

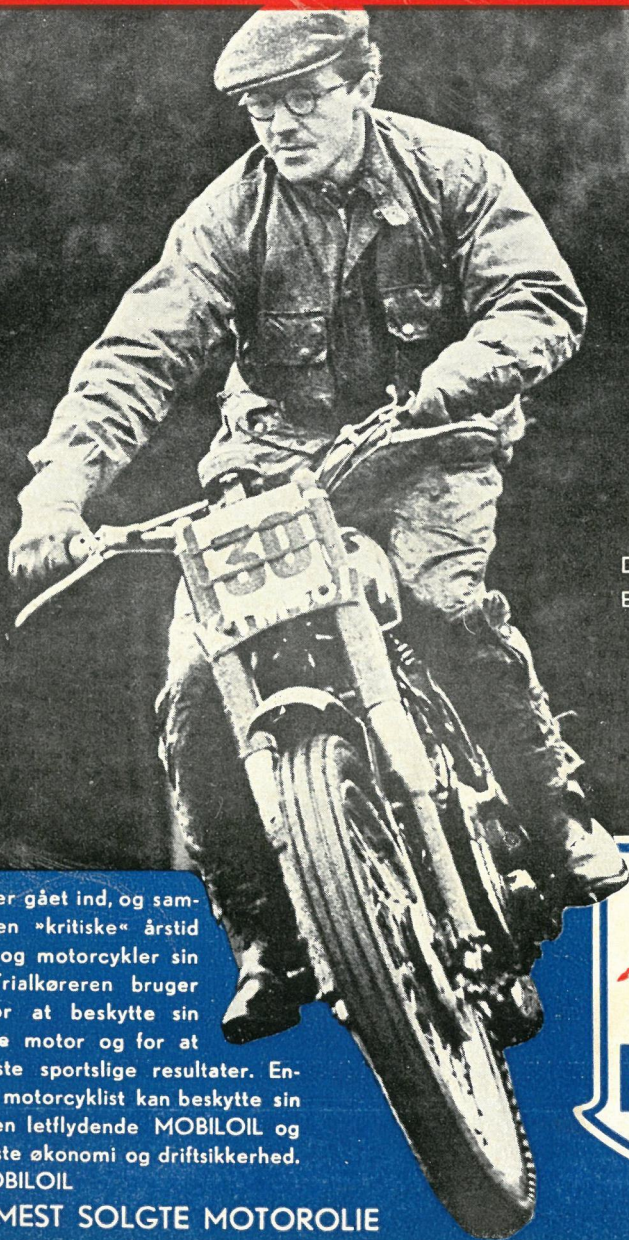
NR. 11 - 6. ÅRG.

NOVEMBER 1952

SKANDINAVISK MOTOR

Journal

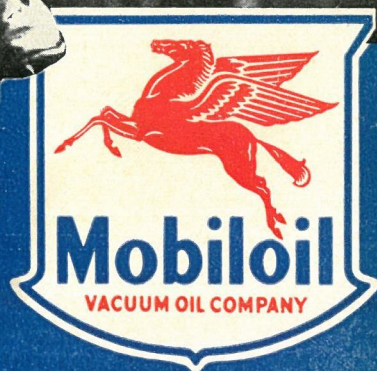
MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

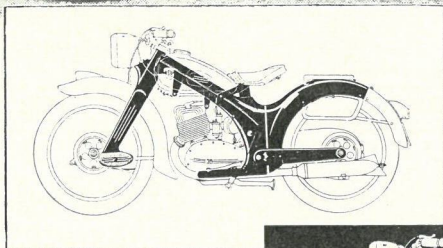
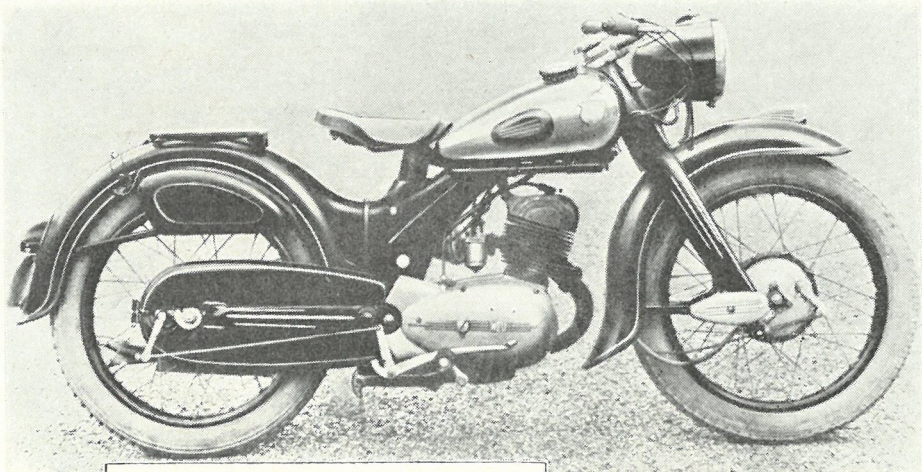


Den engelske mesterkører
E. Usher, MATCHLESS.

Trialsæsonen er gået ind, og samtidig tager den "kritiske" årstid for alle biler og motorcykler sin begyndelse. Trialkøreren bruger MOBIL OIL for at beskytte sin hårdt pressede motor og for at opnå de bedste sportslige resultater. Enhver bilist og motorcyklist kan beskytte sin motor med den letflydende MOBIL OIL og opnå den bedste økonomi og driftsikkerhed. Derfor er MOBIL OIL

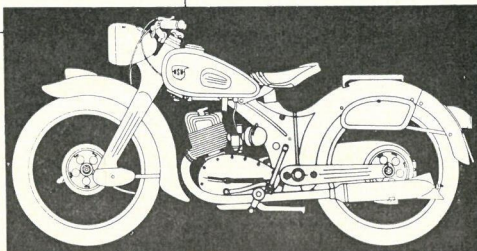
VERDENS MEST SOLGTE MOTOROLIE





NSU LUX er den mest moderne motorcyklekonstruktion — rigtig i principperne og gennearbejdet i detaljerne. Det kraftige centralrør 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 eksempelst gode køreegenskaber.

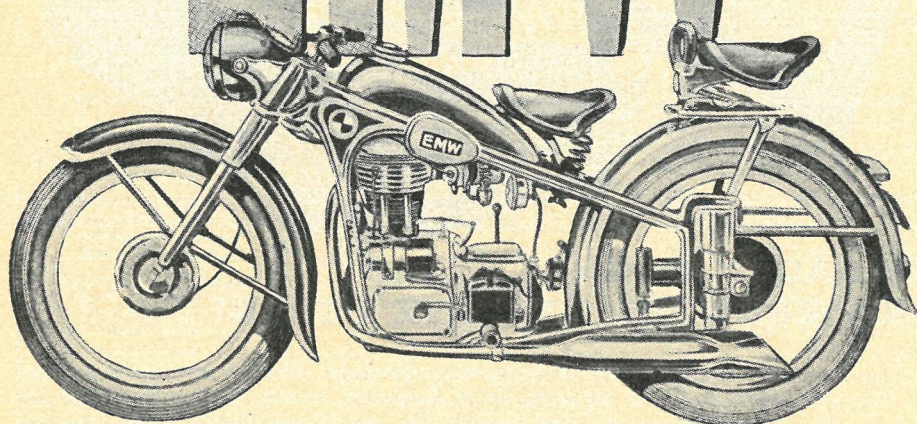


NSU LUX er gennearbejdet i alle enkeltheder. Der er således dobbelt justering på baghjulsbremsen, således at bremsepedalen altid står i samme hvilestilling uanset den egentlige bremsejustering. Forlygten giver overflod af lys og lyskeglen kan under kørslen hæves og sænkes efter forholdene. Bremsene er meget effektive og konstante i deres virkning på grund af den specielle luftkøling. Baghjulsskelen er forsynet med indstillingsskalaer, så man kan med det samme finde den rigtige indstilling ved kædejustering, som iverigt kun sjældent skal foretages på grund af den lukkede kædekasse. Hjulene er monteret med stikakslar 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

EMW



EMW Type 425, 250 ccm Kr. 2850

Disse Kvalitetsmaskiner i Eliteklassen fra de verdenskendte tyske Fabrikker er forsynet med Kardantræk, Teleskopaffjedring og Stikaksler paa begge Hjul. Blok-motor ophængt i dobbelt Parallellramme.

EMW

Type R 35

350 ccm

Kr. 3675

Forhandlere overalt i Danmark:

SCANAUTO A/S

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S

Sundkrogsgade 1-3 - København Ø.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

6. ÅRG.

15. NOVEMBER 1952

NR. 11

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833
Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen
Årsabonnement kr. 15,00
Løssalgspris kr. 1,50
Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.
Afdelingsleder:
Bjørn Mathisen

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

★

Et tal i statistiken ..	583
Udvikling og konser- vatisme	586
Brøoklands-minder II	592
Bremser	601
John Cobb	606
Det spanske Grand Prix og Verdens- mesterskabet	608
Vi prøvekører Puch scooter	612
Fra Kilimanjaro til Pygmærne (bog- anmeldelse)	616
Udstillingen i Paris ..	617
Erindringer fra min Racerdagbog	625
Følgevoanen i ny mo- del	629
Fra Bane og Vej	631
Fra månedens motor- løb	635
Løbsskalendar	636

Et tal i statistiken

Der ligger en brun kon-
volut blandt morgen-
posten. I det nederste ven-
stre hjørne står: Rigspoli-
tichefen. Vi ved, hvad det
er, det er ulykkestatisti-
ken. I tørre tal opgives
månedens trafikofre i by
og på land, opdelt i ko-
lonner for de forskellige
trafik kategorier, bilister,
motorcyklister, knallert-
kørere, cyklister, fodgæn-
gere og andre. Hver kate-
gori er igen opdelt i til-
skadekomne og dræbte. På
os gør denne statistik altid
indtryk, fordi den fore-
kommer os så menings-
løs, eller mere korrekt
sagt: ulykkerne er me-
ningsløse. En række sam-
stemmende, ulykkelige
omstændigheder vil na-
turligvis altid kunne for-
årsage en ulykke, men
langt den overvejende del
af ulykkerne skyldes tan-
keløshed eller uforstand.

Disse statistiker bringes
i reglen med en lille kom-
mentar i dagspressen, men
for de fleste mennesker er
disse tal blot tal, fordi folk

føler, at det er noget, der
ikke direkte berører dem.
I den sidste statistik
kunne vi pille et enkelt tal
ud fra »dræbte motorcyk-
lister i København«. Det
var en ung kvinde, der var
blevet kørt ned af en spor-
vogn og blevet dræbt på
stedet. Denne unge kvinde
var vor barndoms lege-
kammerat, en frisk og vel-
begavet pige, der tilsynelæ-
dende i et øjeblikks tanke-
løshed har foretaget en
tåbelig manøvre med de
katastrofale følger. Hun
var ingenlunde nogen ru-
tineret motorcyklist, og
det forekommer derfor
utroligt, at hun et eneste
øjeblik skulle svække sin
agtpågivenhed. Hun skulle
krydse en gade, men måtte
holde tilbage for en hold-
ende sporvogn, og da
denne satte sig i bevæ-
gelse, kørte hun øjeblik-
kelig frem uden tanke på
den trafik, der kom fra
hendes højre side, og som
var skjult af den holdende
sporvogn. En sådan man-
øvre er så tåbelig, at man

ikke uden videre kan skyde det ind under manglende rutine eller uddannelse i at køre. Vi har spekuleret meget over årsagen til denne ulykke uden at finde nogen fornuftig forklaring — men i går fik vi et fingerpeg.

Medens vi stille og roligt kom kørende ad en af Københavns gader, så vi foran os nøjagtig den samme situation som ovenfor beskrevet. En ung og tilsyneladende urutineret motorcyklist skulle krydse gaden og var kommet helt frem i krydset, hvor han måtte holde tilbage for en holdende sporvogn. Bag motorcyklisten holdt en vogn, der delvis spærrede for vor kørebane, og der var således lagt op til det, vi kalder »Lanciers seks-tur« — en situation, der meget ofte opstår i bytrafikken, og når dette indtræffer, er der ikke andet at gøre end at vente, indtil knuden løser sig selv op på en naturlig måde, hvilket i det foreliggende tilfælde ville være uhyre simpelt. Da sporvognen satte sig i gang, blev der klar bane for motorcyklisten, der kunne køre frem efter at have orienteret sig om, at der ikke kom trafikanter fra hans højre side. I samme øjeblik sporvognen satte sig i gang, brugte bilisten, der holdt bag motorcyklisten, hornet kraftigt for dermed at kundgøre, at nu skulle motorcyklisten bare se at komme af sted, for han havde Fanden gale mig ikke tid til at holde der hele dagen — disse ord stod i hvert fald tydeligt skrevet på mandens ansigt. Resultatet blev, at motorcykli-

sten blev nervøs for at skabe trafikstop, og i samme øjeblik sporvognen var så langt fremme, at han kunne slippe bag om bievognen, kørte han frem uden først at sikre sig, at sporvognen ikke havde dækket for trafikanter fra højre. En modgående sporvogn bremsede så hårdt op, at passagererne væltede mellem hinanden, men i dette tilfælde slap motorcyklisten dog med skrækken.

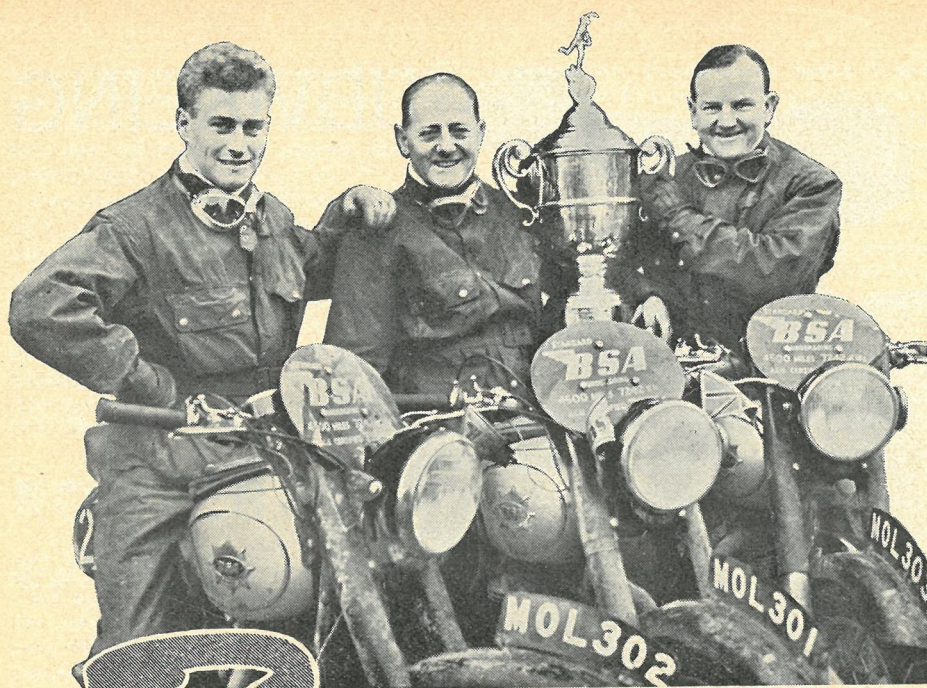
I et sådant tilfælde er den utålmodige bilist direkte — jurister vil muligvis sige indirekte — skyld i ulykken, der i ovennævnte tilfælde udelukkende blev afværget af vognstyrerens hurtige reaktion. Typen er så velkendt for alle trafikanter i København. I samme øjeblik det røde lys skifter til gult, er der en meget travl herre bagved, som tutter i hornet for at tilkendegive, at nu kan de foran holdende vogne godt køre frem for gult lys, så er det nok skiftet til grønt, når han selv når frem. Når man er ude for den slags egoistiske personer, — nå, lad os ikke fjerne os mere fra sagen end højst nødvendigt.

Dette, at *de andre* direkte eller indirekte — det er for så vidt ligegyldigt — er i stand til at skabe en meningsløs ulykke, kunne forlede én til at indtage en afmægtig holdning overfor spørgsmålet, men en passiv indstilling medfører sjældent noget positivt. Vi har her på SMJ erkendt, at der gennemgående køres dårligt, at revisionen af færdsels- og motorloven stadig ikke bliver til noget, samt

at ingen tilsyneladende agter at foretage sig noget for at forbedre forholdene på en afgørende måde. Vi er derfor blevet enige om at gå ind for styrthjelm for motorcyklister. Hvis alle kørte med styrthjelm, ville rigspolitichefens månedlige budskab blive betydelig mindre makabert, end det er tilfældet for øjeblikket. Man skal ikke genere sig for at køre med styrthjelm, eftersom det ingenlunde er et mærkat, der siger, at bæreren ikke er helt så rutineret, som man kunne ønske — et synspunkt vi har hørt forfægtet fra forskellig side. Vi føler os ikke som lærlinge i den ædle motorcyklekørsel her på SMJ, og vi har taget hjelmen på.

I hvor høj grad en styrt-hjelm beskytter køreren, kan de aktive motorsportsfolk tale med om, og hvor påkrævet styrt-hjelmen er for den almindelige motorcyklist, kan statistikken fortælle en hel del om. Ifølge obduktionserklæringerne viser det sig nemlig, at 78 af 82 dræbte motorcyklister omkom på grund af de læsioner, de havde pådraget sig i hovedet.

Til slut skal vi lige bemærke, at man ved køb af en styrthjelm skal se sig for og sørge for at få et anerkendt fabrikat i en ordentlig kvalitet. Vi har i den senere tid set forskellige styrthjelmsmodeller, og vi kan kun sige, at flere af dem er værre end ingenting. Køb styrt-hjelmen i en specialforretning eller hos en samvittighedsfuld motorcykleforhandler.



S BSA på en overbevisende prøve . . .

Tre BSA Star Twin modeller blev af A.C.U.'s repræsentant, mr. J. McNulty, udpeget tilfældigt direkte fra samlebåndet og stadig under kontrol af A.C.U., blev disse tre maskiner sat på den mest hårrejsende prøve, man til dato har set. I løbet af 25 dage kørtes 7979 km gennem 10 europæiske lande, og i denne strækning indgik Det Internationale Seks Dages Løb, i hvilket hver af maskinerne vandt en guldmedaille, og BSA holdet var det eneste engelske hold, der gennemførte uden strafpoints. Prøven afsluttedes i Oslo, hvor maskinerne kørte 132 km/t ved en officiel hastighedsprøve.

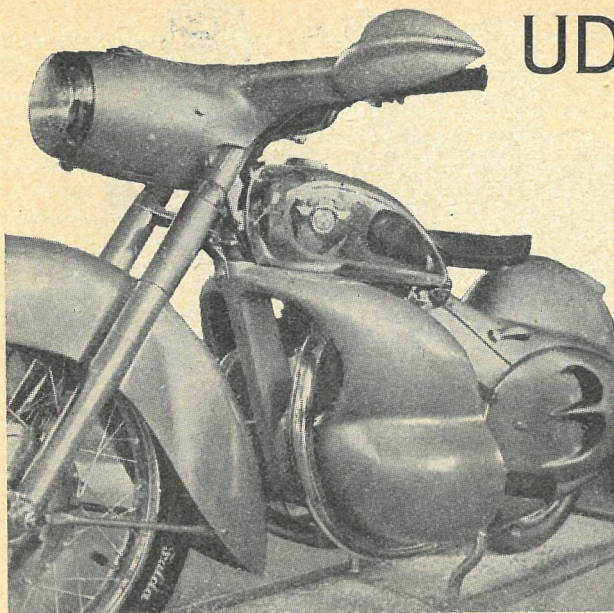
Denne omfattende pålidelighedsprøve med standardmaskiner nøjagtig mage til den De selv kan købe, er en overbevisende demonstration af BSA's fremragende kvalitet — intet under at hver fjerde motorcyklist i verden kører BSA.

FORHANDLERE OVERALT I DANMARK

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

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



UDVIKLING

•
•
•
•
•
•
•
•
OG • • • • •

Nogle betragtninger over udviklingstendenser og udviklingsmuligheder.

Af Mogens H. Damkier

Når man fra tid til anden træffer motorcyklekonstruktører, er det naturlige samtaleemne selvfølgelig udviklingstendenserne i almindelighed og de nye modeller eller prototyperne i særdeleshed, og det kan da sjældent undgås, at man stiller spørgsmålet: Hvorfor i alverden gør I det dog på den måde, det er dog mere indviklet uden at tjene noget fornuftigt formål. Svaret vil i reglen være, at hensynet til publikums smag er en afgørende faktor, og salgsafdelingen har derfor større indflydelse på tegnestuens arbejde end de fleste gør sig begreb om. Publikums mere eller mindre udprægede konservatisme sætter derfor sit præg på motorcyklekonstruktionerne i de forskellige lande.

Englænderne har ganske bestemte forestillinger om, hvordan en motorcykle skal se ud, nemlig opbygget efter de gode gamle principper med et solidt rørstel, en stor lodretstående motor med solidt, påboltet hjælpemaskineri som magnet og dynamo (helst med spændingsregulatoren anbragt for sig selv) og en selvstændig gearkasse, der ved hjælp af solide, gevindskårne spændestykker lader sig forskyde i forhold til motoren. Teleskopgaffler og baghjulsaffjedring har man fundet sig i, fordi disse elementer ikke virkede overvældende forstyrrende på det tilvante helhedsindtryk.

Når en fabrik som Douglas, der tidligere har fulgt konstruktive retningslinier, som afviger fra almindelig engelsk konstruktionspraksis, beslutter sig til at fremstille en 2-cyl. boksermotor indbygget i et stel med svinggaffler til begge hjul og torsionsaffjedring af baghjulet, skulle man tro, at man på forhånd havde taget den drastiske beslutning at fremstille en motorcykle, som den burde være, uden hensyn til publikums smag, men det være så langt fra. Gode, olierede kæder bør efter engelsk mentalitet være uløseligt knyttet til transmissionssystemet i en motorcykle, og derfor gør man sig den ulejlighed at lægge et kron- og spidshjul bag gearkassen således, at den udgående aksel ligger på tværs af stellet længderetning og derfor er velegnet til at bære et kædehjul. På denne måde undgår man lykkeligt at bringe den naturlige løsning — nemlig en kardanaksel — til udførelse. I stedet for at indbygge en stor, flad dynamo foran på krumtaphuset og i direkte indgreb med krumtapakslen har man på ortodoks engelsk vis anbragt et større hjælpemaskineri ovenpå motoren. Publikum har fået sin vilje — man kan se, at det hele er der. Sunbeam har derimod taget konsekvensen af de to cylindre anbragt i stellet længderetning og ganske naturligt anvendt en kardanaksel og indbygget en dy-

namo foran på krumtaphuset. Resultatet er blevet en smuk og hensigtsmæssig konstruktion — englænderne kan bare ikke lide den, og derfor går største delen af produktionen til eksport.

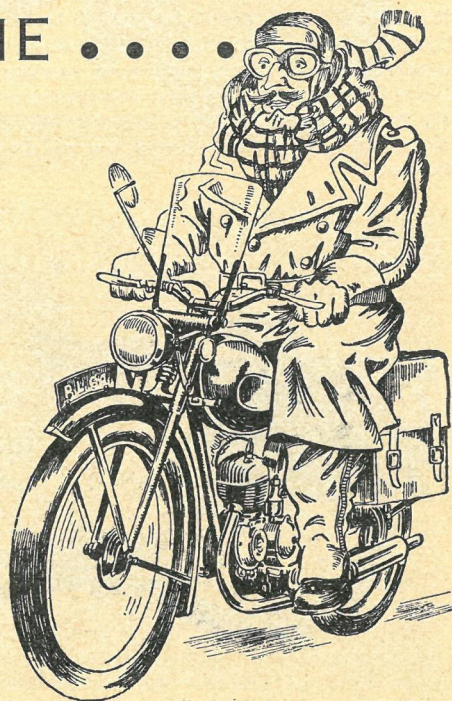
Den engelske fabrik *Scott* har altid gået sine egne veje uden at spørge publikum. Kun een gang måtte man give op, nemlig da man havde fremstillet en 3-cyl., 2-takt motor, der var så fremragende i sine egenskaber, at den i sin tid overgik alt, hvad engelsk motorcykleindustri ellers kunne opvise. Publikum ville simpelthen ikke have en 3-cyl. maskine, og modellen blev taget ud af produktion.

••• KONSERVATISME •••

I krigens sidste år var Velocette-fabrikken så forudseende at regne med et voldsomt behov for »allemands-motorcykler«, den dag militærtjenestens fast formulerede livsførelse blev afløst af mere individuel bevægelsesfrihed uden hensyn til tid og sted. Af denne grund nedlagde man et konstruktionsarbejde af et format, man ikke tidligere har set, i den nye Model LE 125 (senere afløst af LE 200), for at skabe en maskine, der ikke krævede særlig pasning, og som på grund af såvel konstruktion som kvalitet lod sig mishandle i det uendelige af ukyndige kørere. Det lykkedes at skabe en fuldkommen lydløs motorcykle med kardantræk, såvel magnet- som batteritænding, særlig startanordning (kan startes af en ældre dame i siddende stilling) og med beskyttelse af kørerens ved hjælp af kombineret benskjold og trinbrædder. Af hensyn til køreegenskaberne valgte man en teleskopaffjedring af forhjulet og svinggaffelophængning af baghjulet. Denne maskine må kort og godt betegnes som noget af det fineste, englænderne har bragt på markedet i mange år, men den har blot den kedelige fejl, at den ikke er køn. Konstruktorerne rettede sig for meget efter det engelske publikum og søgte at kombinere de forskellige elementer sammen på en måde, der kom til at minde så meget om de eksisterende motorcykler som muligt. Resultatet blev, at man mistede et stort eksportmarked, der blev erobret af italienerne.

De italienske fabriker løste spørgsmålet om en folkemotorcykle på en noget

anden måde. *Piaggio*, der under krigen fremstillede flyvemaskiner og faldskærmsmotorcykler, fandt løsningen ved at videreudvikle de små faldskærmsmaskiner, der i forvejen var konstrueret, så enhver kunne sætte sig op på dem og køre med det samme. Resultatet blev Vespa'en. Med den italienske sans for linier og æstetik skjulte man en fornuftig konstruktion, der ikke krævede vedligeholdelse af særlig omfattende art, under et smukt formet og hensigtsmæssigt karosseri. Lambretta løste opgaven på lignende måde, og føles for de to konstruktioner er, at man har undgået kæderne, fordi disse kræver



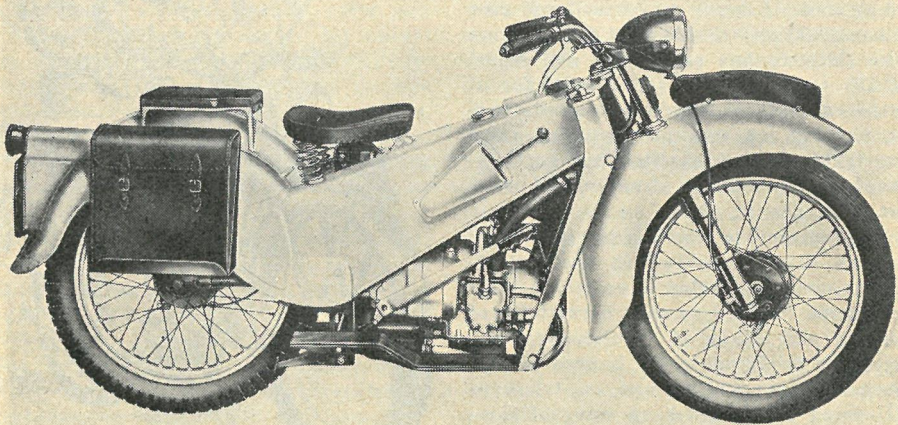
regelmæssig justering og pleje. Der er som bekendt senere kommet et utal af scootere på markedet, men de fleste anvender en eksisterende motorcyklemotor og bibeholder kædetrækket, af hvilken grund man har fjernet sig et stykke fra den oprindelige idé. Andre scooterfabrikanter ser ikke så nøje på, om maskinen er let at køre i trafikken og monterer en kraftig motor, der giver en stor tophastighed. Følgelig har man set sig tvunget til at forbedre køreegenskaberne ved at give maskinerne hjulstørrelser, akselafstand og styregeometri,

der ligger ret tæt op ad de specifikationer, man kender fra »rigtige« motorcykler. Det spørgsmål melder sig da ganske naturligt, om vi er ved at få en ny type motorcykler — det er i hvert fald ikke udelukket, at man ved hjælp af scootererne har tvunget det konservative publikums ensrettede tankegang over i andre baner.

