

NR. 3 - 7. ÅRG.

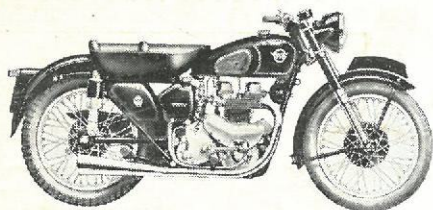
SKANDINAVISK

MARTS 1953

MOTOR

Journal

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Super Clubman

«Matchless» har gennem en lang række sejre i Internationale moto-cross og trials bevist, at den er den mest driftsikre og kraftige maskine, uanset hvad man byder den. Englands to bedste scramblekorere, Ward (31) og Stonebridge (30), har da også valgt AJS og Matchless — de to «brodermaskiner», der er førende i konstruktion, kraft og kvalitet.

IMPORTØR: FRED RASMUSSEN
ODENSE — KØBENHAVN

MATCHLESS

MobilMix

Den sensationelle
selvblandende
TO-TAKT OLIE



En specialolie for alle to-takt motorer, som smøres ved hjælp af benzin/olie blanding.

Ingen blandekande

Man hælder først benzin på tanken, så MobilMix, blandingen sker af sig selv uden brug af blandekande

derfor ...

er der ikke mulighed for forurening på grund af tilstøvede dunke eller blandekander, og fremfor alt, der er

ingen risiko

for forkert blandingsforhold, utilstrækkelig blanding eller forkert olie kvalitet.



TO SPECIALOLIER FOR TO-TAKTERE

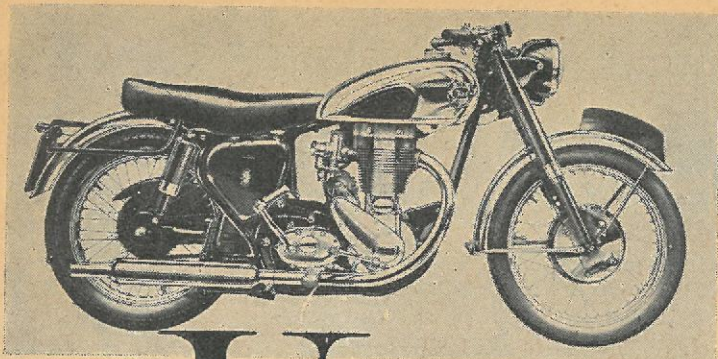
MobilMix er fremstillet udelukkende til brug for to-takt motorer, der smøres ved at blande olie i benzinen, og den er baseret på det samme videnskabelige forskningsarbejde, som ligger til grund for Mobiloil BB TO-TAKT. MobilMix og Mobiloil BB TO-TAKT holder kanaler, stempeler og stempelringe fri for kul og beskytter lejerne mod korrosion. Giv Deres to-takter et langt liv med

Mobiloil BB TO-TAKT

eller den selvblandende

MobilMix

VACUUM OIL COMPANY
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

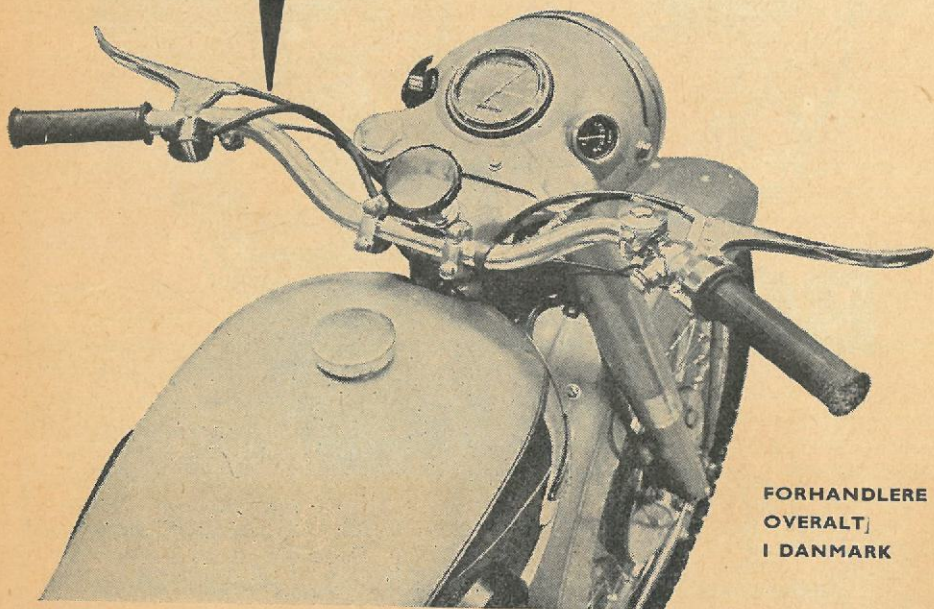


En BSA 500 ccm
»Gold Star« kan løse
ethvert kørselsbehov,
hvad enten man
kører solo eller med
sidevogn, uanset om
man lægger den største
vægt på hastighed
eller på økonomi.

Verdens mest solgte motorcykel...

