

NR. 12 - 6. ARG.

DECEMBER 1952

# SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

## Indian

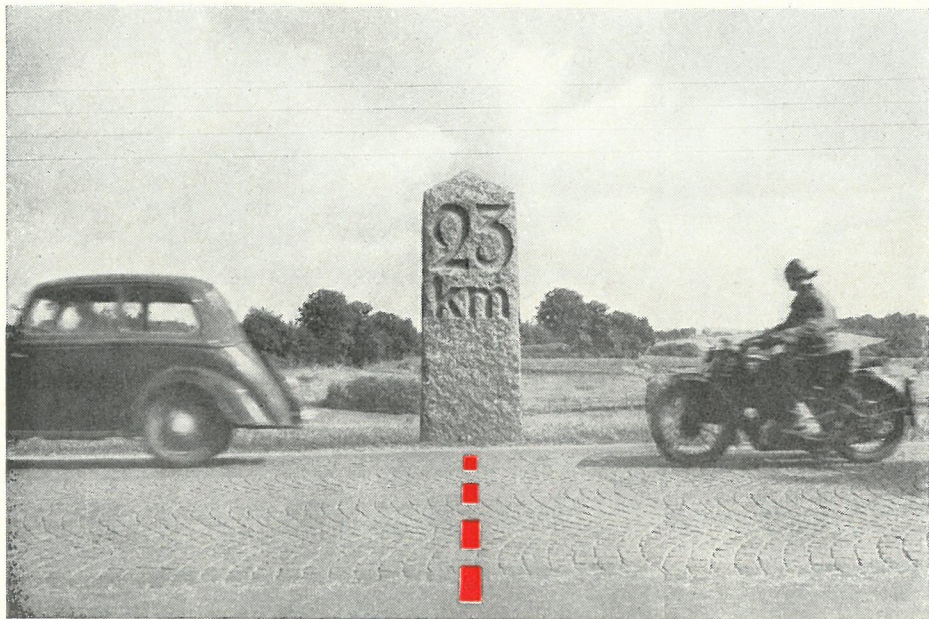


Kr. 2750.- excl. omsætning

INDIAN — Motorcyklernes motorcykle — er efter snart 20 års fravær tilbage på det danske marked. Stadig det samme kvalitetsarbejde, stadig omhu med hver eneste detalje, men tip-top moderne — det er sagkundskabens mening om INDIAN »Brave« med 250 ccm sideventilet motor.

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S — SUNDKROGSGADE 3 — KØBENHAVN Ø

*-også den næste kilometer tæller...*



Selvfølgelig bliver slitagen først rigtig mærkbar, når kilometertælleren kommer godt op i de femcifrede tal, men hver eneste kilometer slider på motor og lejer. Hvor højt kilometertælleren kan nå inden en hovedreparation bliver aktuel, afhænger først og fremmest af den olie man vælger. Lad motoren være beskyttet af MOBIL OIL hver eneste kilometer, så vil De forstå hvad holdbarhed vil sige – men det er allerede nu det gælder.



# Mobil oil

VACUUM OIL COMPANY

**SPECIALISTER I KORREKT SMØRING**



III. Carrera Panamericana Mexico

## Fænomenal dobbeltsejr

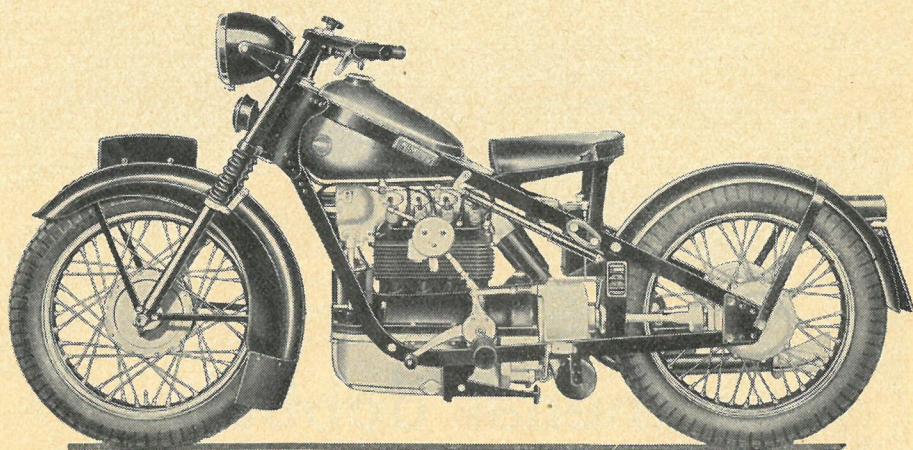
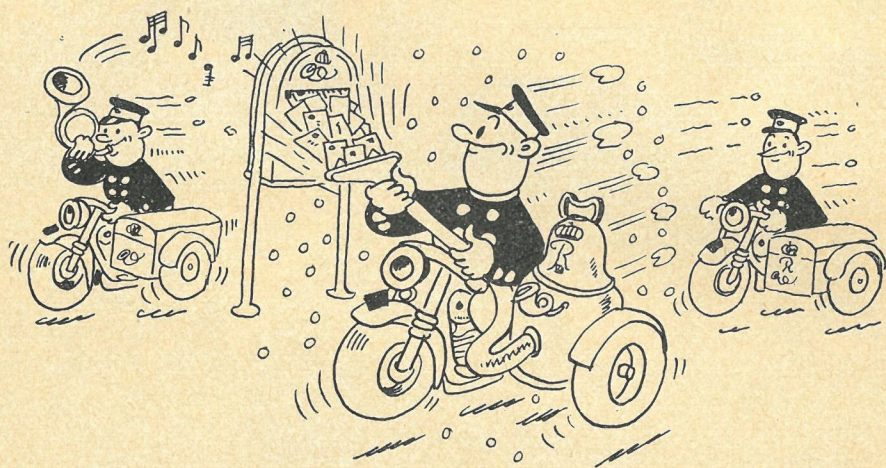
1. Karl Kling 2. Hermann Lang

I verdens hårdeste landevejsløb sejrede type 300 SL efter 5 dages kamp. Ny løbsrekord blev ligelædes sat af denne vogn, der er udviklet af standardvognene fra

# MERCEDES - BENZ

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S — SUNDKROGSGADE 3 — KØBENHAVN Ø

## JULEPOSTEN BRINGES UD MED NIMBUS



# NIMBUS

DANMARKS MOTORCYKLE

*Aut. Forhandlere over hele Landet*

A/S FISKER & NIELSEN . KØBENHAVN F . TELF. FASAN 5301

# SKANDINAVISK MOTOR Journal

6. ÅRG.

15. DECEMBER 1952

NR. 12

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

★

Stop for hovedvej eller —? .....	639
Nu er det aktuelt .....	640
Historien om MG .....	642
De nye motorcykler 1953 .....	650
Vacuummetret .....	682
Jyske trialmasterska- ber .....	688
Motorliv i østzonen .....	690
Vi prøvekører Royal Enfield 500 Twin .....	696
Fynsk trial .....	699
Løbskalenderen (International bil- sport) .....	702
Carrera Panameri- cana .....	704
Duke siger farvel til Norton .....	705
Novemberkåsan .....	706
Rikspokalen .....	706
Indholdsfortegnelse .....	706

## Stop for hovedvej eller — ?

Emnet, stop eller ikke stop for hovedvej, er for tiden genstand for en næsten enestående polemik i dag- og fagbladene, og de mest forskelligartede repræsentanter for samfundet føler sig tilsyneladende kaldet til at deltage i diskussionen. Hidtil har de to vigtigste modstandere af »Stop for Hovedvej« været så prominente personer som vicepolitiinspektørerne Groes-Petersen og Brondt, og den voldsomme polemik tilstræber tilsyneladende at overbevise disse lovens håndhævere om det fortræffelige ved stopordningen — og derved bliver diskussionen i sig selv noget inkonsekvent. Når man føler, at det er så vigtigt at overbevise netop disse to politifolk om stopordningens betydning, så er det vel, fordi disse to færdselskyndige mænds mening er af en afgørende betydning, og man må da uvægerligt stille det spørgsmål: hvorfor retter man sig ikke efter fag-

kundskabens mening i stedet for at gøre forsøg på at overbevise fagkundska-ben om, at lægmands mening om spørgsmålet er den rigtige.

Vi skal ærligt indrømme, at vi, da spørgsmålet om stop eller ikke stop for hovedvej kom på tale, var af den anskuelse, at et stop for hovedvej i hvert tilfælde ikke kunne skade, men tværtimod nedsætte antallet af de meningsløse ulykker. Men vi er ikke alene kommet i tvivl om, hvorvidt dette standpunkt er det rigtige, vi er tilmed blevet overbevist om det modsatte. Stop for hovedvej vil uden tvivl virke fremmende på ulykkerne, ikke alene i antal, men også i omfang. Når trafikkanterne ikke under den nuværende ordning kan respektere et håndgribeligt skilt, der maner til noget så letfatteligt som forsigtighed og agtpåivenhed, hvordan skal man så kunne vente, at de samme mennesker skal respektere en forordning,

der kræver omtanke. Ifølge dansk mentalitet skal man — hvis det ikke kræver for store anstrengelser — så vidt muligt overholde lovens bogstav uden tanke på lovens ånd. Hvor mange hundrede gange om året møder vi ikke cyklisten, der rækker armen ud et halvt sekund, inden han eller hun drejer uden at se sig tilbage. Tillader man sig i den forbindelse at sige et par profeterende ord om pågældende cyklists levetid, vil svaret i de ni af ti tilfælde blive: »Kunne De ikke se, jeg rakte armen ud — hølle!« Kan De se fremtidsperspektivet? »Jeg har overholdt loven, jeg stoppede, inden jeg kørte ud på hovedvejen.« Vi tør vove at spå, at nutidens hovedvejsulykker vil være at betragte som småheld i forhold til de kæmpesammenstød, fremtiden vil bringe, hvis vi får stop for hovedvej i det tankeløse Danmark.

Ud fra de erfaringer man har indhøstet med den nuværende hovedvejsordning, kan man roligt gå ud fra, at de værste elementer blandt trafikanterne i bedste fald vil ignorere den nye ordning, hvilket dog vil give hovedvejs trafikanterne en advarsel, når de ser, at en sådan sidevejstrafikant ikke tager farten af sit køretøj, men i værste fald vil de uheldige sidevejstrafikanter overholde »stop for hovedvej« på den måde, at de umiddelbart stoppet for og uden at se sig hverken til højre eller venstre køre ud på hovedvejen. Eventuelle hovedvejstrafikanter ser bivejstrafikanten stoppe,

og holder roligt farten, så et eventuelt sammenstød vil blive af kolossalt omfang.

Skal ulykkerne sættes ned i antal, må man — som vi allerede har skrevet — koncentrere sig om *forkørselsret* for hovedvej ud fra den betragtning, at trafikanterne i højere grad betænker sig på at bryde andres rettigheder, end de tager i betænkning af for sømme deres egne pligter. Dertil må komme en hurtig og effektiv retsforfølgelse af synderne, idet den trafikant, der ikke viser behørig respekt for hovedvejstrafikken og derved forårsager ulykker, må være erstatningspligtig for al materiel og legemlig skade og vel at mærke ud af egen og ikke af forsikringsselskabernes pengepung.

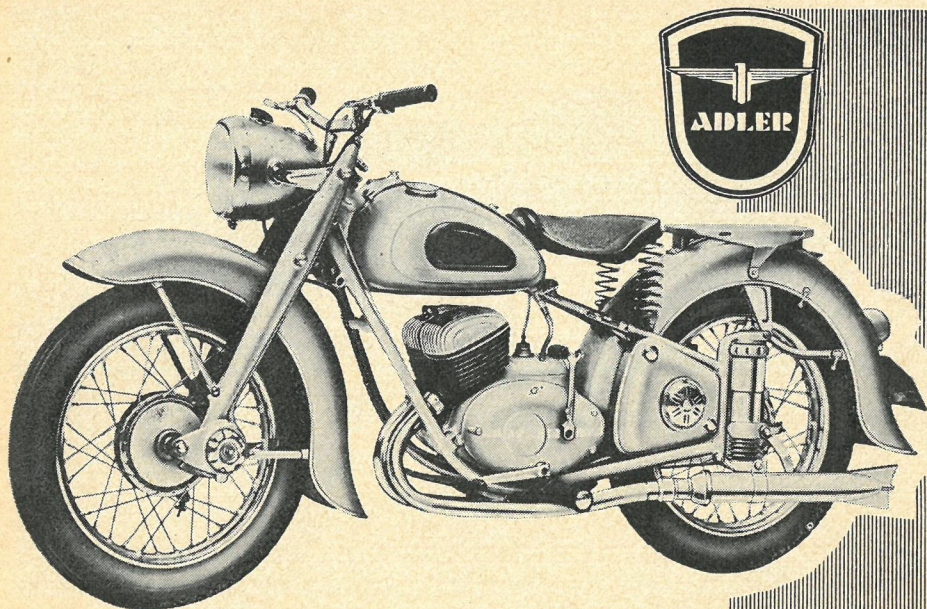
Når vicepolitiinspektør Brøndt er imod det obligatoriske stop for hovedvej, så er det, fordi man derved vil spille sig et vigtigt kort af hænde, nemlig et skilt, der fordrer totalt stop ved de særlig farlige udkørsler på hovedvej. Dette synspunkt falder meget godt i tråd med ovennævnte anskuelse, eftersom det, vicepolitiinspektøren ønsker, er en ny klokke på vækkeuret, dikteret af mistillid til trafikanternes lyst og evne til at færdes i lovens ånd.

### *Nu er det aktuelt*

Som bekendt kan man i Danmark ikke få indregistreret en motorcykle med twin-sadel eller med sadel og skærmpude, medmindre der samtidig er

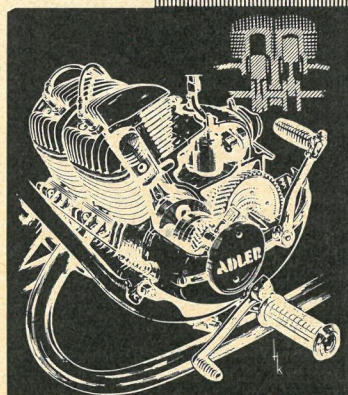
monteret en håndbøjle til passageren. En sådan håndbøjle er ofte meget vanskelig at montere, og i flere tilfælde må bøjleens siderør være så lange, at der kræves en ganske anseelig rørdimension, for at foranstaltningen kan kaldes forsvarlig. Vi har netop været ude for et tilfælde, ved hvilket passageren pludselig sad med bøjlen i hånden — to dage efter, at maskinen var blevet indregistreret. Under alle omstændigheder bevirker en håndbøjle, at passageren må rykke ca. 15 cm længere tilbage end på en twin-sadel uden bøjle. Man har derved gennem en justitsministeriel bekendtgørelse foranlediget, at køresikkerheden og stabiliteten bliver nedsat — uden at tjene noget andet formål. Skulle det måske være mere sikkert, at passageren holder fast i en håndbøjle, gennem hvilken han kan påvirke maskinens bevægelser, fremfor at holde fast i kørens rem eller lignende.

Nu er spørgsmålet dobbelt aktuelt, eftersom bogstavligt talt alle engelske maskiner bliver leveret med twin-sadel. Der skulle derfor være grund for en samlet henvendelse fra motorcykleimportørerne for at få afskaffet denne tåbelige bestemmelse, der endnu en gang har bevist, at de motorsagkyndige overhovedet ikke har føling med motorcyklekørsel. Når de motorsagkyndige absolut vil opkaste sig som barnepiger for motorcyklisterne, så må det dog være en betingelse, at de ikke gør »børnene«s leg mere farlig end højst nødvendigt.



## Den teknisk fuldkomne

Adler M 200 betegner et teknisk højdepunkt. Den to-cylindrede motor giver maskinen en acceleration fra stående start til 80 km/t på 18 sekunder, og dog kan man i det høje gear køre ubesværet og jævnt ved 30 km/t. Benzinforsbruget svarer til 35 km. pr. liter ved 60 km/t, og disse præstationer i forbindelse med de helt nye køreegenskaber bevirker, at Adler M 200 ikke alene er den smukkeste, men også den teknisk mest fuldkomne motorcykle.



# ADLER

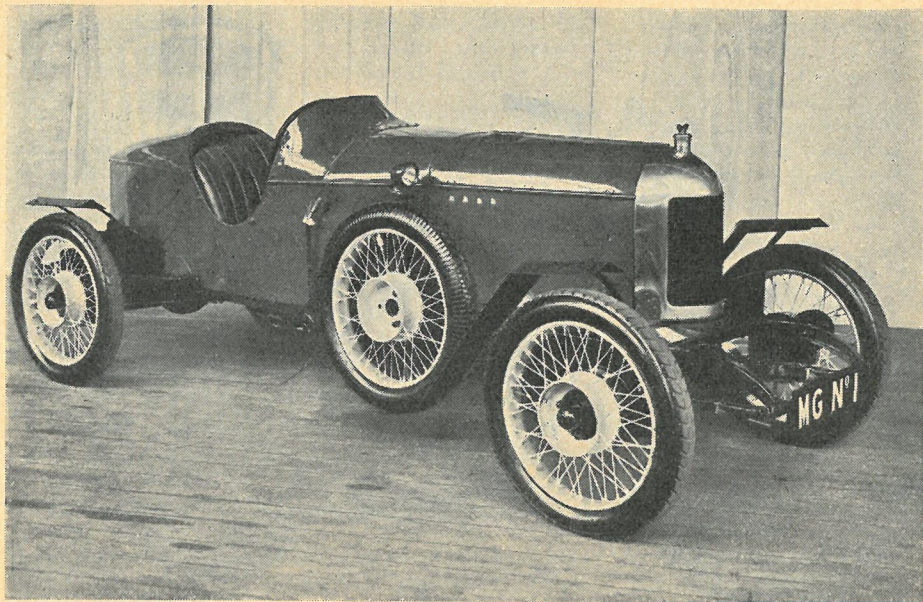
Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S . Motorafdelingen . AARHUS . TELF. 14100

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREVSEN A/S . Løngangstræde 25 . KØBENHAVN K  
TELF. CENTRAL 9846



Således så MG nr. 1 i 1923 ud. En typisk let racer, der dog på mange områder var forud for sin tid.

## HISTORIEN OM

# M G

## af Collecteur

I modsætning til de fleste andre bilmærker, hvis oprindelse og tidligere år ofte fortaber sig i en uigennemtrængelig tåge, er det muligt med fuldstændig nøjagtighed at fastslå, hvornår den første *MG* kom til verden. Det skete i 1923, da Cecil Kimber, som var driftleder i *Morris Garages* i Oxford — et firma under *William Morris'* voksende virksomhed — tog et standard *Morris Oxford* chassis, som han monterede med en grundigt ændret *Hotchkiss-motor* og et ganske let to-personers karosseri.

Kimber døbte sin nye vogn *M.G.* efter forbogstaverne i det firma, hvor den blev bygget, og da han første gang kørte den i en konkurrence, det store *Lands End Trial*, hjemførte han en guldplakette for at gennemføre uden strafpoints.

Denne præstation blev der lagt mærke til. Mange sportskørere var interesserede i at købe vogne magen til *M.G. No. 1*, og i det små begyndte Kimber at bygge *M.G.*-vogne af samme type som den oprindelige, hvilket i løbet af få år førte til anlægget af en særlig *M.G.*-fabrik i *Abingdon-on-Thames*, hvor *M.G.* stadig har til huse. Kimbers første »hjemmestrikkede« vogn blev efterfulgt af tre noget forskellige modeller, der fremstilledes i ret få eksemplarer, og om serieproduktion blev der først tale i 1927, da den 40 hestes *M.G. Super Sports* (4 cyl. 75×102 mm. 1.802 ccm) kom på markedet. Den mod slutningen af 1928 blev denne model omdøbt til *Mark IV* — der var jo gået tre navnløse modeller forud — og hermed begynder *M.G.*'s egentlige historie som selvstændigt mærke under den omspændende *Nuffield*-koncern, der bærer navn efter *William Morris'* adelstitel: *Lord Nuffield*.

De første *M.G.*-modeller havde vundet megen popularitet, men et begrænset publikum, og skulle produktionen sættes i vejret, måtte den lægges om. På den ene side var det fristende at bygge en lille vogn på basis af den netop lancerede *Morris Minor*, hvis motor, der havde top-

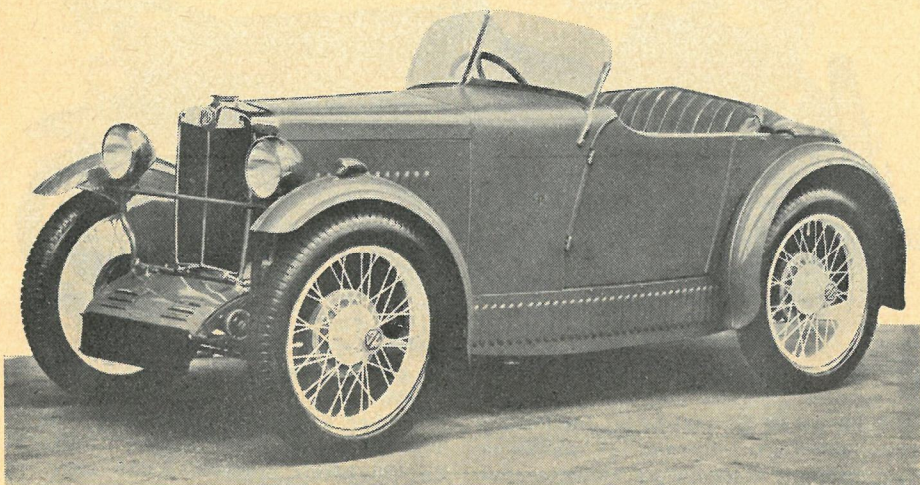
ventiler og en overliggende knastaksel, frembød gode muligheder. Det ville være en vogn, som kunne appellere til mange motorcyklister, hvis koner gerne ville køre lidt mindre udsat for vejr og vind. På den anden side bød den større 6 cylindres *Morris Isis* motor på en god chance for at bygge en stor, kraftig sportsvogn i den dyrere prisklasse.

Kimber talte på knapperne, overvejede for og imod, og enden blev, at han valgte begge veje.

Den store model kom først, d. v. s. i begyndelsen af 1929, og da det var den første type, der udsendtes fra fabriken i Abingdon, fik den betegnelsen Mark I (6 cyl., 69×110 mm, 2.468 ccm) — hvilket er

serne, i at anmelde et hold på tre vogne til *Junior Car Club's* hastighedstrial på *Brooklandsbanen* i juni 1929, og alle tre vogne fuldførte i sluttet formation den obligatoriske times kørsel med en hastighed, der lå væsentligt over deres pligtsmaksimum. Det var M. G. Midget's første regulære optræden på en væddeløbsbane og betegnede indledningen til et glørværdigt kapitel i bilsportens annaler.

Forskellige fingernemme folk begyndte nemlig at pille lidt ved deres nyerhvervede Midget-vogne, og navnlig to af M. G.'s egne mekanikere, *Norman Charles* og »*Jacko*« *Jackson*, havde ved en yderst gennemført tuning fået hentet et forbløffende antal hestekræfter ud af den lille, villige



MG midget serie N 1929. Vognen har på dette tidspunkt skiftet udseende, idet den er blevet til en ren sportsvogn, i hvilken de karakteristiske træk for en MG allerede er fremherskende.

noget forvirrende i betragtning af, at Mark IV var fremkommet tidligere, men i den almindelige glæde over den ny fabrik svigtede logiken en kende.

Få måneder senere sendtes den første *M. G. Midget* (dvwærg) på markedet og fik en modtagelse, som Cecil Kimber end ikke i sine vildeste drømme havde turdet håbe på. Da den oprindelige Midget (typebetegnelse *M*) var på tegnebrættet, havde ingen tænkt sig, at den skulle køre væddeløb; deltagelse i venskabelige klubkonkurrencer og pålidelighedsløb var det højeste, da dens motorstørrelse (57×83 mm, 847 ccm) ville sætte den i klasse med vogne op til 1100 ccm. Det forhindrede dog ikke Kimber, der var sportsmand til fingerspid-

motor. Disse eksperimenter stod deres prøve, da et M. G.-Midgethold på tre vogne, der var ombygget efter den ny recept, hjemførte holdpræmien i det store 2×12 timers løb på *Brooklands* i 1930.

Denne triumf fik tre vigtige resultater: Kimber gik med liv og sjæl ind for et aktivt væddeløbsprogram, den almindelige *M*-model fik en følgesvend, *12/12 M*, der svarer til racerspecifikationen, og endelig fik *George Eyston* tag i en ganske særlig Midget med en speciel motor på 743 ccm (54×81 mm).

Denne specialmodel, *Ex 120*, var egentlig bygget som prototype for fabrikenes væddeløbsvogne til 1931-sæsonen, men *Eyston* havde planer om at bruge den til

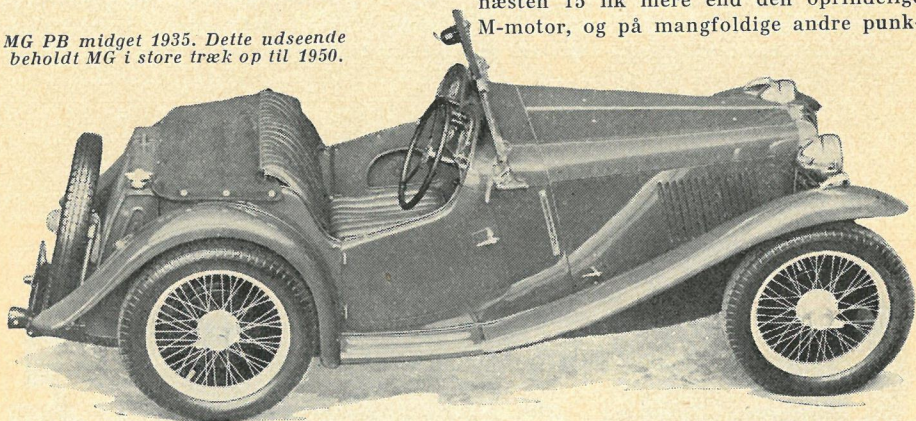
at fravriste *Austin* rekorderne over 50 og 100 km i klasse H (500-750 ccm). Kimber gik gladelig med på spøgen, hvad han ikke fik grund til at fortryde.

Efter nogle indledende, højst ulovlige prøvekørsler i de tidlige morgentimer på øde engelske landeveje blev Ex 120 transporteret til *Montlhéry*-banen tæt ved Paris, og den 30. december faldt rekorderne prompte ved en hastighed af 140 km/t — men hverken Kimber eller Eyston var tilfreds med kun at have kørt ca. 5 km/t hurtigere end *Austin's* kompressormodel. Derfor blev Ex 120 omgående bragt til Abing-

lille vogn banen rundt, og med tilbageholdt åndedræt så den lille gruppe tilskuere det mål, de så stædigt havde arbejdet på, blive nået: 5 km med 164,94 km/t og 10 km med 164,8 km/t.

Disse imponerende rekorder førte til produktionen af en ny *Midget*, Type C (4 cyl. 57×73 mm, 746 ccm), der under navnet *Montlhéry-Midget* leveredes klar til deltagelse i landevejssløb, og som rummede summen af fabrikens erfaringer med Ex 120 og de forudgående modeller. Med kompressor gav C-motoren i sin højest udviklede form lidt over 50 hk, d. v. s. næsten 15 hk mere end den oprindelige M-motor, og på mangfoldige andre punk-

*MG PB midget 1935. Dette udseende beholdt MG i store træk op til 1950.*



don, hvor motoren fik et grundigt eftersyn og blev monteret med en kompressor i håb om at nå de magiske tal 100 miles i timen, 160 km/t. I februar var vognen så langt fremme, at den på ny kunne sendes til *Montlhéry*, hvor Jacko og en anden mestermekaniker, *Kindell*, lagde sidste hånd på værket. Kulde, haglbyger og snevejr fik motoren til at gøre allehånde knuder. Det benzolmættede brændstof frøs i karburatoren, og motoren viste sig at være overkørt, men ved utrætteligt arbejde blev problemerne klaret, og tilsidst kunne Eyston, der er en stor, bredskuldret mand, klemme sig ned i det snævre førersæde og starte vognen til det endelige forsøg.

*Montlhéry's* stejle beton var glat som is efter en forrygende haglstorm, da Eyston koldblodigt og metodisk gik til værket. Et par gange kørte han den diminutive vogn banen rundt for at varme den igennem, og så pressede han speederen ned. Udblæsningslarmen steg til et skærende vræl, blandet med kompressorens skingre hyl. Som et projektil fløj den

ter gav fabrikens aktive indsats i motorsporten bonus.


Kimber og Eyston agtede dog ikke at hvile på laurbærrene. De mente begge, at Ex 120 kunne præstere endnu mere, og samtidigt tog nye projekter form. Ganske vist var der masser af liv i den hæderkronede Ex 120, men de første rekordforsøg på *Brooklands* banen endte i alle tiders mest komplicerede motorsprængning, så først hen på efteråret 1931 var den blevet sat istand, så forsøgene kunne begyndes igen, denne gang på *Montlhéry*. Målet var at tilbagelægge 100 miles på en time, og alt gik aldeles planmæssigt i 55 minutter. Med lidt over 160 km/t jøg Eyston den lille vogn rundt omgang efter omgang. Anspændt fulgte den lille skare teknikere vognens flugt over den hvide betonbane — så skiftede motorens tone en ubetydelighed — men Eyston fortsatte uden at mindske farten. De sidste fem minutter var ulideligt spændende, men motoren holdt, og rekorden faldt med 101 miles for 60 minutters kørsel. Iøvrigt signalerede meka-



# AVON

## SEJRE I 1952

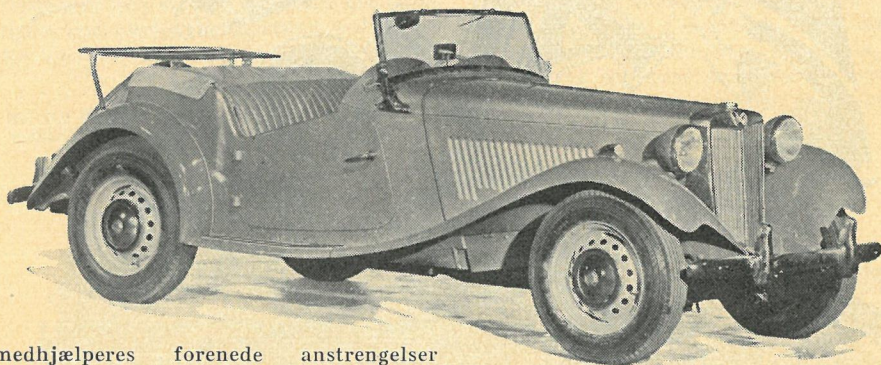
BEMROSE TRIAL, SILVERSTONE, B.M.C.R.C.	Sidevognsklassen	Nr. 1
COSTWOLD CUPS TRIAL	350 ccm Mesterskabsløb	" 1 og 3
TRIVERS TROPHY TRIAL	500 ccm Mesterskabsløb	" 1 og 3
LEINSTER "100",	Sidevognsklassen	" 1
NORTH-WEST "200",	500 ccm Race	" 1
MONTLHERY 8 klasserekorder sat af Vincent	350 ccm Race	" 1, 2 og 3
SVEJTS GRAND PRIX,	500 ccm Race	" 1, 2 og 3
JUNIOR T.T.	" af Vincent	" 1
SENIOR T.T.	350 ccm klassen	" 1 og 3
HOLLANDS GRAND PRIX,	350 ccm	" 1 og 2
BELGIENS GRAND PRIX,	350 ccm klassen	" 1 og 3
TYSKLANDS GRAND PRIX,	Sidevognsklassen	" 1 og 2
BOREHAM, ACU-IRRM,	500 ccm klassen	" 1, 2 og 3
350 ccm Race	350 ccm klassen	" 1, 2 og 3
Sidevognsklassen	500 ccm Race	" 1 og 2
ULSTER GRAND PRIX,	350 ccm klassen	" 1 og 3
350 ccm klassen	Nr. 1 og 2	

Det  Dæk

nikerne til Eyston, at rekorden var sat, men ved en misforståelse kørte han endnu to omgange i stedet for den ene, der traditionelt køres for at udelukke nogen fejl-beregning.

Eyston's sidste — og overflødige omgang — var nær blevet den sidste i dette ords værste forstand. Den ændrede motorlyds dystre varsel blev til alvor, og med eet var den lille vogn omspændt af flammer. Som sagt er Eyston stor, så stor, at han kun med yderste besvær og flere

I tilgift til dette righoldige produktionsprogram foregik der sære ting bag lukkede døre i fabrikens forsøgsafdeling, hvor en formidabel afløser for Ex 120 var ved at tage form. Den nye vogn, Ex 127, var fra grunden af konstrueret med det ene formål at tegne sig for så mange rekorder som overhovedet muligt, og under navnet *Magic Midget* blev den kendt verden over, da Eyston var sluppet ud af hospitalet efter sin dramatiske rekordkørsel med salig Ex 120. Allerede i december 1931



medhjælperes forenede anstrengelser kunne presses ned bag rattet i Ex 120, og det var en fastslået kendsgerning, at han ikke ved egen hjælp kunne komme ud af vognen. Men den art kendsgerninger gælder til Wandsbeck, når flammer begynder at slikke op ad ens ben, og hurtigere end det kan beskrives, var Eyston ude af sædet, og ridende på vognens hale styrede han den ind på inderbanens græs. Så sprang han af, og skønt farten var ca. 100 km/t, kom han godt fra det, men Ex 120 endte sin berømmelige tilværelse i et flammehav.

Mens Ex 120's sidste præstation forbedredes, havde M.G.-fabriken dog andre jern i ilden. Sideløbende med den oprindelige M-Midget og Montlhéry-modellen udsendtes et sportschassis, type D, som kunne bære et fire-personers karosseri og var udstyret med en lidt forbedret udgave af M-motoren. Desuden satte Kimber en lille serie 6-cylindrede vogne i produktion. Denne nye M.G., som gik under navnet *Magna* (den store) og har typebetegnelsen F, var stykket sammen af de dele, der brugtes til fabrikens andre modeller. Selv motoren var af samme konstruktion som i Midgetmodellerne, blot var der føjet to cylindre til, så dens slagvolumen kom op på 1271 ccm (57×83 mm).