Italienerne tager iøvrigt ikke store hensyn til publikum, men udformer motorcyklerne, som man mener det er rigtigst. Resultatet er ikke altid lige smukt, men kun i enkelte tilfælde kan man tale om et dårligt resultat. Tyskerne søger både at tage hensyn til korrekt konstruktion og smukke linier, med et resultat, der tiltaler et langt større publikum end det tyske. Tjekkerne og østrigerne er englændernes modstykke, idet de søger at skabe smukke linier frem for alt, presse en hensigtsmæssig konstruktion sammen indenfor disse linier og iøvrigt tage meget let på detaljerne.

kasse ud i et og eventuelt går over til svinghjulsmagneter eller -dynamoer. Alt så den tyske Horex om igen. Horex har til gengæld visse planer om en eller to vandretliggende, fremadpegende cylindre, men foreløbig har man indskrænket sig til, gennem et spørgeskema, at forespørge publikum, hvordan man vil modtage en sådan konstruktion.

De lukkede bagkædekasser vil sikkert også vinde udbredelse, idet man vil bruge denne forbedring som en forfriskende nyhed uden at ændre på eksisterende konstruktioner. Man opnår altså at sende »en helt ny model« på markedet, samtidig med at man anvender de eksisterende værktøjsmaskiner. Centralrørssrammerne, der foruden i scooterne anvendes af NSU (Fox, Max, Lux) og Puch har uden tvivl en stor fremtid for sig. Vi kan således med sikkerhed sige, at NSU modellerne Konsul I og II, der er opbygget efter traditionelt engelsk mønster, vil udgå af fabrika-



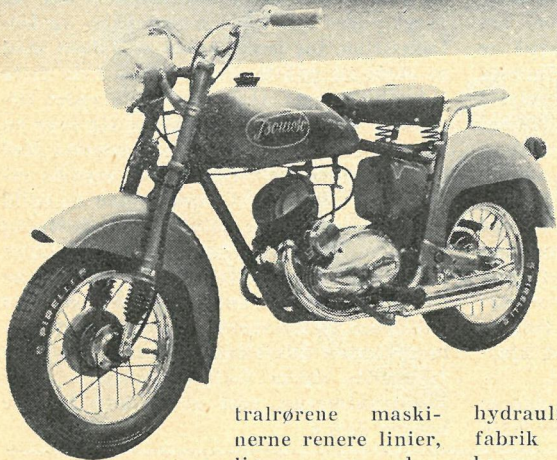
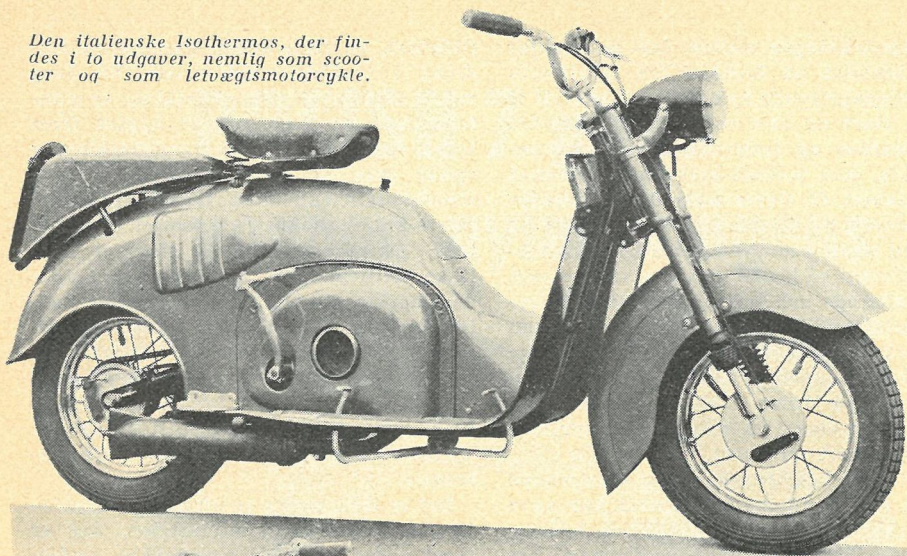
Vetocette model LE 200. En model ved hvilken der er taget vidtgående forholdsregler for at undgå driftforstyrrelser af enhver art. Denne maskine var oprindeligt tænkt som en folke-motorcykle og er derfor indrettet således, at den kan køres af alle og ikke kræver nogen særligt vedligeholdelse. Blot virker den ydre formgivning noget traditionsbundet.

Ud fra produktionen i de forskellige lande og ved et resumé af samtaler med forskellige teknikere mener vi at kunne danne os et billede af, hvilke udviklingstendenser der vil vinde indpas i den nærmeste fremtid.

Af hensyn til publikum vil englænderne ikke vove alt for store spring, men vi mener at have forstået, at næste skridt vil blive, at man støber krumtaphus og gear-

tionen til fordel for maskiner af samme slagvolumen (350 og 500 ccm), men med centralrørssramme. Denne stelkonstruktion er hurtigere at fremstille, fordi de pressede plader i jigs svejses sammen med en enkelt søm og er rettet til, i samme øjeblik de er færdige, medens rørstellene kræver komplicerede processer ved hjælp af præcisionsbukning, svejsning eller slaglodning og tilretning. Endvidere giver cen-

Den italienske Isothermos, der findes i to udgaver, nemlig som scooter og som letvægtsmotorcykle.



Disse to modeller er i det væsentlige opbygget af de samme elementer, idet motor, hjul, forgaffel og baghjulssaffjedring er ens på de to maskiner. Hjulstørrelsen ligger midt imellem scooterens og den almindelige motorcykles, og den dobbeltstemplede to-takt motor yder 7,5 hk, hvilket giver maskinen en topfart på ca. 90 km/t. Den ydre formgivning svarer til publikums krav om »strømlinie«, men denne maskine kræver langt større vedligeholdelse og flere justeringsarbejder end f. eks. Velocettes model LE.

tralrørene maskinerne renere linier, ligesom man har mulighed for at kapsle de fjedrende elementer ind i selve centralrøret. Fremfor alt er denne stelkonstruktion meget stabil overfor alle ydre påvirkninger og synes således at have alle fordele. Denne stelopbygning kræver imidlertid en ret stor produktion, idet der skal investeres en del kapital i det nødvendige presseværktøj, af hvilken grund denne stelkonstruktion først og fremmest vil blive bragt i anvendelse af de store fabrikker.

Tyskerne synes for øjeblikket at være særlig interesserede i at forbedre motorcyklernes bremses. Gennemgående bremsetromler i smedet letmetal vil sikkert snart være at finde på de fleste continentale maskiner, men hvad der er nok så interessant, er den stigende interesse for

hydrauliske bremses. En tysk maskinfabrik fremstiller allerede hydrauliske bremses til motorcykler, og det skal nævnes, at de officielle sidevognsracere fra BMW er monteret med hydrauliske bremses. Fordelen ved dette system med samtidig og afstemt virkning på begge hjul fremfor det hidtil kendte mekaniske system med håndbremse til forhjulet og fodbremse til baghjulet forklares hurtigst ved at citere en af SMJ's medarbejdere, der under en diskussion om emnet udtalte: »Det er selvfølgelig en mægtig ordning, at man overlader til den enkelte, fortvivlede motorcyklist i en foreliggende paniksituation lynhurtigt at udkalkulere dynamisk for- og baghjulstryk ved en given retardation — et stykke arbejde, der dog normalt kræver nogen riven i regnestokken for en kvalificeret fagmand, — var det ikke mere logisk, at fordelingen af

bremsevirkningen mellem for- og baghjul var bestemt på forhånd fra fabriken?»

Gennemgribende nykonstruktioner vil vi i det store og hele næppe finde indenfor motorernes og transmissionssystemernes område, men dobbelt-karburator systemet vil sikkert få større udbredelse indenfor 2-takterne, og direkte benzinindsprøjtning er den næste sandsynlige forbedring. Kobleling direkte på krumtapakslen, således som den allerede anbringes på de små Adlermodeller og Royal Enfield 125 ccm, kan tænkes at vinde indpas, men at anbringe gearkassen udenpå koblingen, som man gør det på Adler, forbyder sig selv på større maskiner, da man derved gør motoraggregatet for bredt.

Helt nye konstruktioner vil man næppe få at se — en konstruktionsidé kan være så rigtig, den være vil, publikums konservatisme vil lægge ret snævre rammer om salgsmulighederne. Et eksempel herpå er den tyske flyvemaskinekonstruktør Imme's motorcykle, der er opbygget efter centralrørssystemet og med et enkelt gaffelben, på hvilket der er anbragt en svigarm, altså nøjagtig den samme forhjulsophængning som vi finder på Lambretta og Vespa. Publikum har ikke noget imod en sådan op-hængning på en scooter, for der kan man ikke se den på grund af karosseriet, men på en motorcykle synes man, at der mangler noget, når der ikke er to solide forgaffelben, uanset hvilken affjedring og hjulophængning man så siden benytter.

Det siges, at racermaskinen af i dag er standardmaskinen af i morgen, og er dette

tilfældet, vil man kunne påregne en ændring i tankkonstruktionerne. En lang række af de nyeste racermaskiner er monteret med en tank, der er bygget frem foran styrestammen. På racermaskinerne opnår man en lidt forbedret luftmodstandskoefficient, men frem for alt et større tankindhold og et forøget forhjulstryk. Tankkapaciteten må siges at være tilfredsstillende på de nuværende standardmaskiner, men vægtfordelingen mellem for- og baghjul kunne udmærket forbedres ved en forøgelse af forhjulstrykket. Dermed ville man yderligere kunne forbedre maskinernes bremseegenskaber, hvis gennemsnitsmotorcyklisten vel at mærke fik lært at bruge sin forhjulsbremse.

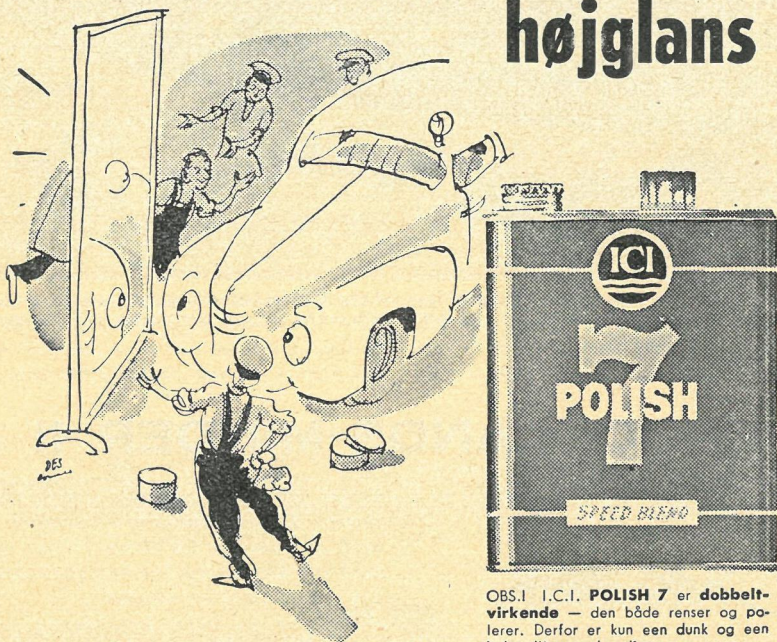
Det er ikke særlig opløftende at konstatere, at flyvemaskineindustrien, der er langt yngre end både motorcykle- og bilindustrien, for længe siden er ophørt med at skele til publikums smag — hvis dette i det hele taget nogensinde har været tilfældet — for i stedet at kaste sig over en korrekt udvikling i overensstemmelse med fysikens love og forskningens seneste resultater. Til gengæld kræver man en solid uddannelse af alle piloter i modsætning til den undervisning, motorcyklisterne får. Manglende kendskab til problemerne og manglende kørefærdighed hos det store publikum virker stærkt hæmmende på motorcyklernes udvikling. »Hvorfor skulle vi fremstille større forhjulsbremses,« siger konstruktørerne, »det er jo kun få, der bruger dem.«

Inspireret af artiklen om den norske Ford T model, der kørte til Le Mans, skriver en af vore læsere, Hans E. Pedersen, til os: 1 1949



gjorde jeg turen til Marokko sammen med to kammerater i en gammel Ford T model 1926 fuldt ud original. Vi kørte Napoleons rute over Alperne, og den tog stigningerne bedre end mange af de nyere vogne. Vognen, der var malet rød og hvid, blev fulmet og fotograferet overalt, hvor den kom frem, og vi havde kun ét uheld, et smeltet plejstangstje. Det kneb jo lidt for olien at nå det forreste plejstangstje under stigningerne, men det forebyggede jeg ellers ofte ved at lade den stå og løffe lidt med bagenden i vejret. Også egerne blev lidt løse i varmen, men det klarede vi ved at tage hjulene af om aftenen og lægge dem i vand, så vi havde alt i alt en pragtfuld tur.

POLISH 7 giver vognen nylakeringens højglans



OBS! I.C.I. **POLISH 7** er **dobbelt-**
virkende — den både renser og po-
lerer. Derfor er kun een dunk og een
behandling nødvendig.

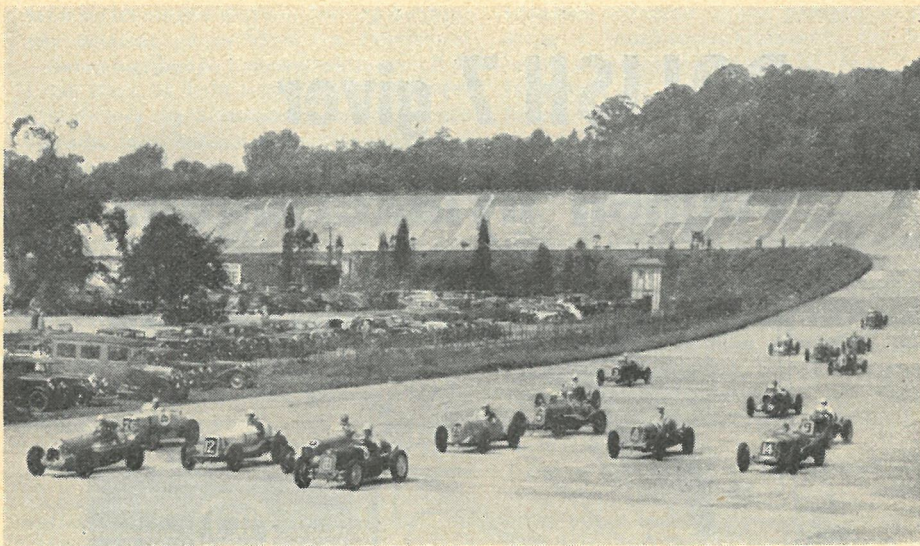
Med **POLISH 7** kan De selv holde vognen
strålende blank året rundt.

Dette kvalitetsprodukt fra I.C.I. renser helt i bund uden at fedte,
fjerner evt. skjolder og beskytter samtidig
den kostbare lakering mod regnbygernes rustangreb.

POLISH 7 er nem og hurtig at arbejde med —
og De er altid sikker på et strålende og spejlblankt resultat.

POLISH 7 er fremstillet af
Imperial Chemical Industries Ltd.,
Paints Division, Slough, Bucks, England.





Brooklands i mellemkrigsårene. Billedet her er fra den første flyvende start af et samlet automobilfelt i England. Løbet var det årlige 200 miles løb, og der deltog ialt 20 vogne.

BROOKLANDS-MINDER II

af Collecteur

Historiens mølle maler langsomt, men med en ubønhørlig logik og en ufravigelig præcision. Tilsyneladende var det af mindre betydning for Brooklands, at *Vickers Ltd.*, den store flyvemaskinefabrik, i 1915 byggede et træskur på det sted, hvor *Itala* havde sit værksted — og dog var *Vickers'* skuret begyndelsen til enden, kimen til Brooklands nedlæggelse som motorvæddeløbsbane.

Lykkeligvis varede det dog længe, og mellemkrigsårene var en stor periode i den gamle banes historie.

Situationen var ikke særlig lystelig ved våbenstilstanden i 1918. Banen var hårdt medtaget af militærtrafik med svære lastvogne, der havde massive dæk. Manglende vedligeholdelse havde også sat sine sørgelige spor, og først i 1920 var *Locke King* så vidt med reparationsarbejderne, at der kunne køres igen. Den 11. april

kørtes det indledende løb, som Captain — senere Sir — *Malcolm Campbell* vandt med en gammel 2,6 liters *Talbot* og dermed gik tæppet op for begivenheder, som det vel er værd at mindes.

Det var en højst besynderlig samling biler, der kørte på Brooklands i begyndelsen af tyverne. Alle typer lige fra små vævre *Cyclecars*, der bestod af pindeværk og en motorcyklemotor, til frygtindgydende gigantvogne var at se som løbsdeltagere, og det er vanskeligt at sige, hvilken type der var mest underholdende. *Cyclecars* havde for vane at bryde sammen på den mest iøjnefaldende måde, og de enorme specialvogne med aeroplanmotorer var et syn for guder, når de kom tordnende på den stejle betonsseriering.

En af de populæreste cyclecarkørere var *Archie Frazer-Nash*, som sammen med *H. R. Godfrey* byggede de utrolige *G.N.*-vogne, hvis specifikation omfattede så sælsomme elementer som styring med kabel og trisse og kædetræk til bagakslen, som var uden differential. Chassis'et var af asketræ. Men køre kunne de, og så var de så velsignet nemme at reparere. Det er

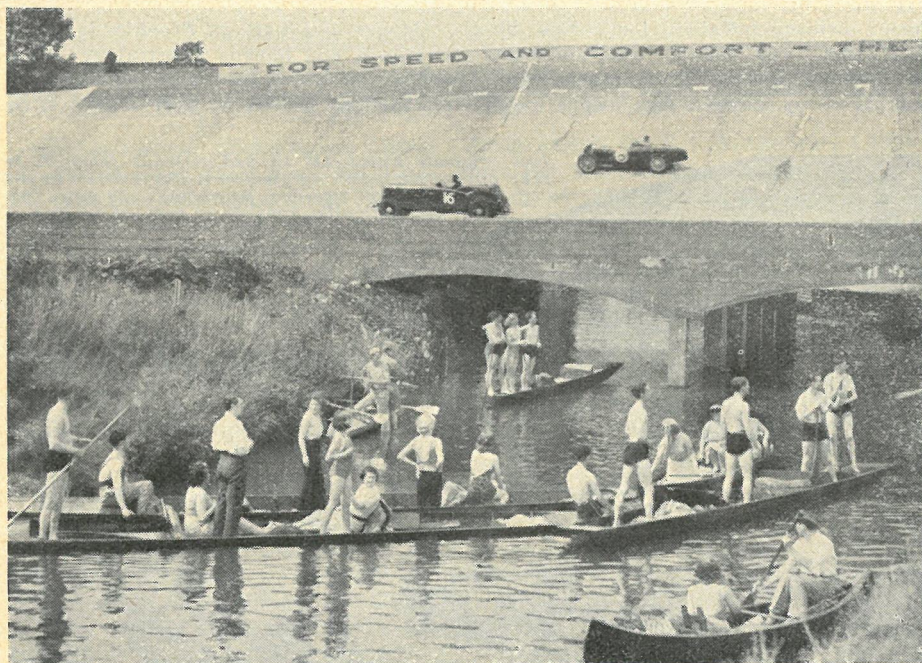
en vidnefast kendsgerning, at Frazer-Nash under et løb i 1920 sprængte et stempel på sin G.N. og på stedet splittede motoren ad, lånte et lavkompressionsstempel fra en »almindelig« G.N., monterede det i racermotoren og fortsatte løbet med forskelligt kompressionsforhold i den luftkølede motors to cylindre — og senere på dagen vandt en sprint over to miles med godt 100 km/t. Jo, det var tider — og så var det endda Frazer-Nash, der med megen energi hævdede, at sprint over en halv mile (800 meter) kunne gå an, men at »en kilometer er sandelig meget lang vej!«

Tænker man på Brooklands i disse år, er det dog nok så meget de kolossale vogne, man husker. *Sunbeam's* cheffingeniør, *Louis Coatalen*, byggede det første af disse store bæster i 1920. I et ret primitivt chassis af passende størrelse installerede han en modificeret V-12 »Manitou« *Sunbeam* flyvemaskinemotor. Dimensionerne var 120×135 mm, så slagvolumenet blev 18.322 ccm, og ved 2.000 o/m udviklede den 355 hk. Vognen, som var monteret med et eenpersoners karosseri, vejede godt 1.400

kg, så den have en forrygende acceleration, og når den er beskrevet mere indgående, er det, fordi *Campbell* senere købte den og bl. a. kørte den på Fanø. Den store *Sunbeam* havde forresten verdensrekorden i 1921 og 1924, men det er en anden historie.

Coatalen's kæmpevogn dannede skole. Ganske vist var biler jo store dengang, men biler som *grev Zborowski's* legendariske »*Chitty-Bang-Bang*« — opkaldt efter udblæsningsfanfaren — der havde en 6-cylindret *Maybach* aeroplanmotor på 23 liters slagvolumen, var nu udover det sædvanlige. Den foretagsomme greve lod endnu to *Chitty*-vogne konstruere i de følgende år, og navnlig hans private vogn til daglig kørsel, *Chitty III*, en topersoners *Mercedes* med en 14.778 ccm flyvemotor, var en sjælden oplevelse. Når den kørte, lød det nærmest som et *Haubitzer*-batteri, der fyrede trommeild.

En anden, komplet usandsynlig *Mercedes* var også at se på *Brooklands* i disse år, en firecylindret, 200 hestes racervogn, hvis motor var på ikke mindre end 21.500



Et morsomt billede, der fortæller lidt om *Brooklands* banens omfang. Det var nødvendigt at bygge en af dæsseringerne over et vandløb, af hvilken grund man måtte bygge en noget særpræget brokonstruktion. Her slår nogle tilskuere to fluer med ét smæk ved at se på motorløb, samtidig med at de tager sig en sejltur.

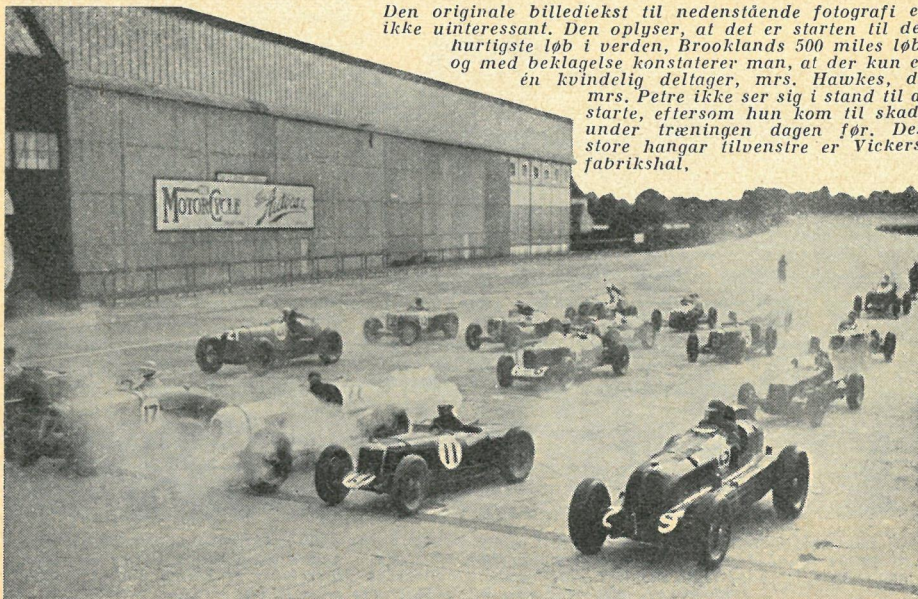
ccm. Det var uforglemmeligt at se den i aktion, men desværre endte den sine dage, da *John Duff* engang glemte at bremse efter et løb og fortsatte fra *Finishing Straight* op over dossieringen. Vognen blev totalt splintret i faldet, men *Duff* slap med nogle ubetydelige skrammer. Samme *Duff* kørte ivotrigt en herlig, flammerød *Fiat*, »*Mephistopheles*«, af årgang 1910, der smurte banen rundt med over 160 km/t trods en motor af så »beskeden« størrelse som 10.087 ccm, hvilket var barnemad blandt de store biler. »*Mephistopheles*« sprang så at sige i luften under et løb i 1922. Den bageste af de to cylinderblokke blev sprængt helt bort, og motorhjelmen passerede over hovedet på *Duff* og *Callingham*, som sad i vognen. Førersædet var fyldt med løse maskindele, da »*Mephistopheles*« blev bragt til standsning. Men der var masser af liv i den gamle vogn endnu, og *E. A. D. Elridge*, som overtog de sørgelige rester, satte en 21,7 liters *Fiat*-aeroplanmotor i chassis'et og slog verdensrekord med den i 1924 med 234,99 km/t. Hvor er den mon henne i dag?

Mellem giganterne færdedes alle mulige andre vogne på *Brooklands* beton, de første *Bentley*-modeller, forskellige *Bugatti*-typer, alle mulige *Sunbeam*-vogne, sære specialudgaver af de utænkligste mærker — og mærker, som næppe nogen

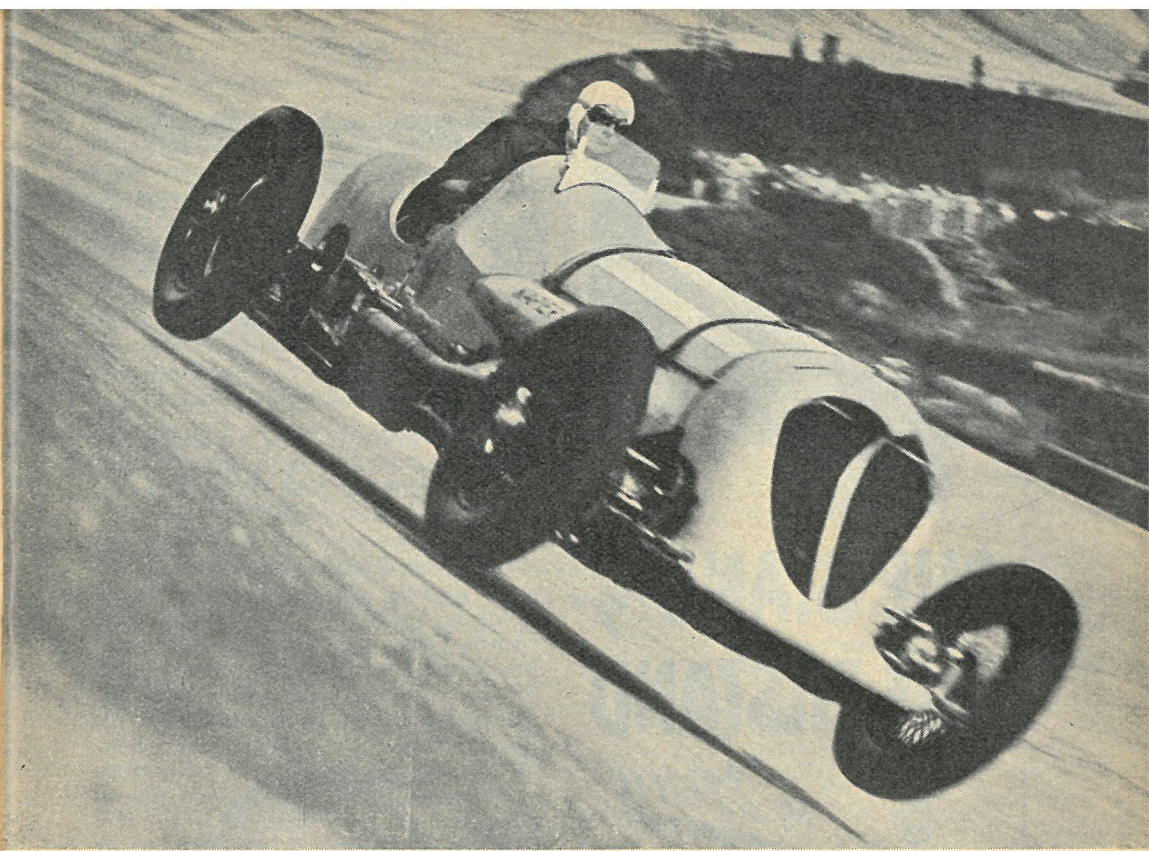
husker i dag. *Sir Henry Birkin's D.F.P.* med det blankpolerede mahognikarosseri, *Miller's* aluminiumskinnende *Wolseley*, alle disse vidunderlige biler fra en svunden tid, biler, der hver for sig var et led i den aldrig standsende jagt efter den uopnåelige perfektion.