BSA

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



FORHANDLERE
OVERALT
I DANMARK

Generalrepræsentant for Danmark

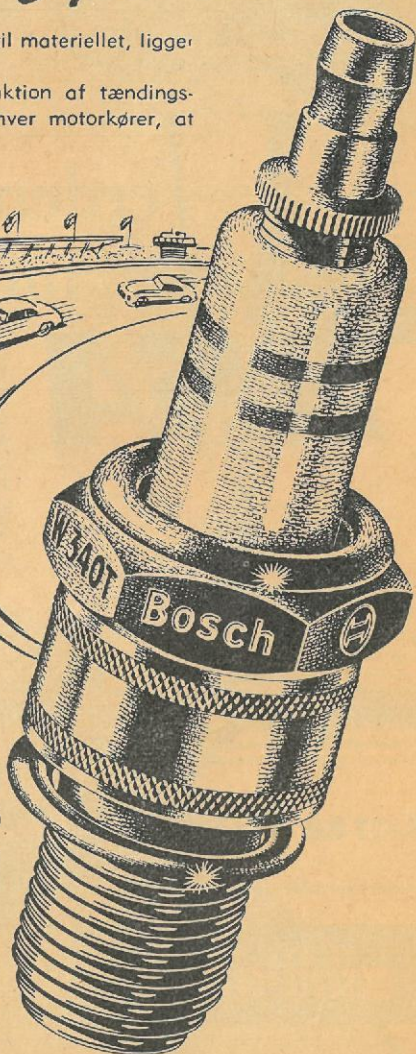
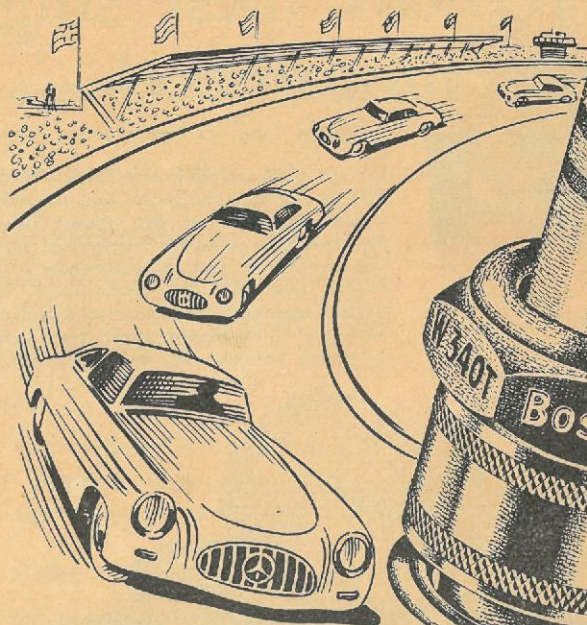
BSA MOTORS & CYCLES

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

BOSCH *sejrer overalt*

Hvor der stilles hårde krav til materiellet, ligger **BOSCH** i spidsen.

Når det gælder sikker funktion af tændingsanlæg og tændrør, ved enhver motorkører, at man kan stole på **BOSCH**.



BOSCH

Robert Bosch, en af den moderne tekniks pionerer, opfandt 1902 tændrøret og højspændingsmagneten og grundlagde en produktion af en sådan standard, at man i dag kan sige:



-gennem 50 år, den uovertrufne kvalitet...

SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ARG.

15. MARTS 1953

NR. 3

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

*

Betaler De for meget i forsikring?	115
Fremtidsmusik	118
USA 1953	126
Den bankefri motor ..	133
Et fornuftigt ord fra Ford	138
Løst og fast — mest fast —	142
Hvilke biler købte danskerne i 1952?	156
Teknisk Brevkasse ..	160
Fra Bane og Vej	167
Løbskalender	168

Betaler De for meget i forsikring?

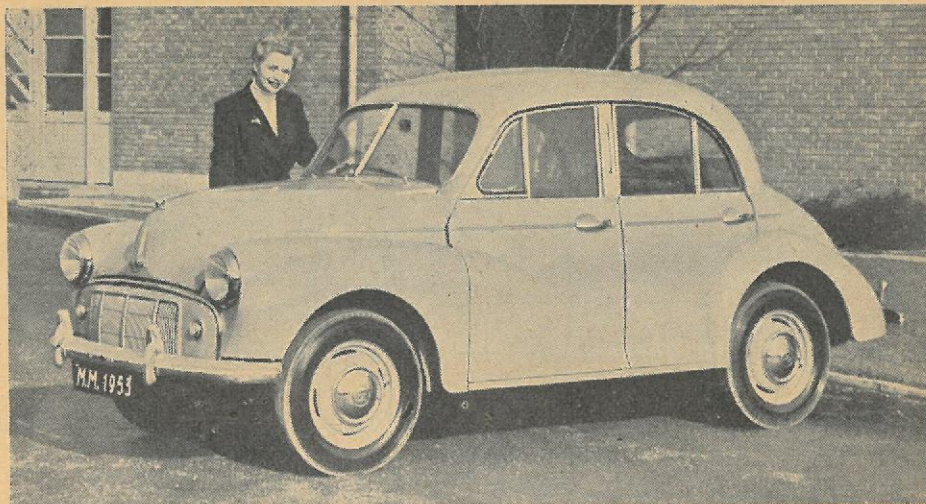
Det er ikke så forfærdelig længe siden, at priserne på brugte vogne og motorcykler var tårnhøje, og forsikringsselskaberne var da så betænksomme at udsende små skrivelser, i hvilke de opfordrede de motorkørende til at sætte forsikringssummen op i overensstemmelse med den øjeblikkelige og faktiske værdi af køretøjet. De fleste fulgte naturligvis denne opfordring, da man i modsat fald ikke var fuldt dækket mod tab gennem tyveri eller brand.

Nu er priserne på de brugte biler og motorcykler faldet betydeligt, men vi har ikke fået noget brev fra forsikringsselskaberne om atter at sætte forsikringssummen ned — derfor tillader vi os at blande os i spørgsmålet.

