, hvorefter boltenden rettes af ved et par filstrøg.

„DERBY”

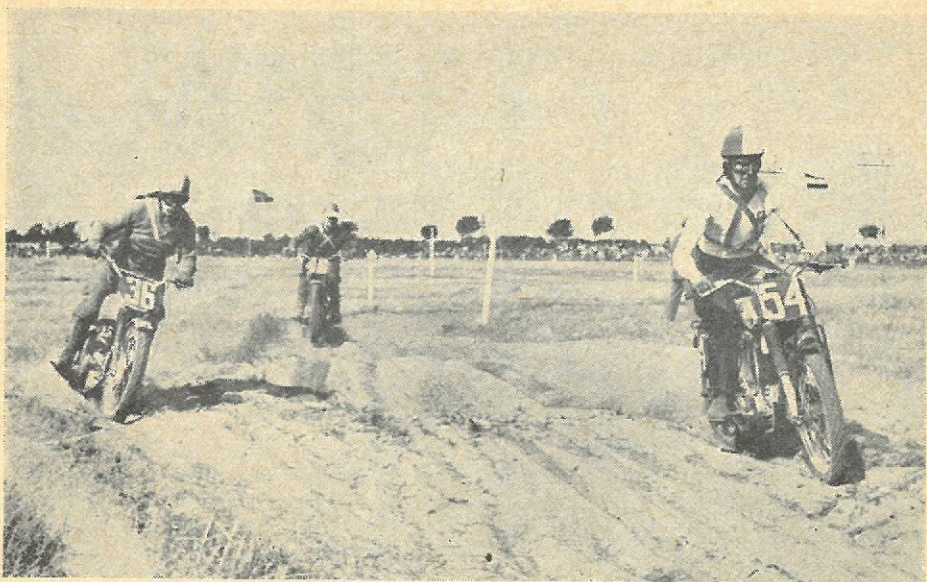
FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffer og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9985



Belgieren A. Van Heuverzwijn, Sarolea, fører foran Eric Ericsson, Triumph, og Bengt Andersson, Triumph. Læg mærke til hvordan rytterne søger at undgå det løse sand.

SVERIGES MOTO-CROSS GRAND-PRIX

Ved slutningen af motorsportsæsonen 1952 skal man for første gang kåre en verdensmester i moto-cross. I lighed med verdensmesterskabet på landevej køres moto-cross mesterskabet som en serie, d. v. s. en række internationale løb, i hvilke den rytter, der tilsammen opnår de fleste points, bliver kåret som verdensmester. Italiens moto-cross Grand Prix, Belgens Grand Prix, Luxembourgs Grand Prix er allerede kørt, og det 4. løb i rækken er Sveriges Grand Prix på moto-cross banen ved Saxtorp. Baggrunden for dette løb medførte naturligvis, at publikum fik de allerbedste internationale moto-cross kørrere at se. Løbet blev kørt med to indledende heat og et slutheat.

I det første indledende heat førte englænderen John Avery (BSA) fra start til mål, men svenskeren Kuno Johansson (BSA) fulgte sin engelske konkurrent godt på de to første omgange, men derefter måtte han udgå efter et styrt, fordi gas-spjældet satte sig fast. Han kunne ikke starte motoren igen, fordi karburatoren simpelthen var fyldt med sand. Det blev derefter belgieren Auguste Mingels (Matchless), der tog kampen op med Avery. Belgieren lå på 2. pladsen indtil 5. omgang,

hvorefter den svenske rytter Sven Svensson (BSA) kom ind i billedet, og efter en skarp duel med belgieren kørte han sig op på 2. pladsen, som han beholdt til og med næstsidste omgang. Da rytterne nærmede sig den sidste kurve, lå Svensson som en sikker nr. 2, men da styrtede han i det sidste sving, og han måtte se sig passeret af såvel Mingels som Hans Danielsson (BSA). Danskeren Knud Skovgaard (Matchless) kunne ikke klare sig i det strenge selskab, han lå langt bagefter det øvrige felt, og han måtte afbryde løbet på 11. omgang. John Avery blev en sikker vinder af det 1. heat i tiden 38.18,6, medens belgieren Mingels blev nr. 2 i tiden 38.43,5. Hans Danielsson kørte i tiden 38.45,7, og Sven Svensson fik noteret 39.00,4. Først på 5. pladsen kom belgieren Marcel Meunier (FN) i tiden 39.55,5.

Som ventet blev belgieren Victor Leloup (FN) sikker vinder af det andet indledende heat. Han førte overlegent fra start til mål og forøgede afstanden til sine konkurrenter omgang for omgang. I en blændende sikker stil kørte han sin maskine på den meget vanskelige og krævende bane, der iøvrigt adskiller sig ret væsentligt fra de øvrige moto-cross baner, idet belægnin-



En af de mange dramatiske situationer under dagens løb. En rytter er styrtet, og de efterfølgende ryttere, der er på vej ned i udgravningen, har ingen mulighed for at bremse, men må søge at undgå påkørsel, så godt de kan.

gen hovedsagelig er løst sand, kun afbrudt af to kunstige udgravninger. Som nr. 2 i dette heat lå svenskeren Olle Granath (Triumph), der iøvrigt kom først i start, men denne stilling kunne han kun holde til og med 4. omgang. På 5. omgang førte Leloup stadig sikkert med Bill Nilsson (Triumph) på andenpladsen og englænde-

ren Phil Nex (BSA) som nr. 3. På 6. omgang overhalede Phil Nex og kørte sig op til 2. pladsen, som han beholdt til og med næstsidste omgang. Han gjorde iøvrigt en utrolig indsats, idet han kørte de to sidste omgange på et punkteret baghjul, og alligevel lykkedes det ham at gennemføre som nr. 4 efter belgieren Leloup, svenskeren Bengt Andersson (Triumph) og svenskeren Gustav Johansson (BSA). Leloups tid blev 37.50,5, medens Bengt Andersson blev nr. 2 med 39.50,6, altså 2 minutter efter den belgiske mesterkører. De danske farver blev i dette løb repræsenteret af Bent Rasmussen (Matchless), der holdt sig beskedent bagest i feltet indtil 11. omgang, da han måtte udgå.

I slutheatet startede de store stjerner Victor Leloup, John Avery, Auguste Mingels, Marcel Meunier, Phil Nex og svenskerne Hans Danielsson og Sven Svensson, Gustav Johansson og betydeligt flere.

20 ryttere stod opstillet klar til start i det sidste og afgørende løb. Svenskeren Olle Granath, der er berømt for sin lynhurtige start, kom også først af sted, men til alles overraskelse blev det den stærke svenske kører Allan Ljungstrand (Triumph), der som første rytter kørte ind på 2. omgang. Belgieren Marcel Cox (Matchless) pressede ham imidlertid hårdt, og på den følgende omgang lå han da også i spidsen. Cox lå stadig i spidsen, da rytterne gik ind på 4. omgang, men hans landsmand, Victor Leloup, der havde kæmpet med John Avery (BSA) om 3. pladsen, kørte sig op i et usandsynlig hårdt tempo, og allerede efter 4. omgang lå han i spidsen, men stadig fulgt af englænderen John



U. S. ARMY MODEL
klar, splintsikker
og udskiftelig rude
kr. 14.-

sendes portofrit pr. efterkrav

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.

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. **- 29.50**

Nyrebelter prima kvalitet **- 19.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

BSA

Vinderen af Sveriges
moto-cross Grand Prix,
John Avery på sin B.S.A.
Gold Star.



Der er altid en BSA til ethvert formål — mellem de 23 modeller kan De udvælge netop den maskine, der passer Dem, lige fra den lille »Bentam« med 125 ccm to-takt motor til den imponerende »Golden Flash« med 650 ccm twin-motor. Uanset hvilken model De vælger, er De altid sikker på at få en fremragende kvalitetsmotorcykel fra Englands største motorcyklefabrik.