Årene gik, *Brooklands* var blevet en institution i britisk motorsport. Traditionerne fra hestevæddeløbene var forlængst et tilbagelagt stadium, og den tunge brigade, *the heavy metal*, måtte vige for mere moderne biler, men *Brooklands* var stadig et fristed for biler, der ikke kunne ses i aktion noget andet sted. Sære, men vidunderlige vogne gav *Brooklands* en egen stemning af informel hygge; her mødtes gammelt med nyt, »husflid« med fabriksnye vogne fra de bedste mærker verden over, durkdrevne, sejrsvante kørere med usikre begyndere, og hvor fandt man et bedre sted for en novice at tage rattet i en rigtig racervogn. Her var plads til at begå fejl, de fejl, der gerne skulle blive til finesser; her blev umoden dumdristighed tæmmet til den overlagte beregning, der er forudsætningen for at køre en hurtig bil.

Og der blev kørt på *Brooklands*, langt hurtigere end banens konstruktør havde tænkt. Den absolutte omgangsrekord blev efterhånden presset op over 200 km/t, og



Den originale billedtekst til nedenstående fotografi er ikke uinteressant. Den oplyser, at det er starten til det hurtigste løb i verden, *Brooklands* 500 miles løb, og med beklagelse konstaterer man, at der kun er én kvindelig deltager, *mrs. Hawkes*, da *mrs. Petre* ikke ser sig i stand til at starte, eftersom hun kom til skade under træningen dagen før. Den store hangar tilvenstre er *Vickers'* fabriksshal.



Et pragtfuldt billede af John Cobb i sin Napier Railton — en renaissance for gigantvognene. Læg mærke til, at vognen svæver frit i luften, idet der er »luft« under alle fire hjul.

i længdistanceløbene nåedes højere hastigheder end på nogen anden bane. 500 milesløbet (800 km), som kørtes årligt fra 1929 til 1937, blev sidste gang vundet af John Cobb og Oliver Bertram, som i Cobb's Napier-Railton tilbagelagde de 800 km med 203 km/t — en hastighed, som i Indianapolis 500 miles løbet først blev opnået i 1952.

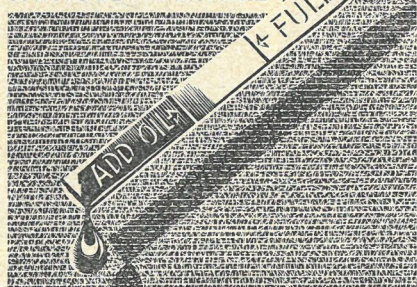
Dette respektindgydende resultat kan sådan set føres direkte tilbage til den bestandige kamp om omgangsrekorden. »The Outer Circuit Lap Record« var Brooklands' blå bånd, og følger man denne rekord år for år, får man på sin vis et tværsnit af banens historie og en liste over nogle af de store navne, der var snævrast knyttet til Brooklands.

I 1908 havde den berømte italienske kører Felice Nazzaro med en Fiat kørt banen rundt på 1 min. 20,8 sek. med flyvende start; det giver en hastighed på 195,9 km/t, og hans rekord stod urørt, indtil K. Lee Guinness (hvis forbogstaver er

kendt overalt fra K. L. G.-tænderør) i 1922 med den store Sunbeam fik presset farten op på 198,5 km/t. Derefter kom Parry Thomas med sin gigantiske Leyland-Thomas, og i 1924 og 25 var han Brooklands' ukronede konge. Hans sidste omgangsrekord var på 208,1 km/t (1 min. 17,0 sek.). Det var nu ikke alene rekorderne, der gjorde Parry Thomas til det store navn på Brooklands. Hans sagnomspundne værksted, som lå på banens inderkreds, var et Mekka for bilteknik, men kun de, der havde en virkelig interesse for den højere mekaniks finesser, blev indladt på denne utilgængelige mands enemærker. Han hadede publicity; ene gik han i den barak, hvor han arbejdede og levede, og her byggede han selv de store vogne, der skaffede ham den absolutte verdensrekord i 1926, og som året efter kostede ham livet under et nyt verdensrekordforsøg på Pendine-stranden.

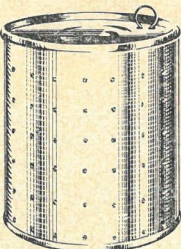
I 1928 satte Kaye Don med en Sunbeam rekorden ned til 1.15,6 og året efter til

SNAVS BETYDER FARE



OLIE STAND og OLIE-TILSTAND

er *2 ting*



FRAM oliefilter forhindrer, at metalspånner, sandkorn og vand ødelegger Deres motor.

Regelmæssig udskiftning af FRAM filterpatron „livsforsikrer“ Deres vogn.

FRAM
OLIEFILTER

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Frederiksholms Kanal 4. K. - C. 3789


F. BÜLOW & CO.

Kongelig Hofleverandør

Pøllitorvet, V. - C. 1722

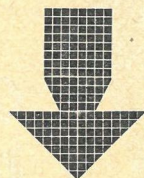
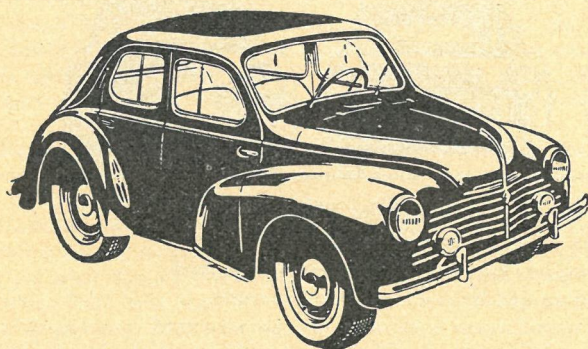
SIMMONDS AEROCOSSORIES LTD., TREFOREST-ENGLAND

1.14,20, men en ny konkurrent meldte sig øjeblikkeligt, og med den berømmelige »single-seater« *Bentley* (4,5 liters kompressormodel i specialudgave) hjemførte Sir *Henry Birkin* den eftertragtede rekord i 1930 (1.13,6). Kaye Don gav dog ikke køb uden videre og klippede knapt to måneder senere endnu 1,2 sekund af rekordtiden og beholdt sin nye rekord (221,3 km/t) i næsten to år, indtil »Tim« *Birkin* med den store røde *Bentley* gav rekorden endnu et nap, så den stod på 221,9 km/t.

Disse rekorder var alle sat med vogne af en nogenlunde manerlig størrelse, men i 1933 genoplivede *John Cobb* den heroiske periodes gigantvogne med en jættestor bil, der bar navnet *Napier-Railton*, Napier efter den 12-cylindrede aeroplanmotor af dette fabrikat, Railton efter den eminente konstruktør, der havde skabt vognen. Cobb's nye vogn var bygget med Brooklands-løb og distancerekorder for øje, men den var langt mere videnskabeligt konstrueret end fortidens uhyrer. Alligevel bragte motorstørrelsen alene (23.970 ccm) de gamle vogne i erindring, og mange enkeltheder i vognens opbygning var holdt i den mest »klassiske« stil. Den vejede dog kun ca. 1.500 kg og havde lidt over 500 hk til disposition. Så kraftig en vogn havde man lov at vente sig noget af, og jeg havde den oplevelse at se den i aktion, da den for første gang officielt »kom på cementen«, som grev *Zborowski* kaldte det. Premieren fandt sted ved *August Bank Holiday Meeting*, en bagende sommerdag. Luften flimrede af varme, der stod stille mellem *Byfleet Banking* og *Members' Banking*, det var som at komme ind i et tyrkisk bad, og jeg mindes ikke ved nogen anden lejlighed at have konsumeret tilsvarende mængder iskoldt øl. Restauranten i det hyggelige gamle klubhus var for første gang i Brooklands' lange historie ved at blive komplet tørlagt, men inden denne katastrofe indtrådte, begyndte dagens løb, så man fik andet at tænke på — og dog. Den usædvanlige varme havde fået et par unge damer til at optræde i kjoler uden ryg, og disse bare rygge var i dagbladene — husk det var i 1933 — en langt større sensation end Cobb's nye vogn, der startede i dagens sjette løb, *Lightning Short Handicap*, som Cobb trods et betydeligt handicap vandt med 196,8 km/t. Desuden satte han ny omgangsre-

Sørg for at Deres vogn har disse fortrin . . .

RENAULT byder Dem alle de fortrin, De bør FORLANGE af en vogn. Danmarks billigste 4-dørs og 4-personers familie vogn kan konkurrere på alle punkter: den er billigst at købe — billigst at køre — og giver Dem helt igennem mest for pengene.



- ★ 4 døre
- ★ Synkroniseret gearkasse
- ★ Ratlås
- ★ Helsvejset stålkarosseri
- ★ Hydrauliske bremses
- ★ Uafhængig hjulaffjedring
- ★ Teleskop-stød-dæmpere
- ★ Vandkølet motor med »våde« udskiftelige cylinderforinger
- ★ Økonomisk - 18 km pr. l
- ★ 25 % kraftigere motor
- ★ Koster incl. omsætningsafgift

9.962 kr.

Leveres omg. fra dag til dag uden købstilladelse på dollarbasis til fordelagtig pris.

Frisia A/S
Vognmagergade 2
Minerva 2233

Tas Motor Co. A/S
Rantzausgade 57
Luna 1908

RENAULT

4CV

De tre bedste
vogne,
der fremstilles
i Europa i dag!



Ejerne af de nye FORD automobiler ; Taunus, Consul og Zephyr Six, er enige om, at det er de bedste vogne, der seriefremstilles i Europa i dag. Også **sagkundskaben** bekræfter det og slår det fast med firetommersøm.

Vi citerer:

TAUNUS... „i det hele taget har man den samme fornemmelse, som når man kører i en stor, amerikansk vogn -“.

Skandinavisk Motor Journal.

CONSUL... „vil på mange områder sætte en ny og hidtil ukendt standard for køreegenskaber. Blot få kilometers kørsel vil overbevise føreren om dette -“.

Det kendte engelske tidsskrift The Motor.

ZEPHYR SIX... „repræsenterer noget af det bedste, man kan købe for penge i dag - sammenlignet med en hvilken som helst bil, der laves for tiden -“.

The Motor.

Tal med nærmeste Fordforhandler om en demonstrationstur.

Ford Motor Company A/S

kord med fast start og tangerede omgangsrekorden med flyvende start.

Det var et uforglemmeligt syn, da Cobb med næsten 250 km/t tvang den store Napier-Railton ned fra Members' Banking på det lige stræk langs med jernbanen, og alene lyden fra motoren var billetprisen værd.

Året efter satte Cobb ny omgangsrekord (226,7 km/t), men den holdt kun i præcis 12 måneder, så pressede *Oliver Bertram* den lidt i vejret med sin *Barnato-Hassan* (en grundigt ombygget 8 liters Bentley), hvilket gjorde Cobb så ærgerlig, at han to måneder senere tog Napier-Railton'en ud og kørte Brooklands rundt på 1.09,4, d. v. s. med 230,8 km/t — og den rekord står den dag i dag.

Årene gik; Brooklands hvide beton var blevet grå, og flere steder var den tilmed meget ujævn. Det krævede et nøje kendskab til banen at undgå de mest nederdrægtige bump, der kunne brække et chassis så let som ingenting. Brooklands var — sandt at sige — ikke længere nogen tidssvarende bane. Kritiken mod den førte til den i 1937 indviede *Campbell Circuit*, en særlig vejbane, som til dels udnyttede den oprindelige dossering, og som blev bygget på Sir Malcolm Campbell's initiativ.

Uanset al kritik vedblev Brooklands at være centrum for kritisk motorsport og en uundværlig prøvebane for de engelske bilfabriker. Altid var der noget at se på Brooklands og meget at lære for den, der så sig godt for og hørte efter, hvad de kyndige folk talte om.

1939-sæsonen begyndte og gik som de foregående, løbsdage, klubarrangementer og prøvekørsler fulgte efter hinanden, indtil Brooklands Automobile Racing Club den 7. august holdt sit Auguststævne. Trods gode, afvekslende løb hvilede der samme forstemte atmosfære over Brook-

lands som den 3. august 1914. Igen var verdenspolitiken ved at gå amok, og knapt en måned senere styrtede en idiotisk, tysk korporal Europa ud i en ødelæggende krig.

Få dage inden afsindighedens triumf kørte *Forrest Lycett* sin usandsynligt vel-tunede 8-liters Bentley ud til Brooklands, rakte sin bowlerhat til en tilfældig tilskuers og satte — efter en lille prøvegalop — ny britisk rekord for een mile med stående start, 149,4 km/t, og vel at mærke i en sportsvogn med lygter, skærme og alt udstyr. Dette i sandhed imponerende resultat afslutter Brooklands' historie som motorbane. Fem dage senere var krigen en kendsgerning, og Vickers overtog hele arealet, som straks var blevet beslaglagt. Skildvagter blev posteret ved indgangene, og efterhånden blev banen flere steder brudt op for at give plads til værksteder.

Brooklands var under krigen et betydende centrum for den krigsvigtige flyvemaskineindustri — ganske som under den første krig, men banen led mere denne gang, så meget, at det ville koste uhyre summer at sætte den i stand igen, men tanken om, at Brooklands ikke skulle genopstå som motorbane, vovede ingen aktiv kører at tænke. Brooklands, verdens første automobilbane, måtte være ukrænkelig.

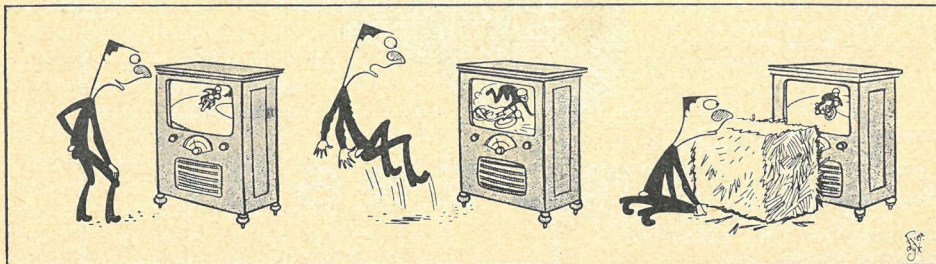
Sådan skulle det dog ikke gå. I januar 1946 blev Brooklands overtaget af Vickers. Det beskedne skur fra 1915 havde slutt sin store nabo, og kun ruinerne af den høje betondossering minder i dag om Locke King's storslåede, uegennyttige gave til den britiske motorindustri og motorsport, der stadig lider under tabet af den gamle bane.

Da Brooklands lukkede for stedse, blev en tradition brudt, og en epoke gik til ende, en epoke, af hvis historie nogle få minder — alt for få — er søgt fastholdt her.

Collecteur.

MANFRED RØDHORN GØR KLAR TIL FJERNSYN

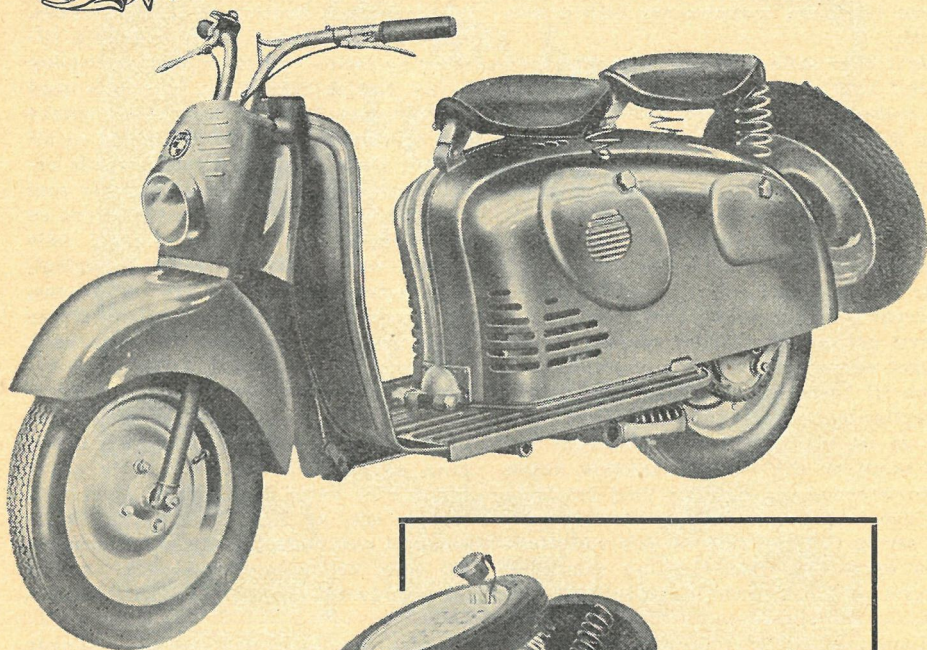
(*Motor den Hæag*)





Scooteren løber fra os!

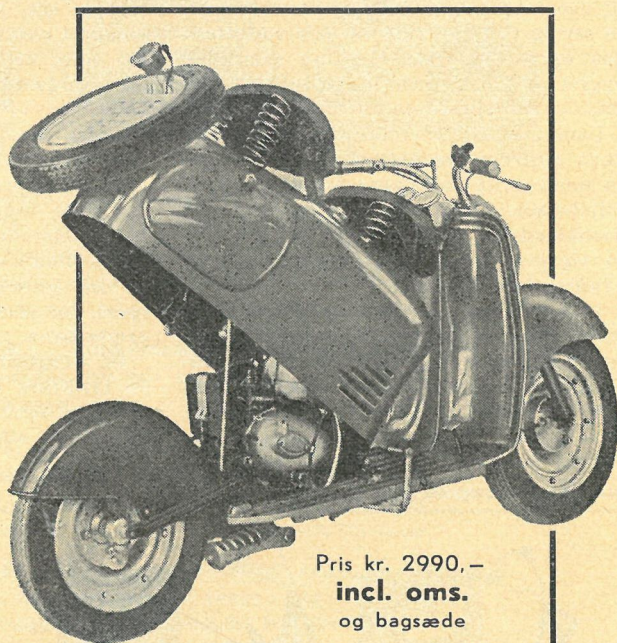
Vi har det største besvær med at skaffe maskinerne så hurtigt, som de sælges



Scooteren der er lige stabil i by som på landevej

Puch scooteren er resultatet af årelange eksperimenter, og den kraftige, smukke maskine yder køreren beskyttelse mod snavs og stænk og er samtidig konstrueret således, at kørslen er lige stabil i bytrafikken som ved god hastighed på landevejen. Prøv selv Puch-scooteren, og De vil blive overbevist om, at den er bedre end nogen anden.

12" hjul, forhjulet er afjedret med teleskopgaffel og baghjulet tosidigt monteret i svinggaffel, tilstrækkelig akselafstand og fuldt elektrisk udstyr er fordele, der sætter Puch i særklasse.



Pris kr. 2990,-
incl. oms.
og bagsæde

Generalrepræsentant:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S
TELEFON SUNDBY 9201

BREMSEER

'Primus Motor' giver her en oversigt over de forskellige konstruktioner og disses bremsevirkning.

Det er vel en almindelig opfattelse, at bilernes og motorcyklernes bremse-systemer efterhånden har nået en sådan grad af fuldkommenhed, at der kun kan være tale om forbedringer med en ringe — man kan sige raffinerende — virkning. De fleste nye motorkøretøjer bremser — tilsyneladende — fortræffeligt under alle forhold — den »står på stedet«, siger den begejstrede ejer om sit nye køretøj. Sandheden er imidlertid, at de fleste motorkøretøjer under visse forhold bremser langt dårligere, end naturlovene gør det muligt — eller sagt med andre ord: De udnytter ikke altid den forhåndenværende friktionsevne mellem hjul og vejbane så godt, som man kunne ønske det. Vi skal i det følgende se lidt på hvorfor.

Først et par ord til indledning om måling af bremsevne. Det man tilsigter med bremsningen, er en hastighedsformindskelse for køretøjet. Hastigheden måles normalt i km/t eller — hvilket vi foretrækker i denne forbindelse — i meter pr. sekund (m/sek). Som et mål for bremsningens styrke anvender vi den ved bremsningen opnåede hastighedsformindskelse pr. sekund — måleenheden for hastighedsformindskelse bliver altså meter pr. sekund pr. sekund (m/sek²). Den samme måleenhed benyttes til angivelse af accelerationsevne, hvor det jo blot — i stedet for om hastighedsformindskelse — drejer sig om hastighedsforøgelse.

Som bekendt vokser et legemes hastighed, når det udsættes for et frit fald, og ser man bort fra luftmodstanden, vokser hastigheden med 9,81 m/sek pr. sekund (bemærk, at denne regel gælder for alle legemer — en fjer såvel som en klump bly — så længe de bevæger sig i et lufttomt rum). Denne konstante værdi 9,81 m/sek², der i tekniken altid betegnes med bogstavet g, benyttes ofte som enhed for accelerations- og bremsevne. Det vil altså sige, at man om en vogn, der fra en kørehastighed på 4,9 m/sek (det halve af 9,81 m/sek) bremser til stilstand på 1 sekund, siger, at den har en bremsevne på 0,5×g. Når en vogn har denne bremsevne, gælder det endvidere, at den samlede bremsende kraft mellem køretøjets hjul og vej-

banen er lig med 0,5 × køretøjets samlede vægt.

I almindelighed skaffer man sig et indtryk af et motorkøretøjs bremsevne, således som det også er angivet i lærestoffet til køreprøven, ved at måle bremselængden fra en bestemt kørehastighed. Har man foretaget et sådant forsøg, kan man beregne køretøjets gennemsnitlige hastighedsformindskelse under opbremsningen efter formlen

$$\frac{v^2}{2 \times L}$$

hvor v er kørehastigheden i m/sek, og L er bremselængden målt i meter. Kører man f. eks. 36 km/t (hvilket er det samme som 10 m/sek, da man omregner fra km/t til m/sek ved at dividere med 3,6), og kan man bremse køretøjet helt op på 10 meter, bliver bremsevnen lig med

$$\frac{10^2}{2 \times 10} = \frac{100}{20} = 5 \text{ m/sek}^2$$

hvilket meget nær er det samme som 0,5 × g.



**Danmarks mestrene
og flere Stjernekorere
foretrækker**

TRIUMPH

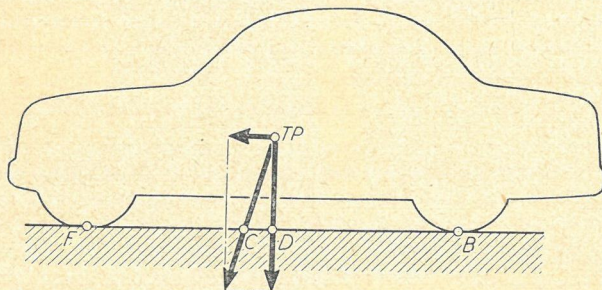
**Verdens bedste Motorcykle
- for noget andet Mærke.
Den mest solgte Motorcykle
mod Købstilladelse.**

Bl. a. Danmarks mestrene Eivind Hansen, Johs. Mygind og Egon Walther samt Stjernekorerne: Ernst Østerlund, Joh. Jensen, Axel Jensen, Norton-Hansen, Jacob Lynegaard, Alfred Larsen, Poul Bøgehoi, Vagn Poulsen, Willy Baasch, John Lindberg og mange andre fremrag. Køreere. — Ogsaa De kan som ovennævnte købe en Triumph.

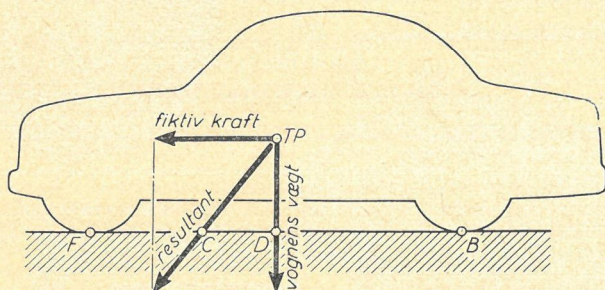
C. Reinhardt A/S
Gl. Kongevej 6 - Kbhvn. V.

Nu er det klart, at det, der i praksis sætter en grænse for, hvor kraftigt man kan bremse, i mange tilfælde er vejbanens og dækkenes tilstand, og selv på en tør og ru vejbane kan man med et vel konstrueret og vel vedligeholdt bremsesystem i reglen få hjulene til at blokere, hvilket er tegnet på, at den maksimale bremseevne under de forhåndenværende omstændigheder et kort øjeblik har været i brug. Uanset om vi kører på en våd, en islagt eller en knastør vejbane, vil der under alle om-

Den kraftigste bremse får man naturligvis, når man har bremses på alle køretøjets hjul, idet man derved drager nytte af hele vognens vægt, som gennem dækkene overføres til vejbanen. Det er imidlertid ikke ligegyldigt, hvorledes man fordeler bremsevirkningen på hjulene. Bremses vi for kraftigt på et eller flere hjul, sker der nemlig det, at man for disse hjuls vedkommende kommer op på grænsen for bremseevne (hjulene blokeres, vognen skrider måske ud), medens brem-



En personbil med et relativt lavtliggende tyngdepunkt under en svag opbremsning. Skæringspunktet C mellem den resulterende kraft i tyngdepunktet og vejbanen, der ved stilstand eller kørsel med konstant hastighed falder sammen med punktet D, forskydes en lille smule fremefter svarende til, at en lille del af vognens vægt flyttes fra baghjulene over på forhjulene.



Under en kraftig opbremsning opstår der i tyngdepunktet en stor vandret, fiktiv kraft, som er modsat rettet, men lig med summen af de bremsende kræfter, der virker mellem hjul og vejbane. Skæringspunktet C ligger nu nærmere ved foraksel punktet F, og en større del af vognens vægt hviler nu på forhjulene.

stændigheder være en bestemt bremseevne, som ikke kan overskrides, fordi hjulene blokeres. Det kan altså ikke betale sig at forsyne et køretøj med et bremsesystem, som er alt for effektivt, for man kan ikke udnytte den overskydende bremsekapacitet. Det kan nævnes, at en bremseevne på $1,0 \times g$ i almindelighed må anses for en meget høj værdi — den vil under alle omstændigheder føles som særdeles tilfredsstillende i en kritisk situation. Ved bremseforsøg under ekstraordinært gode omstændigheder har man dog konstateret bremseevner helt op til $1,3 \times g$. De bremselængder, der er nævnt i lærebøgerne til køreprøven, svarer for 4-hjuls bremsens vedkommende til en bremseevne på $0,42 \times g$ og for håndbremsens vedkommende til $0,25 \times g$.