Med hensyn til forsikring er det nemlig indrettet så viseligt, at har man underforsikret, får man kun skadeserstatning i det procentvise forhold, der består mellem værdi og forsikringssum, også når det drejer sig om mindre

skader, og dertil får man en masse ubehageligheder, fordi man har haft underforsikret. Har man derimod overforsikret — som de fleste har i øjeblikket — får man ikke vrøvl af den grund, man kommer blot af med et unødvendigt stort beløb i forsikringspræmie, og sker det endelig, at køretøjet brænder eller bliver stjålet, så får man absolut ikke udbetalt det beløb, man har forsikret for. Hvis De læser Deres forsikringspolice nøje igennem, vil De se, at man, uanset forsikringsbeløbets størrelse, aldrig kan få udbetalt mere i erstatning, end et tilsvarende køretøj i samme stand kan erhverves for.

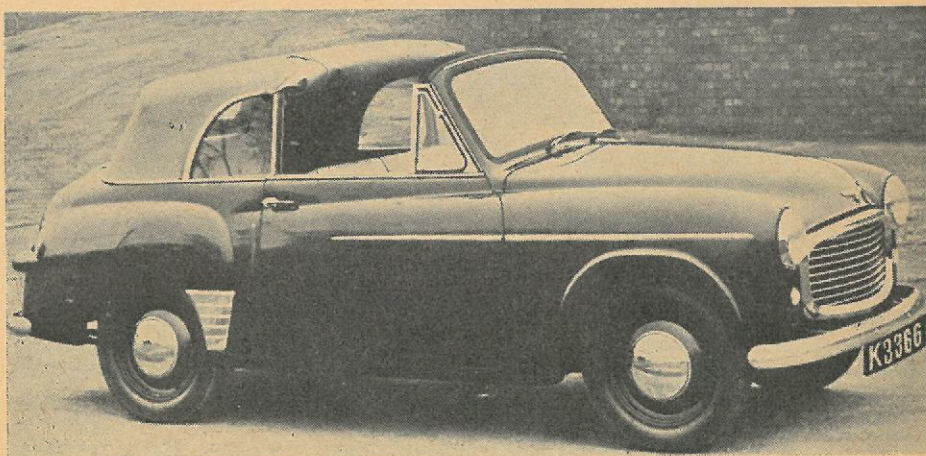
En Opel Olympia kan således være erhvervet under krigen for kr. 5000,—, medens forsikringen efter forsikringsselskabets opfordring er blevet sat op til kr. 12.500,— (hvilket en Olympia kostede for nogle år siden). I dag er værdien af den samme vogn ca. kr. 8000,—, men er forsikringen sat ned?



Den topventilede Morris Minor

Den nye topventilede, fire-dørs Morris Minor er nu kommet til Danmark. Vi har netop haft lejlighed til at tage modellen nærmere i øjesyn, og vi er kommet til det resultat, at det er en af de mest gennemkonstruerede små

vogne, vi til dato har været præsenteret for. Morris holder iøvrigt fast ved de gode gamle materialer, og det skal således nævnes, at hjulkapslerne nu atter er fremstillet i forcrømet messing.

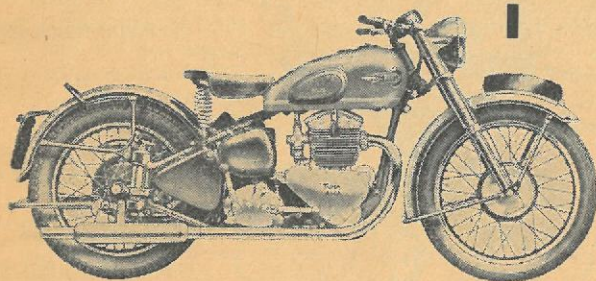


Stor konkurrence om ny Hillman

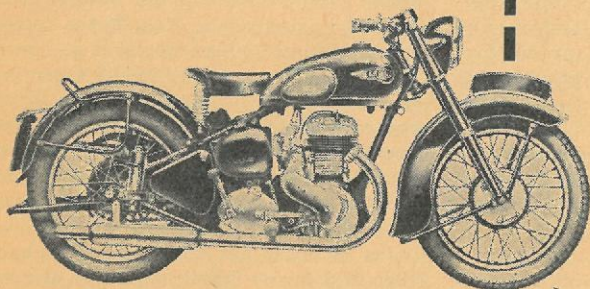
Hillman vognene har nået den myndige alder, d. v. s. at Hillman i år kan fejre sin 21. fødselsdag. I den anledning har importøren åbnet en konkurrence for alle, der har været så heldige at få en indkøbstilladelse. Der kræves blot, at man hos en Britmo forhandler foreviser sin indkøbstilladelse, prøver den nye Hillman — der forøvrigt betegnes som kroningsmodel — og løser en lille rebus. Man har da chancen for at vinde en Hillman ganske

gratis, eller hvis man, når lotteriet trækkes på kroningsdagen den 2. juni, allerede har købt en vogn (Hillman eller andet fabrikat), får man i stedet udbetalt værdien af gevinsten i rede penge — kr. 12.670.—. Vi har allerede omtalt de nye Hillman modeller, blot skal vi nævne, at den seneste udgave har et nyt forparti, der minder ikke så lidt om Ferrari. Endvidere er der kommet en »hard top« model.

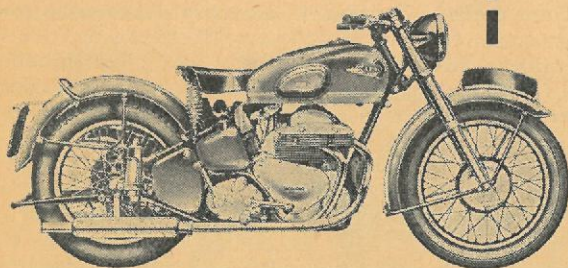
ARIEL



Model HUNTER TWIN



Model VB



Model 4G MARK II



En umiddelbar betragtning af de forskellige ARIEL modeller vil straks overbevise enhver om, at ARIEL er den fornemste motorcykle — smukkere og mere gedigen udførelse findes ikke. Men ARIEL betegner tillige højdepunktet indenfor hver model. Den firecylindrede model **4G** er verdens hurtigst accelererende standardmaskine med et kraftoverskud uden lige. Twin-modellerne er ufattelig smidige i trafikken og hurtige og bekvemme på landevejen. De een-cylindrede Hunter-modeller er velkendte som »bedst i deres klasse«, og det var som bekendt en model VHA, der vandt det sidste hastighedsløb med 144 km/t — 12 km/t hurtigere end nr. 2. Model VB er ganske simpelt verdens bedste sidevognsmaskine.