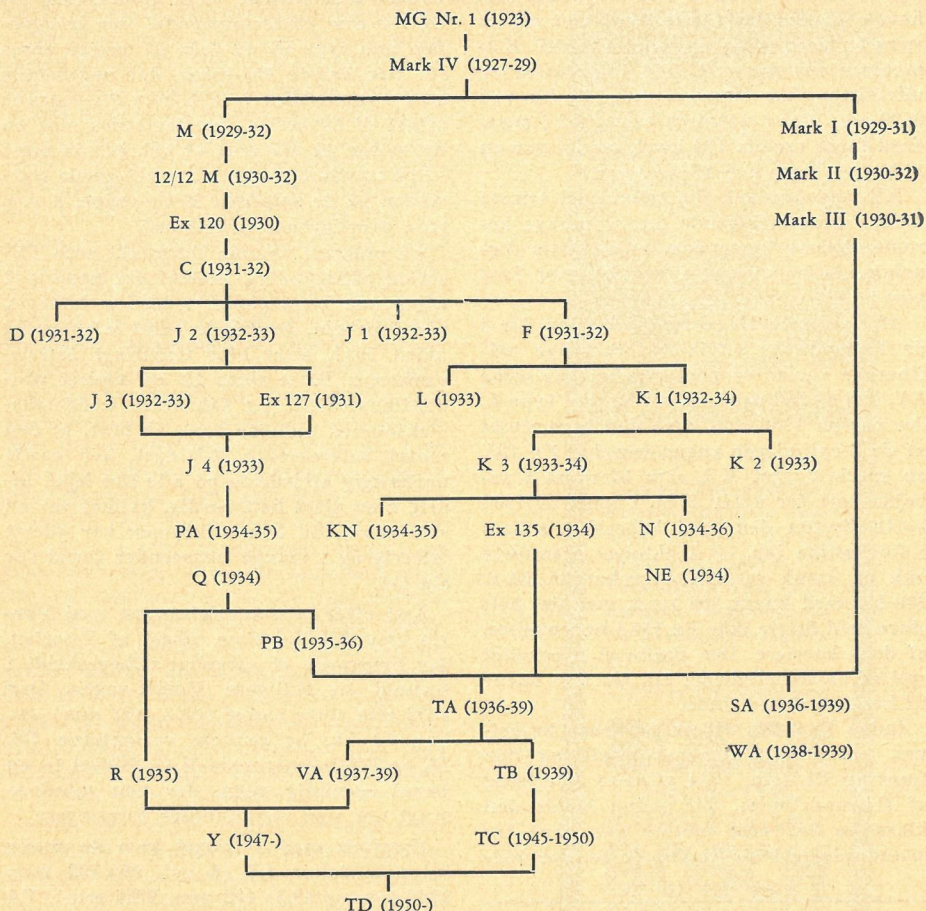
*MG TD midget 1952. De vigtigste ændringer i forhold til de foregående typer er pladehjulene, de nedadbøjede forskærme og en nedgearning i transmissionssystemet. Denne model har opnået et stort salg på det amerikanske marked.*

sattes de første rekorder, og året efter lykkedes det Eyston med *Magic Midget* at passere 200 km-grænsen — med en vogn på under 750 ccm!

Mens de videre eksperimenter med *Magic Midget* stod på, blev de første erfaringer straks overført til fabrikens serieproduktion, og midt i 1932 kom to nye Midget-modeller J1 og J2 til afløsning af de efterhånden aldersstegne M- og D-modeller. I de første to J-modeller bevarede den snart klassiske 847 ccm motor, men hestekræfterne var øget fra 27 ved 4.500 o/m til 36 ved 5.500 o/m. Disse sportsmodeller blev henholdsvis i slutningen af 1932 og begyndelsen af 1933 suppleret med to rendyrkede racermodeller J3 og J4, et par fabelagtige kompressorvogne (746 ccm, 57×73 ccm), der udviklede lidt over 72 hk ved 6.000 o/m. Det var faktisk *Magic Midget* i serieproduceret to-personers udgave.

Det vil vist være på sin plads nu at vende tilbage til den 6 cyl. Mark I-serie,

# MG STAMTAVLE



Således ser stamtavlen for de nuværende MG modeller ud.

som blev lanceret sammen med den første Midget. Af Mark I udvikledes op til midten af 1932 en ret imponerende sportsvogn, *Mark II* og i en kort periode også en væddeløbsmodel, *Mark III*. Begge vogne fulgte samme grundlæggende specifikation som Mark I og rummede utvivlsomt store muligheder, men som en direkte følge af Eyston's utrættelige rekordkørsler var Midget-modellerne nået så langt frem, at fabriken opgav at videreudvikle den oprindelige 6-cylindrede model, og da M. G. gjorde sin entré i klasse E (751—1100 ccm), var det med en ændret og forbedret udgave af Magna-modellen, der var baseret på Midgetvognene.

Den nye klasse G vogn, *Magnette* (type-

betegnelse K 1) var udstyret med en 6-cylindret motor af dimensionerne 57×71 mm, så dens slagvolumen blev på 1.087 ccm. De første Magnette-vogne, der kom frem i slutningen af 1932, rådede kun over 39 hk, men det var blot en begyndelse. K 1-modellen blev hurtigt til K 2, der var en kende kraftigere, og Kimber havde endnu mere højtflývende ideer, så da *Mille Miglia*-løbet skulle køres i 1933, var tre Magnette-vogne at finde på startlinien. De to af vognene var også at finde ved målet som vindere af 1100 ccm-klassen, og de gode italienerere var kendeligt overraskede over at se deres *Maserati*'er i samme klasse så eftertrykkeligt slået — nogle vil mene, at M. G.-folkene var

mindst lige så forbløffede — men sejren var et faktum. Den nyeste Magnette, K 3, havde således fra første færd vist sig at være en vogn af exceptionel kvalitet. K 3-motoren var udstyret med kompressor og udviklede ikke mindre end 120 hk ved 6500 o/m. Dens maksimalhastighed i standard form var ca. 190 km/t, og det var en 1100 ccm vogn for 19 år siden!

K 3-modellen gik fra triumf til triumf i de nærmest følgende år, og mange berømte køreere kørte den, bl. a. *Tazio Nuvolari*, da han vandt *Ulster Tourist Trophy* i 1933.

Af de første Magnette-typer blev der i de følgende år udviklet forskellige raffinerede varianter med typebetegnelserne *KN*, *NA* og *NE* samt en ny Magna, type *L*, der var på 1100 ccm, men den berømteste af de 6-cylindrede vogne var dog *Ex 135*, en specialbygget K 3, som blev sat i arbejde kort før nytår 1933. I løbet af 1934 kørte *Eyston* den med behersket succes i forskellige løb, og i oktober hjemførte han en smuk serie klasserekorder, bl. a. 200 km med knapt 200 km/t, men det helt store held fulgte ikke *Ex 135* i begyndelsen af dens karriere. Der skulle et mærkeligt spil af omstændigheder til, før den nåede til berømmelsens tinde.

Inden *Ex 135*'s videre løbebane beskrives, må Midget-vøgnenes udvikling lige føres op til dato. 1934 afløstes *J*-serierne af *PA*-modellerne, der endnu havde den klassiske 847 ccm motor, men med tre krumtapplejer i stedet for de to, der hid-

til havde været nok. Ved siden af *PA-Midget* fremstillede *M. G.* traditionen tro en 750 ccm væddeløbsmodel, der betegnedes som type *Q*, og som af mange anses for den bedste *MG-racer*, der nogensinde blev bygget. Midt i 1935 blev *PA*-vognene afløst af *PB*-serien, der leveredes med en ny motor på 939 ccm (4 cyl. 60×83 mm) — en mindeværdig bil, der betegnedes slutstenen på de »rigtige« *M. G.*-vogne, d. v. s. med overliggende knastaksel.

På omtrent samme tidspunkt som *PB*-serien påbegyndtes, indtraf der nemlig et afgørende vendepunkt i *M. G.*'s historie, idet fabriken, der havde været selvstændig siden 1927, atter blev underlagt *Morrisværkerne*. Dette førte til en ændret produktionspolitik, og fabrikenes væddeløbsvirksomhed ophørte brat, så brat, at den meget interessante *R-Midget*, der havde uafhængig affjedring på alle fire hjul, aldrig blev gjort helt færdig, hvilket var en stor skam, da konstruktionen var yderst løfterig og i mange henseender forud for sin tid.

Året efter sammenslutningen med *Morris* blev *PB-Midget*'en afløst af *T*-serien, der betegnedes et sørgeligt tilbageskridt i forhold til tidligere Midget-vogne. Den 1292 ccm store motor (63,5×102 mm) gav kun 50 hk, og gennem varianterne *TB*, *TC* og *TD* degenererede *M. G.*-Midget til en jævnt sportslig vogn, der kun mindede svagt om sine navnkundige forgængere.

Parallelt med *T-Midget* kom de større luksusmodeller *SA* (6 cyl. 69×102 mm, 2288 ccm og 69,5×102 mm, 2322 ccm), *VA* (4 cyl. 69,5×102, 1548 ccm) samt *WA* (6 cyl. 73×102 mm, 2561 ccm), der alle var meget smukke af ydre, men faktisk så væsentligt hurtigere ud, end de i virkeligheden var. Disse modeller gik alle ud af produktionen i 1939, og efter krigen er kun den fra *TB-Midget* stammende 1250 ccm motor blevet benyttet. Den findes både i den nuværende Midgetmodel og i den fire-personers *Y*-model.

Jeg vil ikke gerne tænke på, hvad *Cecil Kimber* følte inderst inde, da han så det mærke, han havde skabt og ført frem til en strålende position på alverdens væddeløbsbaner, forsvinde fra startlisterne. Det ville være mærkeligt, om ikke han med en vis bitterhed så mere end ti års slid-somt erhvervede væddeløbserfaringer blive fejlet til side, men en gunstig skæbne lod



ham opleve større triumfer igen — og med en af de vogne, der stod hans hjerte nær.

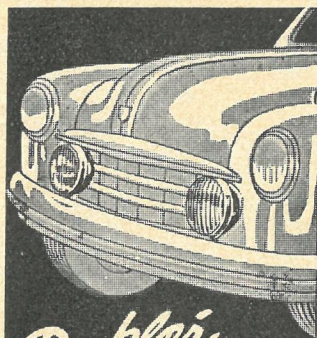
Da M. G. racerafdelingen blev nedlagt, solgte Eyston Ex 135, men »Goldie« Gardner, som i tidens løb havde hjemført mange smukke sejre med forskellige M. G.-vogne, fik i 1936 fingre i en lignende K 3-model og satte nogle respektable klasserekorder med den. Derved fik Kimber atter blod på tanden, og store planer blev udkastet — 200 miles i timen (320 km/t) med en 1100 ccm vogn var det første mål — og hurtigst muligt blev gamle Ex 135 opsporet og købt tilbage. Kimber og den eminente tuningseksperter Robin Jackson smøgede ærmerne op, Reid Railton, manden bag Campbell's og John Cobb's verdensrekorder blev indkaldt, og hvad Ex 135 ikke havde udrettet i sine unge år, kom den i sin alderdom til at præstere efter en gennemgribende foryngelseskur.

Sidst i 1938 var vognen klar i sin nye skikkelse. Under et sjældent elegant og hensigtsmæssigt strømliniekarosseri, som Railton var mester for, lå den trofaste K 3-motor, som Robin Jackson havde bragt op på 194 hk ved 7000 o/m. Med legende lethed kørte Gardner een mile med flyvende start i klasse G over 300 km/t (187 miles i timen), og efter denne lille prøvegaleop satte Gardner i maj 1939 rekorden yderligere i vejret til 327,6 km/t — de 200 miles var overskredet.

Siden har Ex 135 ændret grundigt i rekordlisterne, og der kunne fortælles mangt og meget om de mekaniske tryllekunstner, der har gjort det muligt for Goldie Gardner at sætte rekorder med den samme vogn i klasserne E (1501—2000 ccm), F (1101—1500 ccm), G (751—1100 ccm), H (501—750 ccm), I (351—500 ccm) og J (under 350 ccm). Ganske vist er nogle af hans rekorder siden blevet overtruffet, men der findes vist ikke i motorsportens historie nogen anden vogn med en tilsvarende rekordfortegnelse.

Cecil Kimber så de første af rekordfarterne og stod bag de triumfer, Gardner fejrede med Ex 135, men han oplevede ikke dem alle. En jernbaneulykke gjorde ende på hans liv i 1945, og derved glippede håbet om påny at se M. G. som veritabelt racermærke. Det sidste led med en minderværdig periode i engelsk motorsportshistorie var brudt: manden, der havde skabt M. G., var ikke mere.

Collecteur.



*De klør hinanden*

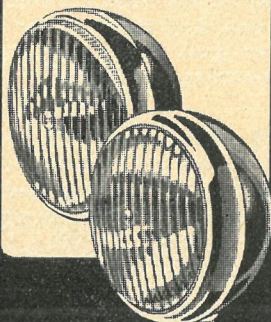
og supplerer hinanden .

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

- Fjernprojektørens langt-rækkende 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

# De nye Motorcykler 1953

## MODELLER, PRISER OG NYHEDER

På denne og de følgende sider giver vi en oversigt over nyhederne på de forskellige motorcyklemodeller, samt priserne excl. og incl. omsætningsafgift. Vi mener på denne måde, at kunne holde vore læsere endnu bedre a jour end hvis de havde haft lejlighed til at overvære de seneste motorcykleudstillinger i Paris og Earls Court, idet vi med fabrikernes og importørernes bistand har fået underrøtning om alle tekniske ændringer som i adskillige tilfælde er skjult for en udstillingsgæsts øjne. Af hensyn til pladsen har vi ikke set os i stand til at omtale hver enkelt motorcyklemodel, der fremstilles i denne verden, men alle de maskiner der har betydning for eller er nyheder på det danske marked er medtaget.

### Adler

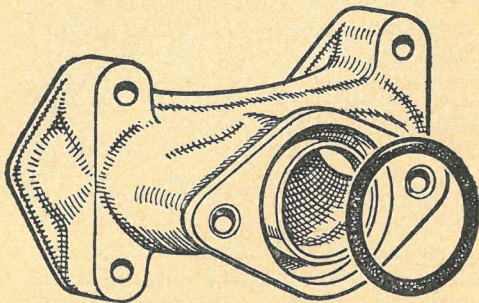
De nykonstruerede Adler motorcykler fremstilles nu i fire typer, nemlig den oprindelige 98 ccm model og en 125 ccm model, der begge bygger på de samme principper, d. v. s. en to-takt motor, på hvis krumtapaksel koblingen er monteret, og uden på koblingen igen er gearkassen anbragt, d. v. s. at transmissionssystemet ligger som i en vogn, blot på tværs af stellet længderetning. Den udgående gearkasseaksel bærer et tandhjul, der ved hjælp af en kæde overfører kraften til baghjulet. Dertil kommer to nye modeller, den een-cylindrede 150 ccm model og den to-cylindrede 200 ccm model, begge i en meget smuk udførelse med totalt indkapslet bagkæde og indkapslet karburator, akkumulator o. s. v. Samtlige maskiner har forhjulet ophængt i en svinggaffel og baghjulet affjedret ved hjælp af teleskopaffjedring. For de danske motorcyklisters vedkommende bliver det kun 200 ccm modellen, M 200, der får interesse, eftersom man foreløbig kun importerer denne maskine. Prisen er excl. omsætning kr. 3225,00, incl. omsætning kr. 4215,00.

### AJS og Matchless

Associated Motor Cycles byder på små, men dog væsentlige forbedringer på de 19 modeller, som er på markedet under mærkerne AJS og Matchless. Disse to mærker har hver 9 modeller, idet produktionen former sig som et tvillingprogram, d. v. s. at hver AJS model har en bror, der leveres under navnet Matchless på tanken (eller omvendt). Og dertil kommer den specielle racermodel AJS 7 R, der kun findes under dette mærke. Når AJS fastholder dette dobbeltprogram, skyldes det udelukkende handelspolitiske grunde, efter-

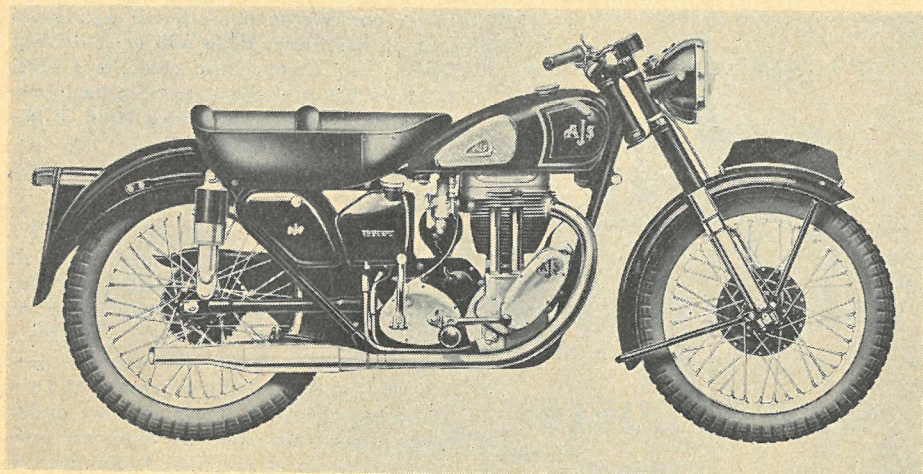
som der i konstruktionerne overhovedet ikke er nogen forskel mellem en AJS model og den tilsvarende Matchless model.

Af nyheder skal nævnes, at alle maskiner med baghjulsaffjedring leveres med twinsadel, og som væsentlig forbedring skal det nævnes, at bremsearmen på forhjulsbremsen er blevet vendt således, at den nu peger fremefter i stedet for bagud.



På AJS og Matchless twin modeller er indskudt en gummipakning mellem manifold og karburator, således at der ikke opstår utætheder, selv om karburatoren løsner sig en ubetydelighed under opvarmningen.

Herved opnår man, at køreren kan udnytte den fulde bevægelse af den selvforstærkende bremseko. En støbt endeløs gummi-pakning fremstillet i syntetisk gummi anvendes nu som pakning i forkædekasen, og dette har bevirket, at denne oliebadskasse nu er fuldkommen tæt. På de modeller, der har baghjulsaffjedring, er den bageste del af bagskærmen nu fuldkommen aftagelig ved at løsne fire bolte, og samtidig er disse modeller blevet forsynet med et midterstativ, der løfter maskinen højere op fra jorden (hvilket kan have praktisk betydning under reparationer) og samtidig er bredere således, at maskinerne ikke vælter, hvis vejbanen er lidt



*Også de een-cylindrede AJS og Matchless modeller med baghjulsaffjedring leveres nu med en kraftig Dunlopillo twinsadel. Læg mærke til hvordan bagsædepassagerens plads er blevet rykket frem og ned i forhold til et almindeligt bagsæde.*

skrå. For at undgå brud på benzinrørene er der nu blevet indskudt et flexibelt stykke, og på alle twin modellerne er der i en rille på indsugningsmanifoldens karburatorflange monteret en gummiring, der sikrer, at indsugningen bliver fri for falsk luft, hvis bespændingen mellem karburator og manifold skulle give sig lidt under opvarmning af motoren. På twin modellerne er ventildækslerne nu monteret med to bolte, hvilket naturligvis gør det hurtigere at afmontere, og ligeledes på twin modellerne finder vi nye knastfølgere, der skulle give mindre slitage og mere præcis ventilbetjening. Af hensyn til vibrationerne er der på twin modellerne blevet monteret en triangulær plade mellem topstykket og det forreste stelrør. Som ekstraudstyr kan fås en styrlås, der fungerer på den måde, at et lille stykke metal skydes ind over forgafleens stopplade og låses dér med en hængelås. Maskinen vil da have forhjulet drejet i yderstilling, og tyveri er kun muligt ved at fjerne maskinen ved hjælp af et andet køretøj. Priserne er:

AJS model 20/Matchless model G 9, 500 ccm twin med baghjulsaffjedring: excl. omsætningsafgift kr. 4340.—, incl. omsætningsafgift kr. 5776.—.

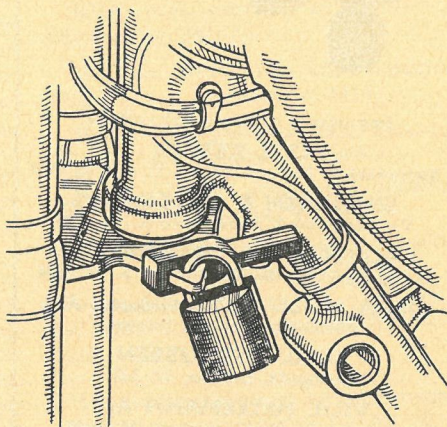
AJS model 16 M/Matchless model G 3/L 350 ccm uden baghjulsaffjedring, excl. omsætningsafgift kr. 3125.—, incl. omsætningsafgift kr. 4075.—.

AJS model 18/Matchless model G 80, 500 ccm, een-cylindret uden baghjulsaffjedring: excl. omsætningsafgift kr. 3380.—, incl. omsætningsafgift kr. 4572.—.

AJS model 16 MS/Matchless model G 3/L S, 350 ccm med baghjulsaffjedring: excl. omsætningsafgift kr. 3480.—, incl. omsætningsafgift kr. 4572.—.

AJS model 18 S/Matchless model G 80 S, een-cylindret, 500 ccm med baghjulsaffjedring: excl. omsætningsafgift kr. 3770.—, incl. omsætningsafgift kr. 4978.—.

I ovenstående priser er ikke medregnet speedometer, der koster kr. 110.—. Compe-



*Denne primitive, men effektive styrlås leveres nu som ekstraudstyr til AJS og Matchless.*

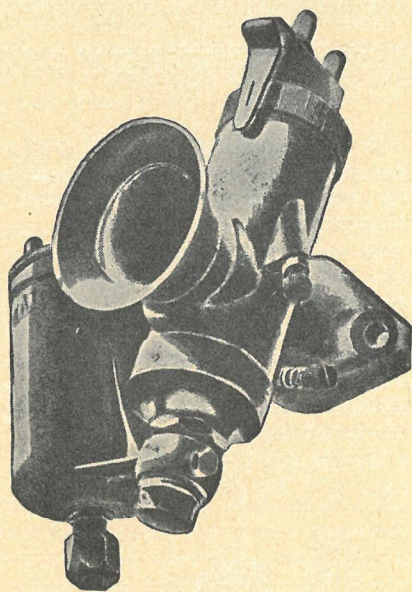
DE VERDENSBERØMTE

# 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 & DREWSSEN A/S**

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

**Dansk Metal- & Autoindustri A/S**

Wichmandsgade 11, Odense

**FRED. RASMUSSEN**

Slotsgade, Odense, tlf. 545

**VILH. NELLEMANN A/S**

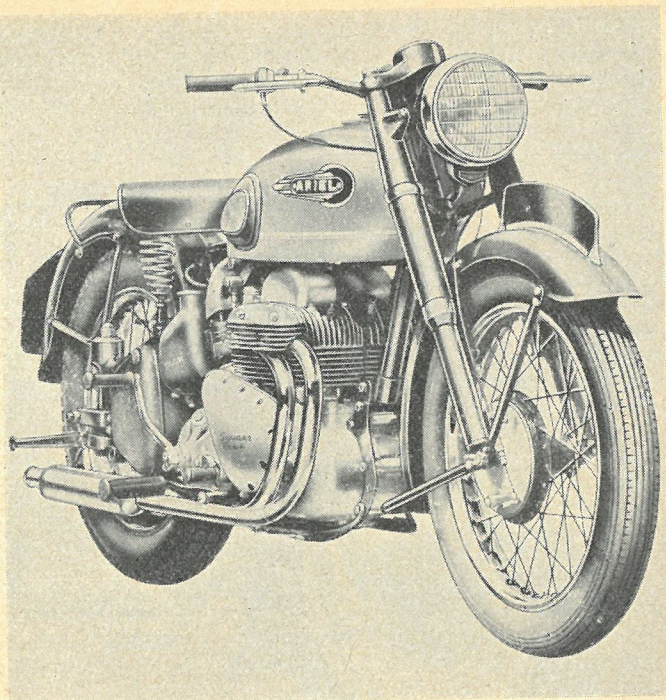
Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

tition modellerne og AJS 7 R hjemtages kun på bestilling. Både AJS og Matchless leveres som Competition modeller i såvel 350 som 500 ccm med eller uden baghjulsaffjedring, og med cylinder støbt i letmetal med støbejernsforing.

### Ariel

Ariel har 9 forskellige modeller på sit 1953 program. For at begynde med den dyreste og mest interessante ende skal vi nævne 4G, også kaldet »Fire i kvadrat« efter den særprægede motorkonstruktion. »Fire i kvadrat« er i virkeligheden to twin motorer anbragt den ene bag den anden med to krumtapaksler, der er gearret sammen ved hjælp af tandhjul. Dette giver en ualmindelig vibrationsfri motorgang, og med sine fire gange 250 ccm er denne motor i stand til at yde det helt fabelagtige, hvad acceleration angår. »Fire i kvadrat« Mark I fortsætter uændret i produktionen, medens en ny model »Fire i kvadrat« Mark II har set dagens lys i disse dage. Denne nye model bygger på nøjagtig det samme princip som Mark I, men selvom de tekniske data for de to maskiner bogstavelig talt er ens, er Mark II monteret med et nyt topstykke med fire udblæsningsporte, og denne ændring har bevirket en større motoreffekt, bedre accelerationsevne og mindre benzinforbrug. Medens motoren i Mark I yder 35 hk ved 5400 omdr./min., har Mark II en effekt på 40 hk ved 5600 omdr./min. Tophastigheden for Mark II er efter sigende 176 km/t, og man regner med, at 160 km/t altid vil være inden for rækkevidde med denne maskine. Det normale kompressionsforhold er 6,7:1 beregnet for benzin med oktantal 72, men såfremt man kan skaffe benzin med oktantal 80, kan kompressionen sættes op til 7,2:1, og motoreffekten stiger da til 42 hk stadig ved 5600 omdr./min. Motoren afgiver sit maksimale drejningsmoment ved 80-90 km/t — netop en passende hastighed for en sidevognsmaskine på langfart. På Mark II er oliepumpen en tandhjulspumpe i modsætning til Mark I, der er forsynet med en stempelpumpe. Ligesom på Mark I er såvel cylinderblok som topstykke støbt i letmetal, men på Mark II foregår ind sugningen på den måde, at gasblandingen fra Solex karburatoren trækkes igennem et påboltet mellemstykke

Ariel model 4 G (Fire i Kvadrat) Mk. II har et endnu mere gigantisk udseende end Mk. I, hvilket skyldes de fire udblæsningsrør. De foretagne ændringer er ret bemærkelsesværdige, eftersom effekten er blevet sat op, og benzinforbruget er blevet formindsket, uden at man har ændret knastakslen eller i det hele taget ventildiagrammet. Såvel cylinderblok som topstykker og krumtaphus er støbt i letmetal, og den samlede vægt for model 4 G er kun nogle få kg over en almindelig een- eller to-cylindret 500 ccm model.



over i en lodret skakt, i hvilken de fire vandrette indsugningskanaler udmunder.

En anden ny Ariel model er KHA, populært kaldet »Hunter twin«, der har samme specifikationer som den to-cylindrede KH, men cylinderblokken er støbt i letmetal med indpressede støbejernsforinger.

De een-cylindrede Hunter-modeller er repræsenteret af de to 500 ccm maskiner, model VH og VHA, sidstnævnte med letmetalcyliner, samt 350 ccm modellen NH. En meget populær sidevogsmaskine er den sideventilede VB på 600 ccm, og som den sidste model i rækken finder vi »Competition Hunter«, der går under modelbetegnelsen VCH, en udpræget trialmaskine med letmetalcyliner og iøvrigt i fuldt trialudstyr. Denne maskine kan dog nu også leveres med fuldt elektrisk udstyr, således at den kan bruges til den daglige kørsel og til søndagens sport ved blot at af- eller påmontere det elektriske udstyr. Samtlige maskiner undtagen »Competition Hunter« kan leveres med Ariels patenterede baghjulsaffjedring, der koster 250 kr. + omsætningsafgift. Baghjulsaffjedringen leveres kun på bestilling. Mark I vil ikke

mere blive importeret til Danmark, medens Mark II vil blive importeret og solgt til samme pris, som hidtil har været gældende for Mark I. Priserne er iøvrigt:

1000 ccm 4-cyl., 4 G (Mark II): excl. omsætningsafgift kr. 5000.—, incl. omsætningsafgift kr. 6700.—.

500 ccm, 2 cyl., KH: excl. omsætn. kr. 3950.—, incl. omsætn. kr. 5230.—.

KHA: excl. omsætn. kr. 4080.—, incl. omsætn. kr. 5410.—.

500 ccm, 1-cyl., VH: excl. omsætn. kr. 3650.—, incl. omsætn. kr. 4810.—.

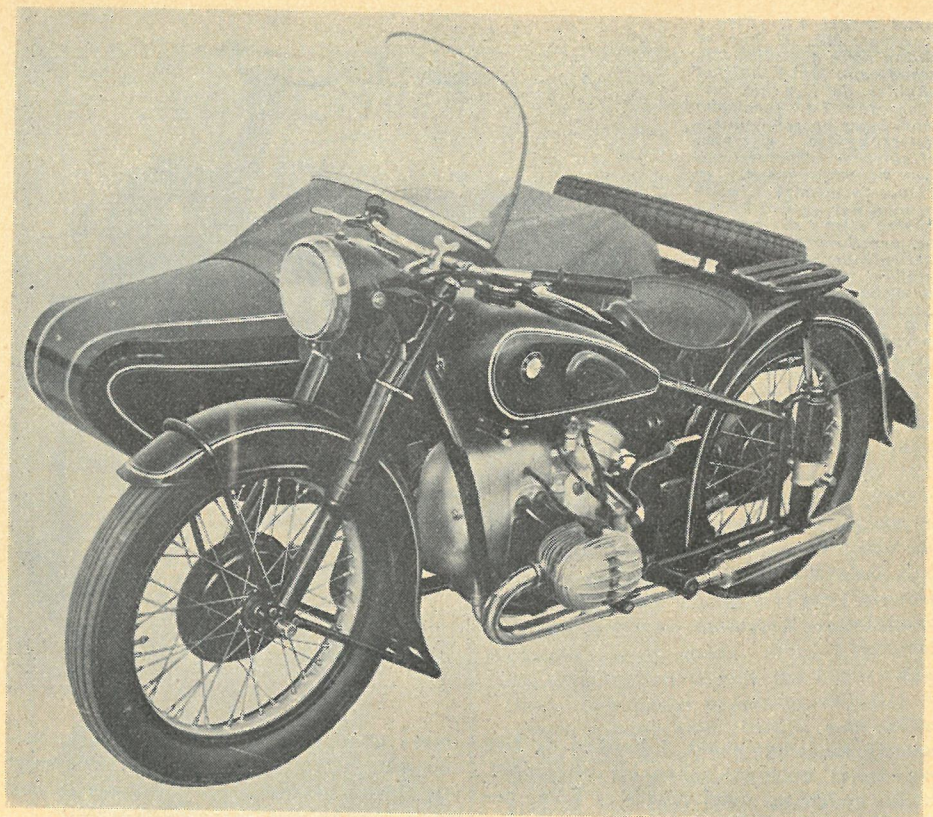
Model VHA, 500 ccm: excl. omsætn. kr. 3850.—, incl. omsætn. kr. 5090.—.

Model NH, 350 ccm: excl. omsætn. kr. 3200.—, incl. omsætn. kr. 4180.—.

Model VB (600 ccm): excl. omsætn. kr. 3200.—, incl. omsætn. kr. 4180.—.

»Competition Hunter«: excl. omsætn. kr. 3950.—, incl. omsætn. kr. 5230.— (med fuldt elektrisk udstyr).

I ovenstående priser er ikke medregnet speedometer, der leveres for kr. 70.—.



*De to-cylindrede BMW modeller er af økonomiske grunde uden for de fleste motorcyklisteres rækkevidde. Uheldigvis ligger disse maskiner i en prisklasse, for hvilken omsætningsafgiften gør sig særlig mærkbar. For sidevognsentusiaster er en to-cylindret BMW en særlig lækerbidskæn, og i Tyskland er et sådant sidevognskøretøj ikke uoverkommeligt i anskaffelsespris.*

## B.M.W.

B. M. W. fabrikerne kunne i november fejre et lille jubilæum ved at lade motorcykle nummer 75.000, siden fabrikationen blev genoptaget i 1949, løbe af samlebåndet. De fire modeller er alle uændret i produktion for 1953, blot skal det nævnes, at model R 51/3 har fået frigearedikator i forlygten. Modellerne er iøvrigt R 25/2 med een-cylindret 250 ccm motor samt model R 51/3 med 500 ccm boksermotor, R 67/2 med 600 ccm boksermotor og R 68, ligeledes med 600 ccm boksermotor. Model R 68 er iøvrigt et kaptel for sig, eftersom den trods sit almindelige B. M. W. udseende i virkeligheden er en meget fin sportsmaskine med en tophastighed på 160 km/t og en dertil svarende accelerationsevne. Begge de to 600 ccm modeller har to selvforstærkende

bremsesko på forhjulsbremsen. Iøvrigt skal man holde sig godt fast i stolen og under alle omstændigheder sørge for at sidde ned, når man læser prisen på model R 68. Priserne er:

Model R 25/2: excl. omsætn. kr. 3495,—,  
incl. omsætn. kr. 4650.—.

Model R 51/3: excl. omsætn. kr. 5505.—,  
incl. omsætn. kr. 7520.—.

Model R 67.2: excl. omsætn.: kr. 5805.—,  
incl. omsætn. kr. 7970.—.

Model R 68: excl. omsætn. kr. 7900.—,  
incl. omsætn. kr. 11.125.—.

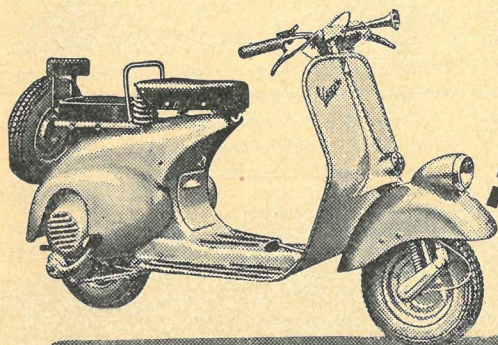
## BSA

For SMJ's motorcykle-medarbejdere, der kæmper en heroisk, men ofte ret fortvivlet kamp for at lære de danske motorcyklister at bruge forhjulsbremsen, er det en stor tilfredsstillelse at se, at BSA fabriken nu

forsyner alle sine 4-takt modeller over 350 ccm med 8" forhjulsbremse og 7" baghjulsbremse. Det var tidligere kun de to store twin modeller, der havde 8" forhjulsbremse. Nu mangler vi blot en rask fabrik, der tillige sætter en stoplygtekontakt i forbindelse med forhjulsbremsen, så begynder det trods alt at dages. Samtlige BSA modeller kommer selvfølgelig med twin-sadler, og den mest iøjnefaldende nyhed er for de store maskiners vedkommende, d. v. s. for grupperne A, B og M, et kombineret lygtehus og instrumentbord fremstillet i presset plade og bo'let direkte til teleskopgaflerne. Inden i dette lygtehus sidder den egentlige forlygte monteret således, at den kan vippes op og ned på ganske normal måde, idet en gummipakning mellem det rigtige lygtehus og det udvendige kombinerede lygtehus og instrumentbord tillader en vis indstillingsbevægelse af lygten, medens hulrummet er tætnet mod snavs og fugtighed, således at speedometer, forlygtekontakt og amperemeter ligger godt beskyttet. På samtlige BSA modeller med

undtagelse af Bantam modellerne finder vi en ny Lucas baglygte sammenbygget med en nummerpladeholder. Denne baglygte er tillige udformet som stoplygte, og indførelsen af stoplygter på de engelske maskiner kan vi tillige hilse med glæde. På de små Bantam modeller (gruppe D) følger forskærmen nu forhjulets bevægelser under affjedringen — en ændring der udelukkende er dikteret af publikums smag, eftersom forskærmens vægt nu indgår i den samlede uaffjrede vægt på forhjulet. Iøvrigt er Bantam-modellernes plejstangsløje nu blevet gjort kraftigere, idet rullerne, der tidligere havde dimensionen 7×7 mm, nu er erstattet af ruller på  $\frac{3}{8} \times \frac{1}{4}$ ".