Forhandlere overalt i Danmark

Generalrepræsentant for Danmark:

H. V. Hansen,

Vesterbrogade 101, V

Reservedelslager for tiden: **Brdr. Friis-Hansen A/S** - Sejerøgade 15, Ø. Ryvang 6888

FRISIA A/S

Vognmagergade 2, Minerva 2240

Eneforhandler for Storkøbenhavn:

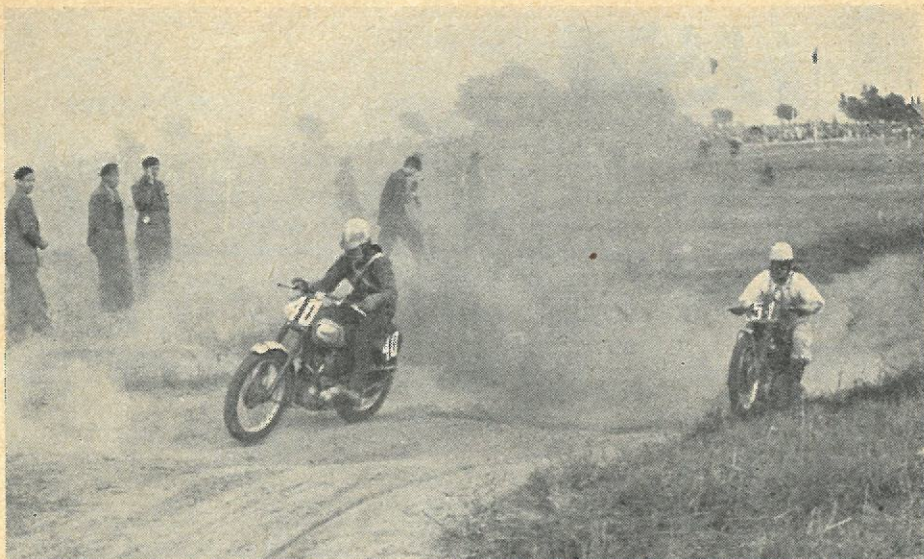
Brdr. Friis-Hansen A/S

Østeralle 7, København Ø

Se dem hos:

Bodo Madsen

Bagerstræde 5-7, Vester 2855-7043



Bill Nilsson (40) og belgieren Auguste Mingels, Matchless, på vej op af den ene udgravning.

Avery, der nu lå på 2. pladsen foran Auguste Mingels. På 6. omgang måtte Mingels udgå, fordi motoren satte sig, og ret overraskende, men til svenskernes store jubel kørte Hans Danielsson (BSA) sig op på 2. pladsen efter John Avery, medens Leloup faldt tilbage i feltet efter et styrt. John Avery holdt føringen løbet ud, og Hans Danielsson kæmpede som en løve for at beholde sin 2. plads, hvilket virkelig lykkedes ham. På 15. omgang kørte Leloup sig voldsomt op og truede allerede Daniels-son, som han nærmede sig meter for me-

ter. For svenskeren gjaldt det ikke om at indhente John Avery, men simpelthen om at holde sig belgieren fra livet, indtil mållinien var nået. At Hans Danielsson klarede sig igennem på en 2. plads blandt disse hårde ryttere kan kun betegnes som en virkelig fin præstation. Resultatet af det svenske moto-cross Grand Prix blev derefter:

1. John Avery, BSA, England, 1.03.55,00
2. Hans Danielsson, BSA, Sverige, 1.04.33,00
3. Victor Leloup, FN, Belgien, 1.04.40,1
4. Bengt Andersson, Triumph, Sverige, 1.06.19,5
5. A. v. Heuverszwijs, Sarolée, Belgien, 1.07.00,0
6. Lennart Svensson, Triumph Sverige, 1.07.54,0
7. Marcel Meunier, FN, Belgien, 1.08.33,0
8. Olle Granath, Triumph, Sverige, 1.08.41,0
9. Bill Nilsson, Triumph, Sverige, 1.09.03,0

Foruden det svenske Grand Prix kørtes et indbydelsesløb for juniorer. Dette blev vundet af Bernt Carlsson i tiden 33.46,5 med Leif Andersson (Triumph) på 2. pladsen i tiden 34.13,2. Leif Anderssons placering på 2. pladsen må siges at være noget af en bedrift, eftersom han brækkede den højre halvdel af styret i et styrt. Med den løse del af styret klemte fast mellem benet og benzintanken gennemførte han løbet — en præstation, der er noget ud over det almindelige, når man tager i betragtning, hvor ujævn banen er, og hvor vanskelig maskinen er at holde med to hænder på styret.



PRØVEKØRSEL I VÆRKSTEDET

Fortsat fra side 474

ne tal giver da direkte hvor langt, vognen kører i km på literen. Ved anvendelse af det store måleglas skal den således bestemte værdi naturligvis halveres.

Hvis man er i tvivl om, hvor stor en vogns luftmodstand i virkeligheden er, og hvis man ønsker at gennemføre meget nøjagtige forsøg på rullefeltet, kan man ved et simpelt, indledende forsøg på landevejen, finde den virkelige værdi ved forskellige hastigheder. Man går da frem på følgende måde.

Inden man kører ud med vognen, monterer man på motorens indsugningsledning mellem karburatoren og cylindrerne en gummislange, der forbindes til en vakuummåler inde i vognen. Derefter gennemfører man forsøgskørsler ved forskellige hastigheder, idet man — for at udligne virkningen af mod- og medvind — naturligvis gentager hvert forsøg i modsat retning, og samtidig med hvert forsøg aflæser man det til den pågældende hastighed svarende undertryk i motorens indsugning (heraf danner man middeltallene for forsøg i modsatte retninger).

Vognen køres direkte fra landevejen ind på rullefeltet, og her gentager man forsøgene, idet man regulerer på gasspjæld og bremsemodstand indtil man — ved den ønskede kørehastighed — får samme undertryk i indsugningen som ude på landevejen. Den på trækraftmanometeret aflæste køremodstand i kg er da summen af rulnings- og luftmodstand for vognen med den belastning, som benyttes under landevejskørslen. Ved hvert forsøg af denne art kan man endvidere finde vognens luftmodstandskoefficient, når frontarealet er kendt.

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 . Tåga 9926

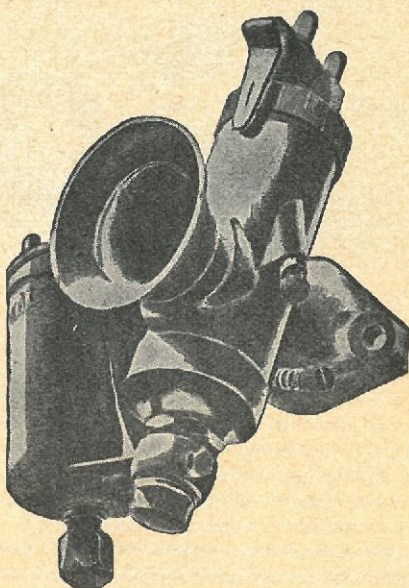
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

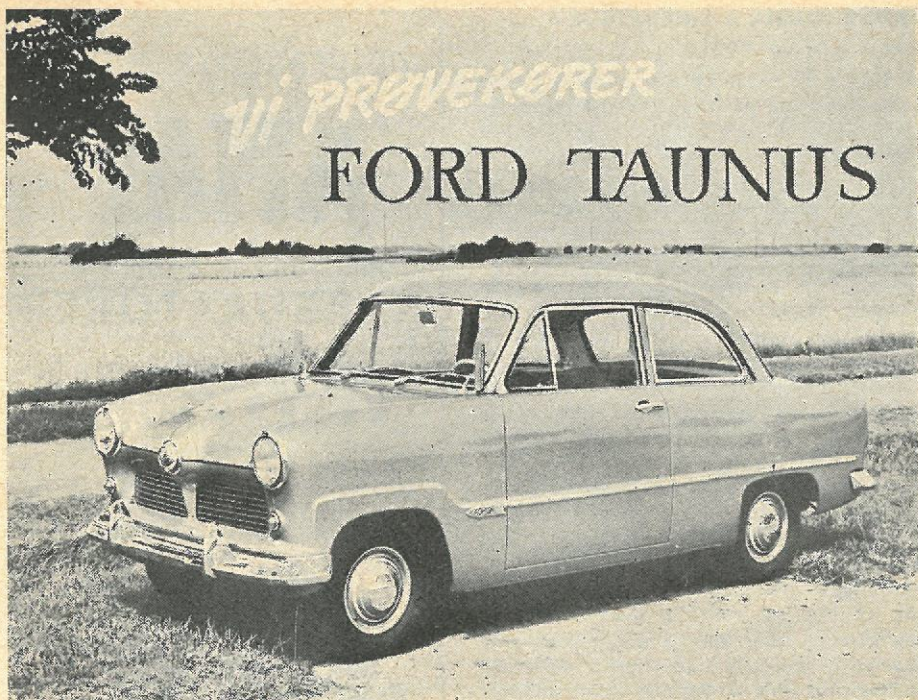
Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

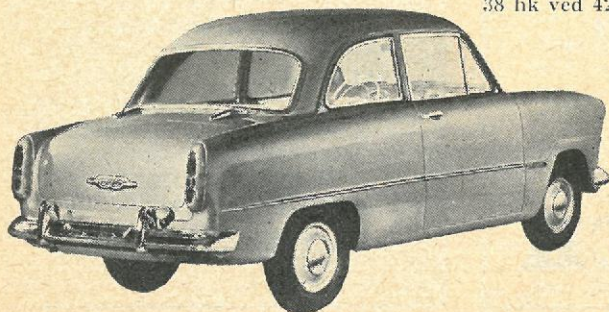
Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100



Det yngste barn i Fordfamilien er Taunus model 12 M, en vogn der har vakt en del interesse hos publikum, fordi den er overkommelig i pris, og fordi den har et udseende, der i mangt og meget minder om de store amerikanske vogne. Udseende og pris er imidlertid ikke alt ved en vogn, og adskillige læsere har bedt os foretage en prøvekørsel således, at man nærmere kan bedømme vognens egenskaber.