Repræsentant | for Danmark:

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K



FREMTIDS- MUSIK

Af
BENNY DICKSON

★

Illustrationer
med tilladelse af
MOTOR CYCLING

Hver gang en ny motorcykle-model kommer på markedet, er specifikationer og øvrige oplysninger genstand for en gennemgribende undersøgelse af alle teknisk interesserede motorcyclister verden over. Man er ikke blot interesseret i at se, hvilke nyheder den nye model repræsenterer i forhold til de foregående modeller af samme fabrikat, det er navnlig helt nye konstruktionsidéer, man er på jagt efter.

Fra tid til anden fremkommer i alverdens fagblade artikler, der belyser de udviklingsmuligheder, som kan tænkes udnyttet i de kommende år, og i bladenes spalter afspejles kolde og nøgterne vurderinger af de udviklingstrin, de eksisterende konstruktionsprincipper kan danne grundlag for under almindelig hensyntagen til fremstillingsomkostningerne, medens andre forfattere løber helt løbsk for til slut at aflevere et fantasifoster, der er alt andet end levedygtigt efter at have været udsat for en saglig kritik.

Allerede i vort novembernummer bragte vi en artikel under titlen *Udviklingsmuligheder og konservatisme*, og i denne gav vi udtryk for de muligheder, man i den nærmeste fremtid kan vente udført i praksis. Vi var således inde på den ret naturlige tanke, at store scootere med motorer på f. eks. 500 ccm og med 14"-15" hjul ville blive velkendte trafikmidler indenfor en overskuelig fremtid. Det samme synspunkt har en engelsk konstruktør, der

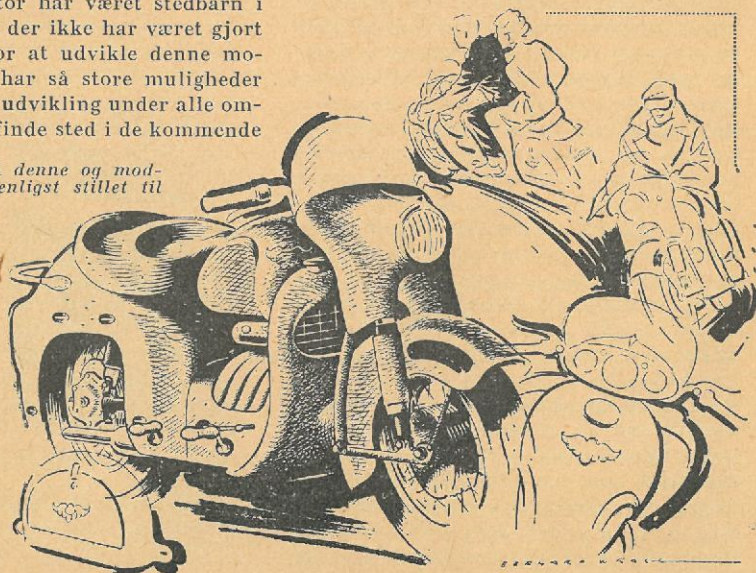
under navnet *Foresight* har skrevet et par artikler i det engelske blad, *Motor Cycling*. Forfatteren ser yderst nøgternt på spørgsmålet, idet han i første række tager hensyn til produktionsomkostningerne, og han kommer til det resultat, at også på dette punkt betyder den store scooter en fordel frem for 500 ccm motorcyklen, som vi kender den i dag. Omkostningerne til presseværktøj er som bekendt af en størrelsesorden, som kan komme til at betyde knald eller fald for en fabrik, og under alle omstændigheder kan der aldrig blive tale om presseværktøj i forbindelse med en lille produktion. Går man imidlertid ud fra produktionstallene for en stor motorcykle-fabrik, vil der være økonomiske fordele ved at skifte over til stelkonstruktioner bestående af presset plade. Ved en umiddelbar betragtning af spørgsmålet kommer man let til det resultat, at »karosseriet« er noget *ekstra* på en scooter, og at man ved en stor scooter skal fremstille et stel med tilhørende gafler for på dette at montere karosseriet. På den måde får man alle de sædvanlige elementer plus et karosseri — altså må fremstillingen blive dyrere. Men ganske som for de små scooteres vedkommende kan man fremstille en selvbærende konstruktion, og karosseriet skal således kun afløse det kendte stel. Med en stor produktion for øje vil det næppe blive dyrere at fremstille en sådan selvbærende pladekonstruktion end et rørstel — er kon-

struktionen tilstrækkeligt gennearbejdet, således at hovedparten af arbejdet kan overlades de hurtigt og billigt arbejdende presser, medens et minimum af samlearbejde skal besørge ved hjælp af svejsning, kan man endda påregne billigere fremstillingsomkostninger pr. »støbe«, selv når afskrivningen af det dyre presseværktøj tages i betragtning. Dertil kommer en fordel, som den engelske forfatter lægger stor vægt på, idet motor, gearkasse o. s. v. ikke behøver nogen større udvendig forarbejdning som polering, foreromning og lignende, der koster mange penge i arbejdsløn og kun tjener et forskønnende formål. Alt er alligevel dækket af karosseripladen, og udsmykningen — d. v. s. lakeringen — kan indskrænkes til at omfatte disse store flader, der er billige at lakere og polere.