Gruppe C (250 ccm modellerne) er uændret i produktionen for 1953. Blot er også disse maskiner forsynet med den nye kombinerede nummerpladeholder og bag- og stoplys. På twin modellerne A 7 (500 ccm) og A 10 (650 ccm, Golden Flash) er der i krumtaphuset indskudt en simmering ved den udgående krumtapaksel, således at der ikke mere kan trænge olie fra krum-



**Vespa-scooter**

— den originale italienske  
kr. 3.095,- incl. omsætningsafgift, speedometer og passagersæde med ryglæn.

Det  
største  
salg er  
den bedste  
anbefaling

ENEIMPORTØR:

  
**F. BÜLOW & CO.**

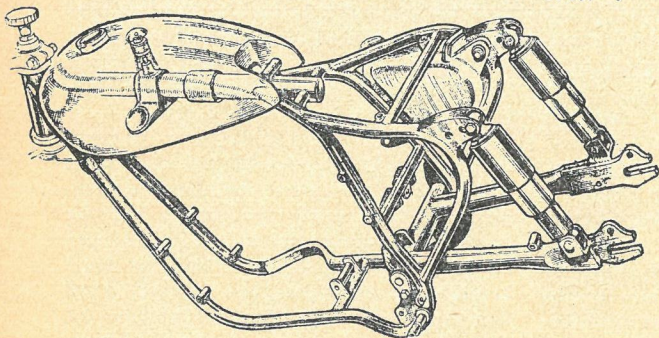
*Kongelig Hofleverandør*

Toldbodvej 6 . K . C . 1720

**FORHANDLERORGANISATION OVER HELE LANDET**

taphuset ud i forkædekassen. Benzintanken på disse to modeller er monteret på fire gummiklodser, der i væsentlig grad forhindrer vibrationerne i at forplante sig til benzintanken. På de to-cylindrede modeller er udblæsningsrørens monteringskrave nu forsynet med køleribber.

Modellerne B 31 og B 33 på henholdsvis 350 og 500 ccm har nu benzintanken monteret på samme måde som foran beskrevet. 500 ccm maskinerne i gruppe B



*BSA Gold Star modellerne kommer nu med den her viste stelkonstruktion. Som det ses, er baghjulet ophængt i en kraftig svinggaffel med teleskopisk indkapslede skruefjedere som afjedrende elementer. Denne stelkonstruktion består hovedsagelig af svejdede stål rør, og det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, hvordan man også i den engelske motorcykleindustri mere og mere går ind for svejsning i stedet for slaglodning.*

bliver nu monteret med et nyt opslidset stempel, i hvilket stempelpinden er anbragt lavere, således at plejlstangen nu er 15 mm kortere. Effekten er blevet sat noget i vejret for disse maskiners vedkommende, og samtidig må man påregne mindre mekanisk støj. Både 350 ccm og 500 ccm motorerne i gruppe B bliver monteret med en cylinder, der har større køleareal, d. v. s. større køleribber. B 33 monteres med den lukkede forskærm, som i forvejen kendes fra A-modellerne 7 og 10.

En helt ny stelkonstruktion er den største nyhed på Gold Star modellerne. Dette stel er udformet som en dobbelt lukket rørramme med baghjulet ophængt i en svinggaffel. Gearkassen på Gold Star modellerne er den samme, som man anvender i twin modellerne, men på Gold Star modellerne er gearkassen ikke boltet til krumtaphuset. Iøvrigt er skiftemekanismen nykonstrueret, idet den er mere simpel end skiftemekanismen på de ældre gearkassemodeller.

Priserne er:

Model C 10 250 ccm sideventilet: excl. omsætn. kr. 2625.—, incl. omsætn. kr. 3375.—.

Model C 11 250 ccm topventilet: excl. omsætn. kr. 2725.—, incl. omsætn. kr. 3515.—.

Model B 31 350 ccm topventilet: excl. omsætn. kr. 3200.—, incl. omsætn. kr. 4180.—.

Model B 32 350 ccm topventilet sport: excl. omsætn. kr. 3700.—, incl. omsætn. kr. 4880.—.

Model B 32 350 ccm topventilet Gold Star: excl. omsætn. kr. 4250.—, incl. omsætn. kr. 5650.—.

Model B 33 500 ccm topventilet: excl. omsætn. kr. 3600.—, incl. omsætn. kr. 4740.—.

Model B 34 500 ccm topventilet sport: excl. omsætn. kr. 3900.—, incl. omsætn. kr. 5160.—.

Model B 34 500 ccm topventilet Gold Star: excl. omsætn. kr. 4600.—, incl. omsætn. kr. 6140.—.

Model A 7 500 ccm topventilet twin incl. baghjulsaffjedring: excl. omsætn. kr. 4060.—, incl. omsætn. kr. 5384.—.

Model A 7 500 ccm topventilet twin, Star twin incl. baghjulsaffjedring: excl. omsætn. kr. 4250.—, incl. omsætn. kr. 5650.—.

Model A 10 650 ccm topventilet twin Golden Flash incl. baghjulsaffjedring: excl. omsætn. kr. 4250.—, incl. omsætn. kr. 5650.—.

Model M 33 500 ccm topventilet: excl. omsætn. kr. 3750.—, incl. omsætn. kr. 4950.—.

Model M 20 500 ccm sideventilet: excl. omsætn. kr. 3460.—, incl. omsætn. kr. 4544.—.

Model M 21 600 ccm sideventilet: excl. omsætn. kr. 3560.—, incl. omsætn. kr. 4684.—.

Ekstraudstyr: Baghjulsaffjedring til D modellerne ekstra kr. 120.—. Baghjulsaffjedring til C modellerne ekstra kr. 160.—, Baghjulsaffjedring til B og M modellerne ekstra kr. 235.—. Fire trins gearkasse til C modeller ekstra kr. 110.—.

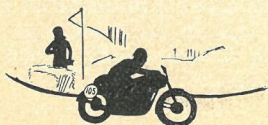
# Den uforlignelige

# MATCHLESS

## SUPER CLUBMAN



**TIL LANGTURE.** Det er herligt at rejse pr. motorcykle, men kun med en kraftig, overlegen maskine, der er økonomisk og 100 % pålidelig — vælg en »Super Clubman« og rejsen bliver vellykket.



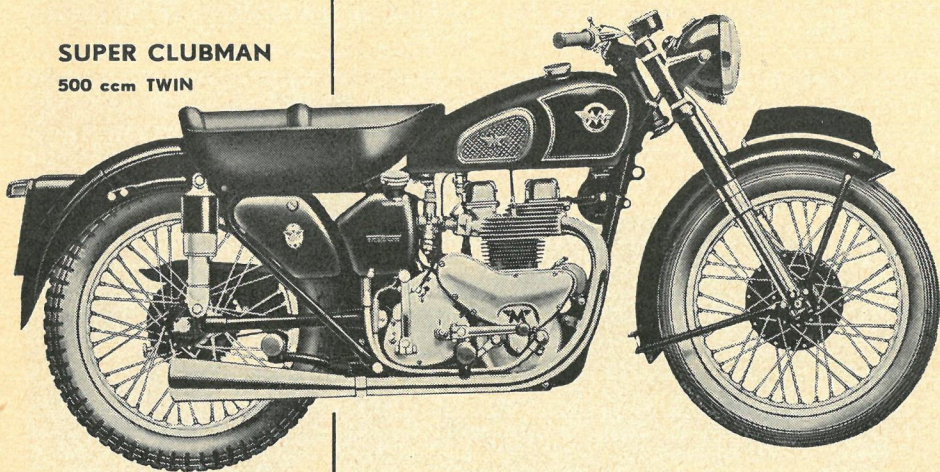
**TIL SPORT.** Matchless »Super Clubman« har så enestående køreegenskaber, at den kan anvendes som racer. Til sportsbrug kan nu leveres specielt racerudstyr — en hurtig omskiftning, og De har den samme maskine, som vandt Manx Grand Prix 1952.



**I DEN DAGLIGE TRAFIK** er Matchless »Super Clubman« uden konkurrence, fordi den topventilede, to-cylindrede motor er så smidig, at man uden gearskiftning glider jævnt og lydløst af sted — men det er altid en betryggelse at have »Super Clubman«s record-acceleration »ved hånden«.

**SUPER CLUBMAN**

500 ccm TWIN



Generalrepræsentant

**FRED. RASMUSSEN**  
ODENSE — KØBENHAVN

Forhandlere over  
hele landet

## CZ

De to CZ modeller på henholdsvis 125 ccm og 150 ccm fortsætter uændret i 1953. Dog skal det bemærkes, at begge maskiner er forsynet med baghjulsaffjedring som standardudstyr. Speedometeret indgår ligeledes i standardprisen, der er:

CZ 125 ccm: excl. omsætn. kr. 1800.—, incl. omsætn. kr. 2250.—.

CZ 150 ccm: excl. omsætn. kr. 2100.—, incl. omsætn. kr. 2640.—.

## DISA

Den danske letvægter, DISA, med 98 ccm Villiers motor og to-trins gearkasse er uændret i produktion. Vi modtager stadig forespørgsler om, hvornår DISA kommer med sin egen motor konstruktion, men selvom man ellers har nået glimrende resultater med denne særprægede motortype, er det dog for tidligt at udtale sig om, hvornår produktionen kan ventes at blive sat igang.

Priserne for model V 100 er: excl. omsætning kr. 1550.—, incl. omsætning kr. 1937,50.

## Douglas

Samtlige Douglas modeller er uændret i produktion, og så vidt vi kan forstå, vil man fortsætte den hidtidige linie og kun importere Mark V med 350 ccm boksermotor og begge hjul ophængt i svinggafler. Priserne for denne model er: excl. omsætn. kr. 3600.—, incl. omsætn. kr. 4740.—.

## DKW

DKW kommer på markedet i tre typer i 1953. Type RT 125 på 125 ccm er uændret, men vil i fremtiden kun blive importeret i luksusmodellen med teleskopisk baghjulsaffjedring. Type RT 200 kommer nu med en stelophugning svarende til type RT 250, altså med helt nykonstrueret stel med teleskopisk affjedring af begge hjul, og lukket, støvtæt kædekasse. Hjulnavene bliver udformet som gennemgående bremsetromler, og sadelfjederen bliver indkapslet. Type RT 250 har kun undergået en enkelt lille ændring, idet kørestillingen er blevet forbedret ved at forøge sadelhøjden fra 690 mm til 730 mm, og også på denne modeel er sadelfjederen blevet indkapslet. Både RT 200 og RT 250 bliver leveret med styrlås som standardudstyr, og begge maskiner kan nu monteres med et originalt bagsæde, der omtrent ligger plant med maskinens sadel.

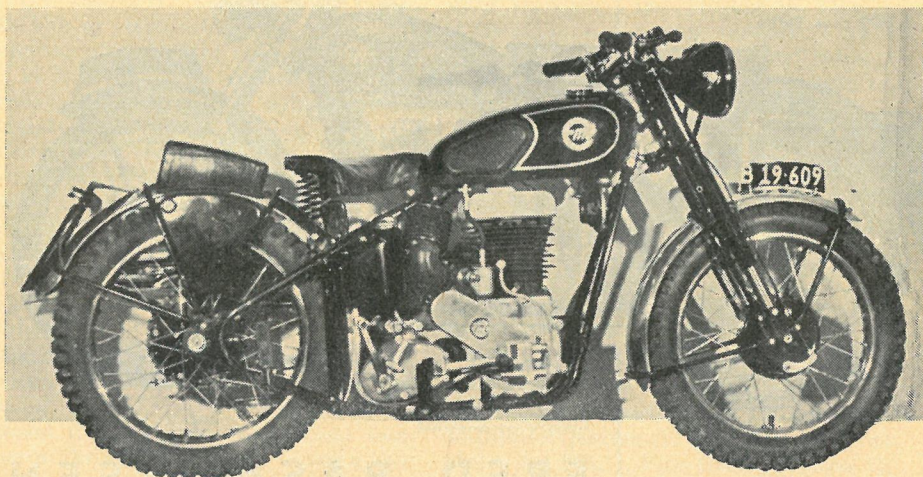
Priserne er:

Model RT 125: excl. omsætn. kr. 2250.—, incl. omsætn. kr. 2850.—.

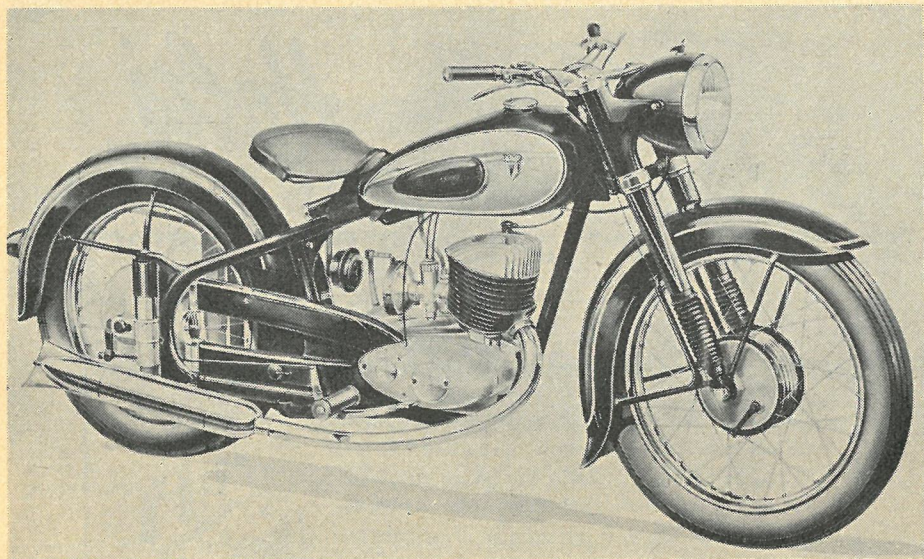
Model RT 200: excl. omsætn. kr. 2700.—, incl. omsætn. kr. 3480.—.

Model RT 250: excl. omsætn. kr. 2850.—, incl. omsætn. kr. 3690.—.

Samtlige maskiner er med baghjulsaffjedring, og speedometeret er inkluderet i prisen.



*Den dobbeltstemplede EMC på 350 ccm har en effekt på 18 hk, og den er således den kraftigste to-takt maskine på markedet.*



*DKW model RT 250 har teleskopisk affjedring af begge hjul, svingsadel og fuldstændig indkapslet bagsæde. Hjulnavene er udformet som gennemgående bremsetromler, og begge hjul er monteret med stikakslar.*

## EMC

For første gang efter krigen importeres EMC motorcyklerne til Danmark. EMC er en meget robust maskine med særprægede, men gennemarbejdede konstruktionsdetaller. Stellet er udformet som en dobbelt rørramme, der er boltet til et kronhoved af smedet letmetal, og også det øverste stelrør er fremstillet i letmetal udformet som en profileret drager. Forhjulet er ophængt i en Dowty forgaffel, i hvilken man som bekendt anvender komprimeret luft til affjedring.

Motoren er en dobbeltstemplet to-takt motor på 350 ccm med 2×50 mm boring og 88 mm slaglængde. Kompressionsforholdet er 7,6:1, og effekten er 18 hk ved 4000 omdr./min., hvilket skulle give en top-hastighed på ca. 112 km/t. Smøresystemet består af en separat olietank, fra hvilken olien ved hjælp af en enkeltvirkende pumpe trykkes frem til hovedlejer, cylindervægge og indsugningsgas. Transmissionsystemet består af en lukket forkæde, en firetrins Burman-gearkasse og bagkæde. Motoren er iøvrigt udstyret med Lucas T. T.-magnet, Lucas elektrisk udstyr med separat dynamo og Amal karburator. EMC findes tillige i en sportsudgave. Priserne er:

350 ccm Standard: excl. omsætn. kr. 4025.—, incl. omsætn. kr. 5335.—.

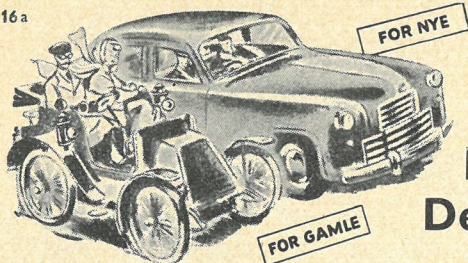
350 ccm Sport: excl. omsætn. kr. 4265.—, incl. omsætn. kr. 5671.—.

## EMW

De østtyske motorcykler EMW og AVO leveres nu under fællesmærket EMW, idet AVO er blevet en typebetegnelse. EMW type AVO 425 fremstilles på den gamle våbenfabrik Simsson & Co., Suhl, og man kan kun betegne den som en smuk og hensigtsmæssig konstruktion på 250 ccm med boring og slaglængde på 68 mm×68 mm og en effekt på 12 hk. Den bygger videre på de gamle BMW principper, idet motor og gearkasse er bygget sammen til en helhed, og transmissionen fra gearkasse til baghjul sker ved hjælp af en kardanaxsel. Såvel for- som baghjul er teleskopisk affjædret, og sadlen er udformet som en eetpunktsophængt svingsadel.

Lidt mere klodset i sin fremtræden virker type R 35 på 350 ccm. Denne maskine fremstilles på den gamle BMW fabrik i Eisenach. Den lodretstående motor har boring 72 mm og slaglængde 84 mm, hvilket giver et slagvolumen på 340 ccm. Kompressionsforholdet er 5,5:1, og effekten er 14 hk ved 5200 omdr./min. Krumtappen er

16a



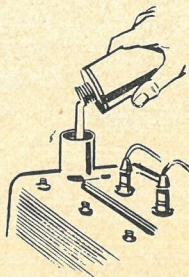
# Holt's

## løser Deres problemer

### Er der revner i blokken?

Uden at afmontere topstykket eller cylinderblokken kan De selv reparere revner o. l. på ½ time med WONDAR WELD. De hælder WONDAR WELD på, og blokken bliver tæt og modstandsdygtig både overfor vibrationer, varme og tryk. Det er så hurtigt og let at reparere med

**WONDAR WELD**



### Er Deres køler uttæt?

Mens De kører, reparerer RADWELD skaden — effektivt og holdbart på 5 minutter! RADWELD gør køleren aldeles tæt uden risiko for tilstopning.

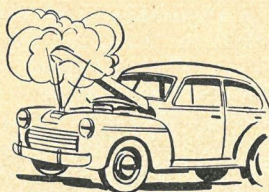
**RADWELD**



### Kan De ikke få ruderne blanke?

— HOLTSPRAY fjerner snavs, insekter og fingeraftryk fra ruder, spejle, vindskærme og alt glas og gør overfladen krystalklar!

**HOLTSPRAY**



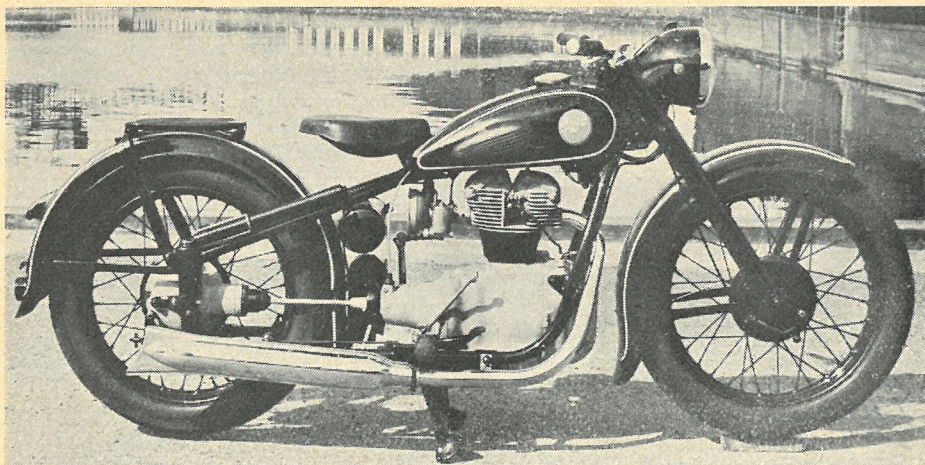
### Koger køleren over?

Undgå overophedning, motorbankning og ventilskævhed! — Rens hele kølesystemet med RADFLUSH, der virker tredobbelt! — RADFLUSH beskytter alt metal — også aluminium — under rensningen og virker effektivt på den kortest mulige tid.

**RADFLUSH**

*Forlang de originale Holt's produkter  
hos DERES leverandør*

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S, KØBENHAVN - RANDERS



*EMW model AVO er en meget smuk maskine med en hensigtsmæssig konstruktion. En nøjere gennemgang af detaljerne viser, at den er opbygget efter samme konstruktionsprincipper, som man anvender hos BMW.*

anbragt i stellet længderetning, og kraftoverføringen sker ved hjælp af kardanaksel. Dynamoen er anbragt på siden af krumtaphuset og drives ved hjælp af en kilerem fra krumtapakslen. Stellet er det gammelkendte U-profilerede pladestel, som tidligere blev benyttet af BMW, inden dette mærke atter gik over til rørstel. Det er lykkedes for EMW fabriken i Eisenach at bibeholde pladestellet og endda at indføje en teleskopisk baghjulaffjedring i stelkonstruktionen. Priserne er:

Model AVO 425: excl. omsætn. kr. 2800.—, incl. omsætn. kr. 3620.—.

Model R 35: excl. omsætn. kr. 3675.—, incl. omsætn. kr. 4845.—.

I ovenstående priser er medregnet speedometer.

### Francis-Barnett

For det danske publikum vil det hovedsagelig blive model 58, »Falcon«, der får interesse. Denne maskine er monteret med en Villiers motor på 197 ccm (6 E). Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel, medens baghjulet er ophængt i en svinggaffel med teleskopisk indkapslede skruefjedre som fjedrende element, og baghjulaffjedringen er hydraulisk dæmpet. Prisen er incl. speedometer: excl. omsætn. kr. 2600,00, incl. omsætn. kr. 3340,00.

### Göricke

Hovedvægten vil i 1953 blive lagt på model GÖ 250, der er monteret med en Ilo

motor type M 250. Denne een-cylindrede to-takt motor på 247,5 ccm yder 11,4 hk ved 4650 omdr./min., og den er sammenbygget med en 4-trins gearkasse. Begge hjul er teleskopisk affjedret, sadlen er eetpunkt ophængt, og navene er udformet som gennemgående bremsetromler. Denne model er en videreudvikling af model GÖ 150, der er monteret med en 150 ccm Sachs motor, og model GÖ 175, der er monteret med en 175 ccm Ilo motor. Samtlige maskiner kommer nu med teleskopisk baghjulaffjedring. Priserne er:

GÖ 150: excl. omsætn. kr. 2100.—, incl. omsætn. kr. 2640.—.

GÖ 250: excl. omsætn. kr. 3050.—, incl. omsætn. kr. 3970.—.

### Horex

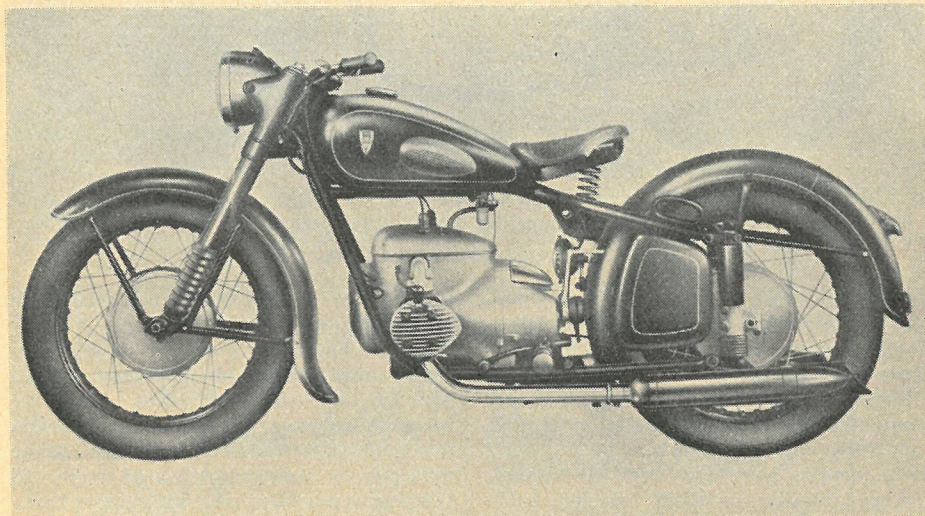
I det store og hele er model »Regina« uændret, men tanken er større på 1953 modellerne — den kommer til at rumme 18 liter — og skærmene er gjort dybere, idet de er lukket med en 5 cm bred kant. Styregeometrien er blevet ændret lidt, idet en mere lodretstående forgaffel giver større efterløb og dermed større styrestabilitet ved høje hastigheder. Den 2-cyl. »Imperator« på 500 ccm og med overliggende knastaksel kommer først i produktion til maj 1953.

Prisen på »Regina« er incl. speedometer: Excl. omsætn. kr. 3850,00, incl. omsætn. kr. 5090,00.

## Husqvarna

Så snart den nye model, 281, på 175 ccm kan leveres, vil den selvfølgelig blive importeret, og samtidig kan 120 ccm modellen leveres som model 30 sport, d. v. s. med gearskifte ved hjælp af drejhåndtag. Begge disse modeller er velkendte for SMJ's læsere og behøver ikke nærmere omtale her. Priserne kendes endnu ikke.

karburatoren er indbygget i motorblokken. Iøvrigt er maskinen monteret med store gennemgående bremsestromler med 200 mm diameter, og det oplyses iøvrigt, at koblingen er udformet som en tør enkeltplade kobling. Denne konstruktion lyder ganske overordentlig interessant, og vi venter i spænding på nærmere enkeltheder. Prisen på IFA RT 125 er: excl. omsætn. kr.



*Den nye to-takt IFA med boksermotor er en ganske overordentlig interessant konstruktion. Motor og gearkasse er naturligvis bygget sammen, og kraften fra gearkasse til baghjul overføres ved hjælp af en kardanaxsel. Denne 350 ccm IFA, der er den eneste to-takter med boksermotor, blev oprindeligt konstrueret af DKW fabriken før krigen.*

## IFA

Det er jo en offentlig hemmelighed, at IFA er mærkebetegnelsen for de østtyske DKW modeller, og IFA model RT 125 er da også identisk med DKW RT 125 hvad motor og stelopbygning angår. IFA RT 125 er blot monteret med baghjulsaffjedring efter teleskopprincippet, og i 1953 vil motoren blive ændret lidt, således at kompressionsforholdet bliver 6,5:1 imod tidligere 6:1. Medens RT 125 er en tro kopi af DKW (eller omvendt — vi ved det ikke) har den østtyske fabrik nu fremstillet en nykonstruktion, der ser overordentlig interessant ud. Modellen, der går under typebetegnelsen BK 350, er netop gået i seriefabrikation. Det drejer sig om en to-cylindret to-takt motor med to vandretliggende cylindre, sammenbygget motor og gearkasse og kardantræk. Stellet er et dobbelt rørstel, og maskinen skal have ualmindelig smukke linier, blandt andet fordi

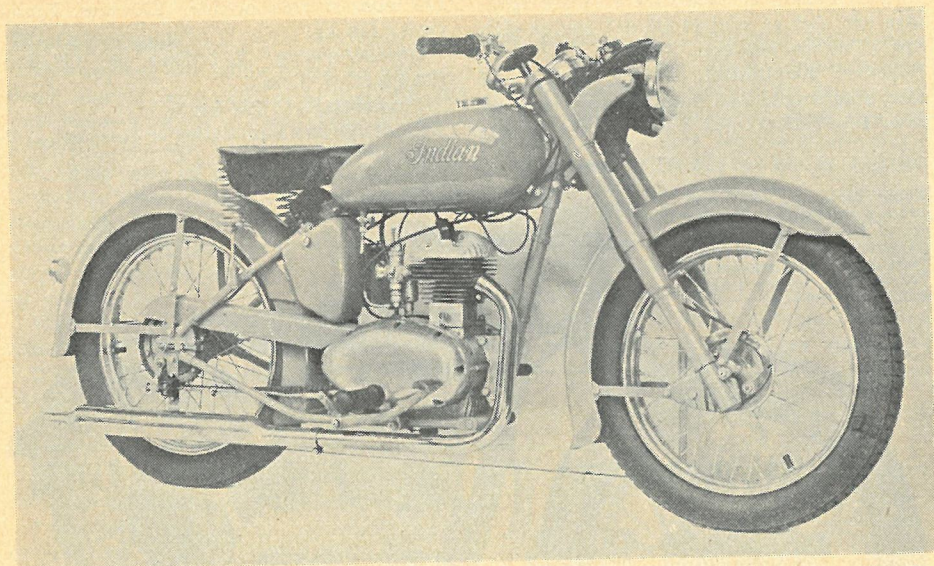
1665.—, incl. omsætn. kr. 2081,25. I ovennævnte pris er inkluderet baghjulsaffjedring og speedometer.

## Indian

Den engelskbyggede Indian Brave med 248 ccm sideventilet Brockhouse motor kommer nu på det danske marked. Motor-konstruktionen er ret særpræget, idet den sideventilede motor er bygget sammen med gearkassen. Vi har allerede omtalt denne maskine, da den kom på det amerikanske marked i 1951. Prisen er: excl. omsætn. kr. 2750.—, incl. omsætn. kr. 3550.—. Maskinen er ikke monteret med baghjulsaffjedring, men i ovenstående pris er speedometeret inkluderet.

## James

Selvom James-fabriken fremstiller en lang række modeller, er det kun model



*Den engelskbyggede Indian Brave betegner for så vidt noget nyt i engelsk og amerikansk motorcykle industri, idet den sideventilede 250 ccm motor er bygget sammen med gearkassen. I modsætning til andre engelskbyggede maskiner har Indian Brave bremsepedalen anbragt i højre side, hvilket leder opmærksomheden hen på, at den oprindelige konstruktion er foretaget på amerikanske tegneborde.*

Captain de luxe, der vil blive importeret til Danmark. Denne model er monteret med en Villiers motor 6 E på 197 ccm. Maskinen har teleskopaffjedring af begge hjul, og den eneste nyhed på 1953 modellen er twinsadlen. Prisen er: excl. omsætn. kr. 2405,00, incl. omsætn. kr. 3067,00. I ovennævnte priser er speedometer medregnet.

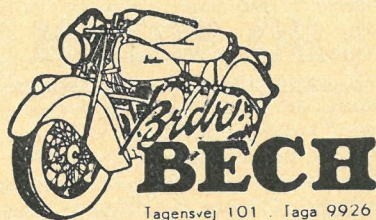
## Jawa

De mest kendte Jawa modeller på henholdsvis 250 ccm og 350 ccm fortsætter uændret i 1953. Dertil kommer, at 500 ccm modellen nu også findes på det danske marked, og vi vil derfor præsentere denne maskine nærmere. Den to-cylindrede motor er meget interessant, idet det er en »twin«, altså to cylindre anbragt side om side på tværs af stallets længderetning, og ventilbevægelsen sker ved hjælp af en overliggende knastaksel, der drives af krumtapakslen gennem en lodretstående taktaksel. Motor og gearkasse er bygget ud i eet ligesom på de mindre modeller, men i stedet for at anvende en svinghjulsdynamo har det på grund af aggregatets bredde vist sig nødvendigt at anbringe en magdyno oven på krumtaphuset. Smøresystemet er almindelig tørsumpsmøring med se-

parat oliebeholder, og ligesom på de mindre modeller er koblingen halvautomatisk, d. v. s. at den udløses samtidig med gearskiftningen, idet den aktiveres gennem gearpedalen, og man bruger således kun koblingsgrebet på styret under starten. Et meget stort luftfilter er bygget sammen med oliebeholderen, og ligesom på de små modeller er akkumulatoren anbragt i en kasse af samme format som værktøjsskassen. Sadlen er eetpunktsophængt, og teleskopforgaffel og lygtehus er bygget ud i eet. Stellet er opbygget efter samme princip som de mindre modeller, nemlig bestående af firkantede svejsede rør, dog med den undtagelse, at baghjulets tele-

## Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 . Tåga 9926

skopaffjedring er monteret i runde sømløse rør, der er svejset til det øvrige stel. Specifikationerne er:

**Motor:** 2-cylindret, 4-takt, boring: 65 mm, slaglængde 73,6 mm, slagvolumen 488 ccm, topventilet med overliggende knast-

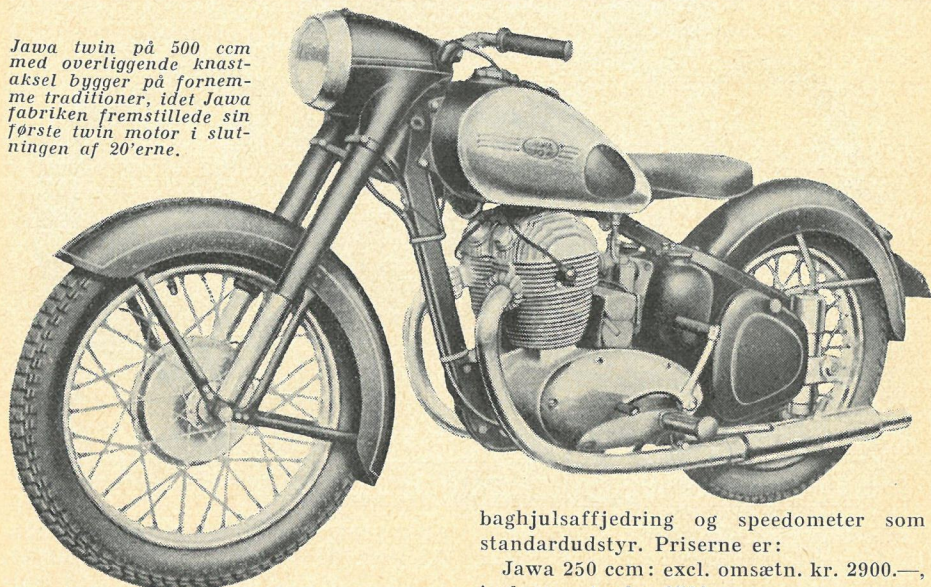
115 mm, styrets bredde: 720 mm. Egenvægt: 156 kg.

**Benzinforbrug:** 3,51 liter pr. 100 km (28,5 km pr. liter).

**Tophastighed:** 135 km/t.

Samtlige Jawa-modeller er forsynet med

*Jawa twin på 500 ccm med overliggende knastaksel bygger på fornemme traditioner, idet Jawa fabriken fremstillede sin første twin motor i slutningen af 20'erne.*



aksel. Kompressionsforhold: 6,8:1, maksimal motoreffekt: 26 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Tørsump.