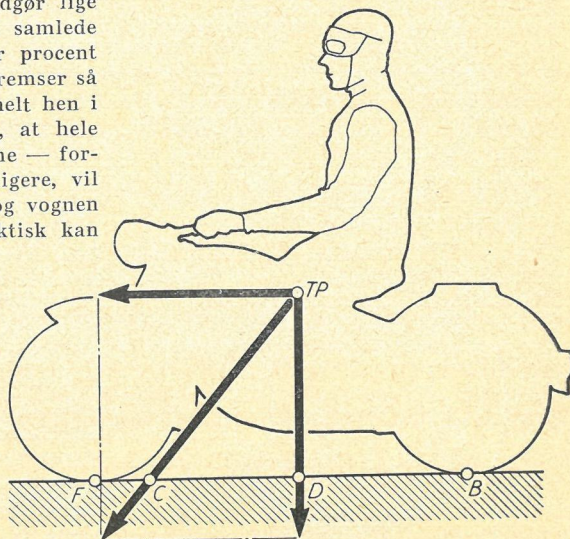
serne på de øvrige hjul slet ikke er udnyttet til grænsen. Det er altså meget vigtigt, at man fordeler bremsevirkningen således på de enkelte hjul, at den svarer til det faktiske tryk mellem hjul og vejbane under opbremsningen.

Forholdet kompliceres i praksis derved, at trykket på det enkelte af køretøjets hjul afhænger af, hvor kraftigt der bremses, således som det fremgår af hosstående skitse. Igennem vognens tyngdepunkt virker — foruden køretøjets samlede vægt, der er antydnet ved en lodret pil — den viste, vandrette, fiktive kraft, der er lig med og modsat rettet summen af alle de bremsende kræfter, der virker mellem vognens hjul og vejbanen. Jo hårdere vi bremser, desto større bliver denne fiktive kraft, som samtidig har den virkning, at den forsøg-

ger at flytte vægten fra baghjulene over på forhjulene. Jo kraftigere vi bremses, desto større bliver altså forakselseffekten på bagakselseffekten bekostning. Bremses vi f. eks. med $0,8 \times g$, vil den fiktive kraft være lig med $0,8 \times$ vognens samlede vægt, og resultatanten af de to kræfter gennem tyngdepunktet giver os da en direkte bestemmelse af henholdsvis for- og bagakselseffekt. Den skærer nemlig vognens akselafstand F-B (målt på vejbanen) i punktet C, og der gælder nu den regel, at det øjeblikkelige forakselseffekt udgør lige så mange procent af køretøjets samlede vægt, som afstanden C-B udgør procent af akselafstanden F-B. Hvis vi bremses så kraftigt, at punktet C kommer helt hen i forakselpunktet F, vil det sige, at hele vognens vægt hviler på forhjulene — forøger vi bremsevirkningen yderligere, vil baghjulene lette fra vejbanen, og vognen vil slå en kolbøtte (hvilket faktisk kan

og skrider ud med baghjulene. På en fedtet eller islagt vejbane, der kun tillader en svag opbremsning, vil der omvendt ske det, at forhjulene blokeres. Bilfabrikerne skylder os altså stadig en bremsekonstruktion, som er således indrettet, at den varierer fordelingen af bremsevirkningen mellem for- og baghjul i overensstemmelse med, hvor kraftigt der bremses. At det kan gøres, er ganske givet. Et nyt italiensk patent foreslår at lade reguleringen af bremsevirkningens fordeling styre

Ved en vogn med højtliggende tyngdepunkt (eller ved en motorcykle) er vægtforskydningen fra bag- til forhjul særlig udpræget. Sammenlign afstanden C-D her og på den foregående figur.



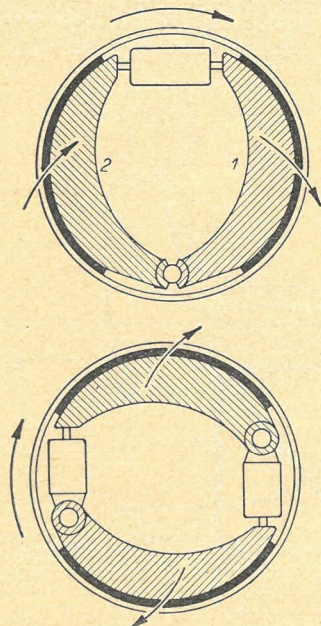
praktiseres på tør vej med enkelte af de nyere, høje varevognstyper).

Vi har set, at forhjulstryk vokser og baghjulstryk aftager, når vi bremses. Men det vil altså sige, at vi kan ikke opnå ideale forhold (maksimal bremseevne), hvis vi kører med et bremsesystem, der er således indrettet, at det fordeler bremsevirkningen med en fast procentdel til henholdsvis for- og baghjul (og således er alle bilbremsesystemer stadig indrettet i dag). For vi kan i så fald kun opnå, at fordelingen af bremsevirkningen passer ved en opbremsning af en ganske bestemt styrke, der netop giver et forhold mellem for- og bagakselseffekt, som stemmer med den faste fordeling af bremsevirkningen. I praksis indretter man bilernes bremsesystem således, at forholdene passer ved en bremseeffektivitet på $0,6-0,7 \times g$, og det medfører, at vognene ved en meget kraftig opbremsning på f. eks. $0,8 \times g$ blokerer på

af et pendul, som er ophængt i en aksel vinkelret på vognens længderetning — jo kraftigere der bremses, jo mere svinger pendulet fremefter, og jo større del af bremsevirkningen lægges der over på forhjulene. At den rette fordeling af bremsevirkningen virkelig betyder noget for kørselssikkerheden fremgår af en kontrolregning, som viser, at alle almindelige person- og lastvogne kan bringes til at bremse 30—40 pct. bedre på fedtet eller islagt vej på denne måde. Altså atter et eksempel på, at konstruktørens opfindsomhed er stor, når det gælder om at udpølse nürnbergerkram, hvis nytte er tvivlsomt, men ringe, når det gælder spørgsmål, der har direkte relation til kørselens sikkerhed.

For motorcyklernes vedkommende er man så heldigt stillet, at man — fordi maskinen er forsynet med for- og baghjulsbremses, der betjenes hver for sig — kan

opnå maksimale bremseforhold under alle omstændigheder. Om motorcyklisterne er så rutinerede, at de kan bringe for- og baghjul til blokering samtidig, hvad enten vejbanen er tør eller våd, er så et andet spørgsmål. Der er vist ingen tvivl om, at også for motorcyklernes vedkommende ville en samtidig betjening af begge bremsere fra en fodpedal i forbindelse med en



To forskellige udførelser af en tromlebremse med to bremseško. Øverst ses den almindeligste udførelse med to bremseško, der er hængslet omkring en fast tap på den ikke roterende ankerplade, og som aktiveres fra en fælles bremsecylinder (ved mekaniske bremsesystemer en fælles bremseøgle) — den ene sko er, således som det er vist med en pil, selvforstærkende i sin virkning, idet den af friktionskraften mellem belægning og tromle trækkes ind mod tromlen. Konstruktionen nederst er en bremse med to selvforstærkende sko — den giver ved fremadkørsel en større bremsevirkning for samme aktiveringstryk end bremserne øverst — til gengæld bremser den kun svagt ved baglænskørsel.

korrekt fordeling af bremsevirkningen være af stor værdi.

Hidtil har vi kun interesseret os for fordelingen af bremsevirkningen på køretøjets hjul — det vil sikkert være på sin plads til slut at ofre et par ord på spørgsmålet om, med hvilke midler man i dag opnår den nødvendige bremsevirkning på det enkelte hjul.

Når føreren træder på bremsepedalen

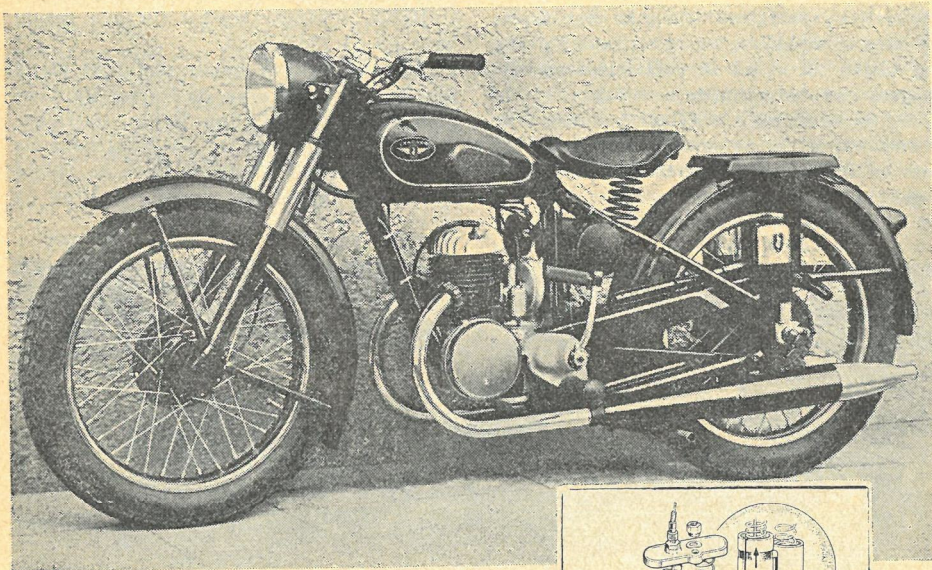
(eller trækker i håndbremsen), spænder han de bremsende flader, bremsebelægningen, ud mod bremsetromlerne, hvorved der opstår friktionskræfter, som virker bremsende på hjulet. Under opbremsningen omsættes hele vognens bevægelsesenergi, der vokser med anden potens af kørehastigheden, til varme i bremserne. Ved opbremsning fra meget høj hastighed er der i almindelighed tale om så store varmemængder, at en kunstig luftkøling af bremsen bliver nødvendig, hvis den ikke skal overhedes. Problemet er især aktuelt ved strømlinievogne med en vidtgående indkapsling af hjulene — man må her anordne særlige indsugningsåbninger foran på vognen for køleluften til bremserne, som så dels blæses hen over bremsetromlens overflade (eventuelt ved hjælp af påstøbte blæservingler) og dels trykkes igennem bremsens indre for at køle tromler, bremsebelægninger og bremseško indefra. Når bremsebelægningernes temperatur kommer op over en vis grænse (der forøvrigt er forskellig for de forskellige belægningsmaterialer), mister bremsen sin arbejdssevne, fordi belægningen begynder at smelte og derfor »fedter« på tromlerne.

De to almindeligst anvendte bremsekonstruktioner er antydnet på hosstående skitse. Ved den ene har vi to bremseško, der er hængslet omkring en fælles tap på ankerpladen, og aktivering sker ved hjælp af en enkelt bremsecylinder (ved mekaniske bremser som f. eks. motorcyklebremser ved hjælp af en enkelt bremseøgle). Ved en bremse af denne art fordeles bremsevirkningen sig uensartet på de to bremseško, idet den sko, der er mærket 1, og som af friktionskraften på bremsebelægningen faktisk trækkes ud mod bremsetromlen, præsterer langt den største bremsevirkning. Forholdet mellem bremseeffekten på sko nr. 1 og sko nr. 2 er af størrelsesorden 3 til 1. For at få en større bremseeffekt på bremsen som helhed kan man gå over til det arrangement, der er vist på figuren underst. Her er begge bremseškoene anbragt således, at de af friktionskraften på belægningen trykkes ud mod bremsetromlen, og man får derfor en samlet bremsevirkning for de to sko tilsammen, der er ca. 50 pct. større end bremsevirkningen for den almindelige bremse (øverst). Denne bremse med to selvforstærkende sko, der i stigende grad

Blad venligst frem til side 624

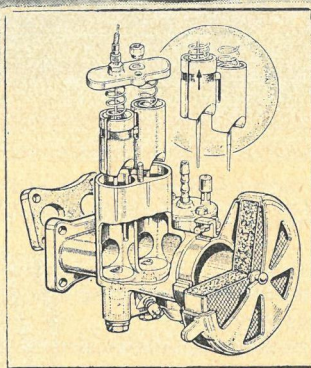
ZÜNDAPP

- den lydløse



med dobbeltkarburator

De nye ZÜNDAPP-modeller er blevet en enestående succes, fordi disse maskiner besidder en trækraft og økonomi helt ud over det sædvanlige. De nye ZÜNDAPP to-takt motorer bygger på helt nye principper og dette i forbindelse med den nye dobbeltkarburator giver en hidtil ukendt trækraft ved alle hastighedsområder. Selv gearkassen er en helt ny konstruktion med ubegrænset levetid, fordi alle tandhjul er i konstant indgreb.



Zündapp NORMA kr. 2400 excl. afg.

» COMFORT « 2750 »

De er forud for Deres tid på en
ZÜNDAPP

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

Generalrepræsentant for

ZÜNDAPP

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

JOHN COBB

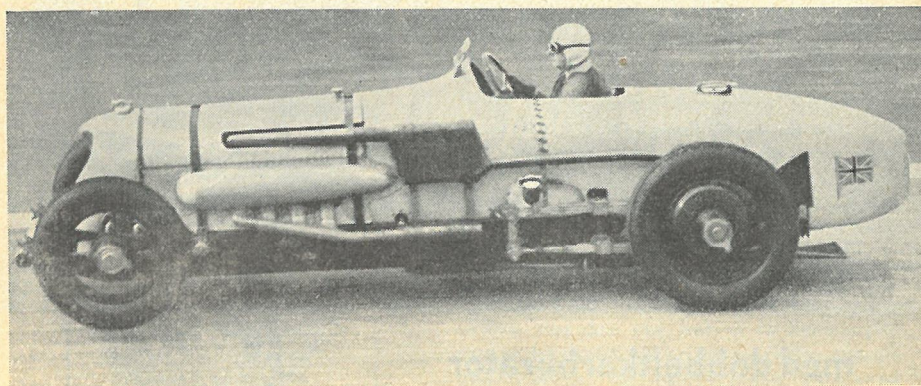
Den hurtigste mand på jorden omkommet
under forsøg på at slå den absolutte
verdensrekord til søs.

I britisk sportstradition har det tapre, men mislykkede forsøg en særlig plads, og viljen til at nå et mål vurderes ofte højere end det opnåede resultat.

Denne tankegang har fostret store navne i motorsporten, og det ubønhørlige krav om en indsats har ført til triumfer, men også til tragedier, fordi der er tale om

terhånden var de heller ikke hurtige nok for Cobb, hvorfor han i 1933 lod en ny vogn med en *Napier* aeroplanmotor bygge efter den eminent konstruktør *Reid Railton's* tegninger. Med *Napier-Railton*-vognen kronede Cobb sin *Brooklands*-karriere i en række mindeværdige løb og pressede sluttelig omgangsrekorden for den gamle bane op på 230,8 km/t.

Cobb og Railton havde dog ikke alene *Brooklands* i tankerne, da *Napier-Railton*-vognen blev til. Endnu højere hastigheder — verdensrekorder på *Monthéry* og *Bonneville Salt Flats* i U. S. A. fulgte snart, og samarbejdet mellem Railton og



John Cobb i sin Napier Railton på Brooklands. Cobb havde et særligt tag på at køre store vogne og en svaghed for at nå de største hastigheder. Hans Napier Railton var forløberen for hans senere rekordvogne, med hvilke han gentagne gange satte absolut verdensrekord.

præstationer, der ligger på det knivskarpe skel mellem det mulige og det, der ikke lader sig gøre.

Det er denne opfattelse, der fik *The Times* til at bringe en meget smuk ledende artikel om *John Cobb*, da hans forsøg på at vinde verdensrekorden på vand tilbage til England mislykkedes og kostede ham livet.

John Rhodos Cobb var ikke en mand, offentligheden kendte ret meget til; han afskyede med en sjælden oprigtighed enhver form for omtale og foretrak i al stilfærdighed at dyrke sin lidenskab for høje hastigheder, men hans store evner for at beherske meget hurtige automobiler gjorde ham hurtigt til en forgrundsfigur på *Brooklands-banen*, hvor han debuterede i begyndelsen af tyverne med en 10-liters *FIAT* af førkrigsårgang.

Andre og hurtigere vogne afløste i årenes løb den hæderkronede *FIAT*, men ef-

Cobb førte i 1938 til bygningen af en anden vogn, der skulle bruges til at nå endnu fjernere mål. *Railton Special* blev bygget for at hjemføre den absolutte verdensrekord, og med denne uhyre elegant — og såre ukonventionelt — konstruerede vogn satte Cobb i første forsøg ny verdensrekord med 563,6 km/t. I 1947 kørte han Railtons mesterstykke med 634,4 km/t, en rekord, som ingen siden har prøvet på at forbedre.

I 1939 havde England alle de tre absolutte hastighedsrekorder: til lands, til vands og i luften. Flyvemaskinerekorden er i mellemtiden blevet en »militær hemmelighed«, verdensrekorden til lands var sikret indtil videre, men Sir Malcolm Campbell's rekord til vands havde U. S. A. slået, hvorfor John Cobb satte sig for at gøre et forsøg på at bringe den tilbage til England.

Et dristigt udkast til en båd med jetmotor kom fra Railton's tegnebord, Cobb finansierede selv dette — som alle sine tidligere — rekordforsøg, og de kyndigste specialister stod for bygningen af den 10 meter lange, projektilignende båd, der fik navnet »Crusader«, korsfareren.

Forberedelserne til rekordsejladsen gjorde Cobb — sin vane tro — uhyre metodisk og med den mindst mulige omtale. Midt i september blev Crusader så bragt til Loch Ness i Skotland; de første prøveture forløb tilfredsstillende, og den bestående rekord tangeredes, men først efter en længere ventetid på grund af dårligt vejr kunne det endelige forsøg finde sted.

Med en vældig fane af skum efter sig jog Crusader hen over vandspejlet på det første af de to obligatoriske løb over den afmålte mile. Anspændt fulgte de ventende teknikere båden, der trods den umådelige fart var aldeles stabil — men med et begyndte den at hugge i vandet, og katastrofen, den endnu uopklarede ulykke, indtraf, og Crusader sprængtes totalt. Cobb sejlede i døden med den hidtil højeste hastighed, der er opnået på vand, 330 km/t, og i ulykkesøjeblikket lå farten på ca. 400 km/t. Men som officiel rekord tæller John Cobb's tapre forsøg ikke, og rekorden til vands står endnu på 285,4 km/t.

Uvilkårligt vil een og anden spørge, om dette spil med døden har noget formål,

eller om det blot forfølger en personlig ambition. Svaret er ikke let at give, selvom det er utvivlsomt, at det tekniske fremskridt er i højeste grad afhængigt af de modige mænd, der med åbne øjne tager en risiko ved at forsøge at nå det, ingen før har nået. Personlig ambition kan naturligvis ikke lukkes ude, men John Cobb var drevet af andre motiver, og en sund patriotisme og en ærlig vilje til at yde en indsats i den tekniske forskning. Han vidste præcis, hvor farligt hans forehavende var, men lod sig ikke afholde af farerne.

Måske er forklaringen på John Cobb's higen mod de ukendte områder i fartens rige den samme, som Leigh Mallory gav på spørgsmålet om, hvorfor han søgte at bestige Mount Everest, verdens højeste bjerg. Mallory, som svarede: »Fordi det er der,« — det var ham nok — vendte ikke tilbage fra sin sidste, ensomme klatring i de svimlende højders iltfattige luft, og ingen ved i dag med sikkerhed, om han nåede Mount Everest's tinde.

Mænd af den indstilling er ikke mange, og deres livsindstilling fører dem ofte ud over det muliges grænse — men de er værdifulde, og det føles, når en af dem ikke er mere.

Motorsporten er en stor personlighed fattigere ved John Cobb's død, og tankerne går i ærbødighed til mindet om en fremragende kører, hvis navn ikke bliver glemt. *Coll.*



Automatisk afblændingskontakt

En interessant nyhed fra General Motors er en lille automatisk afblændingskontakt, der gennem en fotocelle nedblænder lygterne i samme øjeblik, en modgående vogns projektorer virker så kraftigt, at man samtidig må regne med, at ens egne lygter virker generende. Fotocellen, der anbringes lige bag vindspejlet, er foreløbig udført som et selvstændigt aggregat, men når den tid kommer, da den automatiske nedblænding må henregnes til standardudstyr på G.M.'s vogne, vil den sikkert blive indbygget på en mere fiks måde. At denne nyhed i allerhøjeste grad vil medvirke til at øge færdselssikkerheden, er hævet over enhver tvivl, men den fuldkomne sikkerhed og gentlemankørsel om natten opnår vi sikkert først, når samtlige vogne er monteret med automatisk nedblænding.

DET SPANSKE GRAND PRIX OG VERDENSMESTERSKABET ^{Af} ★ Benny Dickson

Det sidste af de klassiske løb, der tæller til årets landevejstmesterskab, blev kørt i Barcelona. Banen, der er anlagt i Moncejojuich Park, var i år kortet ned til 4,2 km, men til gengæld bestod banen bogstavelig talt af sving på sving, og man får bedst indtryk af dens karakter, når man hører, at både Bill Lomas og Les Graham, der begge kørte den 4-cylindrede M. V., var ude for at køre på 3 cylindre i 500 ccm klassen, men først da de kom til depot, opdagede de, at det blot var en tændrørsledning, der var faldet af. På M. V. har rytteren fuld oversigt over alle fire tændrørsledninger, men de forklarede begge, at svingene kom så hurtigt efter hinanden, at de ikke turde flytte øjnene fra vejbanen et eneste øjeblik.

125 ccm klassen, der kørtes over 24 omgange, blev en overbevisende sejr for Morini, medens den tidligere så frygtede Mondial overhovedet ikke blev placeret. Mesterskabet i denne klasse var for så vidt afgjort på forhånd, idet Cecil Sandford (M. V.) havde så stort et antal points, at han måtte blive verdensmester uanset resultatet af det spanske Grand Prix. Foruden de italienske maskiner M. V., Morini og Mondial kørte Ewald Kluge en DKW og østrigeren P. Feuerstein en Puch, medens 5 hollændere kørte på Eisneck, og nogle spaniere bemandede deres hjemlige maskiner Lube og Monteza. Efter den første omgang førte Les Graham, M. V., foran Ferri (Morini), Sandford (M. V.) og Mendogni (Morini). På den følgende omgang forøgede Graham sit forspring, medens Mendogni rykkede frem på andenpladsen, og det var sidstnævntes Morini, der lå i spidsen efter den femte omgang. Sandford holdt en sikker tredieplads løbet igennem fulgt af Ferri på Morini. Den elvte omgang kørte Graham på 2 min. 41 sek., og dette medførte, at han atter overtog føringen, men på den trettende omgang klipper Mendogni endnu et sekund af omgangsrekorden og overhaler Graham. Resultatet blev:

1. L. E. Mendogni, Morini, 1.05.12,3 (93,6 km/t)
2. R. L. Graham, M. V., 1.05.29,5
3. C. C. Sandford, M. V., 1.07.12,5
4. R. Ferri, Morini, 1.07.58,4

Kun disse fire ryttere gennemførte de 24 omgange.

Sidevognsklassen skulle blive afgørende for årets verdensmesterskab. Cyrill Smith, Norton, havde flest points, men Ernesto Merlo (Gilera) kunne erobre mesterskabet ved at vinde løbet. Albino Milani havde ganske vist flere points end Merlo, men han var forhindret i at starte på grund af en armskade. Schweizeren Jakob Keller kørte den anden fabriks-Gilera, og Eric Oliver kørte selvfølgelig Norton, men med en ny fabriksmotor i. Franskmanden Jacques Drion havde en Nortonmaskine med en 1951 fabriksmotor.

Da starterens flag faldt, tog Merlo straks føringen fulgt af Oliver, og da rytterne gik ind på anden omgang, lå disse to maskiner med få meters mellemrum et godt stykke foran Drion, Masuy (Norton) og René Betemps (Norton). På anden omgang overtager den gamle mester Oliver føringen, og omgang for omgang øger han sit forspring. Cyrill Smith kører i en underlig usikker stil med alt for store sving og uden sin sædvanlige gnist. Nogle omgange senere må han gå i depot og foretage nogle justeringer, og han bliver overhalet af Drion, inden han kommer på banen igen. Der opstår nu den mærkelige situation, at såfremt Oliver ikke holder føringen og vinder løbet, vil Merlo blive verdensmester, medens Cyrill Smith kan være sikker på sit verdensmesterskab, blot hans landsmand vinder løbet. Hvis Oliver må udgå, bliver Smith nødt til at overhale Drion for at klare mesterskabstitlen. Efter 16 omgange er Oliver næsten en omgang foran Smith, og han har et sikkert forspring foran Merlo, der må gå i depot på 20. omgang for at udskifte et tændrør. I løbet af nogle få sekunder er Merlo på banen igen, men da han går ind i det første sving, tænder hans Gilera urent, og på den følgende omgang må han udgå. På den 23. omgang overhaler Oliver sin landsmand Smith, og kun Drion, der forøvrigt har en »sidevognsdame«, ligger på samme omgang som Oliver. Oliver går i mål som sikker vinder, og Cyrill Smith går i mål som verdensmester i sidevognsklassen 1952. Først da maski-

Det er ufatteligt . . .

at vor seneste bognyhed, MOTORCYKLE REPARATIONER, endnu ikke findes på hvert eneste værksted, der beskæftiger sig med motorcykler. Det er tilmed ubegribeligt, at ikke alle motorcyklister har anskaffet denne bog, der ville betyde bedre kørselsøkonomi og betydelig længere levetid for motorcyklerne.

Dette er ikke blot noget, vi skriver i en annonce for at »lokke husarerne ind«, men vi ville gerne vide, hvordan man reparerer en motorcykle uden at have samtlige specifikationer over den. Må vi give en prøve på, hvad man kan læse om de engelske motorcykler incl. Lambretta og Vespa:

ROYAL ENFIELD

Model: 346 ccm »Bullet«.

Ventilspillerum (kold):

Indsugning: 0.
Udblæsning: 0,002".

Ventilernes åbne- og lukketider:

Indsugning åbner 30 grader før top.
Indsugning lukker 60 grader efter bund.
Udblæsning åbner 75 grader før bund.
Udblæsning lukker 35 grader efter top.

Ved indstilling af knasterne skal ventilerne have følgende spillerum:

Indsugning: 0,005".
Udblæsning: 0,005".

Fortænding:

$\frac{1}{2}$ " før stemplet er i top med højeste tænding.

Ventilstyrenes højde over topstykket:

Indsugning: $\frac{3}{4}$ ".
Udblæsning: $\frac{3}{4}$ ".
Presses i til kraven.

Cylinderboring i tommer:

2,751".
Bor op til + 0,020", hvis diameteren overskrider ovenstående mål med 0,010".

Stempelspillerum:

Ved stempelkronen: 0,031".
Ved toppen af skørtet: 0,006".
Ved bunden af skørtet: 0,0035".

Stempleringe:

Spillerum mellem ender: 0,008" til 0,012".

Lodret bevægelse i rille: 0,001" til 0,003",
olieskraberring 0,002" til 0,003".

Hovedlejer:

I kædehjulsside: Rulleleje, to rækker ruller: 1" aksel.
I knastside: Glideleje, 1,10" aksel.

Krumtapaksten:

Endeslør: 0,32" (max.).

Plejlstangseje:

Sideslør: 0,011" til 0,018".
Lejetype: Helflydende bøsning.
Materiale og dimensioner: Stål med belægning og babbitt på yder- og inder-siden. Bredde 0,739"—0,736" \times 1,6235"—1,623" ydre diameter \times 1,2502"—1,2498" indvendig diameter.

Øprøvningsmål:

Plejlstangsbøsning (finboret): 0,7507" til 0,7505".
Plejlstangseje: 1,62525" til 1,62475".
Knastakselbøsninger: 0,6255" til 0,6250".
Mellemhjul: 0,503" til 0,502".
Ventilløfterstyr: 0,376" til 0,375".
Vippearmsbøsninger: 0,6255" til 0,6250".