En sådan stor scooter vil naturligvis kunne fremstilles med de allerede eksisterende motorer og gearkasser, men går man stadig ud fra en stor produktion, vil det måske være hensigtsmæssigt at anvende nye motorer, der har den tilstrækkelige effekt, men er billigere at fremstille. Adskillige engelske konstruktører er af den overbevisning, at en sideventilet motor vil være bedst egnet, idet den trækker jævnt og støt i trafikken, giver en god top-hastighed, kræver ringe vedligeholdelse og frem for alt er billig at fremstille. Der hersker endvidere fuld enighed om, at den sideventilede motor har været stedbarn i snart 20 år, og at der ikke har været gjort noget alvorligt for at udvikle denne motortype, der dog har så store muligheder i sig. At en sådan udvikling under alle omstændigheder vil finde sted i de kommende

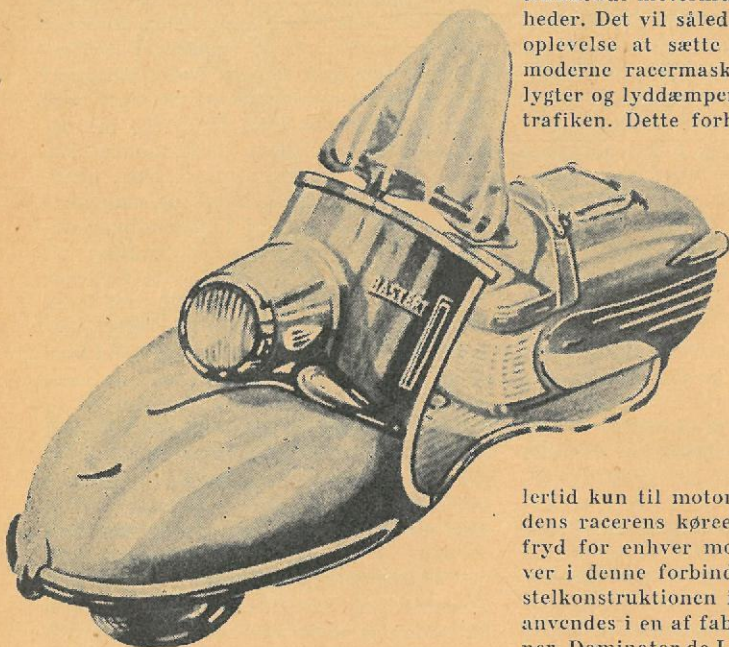
år, er hævet over enhver tvivl. En konstruktionstanke, der således ser meget lovende ud, går ud på at give cylinderen bedre, mere ensartet køling ved at lægge ventilarrangementet frit ud til siden. Ved hjælp af en kæde driver man den højtliggende knastaksel, og de skråtstillede ventiler er anbragt i et støbejernshus forsynet med køleribber. Dette indebærer de fordele, at man gennem den bedre køling af cylinderen kan montere et stempel med mindre spillerum, man får bedre indsuigningsforhold, eftersom gasstrømmen ikke skal foretage en drejning på 180°, tændrøret bliver placeret rigtigt, og man undgår »varme punkter« i forbrændingskammeret. En sådan motorkonstruktion vil næppe stå meget tilbage for en moderne topventilet motor, men den vil være langt billigere at fremstille, og den vil kræve mindre vedligeholdelse — netop hvad man er på jagt efter i forbindelse med en scooter. Eftersom hele motoraggregatet er skjult og afskærmet på scooteren, kan man også tage sig den frihed at lægge svinghjul et udvendigt for derigennem at opnå en betydningsfuld afkortelse af plejlstangen. Man må erindre, at en plejlstang skal være så lang, at den kan forbinde stempelpinden med krumtapsølen, når stemplet står i bundstilling. Det vil sige, at underkanten af stemplets skørt skal være et par millimeter over svinghjulenes periferi. Anbrin-

Illustrationerne på denne og modstående side er ventligst stillet til disposition af det engelske blad *MOTOR CYCLING*. De giver blandt andet udtryk for, hvordan man i England tænker sig de største scooterlignende motorcykler i et fremtidsperspektiv. Maskinen her til højre er tilsyneladende en 4-cylindret, vandkølet, kardandreven maskine, der dog snarere må betegnes som en indkapslet motorcykel end som en scooter.



ger man nu svinghjulet udenfor krumtap-
huset, kan man tillade sig at sænke cylin-
der og stempel ned mod krumtapakslen,
idet underkanten af stemplets skørt kun
skal gå fri af kontravægtene. Resultatet
bliver en afkortelse af plejlstangen, me-

vidt vor fantasi rækker til — af i morgen.
At racermaskinen af i dag er standard-
maskinen af i morgen, er et fortærsket slo-
gan, der kun til en vis grad er rigtigt. En
racermaskine er bygget til de store hastig-
hedsområder på bekostning af jævn, sejt-
trækkende motorkraft ved små kørehastig-
heder. Det vil således være en rædselsfuld
oplevelse at sætte nummerplader på en
moderne racermaskine, forsyne den med
lygter og lyddæmper og begive sig ud i by-
trafikken. Dette forhold knytter sig imid-