**Transmission:** Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,08:1, 2. gear 9,97:1, 3. gear 6,76:1, 4. gear 5,01:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse for: 3.25-19, bag 3.50-19.

**Stelkonstruktion:** Firkantede og runde rør.

**Hjulophængning:** forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopisk.

**Stativ:** I midten.

**Benzintank** rummer 16 liter, heraf 1,5 liter på reserve. **Olietank** rummer 4 liter.

**Bremser:** 200 mm diameter, 25 mm brede.

**Elektrisk anlæg:** Fabrikat: Jawa eller Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 10. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri eller magnet. Ladekontrol: Lampe.

**Udstyr:** Speedometer, værktøj.

**Dimensioner:** Akselafstand: 1375 mm. Sadelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden:

baghjulsaffjedring og speedometer som standardudstyr. Priserne er:

Jawa 250 ccm: excl. omsætn. kr. 2900.—, incl. omsætn. kr. 3760.—.

Jawa 350 ccm: excl. omsætn. kr. 3300.—, incl. omsætn. kr. 4320.—.

Jawa 500 ccm: excl. omsætn. kr. 4250.—, incl. omsætn. kr. 5650.—.

## Lambretta

De to Lambretta modeller 125 C og 125 LD kan opvise et par små ændringer i motorspecifikationerne. Boring og slaglængde er den samme, men kompressionsforholdet er sat op fra 6:1 til 6,5:1, og effekten er steget fra 4,3 hk ved 4200 omdr./min. til 5 hk ved 4600 omdr./min. I overensstemmelse hermed har man ændret udvekslingsforholdene i gearkassen lidt, idet 2. gearet dog er blevet gjort lavere. I denne nye udførelse vil den »åbne« model 125 C og den fuldt indkapslede model 125 LD gå videre i 1953. Priserne bliver:

Model 125 C: excl. omsætningsafgift kr. 2035.—, incl. omsætn. kr. 2550.—.

Model 125 LD: excl. omsætningsafgift kr. 2375.—, incl. omsætn. kr. 3025.—.

I ovenstående priser er inkluderet bag-sæde, medens speedometeret leveres mod ekstrabetaling.

## Motobecane

Motobecane, der kommer fra en af verdens største motorcyklefabriker, bliver importeret i fire modeller, af hvilke Mobylette er den ene. Den franske fabrik har i år været oppe på produktionstal, der for Mobylette alene virker ret svimlende, idet man daglig har fremstillet 1200—1300 af denne populære autocykle. Samtlige maskiner er iøvrigt uændret i produktion, og priserne er:

Mobylette: excl. omsætn. kr. 990,00, incl. omsætn. kr. 1115,00.

D 45 (125 ccm, sideventilet): excl. omsætn. kr. 1650,00, incl. omsætn. kr. 2062,50.

Z 46 C (125 ccm, topventilet): excl. omsætn. kr. 2485,00, incl. omsætn. kr. 3179,00.

Z 2 C (175 ccm, topventilet): excl. omsætn. kr. 2895,00, incl. omsætn. kr. 3753,00.

I ovenstående priser er inkluderet speedometer for model Z 2 C, medens de øvrige priser er excl. speedometer. Dette leveres komplet ekstra for kr. 80,00.

## MV

De berømmelige MV Agusta fabriker bliver nu repræsenteret på det danske marked med MV scooteren, Model D. Motoren er en 125 ccm to-takt motor, der udvikler 7,5 hk. Stellet er udformet som et centralrør med benskjold, bundplade og indkapslet motor. Motoren er bygget sammen med en fire-trins gearkasse, og gearerne skiftes ved hjælp af en fodpedal. Begge hjul er ensidigt ophængt i svinggafler, og hjulstørrelsen er 3,5×10. I benskjoldet er bag forhjulet dannet en åbning, der gennem en lufttunnel fører køleluft frem til cylindren. Konstruktionen forekommer at være både smuk og hensigtsmæssig. Prisen er incl. bagsæde, excl. speedometer: excl. omsætn. kr. 2500.—, incl. omsætn. kr. 3200.—.

## Nimbus

Som ventet er der ikke overvældende store nyheder på Nimbus 1953. Alle maskiner er nu monteret med en hårdforkromet stempelring i øverste rille på hvert stempel, og for fremtiden vil stemplerne tillige blive monteret med en oliering af en speciel ekspanderende type. Tomgangsdysen, som man en årrække gik bort fra, kommer nu igen, således at karburatoren er lettere at justere, og iøvrigt vil maskinerne for fremtiden blive monteret med

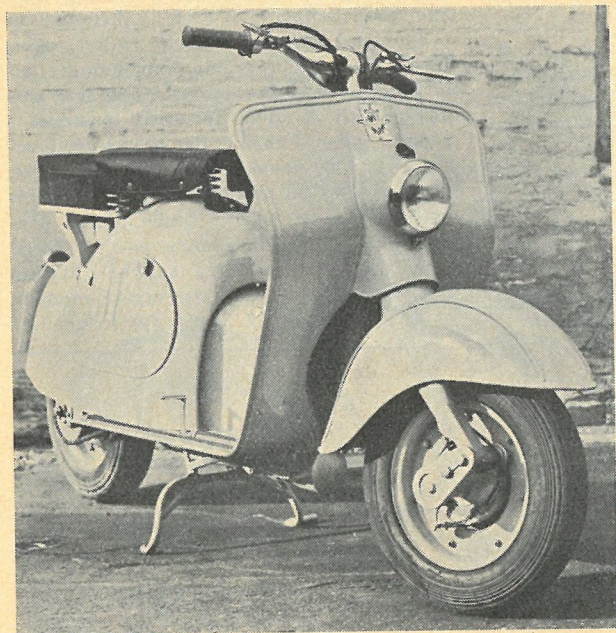
nye plejlstænger i I-profil. Mekanismen i kickstarteren er blevet ændret således, at starteren aldrig kan komme ud af indgreb, men bortset fra disse små ændringer vil Nimbus fortsætte uændret i produktionen. I 1952 er der blevet produceret små 1000 maskiner samt reservedele, der svarer til en produktion på 300 maskiner. Mange vil sikkert finde denne produktion latterlig lille, men vi skal dertil bemærke, at fabriken i samme tidsrum har fremstillet 65.000 støvsugere mod en årlig produktion på 38.000 før krigen. Af

# Stands den kolde tæring nu!

»Kold tæring« — hovedårsagen til cylinderslid, dårlig kompression, olie- og benzinspild — fører til udboring og hovedreparation længe før tiden. Beskyt motoren. Skift til



BESKYTTENDE  
STABIL  
SELVRENSENDE



M. V. scooteren, der fremstilles af den italienske fabrik M. V. Agusta, minder om de øvrige italienske scootertyper, men er monteret med 10" hjul og har kæde-træk til baghjulet. I stedet for at sætte sin lid til blæserkølingen, har man anbragt et stort luftindtag i forskjoldet bag forhjulet, og gennem en kølelufttunnel føres køleluften frem til motoren. Begge hjul er eensidigt ophængt, men forhjulsophængningen er noget særpræget, idet forhjulsakslen er monteret i en svinggaffel og ikke blot i en svingarm, således at konstruktionen er meget vridningsstabil.

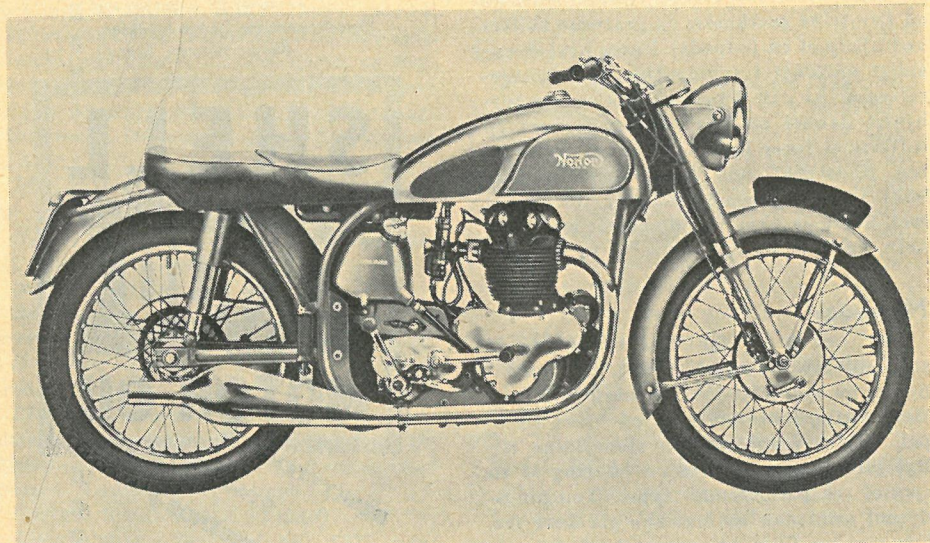
disse 65.000 støvsugere er 40 % blevet eksporteret. Prisen på en Nimbus er:

Excl. omsætn. kr. 4620.—, incl. omsætn. kr. 6228.—.

(I prisen er indbefattet speedometer, bagsæde og iøvrigt alt tilbehør.)

## Norton

Nortons program for 1953 omfatter syv modeller. Af de væsentligste nyheder skal nævnes, at samtlige maskiner nu er monteret med twinsadel, og at de maskiner, der er forsynet med baghjulsaffjedring,



Norton Dominator de Luxe har en stelopbygning, der bygger på nøjagtig de samme konstruktionsprincipper som i de berømte Manx modeller, medens motor og gearkasse er identisk med motoraggregatet i den almindelige Dominator.

har baghjulet ophængt i en svinggaffel i stedet for teleskopaffjedringen, og bortset fra de to sideventilede modeller og trialmodellen er maskinerne nu monteret med en ny, strømliniet lyd-dæmper, hvis linier falder godt sammen med maskinerens tidssvarende udformning.

De to sideventilede modeller Big Four og model 16 H er i og for sig identiske, blot er Big Four monteret med en sideventilet motor på 596 ccm, medens 16 H har en sideventilet motor på 490 ccm. Disse maskiner er først og fremmest beregnet til sidevognskørsel, af hvilken grund de ikke har baghjulsaffjedring. At det er udprægede sidevognsmaskiner fremgår iøvrigt af specifikationerne, idet begge maskiner trods et forholdsvis stort slagvolumen har en ret beskeden maksimaleffekt, nemlig henholdsvis 14 og 12,5 hk, men til gengæld er drejningsmomentet ved lavere motoromdrejninger af en ret usædvanlig størrelsesorden.

De to een-cylindrede 500 ccm maskiner er ligeledes identiske, idet model 18 er uden baghjulsaffjedring, medens model ES 2 er med baghjulsaffjedring. Den to-cylindrede maskine, der går under betegnelsen model 7, og som til daglig kaldes »Dominator«, har som allerede nævnt fået en ny baghjulsophængning, idet baghjulet er ophængt i en svinggaffel. Medens denne model har et stel, der nøje svarer til model ES 2, kan vi finde en anden stelkonstruktion på den nye model »Dominator de Luxe«, der har modelbetegnelsen 88, idet dette stel er opbygget på samme måde, som det kendes fra Manx modellerne — de berømte Norton racere. Dominator de Luxe må betegnes som en maskine lidt ud over det almindelige, og den har tilmed et usædvanligt smukt udseende, hvilket ikke mindst skyldes den strømlinieformede tank. Letmetal har været anvendt adskillige steder, blandt andet i teleskopforgaffelen, og dette bevirker, at de Luxe modellen vejer ca. 10 kg mindre end standardmodellen.

Den sidste model i rækken er »500 T«, en udpræget trialmodel med cylinder og topstykke støbt i letmetal, med særlig BTH magnet og i det hele taget i et udstyr, der udelukker enhver tvivl om, hvilke formål denne maskine skal anvendes til.

De to International-modeller 30 og 40 på henholdsvis 490 ccm og 348 ccm vil lige-

ledes komme i en noget ændret udførelse, idet stellet er det samme, som vi genkender i Dominator de Luxe, d. v. s. »Manx«-stellet, der allerede for et par år siden blev indført på racermodellerne. Baghjulet er således også her ophængt i en svinggaffel, og maskinerne leveres kun med twinsadel. En lille interessant nyhed er den nye 8" forhjulsbremse, der har fået større bremseareal end på de tidligere mo-

# Læg år til vognens levetid!

Skift til den

**BESKYTTENDE** ▲

**STABILE** ▲

**SELVRENSENDE** ▲



Kør ind til en SHELL-forhandler allerede i dag — få motoren skyllet ren og påfyldt SHELL X-100, så er Deres motor effektivt sikret mod »kold tæring«.

7

deller. Manx modellerne fortsætter fuldkommen uændret i produktion for 1953.

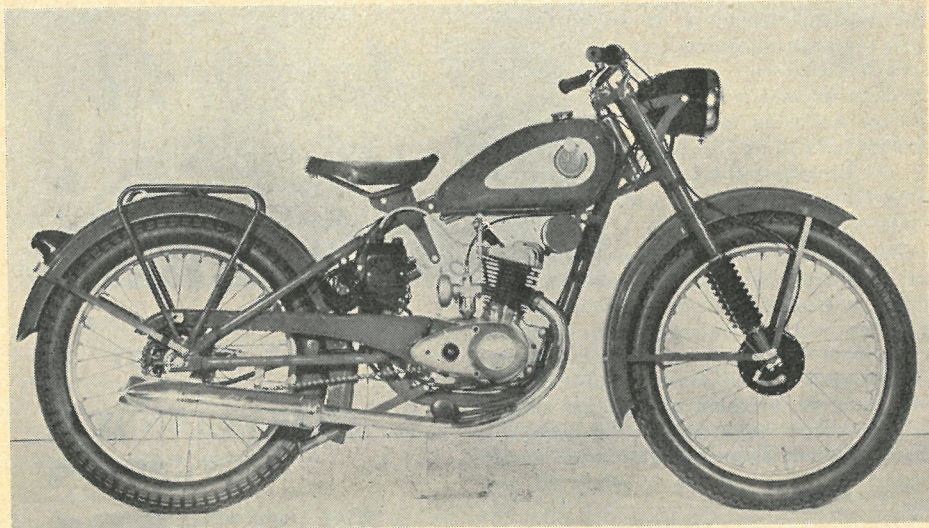
Priserne kendes ikke på nuværende tidspunkt.

## NV

Den svenske fabrik, Nymanbolagen AB, fremstiller en række letvægtmotorcykler, som alle er baseret på fabrikens egne stelkonstruktioner, men med motorer af mærkerne DKW eller Sachs. Foreløbig vil 125

## NSU

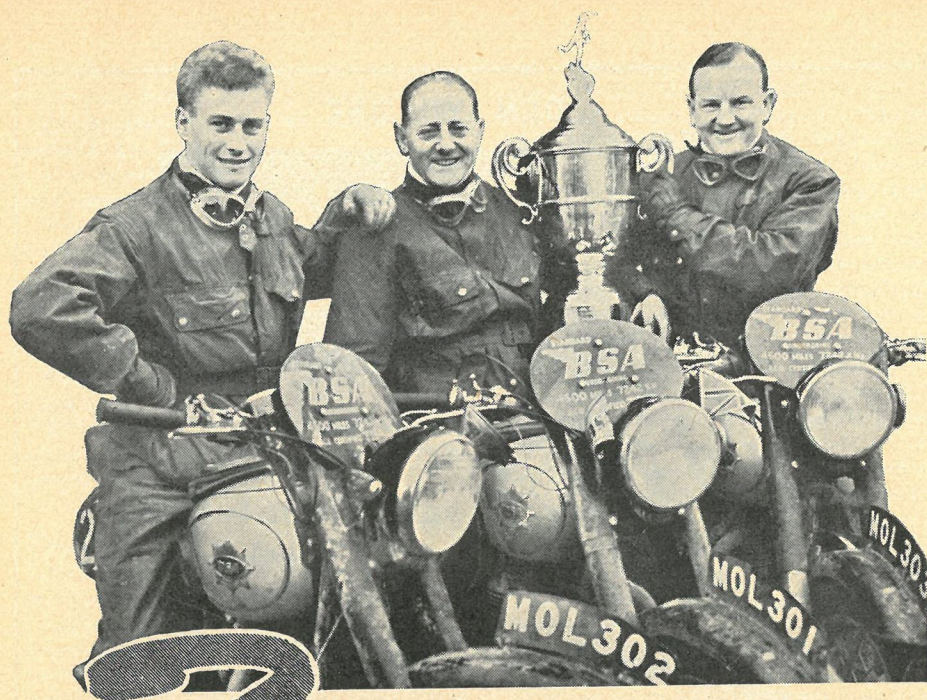
De 7 NSU modeller fortsætter uændret i 1953. Den mindste model er Quick med en 98 ccm to-takt motor og træpedaler, altså en virkelig letvægtmotorcykle. Dernæst kommer centralrørsserien med den mindste model, hvad motorstørrelse angår, Fox 4-takt på 98 ccm og topventilet motor og den lidt større to-takt Fox på 125 ccm, der ganske vist har en mindre effekt end 4-takt modellen. De to motorer er monteret i nøjagtig den samme type stel.



*Den svenskbyggede N. V. er konstrueret ud fra principper, der skal give maskinen gode køreegenskaber, hvad enten den skal trafikere de dårligste svenske sogneveje eller skal køre med tophastighed på betonveje. Af hensyn til den første mulighed er stelkonstruktionen meget robust, og hjulellerne er dimensioneret usædvanlig kraftigt. Motoren er den vesttyske DKW RT 125.*

ccm modellen blive indført i Danmark, og denne maskine er monteret med en DKW-motor, type RT 125. Stelkonstruktionen afviger imidlertid stærkt fra DKW RT 125, idet svenskerne tilsyneladende har søgt at nå frem til en ligelig vægtfordeling på de to hjul. Af denne grund er svingsadlen anbragt langt foran bagakslen. Stellet er et meget solidt rørstel med kraftige hjulnav og 3,00×19" hjul. Denne model har ikke baghjulsaaffjedring, men forhjulet er op-hængt i en teleskopgaffel med 120 mm affjedringsbevægelse. NV 125 ccm er tilsyneladende en meget robust og hensigtsmæssig konstruktion, og dog er egenvægten kun 75 kg. Prisen er: excl. omsætn. kr. 1959.—, incl. omsætn. kr. 2449.—.

Den større centralrørsmode Lux på 200 ccm med to-takt motor har som allerede meddelt fået en storebror i model Max, der først vil gå i serieproduktion i begyndelsen af det nye år. Model Max er som allerede meddelt monteret med en 250 ccm 4-takt motor med overliggende knastakse og en effekt på 15 hk. Endnu bevares den »konservative« serie Consul I og II på henholdsvis 350 ccm og 500 ccm. Disse to maskiner er opbygget efter traditionelt mønster med lukket rørramme og en gearkasse, der er forskydelig i forhold til motoren. Om man allerede i 1953 kan vente at se disse to modeller afløst af centralrørsmodeller med slagvolumen på henholdsvis 350 og 500 ccm, skal vi lade være usagt,



# 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.

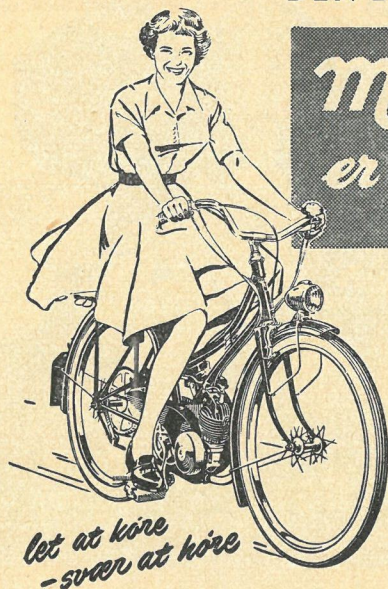
**FORHANDLERE OVERALT I DANMARK**

Generalrepræsentant for Danmark

**BSA MOTORS & CYCLES**

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

DEN LYDLØSE



*Mobylette*  
*er den rette!*

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

Til arbejde eller fornøjelse kan De ikke ønske Dem en bedre ven end Mobylette. Altid parat, altid i vigør, altid i orden transporterer den Dem hurtigt, let og billigt omkring i by og på land. Læg vel mærke til, at det ikke er en almindelig cykle forsynet med påhængsmotor, men at Mobylette er et specielt konstrueret motorkøretøj i letvægklassen med lavt på stellet monteret motor. Derfor kører den ikke blot sikrere og bedre, men den ser også godt ud — lav, harmonisk og moderne i linierne. Mobylette går sin sejrsgang verden over i kraft af sit udseende, sin geniale konstruktion, sin pålidelighed og sin billighed i anskaffelse og drift.

**— og det allerbedste**

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

Verden over kører flere hundrede tusinde på mobylette.

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

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

**KNUD MADSEN**

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

men at de vil komme før eller senere er hævet over enhver tvivl. Priserne er:

Quick: excl. omsætn. kr. 1250.—, incl. omsætn. kr. 1562.50.

Fox 4-takt: excl. omsætn. kr. 1800.—, incl. omsætn. kr. 2250.—.

Fox 2-takt: excl. omsætn. kr. 1700.—, incl. omsætn. kr. 2125.—.

Lux: excl. omsætn. kr. 2600.—, incl. omsætn. kr. 3340.—.

Consul I: excl. omsætn. kr. 3550.—, incl. omsætn. kr. 4670.—.

Consul II: excl. omsætn. kr. 3900.—, incl. omsætn. kr. 5160.—.

Prisen på NSU Max kendes af gode grunde ikke endnu. Ovenstående priser er inclusive speedometer.

## Panther

Panther kan opvise et par ret bemærkelsesværdige nyheder på sine 1953 modeller. Competition modellerne leveres nu med aluminium cylinder, en nyskabelse som man allerede for flere år siden truede med, men som altså først nu bliver virkelighed. I både 250 og 350 ccm modellerne er ventilmekanismen blevet lavet om, idet man har udeladt knastfølgerne og lader ventilløfterne træde direkte på knasterne. Såvel knaster som ventilløftere er blevet slebet om, således at løftningen bliver hurtigere og af længere varighed. Stødstængerne er nu fremstillet i letmetal med slidsterke stålbøsninger for enderne, og vippearmene justeres nu ved hjælp af et indstilleligt kuglehoved i stødstangssiden. Modellerne 65 de Luxe og 75 kan nu leveres med baghjulsaffjedring, der er baseret på svinggaffelsystemet, og Stroud modellerne, der som nævnt leveres med letmetalcyllinder, kan nu også leveres med

fuldt elektrisk udstyr, således at disse er klar til indregistrering. Model 65 med 3-trins gearkasse er ikke længere i fabrikation, idet man udelukkende koncentrerer sig om model 65 de Luxe med 4-trins gearkasse. Model 75 er i og for sig nøjagtig den samme maskine som model 65, blot med et slagvolumen på 350 ccm. Panther fabrikken fremstiller nu sin egen teleskopforgaffel, i hvilken man anvender skruedefjere som fjedrende element, i stedet for den tidligere forgaffel, der var affjedret ved hjælp af komprimeret luft. I denne nye teleskopgaffel er indbygget hydrauliske støddæmpere. Den nye forgaffel er iøvrigt den eneste nyhed på model 100, den berømmelige 600 ccm sidevognsmaskine, der igennem en lang årrække har været i produktion uden ændringer. Priserne er:

Model 65 de Luxe: excl. omsætn. kr. 2850.—, incl. omsætn. kr. 3690.—.

Model 75: excl. omsætn. kr. 3135.—, incl. omsætn. kr. 4089.—.

Model 100: excl. omsætn. kr. 3750.—, incl. omsætn. kr. 4950.—.

I ovenstående priser er inkluderet speedometer. Baghjulsaffjedring på modellerne 65 de Luxe og 75 leveres mod ekstrabetaling på kr. 270.— + omsætningsskat kr. 108.—, ialt kr. 378.—. Competition modellerne vil kun blive hjemtaget på bestilling.

## Puch

De fire Puch modeller er alle uændret i produktion for 1953. Det drejer sig om scooteren, model 125 RL, de to letvægtmaskiner med afstivet centralrør 125 SL med to karburatorer (7,5 hk) og 150 TL med 150 ccm motor samt den største af modellerne 250 TF på 250 ccm. Samtlige maski-

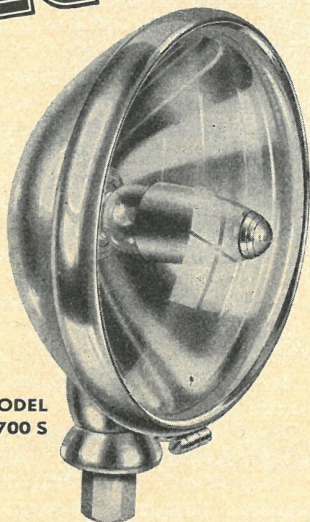
## MANFRED RØDHORN

Fra »Motor«, den Haag.



Kan De finde vejen — ?

# LUCAS



MODEL  
SLR 700 S

### LANG-DISTANCE PROJEKTØR

— også kaldet »Flammekasteren« — finder den for Dem. Med normalt strømforbrug har den en lysstyrke på det 6-dobbelte af almindelige lygter, nemlig over 100.000 lys. I klar natmørke er rækkevidden 1000 m og i regn og dis ca. 300 m. Projektørens diameter: 180 mm. Forchromet messing.

Pris: Kr. 135,— (exclusive montering).

**Deres forhandlere kan  
levere den omgående!**

Repr. for Danmark:



VORDINGBORGGADE 6-8, Ø. TRIA 3131  
NØRREVOLD 9, K. Central 4195-6819

# LUCAS

### BATTERI-PÅFYLDER

er en nem lille ting, som ingen motorkører kan undvære ved den regelmæssige påfyldning af destilleret vand. Ingen risiko for overfyldning og lukker automatisk sig selv efter brug.

Koster kun ..... kr. 6,85



ner undtagen scooteren er monteret med dobbeltstemplet motor med Zoller-plejstang. Model 250 TF har teleskopisk baghjulaffjedring, medens de øvrige modeller har baghjulet ophængt i en svinggaffel. I det kommende år er der chance for at få den store sportsmodel 250 TFS (med to karburatorer og dobbelttænding) hjem på bestilling. Priserne er for tiden ved at blive kalkuleret og kan derfor ikke opgives på nuværende tidspunkt.

### Royal Enfield

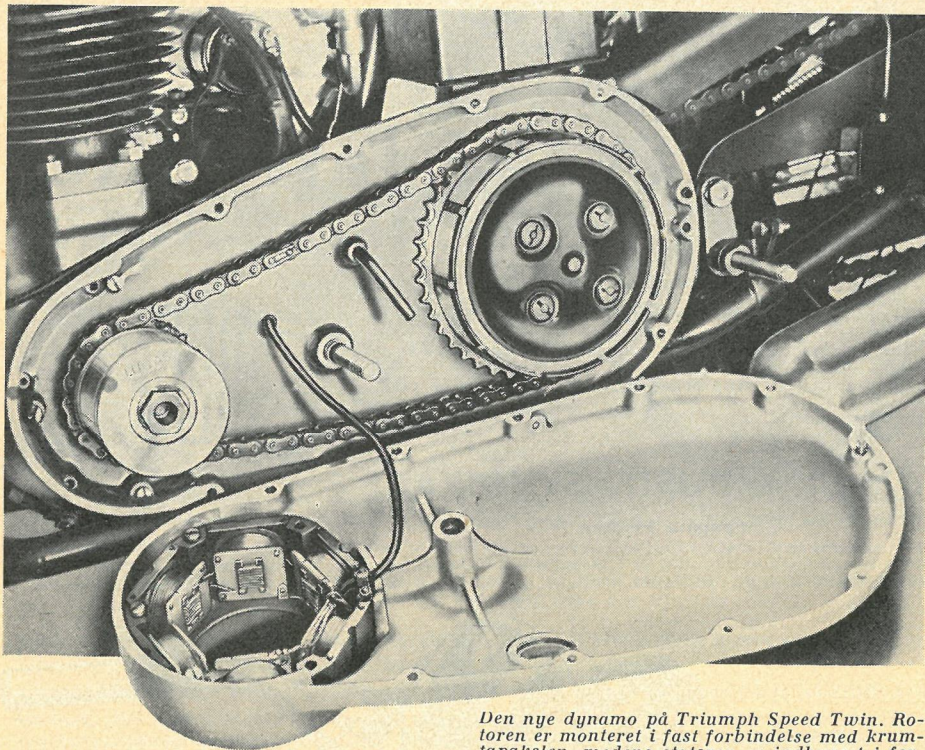
Royal Enfield har 9 modeller på programmet for 1953. Den allerede kendte twin-model på 496 ccm har fået en storebror, den såkaldte *Meteor 700* på 692 ccm, en temmelig voldsom maskine med en effekt på 36 hk ved 6000 omdr./min. og en tophastighed på ca. 160 km/t. Bortset fra motoren har *Meteor 700* samme specifikationer som 500 twin, d. v. s. at det er det samme stel, der anvendes til de to maskiner. *Meteor 700* er naturligvis højere gearret end 500 ccm modellen. De to *Bullet*-modeller på henholdsvis 350 ccm og 500 ccm er uændret i produktion, og også for disse to maskiner gælder det, at de har samme stelspecifikationer. Motoren er i det store og hele også den samme, blot har 500 ccm modellen en boring på 84 mm, medens 350 ccm modellen har en boring på 70 mm, og begge motorer har en slaglængde på 90 mm. Modellerne G på 346 ccm og J2 på 499 ccm er en mere dagligdags udførelse af *Bullet*-modellerne, idet modellerne G og J2 ikke har baghjulaffjedring, og motoren er monteret med støbejernstopstykke, ligesom kompressionsforhold og effekt er lavere for disse to sidstnævnte typer. Det stel, der anvendes til model G, benyttes tillige til model S51, der er monteret med en 248 ccm motor med boring og slaglængde på henholdsvis 64 og 77 mm. Foruden disse toventilede modeller finder vi den lille model RE, der har en 125 ccm to-takt motor, som blandt andet er karakteristisk derved, at koblingen er monteret på krumtapakslen. Model RE har nu fået en lidt større bror, nemlig model *Ensign* på 148 ccm og med baghjulaffjedring. Denne baghjulaffjedring er ret særpræget i sin konstruktion, idet den betegner en mellemting mellem svinggaffel og teleskopprincippet. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel, og som

fjedrende element er i selve stellet anbragt to uindkapslede skruefjedre, der aktiveres af svinggaflen. For at følge svinggaflens bevægelse er fjedrene anbragt i en konsol, der danner et udsnit af en cirkel med svinggaflens hængsel som centrum. Denne model har en boring på 56 mm og en slaglængde på 60 mm, hvilket med et kompressionsforhold på 6,5:1 giver 5,25 hk ved 4500 omdr./min.

## Triumph

Den engelske Triumph fabrik kommer med to meget interessante nyheder, der begge peger i retning af nye udviklingstendenser indenfor den engelske motorcykleindustri, og som begge synes dikteret af den continentale konkurrence.

Den kendte Speed Twin med 2-cyl. topventilet motor på 500 ccm er nu monteret



## Sunbeam

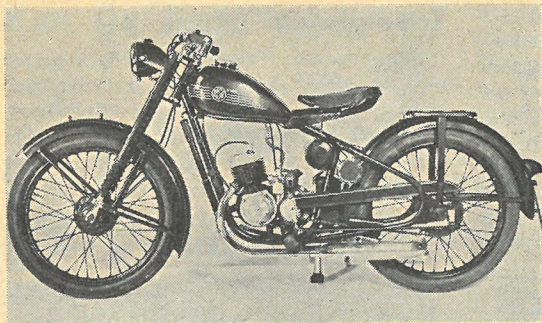
Begge Sunbeam modeller er uændret i produktion, hvilket i og for sig ikke er så overraskende, eftersom Sunbeam repræsenterer en ualmindelig gennemarbejdet konstruktion, der iøvrigt vanskeligt lader sig ændre. Forskellen mellem model S 7 og S 8 er hovedsagelig at finde i dækstørrelsen, idet S 7 er monteret med 4,50×16 foran og 4,75×16 bagpå, medens S 8 har 3,25×19 på forhjulet og 4,00×18 på baghjulet. Priserne er incl. speedometer:

Model S 7: excl. omsætn. kr. 5100.—, incl. omsætn. kr. 6840.—.

Model S 8: excl. omsætn. kr. 4800.—, incl. omsætn. kr. 6420.—.

*Den nye dynamo på Triumph Speed Twin. Rotoren er monteret i fast forbindelse med krumtapakslen, medens statoren er indbygget i forkædekassens dæksel. Støddæmperen er på denne konstruktion flyttet fra krumtapakslen til koblingen.*

med et nyt elektrisk udstyr bestående af svinghjulsdynamo, spole, strømfordeler og ensretter. Svinghjulsdynamo er måske så meget sagt, eftersom magneterne ikke erstatter eller i nævneværdig grad hjælper det oprindelige svinghjul, men under alle omstændigheder er de permanente magneter monteret direkte på krumtapakslen, og de stationære feltspoler er anbragt i forkædekassens dæksel. Dette er i og for sig en både genial og fræk løsning af problemet — genial fordi man blot har måttet fremstille et nyt dæksel til forkæde-



Uden indkøbstilladelse kan DISA V 100 leveres på dollar-basis for Kr. 2585,00 incl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger.

# Den danske letvægter

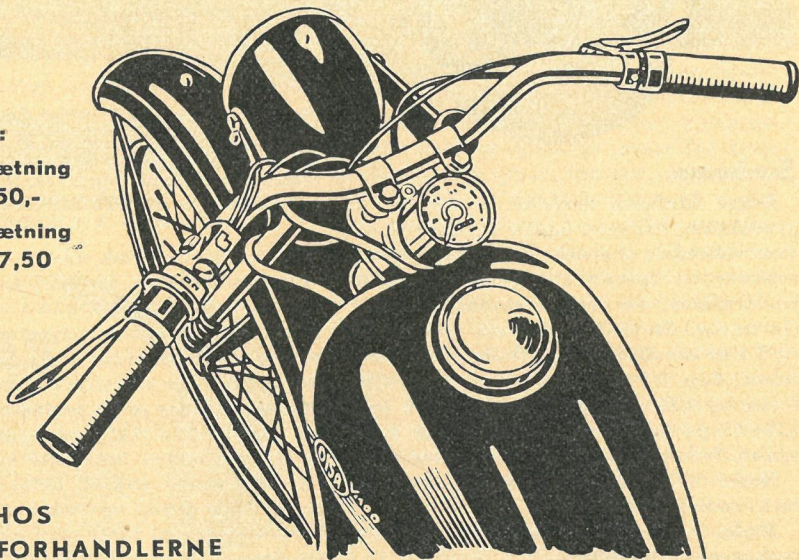
DISA V100 er monteret med 98 ccm Villiers motor, to-trins gearkasse med skiftning ved hjælp af drejehåndtag, kraftigt lysanlæg, svingsadel, store lukkede skærme og teleskopforgaffel med speedometer på styrestammen.