Gearkasse:

Lejer, typer og størrelser: Kugle, 30 mm \times 62 mm \times 16 mm.
Kugle, $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{113}{16}$ " \times $\frac{5}{8}$ ".
Bøsninger (oprevet): Til forlagsakslen, venstre side 1,001"—1,000", højre side 0,7195"—0,7185".
Til kickstarteren 1,1255"—1,1250".

Vestregevind:

Møtrik i højre side på gearkassens hoved-aksel.

Desuden indeholder MOTORCYKLE REPARATIONER mange lærerige kapitler om metallerne, korrekt brug af værktøj og måleværktøj, karburatortabeller for engelske maskiner tilbage til 1935, tændrørs-, gevind- og kædetabeller samt flere kapitler om den rette fremgangsmåde ved alle forekommende reparationer.

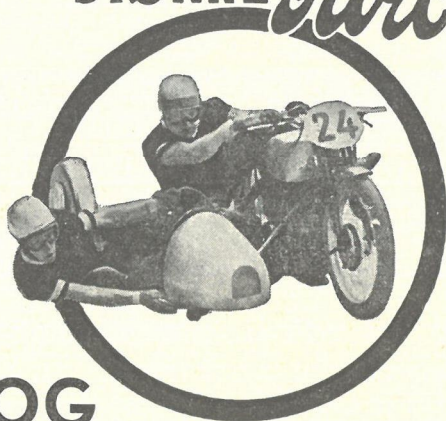
Hvem har råd til at undvære denne bog? De kan gå ind hos en hvilken som helst boghandler og købe eller bestille den, eller De kan sende Deres bestilling direkte til SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, Lille Kongensgade 43, Københavns K. Hvis De bor i København eller omegnen, kan De ringe Deres bestilling ind på Palæ 8293. Motorcykle-reparationer koster kun kr. 9,75 — gennemillustreret, kartonneret.

DE HAR VEL SIKRET DEM
ET EKSEMPLAR AF



Større VIDEN

STØRRE **Fart**



EN BOG

der giver fuldstændig vejledning i at tune en hvilken som helst motorcykle-motor, skrevet af en af Englands fineste motorcykle-konstruktører.

Det righoldige stof med de mange illustrationer og tabeller er en uvurderlig arbejdsplan for enhver, der vil forbedre sin motor til den daglige kørsel eller til konkurrencebrug. Selvom man ikke har i sinde at tage så meget som en skruestrækker frem, vil man lære kolossalt meget af denne enestående bog.

INDSEND BESTILLINGSKUPON
TIL

156 sider

Kr. 8⁷⁵

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL
LILLE KONGENSGADE 43 .: KØBENHAVN K.

MIN BIL OG JEG

MIN BIL OG JEG, der er skrevet af *Skandinaviske Motor Journal's* trænedede stab, som borger for både teori og praktik, er formet som en fornuftig passiar mand og mand imellem om så at sige alle de emner, der kan tænkes at forekomme, hvor talen er om biler og motorer.

Der er altså her ikke tale om en oprensning af i og for sig gode, men måske også mindre forståelige råd og forskrifter. MIN BIL OG JEG sætter Dem i stand til at stille diagnosen for de »sygdomme«, vognen kan lide af, og til — hvad der ikke er mindre vigtigt, også økonomisk set — at afgøre, om det er noget, De selv kan kurere, eller om vognen skal til »læge« — det vil sige mekaniker.

Det er forbløffende, hvor mange bilister der i og for sig kører storartet, men som ikke desto mindre behandler deres vogn på en måde, der nærmer sig »uagtsomt hærværk«.

Når De har gennemlæst MIN BIL OG JEG, har De et så grundigt kendskab til Deres



vogn, at De altid vil kunne holde den i topform med den mindst mulige udgift og altid kunne klare Dem i en snæver vending.

**INDEHOLDER TILLIGE TEORIEN
TIL KØREKORTET**

Kr. 8,75

DE KAN BESTILLE

MOTOR LOMME BOGEN

GENNEM SMJ

Kr. 3,85

JØRGEN HALKIER'S FORLAG

MED LIV OG SJÆL

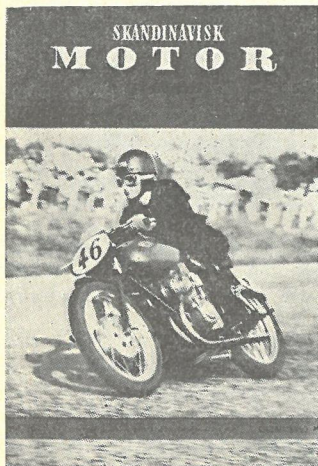
MED LIV OG SJÆL. Det 64 sidige ekstrainummer af SMJ, der i tekst og billeder fortæller om kampen for den absolute verdensrekord for motorcykler. Den er spændende som en roman og dog saglig i sin tekniske fremstilling af problemerne. Følg Wilhelm Herz under hans nervepirrende rekordkørsel og læs om verdensrekordens udvikling fra 1920.

ET HERLIGT BILLEDBLAD

Kr. 2,85

GIV EN GAVE 12 GANGE OM ÅRET

— Et abonnement på SMJ



Et årsabonnement på SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL er en kærkommen gave, og den kommer lige ind ad døren 12 gange om året, nemlig den 15. i hver måned. Udfyld nedenstående kupon med tydeligt navn og adresse på den ædle giver, der derefter vil få tilsendt vort smukke gavekort, og ligeså tydeligt navn og adresse på den heldige, der i hele 1953 skal have SMJ med posten hver den 15. i måneden. Prisen for årsabonnement og gavekort er kun kr. 15,00 for 12 gaver, der vækker lige stor begejstring hver gang.

Undertegnede ønsker tilsendt:

_____ ekspl. Motorcykle Reparationer . . 9,75

_____ ekspl. Min bil og jeg 8,75

_____ Større viden — større fart 8,75

_____ Med Liv og Sjæl 2,85

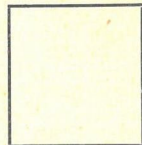
_____ ekspl. Motorlommebogen 1953 . . . 3,85

_____ gavekort på SKANDINAVISK MOTOR
JOURNAL 15,00

SMJ skal leveres til: Navn og adresse

_____ årsabonnement på SKANDINAVISK
MOTOR JOURNAL 15,00

Navn, stilling, adresse:



**Skandinavisk
Motor Journal**

Kolportageafdelingen

**Lille Kongensgade 43
København K**

nerne køres ind i ryttergården, bliver man klar over, hvorfor Smith har kørt på denne mærkelige måde løbet igennem. Allerede på anden omgang fik han stelbrud, og han og hans sidevognsmand har tilbragt en noget hektisk time, eftersom maskinen kunne bryde sammen når som helst. Resultatet blev:

1. E. S. Oliver, Norton, 1.09.49,1 (86,8 km/t)
2. J. Drion, Norton, 1.12.12,3

Kun disse to ryttere gennemførte de 24 omgange. Cyril Smith blev nummer 3 foran O. H. Smith (Norton) og R. Betemps (Norton), alle med 23 omgange.

I 500 ccm klassen, der skulle køres over 48 omgange, startede 29 ryttere i årets sidste kamp mellem Norton, M. V. og Gilera. AJS stillede ikke til start i dette løb. Starten virker nærmest som en eksplosion. Bandirola tager føringen på sin M. V. fulgt af tyskeren Wünsche, der kører den 3-cylindrede DKW (350 ccm!), Graham på M. V. og Sid Lawton på Norton. Derefter kommer Umberto Masetti på sin Gilera og belgieren A. Goffin, der kører en fabriks-Norton, W. A. Lomas på M. V. og derefter de private kørere. Da rytterne går ind på anden omgang, fører Graham med små 100 m foran Goffin og Masetti. Derefter kommer Bandirola, Lomas, Lawton og tyskeren Ruhrschneck på en privat Norton. De to fabrikskørere på Norton, Armstrong og Ken Kavanagh, ligger godt tilbage i feltet, og Ray Amm på den femte fabriks-Norton ligger i spidsen for de private kørere. Efter sjette omgang fører Graham med godt 30 sek. foran Masetti, der presses hårdt af Bandirola, men på 13. omgang styrter Bandirola, og hans M. V. er ude af spillet. Kavanagh kører sig op på tredjepladsen, medens Graham stadig forøger sit forspring, men Masetti sætter alle sejl til for at vinde ind på sin konkurrent og kører sin 20. omgang på 2.33,57. Bill Lomas' maskine går på 3 cylindre, og han falder tilbage i feltet, inden han når depotet, hvor han går ind for at opdage, at den ene tændrørsledning er faldet af. I løbet af få sekunder er han på banen igen, men på næste omgang må han atter i depot for at udgå på grund af et knækket gaskabel. På 31. omgang fører Graham med godt 1 minut over Masetti, men englænderens 4-cylindrede M. V. begynder at gå urent, eller rettere, den går kun på 3 cylindre. På dette tids-



Duke, der blev verdensmester i 350 ccm klassen efter kun at have kørt halvdelen af årets løb. Billedet er fra Det Tyske Grand Prix 1951, efter hvilket Duke blev kåret som verdensmester i både 350 og 500 ccm klassen.

punkt har Kavanagh kørt sig voldsomt ind på Masetti og ligger nu kun 5 sek. efter italieneren. Skønt Grahams M. V. stadig går på 3 cylindre, taber han kun to-tre sekunder pr. omgang, og sker der ikke yderligere fejl med maskinen, vil han utvivlsomt gå i mål som vinder. Efter den 40. omgang har Graham stadig 40 sek. forspring, og da hans maskine ikke viser tegn til yderligere defekt, er sagen for så vidt afgjort. Resultatet blev:

1. R. L. Graham, M. V., 2.06 18,3 (95,1 km/t)
2. Umberto Masetti, Gilera, 2.06.45,2
3. K. T. Kavanagh, Norton, 2.06.48,5
4. N. Pagani, Gilera, 2.07.19,2
5. H. R. Armstrong, Norton, 2.07.40,0
6. S. Lawton, Norton, 2.07.41,3

Med sin andenplads sikrede Masetti sig selv verdensmesterskabet og Gilera fabriksmesterskabet i 500 ccm klassen.

★

Ud fra et teknisk synspunkt er verdensmesterskabskonkurrencen 1952 ganske interessant. I de sidste løb distancerede de 4-cylindrede M. V. og Gilera på afgørende måde den een-cylindrede Norton og den 2-cylindrede AJS, og spørgsmålet er, om ikke italienerne nu behersker karbureringsspørgsmålet så godt, at de kan drage fuld fordel af de 4-cylindrede maskiners større effekt og større accelerationsevne. I sæsonen 1953 vil man sikkert også få den nye 4-cylindrede Guzzi at se, og denne maskine har så afgjort en mindre luftmodstand end Gilera og M. V., fordi moto-

ren på Guzzi ligger på langs i stellet. Der-til kommer, at man ikke har karbure-ringsvanskeligheder med Guzzi'en, fordi den har direkte benzinindsprøjtning, men tiden vil så vise, om benzinpumperne er tilstrækkelig stabile. Det vides med fuld sikkerhed, at Norton har konstrueret en 4-cylindret maskine, der står fuldt færdig, og man kan ikke se bort fra den mulighed, at den 4-cylindrede Norton vil komme på de internationale baner til næste sæson.

Man kan ganske vist indvende, at Norton ikke havde sin stærkeste mand i slutningen af sæsonen, idet Duke måtte indstille sin kørsel efter et styrt, men til gengæld kan man anse Duke som en slags naturbegavelse, medens de andre ryttere må betegnes som jævnyrdige. Det er ganske bemærkelsesværdigt, at Duke blev verdensmester i 350 ccm klassen efter kun at have kørt 4 af årets 8 løb. På hosstående skema er en fortegnelse over de enkelte løb og resultaterne.

RESULTATLISTE OVER VERDENSMESTERSKABET 1952

I beregningen til verdensmesterskabet får vinderen af hvert af de klassiske løb 8 points, medens de efterfølgende ryttere får henholdsvis 6, 4, 3, 2 og 1 point. I 500 ccm klassen optælles de 5 bedste resultater, i de øvrige klasser de 4 bedste resultater.

	Sveits	England	Holland	Belgien	Tyskland	Irland	Italien	Spanien	I A L T
125 ccm									
Sandford	—	8	8	—	4	8	—	4	23
Ubbiali	—	6	6	—	6	—	6	—	24
Mendogni	—	—	—	—	—	—	8	8	16
Graham	—	—	—	—	—	—	4	6	10
Zinzani	—	—	4	—	1	—	3	1	9
Haas	—	—	—	—	8	—	—	—	8
250 ccm									
Lorenzetti	6	6	8	—	—	6	8	—	28
Anderson	8	8	4	—	—	—	4	—	24
Graham	4	3	—	—	—	4	—	—	11
Cann	—	2	—	—	—	8	—	—	10
Felgenheier	—	—	—	—	8	—	—	—	8
Ruffo	—	1	6	—	—	—	—	—	7
350 ccm									
Duke	8	8	8	8	—	—	—	—	32
Armstrong	4	6	3	4	8	6	—	—	24
Amm	1	—	6	6	—	—	8	—	21
Coleman	6	4	4	—	—	4	6	—	20
Kavanagh	—	—	2	—	6	8	—	—	16
Brett	3	—	1	3	—	3	3	—	12
500 ccm									
Masetti	—	—	8	8	—	—	6	6	28
Graham	—	6	—	—	3	—	8	8	25
Armstrong	—	8	3	—	8	—	1	2	22
Coleman	2	3	2	2	—	6	—	—	15
Brett	8	—	—	3	—	3	—	—	14
Kavanagh	—	—	4	—	6	—	—	4	14
Sidevogne									
Smith	6	—	—	4	8	—	6	4	24
Milani	8	—	—	6	—	—	4	—	18
Merlo	—	—	—	3	6	—	8	—	17
Drion	4	—	—	1	4	—	3	6	17
Oliver	—	—	—	8	—	—	—	8	16
Masuy	2	—	—	2	3	—	2	—	9

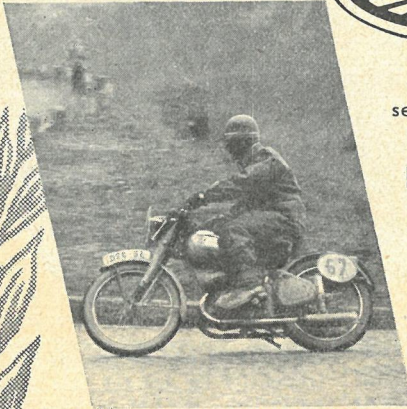
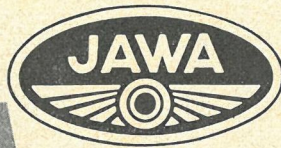


FIM 1952

I DET HÅRDESTE MOTORCYKLE TRIAL DET INTERNATIONALE SEKS DAGES FIM 1952

gennemførte

DE TJEKKISKE MOTORCYKLER



sejrrigt ved at besætte førstepladserne
i begge hovedkonkurrencer

INTERNATIONAL TROPHY OG SØLVPOKALEN

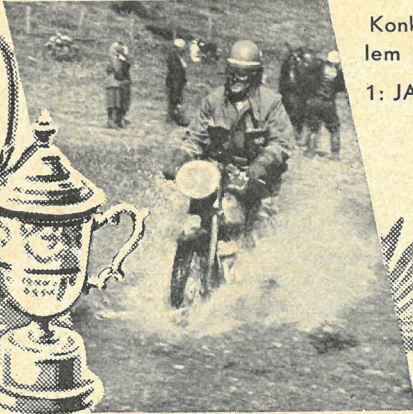
i konkurrence med verdens
bedste maskiner og fineste
ryttere

Dusil	JAWA	Blaha	CZ
Novotny	JAWA	Kolár	CZ
Kubes	JAWA	Kabát	CZ
Kohlícek	CZ		
Pudil	CZ		

JAWA * CZ

Konkurrencen mellem fabriksholdene:

1: JAWA 2: CZ



MOTOKOV LTD.

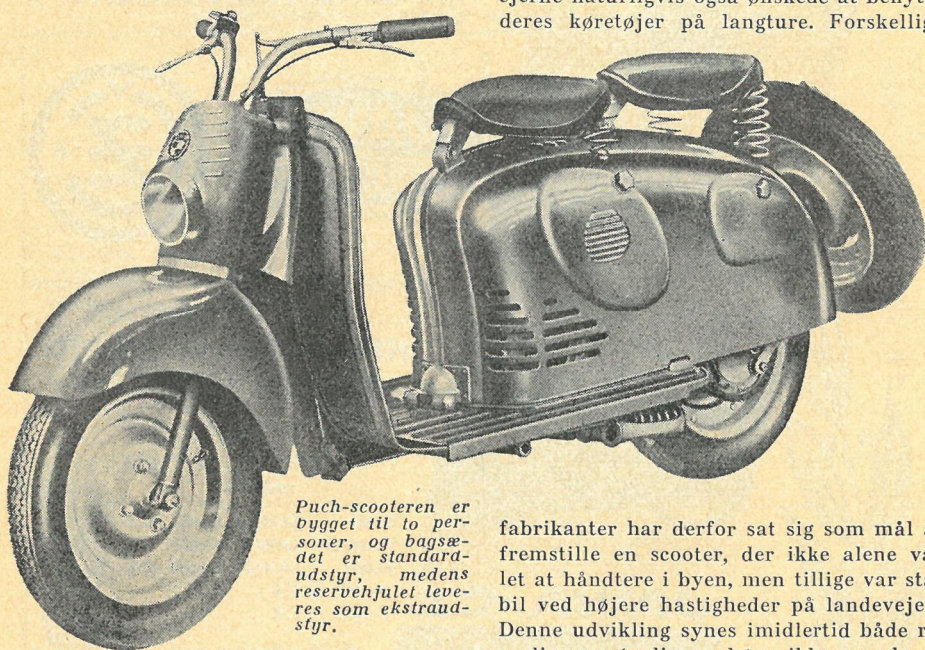
PRAHA - Tjekkoslaviet

VI PRØVEKØRER PUCH SCOOTER

For alle små motorkøretøjer gælder tilsyneladende en bestemt udviklingslov, der kunne synes dikteret af visse mindre-værdskomplekser. Se for eksempel blot på knallerten, der oprindeligt var en hjælpemotor til at påmontere en allerede eksisterende cykel, således at den almindelige cyklist kunne spare på benkræfterne, når han skulle tilbagelægge længere distancer. I stedet for at begrænse motoreffekten til en størrelsesorden, der står i rimeligt for-

tatet er blevet en række letvægtsmotorcykler, der i kvalitet og ydeevne ikke står på højde med de rigtige letvægtsmaskiner, selvom prisen ikke er væsentlig mindre.

Scouterne, der oprindeligt var tænkt som et let og handy transportmiddel, er undergået en lignende udvikling, idet scooterejerne naturligvis også ønskede at benytte deres køretøjer på langture. Forskellige

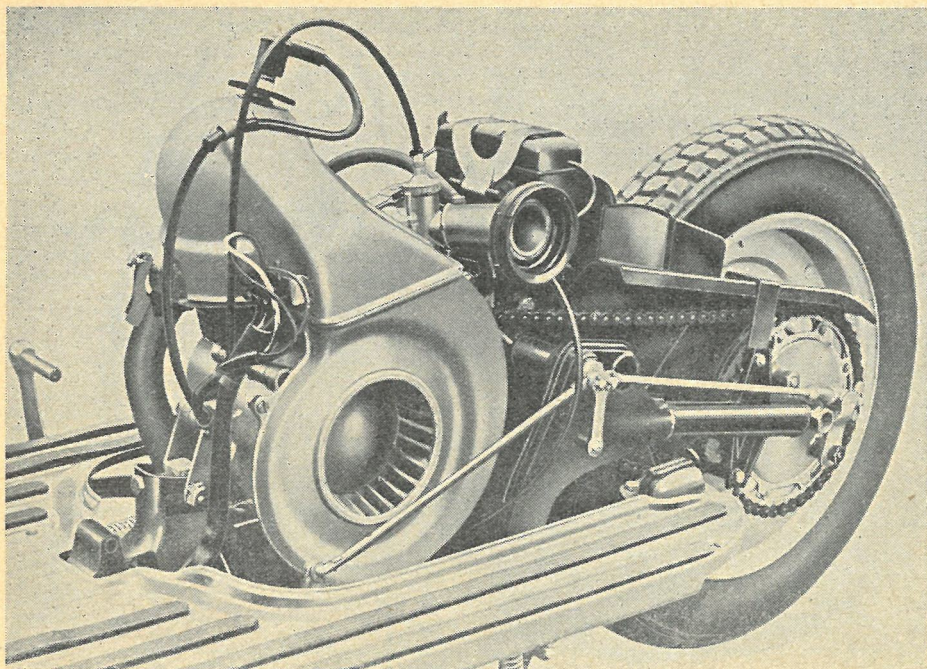


Puch-scooteren er bygget til to personer, og bagsædet er standardudstyr, medens reservehjulet leveres som ekstraudstyr.

hold til benmuskulaturens effekt, valgte motorfabrikanterne — muligvis dikteret af konkurrencehensyn — at sætte slagvolumenet og effekten i vejret, således at de almindelige cykler fik en tophastighed, der så langt overskred det forsvarlige. Efter myndighedernes indgriben så cyklisterne med hjælpemotor sig derefter tvunget til at forsyne deres køretøjer med ekstra bremses, kraftigere hjul o. s. v., og da løsningen var ligeså utilfredsstillende, som den var kostbar, fandt motorfabrikanterne ud af, at de ligeså godt kunne fremstille hele maskinen, således at stelkonstruktionen, hjul og bremses kom til at stå i et rimeligt forhold til motoreffekten. Resul-

fabrikanter har derfor sat sig som mål at fremstille en scooter, der ikke alene var let at håndtere i byen, men tillige var stabil ved højere hastigheder på landevejen. Denne udvikling synes imidlertid både rimelig og naturlig, og det er ikke usandsynligt, at de kommende år vil vise scooterkonstruktioner med langt større og kraftigere motorer, end vi kender idag, men typisk for de gældende regler, er det de små maskiner, der stadig udvikler sig og bliver større og større, medens man sikkert ikke med ét slag vil se en stor motorcykle ændre sig til en scooterkonstruktion.

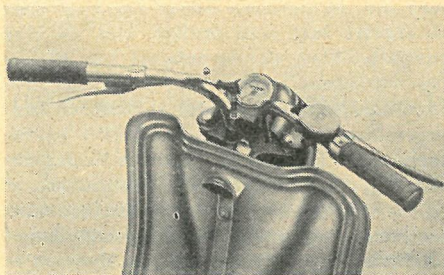
En sådan typisk landevejs-scooter er Puch, type RL 125, der ganske vist bygger på de almindelige scooterprincipper, men iøjnefaldende er det, at hjulstørrelsen er betydeligt større end kendt fra de oprindelige scootertyper, og akselafstand og styregeometri ligger tilnærmelsesvis op til kendte data for almindelige motorcykle-



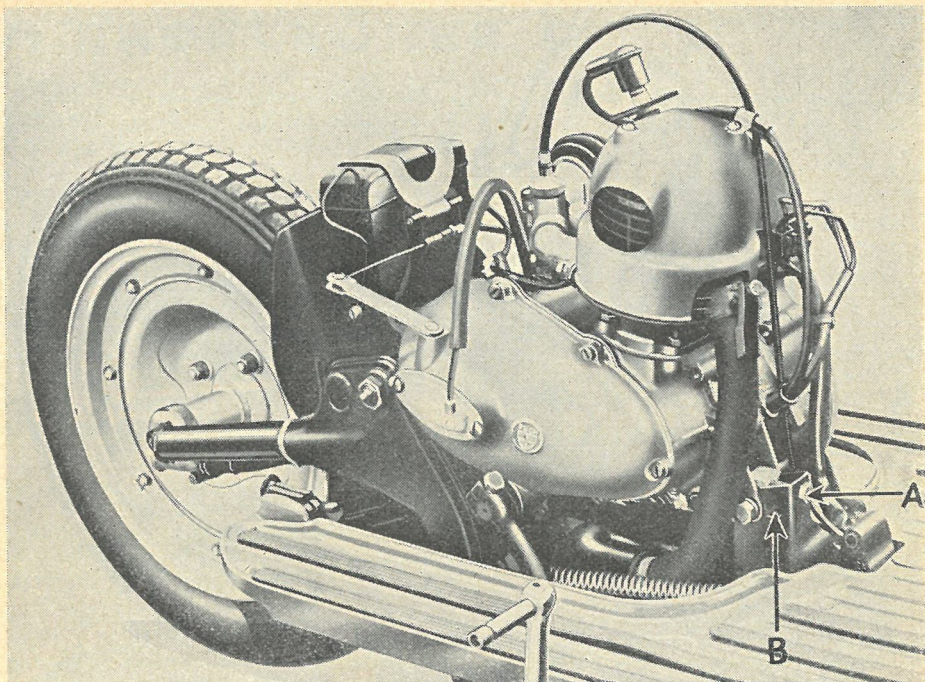
Motoren og baghjulsophængningen set fra blærsersiden. Som det ses, aktiveres baghjulsbremsen ved hjælp af stangtræk, der fører over en mellemarm således, at bremsen ikke påvirkes af baghjulsaffjedringen, idet mellemarmen forbinder trækstængerne netop ud for baggaflens lejrings. De første modeller var forsynet med en fuldstændig bagskærm, men det har vist sig, at en stænk-skærm er fuldt tilstrækkelig. Karosseriet er hængslet til centralrøret i den bøsning, der ses umiddelbart foran motoren.

konstruktioner. Puch scooterens stel er udformet som et centralrør, der fra kronhovedet går ned under bundpladen og i den bageste ende bærer beslag for motorophængning og baghjulsaffjedring. Begge hjul er på denne model tosiddigt ophængt, det vil sige, at forhjulet er ophængt i en teleskopforgaffel, medens baghjulet er ophængt i en almindelig svinggaffel. Centralrøret er bøjet opad bag motoren, og i denne øverste ende er baggaflens lejrings anbragt. De to baggaffelben er i deres forreste ender forsynet med nedadrettede arme, der aktiverer to skruefjedre, som er anbragt i konsoller på det faste centralrør. For at undgå fejlindstilling af baghjulet, når ukyndige kørere skal stramme kæden, har man valgt at anbringe baghjulet fast i en stikaksel, medens man ved kædestramning trækker motoren fremefter ved hjælp af en trækbolt. Da motoren ikke lader sig forskyde i sideretningen på nogen måde, vil kædejusteringen altid blive korrekt således, at gearkassens og baghjulets kædehjul står præcis ud for hinanden.

I stedet for at anvende en af Puch-fabrikens eksisterende dobbeltstemplede motorer har man til scooteren udviklet en speciel enkeltstemplet, to-takt motor med vendeskylning. På motorens krumtapaksel er anbragt et blæserhjul, der gennem en



Speedometer, horn og lygte er bygget sammen i et hus, der giver maskinen et smukt strømliniet udseende. På styrets højre side er anbragt en kontaktdåse, i hvilken horn- og lyskontakten er sammenbygget. Lyskontakten tjener tillige som kortslutningskontakt til magneten, og man stopper således motoren ved at føre denne kontakt helt til venstre. På forpanelet er anbragt en »knage«, på hvilken man kan anbringe mapper, pakker o. lign.