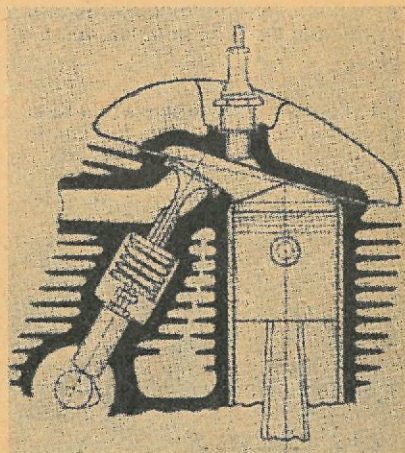


*Scooteren, der er vist
på denne illustration,
har ikke noget med
fremtidsmusik at
gøre, eftersom den er
i fuld serieproduktio-
n. Det er den ty-
ske Bastert, der bl. a.
er forsynet med afvi-
servinger. Denne ma-
skine skal dog hen-
regnes til de små
scootere.*

dens slaglængden naturligvis er uberørt,
eftersom denne bestemmes af krumtap-
sølsens afstand fra krumtapakslens cen-
trum. Ved at afkorte plejlstangen, nedsæt-
ter man vægten af de frem- og tilbage-
gående dele, hvilket ikke alene giver for-
øget effekt, men også forbedret accelera-
tion. Da man næppe vil lægge svinghjulet
udvendigt på en moderne motorcyklemotor
(bortset fra Moto Guzzi), kan man regne
med, at en sideventilet konstruktion som
den her omtalte, vil stå fuldt på højde med
den moderne, topventilede motor.

Der er imidlertid ikke grund til at tro,
at de egentlige motorcykletyper vil blive
afløst af scooterne — begge typer vil sik-
kert kunne fremstilles side om side. Foran
standardmotorcyklen af i dag ligger mange
muligheder for at opnå bedre økonomi,
bedre køreegenskaber og en større køre-
hastighed samt bedre holdbarhed. Udvik-
lingen sker gradvis og umærkeligt, men
skal vi se ind i fremtiden, må vi først be-
trakte racermaskinerne af i dag og — så

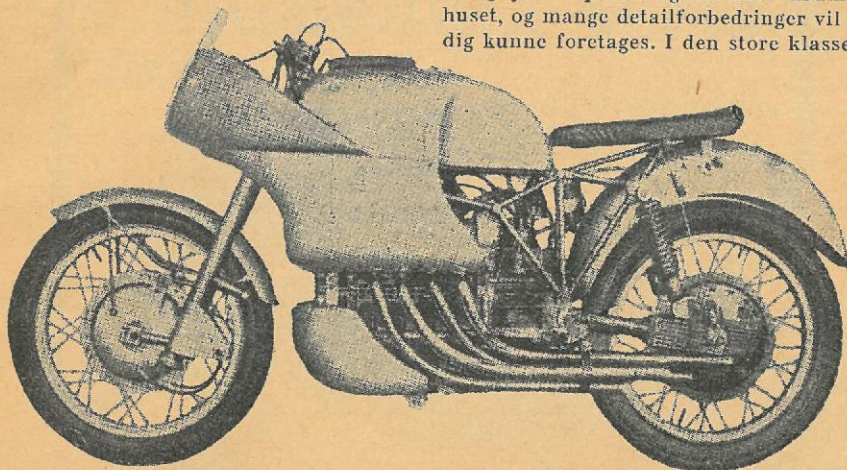
lertid kun til motorens karakteristik, me-
dens racerens køreegenskaber vil være en
fryd for enhver motoreyklist. Man behø-
ver i denne forbindelse blot at tænke på
stelkonstruktionen i Norton Manx, der nu
anvendes i en af fabrikkens standardmaski-
ner, Dominator de Luxe. Hastighed og gode
køreegenskaber er nok vigtige faktorer for



*Et udkast til en ny konstruktion af den side-
ventilede motor. Læg mærke til de gode ind-
sugningsforhold og kølingen af cylinderen, der
sværer ganske nøje til cylinderen i en top-
ventilet motor.*

en racermaskine, men holdbarhed og gode bremses er mindst lige så betydningsfulde, og når racermaskinernes detaljer overføres til standardmaskinerne, betyder det større holdbarhed og dermed bedre økonomi samt større sikkerhed for den almin-

de i endnu en lang årrække, og i 500 ccm klassen vil de sikkert stadig kunne gøre sig gældende, men konstruktionsændringer vil blive nødvendige. En sådan ændring kan f.eks. være den tidligere omtale af svinghjulets placering udenfor krumtap-
huset, og mange detailforbedringer vil stadig kunne foretages. I den store klasse vil



Den 4-cylindrede, vandkølede, kardandrevne Moto Guzzi på 500 ccm er ikke just nogen skønhed, men for øjeblikket befinder maskinen sig også på et stadium, der må betegnes som en rullende prøvebænk. Læg mærke til stellet, der fremtræder som en rumgitterkonstruktion.

delige motorecyklist. Ud fra en øjeblikkelig betragtning kan man mene, at den moderne motorecykles tophastighed er mere end tilstrækkelig, men der var også en tid, da en tophastighed på 60 km/t var mere end forsvarlig i betragtning af vejenes beskaffenhed og dækkenes kvalitet. Ingen tvinger en motorecyklist til at køre hurtigt, men jo større tophastighed hans maskine har, jo større sikkerhed kan den byde på ved lavere hastigheder, og endelig er en god accelerationsevne en sikkerhedsfaktor, så længe den ikke misbruges. Derfor er racermaskinerne af den største interesse for alle motorecyklister.