**DANSK INDUSTRI SYNDIKAT**

Compagnie Madsen A/S

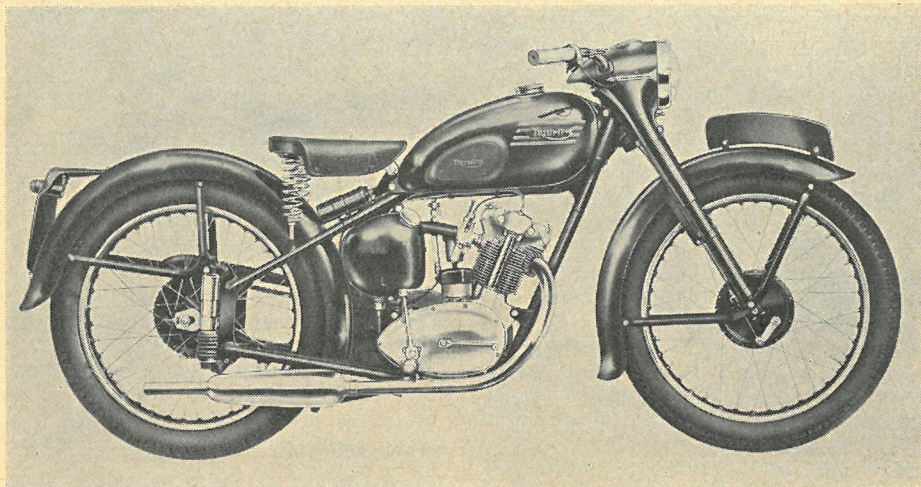
**Pris:**  
excl. omsætning  
kr. 1550,-  
incl. omsætning  
kr. 1937,50



**SE DEN HOS  
NIMBUSFORHANDLERNE**

kassen, medens alle øvrige maskinelementer er uændret, og fræk fordi man lader dynamoen arbejde i oliebad. Det er en kendt sag, at olien ikke har nogen betydende indflydelse på det magnetiske felt, men det har aldrig ligefrem været nogen fordel at lade spolerne være gennemvædet af olie, der angriber isolationen. Af samme årsag har Lucas fremstillet et isolationsmateriale, der på ingen måde anfægtes af oliens tilstedeværelse, og der-

landejevsracer, der lader sig indregistrere, og fabriken indrømmer ærligt, at man har fremstillet denne maskine til de entusiaster, der af økonomiske grunde ikke kan tillade sig at holde både en racer og en standardcykle, og som ikke selv tør bygge en standard Tiger 100 om til racer. Man gør samtidig opmærksom på, at Tiger 100 C er model Tiger 100 underlegen, så længe begge maskiner er i landejevsudstyr med lyddæmpere, elektrisk udstyr o. s. v., og



*Triumph »Terrier« betegner en nyhed i engelsk motorcykleindustri. Den topventilede 150 ccm motor er sammenbygget med gearkassen og indbygget i et stel, der er konstrueret efter samme principper, som man anvender ved bygning af store maskiner, men dimensionerne er blot sat noget ned.*

med er dette problem løst. For at undgå startvanskeligheder på grund af et helt eller delvist afladet batteri findes en nødkontakt, der kan dirigere strømmen uden om batteriet og direkte til spolen. Dette simple og iøvrigt meget robuste anlæg har bevirket, at prisen på Speed Twin er blevet sat ned med ca. 125 kroner.

Bortset fra en ny nummerpladeholder med indbygget stop- og baglygte er der ingen ændringer på de øvrige modeller, men model Tiger 100, til hvilken der kan leveres et tilbehør, som ændrer maskinen fra almindelig standardmotorcykle til en racer, har nu fået en bror, model Tiger 100 C. Denne model er i det væsentlige bygget op som en Tiger 100 i racertrim, idet racerknastakslen, to karburatorer o. s. v. er monteret, men samtidig er maskinen forsynet med lygter, lyddæmpere og øvrigt standardudstyr. Dette skal ikke forlede nogen til at tro, at man nu kan få en

at model 100 C først kommer rigtig til sin ret som racer.

Den anden store nyhed er at finde i en helt ny model, Terrier, der er monteret med en 150 ccm topventilet motor sammenbygget med gearkassen. Fabrikens direktør og cheffingeniør, Mr. Edward Turner, forklarer, at denne lille maskine er skabt for at tage konkurrencen op med de tyske fabriker og i erkendelse af, at der er et stort behov for små, økonomiske maskiner, der ikke er for kostbare i anskaffelse, et behov, der i mange europæiske lande er dikteret af menigmands økonomiske vilkår.

Det interessante ved denne maskine er det åbenbare brud på de engelske konstruktionsprincipper, eftersom den nye Triumph-model er bygget som en fransk letvægtsmotorcykle med firetaktmotor, men dog med umiskendelig engelsk udseende. Motor og gearkasse er som omtalt

bygget sammen, og smøresystemet er almindelig tørsumpsmøring. Det elektriske anlæg er det samme som det ovenfor beskrevne vekselstrømsanlæg, gearkassen har 4 udvekslingsforhold, og begge hjul er teleskopisk affjedret. Akkumulatoren er indkapslet i en stor beholder, i hvilken luftfilteret tillige er anbragt, og denne beholder er bygget sammen med olietanken, hvilket giver maskinen smukke og rene linier. Motorens specifikationer er interessante derved, at boring og slaglængde omtrent måler det samme, og man er på den måde kommet ned på en stempelhastighed, der er usædvanlig lav for en engelsk motorecykle. Endelig er bremserne kraftigere dimensioneret end på de andre engelske letvægtsmaskiner, og selv om man skal være varsom med at profetere om udviklingen i den engelske industri, der går sine egne, ofte uransagelige veje, tør man dog formode, at Triumph her har lagt et æg, der til sin tid kommer til at skræppe godt op i den engelske rugemaskine.

Specifikationerne er:

**Motor:** 1-cylindret, 4-takt, boring: 57 mm, slaglængde: 58,5 mm, slagvolumen 149,5 ccm, topventilet, 9 hk. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,98 m pr. sek.

**Transmission:** Motor til kobling: Kæde. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20:1, 2. gear 13,8:1, 3. gear 8,8:1, 4. gear 6,7:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse: 2,75-19.

**Stelkonstruktion:** Slagloddet rørramme.

**Hjulophængning:** forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring.

**Benzintank** rummer 11,5 liter. **Olietank** rummer 1,4 liter.

**Bremser:** 5½"×1".

**Elektrisk anlæg.** Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 10. Dynamo: Vekselstrøm. Tænding: Batteri.

**Tophastighed:** 90 km/t.

Priserne er:

500 ccm Speed Twin: excl. omsætn. kr. 4000.—, incl. omsætn. kr. 5300.—.

650 ccm Thunderbird: excl. omsætn. kr. 4150.—, incl. omsætn. kr. 5510.—.

500 ccm Trophy: excl. omsætn. kr. 4300.—, incl. omsætn. kr. 5625.—.

500 ccm Tiger 100: excl. omsætn. kr. 4200.—, incl. omsætn. kr. 5580.—.

Samtlige modeller kan leveres med Triumph's fjedrende bagnarv.

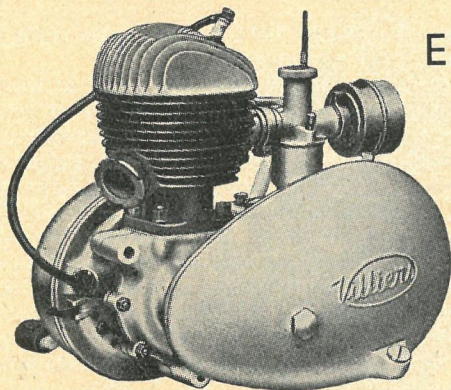
## UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED

EN NY

*Villiers*

**MOTOR**

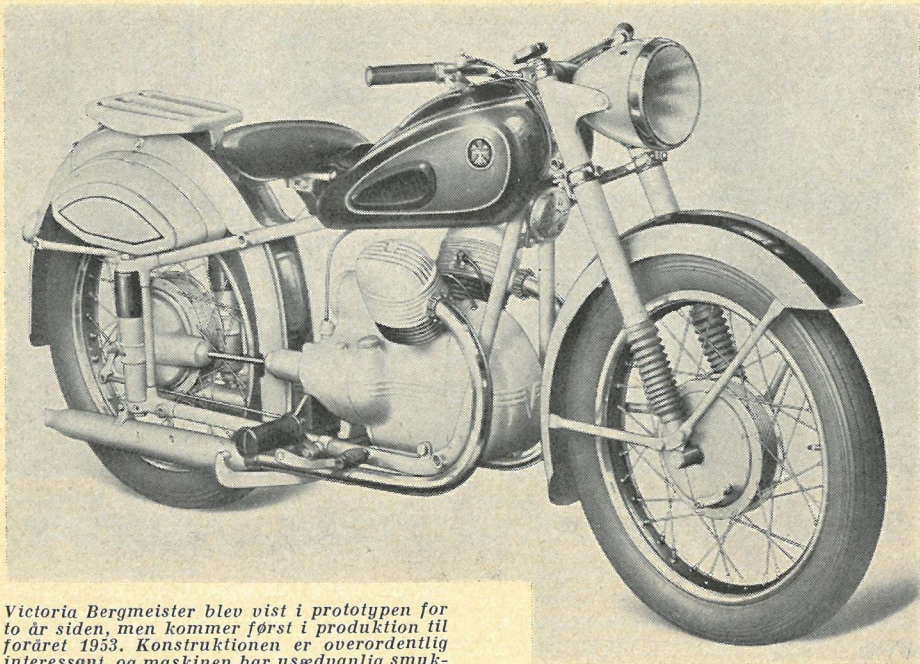
122 ccm  
197 ccm



Nærmeste Forhandler anviser

**STEVNS & COMPANY**

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567



*Victoria Bergmeister blev vist i prototypen for to år siden, men kommer først i produktion til foråret 1953. Konstruktionen er overordentlig interessant, og maskinen har usædvanlig smukke linier. Læg mærke til de store gennemgående bremsetromler.*

## TWN

Model BDG 125 med 125 ccm to-takt motor er uændret i produktion, blot skal vi erindre om, at denne model nu fremstilles med fire-trins gearkasse. Denne model har ikke baghjulsaffjedring.

Model BDG 250 H med dobbeltstemplet to-takt motor på 250 ccm og baghjulsaffjedring er uændret i produktion. Priserne er inklusive speedometer:

BDG 125: excl. omsætn. kr. 1950.—, incl. omsætn. kr. 2450.—.

BDG 250 H: excl. omsætn. kr. 3000.—, incl. omsætn. kr. 3900.—.

## Victoria

Foreløbig har Victoria 2 modeller på programmet for 1953, men i løbet af foråret kan man vente en tredje model i produktion — og den nye model er ikke den mindst interessante. Den mindste model, Bi-Fix, med 125 ccm to-takt motor, tre-trins gearkasse og uaffjedret baghjul er vel nok den billigste 125 ccm maskine på markedet. Model KR 25 er uændret i produktion. Sidstnævnte model er en robust to-takter på 250 ccm med en effekt på 10,5

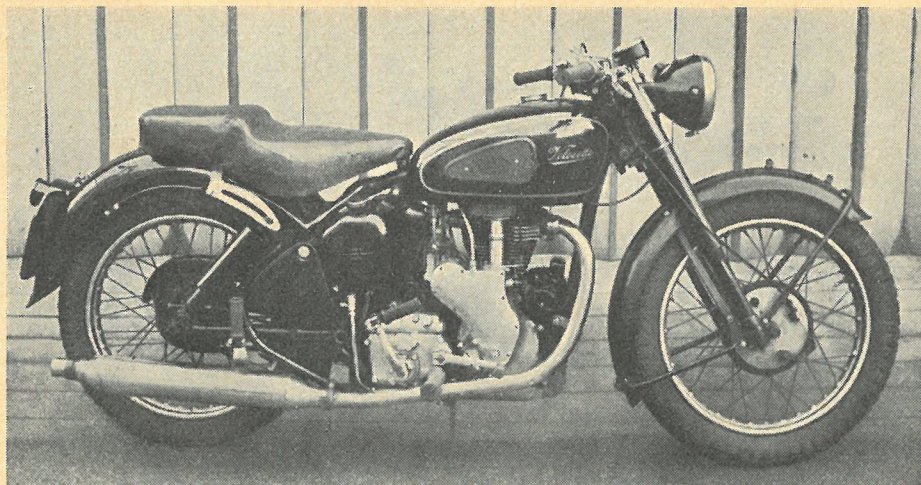
hk og fire gear. Denne model har fået en bror i model KR 25 HM, der har de samme specifikationer som model KR 25, men den nye model er monteret med baghjulsaffjedring. Denne model kommer dog næppe på det danske marked.

I løbet af foråret vil den længe ventede »Bergmeister« sikkert gå i produktion. Denne to-cylindrede 350 ccm maskine er meget interessant i sin konstruktive opbygning. Den topventilede motor har de to cylindre anbragt i V-form på tværs af stellet's længderetning således, at krumtapakslen ligger parallelt med stellet's længderetning. Den naturlige konsekvens af denne motorkonstruktion er naturligvis at bygge motor og gearkasse sammen og at overføre kraften fra gearkasse til baghjul ved hjælp af en kardanaksel. Stellet er udformet som et dobbelt rørstel med teleskopaffjedring af begge hjul. Hjulnavene er udformet som store, gennemgående bremsetromler, og maskinen er ikke alene særpræget, men også smuk.

Priserne er inklusive speedometer, bagsæde og dertil hørende fodhviler:

Model Bi-Fix: excl. omsætn. kr. 1500.—, incl. omsætn. kr. 1875.—.

Model KR 25: excl. omsætn. kr. 2610.—, incl. omsætn. kr. 3350.—.

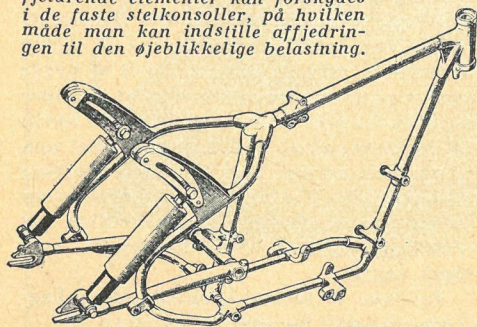


*Velocette model MAC på 350 ccm har en motorkonstruktion, der bogstaveligt talt har været uændret i produktion siden begyndelsen af 30'erne, blot blev der i 1951 indført letmetaltopstykke. I 1953 vil MAC modellerne blive bygget med baghjulsaffjedring til eksportmarkedet.*

## Velocette

Den to-cylindrede sideventilet og vandkølede Velocette model LE 200 på 192 ccm fortsætter fuldkommen uændret i produktionen i 1953. Model MAC på 350 ccm og med een-cylindret, topventilet motor vil i det kommende år blive produceret i et stigende antal, men stadig uforandret bortset fra, at magneten nu er en Lucas-magnet med automatisk tændingsregulering. Medens englænderne kun vil kunne købe den sædvanlige MAC model, vil der til eksportmarkedet blive fremstillet en MAC

*Den nye stelkonstruktion på Velocette MAC modellerne. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel, og de fjædrede elementer kan forskydes i de faste stelkonsoller, på hvilken måde man kan indstille affjedringen til den øjeblikkelige belastning.*



med baghjulsaffjedring. Der er måske grund til at gøre opmærksom på, at Velocettes racermaskine model KTT på 350 ccm

var den første førkrigsracer, der for alvor gik ind for baghjulsaffjedring, og man valgte med det samme det rigtige system, nemlig svinggaffel og teleskopiske fjederelementer. Ifølge pålidelige oplysninger er baghjulsaffjedringen på model MAC hvad geometrien angår identisk med affjedringssystemet på KTT raceren, og at systemet i det store og hele er det selv samme, kan vi konstatere ved selvsyn. Medens en racermaskines vægtbelastning er nogenlunde ens fra løb til løb, eftersom rytteren sjældent tager flere kilo på eller af, bliver en standardmaskine undertiden bebyrdet med en ekstra vægt på 75 til 100 kg af en bagsædepassager. Af denne grund har Velocettefabriken, der forøvrigt hedder Veloce Ltd., konstrueret en baghjulsaffjedring, der på virkelig effektiv måde kan indstilles i forhold til belastningen. De teleskopiske fjederelementer, der forned er hængslet til svinggafflens yderste ender, er foroven monteret forskydeligt i to opslidsede bærekonsoller, og ved at forskyde fjederelementerne i disse opslidsede bærestykker kan man hurtigt indstille affjedringen til den øjeblikkelige vægtbelastning. Systemet fremgår iøvrigt bedst af illustrationen.

På grund af den nye stelkonstruktion har det været nødvendigt at omkonstruere gearkassen, der har fået en ny form og er ophængt på en anden måde. Den originale Velocette-kobling er bibeholdt, og kon-

struktionsprincipperne er iøvrigt de samme som de tidligere, kun har det været nødvendigt at ændre skiftemekanismens konstruktion en del. Endelig er denne model blevet forsynet med en større benzintank, og den leveres selvfølgelig med dualseat, d. v. s. twin-sadel, der som bekendt er forbudt her i landet, med mindre der bliver oprigget et solidt jernstativ som håndtag for bagsædepassageren. Fodbremsepedalen er nu fremstillet i smedet letmetal, en yderst nødvendig forbedring, og pedalen er således dimensioneret, at forbindelsen mellem pedal og bremsetrækstang ligger nøjagtig ud for svinggafflens hængsling, hvorved man undgår uregelmæssig bremseaktivering på grund af affjedringsbevægelserne. Priserne er:

Model LE 200: excl. omsætn. kr. 3160.—, incl. omsætn. kr. 4124.—.

Model MAC 350 (uden baghjulsaffjedring): excl. omsætn. kr. 3500.—, incl. omsætning kr. 4600.—.

Prisen på model MAC med baghjulsaffjedring kendes endnu ikke.

## Vespa

Vespa fortsætter fuldkommen uændret i produktionen.

Priserne er: excl. omsætn. kr. 2425.—, incl. omsætn. kr. 3095.—.

I disse priser er inkluderet indbygget speedometer og bagsæde, medens reservehjul leveres mod en ekstrabetaling på kr. 100.—.

## Villiers motorerne

Villiers motorerne model 1 F (98 ccm, 2 gear), 2 F (98 ccm, med kobling uden gear), 10 D (122 ccm, 3 gear) og 6 E (197 ccm, 3 gear) er alle uændret i produktion, men i 98 ccm-klassen kommer nu en ny model, 4 F. Denne motor er, hvad specifikationer angår, identisk med 1 F, men krumtaphuset er nykonstrueret og fremtræder i en mere tidssvarende strømlinieudførelse, samtidig med at svinghjuls magneten er blevet indkapslet bag et letmetaldæksel. Motorophænget er udformet nøjagtig som på model 1 F, og man kan således umiddelbart ombytte en 1 F med en 4 F.

Priserne er:

Model 6 E kr. 910,00. Model 10 D kr. 780,00. Model F 1 kr. 580,00.

I ovenstående priser er ikke medregnet omsætningsafgift, da man ikke skal betale

BEVAR DET KLARE UDSYN

## Udskift stive viskerblade og slappe viskerarme

Intet er så irriterende, trættende og farligt for kørselsikkerheden som ikke at kunne se ud gennem vindspejlet. Hvis Deres viskerblade og -arme ikke virker, som de skal, så tal med Deres autoreparatør om at få dem udskiftet med nye TRICO-dele. Det betaler sig i det lange løb at være klartseende.



**SIMONSEN & NIELSEN A/S**

Frederiksholms Kanal 4, K - C. 3789

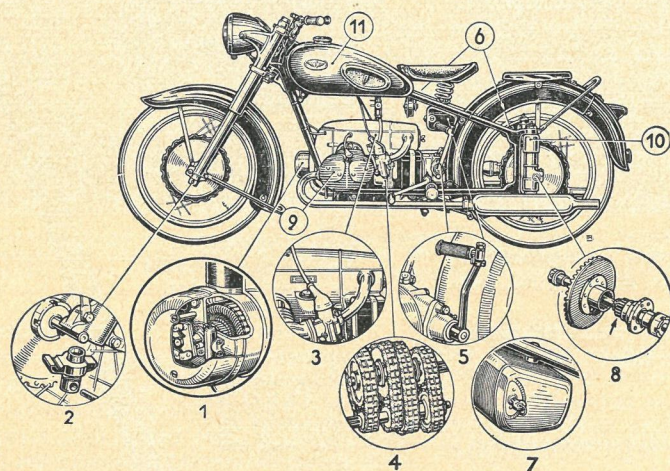
  
**F. BÜLOW & CO.**

*Kongelig Hofleverandør*

Politortorvet, V. — C. 1722

afgift, såfremt man udskifter en gammel motor med en ny Villiers motor. Opbygger man en motorcykle af brugte dele og monterer en ny Villiers motor, skal der betales omsætningsafgift efter vurdering af hele den færdige maskine, medmindre man har papirer på stellet. I sidstnævnte tilfælde regnes opbygningen i reglen som en ombygning af motoren.

ret voluminøs skrueøgle, og denne forbedring må ses på baggrund af de erfaringer, man har opnået gennem motorsportens 6-dages løb med videre. 3. Olekalanernes placering er blevet ændret, og derved har man opnået en mindre vægtbesparelse, samtidig med at krumtaphuset har fået et smukkere og glattere udseende. Dermed forsvinder iøvrigt også karburatorstutsen



*På hosstående illustration vises de nyheder, den to-cylindrede Zündapp kan byde på i 1953. De enkelte detaljændringer er nærmere beskrevet i teksten. På grund af den store omsætningsafgift er Zündapp KS 601 desværre temmelig dyr her i Danmark, men det er en maskine, der har en stor plads i de danske motorcyklisteres hjertes.*

## Zündapp

De to to-takt modeller Norma og Comfort er så nye, at de naturligvis begge fortsætter uændret i 1953. På den store to-cylindrede model KS 601 finder vi imidlertid en række detaljændringer, der bedst fremgår af hosstående skitse. 1. Dynamoens kapacitet er sat op til 90 watt, hvilket ikke alene giver mulighed for at montere f. eks. et sidevognskøretøj med kraftigere lygteføring, men samtidig har man den fordel, at dynamoens ydeevne selv ved de laveste kørehastigheder er fuldt tilstrækkelig til at vedligeholde det normale lysanlæg. Endelig er man i stand til at montere maskinen med en 10 amperetimers akkumulator, således at man kan medføre en større reservebeholdning af strøm. I afbrydermekanismen er samtidig indbygget en automatisk tændingsregulering til erstatning for den tidligere håndregulering. 2. Forhjulsmonteringen sker nu på en langt lettere måde og med langt simple monteringsværktøj, idet en dorn er alt, hvad man behøver for at spænde akselbøsningen. Den lille dorn erstatter en

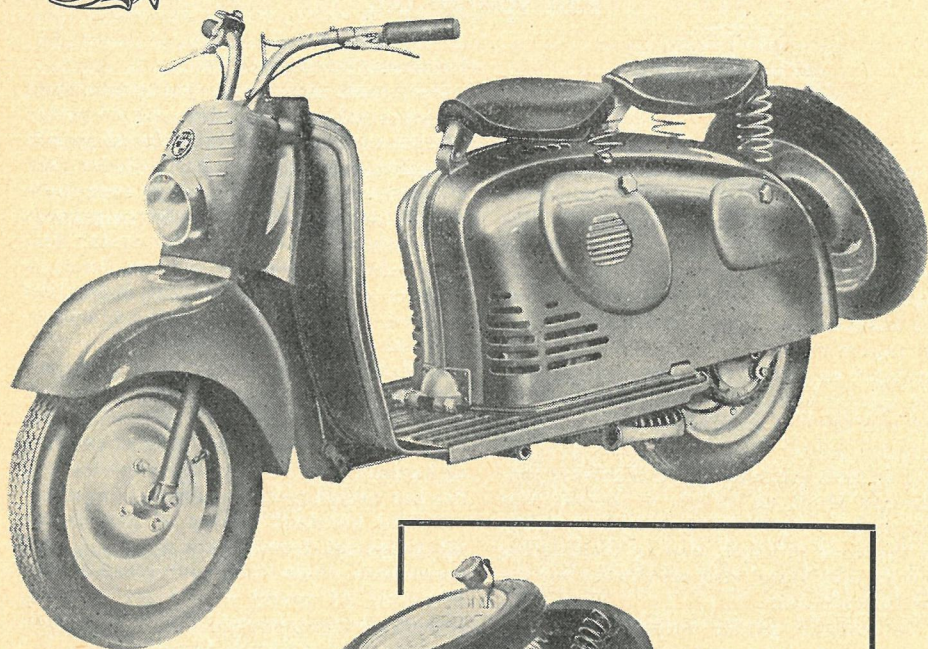
til den oprindelige eenkarburatormodel. 4. Zündapp har som bekendt en meget særpræget gearkassekonstruktion, idet man i stedet for tandhjul anvender kæder og kædehjul. Udvekslingsforholdene er blevet ændret noget således, at 2., 3. og 4. gear ligger meget tæt — endnu en erfaring fra motorsporten — og dette bevirker, at man bedre kan tilpasse sin gearing til de øjeblikkelige forhold under bjergkørsel og bykørsel. 5. Kickstarteren er af ny konstruktion og giver bedre benplads, ligesom man har bedre plads til det højre ben, når man kører med sidevogn, hvilket er opnået ved at flytte sidevognsbespændingerne længere tilbage (6). Sidstnævnte forbedring gælder dog kun i forbindelse med den originale sidevogn TR 500. 7. Værktøjet er nu anbragt i en større og aflåselig værktøjskasse. Den samme nøgle gælder til værktøjskassen og til styrlåsen. 8. Sandsynligvis dikteret af fabrikationshensyn er de tidligere koniske notfortændinger til hjulmonteringen nu blevet erstattet af cylindriske fortændinger, der spændes ved hjælp af en spændbøsning. Ventilmekanismen er

*Blad venligst frem til side 701*



# Scooteren løber fra os!

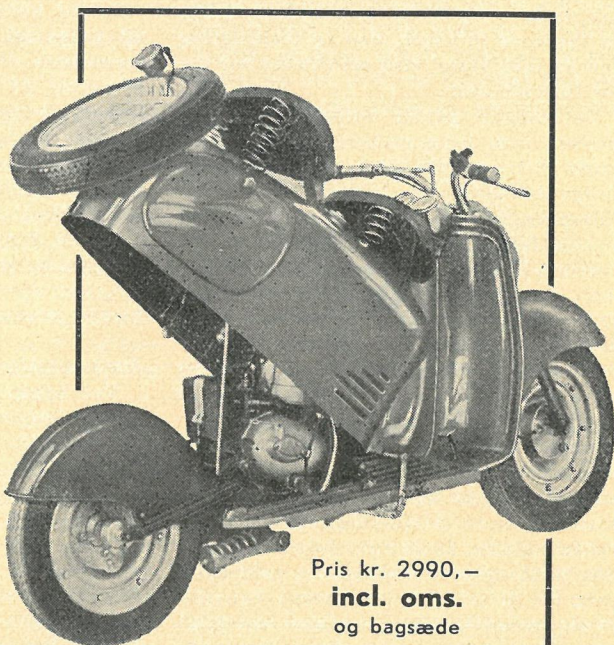
*Vi har det største besvær med at skaffe maskinerne så hurtigt, som de sælges*



**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 affjedret 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

# VACUUMMETRET

kan svare på mere end ti dårer  
kan spørge om

Af MAGNUS MAUL  
og MOGENS H. DAMKIER

★

I den mere romanagtige motorlitteratur møder man undertiden racermekanikeren, der med sit fintmærkende øre øjeblikkelig kan sige, hvad der er vejen med en motor. Menigmand hører intet mærkværdigt fra motorens udblæsningslarm, køre- ren mærker ikke noget, men mekanikeren får vognen viftet til depot, flår hjelmen op, foretager en ubetydelig justering, og vognen spinder afsted med langt større hastighed end før — i romanerne altså. I virkeligheden møder man aldrig dette geni, og selv de mest trænede racermekanikere indrømmer åbent og ærligt, at ganske vist kan de høre sig til en lang række tydelige og åbenbare defekter, men en finjustering kan de ikke klare, med mindre de har deres instrumenter.

Det samme gælder naturligvis for en hvilken som helst mekaniker. Et nogenlunde veltrænet øre vil kunne høre de tydelige defekter som stempelklapren, ventiltanken, nedbrudte lejer o. s. v., men det er langt fra altid, man er i stand til at sige bestemt, hvorfra den klaprende lyd kommer. Tændings- og karburatorjusteringer kan også foretages af en dygtig mekaniker med en forbløffende tilnærmelse til idealet, men en vis usikkerhedsmargin vil der altid være, selv for den dygtigste. På de fleste værksteder har man da også forlængst erkendt, at et vacuummeter er uundværlig ved fejlfinding og justering af en motor, og på disse to områder er dette instrument en ufejlbarlig og tidsbesparende vejleder, langt mere følsom end selv den mest erfarne mekanikers veltrænede øre. På dette lille instrument kan den øvede mekaniker direkte aflæse motorfejl, som det ville tage timers eksperimentering og mange benzinslugende kilometers prøvekørsel at konstatere, og endelig kan man ved vacuummeterets hjælp justere en motor med en nøjagtighed, der kommer så tæt til idealet som overhovedet muligt.

## *Vacuummeterets funktion.*

For fuldt at forstå vacuummeterets funktion må man forestille sig en motor som en vacuumpumpe med lige så mange stempler, som motoren har cylindre. Når motoren går, vil stemplerne suge luftbenzin blanding ind i cylindrerne gennem indsugningsventilerne, og der opstår derved i indsugningsrøret et vacuum, der samtidig er et mål for motorens mekaniske tilstand, idet følgende forhold har indflydelse på det herskende vacuum:

1. Ved en konstant åbning af gasspjældet vil vacuumet i indsugningsrøret forøges, hvis motorens omdrejningstal sættes i vejret gennem indstilling af tænding og karburator eller ved at rette andre fejl, der har nedsat motorens omdrejningstal.

2. Ved konstant åbning af gasspjældet vil vacuumet formindskes konstant eller momentvis, hvis omdrejningstallet formindskes på grund af for lav tænding, forkert karburatorindstilling, hængende ventiler eller svigtende tænding.

3. Ved konstant omdrejningstal vil en forøget åbning af gasspjældet (eller en lufttætthed) bevirke formindsket vacuum.

4. Ved konstant omdrejningstal vil en formindskelse af gasspjældets åbning (eller reparation af en lufttætthed) bevirke forøget vacuum.

## *Vacuummeterets anbringelse.*

Ved hjælp af en plastic- eller gummi- slange forbindes vacuummeteret med motorens indsugningsrør, idet ledningen føres frem til dette så tæt ved gasspjældet som muligt, og på den side af gasspjældet, der vender ind mod motoren. Hvis det er en bil, der er forsynet med vacuumviskere, kan forbindelsen til dette anlæg i reglen anvendes, men hvis der ikke i forvejen findes en gennemboring, må man bore et hul lige under gasspjældet. I dette hul indføres en rørstuds, der senere, når vacuummeteret ikke anvendes, kan lukkes med en skrue. Hvis bor og snittap smøres godt ind i fedt, kan hullet bores, uden at indsugningsrøret afmonteres og uden fare

for spåner i motoren, når arbejdet vel at mærke udføres med varsomhed.

#### Vacuummeterets anvendelse.

Efter at have varmet motoren op til normal arbejdstemperatur stilles gasspjældet på normal tomgangsindstilling og vacuummeteret aflæses. Nålen på vacuummeteret skal ved en højkomprimerende motor vise 17" til 20" vacuum med en ubetydelig pulsering af nålen (se fig. 1), men aflæsningen vil variere lidt ved de forskellige motorers cylinderantal, ligesom enhver vacuummeteraflæsning i nogen grad er af-

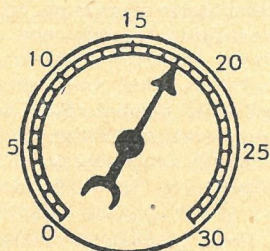


Fig. 1. Normal motor. Viseren står roligt mellem 17 og 21.

hængig af den øjeblikkelige barometerstand. Ved lavtkomprimerende motorer vil vacuumet være ca. 15" til 18". Derefter afbryder man tændingen og lader gasspjældet være lukket, medens man med selvstarteren drejer motoren. Vacuummeteret skal da vise ca. 15" vacuum med en svag pulsering af nålen (se fig. 2). En hurtig åbning og lukning af gasspjældet skal forårsage, at viseren går ned til ca. 5" og derefter op på 25" for derefter atter at gå i ro ved 17" til 20" (se fig. 3 og 4).

Allerede de ovenstående prøver vil give et fingerpeg om motorens mekaniske tilstand (se billedteksterne), men inden man vil gå over til en mere specifik fejlfinding, må man først stille karburator og tænding på bedst mulige måde. Karburatorens tomgangsskrue eller -skruer indstilles, indtil vacuummeteret har sin højeste aflæsning med rolig nål. Derefter løsnes strømfordelerens spændeskrue, og fordelarhuset drejes til højere eller lavere tænding, indtil vacuummeteret viser højst mulige aflæsning med rolig nål, og derefter sættes tændingen tilbage (ned), indtil vacuummeterets nål viser  $\frac{1}{2}$ " mindre va-

cuum end den højeste aflæsning. Det er indlysende, at det er mindre mærkbart, hvis en enkelt cylinder svigter helt eller delvis i en firecylindret motor, end hvis

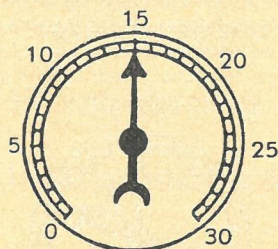


Fig. 2. Den samme motor som vist på fig. 1 med afbrudt tænding, lukket gasspjæld og selvstarteren i funktion. Nålen skal pulsere svagt omkring 15.

dette er tilfældet i en een- eller to-cylindret motor, men såfremt en enkelt cylinder i f. eks. en 6-cylindret motor svigter helt eller delvis, vil det under alle omstændigheder blive mærkbart på såvel trækraft som benzinforbrug. For at sikre fuld motorydelse og jævn gang, er det derfor vigtigt, at hver enkelt cylinder er »helt med«, og om dette er tilfældet kan man konstatere ved hjælp af vacuummeteret.

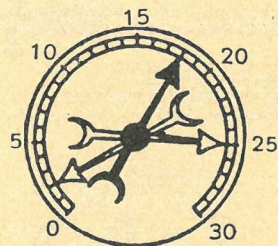


Fig. 3. Normal motor. Hurtig åbning og lukning af spjældet viser med disse udslag, at stempelringe og ventiler er gode.

Man lader motoren gå tomgang og kortslutter så tændrørene et for et, medens man betragter faldet på vacuummeteret. Ved hver cylinder skal vacuumfaldet være det samme, nemlig  $\frac{1}{2}$ "—2", og det er vigtigt, at vacuumet falder lige meget ved hver cylinder.