På denne illustration ses motorens bespænding til centralrøret. Ved hjælp af en trækbolt A kan motorophænget forskydes i slidsen B. Både for- og baghjul er monteret ved hjælp af stikaksler, og da hjulene er nøjagtig ens, er de samtidig indbyrdes omskiftelige. Kickstarteren er indrettet således, at pedalpinden kan skydes ind mod maskinen, således at den ikke er i vejen under kørslen. Se tillige den foregående illustration. Udblæsningen føres frem til centralrørets bageste del, der således virker som lydæmper.

blæserkappe bringer køleluft frem til cylinderen. Udblæsningsrøret er tilsluttet stellet, således at udblæsningsgassen går gennem centralrørets bageste del. Karburatoren er forsynet med et almindeligt luftfilter, men foruden er der draget omsorg for, at motoren bliver forsynet med så støvfri luft som muligt, idet en stor gummibøsning, der er anbragt i en af karrosseripladens lemme, slutter tæt til indsugningsåbningen, således at motoren indsuger den luft, der ligger udenfor karrosseripladen. Dette er en særdeles heldig anordning, eftersom det ikke kan undgås, at en del støv hvirvles op og således konstant befinder sig indenfor karrosseripladen i nærheden af motor og baghjul. Motoren er sammenbygget med en 3-trins gearkasse, der betjenes ved hjælp af et drejhåndtag på styrets venstre side, og på dette håndtag er koblingsgrebet tillige anbragt, således at man foretager udkobling og skiftebevægelse i ét greb. Det elektriske system består af en svinghjulsmagnet til tændin-

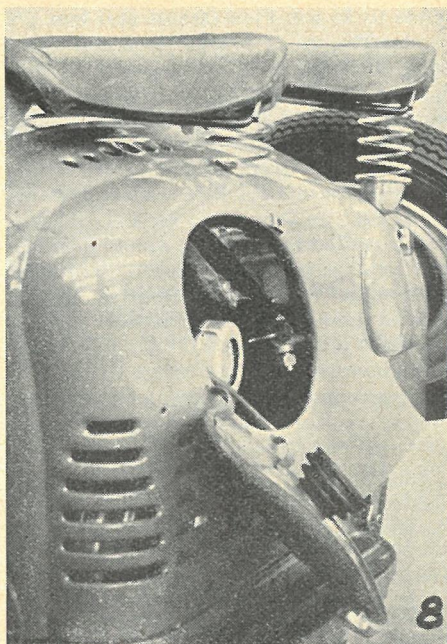
gen samt en 17 watt lysspole, der giver direkte strømtilførsel til lygterne. En 5 watt ladespole oplader batteriet, der forsyner horn og parkeringslys med strøm. »Karosseriet« er udformet i to dele, idet forskjoldet og bundpladen går ud i eet, og bundpladen er samtidig forlænget bagud således, at den tjener som fodhviler for bagsædepassageren. Det andet stykke udgøres af motorkassen, der samtidig tjener som bagskærm, og på hvilken begge sadler er anbragt. Fodbremserne, der naturligvis er anbragt i bundpladen, aktiverer baghjulsbremserne ved hjælp af et trækstangsystem, medens forhjulsbremserne aktiveres ved hjælp af et bowdenkabel, der er forbundet til håndgrebet på styret. Koblingen betjenes på sædvanlig måde ved hjælp af et kabeltræk, medens gearskiftningen sker ved hjælp af stangforbindelser.

Vi starter prøvekørslerne og bliver med det samme klar over, at køreegenskaberne afviger i væsentlig grad fra de almindelige scootertypers. Medens man i bytrafikken

kan køre langsommere end skridtgang uden styrebesværigheder af nogen art, kan man samtidig med fuld hastighed på landevejen forlade sig på en stabilitet, der svarer ganske nøje til køreegenskaberne for en motorcykle. Kun når man svinger rundt om et skarpt hjørne, mærker man, at det ikke er en motorcykle, man kører, idet maskinen ikke skal »lægges« fuldt så meget i svinget som en almindelig motorcykle.

Vi skal med det samme indrømme, at vi ikke kan fordrage gearskiftning ved hjælp af et drejhåndtag, men det er sikkert en vanesag. Gearskiftningen føles ikke fuldt så præcis som et almindeligt fodskifte, men vi har talt med mange scooterførere, der påstår, at de skifter alle gear legende let og med fuld præcision, men at gearskiftningen aldrig kan blive så hurtig som ved hjælp af en fodpedal må betragtes som en fastslået kendsgerning.

På en scooter er mulighederne for vibrationer i karosseripladen naturligvis legio, men på type RL 125 er det så heldigt, at vibrationerne aftager med stigende hastighed for til sidst helt at forsvinde. Det er mere almindeligt, at det går den anden vej, således at vibrationerne forstærkes, efterhånden som hastigheden sættes i vejret, og dette kan ofte virke som et utåleligt forhold, hvilket mange bilister sikkert vil erkende. Første og andet gear forekommer meget lave, men dette er i og for sig ikke så mærkeligt, eftersom motoren udvikler 4,5 hk, og maskinen med 2



Her ses inspektionsdækslet ved karburatoren. I det oplukkede dækslet ses gummibøsningen, der ligger udenfor karosseripladen. Til højre for luftfilteret ses benzinhanen. Dækslet bag det åbne inspektionsdækslet lukker for værktøjskassen. Reservehjul leveres som ekstra udstyr.

personer kan klare en stigning på ikke mindre end 23 pct., og hvis køreren er alene, findes der ikke den vej i Europa, den ikke kan klare stigningen på, idet den her kan foretage en bjergbestigning sva-

SPECIFIKATIONER

Motor:

Tværskyllet Puch to-takt motor med blæserkøling. Boring 52 mm, slaglængde 57 mm, slagvolumen 121 ccm, kompressionsforhold 6,5:1, effekt 4,2 hk ved 5100 omdr./min.

Transmission:

Flerpladekobling i oliebad, tre-trins gearkasse med skiftning ved hjælp af drejhåndtag. Udvekslingsforhold og maksimalhastighed i de tre gear: 20,1:1 — 21,5 km/t, 11,6:1 — 37 km/t, 6,63:1 68 km/t. Kæde-træk fra motor til kobling og fra gearkasse til baghjul.

Elektrisk anlæg:

Svinghjulsmagnet med lys- og ladespo-

ler 6v/17 w. Elektrisk vekselsstrøm horn og akkumulator.

Hjul:

Pladehjul monteret med stikaksler. Dækstørrelse 3,25-12. Bremsetromler 125 mm diameter, 20 mm brede.

Mål:

Vægt (tør) 75 kg, hjulafstand 1270 mm, sadelhøjde 745 mm, benzintank rummer 6¾ liter, deraf 1½ liter på reserve. Stige-evne med 1 person 35 pct., med to personer 23 pct. Benzinförbrug: se teksten.

Udstyr:

Midterstativ og støtteben. Værktøj og pumpe. Som ekstraudstyr leveres reservehjul.

Pris: Kr. 2990,— incl. omsætning, speedometer og bagsæde.

rende til 35 pct. Førstegearet skal kun anvendes til lige at bringe maskinen til at rulle, medens man i andet gear kan foretage en god og kraftig acceleration op til ca. 45 km/t, ved hvilken hastighed det er naturligt at skifte til tredje gear. Har man brug for en meget kraftig acceleration, kan man imidlertid køre andetgearet ud, indtil hastigheden når 55 km/t. Tophastigheden målte vi til 68 km/t som et gennemsnit af kørslen i to retninger. Bremserne føles meget kraftige og effektive, og maskinen føles fuldt stabil under opbremsningen.

Økonomiprøverne gav meget tilfredsstillende resultater, idet benzinforbruget blev målt til en værdi, der svarer til 42 km pr. liter ved 50 km/t, medens det største forbrug ved tophastighed (68 km/t) var 28 km pr. liter. Det laveste forbrug blev målt ved 40 km/t, en hastighed der samtidig må sættes som minimumshastighed i tredje gear, og her svarede forbruget til 49 km pr. liter. Det var ret bemærkelsesværdigt, at vi under de vidt forskellige kør-

selsforhold, som en prøvekørsel naturligvis byder på, overhovedet ikke havde vanskeligheder med tændrøret.

Et sammenfattende indtryk må blive, at maskinen er hensigtsmæssig konstrueret, blot forekommer det upraktisk, at benzinhanen er anbragt under karosseriet, således at man skal åbne en lem, hver gang man skal lukke for benzinen, og vi er af den indstilling, at man altid bør lukke for benzinen på en motorecykle, eftersom den mindste smule snavs i svømmerens nåleventil kan medføre, at benzinen konstant render over. En benzinhane af Husqvarnatypen havde været på sin plads her, idet man kun har selve håndtaget udvendig, medens den egentlige hane er anbragt inde i tanken. Kontrolorganerne ligger bekvemt og naturligt, og køreegenskaberne svarer til de hastigheder, man er i stand til at opnå. Benzinforbrug og accelerationsevne må siges at være tilfredsstillende, men en opgearning af maskinen vil sikkert kunne foretages uden på nogen måde at gå ud over tophastighed eller acceleration.

JØRGEN BITSCH

FRA KILIMANJARO TIL PYGMÆERNE

105 sider, illustreret, kr. 17,50. Det Schönbergiske Forlag.

Ad omveje erfarede en af SMJ's medarbejdere engang, at en ung motorecyklist, der havde gjort turen fra København til Capetown og tilbage på en Nimbus med sidevogn, var for hjemadgående, og at han sandsynligvis den følgende dag ville ankomme til København. For at være først på pletten og eventuelt erobre noget »stof« rejste samme medarbejder til Nyborg for at få et lille forspring, og da han om aftenen erfarede, at Jørgen Bitsch var ankommet med sin motorecykle til Nyborg by og agtede at overnatte der, gennemtrawlede vor medarbejder samtlige hoteller og fandt til sidst Bitsch's opholdssted. Da der tilmeldt var hotelmangel, magede tilfældet det således, at Jørgen Bitsch og han delte værelse på et hotel i Nyborg natten før modtagelsen i København. Sludderer gik til langt ud på natten, og resultatet blev en lang række artikler i SMJ.

Bitsch har siden den tid foretaget flere rejser både i Fiat 500 og i Fiat 1400 og med førstnævnte vogn foretog han den imponerende tur på tværs gennem Afrika.

Om sine oplevelser fra denne rejse skriver Bitsch i sin bog: *Fra Kilimanjaro til Pygmæerne*, og så vidt vi er i stand til at konstatere, giver han et yderst nøjternt og ikke alt for rosenrødt billede af forholdene i Kenya idag. En bestigning af selve Kilimanjarobjergtet er yderst levende og interessant skrevet, man føler ligefrem selv bjergsygen, medens det stadig går opad og opad i de tyndere luftlag, indtil den sneklædte top er nået.

Det mest interessante afsnit i bogen er vel nok det, i hvilket Bitsch skildrer sit ophold hos en pygmæstamme. Man får et glimrende indtryk af disse små menneskers levevis, og med den største undren læser man en — iøvrigt meget heldig — oversættelse af en af pygmæfolkets jagsange. Det er et meget fint lille stykke poesi, der kun vanskeligt leder tanken hen på et primitivt folk.

Det eneste, vi har mod denne bog, er prisen, og som forlæggere undrer vi os over, at man »pumper« bogen op på den måde, som det faktisk er tilfældet. På de 106 sider kan der næppe blive til mere end en enkelt aftens underholdning — formodt 17,50.

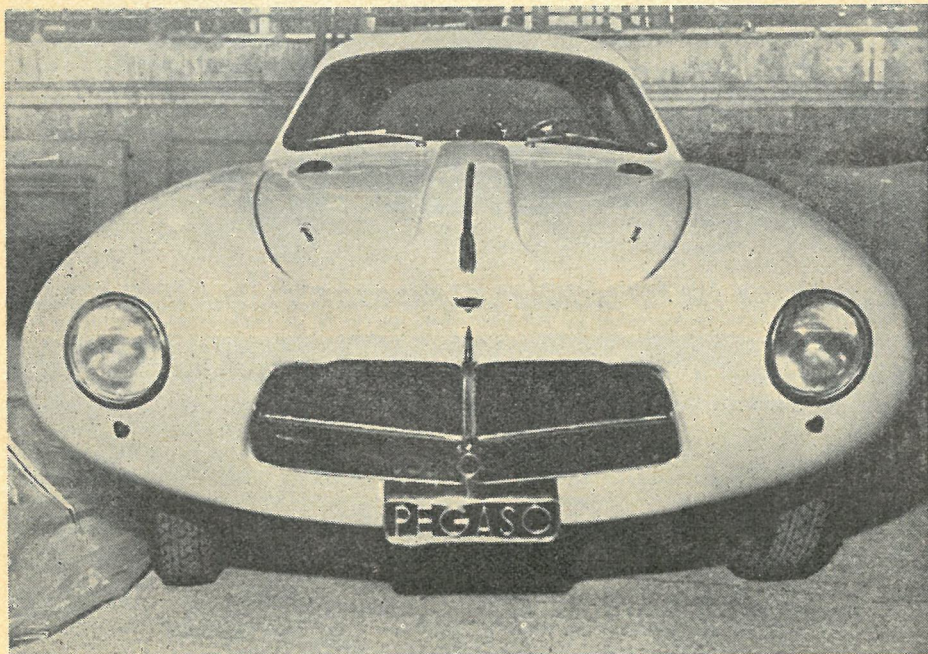


Udstillingen i Paris

Den 39. automobilsalon i Paris åbnedes den 2. oktober i *Grand Palais* og omfattede 1200 udstillere af biler, motorcykler, cykler og tilbehør. Der var udstillet 101 forskellige vognmærker, men ingen revolutionerende franske nyheder, og des-

ikke muligt at få nærmere oplysninger, men det bliver interessant at følge dette rullende laboratoriums videre udvikling.

Simca udstillede den velkendte »Aronde« i to nye udgaver, en nydelig cabriolet »Plein-Ciel« og en todørs coupé »Grand



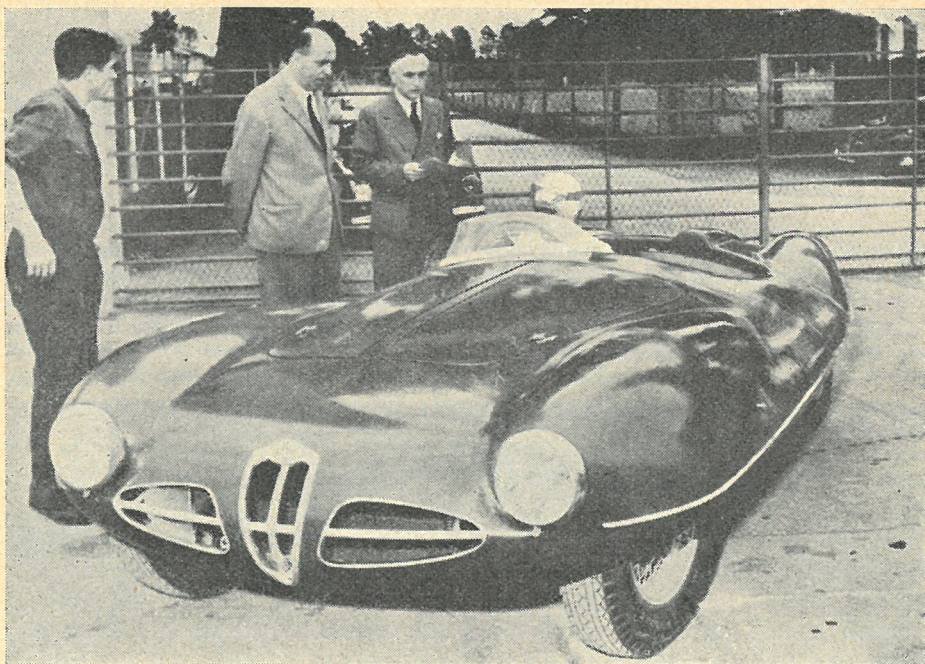
En vogn, der navnlig gjorde sig bemærket på grund af sit udseende, var den spanske Peugeot, der med sin 2,8 liter motor udvikler 170 hk.

være heller ingen af de fantasifulde prototyper, som denne udstilling frem for andre plejer at være så rig på.

Blandt den franske bilindustris frembringelser tiltrak navnlig en af *Grégoire* udstillet forsøgsvogn med turbinemotor opmærksomheden. Vognen består af et *Hotchkiss*-chassis, et *Cematurbo*-turbineanlæg, der gennem et planetgear trækker på baghjulene, samt et af ingeniør J. A. Grégoire tegnet 2 personers coupé-karosseri med meget lav luftmodstandskoefficient. Om vognens køreegenskaber var det

Large«. Desuden var den nye sportsmodel at se. Denne lækre vogn var tidligere baseret på Fiat 1100, men bygges nu på grundlag af »Aronde«n og er forsynet med trådhjul.

Ford præsenterede en i karosseriet forbedret »Vedette«, der nu også leveres som cabrio-coach. Luksusudgaven »Comète« er også trimmet efter, og til det tidligere smukke, lukkede karosseri er der føjet en net cabriolet af sportsligt tilsnit. Vedette-modellerne kan iøvrigt leveres (mod ekstra betaling) med en ny type halvautoma-



Den nye 3000 ccm Alfa Romeo sportsvogn har ikke uden grund fået tilnavnet »Den flyvende tallerken«. Efter en prøvekørsel på Monza kunne man fastslå, at denne italienske sportsvogn har en tophastighed på 260 km/t. Læg mærke til de indkapslede forhjul og det meget lave frontareal, der i første række er opnået gennem en lav byggehøjde.

tisk gear, bestående af en hydraulisk kobling og et elektromagnetisk totrins planegear.

Peugeot fortsætter den yderst populære »203« med mindre mekaniske forbedringer og detaljændringer i karosserierne. Som nyhed vistes en coupé-model.

Citroën er også uforandret bortset fra et rummeligere bagagerum og enkelte andre småting.

Renault er ligeledes trofast mod »4 CV« og »Frégate«-modellerne, dog at den sidste nu kan leveres med solskinstag, og i krogene hviskes om en cabriolet bør nævnes.

Panhard viste en meget vellykket firepersoners cabriolet, bygget på »Dyna«-chassiset af firmaet Calista, samt et fabeldyr af en 12 cylindret boksermotor, bestående af seks sammenbyggede »Dyna«-motorer. Dette sære apparat har 6 liters slagvolumen, vejer 360 kg og udvikler 200 hk; den skal bruges i en militærvogn.

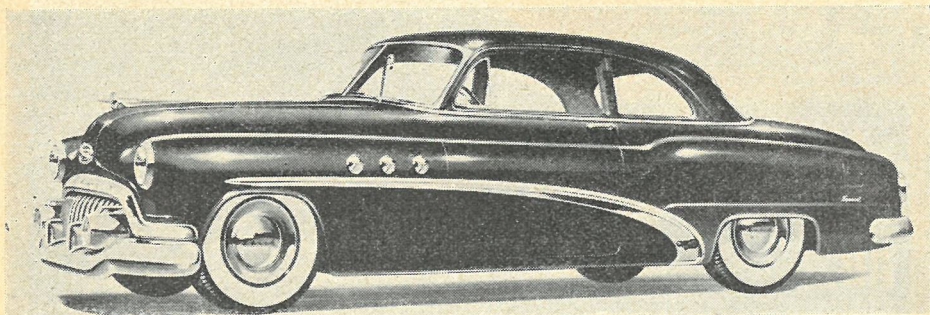
I den rendyrkede sports- og luksusklasse var der — som altid i Paris — vidunderlige vogne at se, men til artige priser, og nyhederne indskrænkede sig til Gordini's 2,3 liters model, der fik sin sa-

londebut, til forskellige fantasikarosserier på Delahaye- og Talbot-chassiser. En enlig fornemt udført Bugatti, type 101, firepersoners cabriolet, virkede overbevisende elegant og sober; samtidig rummede den fine, praktiske enkeltheder.

På en måde stjal de udenlandske mærker billedet. En engelsk vogn var udstillingens dyreste, naturligvis en Rolls-Royce, med et overdådigt karosseri fra Franay (160.000 kr.). Bentley's nye »Continental« firepersoners coupé var overbevisende flot, men ellers holdt de engelske fabriker nyhederne tilbage til deres egen udstilling i Earls Court.

Amerika sendte den vanlige brigade af dollargrin, og af nyheder var kun en Dodge-model »Red Ram« med V 8-motor, nogle forskellige karosseriændringer bl. a. hos Chrysler, samt Cunningham's meget europæisk påvirkede sportsmodel med italienskbygget karosseri.

Tyskland viste en Mercedes-Benz 300 S Roadster, den lukkede 300 SL sportsvogn samt de forbedrede Porsche-modeller. Spanien præsenterede salonens kraftigste vogn, Pegaso med en 2,5 liters V-8 kom-



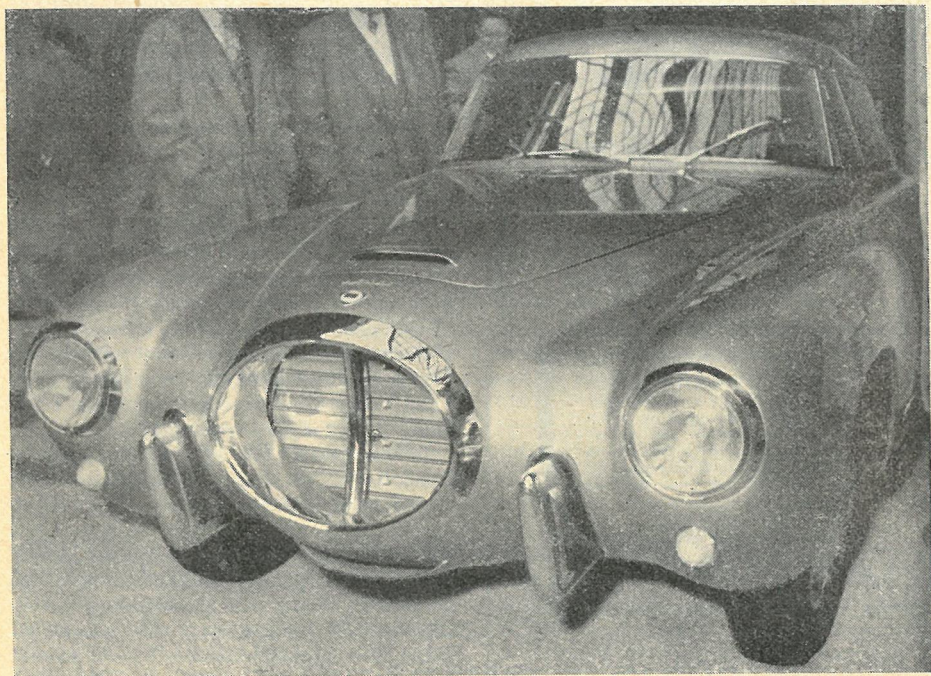
De amerikanske vogne var righoldigt repræsenteret, og selvom de ikke i konstruktiv henseende kan stå mål med de finere europæiske vogne, har de dog en gammel good-will hos de europæiske gennemsnitsbilister. Buick har således opnået et meget stort salg i de europæiske lande, hvor importen og salget er frit.

pressormotor på 254 hk, samt en model med et såre futuristisk karosseri, der lignede en krydsning mellem et rumskib, en motorbåd og en kaffemølle — men Pegaso viste også en af alle tiders fineste arbejdspræstationer, et topersoners sportskarosseri, som *Touring*, Milano, havde bygget på elleve dage på et dem ukendt chassis.

Italien viste atter en række teknisk ganske overlegne modeller, bl. a. *Ferrari's*

type 250, en 3 liters, tolvcylindret sportsvogn, samt udstillingens eneste virkelige nyhed, *Fiat 1900*, men det var til gengæld også en nyhed af interesse, og denne fremragende vogn er nærmere beskrevet andetsteds i dette nummer.

Som altid var udstillingen i Grand Palais meget smukt arrangeret og lignede i mangt og meget sine forgængere — bl. a. var en vogn med et særdeles fantasifuldt karosseri udstillet med kun tre navkaps-



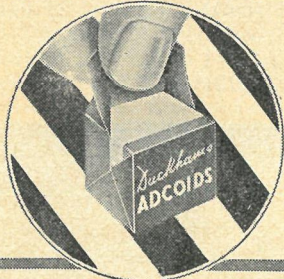
Øjensynligt inspireret af den amerikanske forsøgsvogn Le Sabre vist på Parisudstillingen denne 2-liters Lancia Gran Turismo med specialbygget Pinin-Farina karosseri.

Mod koldstart og tæring- ADCOIDS TABLETTER

Beskytter
motoren
mod slid
ved koldstart...



Bilister og fagfolk med bilforstand ved, at en motors levetid afhænger af korrekt smøring, men tryk- eller stænksmøring er ikke altid nok. Ved kørsel med skoldkø motor og efter en hovedreparation findes der dele, som altid går stramt. Giv disse dele den ekstra smøring, som DUCKHAM'S ADCOIDS vder gennem benzenen!



17a

DUCKHAM'S ADCOIDS giver

1. lettere start
2. mindre benzinförbrug
3. øget kompression og dyeevne
4. garanteret effektiv smøring af alle motorens bevægelige dele

Motorens ven - virksom og ren

DUCKHAM'S ADCOIDS danner en beskyttende hinde på alle motorens bevægelige dele og cylindervægge og hindrer slid og tæring. En tablet til 10 liter benzin er nok - og indpakningen sikrer Dem mod at blive snavset på fingrene.

Alltid en æske DUCKHAM'S ADCOIDS med i vognen

TOPOLIE I TABLETFORM

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S - KBHVN. - RANDERS

ler og uden glas i baglygterne — men man savnede disse næsten Storm P.-agtige bilopfindelser, som ellers troligt dukker op hvert år. Men forhåbentlig lever der endnu opfindere, hvis værker kan krydre kommende saloner med usikre løfter om den store, altomvæltende revolution i biltekniken.

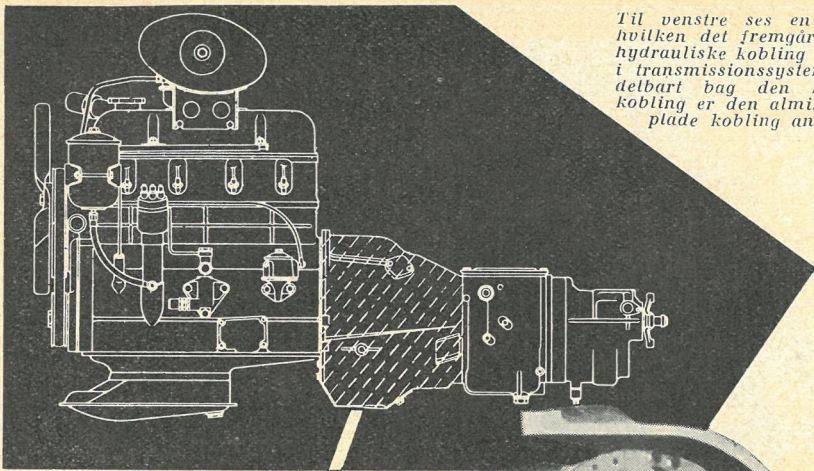
★

Når bortses fra enkelte kostbare, uopnåelige vogne, der på arrogant tilbagetrukne stands kunne beses på den franske automobilsalon, var Pariser-udstillingens mest fremragende bil utvivlsomt den nye Fiat 1900, som mange ikke ofrede større opmærksomhed — fordi den af ydre afviger så lidt fra den velkendte 1400, at den vel blev taget for en 1952-udgave af 1400-modellen.

Fra sin forløber, der vedblivende er i produktion, har Fiat 1900 overtaget karrosseriplader, affjedring, bremsetromler, hjul og styring, men dermed hører ligheden også op. I det ydre er den nye model at kende på en forkromet liste langs siden, et ændret kølergitter, ændrede kofangere samt et større, buet bagvindue. Indvendig er den mere luksuøst udstyret end 1400-modellen, bl. a. med armlæn, som kan klappes op, bedre instrumenter, herunder et *Tachimedion*-ur, en snedig italiensk mekanisme, der hele tiden viser den siden starten opnåede gennemsnitshastighed — men det er under motorhjelmen, de opsigtsvækkende nyheder er at finde.