Den nye Taunus fremtræder som en 2-dørs sedan med selvbærende karosseri og med linier, der er helt i overensstemmelse med moderne udformning. Selvom vognen er amerikansk præget, er forkromning an-

vendt med beherskelse, og vognen har således et tiltalende og sobert ydre. Karosseriet er naturligvis bygget ud i vognens fulde bredde, og medens skærmmkassernes overkant nærmest betegner en vandret linie, er der et afgjort fald på kølerhjelm, hvilket bidrager til et særdeles godt udsyn. Midt på kølerhjelm har man anbragt en rørformet udsmykning, der fortil bærer en globus. Denne udsmykning leder tanken hen på »Jens Lyn«s stratosfærevogne og jet-rumskibe. Det er dog knap så imponerende aggregater, der ligger under kølerhjelm, idet det er den velkendte 4-cylindrede, sideventilede Ford-motor på 1172 ccm. Effekten er imidlertid 38 hk ved 4250 omdr./min., hvilket er gan-



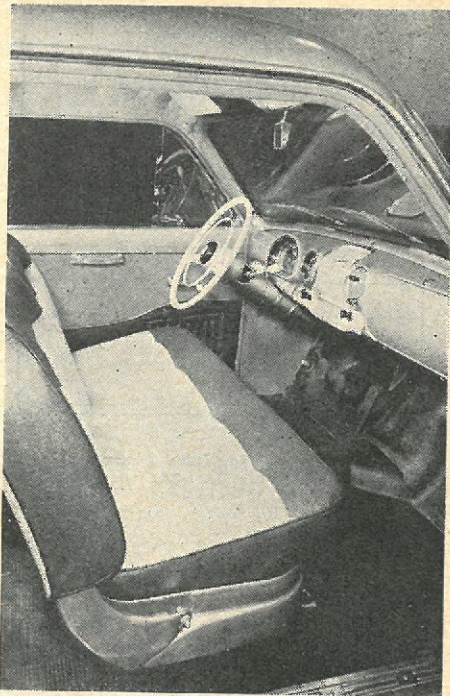
Ford Taunus repræsenterer alt det, det store publikum ønsker sig af en moderne vogn i dag. Køreegenskaberne vil dog næppe tilfredsstille automobilister, der sætter pris på stabilitet under alle forhold.

ske tilfredsstillende for en vogn med en egenvægt på 850 kg og en forholdsvis lav køremodstand. Det buede vindspejl giver et glimrende udsyn, og den store, buede bagrudd giver ligeledes en storartet oversigt over, hvad der sker på vejen bagved. Det rummelige kuffertrum er selvfølgelig tilgængeligt udefra, og i dette er reservehjulet tillige anbragt.

Interiøret er overordentlig smukt, sæderne er betrukket med stof og forstærket med skindkanter på de steder, hvor man erfaringsmæssigt slider mest. Gulvene er belagt med sorte gummi-måtter. Forsædet er udført i fuld bredde med to adskilte ryglæn, der kan drejes skråt forover, således at indstigningen til bagsædet bliver bekvem. Forsædet er meget let indstilleligt, idet det kan køre frem og tilbage på kugleskinner, og når man ønsker at forskyde sædet, kan man ved et enkelt greb låse dette op, således at man, medens man sidder ved rattet, kan indstille sædet i den afstand, man finder bekvem. Instrumentbrættet er udformet således, at instrumenterne er meget let overskuelige, idet der i speedometeruret er indbygget kontrollamper for olietryk, ladekontrol, kort og langt lys samt afvisere. Ved siden af speedometeret er et almindeligt ur anbragt. Midten af instrumentbrættet er udformet således, at en radio kan indbygges uden ændringer, og i den yderste halvdel er anbragt et rummeligt handskerum, der er aflåseligt. Tændingskontakten tjener tillige som startkontakt, idet en yderligere drejning af nøglen sætter selvstarteren i funktion. 4 knapper på den nederste del af instrumentbrættet betjener vinduesviskerne, chokeren, lyskontakten og cigartænderen. Såvel i instrumentbrættet som i armlæne på bagsædet er der indbygget askebægere. Varmeapparat monteres som ekstraudstyr, og dette sættes i forbindelse med et defrosteranlæg, der holder forruden fri for dug og isdannelse. Når dørene åbnes, tændes lyset automatisk i vognen, og kuffertrummet bliver ligeledes indvendigt belyst, så snart man åbner rummet.

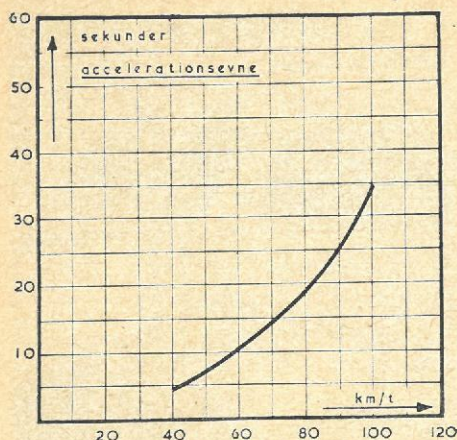
Afviserkontakten er anbragt på ratstammen, og afviserne slås automatisk ind, når vognen rettes op efter svinget.

Der er således tænkt på alle bekvemmeligheder, men så snart man sætter sig til rattet, har man grund til kritik på ret væsentlige punkter. Man skyder straks forsædet frem således, at man indtager en



Interiøret er gennemført og smukt, men læg mærke til den store afstand fra førerens øjne til vindspejlet. Kontrolorganerne er meget hensigtsmæssigt anbragt, og pedalerne kræver kun et lille aktiveringsstryk. Særlig er der grund til at fremhæve fodbremsen, der virker kraftigt og godt ved et ganske let aktiveringsstryk.

naturlig kørestilling tæt ved rattet og tæt på vindspejlet, men det viser sig da, at der ikke er plads til benene, idet gearstangen er i vejen. Man må derfor skyde sædet tilbage, hvilket ikke alene medfører, at man kommer ret langt fra rattet, men tillige bliver afstanden fra førerens øjne til vindspejlet for stor. Det buede vindspejls betydning falder i nogen grad bort, idet sidesprosserne kommer til at ligge generende i vejen for synsfeltet til siderne. Hvad der er mere væsentligt er imidlertid, at synsfeltet bliver for lille og for uklart, når vindspejlet er vadt eller oversprøjt af foran kørende vogne. Af hensyn til benpladsen er rattet blevet gjort meget lille, men dette virker ikke generende, da styringen er uhyre let. Forsædet er imidlertid udformet på en glimrende måde, idet ryglænet virkelig giver støtte for ryggen, og selv efter lang tids kørsel føler man ikke nogen form for legemlig træthed. De ovenfor anførte anker er na-



Accelerationkurven for Ford Taunus viser, at vognen fra en stående start når op til 100 km/t på 34 sekunder.

turligvis i højeste grad præget af højden på den person, der skal køre, og for at danne sig noget indtryk af kørestillingen, må man selvfølgelig selv prøve vognen. Det skal lige anføres, at prøvekørerens højde er 184 cm.

Der er naturligvis ratgear i den nye Taunus — »naturligvis« fordi det er mode — men der er kun 3 udvekslingsforhold fremad plus bakgear. Det viser sig imid-

lertid, at disse tre udvekslingsforhold er fuldt tilstrækkelige til almindelig kørsel, men skiftningen føles ikke særlig præcis, og syncromeshanordningerne føles utilstrækkelige ved en hurtig skiftning under en kraftig acceleration.

Accelerationen må siges at være yderst tilfredsstillende, ligesom vognen arbejder smidigt og godt i trafikken uden nævneværdige gearskiftninger.

Køreegenskaberne er 100 pct. amerikanske, d. v. s. en meget blød affjedring, der tillader, at man kører ind over en kantsten, uden at dette mærkes i vognen. Til gengæld sætter selv ubetydelige ujævnheder på en almindelig landevej affjedringen i voldsom aktivitet. En lille ujævnhed forårsager, at vognen først begynder med niksvingninger, d. v. s. at den gynger frem og tilbage som et skib, der hugger i søen, for senere at give karosseriet en hoppende bevægelse lige op og ned. Dette virker i højeste grad ubehageligt, og det kan ikke undgå at gå ud over styringen. I svingene krænger karosseriet temmelig voldsomt, og en mærkbar overstyring gør sig gældende. Dette er i korte træk køreegenskaberne bedømt af en automobilkritiker. Der er imidlertid ikke tvivl om, at det store publikum vil begejstres over den bløde affjedring, men har man udpræ-

SPECIFIKATIONER:

Motor: 4 cylindre, sideventilet.

Boring 63,5 mm

Slaglængde: 92,5 mm

Slagvolumen: 1172 cm

Kompressionsforhold: 6,8:1

Effekt: 38 hk ved 4250 omdr./min.