Hvis vacuumfaldet under denne prøve kun er  $\frac{1}{2}$ " eller mindre for alle cylindre, viser dette, at motoren er i dårlig mekanisk stand, medens et vacuumfald på mindre end  $\frac{1}{2}$ " for en enkelt cylinder viser,

at der er noget galt med den pågældende cylinder. I et sådant tilfælde kan fejlen være slidte stempelringe eller slidt cylinder, eller utætheden mellem cylinder og stempel kan være forårsaget af sodaflejringer mellem stempelringe og disses gange. Dette ringe vacuumfald kan endvidere henlede opmærksomheden på defekte ventiler eller forkert ventilspillerum, utæt

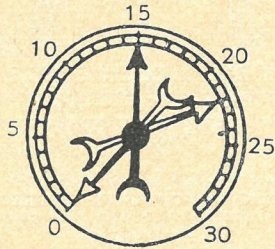


Fig. 4. En slidt motor vil bevirke, at viseren falder helt til nul ved hurtig åbning og lukning af gasspjældet.

toppakning eller fejl ved tændingen i den pågældende cylinder. Hvis der under kortslutningsprøven forekommer et lille, men for alle cylindre ens vacuumfald, vil dette utvivlsomt skyldes en af følgende fejl:

1. Fejl ved tændrørsledningerne.
2. Fejl ved indsugningsmanifold.
3. Forstoppet udblæsningsrør eller lyd-potte.
4. Defekt karburator.

Ved hjælp af vacuummeteret kan man ligeledes slutte sig til, om den automati-

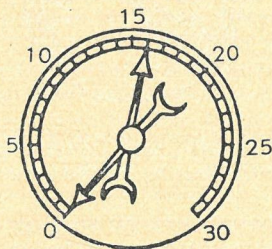


Fig. 5. Tilstoppet lyd-potte. Først høj aflæsning, viseren falder derefter til nul og går gradvist tilbage til ca. 16.

ske tændingsregulering er i orden. Idet man gradvis speeder motoren op til et omdrejningstal, der svarer til ca. 60 km/t, skal vacuumet falde til 4"—5". Medens motoren langsomt speedes op som beskrevet, skal vacuummeternålen betragtes

nøje, og hvis den automatiske fortæding virker, skal nålen på et vist tidspunkt under opspeedningen stige ½" til 2", hvorefter den igen vil gå ned til 4"—5" aflæsning. Denne reaktion af vacuummeternålen viser, at den automatiske centrifugal- og vacuumregulering virker korrekt, idet centrifugalregulatoren sætter ind omkring 40 km/t, ved hvilken hastighed tændingen af centrifugalreguleringen sættes op, hvorefter vacuumregulatoren ved yderligere åbning af gasspjældet sætter ind og giver lidt lavere tænding, fordi vacuumet i motorens indsugningsrør nu er faldet.

Et tilstoppet udblæsningsssystem fortæller vacuummeteret om på følgende måde: Når en sund motor speedes op, vil vacuummeternålen falde til nul, men når man atter slipper gaspedalen således, at gasspjældet lukkes, skal vacuummeternålen hurtigt gå op til normal aflæsning. Er nålen længe om at gå tilbage til 16"—17", kan dette skyldes en forstoppelse i udblæsningsssystemet (se fig. 5). En defekt top-

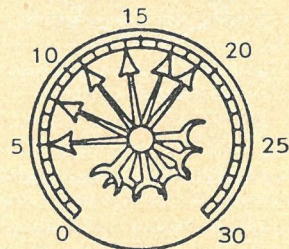


Fig. 6. Utæt toppakning mellem cylindrene. Viseren bevæger sig regelmæssigt mellem 5 og 19.

pakning vil vise sig ved, at vacuummeternålen falder hurtigt til en aflæsning på 10" eller mindre for derefter hurtigt at gå tilbage til maksimal aflæsning. Hvis utætheden er mellem to cylindre, vil nålen falde længere end til 10", og viseren vil oftest bevæge sig regelmæssigt frem og tilbage mellem 6" og 19" (se fig. 6).

Hvis vacuummeternålen med uregelmæssige mellemrum falder 2 til 4 streger, kan dette skyldes hængende ventiler. Falder nålen een eller flere streger fra maksimum, skyldes dette derimod utætte ventiler. De to tilfælde, hængende ventiler og utætte ventiler, kan kendes fra hinanden derved, at vacuummeternålen falder med uregelmæssige mellemrum, når ventilerne hænger (se fig. 7), hvorimod nålen falder

med regelmæssige mellemrum, når ventilerne er utætte. Dette skyldes, at ventilerne sætter sig fast (hænger) med uregelmæssige mellemrum, hvorimod en utæt

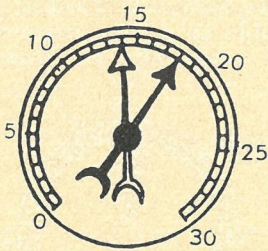


Fig. 7. Hængende ventiler. Viseren kan undertiden falde ca. 4 streger.

ventil får nålen til at reagere, hver gang ventilen er mod sit sæde. Hvis flere ventiler er utætte, vil nålen naturligvis svinge hyppigere, men udslagene vil være regelmæssige. En kraftig svingning af vacuummeternålen mellem 10" og 22" antyder, at ventilfjedrene er for bløde, eller at de er knækkede (se fig. 8).

Defekte tændrør eller tændrørsledninger, fejl ved kontaktpunkter, rotor, fordelerdægsel eller spole viser sig ved, at nålen svinger hurtigt mellem 14" og 16" (se fig. 9).

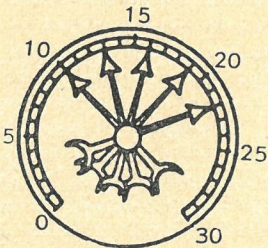


Fig. 8. Svage ventilfjedre. Når motoren går hurtigt, viser nålen 10—22, og jo hurtigere motoren roterer, desto større bliver udslagene mellem tallene.

Det vil af det foregående forstås, at vacuummeteret er en genial hjælper på et værksted, men hvad vacuummeteret fortæller mekanikeren, kan det også fortælle den almindelige bilist, og alene af den grund kan det betale sig at have et vacuummeter monteret permanent i vognen.

Der er imidlertid også et andet område, på hvilket vacuummeteret kan anvendes med stort udbytte, endda udbytte i rede

**Vi har**  
**vacuummetre**  
**til montering**  
**på instrumentbrædt**  
**og til**  
**værkstedbrug**



**F. BÜLOW & CO.**

*Kongelig Hofleverandør*

Politorvet. V. — C 1722

**Motor** Lommebogen  
**1953**

*er udkommet*

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 vægtafgift, kilometerafstande el. lign. En fiks lille gave til motormanden.

★

**Reserver den hos Deres boghandler**

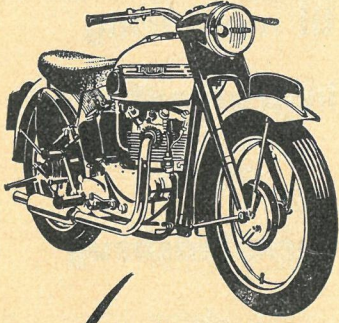
**kr. 3,85 - 4,85**

★

**JØRGEN HALKIER'S FORLAG**  
Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø

# TRIUMPH

## Thunderbird



**Verdens bedste  
Motorcykle**

— ikke dyrere. men bedre  
**650cc 2 cyl. Twin Kr. 4150.-**

Desuden leveres  
**500 cc Speed Twin,**  
**500 cc Tiger 100**  
**500 cc Trophy**

Triumph udtog i 1937  
Patent paa 2 cyl. Twin  
Motorer, derfor kunne  
ingen kopiere Triumph  
Twin før 1949.

*se de nye 1953 Modeller*

Triumph vinder af  
**TRIAL-MESTERSKABET 1951**

Endnu ledige Forhandlerområder på  
Sjælland, Lolland - Falster og i Jylland

**C. REINHARDT A/S**

GL. KONGEVEJ 6 · KØBENHAVN V

Et 100 % Motorcyklefirma

penge, nemlig ved kontrollering af benzinforbruget.

Der er naturligvis overordentlig mange faktorer, der gør sig gældende i det regnestykke, hvis facit skal blive det gennemsnitlige benzinforbrug. Først og fremmest spiller vind og vejr en meget afgørende rolle, og selvom man må finde sig i, at

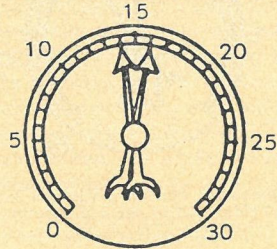
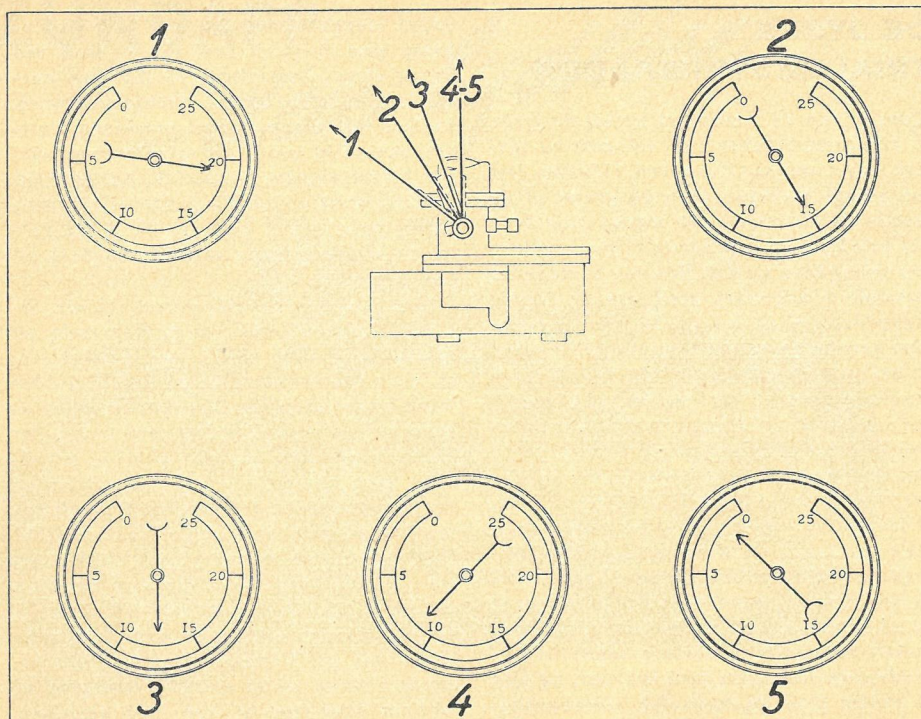


Fig. 9. Tændrørselektroderne har for lille afstand, eller kontaktpunkterne er ikke synkroniserede. Viseren bevæger sig langsomt mellem 14 og 16.

vejrguderne bestemmer vindretning, vindstyrke og førets beskaffenhed under kørslen, kan man dog erindre sig, at det er betydeligt kostbarere at køre stærkt i modvind end i vindstille, sidevind eller medvind. Dette lyder selvfølgelig meget naturligt, men man må huske, at luftmodstanden optager langt den største del af køretøjets samlede køremodstand, og hurtig kørsel i en hård modvind vil til tider bevirke et benzinforbrug helt ud over det sandsynlige. Motorens mekaniske tilstand er naturligvis også afgørende for benzinforbruget, men af endnu større betydning er motorens justering, og foreligger der et tilfælde af unormalt stort benzinforbrug, vil en korrekt justering efter vacuummetret i de fleste tilfælde nedsætte forbruget med 10 pct.

For at bringe benzinforbruget ned til et absolut minimum under den daglige kørsel må man være klar over, at en karburator er således indrettet, at den afgiver en benzin-luft blanding, der er tilpasset det øjeblikkelige omdrejningstal for motoren, og således er stærkt varierende under den skiftende kørsel. Denne tilpasning af gasen sker rent automatisk, idet den indsugede lufts gennemstrømningshastighed er afgørende for gasblandings sammensætning. Den indsugede lufts gennemstrømningshastighed er altså igen afhængig af den øjeblikkelige stempelhastighed (moto-



Ovenstående illustration viser indsugningsrøret med spjældets stillinger og tilsvarende vacuummeteraflæsninger. 1. Tomgang. Motor i god mekanisk stand. 2. 50—55 km/t maksimal økonomi. 3. 60 km/t god økonomi. 4. 80 km/t kostbar hastighed. 5. Tophastighed. Hurtig acceleration, presning op ad bakke. Meget kostbar belastning af motoren.

rens omdrejningstal) og gasspjældets stilling (det øjeblikkelige tværsnit af indsugningsarealet). Hvis man derfor pludselig åbner gasspjældet i forhold til en given kørehastighed, vil man på en chokerende måde ændre gennemstrømningshastigheden og dermed benzinblandingen, således at denne ikke mere er korrekt i forhold til kørehastigheden, og følgen bliver et stort benzinforbrug i forhold til den øjeblikkelige ydelse. Det samme gør sig gældende, hvis man op ad en bakke presser motoren, d. v. s. træder gaspedalen ned for at holde hastigheden, under hvilke betingelser gasspjældet vil stå for meget åbent i forhold til den øjeblikkelige stempelhastighed. Et vacuummeter anbragt permanent i vognen vil øjeblikkelig fortælle om disse forhold, idet vacuumet vil falde betydeligt ved åbning af gasspjældet, og man vil hurtigt erfare, at den rigtige køreteknik (når man er på jagt efter et lavt benzinforbrug) er at slække på gassen, når man kører op ad

bakke, således at man hele tiden har korrekt karburering, det vil igen sige højst mulig vacuummeteraflæsning, og hvis hastigheden dermed falder så stærkt, at det er nødvendigt at skifte gear, ja, så har man samtidig opnået at køre sin vogn på en måde, der giver den mindst mulige overbelastning under alle forhold. I det hele taget er det en gylden regel hele tiden at køre sin vogn således, at vacuummeteret viser den størst mulige aflæsning, idet det dog skal bemærkes, at hver kørehastighed har sin ideale vacuummeteraflæsning. Det kan for de fleste motorers vedkommende siges, at 15"—16" vacuum er det korrekte ved 45 km/t, 12"—13" er det rette ved 60 km/t og 10" ved 80 km/t (se illustrationen). Det vil af disse tal forstås, at et vacuum på 10" eller lavere ved 45 km/t betyder, at gaspedalen er trådt for meget ned, gasspjældet er åbnet for meget i forhold til stempelhastigheden, og der køres med for fed og uøkonomisk gasblanding.

## DE JYSKE TRIALMESTERSKABER

Søndag den 16. november kørtes de jyske trial mesterskaber i et velegnet og iøvrigt meget smukt terræn ved Tirstrup. Der var udlagt 6 etaper, men på grund af de mange deltagere og det mørke vejr blev der kun kørt på de 5 første etaper, medens den sidste blev sløjfet. Den ene af etaperne mindede i udpræget grad om en hurtig scramblebane, og på denne blev der opnået ganske anseelige hastigheder, medens de øvrige etaper krævede ikke så lidt manøvrefærdighed af køberne. En af etaperne var imidlertid fuldkommen umulig at gennemkøre for sidevognene, idet maskinerne skulle gennem et meget ujævnt terræn for derefter at dreje brat til venstre, så brat, at såfremt manøvren lykkedes nogenlunde, ville maskinen stå stille, medens den højregående sidevogn drejede rundt om denne, og umiddelbart derefter skulle køretøjerne op ad en meget stejl skrænt, der tilmed var fedtet. Solorytterne klarede sagen nogenlunde, enkelte endda med bravour, og kun få måtte give op, men for sidevognskørerne var det udelukkende et spørgsmål om fysik, eftersom en sidevogn ikke kunne køres op ad denne stigning. Når man på forhånd kan sige, at en etape ikke kan gennemkøres af en sidevogn, og man alligevel lader de svære maskiner starte ud på denne prøve, kan man kun komme til det resultat, at løbsledelsen i væsentlig grad har fjernet sin interesse fra motorsporten for at overføre den til atletiken.

Det var forøvrigt morsomt at bemærke de forskellige rytteres teknik, når de kørte ned ad denne skrænt på tilbagevejen. De fleste gjorde det meget naturlige at blokere baghjulet og skride maskinen ned, således at de havde den rigtige retning, når de skulle fortsætte ud ad det lige stykke. Adskillige havde imidlertid for megen fart på, og de røg langt ind i et buskads, og for

andre stoppede motoren med stor forsikelse som følge. I den tid vi stod ved denne etape, bemærkede vi ikke een eneste rytter, der brugte forhjulsbremsen, hvilket ville have stoppet maskinen i meget væsentlig grad, og selvom resultatet var blevet mindre dramatisk, havde tiden sikkert været bedre. På denne nedstigning kunne man regne med, at 80 % af rytterens og maskinens samlede vægt lå på forhjulet.

Som et ekstra raffinement havde ledelsen ladet afløbet fra 3 etaprende på samme lille åbne plads, men bortset fra, at Niels Blumensaadt (også kaldet Ridder Rap) havde så megen fart på i et af afløbene, at han var ved at fortsætte over i den næste etape, skete der ikke uheld af betydning, men bevares vel hvis tre ryttere af hr. Blumensaadts temperament var kommet ud på afløbspladsen på samme tid! Ridder Rap var iøvrigt på alle måder dagens mand. Som allerede nævnt var han ved at gå på hovedet ud over en skrænt i afløbet fra den ene etape, men han viste blændende god kørsel, og han er tilsyneladende i stand til at slappe i den grad af mellem etaperne, at han helt glemmer, hvor han er. Han gik således lige ud foran en maskine, af hvilken han blev kørt ned efter alle kunstens regler, dog uden at lade sig anfægte af dette lille uheld. Resultaterne blev iøvrigt:

### Letvægt:

- |                           |            |
|---------------------------|------------|
| 1. H. Wozny .....         | 590 points |
| 2. H. Krogh .....         | 530 »      |
| (Jysk mester)             |            |
| 3. Jeppe Ussing .....     | 480 »      |
| 4. Rasmus Rasmussen ..... | 470 »      |
| 5. Jens Jensen .....      | 455 »      |

### Solo:

- |                            |            |
|----------------------------|------------|
| 1. Niels Blumensaadt ..... | 530 points |
| (Jysk mester)              |            |
| 2. Johannes Jensen .....   | 470 »      |
| 3. Eiler Svendsen .....    | 445 »      |
| 4. Jens Nielsen .....      | 440 »      |
| 5. Børge Pedersen .....    | 400 »      |

### Sidevogne:

- |                             |            |
|-----------------------------|------------|
| 1. Kresten Krestensen ..... | 580 points |
| (Jysk mester)               |            |
| 2. Erik Jørgensen .....     | 530 »      |
| 3. Knud Skovgaard .....     | 505 »      |

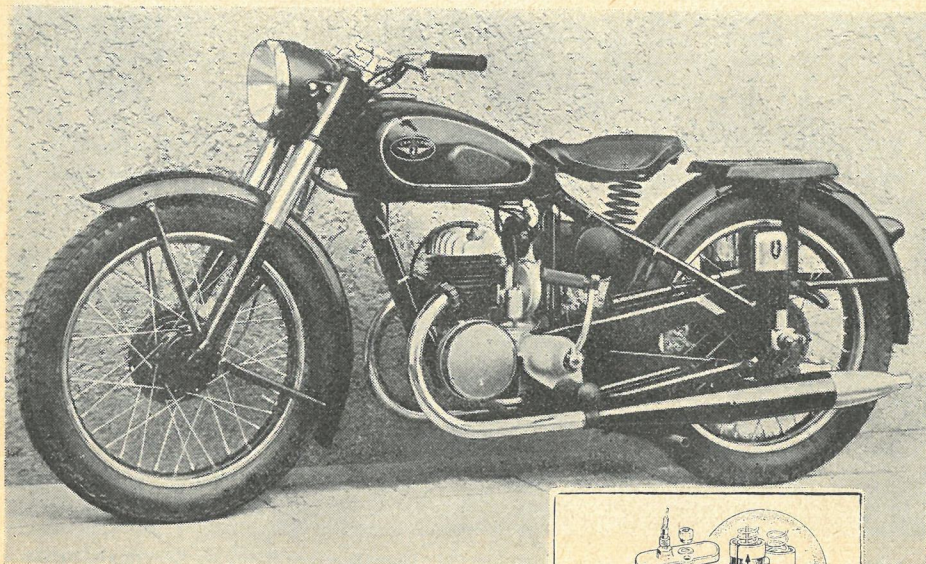
Løbet blev kørt som et åbent trial, hvilket forklarer, at H. Krog som nr. 2 blev jysk mester i letvægtsklassen, eftersom Wozny ikke er medlem af en jysk klub.



**KVALITETS MÆRKET**

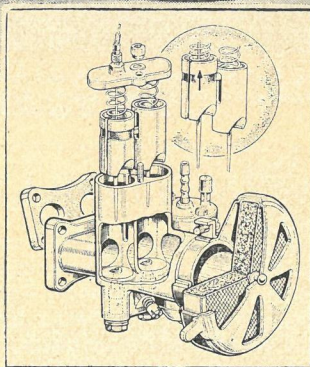
# ZÜNDAPP

*- den lydlose*



## 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 »

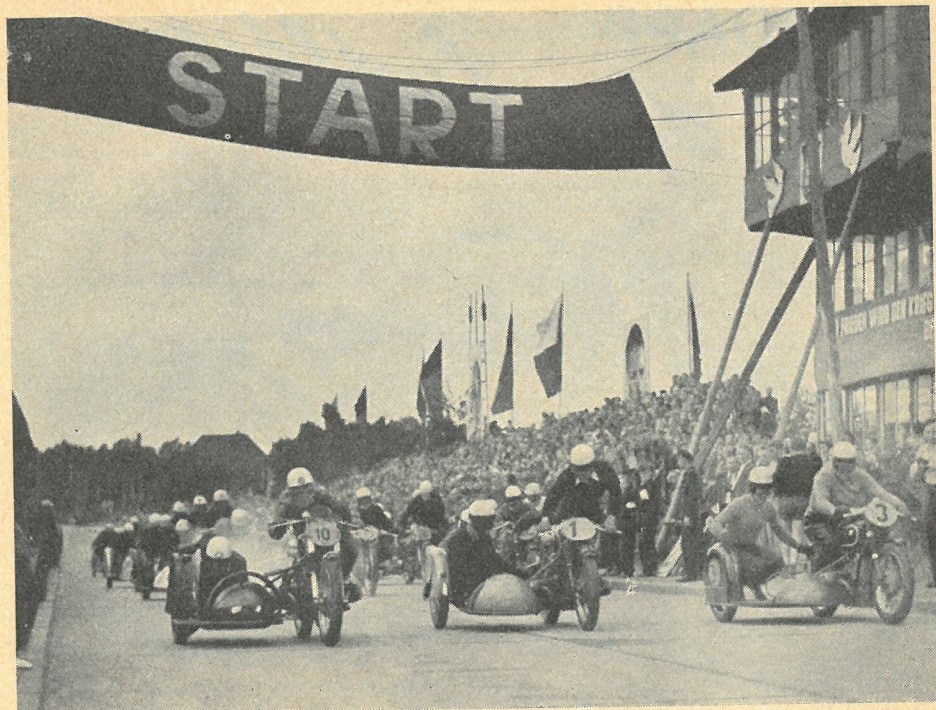
*De er forud for Deres tid på en  
ZÜNDAPP*

**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**

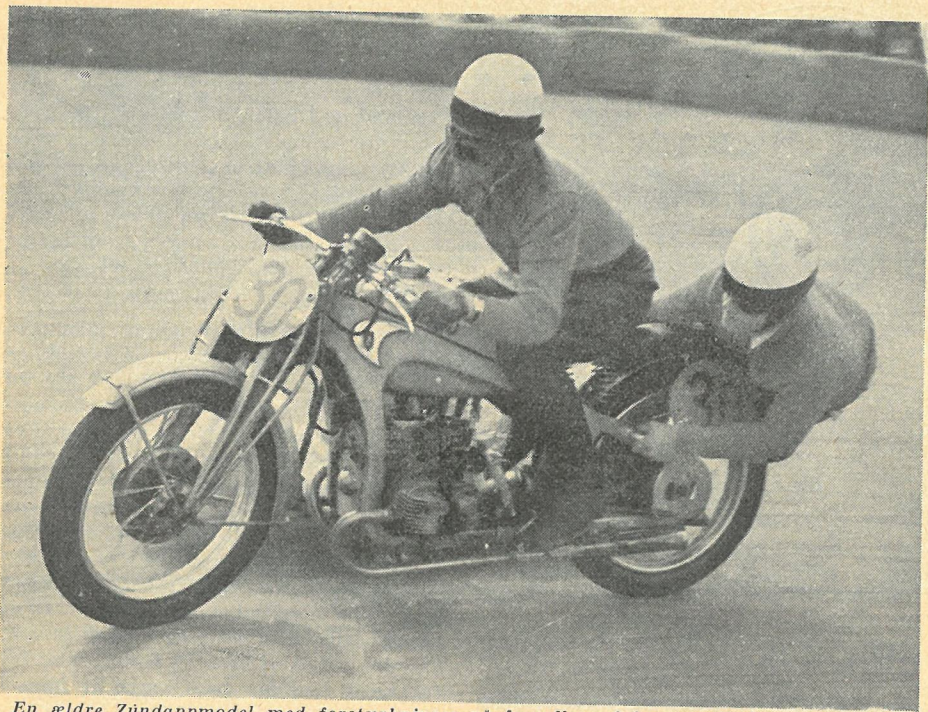


*Starten i et sidevognsløb. om det ses, er det hovedsagelig ældre BMW og Zündappmodeller, de østtyske kørere benytter. Læg mærke til fredsduerne på dommertårnet og de store portrætter af politiske skikkelser bag tilskuerpladserne.*

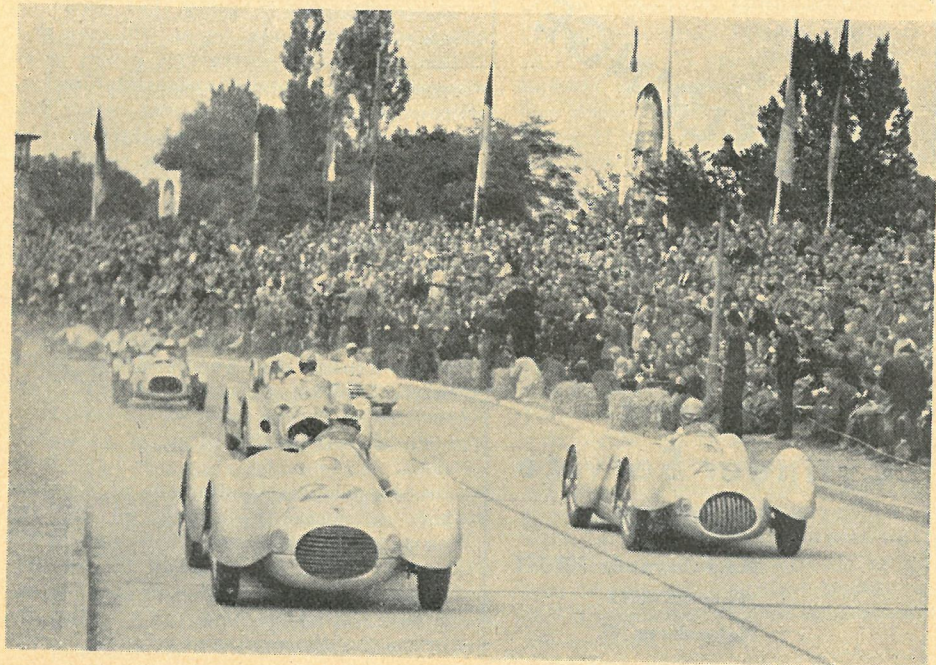
## MOTORLIV I ØSTZONEN

Selvom man ikke får meget at vide om, hvad der sker bag jerntæppet, kan vi dog oplyse, at motorsporten flourer i Østtyskland, selvom man ikke har konkurrence fra udlandet. Mærkeligt nok ser man kun russiske eller tjekkiske kørere på de østtyske baner ved meget sjældne lejligheder. Hvad materiellet angår er det hovedsagelig gamle tyske førkrigsmodeller i både vogne og motorcykler, der benyttes af de entusiastiske kørere, men også en del russiskbyggede og østtyske fabrikater af efterkrigsårgange ses på bannerne. Af de fotografier og programmer, vi har modtaget, fremgår det med al ønskelig tydelighed, at myndighederne betragter motorsportsarrangementerne som en kærkommen lejlighed til politisk propaganda. På motorbanerne ser man overalt gigantiske billeder af de politiske ledere. På dommertårnet findes fredsduer og slagord på russisk (som vi desværre

ikke er i stand til at oversætte), og på tysk kan man læse, at freden vil besejre krigen. I et program til et løb, ved hvilket der også var vesttyske kørere, kunne vi i de forskellige forord udplukke følgende: »— dette bil- og motorcykeløb har ikke alene en almentysk betydning for vor sport, men for hele autoindustrien i såvel vor republik som i det øvrige Tyskland. Navnlige vil vor folkeejede industri benytte erfaringerne fra dette løb til forbedringer i produktionen«. Og et andet sted i programmet kan man læse: »Præsident for motorsportsektionen hilser alle aktive og tilskuere velkommen på det hjerteligste og ønsker, at de må få udbytte af at overvære arrangementet. I en tid, da de mest reaktionære kredse i den tyske imperialisme forbereder en tredje verdenskrig, er sportsfolk idag fundet sammen fra hele Tyskland for at måle deres kræfter i en fredelig kappestrid. De vestlige håndlan-



*En ældre Zündappmodel med forstærkninger på forgafelen af hensyn til det stærke sidepres i svingene. På billedet nederst ses nogle af deltagerne i et sportsvognsløb. Det er hovedsagelig hjemmetunede sportsvogne af BMW-oprindelse, enkelte Veritas sportsmodeller og en del vogne af østtysk oprindelse, der benyttes i disse løb.*





250 - 350  
og 500 ccm



125 og 150 ccm

Leveres omgående fra lager.

Til varetransport.

Til personbefordring.

Med eller uden købstilladelse.

De mest indkapslede og bedst afbalancerede maskiner.

(Ingen ekstraregning på fjedrende bagstel.)

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

**STEMPELRINGE**

1200 forskellige  
størrelser Stempel-  
og Olieringe paa  
Lager

**Københavns  
Cylinder Service**

v/ Ove Jørgensen

Nørrebrogade 209-211

Ægir 851-2403

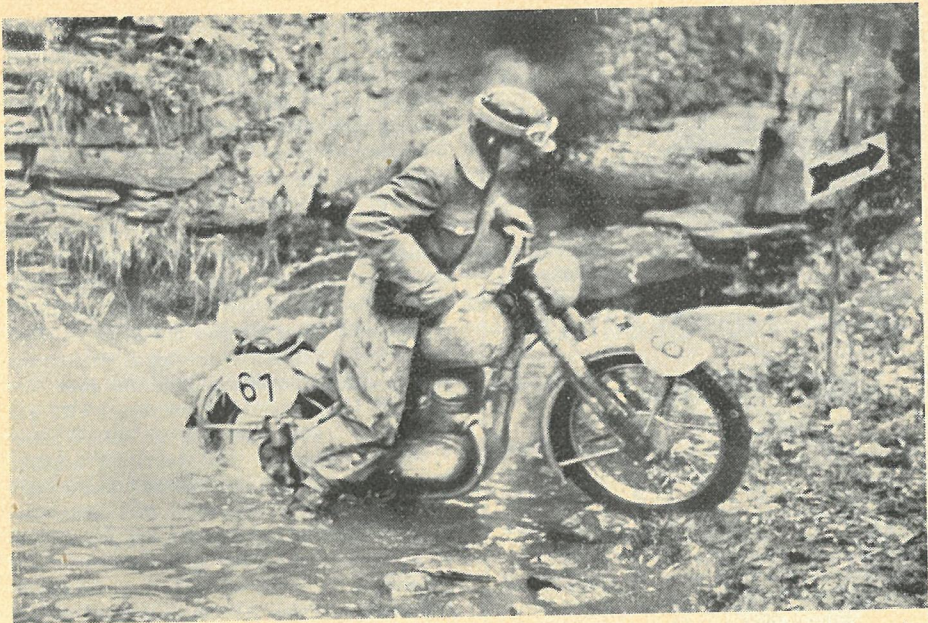
København N.

gere for den amerikanske monopolkapitalisme ville ganske vist benytte vore tyske drenge som kanonføde til fordel for deres egen kæmpeprofit, men ungdommen i hele Tyskland og i hele den fredselskende verden svarer denne klike med et nej og atter nej. Program og arrangement er i det hele taget præget af megen politik og lidt sport, men derfor har tilskuerne sikkert alligevel fået en dag ud af det — som bekendt finder man altid det, man leder efter.

Al motorsport i Østtyskland er underlagt Selskabet for Sport og Teknik, en ren politisk organisation, der også gør sin indflydelse gældende på mange andre områder. Motorsporten giver imidlertid ikke noget indtryk af de daglige trafikforhold i Østzonen, og mange mennesker er kommet til den overbevisning, at man overhovedet ikke kan købe en bil i Østtyskland. Ifølge en beretning vi har modtaget fra Østtyskland, viser dette sig imidlertid at være forkert, og vi er endda så heldigt stillet, at vi kan give alle nærmere detaljer om, hvordan salget af biler og motorcykler foregår, og hvordan man lærer at køre i Østzonen. Beretningen lyder i al sin enkelhed således:

Der er to måder at købe en vogn eller motorcykle på i Østzonen. Den første og den simpleste måde, for så vidt man er i besiddelse af de nødvendige penge, er et regulært køb i statens handelsorganisation, hvor man, når som helst man ønsker det, kan købe en vogn, men udvalget er ikke særlig stort, idet man kun har valget mellem tre typer, og det er DKW-IFA, type F 8 til ca. 15.000 mark og type F 9 til ca. 20.000 mark, men sidstnævnte type kan ikke altid fås, da den også bygges til eksport. Den tredje vogn, der er mulighed for at erhverve, er BMW eller rettere EMW, som den hedder nu, fordi den bygges i Eisenach, og denne store vogn koster ca. 28.000 mark. EMW bliver forøvrigt leveret i forskellige udførelser, bl. a. som varevogn.

For en almindelig borger er anskaffelsen af en sådan stor vogn naturligvis fuldstændig udelukket, eftersom en arbejder har en månedlig indtægt på ca. 250 mark, og en funktionær tjener mellem 300 og 500 mark om måneden. Højere indtægter finder man kun hos de såkaldte aktivister (arbejdets helte o. s. v.) eller politiske funktionærer samt indenfor de sær-



*Fra det østtyske mesterskabsløb i terrænkørsel. Af ovenstående billede fremgår det, at rytterne blev sat på en hård prøve.*

lige fagkredse som læger, videnskabsmænd o. s. v., der trods alt ikke kan undværes på denne side af jerntæppet, uanset om de er gode socialister eller ikke.