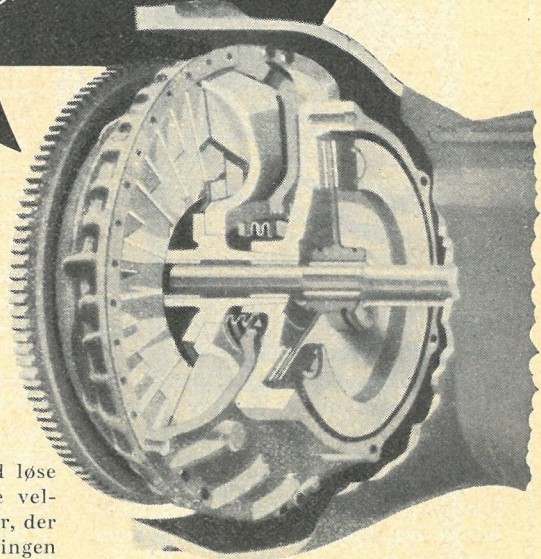
Motoren er en videreudvikling af den firecylindrede to liters motor, som i et par år har været anvendt i den jeeplignende *Campagnola*-model; desuden er den baseret på erfaringerne fra den velmeriterede 1400, men det vil være synd at sige, at Fiat's drevne ingeniører har spildt tiden i de to år, der har været arbejdet med 1900-modellens motor og transmission.

1900-motoren har samme boring som 1400, d. v. s. 82 mm, slaglængden er øget til 90 mm, hvorved slagvolumen bliver 1901 ccm; kompressionsforholdet er 6,7:1. Blokken er af støbejern, topstykket af aluminium med indpressede ventilslæder. Topventilerne styres ved stødstænger fra en sideliggende knastaksel. Cylinderforingerne, som let kan udskiftes og er i direkte kontakt med kølevædsken, er af stål. Stemplerne er støbt i letmetal og har en



Til venstre ses en skitse, af hvilken det fremgår, hvor den hydrauliske kobling er indskudt i transmissionssystemet. Umiddelbart bag den hydrauliske kobling er den almindelige tørplade kobling anbragt.

Til højre ses et snit gennem koblingshuset: Længst til venstre ses vædskekoblingen og til højre den almindelige tørplade-kobling.



konkav overflade, så forbrændingskammeret får den mest hensigtsmæssige udformning (ingen tændingsbanken med dårlig benzin), og som en interessant detalje bør nævnes, at stempelpinden er forsat ca. 3 mm fra stemplets midterlinie over mod tændrørssiden, så enhver tendens til stempel-»kipning« undgås.

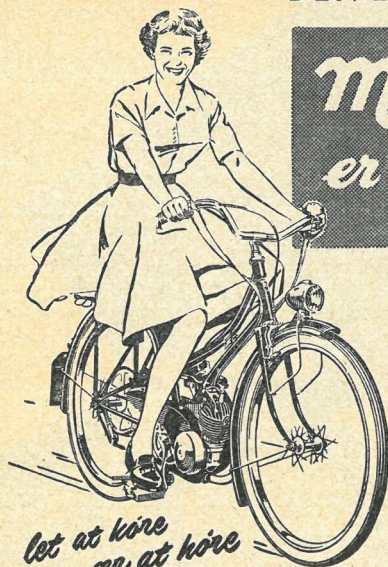
Krumtappen bæres i tre lejer med løse pander, og fornedden afsluttes denne velkonstruerede maskine med et bundkar, der rummer fem liter olie. Hele opbygningen af 1900-motoren gør et tiltalende indtryk, detaljerne er nydelige, og i det hele er det et soigneret stykke mekanik, man har for sig. Med den normale Weber 36 DRG-SP karburator udvikler den 60 hk ved 3700 o/m og opnår sit højeste drejningsmoment, 13,3 kgm, ved 2600 o/m, men det fundamentale i motorens egenskaber er, at endnu ved 4300 o/m er effekten 53 hk — med andre ord: effektkurven er usædvanligt flad og giver motoren en særpræget blød karakter.

Det er ikke uden hensigt, at Fiat har konstrueret den nye motor med netop disse egenskaber, for transmissionen er radikalt ændret i forhold til tidligere Fiat-vogne. I stedet for det sædvanlige svinghjul (koblingsflange) er motoren monteret med en hydraulisk kobling, et

fluid flywheel af samme type som den af Daimler og Lanchester gennem 20 år anvendte. Denne kobling består af et pumpehjul med radiære skovle og et turbinehjul — ligeledes med radiære skovle — og arbejder med olie, hvorfor den er afsondret i et »hus« for sig. På grund af den hydrauliske koblings progressive arbejdsmåde er det muligt — og forsvarligt — at sætte vognen i f. eks. 4. gear og holde stille med motoren løbende på tomgang. Øges motorens og dermed pumpehjulets omdrejningshastighed, sættes turbinehjulet i rotation, så vognen bevæger sig fremad, blødt og roligt. Ved 1000 o/m er der ca. 18 pct. slip mellem pumpehjulet og turbinehjulet; ved blot 1800 o/m er

DEN LYDLØSE

Mobylette
er den rette!



*let at køre
-svær at køre*

**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 letvægtklassen 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 sejtsgang 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 viser 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 er 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

dette slip mindsket til 2,5—3 pct., så en næsten stiv forbindelse mellem motor og bagaksel opnås. Derfor er der mellem den hydrauliske kobling og gearkassen indskudt en almindelig kobling med enkelt tørplade, og resultatet er blevet en bil med dobbelt personlighed.

I tæt bytrafik bruges normalt kun 4. gear, som man starter i, kører i, standser i og påny kører i; kun speederen og bremsen benyttes til at regulere vognens hastighed, resten besørger den hydrauliske kobling med samme vibrationsfrie elasticitet i hele fartregisteret fra 0 til 115 km/t. Dette lader sig gøre på grund af den flade effektkurve.

På åben landevej køres vognen som det, den også er, en fuldblods italiener. Med almindelig betjening af den normale kobling skiftes efter behov mellem de 5 gear, man har til disposition. 1. gear er et rent nødgear og 5. et overgear med en udveksling på 0,751 til 1. Naturligvis kan man også forlade sig på den hydrauliske kobling på landevej, men derved forflygtiges vognens fremragende egenskaber. Fiat 1900 accelererer således fra 0 til 80 km/t i 4. gear alene på 26 sek., d. v. s. næsten lige så hurtigt som 1400-modellen med almindeligt gearskifte, men bruger man gearkassen i 1900-vognen, er man kun 15 sekunder om at nå op på 80 km/t, og på 21 sekunder er hastigheden 100 km/t.

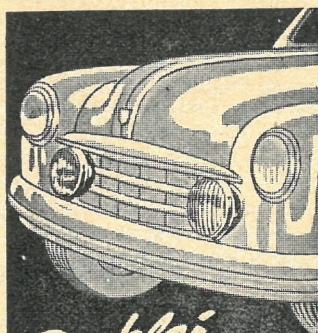
Takket være den villige og yderst smidige motor, der lynhurtigt øger sit omdrejningstal, er det lykkedes på enestående vis at forene to-pedal kørsel med sportslige egenskaber, og Fiat har bygget en bil, som både ukyndige begyndere og erfarne sportskørere vil glæde sig over at køre.

Specifikationer:

Motor: 4 cylindre, topventilet, løse foringer, aluminiumstopstykke. Boring: 82 mm. Slaglængde: 90 mm. Slagvolumen: 1901 ccm. Kompressionsforhold 6,7:1. Effekt: 60 hk ved 3700 o/m.

Elektrisk anlæg: Batteritænding. 12 volt 35 ampèretimer. 300 watt dynamo.

Transmission: Hydraulisk kobling samt enkelt tørpladekobling. 5 gear, syncromesh 2-3-4-5. Udvekslingsforhold (ved differential 4,44:1): 1. gear 14,08:1, 2. gear 10,07:1, 3. gear 6,49:1, 4. gear 4,44:1, 5. gear 3,33:1, bakgear 14,08:1 (gear-



De klør hinanden

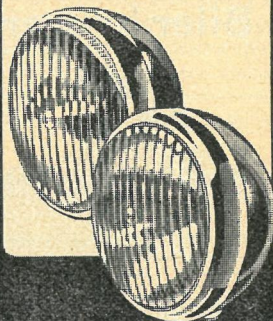
og supplerer hinanden -

Tåge- og kurvelygtenes 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

skifte på ratsøjlen). Dækstørrelse 6,40 ×14.

Hjulophængning: For: uafhængig med korte og lange triangelarmer, indskudte skruefjedre, teleskopiske støddæmpere, torsionsstabilisator. Bag: stiv bagaksel, skruefjedre, teleskopiske støddæmpere, kvarteliptiske bladfjedre samt radiusarme, torsionsstabilisator. Bremsler: fodbremse, hydrauliske firehjuls, håndbremse mekanisk. Bremseflade: 1040 cm².

Dimensioner: Akselafstand 265 cm, sporvidde 132,6 cm for, 132 cm bag, længde: 430,5 cm, bredde 167 cm, højde 152 cm, vægt (tør) 1150 kg. Benzintank 48 liter, kølesystem 10 liter, olie 5 liter.

BREMSER

— fortsat fra side 604

benyttes som forhjulsbremse på en række nyere personvogne, har imidlertid den ulempe, at bremsevirkningen synker til $\frac{1}{3}$ under baglænskørsel. Endvidere har

den den egenskab, at den er meget følsom overfor variationer i bremsebelægningens friktionsegenskaber (der som nævnt bl. a. er afhængige af bremsens temperatur). Til gengæld har den altså den fordel, at den fremkalder en større bremsevirkning ved et bestemt pedaltryk end den almindelige bremse med een selvforstærkende sko.

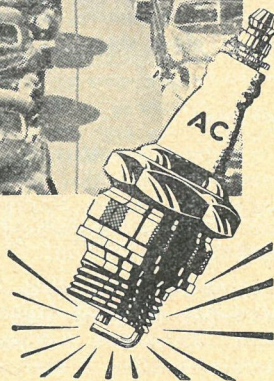
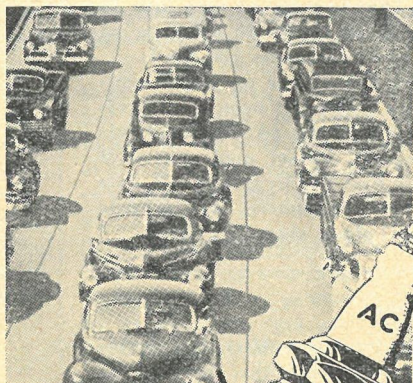
For at få en bremse, hvis virkning i så høj grad som muligt er uafhængig af bremsebelægningens friktionsegenskaber, er man derfor i øjeblikket tilbøjelig til at bevare den simple bremse med to sko som vist øverst på figuren, idet man dog — for at holde pedaltrykket nede på en lav værdi — indskyder en vakuumforstærker, der præsterer en del af aktiveringskraften på bremsesystemet. I enkelte tilfælde er man endog gået så vidt, at man benytter den for neden viste bremsekonstruktion, men med omvendt omdrejningsretning for bremsetromlen således, at man får en bremse med to »medløbende« bremse sko. En sådan løsning, der f. eks. er bragt i anvendelse på de nye Jaguar modeller, kræver selvfølgelig anvendelsen af en meget kraftig vakuumforstærker.

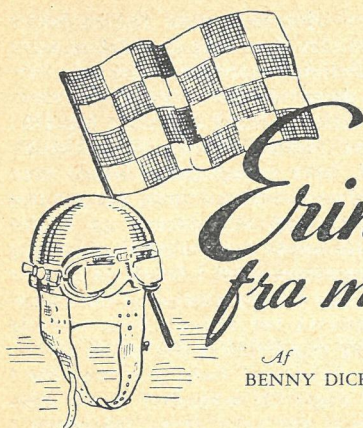
Næsten
50 pCt. af
Amerikas
Biler bruger

AC
TÆNDRØR

AC Tændrør er de eneste, som har den patenterede Coralox Isolator, der betegnes som »det vigtigste Fremskridt paa dette Omraade i de sidste 40 Aar«. Den giver større Modstandsdygtighed over for høje Temperaturer, større Varmeledningsevne og større Styrke under Kompression.

**AC — sparer Penge og forøger
Motorkraften**





Erindringer fra min Racerdagbog

Af
BENNY DICKSON

Den lille mand kan også ortælle sin historie

Når forfattere lader fantasien løbe og skildrer raketrejser til månen og tunneler under Atlanterhavet, springer de over alle tekniske vanskeligheder ved slet og ret at forklare, at det og det apparat eksisterer, samt at det har de og de funktioner — hvordan man så ellers har løst problemet rent teknisk, er af underordnet betydning. Derfor dømmes man oftest disse litterære præstationer, i hvilket plan de end ligger, som uigennemførligt nonsens. Jules Vernes jordomrejse på 80 dage virker i dag dog noget antikveret, medens Bernhard Kellermann's projekt om en tunnel under Atlanten stadig virker fantastisk, men samtidig fuldkommen formålsløs, eftersom de store luftfartselskaber besørger befordringen over dammen med en utrolig hurtighed og sikkerhed.

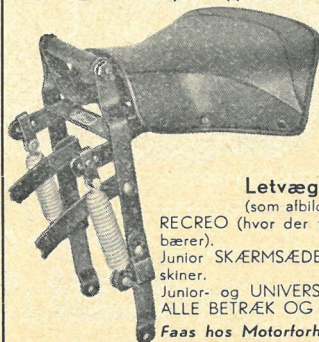
Forleden skulle jeg finde noget gammelt specialværktøj oppe på mit loft, og dette medførte, at jeg tilbragte nogle timer i fortidens verden. Er der noget så herligt som et rigtigt pulterkammer? Her finder man ugeblade fra sin barndom, små erindringer af en meget broget sammensætning fra sin drengetid, efterladenskaber fra ungdommens tåbeligheder og et væld af småting, der minder een om glemte omgivelser og episoder. Jeg fordybede mig således i nogle gamle ugeblade, der af ukendte grunde var blevet efterladt i en kuffert. Det var den kuffert, min evigt rejsende far benyttede, og som kun kunne lukkes, når to af hotellets tykke-

ste kokkepiger satte sig på låget. I sin tid spillede denne kuffert en stor rolle for mig, både når jeg selv var med på rejse, og navnlig når jeg ikke havde været med, for da var der altid et eller andet spændende gemt i kuffertens dyb. Et legetøjs-

lokomotiv, en dolk eller noget andet »hårdt«. Nu gav jeg mig til at studere de gamle blade. I et søndagstillæg til et engelsk dagblad fandt jeg en tegneserie med *Jens Lyn*, der kørte rundt i fantastiske vogne på Mars eller en anden fjern klode. Set med mine nutidige øjne virkede hans køretøj som en meget almindelig Studebaker i overstørrelse. I et australsk ugeblad fandt jeg *Willy på eventyr*, en tegneserie der har vakt drengenes begejstring overalt i verden. I denne serie brugte man nogle fantastiske apparater, bestående af en kombineret radiomodtager og -sender, som hver mand gik med på ryggen, og der var således skabt kontakt mellem Willy på en bjergtop og en eller anden hvidskægget professor, der befandt sig nede i en underjordisk skakt — et meget fantastisk apparat, der i dag kaldes en walkie-talkie. Hurra for fantasien!

Et par gamle medtagne læderbukser er i stand til at vække en del minder fra den gang, man var »statist« i de større og mindre landevejsløb. I dag beskæftiger man sig kun med at *skrive* om motorsport samt selvfølgelig forskellige andre emner, men

ILFORD Super-Vippesæde — for Langfart



Letvægtsmodel

(som afbildet) til Fredspris
RECREO (hvor der findes Bagagebærere).
Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.
Junior- og UNIVERSAL Fodhvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE
Faas hos Motorforhandlerne

hvor kan det krible i hele kroppen, når man sidder der på pressetribunen og blot skal være tilskuere og senere fortælle, hvad man har set, men ikke oplevet. Dette får mig til at tænke på en helt anden sag. Når man skal referere et motorløb, bliver det uvægerligt topfigurerne, man beskæftiger sig med, medens der kun kan blive en lille notits tilovers til de enkelte ryttere længere tilbage i feltet, og dette endda kun hvis de gør sig særlig bemærket på en eller anden måde. Men hver enkelt af disse »statister« er dog langt mere værd end reporteren, for de oplever, hvor han må nøjes med at se.

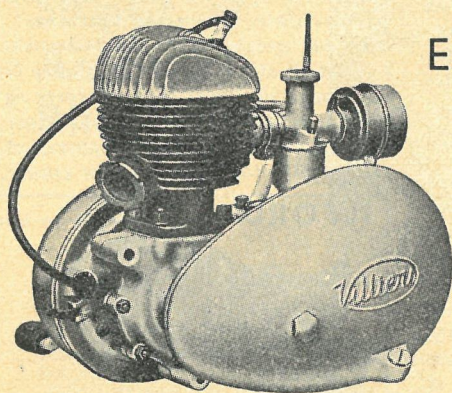
Jeg sidder med de gamle læderbukser mellem hænderne, de knirker lidt, når jeg bukker dem sammen, og denne knirken bringer mig øjeblikkelig tilbage til »de gode gamle dage«: Maskinerne er varmet op, og motorerne er stoppet, og vi venter på, at starten skal gå — 40 sekunder endnu. Lædertøjet knirker, og det føles ulidelig varmt, medens solen bager ned over banen. Jeg ville ønske, at jeg ikke altid havde nerver på i en start, men selvom jeg har fortalt mig selv, at det i virkeligheden er komplet ligegyldigt, hvordan udfaldet bliver, så nytter

det ikke — jeg er nervøs. Det er heller ikke løbet, der giver mig uro, det er selve starten. Det stammer sikkert fra min første start, da var der selvfølgelig også »nerver på«, men jeg begik den store fejl ikke at indøve starttekniken tilstrækkeligt. Herregud, hvor mange gange havde man ikke løbet en maskine i gang, det var dog ikke noget at gå så voldsomt op i. Min træningstid havde mærkelig nok givet mig en plads omtrent midt i feltet, og det var en noget utryk fornemmelse at have konkurrenterne så tæt ind på livet, navnlig da der bag mig holdt et par gamle rotter, som ville skyde tæt forbi min maskine i løbet af nogle få sekunder. Dertil kom nervøsiteten for ikke at få maskinen i gang, og alt i alt medførte dette, at jeg startede så voldsomt, at jeg var ved at vippe bagover, da jeg sprang sidelæns i sadlen.

Når først motoren var i gang, og man sad sikkert i sadlen, faldt roen over én, og man koncentrerede sig om kørslen. Man glædede sig over den veltrimmede motor eller spekulerede som en vanvittig for at finde årsagerne til manglende kraft eller mere mærkbare defekter. Selv om man var den ukendte rytter langt nede i feltet,

UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED

EN NY



Villiers

MOTOR

122 ccm
197 ccm

Nærmeste Forhandler anviser

STEVNS & COMPANY

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567

kunne ingen tage glæden fra én, når man mærkede, at teknikken blev bedre, og at man nu helt og fuldt beherskede de sving, man tidligere havde betragtet med den største mistillid. Rent moralsk har et sådant løb en gunstig indflydelse. Man lærer selvbeherskelsens ofte vanskelige kunst, og når man efter en times kørsel føler sig træt og udmattet, er det en særlig tilfredsstillelse at overvinde sin ulyst til at fortsætte for tværtimod at sætte tempoet op og skærpe sin agtpågivenhed.

Og hvor man dog lærer at kører motorcykle i et hårdt landevejsløb. Jeg havde det store held at arbejde på en motorcyklefabrik sammen med et par af de »store kanoner«, og deres hjælpsomhed overfor en nybegynder, som jeg, var grænseløs og sikkert uden sidestykke i nogen anden sportsgren. I et lokalt løb skulle jeg »konkurrere« mod mine læremestre, men de tog praktisk på tingene, og uden nogen som helst form for overlegenhed forklarede de mig, at jeg blot skulle tage den med ro i begyndelsen (hvilket jeg ikke havde spor vanskeligt ved), og når jeg blev overhalet af en af dem — den der nu kom først — ville de slække lidt og samle mig op. Så skulle jeg blot hægte mig op og holde tempoet, hvilket »jeg sagtens kunne, eftersom min maskine var lige så hurtig som deres«. At vore maskiner var lige så hurtige, vidste jeg, eftersom jeg havde gjort alle tre klar, men hvor sagtens jeg kunne holde tempoet, stillede jeg mig lidt tvivlende overfor. Jeg fik det sidste råd kun at se efter min *guide* og ikke på noget som helst andet. I mine værste mareridt kører jeg det løb endnu. Banen var vanskelig og tilmed fedtet efter et regnskyl, og jeg syntes, jeg kørte som en vingeskudt and, der basker hen ad jorden. Jeg var så utilfreds med mine egne præstationer, at jeg begyndte at køre skødesløst, det værste man overhovedet kan gøre. Mit sind var en blanding af lyst til at kvæle motoren og udgå og forundring over ikke allerede at være blevet overhalet og kommet en omgang bagud. Jeg kørte i denne mismodige og let ondskabsfulde stemning, da en rytter skød op på siden af mig, og et »Come on now« blev brølet ind i øret på mig. Jeg optog efterfølgelsen, nærmest for at vise mig selv og hele verden, at ikke engang det kunne jeg, men da jeg var sluppet helskindet

Motor Lommebogen

1953

udkommer 1. december

Den er fuld af oplysninger beregnet for bilister og motorcyklister, den vil i mange tilfælde betyde en lettelse, når man har brug for en konkret oplysning om vægt-afgift, kilometerafstande el. lign. En fl. lille gave til motormanden.

★

Reserver den hos Deres
boghandler

kr. 3,85 - 4,85

★

JØRGEN HALKIER'S FORLAG
Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø



125 - 150
250 - 350
og 500 ccm



leveres omgående fra lager

UDEN KØBSILLADELSE
PÅ DOLLARORDNING

med varesidevogn eller
på købstilladelse

de mest indkapslede og bedst
afbalancerede maskiner

Forhandlere over hele landet

ERIK ORTH Lyngbyvej 36, Kbh. Ø
C. 12.372, 12.375



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.

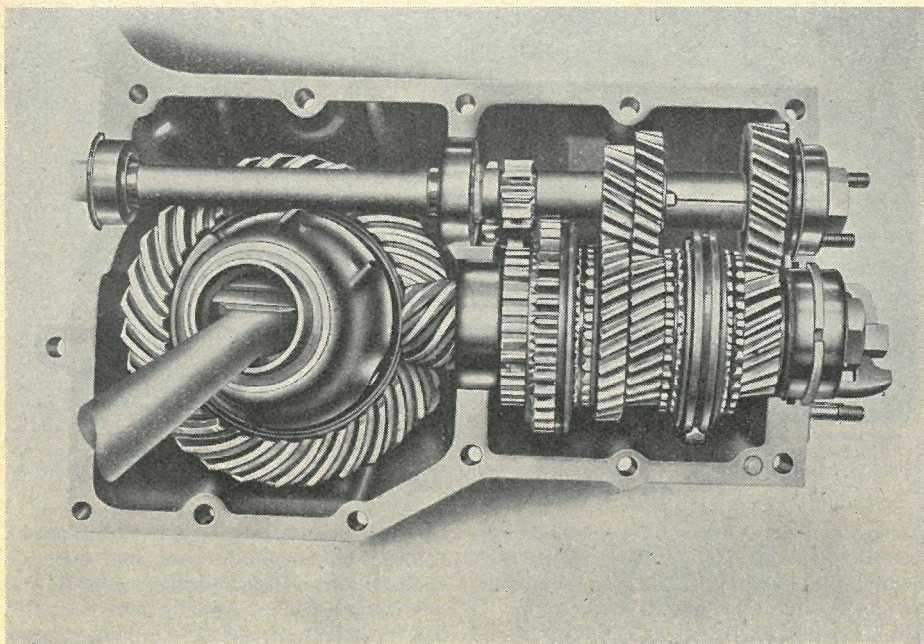
gennem det første sving, koncentrerede jeg mig fuldt og helt om at følge med — her var virkelig en chance for at lære at køre. Tempoet blev sat op, og jeg stirrede krampagtigt på min guide's gearskiftning og og mindste bevægelse. En enkelt gang så jeg bort fra ham for at tage bestik af det kommende sving, men havde mest lyst til at lukke øjnene — med den hastighed havde jeg aldrig set et sving nærme sig. Omgang efter omgang jog vi banen rundt uden at blive overhalet af andre ryttere, medens adskillige blev overhalet af os — jeg så blot gennem øjenkrogene, når en rytter gled bagud med en forbløffende hastighed. Efterhånden vænede jeg mig til farten og begyndte at studere min læremesters svingteknik og den præcision, med hvilken han bremsede. Det hele gik som et urværk, og jeg følte, at sådan kunne jeg køre resten af mit liv, da jeg opfattede, mere end jeg så, det ternede flag. I et kort nu blev jeg klar over, at jeg var en omgang bagefter, og da min guide samtidig trak ind mod siden, overhalede jeg og gik på egen hånd i gang med min sidste omgang. Først havde jeg indtryk af, at jeg på denne sidste runde af løbet satte tempoet yderligere op, men det var blot fartvinden, jeg nu mærkede med fuld styrke, eftersom jeg ikke havde nogen til at tage af for den, og i virkeligheden kørte jeg 18 sekunder langsommere på »min egen omgang«. Ikke desto mindre mærkede jeg, at jeg nu var rykket op i en anden klasse, jeg vurderede opbremsninger og sving efter en helt anden målestok, og selvom jeg ufortjent blev nr. 6 af et felt på 30 ryttere, var jeg dog klar over, at jeg for fremtiden ville nå bedre resultater, end jeg hidtil havde været i stand til at præstere.

Når jeg har ubehagelige drømme, oplever jeg dette løb igen. Jeg kører på en kroget og modbydelig bane på en bjergvej. Til den ene side er en afgrund dybere end nogen anden, jeg har set, til den anden side er forrevne klippeblokke. Jeg kører sikkert og roligt bag Stanley Woods, men pludselig er han væk, og jeg mister herredømmet over maskinen. Jeg falder ud i det tomme rum — — — og vågner med hjertet hamrende i livet. Nu sidder jeg og filosoferer over mine gamle læderbukser og dagdrømmer om forspildte muligheder.

FOLKEVOGNEN *i ny model*

Fra vore læsere har vi modtaget utallige forespørgsler om, hvorvidt »det havde noget på sig«, at Folkevoغن i nær fremtid skulle komme med en syncromesh gearkasse. Efter en forespørgsel stilet direkte til fabriken fik vi at vide, at der ikke ville blive tale om en syncromesh gear-

kedet, og hvorvidt man egentlig kan tale om nogen nyskabelse, skal vi lade være usagt, men der er i hvert fald så mange forbedringer, at fabriken er i sin gode ret, når den taler om en ny model. Det vigtigste, og for de fleste sikkert mest mærkbare, er en syncromeshgearkasse, i

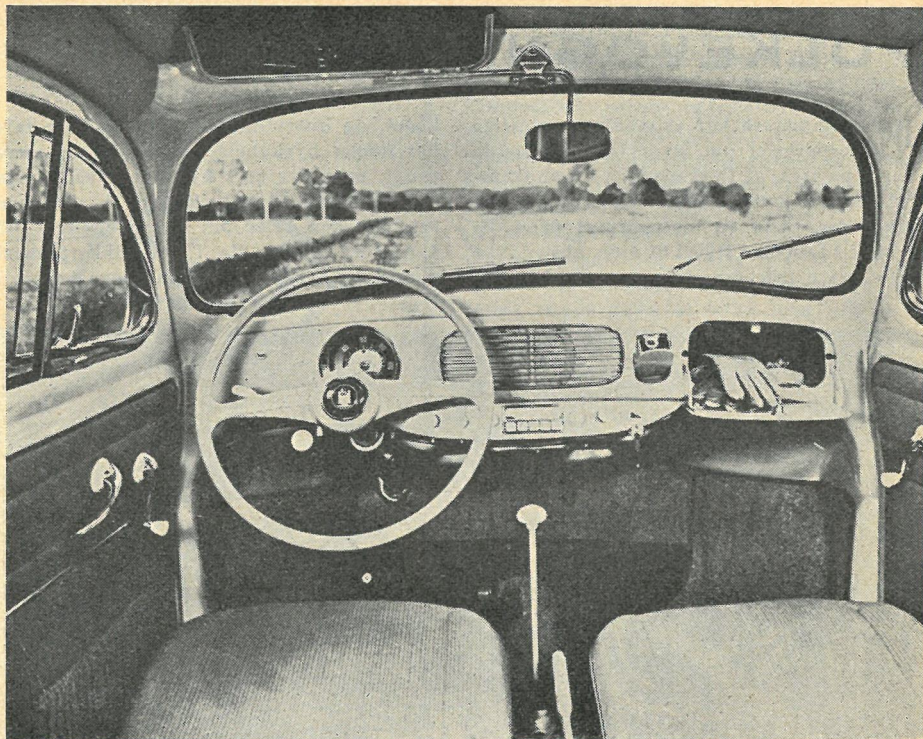


På ovenstående illustration ses den nye syncromesh gearkasse til Folkevoغن. Gearkasse og differentiale er som på de tidligere modeller sammenbygget.

kasse, men om en helt ny Folkevoغنsmodel. Mange har sikkert efter disse oplysninger forestillet sig, at Folkevoغنsfabriken ville sende en ny vogn på markedet, der ganske vist i hovedprincipperne byggede på den samme konstruktion, som er gældende for den almindelige Folkevoغن, men at karosseriets udformning ville omskabe den til et lille dollargrin. Ved en nærmere eftertanke kunne man ikke komme til andet resultat, end at den hidtidige karosseriform er så nøje afpasset til hele vognens konstruktion, at der sikkert ikke ville blive tale om nogen synlig ændring i modellen.