Elektrisk anlæg: Batteritænding

6 volt 75 amperetimer,

130 watt dynamo

Transmission: 3 gear med syncromesh mellem 2. og 3. gear

Udvekslingsforhold: 1. gear 3,41:1, 2. gear 1,76:1, 3. gear 1:1, bakgear 4,14:1

Udvekslingsforhold i differentialet: 4,37:1. Special 4,57:1.

Dækstørrelse: 5,60×13. Special: 5,90×13.

Hjulophængning for: Uafhængig med korte og lange triangelarmer og skruefjedre.

Hjulophængning bag: Halvelliptiske bladfjedre.

Teleskopiske, dobbeltvirkende støddæmpere både for og bag.

Bremser: Hydrauliske

Bremsetromlediameter: 203,2 mm

Total bremseflade: 590 cm²

Dimensioner og mål: Akselafstand 2489 mm

Sporvidde for og bag: 1220 mm

Total længde: 4070 mm

Total bredde: 1580 mm

Total højde: 1550 mm

Vægt: 850 kg

Største vægt med last: 1215 kg

Venderadius: 5,5 m

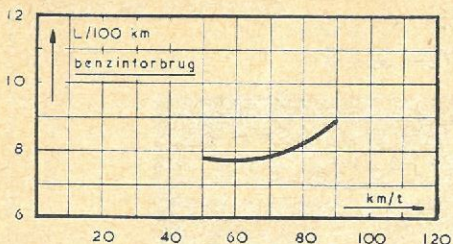
Udveksling mellem rat og forhjul: 13,6:1

Benzintank rummer 34 liter

Kølesystem rummer 6,5 liter

Oliemængde i sump 2,5 liter

Pris: Kr. 15160,— incl. omsætningsafgift, med varmeapparat.



Forbrugskurven for Ford Taunus er usædvanlig flad, idet der ikke er store udsving i benzinförbruget mellem hastigheder på 50 til 90 km/t.

gede tendenser til køresyge, skal man vogte sig vel.

Mange vil sikkert se med skepsis på så lille en motor, men vi kan garantere for, at hastigheden meget nemt kommer op på både 80 og 90 km/t, uden at motoren på nogen måde virker anstrengt. I det hele taget har man den samme fornemmelse, som når man kører i en stor amerikansk vogn. Dette vil for de 99 pct. af landets au-

tomobilister betyde den varmeste anbefaling og for 1 pct. en afskrækkende advarsel.

Som for alle tyske vogne er nyttelasten sat meget lavt, idet egenvægten andrager 850 kg, og den største, tilladelige vægt er 1215 kg, med andre ord bliver der 315 kg til passagerer og bagage. Dette vil naturligvis i langt de fleste tilfælde være fuldt tilstrækkeligt, idet man sjældent behøver at regne med mere end 75 kg pro persona.

Selv om den nye Taunus fremtræder som en helt ny vogn, har man på to punkter været konservativ og fulgt traditionerne fra de små Fordvogne. For det første har motoren lille boring og stor slaglængde, hvilket giver en stempelhastighed på 13,1 m pr. sekund ved 4250 omdr./min., og dernæst har man bibeholdt den lille sporvidde, der andrager 1220 mm både for og bag. Sidstnævnte forhold er sikkert stærkt medvirkende til, at vognen i nogen grad føles urolig på vejen.

PRÆMIEOPGAVEN

V takker for den store deltagelse, der har været til vor lille præmiespøg. De mange besvarelser viser, at der netop er stor interesse for elektrotekniske emner. Alle besvarelserne er rigtige angående diagnosen, idet det enstemmigt bliver fastslået, at grunden til den lille lampespenning må søges i for svagt dimensioneret ledningsnet eller i dårlige forbindelser.

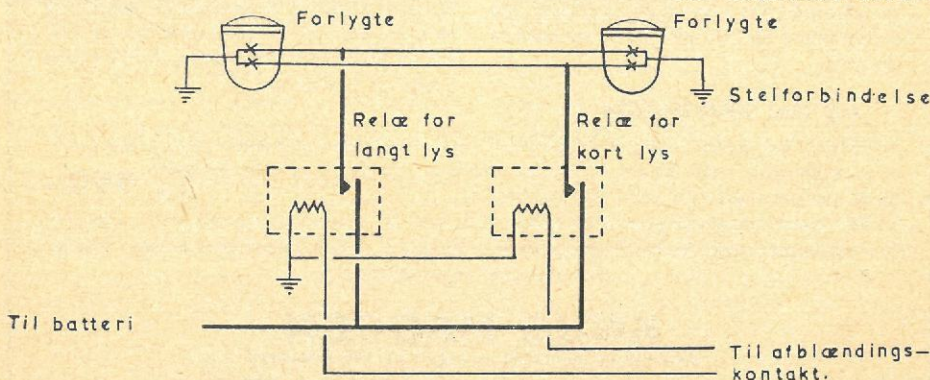
Derimod er der lidt forskellige opfattelser af, hvorledes man skal afhjælpe denne fejl, og specielt hvorledes fejlen afhjælpes på den mest effektive og samtidig billigste måde.

Nogle deltagere vil trække et nyt ledningsnet med 2,5 mm² ledninger, og dette er selvfølgelig det helt rigtige, men for kunden er det ikke nogen billig løsning.

Andre deltagere vil udskifte lamperne fra de sædvanlige 2×35 Watt til 2×25 Watt. Denne løsning giver selvfølgelig en mindre strøm i ledningsnettet og dermed også et mindre spændingsfald; men samtidig får kunden et mindre lys i sine lygter, og hans tilfredshed med denne løsning vil nok være stærkt begrænset.

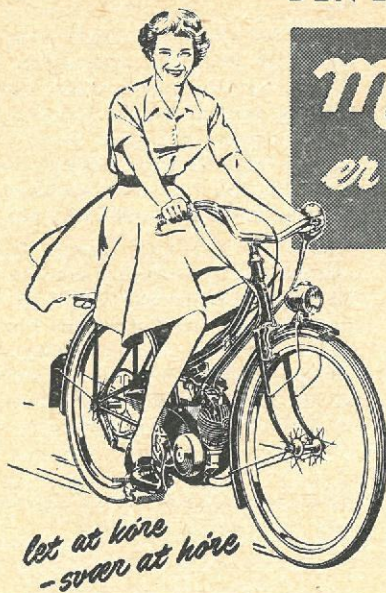
En enkelt deltager vil afhjælpe fejlen ved at udskifte de 6 volts lamper med 5

Blad venligst frem til side 511



Et diagram over det foreslåede lysanlæg med lygterelæer.

DEN LYDLØSE



***Mobylette**
er den rette!*

**Mobylette
gør livet lettere
... med den
har De altid
medvind!**

Til arbejde eller fornøjelse kan De ikke ønske Dem en bedre ven end Mobylette. Altid parat, altid i vigør, altid i orden transporterer den Dem hurtigt, let og billigt omkring i by og på land.

Læg vel mærke til, at det ikke er en almindelig cykle forsynet med påhængsmotor, men at Mobylette er et specielt konstrueret motorkøretøj i letvægtsklassen med lavt på stellet monteret motor. Derfor kører den ikke blot sikrere og bedre, men den ser også godt ud — lav, harmonisk og moderne i linierne. Mobylette går sin sejrsgang verden over i kraft af sit udseende, sin geniale konstruktion, sin pålidelighed og sin billighed i anskaffelse og drift.

— og det allerbedste

Mobylette kan købes uden købstilladelse eller overpris og må køres med bilkørekort, af 16-årige eller med lettere opnåeligt kørekort, og det er endda lykkedes os at nedsætte prisen (excl. afg. og lev. til KR. **990.-**). Se Mobylette hos en af vore forhandlere eller hos os — vi anviser gerne den nærmeste. Et begrænset antal forhandlere antages i distrikter, hvor Mobylette endnu ikke er tilstrækkeligt repræsenteret.

Verden over kører flere hundrede tusinde på mobylette.

Det er en kendsgerning, at de internationale fagblade verden over har hævet Mobylette til skyerne i vendinger som: „Men Mobylette er kongen“, „Et lille vidunder“, „Den bedste“ etc. Unge og gamle, damer og herrer, er lige begejstrede for den smukke, bekvemme og støjfri Mobylette, der er så let at køre ved hjælp af blot et enkelt drejeligt håndtag. Og den er smukkere nu end nogensinde og stadigvæk lige så god.

Mobylettes kraftoverføring er verdensberømt. Kilerem/kæde og anordning til frakobling af motoren, der er patenteret, bl. a. derfor er Mobylette også uden konkurrence i teknisk henseende.