Der er imidlertid også en anden måde at erhverve en vogn på, og det er ved hjælp af en såkaldt indkøbstilladelse, men at opnå en sådan er straks betydelig mere kompliceret. I sin ansøgning må man naturligvis anføre sit erhverv, og man må bevise nødvendigheden af at være i besiddelse af en vogn, hvorefter man i regningen tager stilling til, om den pågældende ansøgers arbejde er livsvigtigt for samfundet eller ikke. Livsvigtige opgaver for samfundet har således direktørerne for de folkeejede fabrikker (i reglen superfunktionærer, der ikke har noget med den faglige ledelse at gøre, men som knytter fabrikkerne til partiet), folkepolitiet (d. v. s. hæren) samt vor nyeste organisation, Selskabet for Sport og Teknik, der i sin opbygning og funktion svarer ret nøje til det tidligere S. A. Denne organisation har sektioner for motorsport, ridesport, sejlsport, radio og telegrafi, svæveflyvning og motorflyvning, terræn- og skisport o. s. v. Hvis der derudover står køretøjer til rådighed, bliver disse tildelt private folk som læger, funktionærer ved domstolene, håndværkere

o. lign., men dette sker iøvrigt meget sjældent. Priserne for vogne, der er købt på indkøbstilladelse, er den normale fabriktionspris + 15 % i salgsomkostninger, hvilket sidstnævnte beløb tilfalder den tyske handelscentral. Priserne bliver da for en IFA type F 8 ca. 6000 mark, type F 9 ca. 8000 mark og EMW ca. 10.000 mark. Den nøjagtige pris på EMW er dog vanskelig at konstatere, eftersom denne type kun sjældent sælges på indkøbstilladelse, og når de folkeejede fabrikker køber en sådan vogn, sker det gennem uransagelige kanaler, eftersom EMW fabriken jo som bekendt også er folkeejendom.

Salget af motorcykler foregår på samme måde, blot er det mig bekendt endnu ikke sket, at en motorcykel er blevet solgt mod indkøbstilladelse, og salget finder således udelukkende sted gennem handelsorganisationen. Undtagelser fra denne regel danner naturligvis de folkeejede virksomheder, folkepolitiet og Selskabet for Sport og Teknik. Her i Østzonen bygges motorcykler af typerne IFA, EMW og AWO med et slagvolumen mellem 125 og 400 ccm, og i øjeblikket er man ved at udvikle en ny 350 ccm IFA med to-cylindret to-takt motor, der tilsyneladende bliver en overordentlig fin maskine.

## MOTORBRILLE m stilbar SOLSKÆRM



mønsterbeskyttet

— også ideel  
til natkørsel

Fremstillet af  
brandsikker  
plasticrude m.  
chenillekant

og med plads til alm. brillestel

## AMRK. MOTORBRILLER



med blød  
smidig  
gummikant

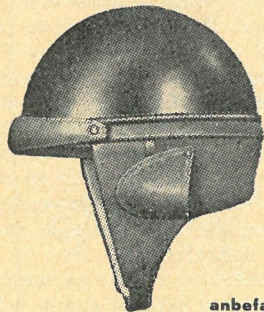
Udskiftelig  
plasticrude

Klar eller farvet

En gros:

**Harry Petersens Eftf.**

Helgolandsg. 13 Kbhvn. V C. 14361



Færdsels-  
propa-  
ganda-  
n siger  
styrthjelme  
og  
styrthjelm  
hedder  
G É N O

Aprøvet og  
anbefalet af D. M. U.

koster kr. 65.-

Fås hos de førende motorcyklefor-  
handlere eller hos

**FRISIA A/S**

Motorcykleafdeling

Vognmagergade 2, MI 2240

Med hensyn til kørslen i Østzonen kan det med det samme siges, at trafikken er mere sparsom end i andre lande, eftersom det i reglen er meget vanskeligt at få benzin, og selv den benzin, man kan få gennem handelsorganisationen, er meget begrænset og meget dyr, idet den koster 3 mark pr. liter. Hvis en privatmand er i besiddelse af en vogn, får han hver måned tildelt nogle liter, over hvilke han må føre nøjagtigt regnskab, således at han kan gøre rede for, til hvilket formål benzinen er anvendt. Rent bortset fra disse vanskeligheder er kørslen i de vogne, der stilles til rådighed i Østzonen, ikke den rene fornøjelse, idet de små vogne meget ofte går i stykker i koblingen, og de større typer viser en udpræget tendens til at knække bagakslen (en fejl der iøvrigt skulle være rettet på den nyeste model). Hvis man skal køre til Berlin, kræves der en særlig kørselstilladelse, og man må ikke køre ind i Vestberlin med en vogn, der er indregistreret i Østsektoren. Når man kører fra Østberlin ind i Østzonen, bliver vognen nøje undersøgt, eftersom man eventuelt kunne have været en tur til fods i Vestberlin og have medbragt forskellige ting.

Når man i Østzonen skal have et kørekort, er der som ved køb af et motorkøretøj to veje at gå. For det første kan man henvende sig til en privat kørelærer, men hos en sådan er uddannelsen ikke særlig god, eftersom de private køreskoler ikke har tilstrækkelig benzin til rådighed, og de fleste vælger derfor den anden udvej, nemlig at henvende sig til en folkeejet køreskole, der har tilstrækkelige mængder benzin, men til gengæld er skolevognene nogle gamle umoderne kasser, der for størstedelens vedkommende stammer fra krigen. Når man har overstået undervisningen, der i reglen strækker sig over 20 timer incl. den teoretiske undervisning, stiller man til prøve hos politiet og en motorsagkyndig, og det sker kun yderst sjældent, at en elev ikke består denne prøve. For nylig er der blevet åbnet endnu en mulighed for at lære at køre, idet man kan få sin uddannelse hos Selskabet for Sport og Teknik, men denne sektion inden for selskabet er endnu kun i sin vorden, selvom man allerede på nuværende tidspunkt kan konstaterer, at undervisningen er ganske særpræget, idet der lægges stor vægt på terrænkørsel og — for at skære lige igennem — forekommer

undervisningen at have et noget militærtisk præg.

Som allerede omtalt er det Selskabet for Sport og Teknik, der varetager motorsportens interesser, og det er meget store krav, der stilles til de aktive kørere. Som et eksempel kan nævnes mesterskabet i terrænkørsel, der fandt sted i dagene den 25. og 26. oktober. Start og mål var i Erfurt, hvorfra maskinerne fik afgangssignal kl. 4 om morgenen for at begive sig ud på den første etape, der bestod af en tredjeklasses chausselandevej, der tjente som basis for en orienteringsøvelse. Ved dagry fortsattes til den næste etape, der fordrede ren terrænkørsel, og da det havde regnet dagen i forvejen, skete der mange styrt, og allerede på dette tidspunkt måtte en del kørere udgå. Der var iøvrigt ca. 250 deltagere på solo-maskiner og 100 med sidevogn. Derefter gik det videre i regulære trial-etape med særlige prøver som f. eks. bestigning af en stejl skrænt, efter hvilken maskinerne skulle igennem et veritabelt mudderbad, derefter en hastighedsprøve, og efter middagspausen måtte kørerne igennem et vandløb, ved hvilken lejlighed de fleste strafpoints blev uddelt. Kl. 16

vendte de første maskiner tilbage til Erfurt efter at have tilbagelagt en strækning på 350 km under de vanskeligste omstændigheder, man kan tænke sig.

I dette løb startede for første gang den nye 350 ccm IFA, og det var også denne maskine, der nåede målet først, men desværre havde rytteren 10 strafpoints, da han var styrtet en gang med maskinen, og han kunne således kun få en sølvplquette, medens den eneste guldplquette for pointfri kørsel blev givet til en kører på en 125 ccm IFA. I dette løb deltog iøvrigt en dansk deltager, digteren Martin Andersen Nexø's søn, på en svensk sidevognsmaskine.

Harry X.

## DEN UOVERTRUFNE

NORTON har vundet 28 T. T. på Isle of Man, en præstation som ingen anden motorcykle kan vise magen til. — NORTON er indehaver af 8 verdensmesterskaber, og overalt i verden hvor man taler om motorcykler og kører paa motorcykler er NORTON et respekteret navn. Ingen anden fabrik har gjort så stor brug af erfaringerne fra banerne i standardproduktionen, og der er derfor erfaring bag hver detalje i en

# Norton

Nærmeste Norton-Forhandlere opgives af:

**NELLEMANN & DREWSÉN A/S**  
København K. Central 9846.

**VILH. NELLEMAN A/S**  
Århus. Telefon 14100



N. V. fabriken udnytter hele sin erfaring og resultaterne af utallige eksperimenter i denne motorcyklekonstruktion. Leveres med 125 ccm DKW-motor.



EMC, den uovertrufne, engelske to-takter med dobbeltstempet 350 ccm motor, der yder 18 hk, kan vi nu levere fra lager.



Vi leverer Dem Tysklands fineste motorcykle, hvadenten De foretrækker en let to-takt maskine eller den kraftige, to cylindrede fire-takt motor, og vi yder Zündapp-service.

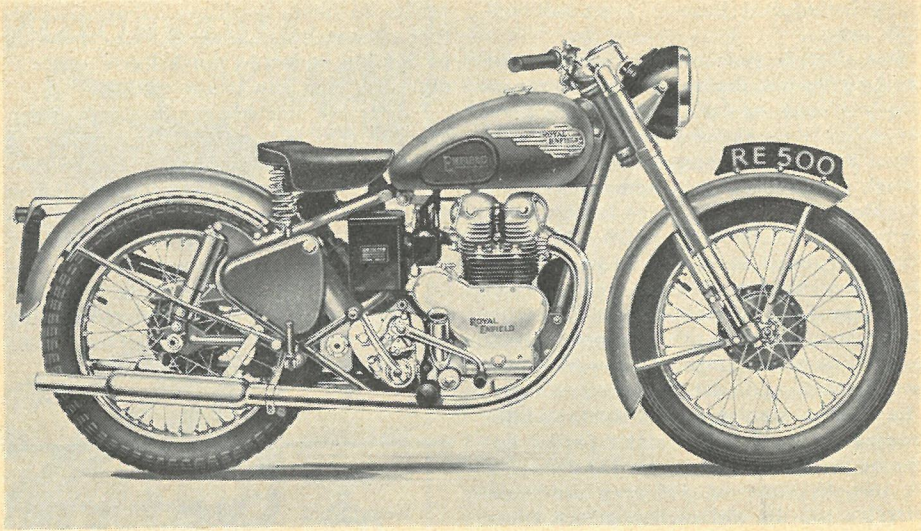
## ARIEL

Kom ind og se på en Ariel hos os. Fen-, to og firecylindrede modeller. Der er sikkert en Ariel, der passer Dem - og vi kan patage os at passe Deres Ariel for Dem.

**AUT. FORHANDLER  
VÆRKSTED  
TO-TAKT EKSPERT**

*Bagger's*  
**MOTOR SERVICE**  
SCT. PEDERSVEJ 1. HELLERUP  
TELF. HELRUP 8231

DISTRIKTFORHANDLER FOR MOBIOIL BB-TOTAKT



Royal Enfield 500 ccm twin — den maskine, vi prøvekørte, var monteret med twin sadel.

## Vi prøvekører ROYAL ENFIELD 500 TWIN

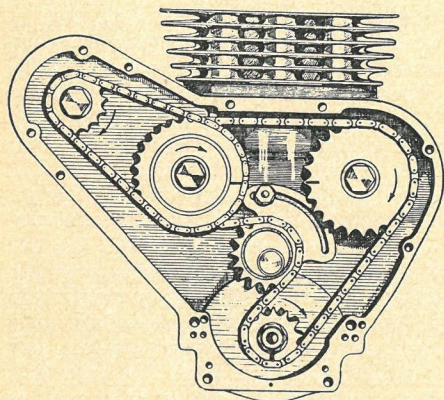
Den to-cylindrede Royal Enfield på 500 ccm er en typisk, god repræsentant for engelsk motorecykleindustri. Som bekendt er Royal Enfield-fabrikken oprindeligt en våbenfabrik, og da man begyndte på motorecyklefabrikationen, fandt man det ret naturligt at anvende et varemærke, i hvilket slagordet »Made like a gun« (fremstillet som en kanon) indgik. I ældre tider, da man ikke var forvænt med overvældende fint præcisionsarbejde, betegnede våbenindustrien det fineste håndværk, og at noget var fremstillet som en kanon, var ensbetydende med den fineste præcision. I dag leder ordet kanon øjeblikkelig tanken hen på noget tungt og klodset, fordi man i og for sig ikke forbinder dette mordvåben med præcisionsarbejde — dertil er man blevet for forvænt. Tiderne har til alt held udviklet sig således, at Royal Enfield fabriken ville kunne høste større laurbær, såfremt den på sine kanoner skrev: »Bygget som en motorecykel«. Selvom Royal Enfield 500 twin er en stor maskine, kan man absolut ikke sige, at den er tung, den er tværtimod meget handy at køre, let at starte og komfortabel selv på de dårligste veje.

Den to-cylindrede motor er opbygget som en parallel twin, det vil som bekendt sige,

at de to cylindre er anbragt lodret side om side på tværs af stellet længderetning. De to støbejerncylindre er udformet som to enkelte stykker gods, der er boltet til krumtaphuset, og de to letmetalstopstykker er ligeledes støbt separat. Krumtappen er smedet ud i eet stykke, og de to plejlstangsejer er derfor udformet som automobillejer med hvidmetal-lejepander. På krumtapakslen er anbragt et lille kædehjul, og gennem en enkelt rullekæde trækkes de to knastakselhjul, idet kæden holdes i spænding af en kædestrammer. Den bageste knastaksel driver ligeledes ved hjælp af en kæde dynamoen, der er anbragt bag motoren, og fra dynamoakslen trækkes strømfordeleren ved hjælp af tandhjul. Smøresystemet er almindelig tørsumpsmøring, men i modsætning til de fleste andre modeller er oliebeholderen på Royal Enfield bygget sammen med krumtaphuset, hvilket ofte fejlagtigt har givet indtryk af, at Royal Enfield smøres ved hjælp af våd sump. I oliesystemet er indskudt et stort oliefilter, igennem hvilket olien trykkes. Oliepumpen drives ved hjælp af en snekke monteret på krumtapakslen.

Tændingen er batteritænding, og motoren er iøvrigt monteret med en enkelt

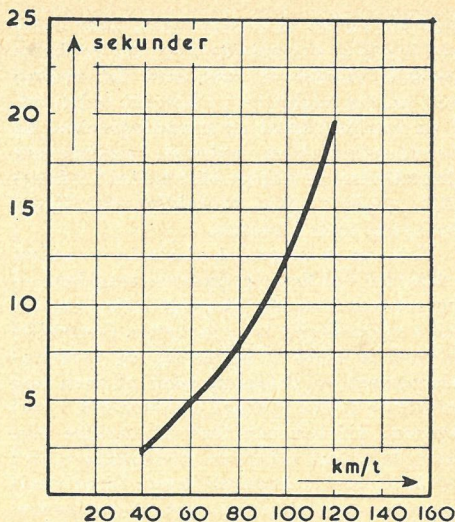
Amal-karburator, der er boltet til en ind-sugningsmanifold. Stellet er opbygget som en slaglodet rørramme, og baghjulet er ophængt i en svinggaffel, der er affjedret ved hjælp af teleskopisk indkapslede fjedre med indbyggede, hydrauliske støddæmpere. Forhjulet er ophængt i en hydraulisk dæmpet teleskopgaffel, oven på hvilken et lille instrumentbord i letmetal er påboltet. I dette finder vi et Smith-speedometer, der tillige virker som omdrejningstæller, idet speedometernålen angiver, hvor mange omdrejninger motoren går i de forskellige gear. Gearkassen, der er boltet direkte til motorens krumtaphus, har fire udveks-



De to knastaksler trækkes ved hjælp af en kæde fra krumtapsakslen. Kædens spænding justeres ved hjælp af en indstillelig ekscentrisk kædestrammer. Dynamo og strømfordeler akset trækkes ved hjælp af en anden kæde fra den ene knastaksel.

lingsforhold, og foruden den almindelige fodskiftepedal findes en neutralpedal, med hvilken man sætter maskinen i fri-gear, uanset hvilket af de tre højeste gear der er bragt i anvendelse.

Den maskine, vi skal prøvekøre, er monteret med en twinsadel, der er monteret til det forreste stelrør og til en udbygning af bagstellet. Denne udbygning står vi uforstående overfor, idet den består af to rør, der er buet således, at de følger bagskærmens runding, og medens de er boltet til stelrørene fortil, er de dels monteret til skærmen bagtil og dels afstivet ved hjælp af stivere, der ligeledes er boltet til den faste del af stellet. At denne udbygning skulle have særlig gode egenskaber til at bære en bagsadel, har vi lidt vanskeligt

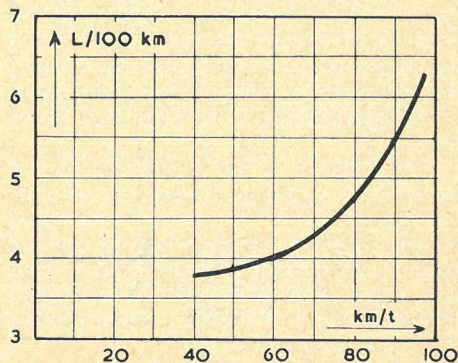


Accelerationskurven for Royal Enfield 500 twin viser, at maskinen er ret tung i starten, men at motoren er overlegen i de højere hastighedsområder.

ved at forstå, og en kasseformet bagskærm, som den kendes fra den nye Husqvarna model, ville sikkert yde nok så god fyldest.

Som de øvrige Royal Enfield modeller er 500 twin forsynet med et meget stort og effektivt luftfilter, en foranstaltning hvis store betydning man først i de senere år er blevet helt klar over.

Maskinens detaljer er iøvrigt overordentlig hensigtsmæssigt udført, og det skal således nævnes, at udluftningen fra krumtaphuset gennem et rør er ført frem således, at bagkæden smøres automatisk, uden at oliedampen snavser maskine og rytter.



Benzinforbrugskurven for Royal Enfield 500 twin må betegnes som fuldkommen normal.

Når bagkæden skal strammes, sker dette ved hjælp af ekscentriskiver, der er skala-inddelt, således at man med det samme kan se, om baghjulet er korrekt indstillet. I en vandtæt kasse er spændingsrelæet og tændingskontakten anbragt, sidstnævnte dog således, at nøglen blot sættes i udvendigt, medens selve kontaktleget ligger beskyttet nede i kassen.

Motoren er meget let at starte — endnu en fordel ved de to-cylindrede maskiner — og selvom man har et svagt højreben, får man øjeblikkelig liv i motoren. Gearskiftningen er blød og behagelig, og accelerationsevnen er voldsom, uden at man dog af denne grund mærker de store ryk i maskinen. Sidstnævnte forhold skyldes sikkert de meget effektive støddæmpere, der er indbygget i baghjulsnavet. Disse støddæmpere er udformet som gummipuder, der er indskudt som lameller mellem kædehjulet og baghjulsnavet. Når man kører langsomt i 3. eller 4. gear, går maskinen også fuldkommen jævnt takket være det gode drejningsmoment, de jævne kraftimpulser og støddæmperne. At den nye automatiske tændingsregulering også virker overordentlig tilfredsstillende, bliver man klar over, når man fra ca. 25 km/t accelererer maskinen op i det højeste gear. Jævnt og uden tændingsbanken sættes hastigheden i vejret, en lille prøve, der viser motorens overlegenhed. Gør man imidlertid brug af sine gear på en korrekt og naturlig måde, er man i stand til at beherske en hvilken som helst situation, og

ikke mindst når man har brug for en pludselig acceleration, kan man udnytte den kraftige og dog seje motor. Styringen er let og meget ubesværet selv ved de laveste hastigheder, men det skal indrømmes, at når man kommer fra en lavtbygget, lille motorcykle, føler man sig noget højt til hest på en 500 twin. På landevejen opfører maskinen sig, som man kan vente det af en moderne, stor motorcykle; en marchhastighed på 100 km/t føles på ingen måde ubekvem, men det stiller store krav til ens årvågenhed, så længe der er tale om en almindelig dansk landevej. Til at begynde med føles maskinen meget urolig i de hurtige og lidt ujævne sving, men man finder snart ud af, at styringen er perfekt, og at maskinen ligger, som den skal, men at twinsadlen giver en ny affjedringsfølelse. Disse twinsadler, der er fremstillet i Dunlopillo, er naturligvis det eneste rigtige, selvom de motorsagkyndige er af en noget anden opfattelse. Bagsædepassagerer bliver ved hjælp af twinsadlen flyttet frem og ned, hvilket i allerhøjeste grad hjælper på kørestabiliteten, og når en bagsædepassager er anbragt på en twinsadel, kan han på intet tidspunkt tage magten over maskinen. Dunlopilosadlerne er ganske vist mindre affjedret end en almindelig sadel (deraf den nye affjedringsbevægelse), men til gengæld kan man sidde time efter time på en sådan sadel uden at blive træt, og endelig bevirker dette sadelmateriale, at man kan holde en nogenlunde ensartet legemstemperatur over det hele.

### Specifikationer:

*Motor:* 2-cylindret, 4-takt, boring: 64 mm, slaglængde: 77 mm, slagvolumen: 496 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 25 hk ved 6000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,19 m pr. sek.

*Transmission:* Motor til kobling: Duplex kæde  $\frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,9:1, 2. gear 9:1, 3. gear 6,5:1, 4. gear 5:1. Gearkasse til baghjul: Kæde  $\frac{5}{8}$ "  $\times$   $\frac{3}{8}$ ". Dækstørrelse, for: 3,25-19, bag 3,50-19.

*Stelkonstruktion:* Slagloddet rørramme. *Hjulophængning:* forhjul: Teleskopgaf-

fel med hydraulisk dæmpning, baghjul: Svinggaffel, skruefjedre, hydraulisk dæmpning.

Stativ: Midterstativ. Bagsæde: Ja, ikke standard. Benzintank rummer 14,7 liter, heraf 1 liter på reserve. Olietank rummer 2,25 liter. Bremses: 6" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Dynamo: 72 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Speedometer, værktøj og pumpe. Dimensioner: Akselafstand: 1370 mm. Sadelhøjde: 748 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 181,5 kg.

Benzinforbrug: 4,33 liter pr. 100 km (23,1 km pr. liter. Tophastighed: 128 km/t.

Pris: excl. omsætn. kr. 4270.—, incl. omsætn. kr. 5678.—.

# FYNSK TRIAL

EFTER ENGELSK MØNSTER

Fyns Motor Sport har taget initiativet til at gennemføre det første »stil-trial« her i landet, og man har lov til at håbe, at andre klubber vil følge eksemplet. Med trialsoport efter engelsk mønster giver man vore hjemlige ryttere lejlighed til at træne i en international sportsgren, der ikke kræver for store økonomiske ofre af den enkelte, og som ikke kan føre klubberne ud i økonomiske katastrofer.

FMS havde udlagt banen i det meget bakkede terræn ved Knabelbjergskov nord for Fåborg. Der var egentlig ikke tale om etaper, men om en 10 km lang rute, i hvilken 13 bedømte strækninger indgik. Banen skulle gennemkøres i begge retninger, og rytterne måtte således køre 20 km i et terræn, der bød på løst sand, mudder, store træstubbe og voldsomme stigninger med tilsvarende fald, og på 26 strækninger var kontrollernes skarpe blik rettet mod hver enkelt rytter.

Bedømmelsen i et trial af denne art sker på den måde, at der på de bedømte strækninger gives strafpoints, hvis rytteren sætter foden til jorden, hvis han må stå af eller vælter, og hvis motoren går i stå. Endelig sættes en minimumstid fra start til mål — i dette tilfælde gik man ud fra en gennemsnitshastighed på 30 km/t — og for hvert minuts forsinkelse ud over den fastsatte tid blev der givet 2 points.

Løbet blev afholdt den 23. november, og foruden de mange danske deltagere startede 3 svenskere og en englænder. Når man tog terrænet i betragtning — de vejstrækninger, der forbandt de bedømte strækninger, lignede almindelige trialetaper — kunne man på forhånd regne med et stort antal strafpoints, og det viste sig da også, at kun en enkelt rytter, Ejvind Hansen, var i stand til at overholde den fastsatte minimumstid, og samtidig slap han med 28 strafpoints på de bedømte strækninger. Dette første løb af denne art havde selvfølgelig forskellige »børnesygdomme«, men det var først og fremmest rytterne, der ikke var helt klar over, hvordan de skulle rigge maskinerne til, og navnlig for høj gearing var et handicap for mange ryttere. Der blev dog vist fremragende kørsel, når man tager i betragtning, at det

## GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14

GE 1850-4844



### MOTORMANDENS JULEGAVER

Den bedste julegave i år er en styrthjelm. Vi har den helt rigtige model, som er monteret med skygge, nakkestykke og samtidig er varm, fiks og klædelig. En hjelm som vil begejstre enhver motorcyklist. Leveres i hvid eller brun, i alm. hatte-numre.

Pris kr. 60,00.

Motorbriller, skindhjelme, handsker, handske-luffer m. og u. lam, skindjakker, styrluffer, nyræbælt, køretæpper, vindskærme, bagagetasker, bagagebærere, søgelys, styrtbøjler, racerpuder, tyske gummibagsæder, DK skilte, spejle, lyd-potter, megafoner samt 1000 andre ting som motormanden ønsker sig.

Forlang vort katalog

EN GROS

EN DETAIL

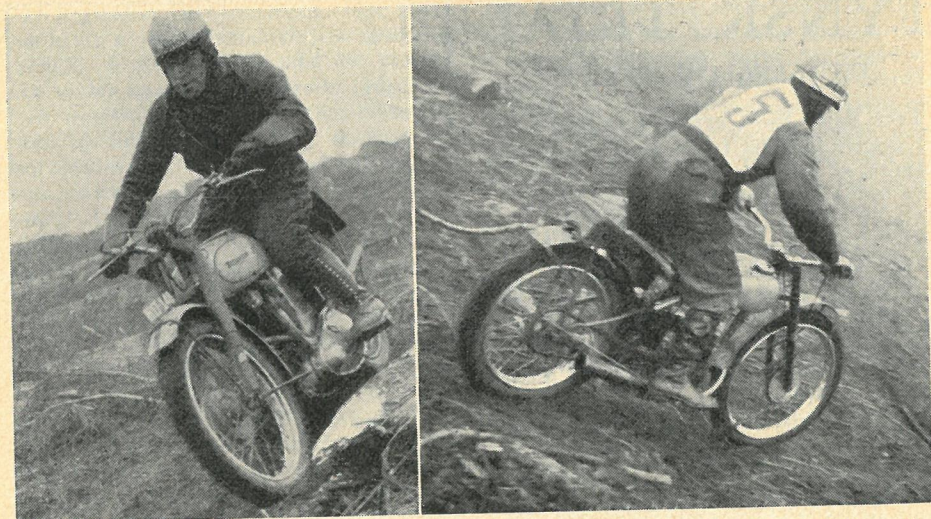
## J. A. HANSEN

Motorcykleforretning

Holbæk

Telf. 1018 - 1618

Danmarks største forsendelsesforretning i  
motorcykle-reservedele.



Til venstre Poul Bøgehøj, Triumph, og til højre Kiehn Berthelsen, Puch. Begge i sikker stil under F. M. S.'s trial.

var første gang, de danske ryttere forsøgte sig i et stiltrial. I seniorklassen lagde man navnlig mærke til Ejvind Hansen, Poul Bøgehøj og Boris Rasbo, medens de mest bemærkelsesværdige juniorer var Ib Knoblauch og Søren Gandrup. I letvægtsklassen ventede man den stærkeste indsats fra Kiehn Berthelsen, men han fik maskinskade, og det blev så afgjort Henry Wozny, der dominerede denne klasse. Englænderen Goffreys, der skulle være helt hjemme i denne form for trial, viste ikke rigtig, hvad han kunne, eftersom han kørte med for glat bagdæk. Han udtalte efter løbet, at han ikke havde ventet så bratte stig-

ninger her i landet. Havde han været klar over terrænet, ville han have været anderledes forberedt.

Arrangementet og afmærkningen var iøvrigt udmærket gennemført, og der er kun grund til at lykønske FMS med initiativet.

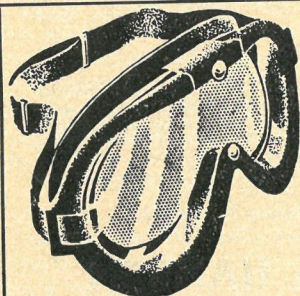
Resultaterne blev:

**Senior:**

1. Ejvind Hansen 28 p., 2. Poul Bøgehøj 154 p., 3. Boris Rasbo 157 p., 4. Ejler Svendsen 176 p., 5. Sv. Schmidt 265 p., 6. Helge Poulsen 272 p.

**Letvægt:**

1. H. Wozny 88 p., 2. H. Nilsson, Sverige, 103 p., 3. Sv. Nielsen 161 p., 4. Goffreys,



**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

England, 201 p., 5. Leo Christensson, Sverige, 204 p., 6. Rammer Sørensen 225 p., 7. P. Møller Andersen 265 p., 8. H. Rasmussen 313 p., 9. W. Rosquist, Sverige, 330 p.

#### Junior:

1. Ib Knoblauch 175 p., 2. S. Gandrup 180 p., 3. Sonny Beyer 189 p., 4. Jørgen Hansen 226 p., 5. Erik L. Jensen 240 p.

#### Begyndere:

1. Hans Aage Hansen 229 p., 2. John Howarth 301 p., 3. Karl M. Hansen 317 p., 4. Aksel Jensen 322 p., 5. E. Rud Christensen 343 p., 6. Gunnar Hansen 361 p.

## ZÜNDAPP

fortsat fra side 680

blevet ændret lidt, således at man får mere præcis og mere lydløs ventilbetjening. 10. En hjælpefjeder, der hovedsagelig var beregnet til sidevognskørsel, er nu blevet erstattet med en lang, blød gummibøsning,

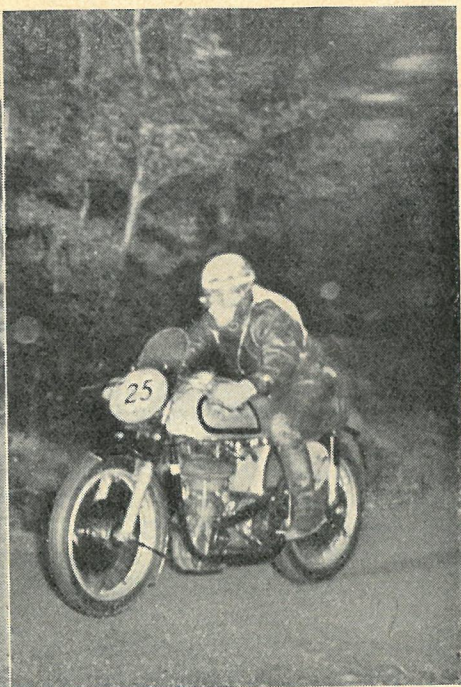
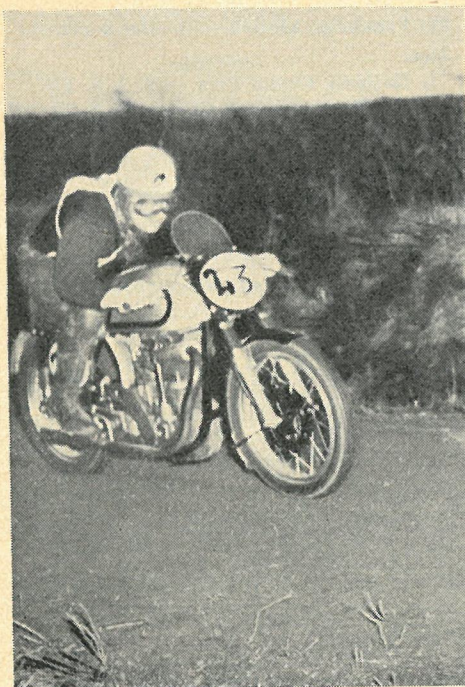
hvorved baghjulsaffjedringen er blevet blødere, hvilket navnlig er af betydning ved solokørsel. 11. Benzintanken er nu blevet monteret med skvulplader, hvilket navnlig har betydning for sidevognskørsel. Priserne for de tre Zündapp modeller er:

Norma (200 ccm to-takt motor med dobbeltkarburator og enkelt udblæsningsrør): excl. omsætning kr. 2400.—, incl. omsætning kr. 3060.—.

Comfort (200 ccm to-takt motor med dobbeltkarburator og to udblæsningsrør samt baghjulsaffjedring): excl. omsætning kr. 2750.—, incl. omsætning kr. 3550.—.

Model KS 601, 600 ccm, 4-takt boksermotor: excl. omsætning kr. 5835.—, incl. omsætning kr. 7952,50.

Priserne er inkluderet speedometer og bagagebærer samt baghjulsaffjedring for modellerne Comfort og KS 601.



Her ses de to hurtigste ryttere fra kilometer-racet i Hillerød. Til venstre Knud Nielsen og til højre Svend Aage Sørensen, begge Norton Manx. Det var så som så med hastighederne, eftersom den gamle jernbanestrækning var omdannet til en ujævn grusvej, på hvilken der kun kørt i een retning — op ad bakke. Letvægtklassen blev vundet af Kiehn Bertelsen, Puch (98 km/t), sportsklassen indtil 250 ccm af Sv. Aage Sørensen, Excelsior (123 km/t), sportsklassen indtil 350 ccm af Ejnar Andersen, Velocette (123 km/t) og sportsklassen indtil 500 ccm af Ivar Häggmann, Ariel (144 km/t). Dagens største hastighed blev opnået af Sv. Aage Sørensen i specialklassen med 165 km/t, medens han i 350 ccm special vandt med 147 km/t.

# LØBSKALENDEREN 1953 *for international bilsport*

Sportskalenderen for 1953 er kommet, efter at de vise mænd i FIA's sportskommission har arbejdet sig igennem den alenlange ønskeseddel fra alverdens automobilklubber. For oversigtens skyld har kommissionen indført den prisværdige forandring at stille kalenderen op i tre afsnit: væddeløb og bakk løb, F III løb og Rallies.

I nedenstående uddrag er kun de vigtigste løb samt de skandinaviske arrangementer opført. De tilføjede tal og bogstaver har følgende betydning: 1: F I, d. v. s. 4.500 ccm uden kompressor, 1.500 ccm med kompressor, 2: F II, d. v. s. 2.000 ccm uden, 500 ccm med kompressor, 3: F III, d. v. s. indtil 500 ccm uden kompressor; R: formelfri løb; S: sportsvogne; T: standardvogne; VM: verdensmesterskabsløb.