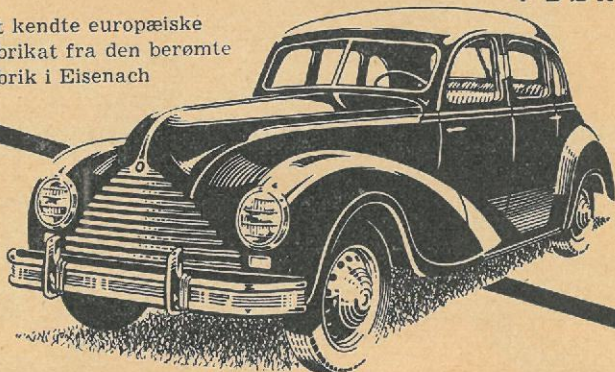
Sidste sæson viste tydeligt, at de encylindrede 500 ccm maskiner er blevet distanceret, dels fordi de ikke har så stor accelerationsevne som de to- eller firecylindrede maskiner, dels fordi de har mindre tophastighed. Sidstnævnte forhold er dog ikke kommet så klart til udtryk, fordi det kun er på ganske få baner, og endda kun på korte strækninger af disse, at maskinens tophastighed kan udnyttes. Dermed være ikke sagt, at de encylindrede maskiner har udspillet deres rolle. De vil således sikkert være omtrent eneherkende for motorer med et slagvolumen op til 350

det dog alligevel blive de to- og firecylindrede racere, der kommer til at dominere. Gilera og MV er indtil videre favoritter, men også disse konstruktioner har store svagheder. På begge disse maskiner er motorblokken anbragt på tværs af stellet, hvilket er nødvendigt af hensyn til kølingen. Dette arrangement giver imidlertid et stort frontareal, der igen bevirker en stor luftmodstand, og kølingen af de to midterste cylindre er alt andet end effektiv, fordi der midt på blokken dannes en luftlomme med forholdsvis stillestående luft. Det samme forhold gør sig igrønt gældende på en såkaldt twin motor, med mindre der er gennemstrømningsmulighed mellem de to cylindre. Den firecylindrede, tværliggende motor gør tilmed maskinen vanskelig at manøvrere i såvel de hurtige kurver som i de bratte sving. I sidste sæson kunne man således se, at de italienske ryttere forsøgsvis anlagde en ny teknik i de langsomme sving, idet de tvang maskinen til den rette hældning, medens rytteren selv holdt kroppen lodret — en form for chokbehandling. Den firecylindrede motor byder endvidere på mangeartede vanskeligheder for en korrekt karburering, for det er ingenlunde nogen let

EMW *Limousine*

4 DØRS

Det kendte europæiske
Fabrikat fra den berømte
Fabrik i Eisenach



NY PRIS KR. 11.300,-

(incl. Afgift Kr. 16.280)

EMW leveres også uden Købstilladelse

Elegante og stilrene Linier. EMW er udstyret med en meget overlegen topventilet 6 cyl. Motor, og er tillige udstyret med dobbelt Karburator, Centralsmøring, EMW Klimaanlæg med Defroster, Ratgear m. m. En europæisk Luksusvogn i A-Klassen.

Autoriserede Forhandlere antages overalt i Danmark.



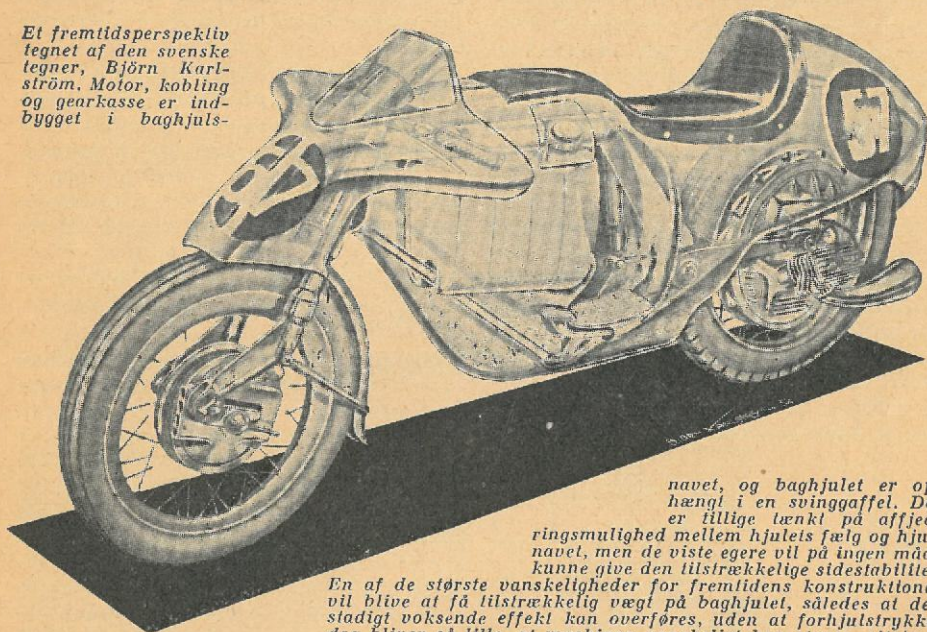
Scanauto A/S, Bohnstedt-Petersen A/S

København Ø

opgave at synkronisere fire karburatorer, og et mindre antal vil ikke give noget tilfredsstillende resultat. De to yderste karburatorer er endda udsat for anseelige vippetur i sving og kurver, og dette bevirker, at brændstofbeholdningen i svømmerhuset bliver urolig, af hvilken grund karbureringen kan blive så uregelmæssig, at en eller flere cylindre helt svigter i et sving. Den firecylindrede motors store fordel ligger bl. a. i en fabelagtig acceleration, der skyldes den ringe vægt af frem- og tilbagegående masser i hver cylinder, men også denne medaille har en bagside. Sker det for eksempel, at en rytter kikker