KNUD MADSEN

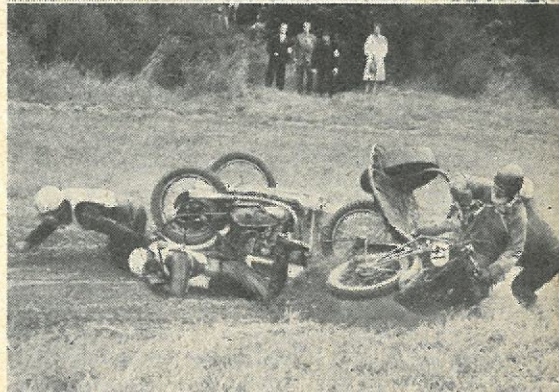
Generalrepræsentant og fabrikant for Danmark
Toldbodvej 7 - København K. - Telf. Byen 9280

Månedens motorløb

— fortsat fra side 491

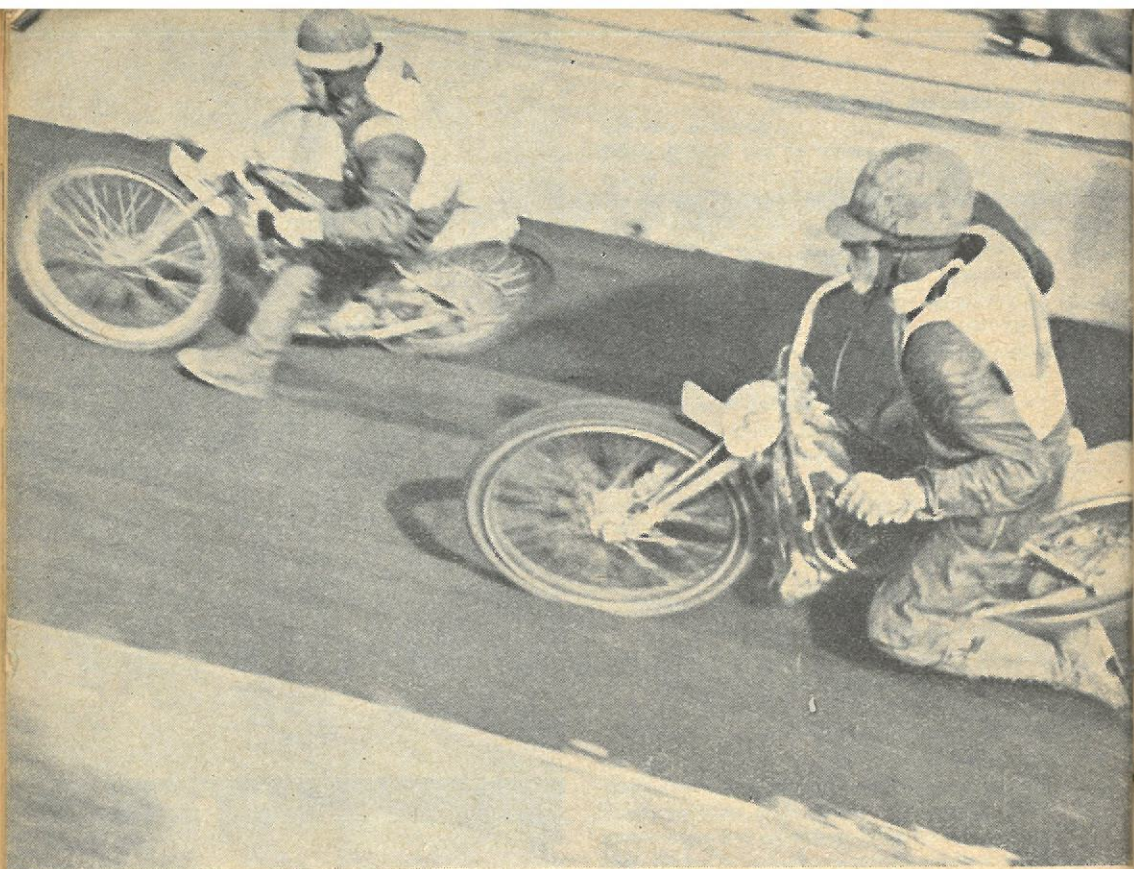
lig fin, men desværre er det stadig svært for publikum at følge kørerne hele vejen rundt på banen. Der er ganske vist blevet fældet en del træer for at forbedre oversigten, men det er stadig ikke nok. For at løbet ikke skulle blive for trivielt, forsøgte også en midgetvogn nogle gange, men det var lige ved, at den ikke kunne klare turen, og tiden var da også langt under motorcyklernes. Desuden deltog også tre presonvogne, der dog opnåede en lidt bedre tid. Resultaterne blev: Junior solo (uden motorbegrænsning): 1. Henning Christensen 17,6. Senior solo, 350 ccm: 1. John Nielsen 17,3. Senior solo, 500 ccm: 1. Henry Vestergaard 18,6. Sidevognsløb: 1. Chr. Fejerskov 22,2. Automobile: 1. V. Nørgaard Pedersen 23,2. Midget: Henry Kjærgaard 26,0. Old boys køerne 22,0.

Motorløbene på Bøghovedbanen den 31. august var det største program, Haderslev Motor Sport endnu har bundet an med, idet der ikke var færre end 22 starter. Blandt rytterne sås foruden den danske garde også tyskerne Alfred Danmeyr og Fritz Ringel, men de skuffede som sædvanlig, idet de stadig ikke er kommet i besiddelse af godt materiel. Desuden kørte den kendte svenske rytter Carl Johan Hultman og hans landsmand »Rakke« Nilsson. I sidevognsløvenes klasse A stod der en hård kamp mellem Hans Nielsen og Th. Jacobsen. De to første heats vandt Hans Nielsen, men ikke uden en voldsom kamp, og i tredje heat lod Th. Jacobsen ikke Hans Nielsen slippe forbi. Sejren gik altså til Hans Nielsen, der fik 8 points mod Th. Jacobsens 7. I sidevognsklasse B blev Harry Pedersen sejrherre med 8 points mod Henrik Petersen, der fik 5. Hultmann vandt overlegent alle heats i ekspertklassen og opnåede maksimumpoints, nemlig 12, skønt Lindegaard Petersen gjorde hvad han kunne for at forsvare de danske farver, men måtte nøjes med en fin andenplads. Morian Hansen har stadig et godt navn hos publikum, men hans materiel står ikke mål med hans gode køreevne. Man har flere gange i de senere år set, at Morian igen er blevet den rytter, som så mange kan huske fra de store dage på Roskildevæjens bane, men som sagt, det kniber med at få maskinen til at yde det nødvendige. Standardklassen vandt Børge Mørck overlegent foran



Ovenstående uheld, der efter omstændighederne fik et heldigt forløb, skete på motocross banen ved Vinderød. John Lindberg slog i det første sving en kolbøtte med sin sidevognsmaskine, og Vagn Poulsen fra Skanderborg, der kom umiddelbart bagefter, måtte kaste sin maskine ind til siden for at undgå en påkørsel. Situationen er her fanget i tre billeder, optaget af Mogens v. Haven.

Arne Svendsen og Niels Blumensaadt. Iøvrigt vandt Børge Mørck også en overbevisende sejr i standardklassens handicap, hvor han startede med 50 meters tillæg. Et af de store øjeblikke kom, da Hans Nielsen i et handicap startede med 75 meters tillæg, men alligevel kunne komme op til resten af feltet, passere det og vinde



Et snapshot af Split Waterman og Göle Olsson på Næstved Speedway. Split Waterman fører på yderbanen, medens svenskeren giver en lille opvisning i »australsk« på inderbanen.

en klar sejr. Th. Jacobsen besatte i dette løb 2. pladsen. Han startede med 70 meters tillæg. Eksperthandicappet blev vundet af Erik Wincent med »Rakke« Nilsson som nr. 2. Iøvrigt satte Hans Nielsen ny banerekord, og hans tid blev 1.32,8. Arrangørerne havde indført en ny startmetode, nemlig den kendte med gummi-snoren, der bliver sluppet løs i den ene side, men rytterne var for ivrige og tyvstartede med det resultat, at en af rytterne nær havde stranguleret sig selv. Efter dette gik man tilbage til den gamle metode.