## *Væddeløb og bjergløb.*

### *Januar*

18. Argentina, Grand Prix — 2, VM.

### *Februar*

22. Sverige, Isløb i Stockholm — 1, 3, S.

### *Marts*

22. Italien, Syrakus GP — 2.

## **Motor- lageret**

Specialforretning i  
**MOTORCYKLEDELE  
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

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

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

Vester 3846

**HALMTORVET 46**

vis å vis Kødbyen og Fragtmanshallen  
København V

### *April*

6. England, Goodwood — 3, R, S.

6. Frankrig, Pau GP — 1, 2, S, T.

12. Italien, Sicilien rundt — S, T.

26. Italien, Mille Miglia — S, T.

### *Maj*

3. Frankrig, Bordeaux GP — 1, 2, S, T.

9. England, Silverstone — 2, 3, S.

10. Finland, Eläintarhanajo — 1, 3, S.

10. Tyskland, Hockenheim — S, 2.

10. Italien, Neapel GP — S, T.

14. Luxemburg, Grand Prix — S.

14. Italien, Tampereenajo — 1, 3, S.

14. Italien, Targa Florio — S.

17. Finland, Lappeerannajo — 1, 3, S.

17. Italien, Coppa Intereuropa — S, T.

17. Italien, Monza GP — 1 eller 2.

25. Monaco, Grand Prix — R eller S.

30. USA, Indianapolis 500 miles — R, VM.

31. Tyskland, Eiffeløb — R, S.

31. Frankrig, Albiløb — 1 eller 2 evt. R.

### *Juni*

7. Holland, Grand Prix — 2, 3, S, VM.

7.—8. Frankrig, Bol d'Or — R, S, T.

13.—14. Frankrig, le Mans — S.

21. Belgien, Grand Prix — 2, VM.

28. Frankrig, Rouen GP — 1, 2, T.

### *Juli*

4.—5. Belgien, 24 timer, Spa — S, T.

5. Frankrig, Grand Prix — 2, VM.

11.—12. Sverige, løb i Hedemora — 3, S.

12. Tyskland, Avus — R, S.

18. England, Grand Prix — 2, 3, S, VM.

26. Portugal, Grand Prix — S.

26. Italien, bjergløb Aosta-St. Bernhard — R, S, T.

### *August*

2. Tyskland, Grand Prix — R, S, VM.

9. Tyskland, bjergløb Freiburg-Schauinsland — R, S.

15.—16. Italien, Pescara — 2, T.

16. Tyskland, Grenzlandring — R, S.

23. Schweiz, Grand Prix — 2, S, VM.

29. England, Shelsley Walsh — R, S.

30. Tyskland, 1000 km løb, Nürburg — S, T.

30. Sverige, løb i Karlskoga — 1, 3, S.

### *September*

5. England, Tourist Trophy — S.

6. Schweiz, Lausanne GP — 2, 3.

6. Finland, Puijon Miljonanajo.

13. Italien, Grand Prix — 1, 2, VM.

13. Sverige, løb i Stockholm — 1, 3, S.

20. England, Prescott — R, S, 3.

27. Italien, Bari GP — R, S.

#### Oktober

26. Spanien, Grand Prix — VM.

#### November

19.—23. Mexico, Carrera Panamericana —  
S, T.

#### Marts

#### F III.

8. Sverige, isløb i Bollnäs.

#### Maj

3. Belgien, Bruxelles GP.

17. Frankrig, Draguignan

23. England, Brands Hatch.

#### Juni

7. Frankrig, Picardie

#### Juli

19. Sverige, Borås.

#### August

3. England, Brands Hatch

15. eller 16. Belgien.

#### September

6. Frankrig, salonløb.

12. England, Brands Hatch.

#### Januar

#### Rallies.

20.—27. Monaco Rallye Monte Carlo — T.

#### Februar

24.—1. marts Frankrig Dame-Rally Paris-  
St. Raphaël — S, T.

26.—3. marts Italien, Sestriere Rally — T.

#### Marts

6.—7. Schweiz, Sne Rally — T.

23.—28. England, Rally — T.

#### April

26.—2. maj Holland, Tulipan Rally S, T.

#### Maj

16.—17. Schweiz, Omnibus Rally Mon-  
treux.

29.—31. Grækenland, Akropolis Rally — T.

#### Juni

4.—7. Tyskland, Travemünde Rally —  
S, T.

13.—16. Sverige, Midnatssol Rally — S, T.

#### Juli

10.—16. Frankrig, Int. Alpe Rally — S, T.

#### August

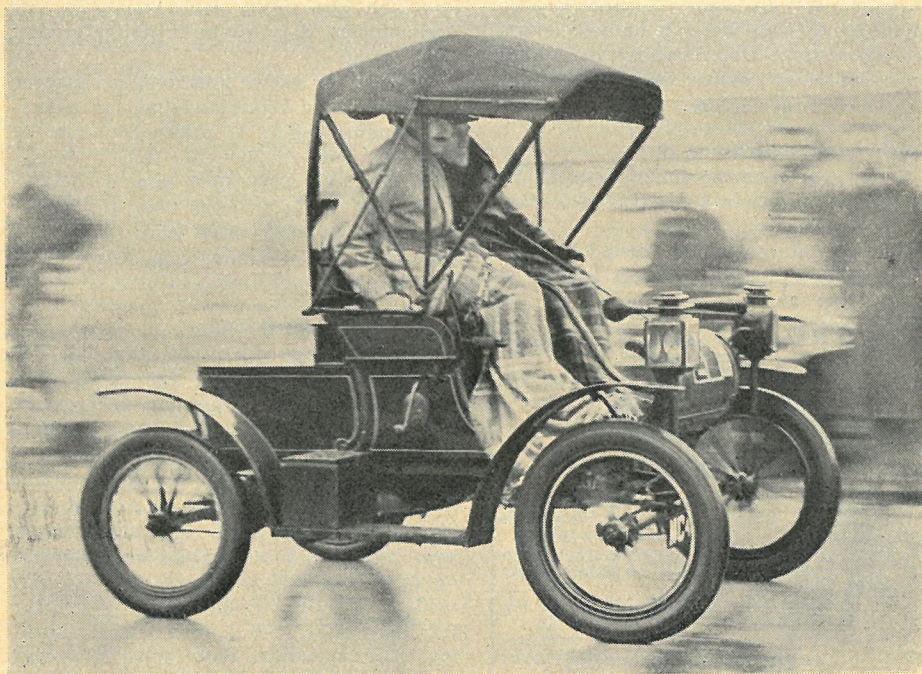
19.—23. Belgien, Liège-Rom-Liège — S, T.

29.—30. Frankrig, Rally Flandern-  
Normandie-Bretagne — T.

#### September

Første to uger Jugoslavien, Alperally.

Første to uger Frankrig, Tour de France  
— T.



Englænderne har netop afholdt deres årlige veteranløb. Her ses Mr. V. Ball i sin Oldsmobil 1903 på vej til målet i Brighton.

10.—13. Norge, Rally Viking.  
15.—18. Holland, Fakkell Rally  
Oktober

13.—18. Portugal, Lissabon Rally.

Desværre er kalenderen mere overfyldt end nogensinde, og der forekommer alt for mange tilfælde af løb samme dato eller for tæt på hinanden.

Væddeløbskalenderen følger iøvrigt det traditionelle mønster og bringer ingen større nyheder bortset fra, at *Carrera Panamericana* nu er optaget og dermed har fået blåt stempel som »rigtigt« løb.

F III kalenderen er aftrykt i sin helhed — trist at ingen dansk foranstaltning figurerer i den.

Rally-kalenderen er vel den, der har størst interesse for aktive danske kørere, og den bringer et par nyheder, som det nok var værd at tænke nærmere over — hvis de da bliver til noget. Grækenland har sit — mig bekendt — første arrangement i kalenderen, *Akropolis Rally*, og de græske veje skal nok gøre det rally til en oplevelse. Jugoslavien figurerer ligeledes for første gang siden krigen, og tanken om et alperally i dette skønne land er uægteligt meget fristende.

Jeg ser, at det klassiske damerally *Paris-St. Raphaël* lever endnu — mon ikke det var noget for vore kørende damer — og at det schweiziske Omnibusrally også køres igen; det er et ganske særegent arrangement med megen hygge.

### Reglementsændringer m. v.

Under sportskommissionens møder i Paris først i oktober blev der truffet forskellige afgørelser:

Den nye internationale Formel I (2,5 liter uden kompressor, 750 ccm med tryk-

fyldning) træder i kraft 1. januar 1954 og bliver obligatorisk for VM-løb og klassiske løb, såfremt tre eller flere fabriker bygger vogne efter forskrifterne. F III forbliver i kraft til 31. december 1954.

For *standard-* og *sportsvogne* gælder fremtidigt følgende regler: Standardvogne indtil 2000 ccm skal være bygget i mindst 1000 ens eksemplarer, over 2000 ccm i mindst 500 eksemplarer. I *standardsports-*klassen er minimumsproduktionstallet sat til 25, og for gruppen *internationale sportsvogne* gælder som før tillæg C til det internationale sportsreglement.

En nyhed er Europamesterskabet i Rallies, der afgøres på grundlag af Monte Carlo, Sestriere, England, Tulipan, Travemünde, Midnatssol, Alpe, Liège-Rom-Liège, Viking og Lissabon Rallierne.

Det må hilse med glæde, at licensudstedelse samtidigt gøres afhængig af lægeattest; deltagerne i klassiske løb skal yderligere lægeundersøges inden starten. Englænderne er iøvrigt gået så fornuftigt til værks, at de anfører en kørers blodtype på hans licens.

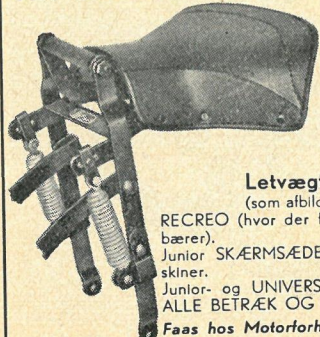
For yderligere at sikre kørerne er det under overvejelse at forbyde anvendelsen af hærdet glas i vindspejl, da denne art splintfrit glas bliver uigennemsigtigt ved beskadigelse. Styrthjelm er obligatorisk i åbne vogne.

Vigtigst for aktive kørere og arrangører er dog den nye klasseinddeling for sports- og standardvogne: 1: under 350 ccm, 2: 350—500 ccm, 3: 500—750 ccm, 4: 750—1000 ccm, 5: 1000—1300 ccm, 6: 1300—1600 ccm, 7: 1600—2000 ccm, 8: 2000—2600 ccm, 9: 2600—3000 ccm, 10: 3000—4500 ccm, 11: over 4500 ccm. Noget overraskende?!

### Carrera Panamericana.

Dette virkelig gigantiske etape-løb, der fører gennem hele Mexico fra syd til nord, blev startet den 19. november, og fire dage senere kørte vinderen, *Karl Kling*, sin *Mercedes-Benz 300 SL* i mål efter at have tilbagelagt den over 3000 km lange strækning fra *Tuxtla Gutierrez* til *Diudad Juarez* med 165,011 km/t. På andenpladsen kom *Hermann Lang*, også i en *Mercedes*, og *Luigi Chinetti* var tredje mand i mål med en *Ferrari*. Fuldstændige rapporter foreligger ikke endnu, men i næste nummer skal der komme et udførligt referat af det tredje *Carrera*.

**ILFORD** Super-Vippesæde — for Langfart



**Letvægtsmodel**  
(som afbildet) til Fredspris  
RECREO (hvor der findes Bagage-  
bærere).  
Junior SKÆRMSÆDER til lette Ma-  
skiner.  
Junior- og UNIVERSAL Fodhvilere.  
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE  
Faas hos Motorforhandlerne



Karl Kling og Hans Klenk har netop skiftet dæk og er ved at gøre sig klar til sidste etape i Carrera Panamerican Mexico.

## DUKE SIGER FARVEL TIL NORTON

Der er kommet sensationelle meddelelser fra England gående ud på, at de tre kendte Norton ryttere, Geoff Duke, Dickie Dale og Reg. Armstrong, har sagt farvel til Nortons fabrikshold, og der er således kun Ken Kavanagh tilbage. Næste sæsons Norton hold kommer derefter til at bestå af Ken Kavanagh, Ray Amm og Sid Lawton.

Dickie Dale og Reg. Armstrong har skrevet kontrakt med Gilera, og det ser ud, som om den italienske fabrik vil sætte alle sejl til i den kommende sæson. Duke er endnu løs og ledig, men der går hårdnakkede rygter om, at også han skal køre for Gilera. Duke udtaler selv meget åbenhjertigt, at han i de to sidste sæsoner har kørt med livet i hænderne i evig angst for, at det skulle gå galt. Duke har nemlig været nødt til at indhente i svingene, hvad han tabte i accelerationen.

»Racermaskinerne er ved at blive for hurtige,« udtaler Duke, »og hastighederne er ved at komme op på cifre, ved hvilke fare- og risikomomentet er altfor stort. Hvis maskinernes køreegenskaber ikke er

på højde med situationen, vil jeg ikke være med mere. Enten holder jeg helt op, eller også kører jeg for et andet mærke næste sæson. Jeg har endnu ikke truffet nogen afgørelse,« siger Duke.

Man behøver ikke at kende meget til livet bag fabriksholdene for at være klar over, at der ofte ligger stærkt personligt prægede følelser bag paladsrevolutioner af denne art, men Dukes udtalelse må alligevel betragtes som en advarende pegefinger, idet en række uheld i de forløbne sæsoner har vist, at selv drevne kørere ofte kommer ud i vanskeligheder, de ikke kan magte, og spørgsmålet er, om det ikke snart er på tide at få nye formler for Grand Prix sporten. Med 125 ccm klassens stærke fremgang i de seneste år ville det være ret naturligt, om man med et penestrøg slettede 500 ccm klassen og kun kørte i 125, 250 og 350 ccm klasserne.

## „DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

### SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

## Novemberkåsan og Rikspokalen

Svenskerne har haft travlt med to store orienteringsløb, nemlig November Kåsan og Rikspokal Tävlingen. November Kåsan kørtes ved Trollhättan, og som sædvanlig skulle ruten gennemkøres een gang om natten og derefter en gang om dagen, idet gennemsnitshastigheden for natetapen blev sat til 45 km/t og 50 km/t for dagetapen. Ruten, der var 300 km lang, gik gennem deciderede trialetaper og på de dårligste svenske veje, og med kun 3 timers tvungne hvil mellem nat- og dagetapen kom rytterne således til at køre 600 km i vanskeligt terræn bogstavelig talt ud i een køre. Der var som sædvanlig mange deltagere, og mange ryttere måtte udgå med maskinskade. Elon Forsberg, NV, vandt seniorklassen med 67 points foran Hans Danielsson, BSA, 88 points, og Börje Nyström, Royal Enfield, 92 points. I junior A vandt Olle Nygreen, Monark, med 89 points. Bill Nilsson blev nr. 2 på en Monark med 93 points og Bengt Svensson, DKW, besatte tredjepladsen med 131 points. Junior B blev vundet af Bertil Bratt, AJS, foran Kuno Johansson, Triumph. Nr. 3 blev Erik Eriksson, Ariel. I sidevognsklassen var der dansk deltagelse, idet de to Nimbus-kørere Poul Clausen, Hillerød, og Poul Rasmussen, København, begge gennemførte med pæne placeringer. I denne

klasse vandt Henry Törnblom, BMW, med 133 points foran Gustaf Jarvinge, Zündapp, 159 points, og på tredjepladsen kom danskeren Poul Clausen, Nimbus, med 161 points, foran Poul Rasmussen, Nimbus, 207 points.

Dette års Rikspokal Täving er en af de hårdeste orienteringsøvelser, der til dato har været afholdt i Sverige. Gennemsnitshastigheden var sat op til 55 km/t, og samtidig viste vejret sig fra sin allerdårligste side, idet vejene var overisede, og på sine steder var der dybe mudderhuller. Ind imellem fandt kørerne dog nogle lige stykker grusvej, der tillod tophastigheder for de fleste deltagende vogne, og på disse strækninger blev det en spændende jagt om sekunderne for at komme rettidigt frem til kontrol. Seniorer og A juniorer blev bedømt under eet, og i denne klasse vandt parret Gunnar Källström-Stig Wickmann, VW, 24 points, foran Olle Persson-Bertil Jihve, VW, 26 points, og nr. 3 blev Lars Pettersson-Jan Carlqvist, Saab, 31 points. I klassen for B juniorer vandt C. G. Hamarlund, VW, og Olle Andersson, VW, begge med 63 points, medens Brune Bäcklund, Volvo PV 444, blev nr. 3 med 67 points. Dameklassen blev vundet af Margareta von Essen, VW, foran Märtha Torell, ligeledes VW. Det er meget interessant at se, at det er de små velkonstruerede vogne, der klarer sig bedst i disse konkurrencer.

## INDHOLDSFORTEGNELSE 1951—52

### TEKNIK

Afprøvning af støddæmpere .....	52-189
Alfa Romeo .....	52-110
Austin Seven kommer igen .....	51-564
Automobilløb og Standardvognens udvikling .....	52-138
Benzin-elektrisk mærkværdighed .....	51-226
Benzinindsprøjtning en realitet .....	51-383
Bilmodellerne 1952 .....	52-22
Blade af historien om Bentley .....	52-6
Bosch elektriske anlæg I .....	51-126
» II .....	51-302
» III .....	51-526
Bremser .....	52-601
Bucciali (En mærkelig bil) .....	51-390
Chevrolet 1952 .....	52-252
Chevrolet's nye transmission (Torque Converter) .....	51-20
Chevrolet's nye transmissionssystem (Torque Converter) II .....	51-74
De nye motorcykle modeller .....	51-612
De nye motorcykler 1953 .....	52-650
De nye Opel modeller .....	51-464
Den logiske bil .....	51-338
Det burde være indlysende (Bedømmelse af automobilkonstruktioner) .....	51-307
DKW og Goliath (Automobiler) .....	51-310

Dobbelt udkobling .....	51-38
Eksklusiv italiensk sportsvogn (Ferrari) .....	51-25
Elektroteknik .....	52-262
» .....	52-309
En er for lille og en er for stor (En artikel om små vogne) .....	52-346
En lille teknisk præmieopgave .....	52-398
Engelsk personvogn kører Berlin-Hannover .....	51-344
Er USA ved at slå bak? (Nash) .....	51-516
Flercylindrede kontra encylindrede .....	51-64
Folkevognen i ny model .....	52-629
Folkevognsproblemet spøger stadig .....	52-406
Forårs make up .....	52-120
Fristempelmotoren .....	51-14
Harley Davidson med fodgear .....	51-575
Hestekræfter og Drejningsmoment .....	52-180
Historien om ERA .....	51-434
Historien om MG .....	52-642
Horex, to nye modeller .....	51-553
Hvad Forum viste (Motorcykleudstillingen) .....	51-251
Hvilken motorcykle skal jeg vælge? (Teknisk vejledning) .....	51-164
Hvor bliver hestekræfterne af? .....	52-239
Hvorfor dobbeltkarburator på en to-takter .....	52-366

Husqvarna 281	52-536
Indstilling af fortøj	52-430
Koblinger	52-286
Kursus i Elektroteknik	52-207
Lidt om specifikationer (Motorcykle-specifikationer)	51-162
Lovende svensk kombinationsmotor	52-146
Mekanicus giver gode råd (Lodning på landevejen)	51- 90
Mekanicus giver gode råd (Smøring af gearkasse og differentiale. Oliepumper)	51-139
Mekanicus holder en tale om snavs	51-466
Mekanicus giver gode råd (Teleskopfor-gafler)	51-635
Mekanicus giver gode råd (Trimming af karburatorer)	52- 45
Mercedes 300 S	51-521
Mercedes 300 SL	52-187
Mer' lys	52-550
Motorcyklernes affjedringssystemer	52-243
Motorsporten sætter på ny fart i auto-mobiltekniken	52-484
Norton Manx	52- 76
NSU Renn Fox	52-443
Nurlisering	51-497
Ny BMW model (Motorcykle R 67)	51-346
Ny dansk scooter	51- 47
Nye italienske motorcyklekonstrukto-ner	51- 6
Nye Mercedes modeller	51-244
Ny engelsk militærvogn	51- 87
Ny gearkasse konstruktion («Media» for automobiler)	51-576
Ny NSU to-takter (NSU Lux)	51-404
Ny Puch på 150 ccm	51-456
Nyt racermateriel (Racermaskinerne 1952)	52-321
Old Boys (K.D.A.K.'s veteranløb)	51-580
Ombygning til dieseldrift	51-413
Overliggende knastaksel (NSU Max)	52-559
Over- og understyring	52-370
Plastickarosserier	52-419
Porsche 356	52-230
Problematisk projekt	51- 82
Pramieopgaven	52-503
Prøvekørsel i værkstedet (Dynamometret)	52-470
Renault Fregate	51- 97
Reparationsteknik I. (Ventiler)	51-506
» II. (Ventilmekanis-mer)	51-566
» III. (Kuglelejer)	51-630
» (Cylinder, stempler, tempelringe)	52- 33
Selvgjort er velgjort (100 pct. hjemme-bygget motorcykle)	51-240
Servicevejledning for Villiers Type 6 E	52-476
Skal den have gas i svinget?	51-641
Skruer, bolte og møtriker	52-492
Specifikationer over motorcyklerne i Forum (Omfattende specifikationer over næsten alle motorcykler på det danske marked)	51-182
Springskontrol for biler	52-540
Studebaker V 8	51-147
SU karburator (Til motorcykler)	51-651
SUM karburatoren	51-544
Særpræget italiensk racer (Lambretta motorcykle)	51-342
Sådan er der så meget (Historien om vor hjemmebyggede vogn)	51-289
Sådan tager man et dæk af	51-518
Teknikens triumf (Lydpotter)	52-339
Teknisk Brevkasse	51- 41
»	51- 92
»	51-141
»	51-270
»	51-357
»	51-420
»	51-478
»	51-648
»	52- 41
»	52- 79

Teknisk Brevkasse	52-150
»	52-209
»	52-439
»	52-576
To nye scootere (Piról og Puch)	52-202
To-takt tuning	52- 68
Træning på papiret	52-411
Tændrørenes gevindlængde	52-177
Udstillingen i Paris (Automobiler)	52-617
Udvikling og konservatisme (Motor-cykler)	52-586
Ung må verden endnu være (Fra bilud-stillingen i Paris)	51-565
Vacuometret	52-682
Vauxhall fornyer sig	51-556

## PRØVEKØRSLER

Aero Minor	51-120
AJS 350 ccm	52-466
Austin A 40	51-572
DISA V 100	51-158
Fiat 1400	52-360
Ford Taunus	52-500
Hillman Minx	52-199
Husqvarna (120 ccm)	51-528
Norton Dominator	52-115
NSU Lux	52-524
Opel Olympia	51-452
Panther 250 ccm	51-335
Puch scooter	52-612
Royal Enfield 500 Twin	52-696
Saab 92	51- 68
Triumph Mayflower	51- 26
TWN BDG 250 H	52-379
Vespa	51-440
Vi prøvekører, og hvordan vi gør det	51- 30

## SPORT

Brooklands minder I (historisk)	52-518
» II	52-592
Danmarks mesterskaberne for automo-biler	51-487
Danmarks mesterskaberne i Aarhus (Motorcykler)	51-500
Danmarks mesterskabet (Motorcykler)	52-578
Daytona 1951	51-225
Daytona	52-156
Den norske mesterskabsserie	52-579
Det spanske Grand Prix og Verdensme-sterskabet 1952 (Motorcykler)	52-608
Djurgårdsløppet 1951	51-231
Djurgårdsløppet 1952	52-266
Duke og verdensmesterskabet	51-394
Duke siger farvel til Norton	52-705
Elektroløbet 1952	52-426
Engelsk vogn vinder 24 timers løbet (Le Mans)	51-347
Erindringer fra min racerdagbog (H. Langman)	51- 18
Erindringer fra min racerdagbog (Kaj Hansen)	51-112
Erindringer fra min racerdagbog (Benny Dickson)	52-625
Europas Grand Prix (Automobilløb)	51-352
Fra Bane og vej	51-512
»	51-637
»	52- 38
»	52- 99
»	52-154
»	52-212
»	52-254
»	52-322
»	52-375
»	52-449
»	52-564
»	52-631
Fra trialsæsonen	51-589
Fynsk trial	52-699
Goldie Gardner	51-525
Gordon Bennett løbene (Historisk)	51-234
Gordon Bennett løbenes endeligt	51-285
Grand Prix de Nation, Monza	52-546
Hedemora TT	51-406
»	52-416
Hollands TT	52-384

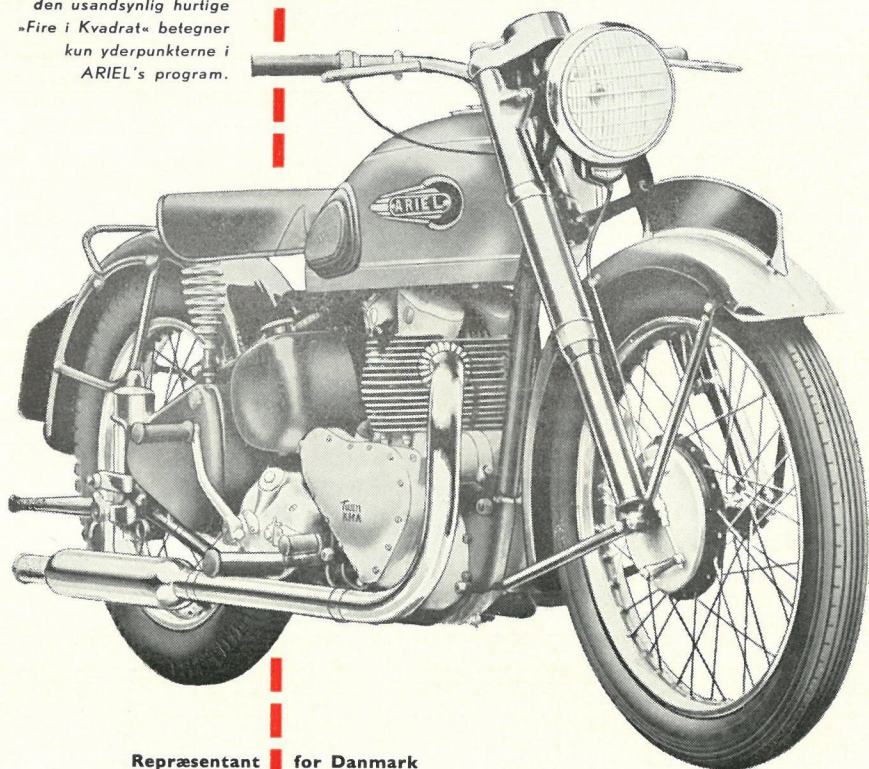
Hvad kan vi lære af dette års TT-løb	51-386	Endelig en motorbane (Amager)	52-512
Hvorfor ikke en dansk knallert verdensrekord?	51-298	En globetrotters erfaringer	51-460
Hårdt amerikansk trial	51-63	Et Harley Davidson museum	51-100
Internationale 6 dages trial	51-522	Et lille skridt frem (Indkøbstilladelser)	52-219
Isle of Man TT 1951	51-281	Europa rekognoscering (Rejsebeskrivelse)	52-298
» » » (Historisk)	52-222	Ferieturen forberedes	51-263
» » »	52-334	Fri udblæsning	51-539
Jyske trialmasterskaber	52-688	» »	51-584
Jack Young verdensmester	52-071	» »	51-643
Jubilæumstanker uden anledning (Søsonen for 25 år siden)	52-462	» »	52-32
Kaj Hansen	51-371	» »	52-96
Kaj's meritter (Kaj Hansen)	52-544	» »	52-147
Klar til start (Racertrimming)	51-133	» »	52-215
Le Mans (Historisk)	52-278	» »	52-144
Løbskalenderen (International bilspport)	52-702	Genregistrering af knallerter	52-193
Mercedes starter i Argentina	51-89	Holland-Sahara-Lapland-Skotland (På en knallert)	52-170
Middelhavet-Capetown	51-154	Hvem tænker på løbepomade? (Rejseforberedelser)	52-706
Mille Miglia (Historisk)	52-166	Indholdsfortegnelse	52-185
Monaco Rallye (Motorcykler)	51-353	Kombineret fly-bil	51-51
Monte Carlo løbet 1951	51-275	Kort fortalt i tekst og billeder	51-296
Månedens motorløb	51-320	» » » » »	52-192
» »	51-362	Lev livet lettere (Car Plate)	51-268
» »	51-424	Lucas service station	51-312
» »	51-492	Manfred Rødhorn præsenteres	52-137
» »	51-536	Med Diogenes på skovtur	51-558
» »	51-595	Med Ford T til Le Mans	52-344
» »	52-388	Mellem læserne og os privat (Lidt om SMJ)	52-3
» »	52-490	Modelrace	51-531
» »	52-572	» »	51-591
» »	52-635	» »	51-645
New York-Paris (Historisk)	51-602	» »	52-47
Nordiske mesterskaber	51-423	» »	52-103
November Kåsan	51-610	» »	52-157
Novemberkåsan	52-706	» »	52-214
NSU sætter ny verdensrekord	51-247	» »	52-270
Ny rekord på Indianapolis	51-341	Motorcykleudstillingen i Forum (Forumtale)	51-145
Ny rekord på Chelsley	51-343	Motorliv i østzonen	52-690
Nye rekorder (NSU verdensrekorder)	51-582	Nu er det aktuelt	52-640
Pikes Peak	52-31	Ny Shell film	51-95
Puch sætter ny rekord	51-481	Regnskabsets time (Om syn og skøn på reparationsarbejder)	52-403
Rikspokalen	52-706	Sagen Irving-DMU	52-446
Russisk rekordvogn	52-475	Skatteborgerne betaler	52-275
Saxtorp moto-cross	52-311	Stort og småt (Racervogne)	51-143
Shelsley Walsh	51-330	Så kom vi så langt	51-56
Silverstone	51-416	Æbelø Motorklub	51-99
Skarpnäck 1952	52-532	» »	51-146
Skåne loppet	51-524	» »	51-418
» »	52-556	» »	51-579
Svejts Grand Prix (Motorcykler)	52-294	» »	52-190
Sveriges Moto-cross Grand Prix	52-495	Trafik	
Sydens hede blod. (Carrera Mexicana)	52-19	Af hensyn til de berusede børn	51-279
Targa Florio (Historisk)	51-490	Der mangler noget	51-543
Trial og trial er to ting	51-431	Det store filter (Køreprøverne)	51-327
Trialmaskinen gøres klar	51-472	Et tal i statistiken	52-583
Tysklands Grand Prix	51-408	Føjer for eders egen dør	51-55
» » » (Motorcykler)	51-468	Ih, hvor går det stærkt og godt	52-163
» » »	52-435	I tider som disse	52-459
Tysklands Automobil Grand Prix	52-452	Hvorfor ser det sådan ud?	51-600
Ulster Grand Prix	51-446	Hvor moralen er den lavest tænkelige	52-51
» » »	52-508	Man skal ikke kaste med sten	52-515
Uvaner i motorsporten	51-359	Motorcykleulykkerne	51-599
Verdensrekorden (Den absolutte) (For biler)	51-546	Musik kan osse være livsfarlig	51-3
Verdensrekorder (Klasserekorder Taruffi)	51-269	Skyway	51-375
Verdensrekord på 3 hjul	51-457	Stop for hovedvej eller —?	52-639
Vespa sætter ny verdensrekord	51-119	Tåge	52-107
Vestkustloppet	52-422	Vinger giver ikke syndsforladelse	51-432
<b>FORSKELLIGT</b>			
Amerika — Oh!	51-72		
Billisten Storm P.	52-529		
Blade af Husqvarnas historie	52-128		
» » »	52-54		
BMW (Fabriken)	52-354		
Bølgerne går højt i Hillerød (Motorbane)	51-103		
Den amerikanske hær ta'r let på tingene (Instruktioner til mandskabet)	52-66		
Det var de små dollargrin (Konfiskerede vogne)	51-55		
<b>PERSONALIA</b>			
Ascari	52-85		
Caracciola	51-58		
Cobb, John	52-606		
Fagioli, Luigi	52-341		
Fangio, Fænomenet	51-378		
Moss, Stirling	52-236		
Porsche, Ferdinand, død	51-81		
» »	51-106		



# ARIEL

*Ariel er den eneste fabrik, der fremstiller en-, to- og fire-cylindrede maskiner. Den fantastiske seje model VB og den usandsynlig hurtige "Fire i Kvadrat" betegner kun yderpunkterne i ARIEL's program.*

Gennemført håndværk og konstruktioner, der bygger på over 60 års erfaring, har gjort ARIEL til den fornemste motorcykle. ARIEL betegner toppunktet af holdbarhed, kvalitet og elegance.



Repræsentant for Danmark

**ISIDOR MEYER**

GRUNDLAGT 1900

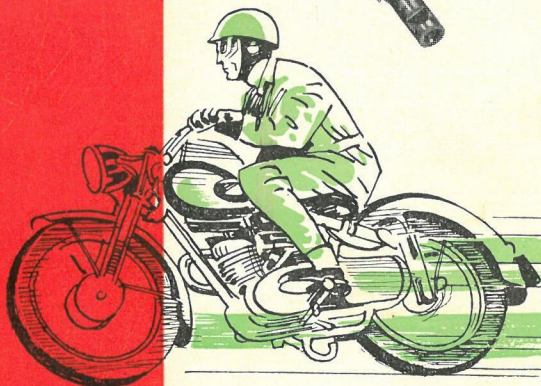
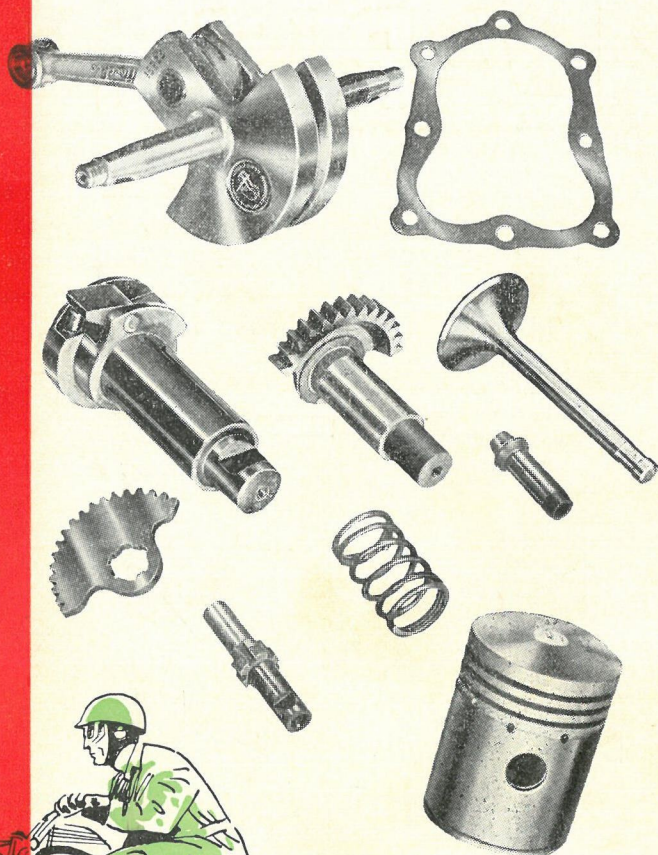
ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K

# 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.



1/5 DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI  
WICHMANDSGADE 11      ODENSE      TELEFON 1497

Det førende en gros firma  
i reservedele og tilbehør til motorcykler