Den nye model er nu kommet på mar-

hvilken 2., 3. og 4. gear er synkroniserede, således at gearskiftningen i fremtiden kan ske uden anvendelse af dobbelt udkobling. En mærkbar forandring er den bedre lydisolations mellem motorrummet og passagersæderne, således at motorstøjen i allerhøjeste grad er blevet nedsat, og endelig har man ændret affjedringssystemet således, at affjedringsbevægelserne bliver blødere og behageligere, uden at dette dog går ud over vognens i forvejen fortrinlige køreegenskaber. Den sidstnævnte forbedring er opnået ved at montere hjulene med større dæk — 5,60×15 — mod tidligere 5,00×16, og samtidig har man givet affjedringsbevægelsen større slaghøjde.



Folkevognen har fået et nyt interiør, idet der nu er blevet gjort plads til indbygning af radio, handskerummet til højre er udformet som en boks med tætsluttende låg, og endelig ses til venstre på illustrationen de nye ventilationsruder.

Iøvrigt kan det nævnes, at en lang række detaljer i allerhøjeste grad er blevet forbedret. Det elektriske anlæg er på mange væsentlige punkter blevet ændret, og på alle eksportmodellerne er vinduesviskermotoren således blevet betydelig kraftigere, hvorved det er blevet muligt at holde et større stykke af forruden rent. Batteriet er blevet monteret på en måde, der bedre beskytter det mod rystelser og vibrationer.

Motoren er nu monteret med en karburator med accelerationspumpe og hængslet svømmer, hvilket naturligvis giver en hurtigere reaktion på gaspedalen under ac-

celeration. Samtidig er indsnagningsmanifoldden blevet ændret noget, idet man har søgt at skabe bedre forvarmning af indsnagningsgassen, og endelig har man forbedret koblingslamellen og belægningen. Af synlige ændringer skal i første række nævnes de store kofangere, ventilationsruderne og de nye sæder, der ikke alene er betrukket med bedre stof, end det tidligere har været tilfældet, men også er stoppet på en ny måde, der giver behageligere siddestilling. Endelig er bagsædets rygstød flyttet 30 mm tilbage, hvilket giver forbedrede pladsforhold for bagsædepasagererne.

Der kunne nævnes endnu en lang række detaljeforbedringer, men vi vil overlade til Folkevognsentusiasterne selv at gå på opdagelse, blot skal vi oplyse, at prisen på den nye Folkevognsmodel er nøjagtig den samme som på den tidligere model, og dette er kun muligt, fordi Folkevognsfabrikken idag producerer 550 vogne om dagen.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

FRA BANE OG VEJ

Af Observer



En af de mest hæsblesende sportssæsoner i mands minde er nu gået på hæld — siden midten af marts har der været kørt løb hver evig eneste weekend, og kalenderen har været tæt besat, men trods F 1's sørgelige bortfald har det været en mindeværdig løbssæson. Måske er der blevet stillet for store krav til mekanikere, kørere og materiel, men det bliver næppe bedre i 1953. I år var der optaget 187 løb og rallies i kalenderen; næste år bydes der på ialt 190! Så får vi se, hvor mange der bliver kørt.

De sidste resultater fra i år er kort fortalt:

Spanien:

Det spanske automobil Grand Prix blev aflyst af finansielle grunde — et fingerpeg om, at der faktisk er for mange løb.

Frankrig.

På *Montlhéry* har der været kørt nogle mindre løb, dels om efterårspokalen, dels det årlige løb i anledning af udstillingen. Større overraskelser indtraf ikke. *Pierre Levegh*, helten fra le Mans, vandt hovedløbet i efterårspokalserien med sin trofaste *Talbot* (135 km/t), og *Robert Manzon* sejrede i det hurtigste af Coupe du Salon løbene med sin *Gordini* (150,2 km/t).

Endelig hentede *Gordini* sig en sejr i et mindre sportsvognsløb i *Agen*. *Trintignant* kørte vindervognen (84 km/t).

Italien.

Sportsvognsløbet i *Bari* blev igen i år vundet af den brasilianske kører *Chico Landi*, som kørte en ældre 2,3 liters *Ferrari* med megen verve og gik i mål med 124,2 km/t, foran mere moderne og kraftigere *Ferrari*vogne, ført af velmeriterede kørere. 1100 cm-klassen beherskedes overlegent af *OSCA*-vognene, der bygges af brødrene *Maserati*, som for et par år siden solgte deres gamle fabrik i *Modena*.

Iøvrigt har der hersket febrilsk travlhed i de italienske værkstedet, hvor en respektindgydende samling vogne er blevet



STYRTHJELME

Vi har den helt rigtige styrthjelm, som vil begejstre enhver motorcyklist. Den har alle fordele, fiks og klædelig, let og meget varm som en rigtig motorhjelm, fremstillet med skygge og nakkestykke. Leveres i størrelserne 55-56, 56-57, 57-58, 58-59. Hver styrthjelm dækker to størrelser.

Kr. 60,00

Portofrit tilsendt

J. A. HANSEN

Motorcykleforretning

Tlf. 1618

Holbæk

Tlf. 1018

DYMAX

SPÆNDINGSRELÆ

Fåes overalt

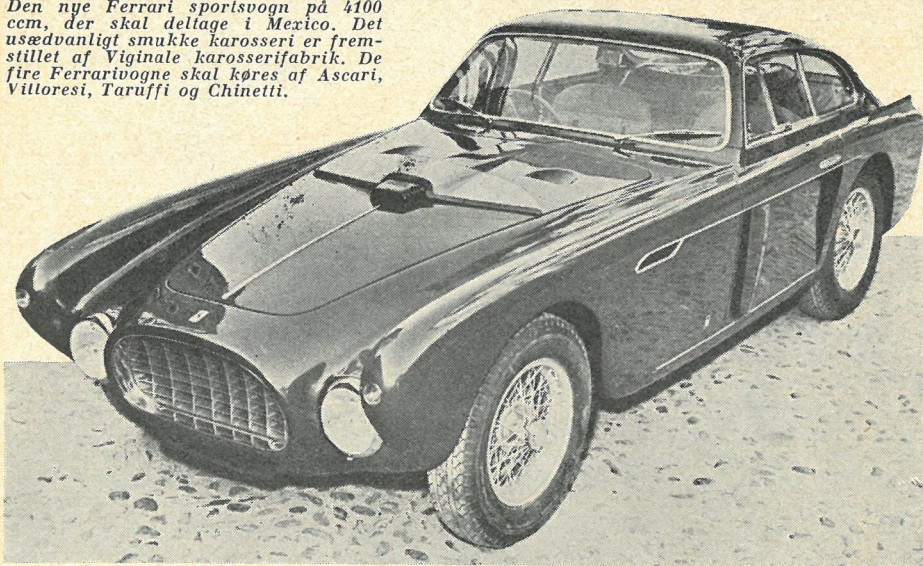
FABRIKATION OG EN GROS:

DYNAMOTOR

ROSKILDE

TELEFON 931

Den nye Ferrari sportsvogn på 4100 ccm, der skal deltage i Mexico. Det usædvanligt smukke karosseri er fremstillet af Viginale karosserifabrik. De fire Ferrari-vogne skal køres af Ascari, Villoresi, Taruffi og Chinetti.



gjort klar til det forestående landevejsløb i Mexico.

Tyskland.

Avus-løbene blev kørt med F.2-vogne i tre klasser. Schweizeren *Rudolf Fischer* vandt F.2-løbet med ikke mindre end 186,6 km/t. Sportsklassen under 1100 ccm gik til *Brendel (Porsche)* 147,6 km/t; 1500 ccm-klassen blev vundet af *Hartmann (Hansa Borgward)* 168,7 km/t; 2000 ccm-

klassen havde *Fritz Riess (Veritas)* som sejrherre med 174,3 km/t.

Mexico.

Den mexikanske automobilklub er ved at lægge sidste hånd på forberedelserne til sit gigantiske løb, *Carrera Panamericana* (eller *Mexicana*), som skal køres i dagene 19.—23. november over den 3.371 km lange strækning fra Mexikos grænse mod Guatemala til grænsen mod U. S. A. Løbet er i år udskrevet for standardvogne (d. v. s. biler fremstillet i årlige serier på mindst 5000) og sportsvogne, der må være tunet, så meget man lyster. Den store kamp kommer til at stå i sportsklassen, hvor europæiske mærker bliver talstærkt repræsenterede.

Sidste års sejrende mærke *Ferrari* sender 4 tolvcylindrede 4,1 liters vogne i ilden med *Ascari, Villoresi* og *Chinetti* som købere. Fabriksholdets vogne har et helt nyt chassis, og motorerne afgiver 230 hk. *Viginale* har bygget karosserierne, der er af letmetal. Vognene vejer under 1000 kg, d. v. s. ca. 4 kg pr. hk!

Desuden starter flere private Ferrari-kørere, bl. a. vinderen af Mille Miglia, *Giovanni Bracco* og *Dr. Farina* samt to mexikanske kørere.

Lancia har anmeldt tre Aurelia-modeller, der skal køres af *Bonetto, Maglioli* og en endnu ikke udpeget kører. Det forlyder

Motor-lageret

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

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

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

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmandshallen
København V

rygtevis, at vognene, der har opnået fabelagtige hastigheder under prøveførsler på *Monza*, er forsynet med kompressor.

Mercedes-Benz stiller med tre *300 SL*-vogne, der skal køres af *Herman Lang* og *Grupp*, *Karl Kling* og *Klenk* samt amerikanerne *John Fitch* og *Geiger*. Holdet er afsejlet med selveste Oberingenieur *Neubauer*, *Mercedes'* mangeårige løbsleder, i spidsen, og der er ingen tvivl om, at tyskerne mener det alvorligt. Alle forberedelser er truffet med den yderste omtanke.

Porsche har anmeldt et fabrikshold på to 1500 ccm vogne.

De europæiske deltagere møder hård konkurrence fra ombyggede amerikanske vogne. Glem ikke, at *Tony Bettenhausen* sidste år kørte løbets sidste etape med 186 km/t i en *Chrysler Saratoga*.

Det bliver gevaldigt spændende altsammen, og når mine usselt betalte spioners meldinger foreligger, skal der komme en udførlig beretning om dette utrolige løb.

Rekordhjørnet.

To foretagsomme franskmænd ved navn *Vernet* og *Pairard* har med en meget specialbygget *Renault* type 1063 kørt betonen tynd på *Montlhéry* og sat følgende nye rekorder i klasse H (501—750 ccm): 3 timer: 166,4 km/t, 6 timer: 166,1 km/t, 12 timer: 166,1 km/t, 500 km: 166,4 km/t, 500 miles: 165,4 km/t, 1000 km: 166,1 km/t, 1000 miles: 166,2 km/t, 2000 km: 166,0 km/t. Det er så anselige forbedringer som 10 km/t over de gamle rekorder, der tilhørte en *DB-Panhard*.

Rekorderne er så gode, at der ikke er

nogensomhelst grund til at annoncere dem som verdensrekorder, hvad de *ikke* er — og det er iøvrigt i strid med det internationale sportsreglement at foretage sådan misvisende annoncering. Verdensrekorden for 2000 km er på 277,4 km/t! Så der er lidt igen.

Endelig er *Renault*-resultaterne endnu ikke godkendt af *FIA*.

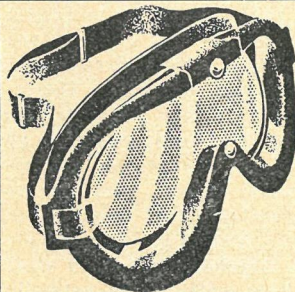
På *Montlhéry* banen opnåede et *AJS* hold i dagene den 17. og 18. oktober at slå en række rekorder med den nye trevintilede 350 ccm racermaskine. På 1 time kørte man fra en stående start 186,2 km/t, hvilket må siges at være en respektindgydende hastighed for en 350 ccm maskine. Det er imidlertid ikke mindre imponerende at betragte de efterfølgende resultater over længere distancer, eftersom den opgivne hastighed inkluderer alle stop for optankning og udskiftning af ryttere.

Den 17. oktober lagde den franske kører *Pierre Monneret* for med en enkelt maskine og opnåede følgende resultater:

50 km	186,3 km/t
50 miles	186,6 km/t
100 km	186,5 km/t
100 miles	186,3 km/t
1 time	186,2 km/t

Dagen efter gik hele holdet i aktivitet, og rytterne *Bill Doran*, *Coleman* samt de to brødre *Monneret* opnåede følgende resultater:

500 km	171,8 km/t
3 timer	169,5 km/t
4 timer	166,5 km/t
500 miles	164,0 km/t



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

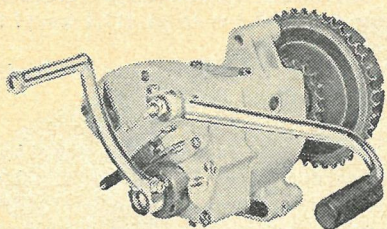
Nyrebælter prima kvalitet - 19.50

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Gearkasse - Nyt!

Vi tager den gamle gearkasse i bytte på en ny.



GEARKASSER

for alle motorcykler

GEARKASSER

i alle forskellige ophæng

GEARKASSER

i alle prislag

Tal

GEARKASSER

med os, vi løser Deres

GEARKASSE-PROBLEM

Vi tager Deres gamle gearkasse til højeste kurs i bytte på en ny, hvadenten den er defekt eller De ønsker en fodgearkasse i stedet for håndgear. — **Send den gamle gearkasse til os, eller oplysninger om denne og vi giver Dem omgående et byttetilbud.** Kæmpeudvalg i gearkasser, bl. a. Albion, BSA, Burmann, Geetrag, m. fl.



GEARKASSE-DELE

føres på lager for alle mærker

En gros

En detail

J. A. HANSEN

Motorcykleforretning

Tlf. 1618

Holbæk

Tlf. 1018

Forlang vort reservedelskatalog

GENTOFTE BOGTRYKKERI

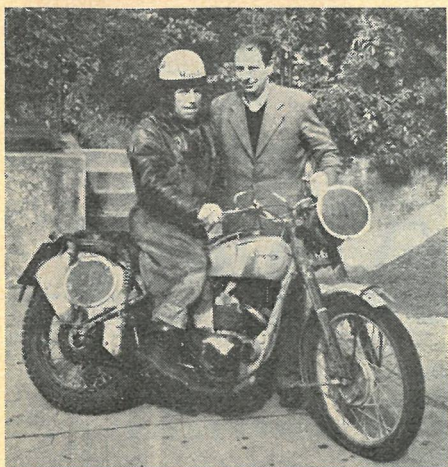
KONGELYSVEJ 14

GE 1850-4844

5 timer	164,4 km/t
6 timer	164,3 km/t
1000 km	164,4 km/t
7 timer	158,8 km/t

Disse rekorder er naturligvis imponerende i sig selv, men de er samtidig interessante derved, at det er første gang, man i den nyere motoræra har sat rekord på en almindelig standardolie, idet maskinerne alle var forsynet med en ny, såkaldt forbedret Mobiloil type D. En lille indviet kreds har ganske vist været klar over, at man brugte denne olie i alle AJS og Velocette maskiner i denne sæson, men mange har stillet sig skeptisk overfor at man ville anvende denne olie til rekordforsøg. Det interessanteste ved olien er, at den er fremstillet på ren mineralisk basis, medens alle andre racerolier hovedsagelig har været baseret på vegetabilisk basis. Både Velocette fabriken og AJS fabriken har samstemmende udtalt, at man med denne olie er nået et stort skridt frem i smøretekniken, idet det er første gang, at en almindelig bilist eller motorcyklist har været i stand til med økonomisk fordel at køre på en olie, der samtidig opfyldte alle betingelser til den hårdeste belastning, nemlig racer- og rekordkørsel.

Den 33-årige Triumph-kører Poul Bøgehøj er en af de stille mænd i dansk motorsport. Af det store publikum er han bedst kendt fra den tid, da han var sidevognsmand hos Knud Mogensen, men i den forløbne tid har han opnået ganske bemærkelsesværdige resultater. I juli måned placerede han sig som nr. 5 af 120 deltagere i Monaco Rally'et og fik for denne præstation en guldmedaille og to bronze-medaille, og sidst har han som den eneste dansker deltaget i Det Internationale Seks Dages Trial, der blev kørt i Østrig i dagene fra den 18. til den 23. september. Årets Seks Dages Trial bedømmes af de aktive kørere som det vanskeligste, der nogensinde har været afholdt, men ikke desto mindre gennemførte Poul Bøgehøj med kun 8 strafpoints, hvilket gav ham en sølvmedaille. Poul Bøgehøj fik de fire strafpoints, fordi han måtte vente urimeligt længe ved en nedrullet jernbanebom, og fra anden side har vi hørt, at han var en af de ryttere, der gjorde den bedste figur i løbet, idet han nemlig var én af de få ryttere, der gennemførte en meget



Poul Bøgehøj bliver gratuleret med resultatet efter hjemkomsten til Odense.

vanskelig etape. På denne etape kørte bogstavelig talt alle fabrikskørere fast, og de protesterede mod de urimelige vanskeligheder, med det resultat at etapen blev annulleret. I modsætning til de fleste andre deltagere i Det Internationale Seks Dages Trial måtte Poul Bøgehøj selv køre til startstedet på sin maskine, medens andre ryttere fik maskinerne transporteret med biler eller tog.

FRA MÅNEDENS MOTORLØB

Den 19. oktober blev der ved Sundby Motorklubs trial kørt første del af Danmarksmesterskabet for motorcykler, og man blev vidne til en række udmærkede løb. Der blev vist fin og hurtig kørsel, og især vakte kampen om førstepladsen mellem Jacob Lynegaard og Ejvind Hansen opmærksomhed. Desværre kørte førstnævnte rytter galt på sidste etape, og han måtte derfor nøjes med en fjerdeplads. Ved en omkørsel uden for konkurrencen beviste han imidlertid, at han er en kører af format, idet han kørte på en tid, der under konkurrencen ville have givet ham en

Plads i Monte Carlo-vogn

som trediemand eller observatør, søges.
Billet mrk. »Monte Carlo« til
S. M. J., Lille Kongensgade 43, K.

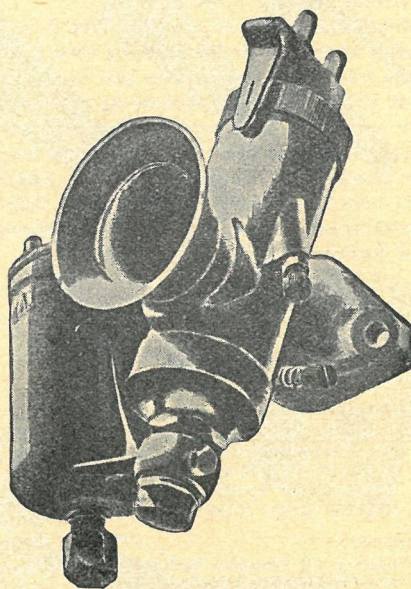
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 14100

førsteplads. Lodahl Mortensen, der vandt begynderklassen i BSA-klubbens trial, vandt juniorklassen og er således godt på vej til at blive seniorkører. Kiehn Berthelsen sejrede i letvægtsklassen over Henrik Wosny. Her havde man regnet med hård konkurrence fra den næsten suveræne Erhardt Fisker, der ved denne lejlighed kørte på en James. Han måtte imidlertid udgå allerede på første etape på grund af et knækket gaskabel. I sidevognsklassen var der også spænding for alle pengene. Willy Baasch, Egon Walther og Bruno Jensen lå på linie, efter at de hver havde opnået den hurtigste tid på de tre første etaper, men på de resterende tre tog Willy Baasch føringen og vandt klart foran Egon Walther og Bruno Jensen.

Motorklubben Vestfyns trial den 2. november blev et af de hårdeste og mest krævende trials, der nogensinde har været afholdt på Fyn, og både ryttere og maskiner blev sat på en hård prøve. Vinder af den store solo-klasse blev Ejvind Hansen med 500 points med Helge Poulsen og Søren Juul som henholdsvis nr. 2 og nr. 3. Sidevognsklassen blev vundet af Willy Baasch med Bachmann på andenpladsen.

LØBSKALENDER

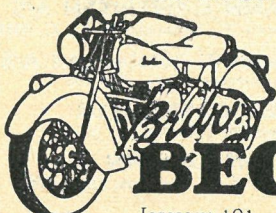
November:

- 16. Jyllands Motor Sportsunion — Trial (Jyske trial-mesterskaber)
- 23. Frederiksberg Motor Klub — Trial
- 23. Fyens Motor Sport — Trial
- 30. Bogense Motor Klub — Trial

December:

- 7. Søborg og Omegns Motorklub (Sjællandske trial-mesterskaber) — Trial
- 14. Aalborg Motorklub — Trial (2. afd. af D. M.)

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



BECH

Tagensvej 101 . Tåga 9926



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.

MOTORBRILLE m. stilbar SOLSKÆRM

monsterbeskyttet

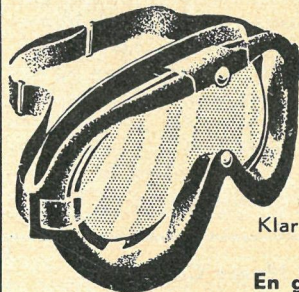


— også ideel
 til natkørsel

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:

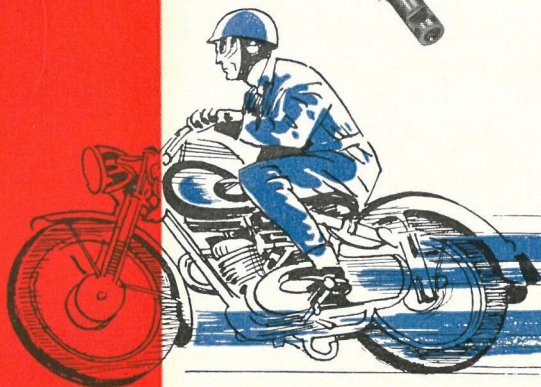
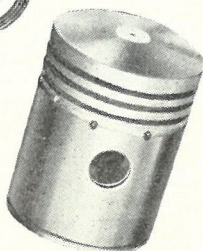
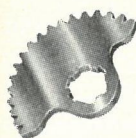
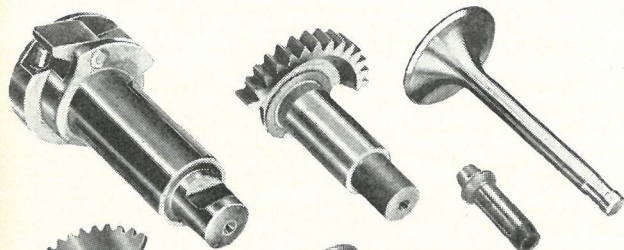
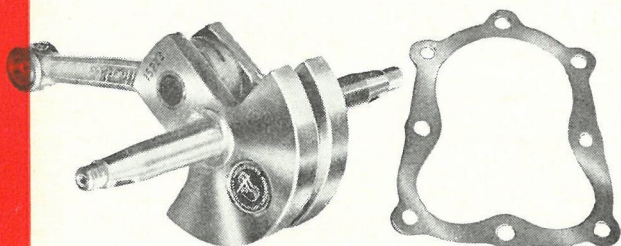
Harry Petersens Eftf.
 Helgolandsg. 13 Kbhvn. V C. 14361

Motorcykle-reservedele og tilbehør en gros

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

Specielt:
BLUE - SEAL
stempler

En gros afdeling
for autoreserve-
dele og tilbehør.

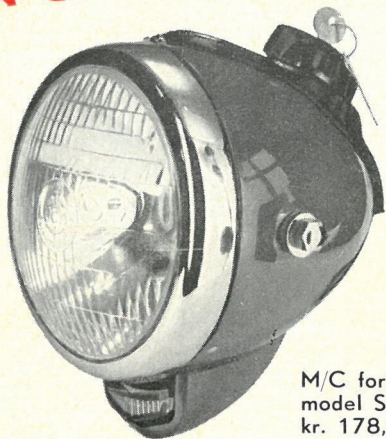


$\frac{1}{3}$ DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE TELEFON 1497

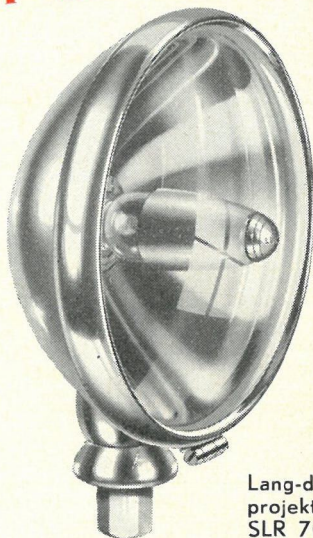
Det førende en gros firma
i reservedele og tilbehør til motorcykler



NU ER DET LYGTETID!

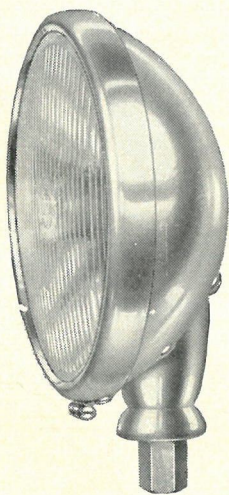


M/C forlygte
model SSU 700
kr. 178,25

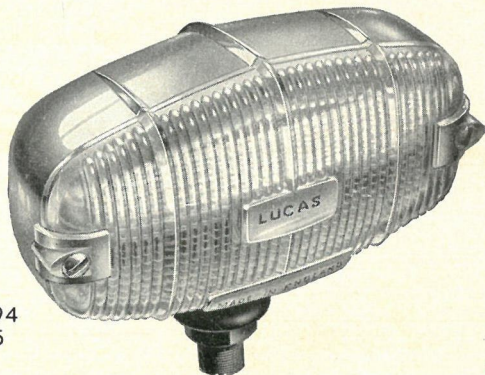


Lang-distance
projektor
SLR 700 S
kr. 135,—

KØB EN **LUCAS** LYGTE...



Tågelygte
SFT 700 S
kr. 124,90



Baklygte
model 494
kr. 64,15

SÅ KAN DE ALTID FINDE VEJEN!

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

VORDINGBORGGADE 6-8, Ø — TRIA 3131 — NØRREVOLDGADE 9, K — CENTR. 4195

SERVICE-DEPOTER:

ÅRHUS: TLF. 9511 — ÅLBORG: TLF. 4901 — ODENSE: TLF. 472 — ÅBENRÅ: TLF. 3663

KETNER
AXEL KETNER · KØBENHAVN