Frederiksborg Amts Motorklub havde som sædvanlig fået arrangeret et virkelig fint moto-cross på banen ved Vinderød. Det eneste, man måske kan klage over, er, at det virker noget kedsommeligt, når favoritterne straks lægger sig i spidsen og beholder føringen resten af løbet. Det var selvfølgelig ikke i alle løbene, dette var tilfældet, og man kan her især trække

svenskeren Viking Cervin frem i rampe-lyset, idet han kørte et ganske blændende løb i senior-solo. Ejvind Hansen og Jacob Lynegaard lod dog ikke svenskeren besætte førstepladsen uden kamp. Der var en del styrt, men heldigvis ingen med alvorlig udgang. En gang troede publikum, at der var sket noget alvorligt. Det var i et af sidevognsløbene, hvor en maskine slog en kolbøtte, netop som den havde passeret den stejle bakke i banens nordre ende, men såvel kører som »sandsæk« var tilsyneladende sluppet godt fra uheldet. Iøvrigt kom Chr. Jørgensen ud for et mere ubehageligt uheld, idet der, lige inden starten skulle gå, gik ild i hans maskine, formodentlig som følge af overtipning, hvorefter benzinen er løbet ned over cylindren. Han og flere ryttere søgte forgæves at slukke ilden, men først da Falck kom tilstede med kulsyresne, lykkedes det. Maskinen var da så ramponeret, at enhver deltagelse for resten af dagen var ude-

lukket. Resultaterne blev: Begynder solo: 1. K. Lodal Mortensen, Ariel, 5,08, 2. Søren Gandrup, Ariel, 5,09. Junior solo: 1. Bent Kristiansen, AJS, 3,38, 2. Asger Andersen, Triumph, 4,50,8. Senior solo: 1. Wiking Cervin, Sverige, Triumph, 7,09,1, 2. Ejvind Hansen, Triumph, 7,09,8. Senior sidevogn: 1. Vagn Poulsen, Triumph, 8,43,3, 2. Willy Baasch, Triumph, 8,52,5. Junior sidevogn: 1. Niels Andersen, Zündapp, 8,45,6, 2. Henry Andersen, HRD, 8,50,8. Sidevogns handicap: 1. Niels Andersen 4,19, 2. Ejgil Nielsen 4,21,7. Solo handicap: 1. Bent Kristiansen 4,46,2, 2. Johs. Jensen 4,49,8.

På motorbanen ved Robbesdale på Bornholm blev der den 31. august kørt en række løb, der til fulde beviste, at motorsport har en høj stjerne hos de gæve bornholmere. Løbene var ganske udmærkede, og selve banen var i fin stand. Rytterne var glade for den hårde bane, og publikum kunne for en gang skyld ikke klage over støvet, der plejer at være meget generende. Der er meget, der tyder på, at Orla Knudsen er ved at nå op til toppen igen. Han blev hyldet af de mange tilskuere som

dagens bedste rytter, og det var ikke uden grund. Det vakte især jubel hos tilskuerne, da han ædelmodigt overlod den ene af sine maskiner til en af de tyske ryttere, der havde haft uheld med sin egen. Selv da tyskeren var så hård ved den, at den strejkede totalt, tog Orla Knudsen det med et sporty smil. Iøvrigt var han også selv uheldig og måtte udgå senere med maskinskade, formentlig på grund af et sprængt stempel. Løbene var iøvrigt formet som en holdkamp mellem Tyskland og Danmark, og det blev en meget jævnbyrdig kamp, idet resultatet blev 37 points til de danske ryttere mod tyskernes 35. Iøvrigt faldt rekorderne for et godt ord. Orla Knudsen indledte med at sætte Bill Kitchens rekord for specialmaskiner, der var på 1.18,8, ned til 1.18,4. Desuden slog han Kiehn Berthelsens rekord for stående start i 2. heat ved at sætte den ned fra 1.23,2 til 1.21,5. Iøvrigt lykkedes det for 3 andre ryttere at slå Kiehns gamle rekord, men ikke nok til også at aflive Orla Knudsens rekord.

Resultaterne for de 12 heats i holdkampen blev:



Ja, det er på undersiden af Deres vogn, RUSTEN angriber

Vondstænk og fugtigt snavs fra vejbanen slår op om vogn og skærme og sætter sig fast som en tærende skorpe. RUST BETYDER FORFALD. Nedsæt ikke vognens værdi, men lad den behandle med CALTEX RUSTPROOF, den billigste og mest effektive beskyttelse. CALTEX RUSTPROOF, som sprøjtes direkte på undervognen, løsner gammel rust og lægger en plastisk,

uigennemtrængelig hinde over de udsatte steder. En behandling koster fra kr. 18,- til kr. 40,- efter vognens størrelse.

Interessen for CALTEX RUSTPROOF er meget stor. Aftal derfor nærmere for et undgå ventetid.

CALTEX RUSTPROOF behandling udføres på samtlige Caltex service-stationer samt i København hos:

British Motors,
Østerbrogade 2 A, Kbh. Ø. - C. 6145
og by. 6145.

Arne Fog,
Lungavevej 76, Kbh. V. - Eva 3701 - 3709

**Skandinavisk Motor
Co. A/S,**
Lundtoftegade 106, Kbh.
N. - Ægir 501



CALTEX Rustproof

CALTEX OIL A/S, Amaliegade 35, Kbh. K. - C. 16816

1. heat: Kaj Larsen 1.23,6, Jørgen Petersen 1.25. 2. heat: Orla Knudsen 1.21,5, Aage Andersen 1.22,4. 3. heat: Erhardt Fisker 1.24, Oluf Elsberg 1.24,6. 4. heat: Bue Jensen 1.25. Sedan Graf 1.27. 5. heat: Kaj Larsen 1.23,9, Aage Andersen 1.24. 6. heat: Orla Knudsen 1.23,3, Oluf Elsberg 1.26,4. 7. heat: Erhardt Fisker 1.25,5, Bue Jensen 1.25,7. 8. heat: Orla Knudsen 1.23,9, Kaj Larsen 1.26,2. 9. heat: Ejvin Petersen 1.22,4, Oluf Elsberg 1.22,6. 10. heat: Franz Zylkowski 1.25,4, Jørgen Petersen 1.27,3. 11. heat: Ejvin Petersen 1.23,6, Kaj Larsen 1.24. 12. heat: Bue Jensen 1.24,5, Oluf Elsberg 1.24,6.

Iøvrigt gik førstepladserne i et handicap til henholdsvis Erhardt Fisker og Bue Jensen.

RUDGE

RESERVEDELE

en gros

★

en detail

★

For-
sendelse
overalt

★

Skriv
eller ring
til

Stort parti Rudge
reserve dele hjem-
kommet for mo-
dellerne 1931 til
1940

Ved ordre:
indsend venligst
den gamle del
som prøve

J. A. HANSEN
motorcykleforretning
HOLBÆK
telf. 1018 - 1618

ULSTER GRAND-PRIX

Det 6. af årets klassiske løb, Ulster Grand Prix, blev kørt i dagene 14. og 16. august. Den 26,5 km lange bane ved Cladey regnes for den hurtigste af de klassiske motorcyklebaner, hvilket ikke mindst skyldes den mere end 11 km lange lige strækning, der tillader rytterne at køre med maksimalt omdrejningstal kilometer efter kilometer. Netop denne langside, der på papiret ser så besnærende ud, er den lumskeste del af banen, idet den er meget ujævn og stiller de aller største krav til affjedring og kæder. Det viste sig da også, at de fleste ryttere som sædvanlig måtte udgå på grund af løse skærme, knækkede kæder, og i 500 ccm klassen måtte R. L. Graham udgå med sin MV på grund af en dækskade.

I 350 ccm klassen startede 48 ryttere, og konkurrencen kom hovedsagelig til at stå mellem Norton-holdet, der var bemandet af Ken Kavanagh, Reg. Armstrong og Syd Lawton, og fabriksmandskabet fra AJS bestående af Rod Coleman, Jack Brett og Robin Sherry, alle på de 3-ventilede AJS modeller. Den eneste fabriksmaskine fra Velocette blev kørt af Arthur Wheeler. Det regnede lidt i begyndelsen af løbet, men skønt vejene var våde, opnåedes der dog rekordhastigheder. Allerede på den første omgang havde Kavanagh et forspring foran sine nærmeste konkurrenter på mere end 10 sekunder, og i et stadigt stigende tempo fortsatte han løbet uden at være truet et eneste øjeblik. Kavanagh kørte sin 10. omgang med en gennemsnitshastighed på 156,3 km/t. Resultatet af de 13 omgange (145 km) blev:

1. K. T. Kavanagh, Norton, 2.15.43,8
(152,6 km t)
2. H. R. Armstrong, Norton, 2.17.06,0
3. R. W. Coleman, AJS, 2.18.46,0
4. J. Brett, AJS, 2.18.50,0
5. E. Ring, AJS, 2.22.18,0
6. M. P. O' Rourke, AJS, 2.26.56,0

I 250 ccm klassen (12 omgange) startede foruden Les Graham, der kørte sin fabriks-Velocette, kun ét fabrikshold bestående af Lorenzetti, Wood og Fergus Anderson på Moto Guzzi. Lorenzetti fik en dårlig start, idet han ikke kunne få sin

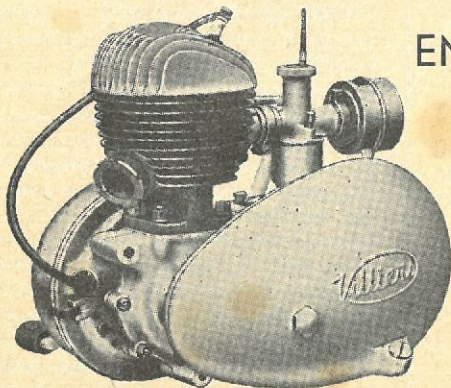
maskine til at tænde, og dette forsinkede ham i mere end et halvt minut. Ikke desto mindre kørte han sig op i et »italiensk« tempo, og allerede på 3. omgang lå han som nr. 3. Den 5. omgang kørte Lorenzetti med en gennemsnitshastighed på 141,6 km/t, hvilket placerede ham som nr. 2 i feltet, og da Fergus Anderson på 7. omgang kørte til depot for at tanke op, overtog italieneren føringen. Det blev imidlertid ikke nogen italiensk sejr denne gang, eftersom Lorenzetti måtte trække sin maskine ind på den følgende omgang og tanke op, medens Maurice Cann nu lå som nr. 2 efter Fergus Anderson. På den følgende omgang knækkede Fergus Anderson en ventil på langsiden, og dermed overtog Maurice Cann føringen, som han beholdt til mål, uden at det ventede opgør mellem ham og Lorenzetti kom i gang. Dette skyldtes, at italieneren måtte udskifte en ventiltjeder, og Maurice Cann havde samtidig den fordel at kunne gennemføre hele løbet uden optankning på grund af sin store benzintank. Maurice Cann's sejr var den 5. i træk i 250 ccm klassen på denne bane, idet han nu har vundet samtlige 250 ccm løb siden 1947. Hans resultat i år er ganske interessant,

eftersom hans Guzzi er hjemmetunet, idet han selv har påbygget et nyt knastakseldrev, efter Norton's system, således at maskinen er forsynet med to overliggende knastaksler. Det er ikke hver dag, at en privatkører besejrer et fabriksmandskab. Resultatet blev:

1. Maurice Cann, Guzzi, 2.17.52,8 (138,6 km/t)
2. E. Lorenzetti, Guzzi, 2.18.25,0
3. R. L. Graham, Velocette, 2.21.09,0
4. R. A. Mead, Velocette, 2.26.43,0
5. B. W. T. Wood, Velocette, 2.29.06,0
6. R. A. J. Petty, Norton, 2.30.39,0

Der var ikke stor tilslutning til 125 ccm klassen, der skulle køre 11 omgange. McCandless og italieneren Ubbiali kørte for Mondial, medens 4 ryttere, nemlig Cecil Sandford, Bill Lomas, H. Williams og Charlie Salt, alle kørte MV. Allerede efter 1. omgang måtte McCandless udgå med fejl på gearskiftmekanismen, og på 3. omgang styrtede Ubbiali på langsiden, hvorefter han måtte udgå. Ved Cladey styrtede Williams, der knækkede sit styr, og så var der kun 3 ryttere tilbage. Sandford førte med Lomas på 2. pladsen og Salt som en sikker nr. 3, selvom han tabte mere og mere terræn. Sandford vandt i

UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED



EN NY

Villiers

MOTOR

122 ccm

197 ccm

Nærmeste Forhandler anviser

STEVNS & COMPANY

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567



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.

GENTOFTE
BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål

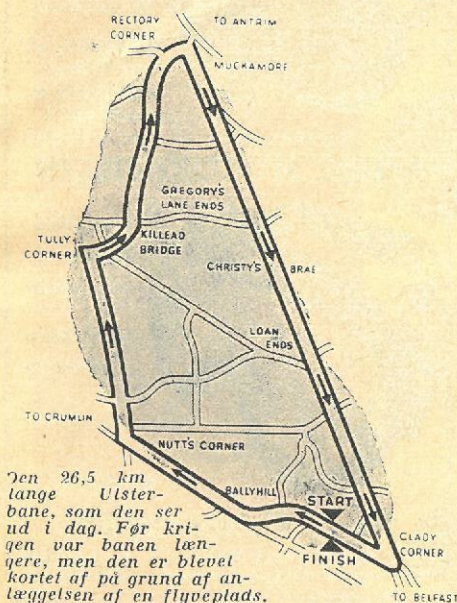
tiden 2.20.41,2, hvilket svarer til 125 km/t, medens Lomas blev nr. 2 i tiden 2.22.45,0, og den sikre nr. 3 C. F. Salt gennemførte kun 10 omgange.

500 ccm klassen, der sidste år bogstavelig talt druknede i regn, fik i år de bedste betingelser, hvad vejret angår. Vejene var tørre, sigtbarheden god, og næsten ikke en vind rørte sig.

Et yderst broget felt på 38 ryttere stillede op til start med AJS holdet i spidsen. AJS kørerne, Brett, Colemann og Sherry, kørte alle den 2-cylindrede model fra 1951 (hvad er der i vejen med 1952 modellen?), og Norton holdet bestod af Armstrong, Kavanagh og Lawton. Gilera stillede også et fabrikshold bemandet af Umberto Masetti, Giuseppe Colagno og englænderen C. McCandless, medens de to 4-cylindrede MV kørtes af englænderne Les Graham og Bill Lomas. Medens kampen uden tvivl kommer til at stå mellem ovennævnte ryttere, knytter der sig adskillige private og klubmæssige interesser til de mange privatkørere, og SMJ's medarbejder fik særlig forkærlighed for George Brockerton, der startede med en »Bitza« — således er den i hvert fald opført i kataloget — bag hvilket navn vi i det store og hele finder en 1929 Sunbeam. Det er dog en form for moralsk mod at starte i dette selskab med nævnte maskine.

Kavanagh, Graham og Armstrong går i nævnte rækkefølge, men i tæt klump ind i første hårnålesving, men da rytterne går ind på 2. omgang, er det Graham, der er i spidsen. Det opgives iøvrigt, at alle tre ryttere fra en stående start har slået omgangsrekorden, hvilket kunne tyde på, at der er sensationer i luften. Hastigheden sættes imidlertid stadig i vejret, og man har næppe nået at notere den nye rekord, før speakeren meddeler, at den atter er blevet slået. Efter 4. omgang fører Graham med 11 sekunder foran Armstrong, og Brett ligger på dette tidspunkt på 3. pladsen, tæt fulgt af italieneren Colagno, der igen ligger et par maskinlængder foran McCandless. Kavanagh er på dette tidspunkt udgået med maskinskade. Da Graham går i depot efter 6. omgang for at tanke op, overtager Armstrong føringen, og der er en hård duel mellem Colagno og Brett, der skiftes til at ligge på 3. pladsen. Om det skal lykkes Armstrong at beholde føringen er i højeste grad afhængig af, hvor hurtigt han kan tanke op, og han

slår alle rekorder ved at tanke på 15 sekunder og således være afsted, inden Graham kommer tilsyne. Efterhånden som se-kunderne går, er det imidlertid indlysende, at der må være sket noget med Graham, eftersom det er Colagno, der kommer som den næste rytter med Brett på 3. pladsen. Som nr. 4 kommer McCandless. Det viser sig, at Graham har måttet udgå, fordi det meste af hans bagdæk er slidt af, hvilket skyldes, at bagskærmen under affjedringen har slæbt på bagdækket.



Armstrong fører derefter sikkert fulgt af Colagno og Brett, der stadig har en hård kamp om andenpladsen, og de to ryttere bliver først skilt, da Brett tanker op på 10. omgang og Colagno på 11. omgang. Italieneren kan imidlertid ikke få sin motor til at tænde rent på alle 4 cylindre efter optankningen, og det er tydeligt, at han nu er ude af spillet. Da der endnu er to omgange tilbage af løbet, går Armstrong i depot for at skifte briller, men han starter igen med mere end 1 minuts forspring foran Brett, der igen ligger et godt stykke foran McCandless, medens Colemann ligger som nr. 4. Det ser således ud til at blive en sikker sejr for Armstrong, men på den næstsidste omgang må han udgå på grund af en knækket kæde, en skæbne han iøvrigt deler med mange andre ryttere. Brett overtager fø-

ringen, men kun på de næste 20 km, så springer hans kæde af, og McCandless overtager derefter føringen på sin Gilera, hvilket vækker udelte begejstring hos de lokale tilskuere — McCandless er nemlig fra Belfast. Gilera tog således en heldig beslutning, da man i sidste minut satte McCandless på holdet, og i virkeligheden havde han kun trænet 6 omgange på den 4-cylindrede maskine, da starten gik. Resultatet blev:

1. **W. McCandless, Gilera, 2 28.54,0 (160,56 km/t)**
2. **R. W. Colemann, AJS, 2.31.41,8**
3. **W. A. Lomas, MV, 2.34.01,2**
4. **J. Brett, AJS, 2.35.08,0**
5. **P. H. Carter, Norton, 2.37.21,4**

De øvrige ryttere gennemførte ikke 15 omgange.



PRÆMIEOPGAVEN (fortsat fra side 503)

volts, men i praksis lader dette sig ikke gøre, da 5 volts lamper ikke findes i handelen.

Den rigtige besvarelse vil være:

- 1) Spændingstab i ledninger og over kontaktstederne er, som det fremgår af opmålingen, for stort.
- 2) Mekanikeren vil først og fremmest efterspænde alle skrueforbindelser og rense alle kontaktstederne. Specielt vil lygternes stelforbindelse blive eftersat og renset for snavs og rust. Derefter foretages en ny spændingsmåling, og giver denne til resultat, at lampespændingen stadig er for lille, kan dette kun henføres til et for svagt dimensioneret ledningsnet.
- 3) Den billigste måde at sikre lamperne en tilstrækkelig stor spænding er at forsyne lygterne med 2 forlygterelæer, således at strømmen gennem en svær ledning føres direkte fra batteriet til lygterne, således som hosstående skitse viser det.

Strømmen tages normalt fra starteren, da dette knudepunkt er det, der ligger nærmest lygterne.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

Endelig en motorbane

Endelig godt 7 år efter krigens ophør fik Danmark sin første deciderede motorbane. Amager Speedway kaldes den, men det er en rigtig god gammeldags dirt-track bane med cindersbelægning og i alle dimensioner indrettet til motorcyklesport. Det er motorklubbernes banefond, der står bag anlægget, og vi kan kun ønske tillykke med resultatet.

Startstedet er asfalteret, og i stedet for det fjedrende hegn har man efter udenlandsk mønster anbragt en lav planke hele vejen rundt om banens yderkreds. Derefter kommer et stykke »ingenmandsland« inden barrieren foran tilskuerrækkerne. Banens længde er 333 m, og der er rigelig plads i svingene, hvilket giver mulighed for gode og spændende løb uden det risikomoment for køerne, der uvægerlig findes på de smalle stadionbaner.

Premieren fandt sted den 1. september med et aftenløb for danske og udenlandske ryttere. Allerede efter de første starter blev man klar over, at banen er helt rigtig, men den er »farlig« på den måde, at den kræver absolut jævnbyrdige ryttere, for at det skal se ud af noget. Man kan bedre finde sig i, at der er nogle meter mellem rytterne på en lang bane, navnlig en 1000 meter bane, men på så kort en rundbane som Amager Speedway venter man uafbrudt fight mellem rytterne. Dette fik man kun at se en gang under premieløbene, og det var, da Kiehn Berthelsen og Orla Knudsen sloges drabeligt om førstepladsen i det første heat i ekspertmatch A. Side om side kørte rytterne med Orla Knudsen en anelse foran på langsiderne, men yderst jævnbyrdigt i svingene. Der var ikke tale om, at de ryttere ventede på hinanden. Det var tydeligt, at de begge kørte det, deres maskiner kunne gå. I det sidste sving før målstregen lykkedes det Kiehn Berthelsen at presse sin maskine frem, og ved en utrolig dristig manøvre ligefrem smed han den ud af svinget, skar ind foran Orla Knudsen og gik først over mållinien. I det sidste heat i ekspertmatch A havde Kiehn Berthelsen en god kamp med englænderen Pawson, og det blev her englænderen, der gik af med sejren. Kiehn Berthelsen vandt dette løb med 8 points foran Freddie Pawson, der fik 6 points, medens Orla Knudsen og Eivind Petersen stod lige med hver 2. Dagens bedste tid blev opnået af Kiehn Berthelsen, der kørte de 4 omgange i tiden 1.04. Af de øvrige resultater skal nævnes: Ekspertmatch B: 1. Allan Poppe Nilsson, 8 points, 2. Niels Erik Persson, 6 points. Specialløb: Aage Andersen og Erhardt Fisker stod lige efter 2. heat. Ekspertmatch C: 1. Mørian Hansen, 2. Jørgen Petersen.

★

LØBSKALENDER

September:

18. De samvirkende motor klubber, København — Baneløb
21. Motorklubben Rapid, Gladsaxe — Baneløb
Aarhus Motor Klub, Ny Mølle — Moto cross
28. Holbæk og Omegns Motorklub, Holbæk — Baneløb
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin, Odense — Baneløb
Midtsjællands Sports Motorklub — Trial

Oktober:

2. De samvirkende motor klubber, København — Baneløb

5. Speedway, Odense — Danmarksmesterskaber
9. De samvirkende motor klubber, København — Baneløb
12. B. S. A. Klubben — Trial
16. De samvirkende motor klubber, København — Baneløb

MOTORBRILLE m. stilbar

SOLSKÆRM

mønsterbeskyttet

— også ideel til natkørsel

Fremstillet af brandsikker plasticrude m. chenillekant

og med plads til alm. brillestel

AMRK. MOTORBRILLER

med blød smidig gummikant

Udskiftelig plastikrude

Klar eller farvet

En gros:

Harry Petersens Eftf.

Helgolandsg. 13 Kbhvn. V C. 14361

Motor-lageret

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

Krumtaplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler

Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti

Vester 3846

HALMTORVET 46

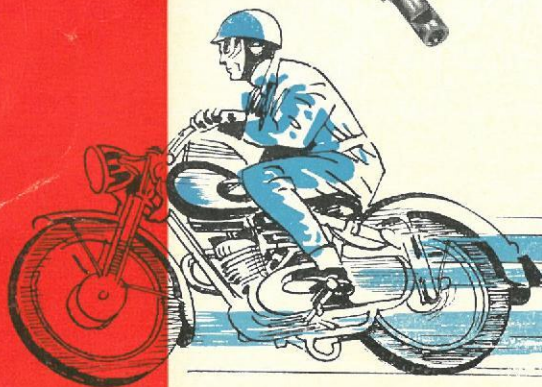
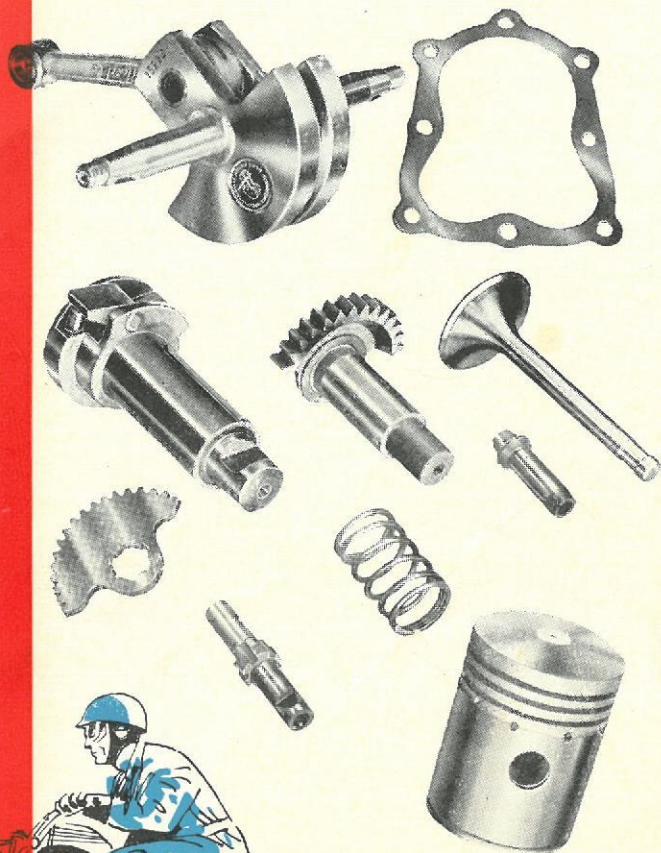
vis à vis Købbyen og Fragtmads hallen
København V

Motorcykle-reservedele og tilbehør en gros

Fra lager kan le-
veres reservé-
dele til alle gang-
bare mærker og
årgange.

Specielt:
BLUE - SEAL
stempler

En gros afdeling
for autoreserve-
dele og tilbehør.

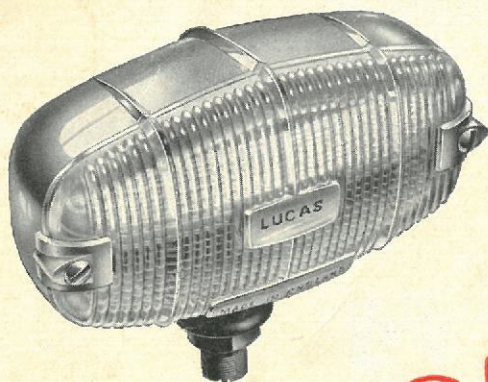


DMA

$\frac{1}{5}$ DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE TELEFON 1497

Det førende en gros firma
i reservedele og tilbehør til motorcykler

KAN DE FINDE VEJ, NÅR DE BAKKER I MØRKE—?



LUCAS



BAKLYGTER

løser problemet for Dem I Model 494 giver med sit specielle glas det helt rigtige lys bagud, kraftigt, fladt og bredt. Men også den mindre model 511 giver et perfekt baklys. Lige som sin storebror er den forsynet med specielt glas, men lyset er mere koncentreret.

Model 494 forchromet kr. 64.15

Model 511 lysebrun, polychrom-lak kr. 40.50



VORDINGBORGGADE 6-8 KBHVN. Ø TRIA 3131
CITY-DEPOT: NØRREVOLD 9 KØBENHAVN K TELEFON CENTRAL 4195-6819
SERVICEDEPOTER: ÅRHUS 9511 - ODENSE 472 - ÅLBORG 4901 - ÅBENRÅ 3663