En dobbeltvirkende tandhjulspumpe trykker brændstoffet frem gennem en kanal, parallel med motorens længderetning. Denne kanal er således anbragt, at den gennem dyser står i forbindelse med hver cylinders indsugningsport. Gennem disse dyser, der i det store og hele ligner dysen i en almindelig karburator, trykkes benzinen op i indsugningskanalen, hvor den bliver forstøvet af den indsugede luft. Luftmængden — og dermed motorens omdrejningstal — reguleres som på andre motorer af et luftspjæld i indsugningskanalen. En anden kontrolleret luftstrøm presses fra en luftpumpe gennem kanaler di-

Et fremtidsperspektiv tegnet af den svenske tegner, Björn Karlström. Motor, kobling og gearkasse er indbygget i baghjuls-



*navet, og baghjulet er op-
hængt i en svinggaffel. Der
er tillige tænkt på affjed-
ringsmulighed mellem hjulets
følg og hjulnavet, men de viste
egere vil på ingen måde
kunne give den tilstrækkeligt
stødestabilitet.*

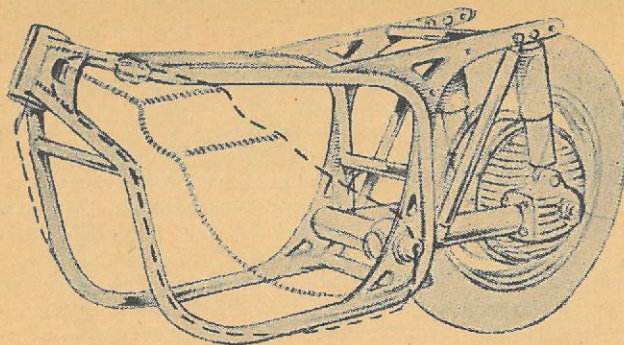
En af de største vanskeligheder for fremtidens konstruktører vil blive at få tilstrækkelig vægt på baghjulet, således at den stadigt voksende effekt kan overføres, uden at forhjulstrykket dog bliver så lille, at maskinen vanskeligt kan styres, all imidlertid den samlede vægt skal reduceres til det mindst mulige.

et gear, vil motoren øjeblikkelig komme op på et omdrejningstal, der aldrig ville komme i betragtning, så længe motoren var koblet til baghjulet. Dette medfører en stor fare for at bøjse en ventil.

Alle disse ulemper er Moto Guzzi — i hvert fald teoretisk — kommet ud over med sin nye firecylindrede racer. For at undgå det store frontareal er motoren anbragt på langs i stellet, og dette har atter medført nødvendigheden af vandkøling. Karbureringsspørgsmålet har man løst på en ny måde, der tidligere er blevet kaldt direkte benzinindsprøjtning, men snarere må betegnes som mekanisk karburering.

rette hen over dyserne, og en tredje pumpe beforder den overskydende benzin tilbage til tanken. Dette system kan altså ikke sammenlignes med det, man kalder direkte benzinindsprøjtning, da benzinen, ved sidstnævnte system, af en pumpe sprøjtes direkte ind i forbrændingskammeret.

På den firecylindrede Guzzi har man tillige monteret en regulator, der forhindrer, at omdrejningstallet stiger over en vis, tilladelig grænse. Boring og slag for den nye Guzzi er henholdsvis 56 mm og 50 mm — altså større boring end slaglængde. Kølingen er som nævnt vandkøling med radiator og cirkulationspumpe,



Stelkonstruktionen i »Forstight's« projekt er nærmest ortodoks, og med undtagelse af stelrørenees montering til kronhovedet svarer konstruktionen ret nøje til Norton Manx stellet. Kardantunnelen er udformet som det ene gaffelben, og lejrings i stellet er dimensioneret meget kraftigt. I krydset mellem kardandrøret og det tværliggende rør, der tjener som aksel for svinggafflen, er et regulært kardanled monteret.

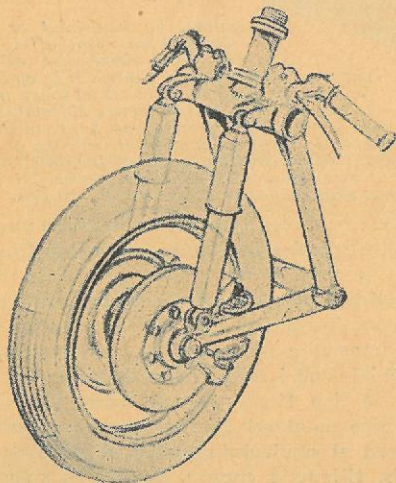
transmissionen består af en kobling, hvis konstruktion indtil videre er ukendt, firetrinsgearkasse og kardantræk. Motoren har to overliggende knastakslar og magnetænding. Begge hjul er ophængt i svinggaffler, og de luftkølede bremsar er naturligvis meget store og effektive. Stellet består af en rørgitterkonstruktion, og maskinen er delvis indkapslet.

Den firecylindrede Guzzi blev afprøvet uden for konkurrence på Monza sidste år, og man kan kun sige, at den er lovende. Det forekommer dog — ud fra de oplysninger, der indtil videre foreligger om maskinen, — at der er temmelig meget sårbar »mekanik« i den, men tiden vil jo vise, om den er holdbar. Der er imidlertid ingen tvivl om, at denne konstruktion betegner et væ-

sentligt skridt frem, og for øjeblikket repræsenterer Guzzi den nærmeste fremtids racer.

Af udviklingsmuligheder for racermaskinerne kan man iøvrigt nævne bedre indkapsling for at nedsætte luftmodstandskoefficienten, en vægtreduktion gennem mindre benzinförbrug (mindre brændstofbeholdning), bedre bremsar og forbedrede køreegenskaber. Disse faktorer må i hvert tilfælde gå forud for en forøgelse af effekten. Som en forbedring af bremsarnerne er der i visse kredse nævnt tallerkenbremsar (Chryslers system).

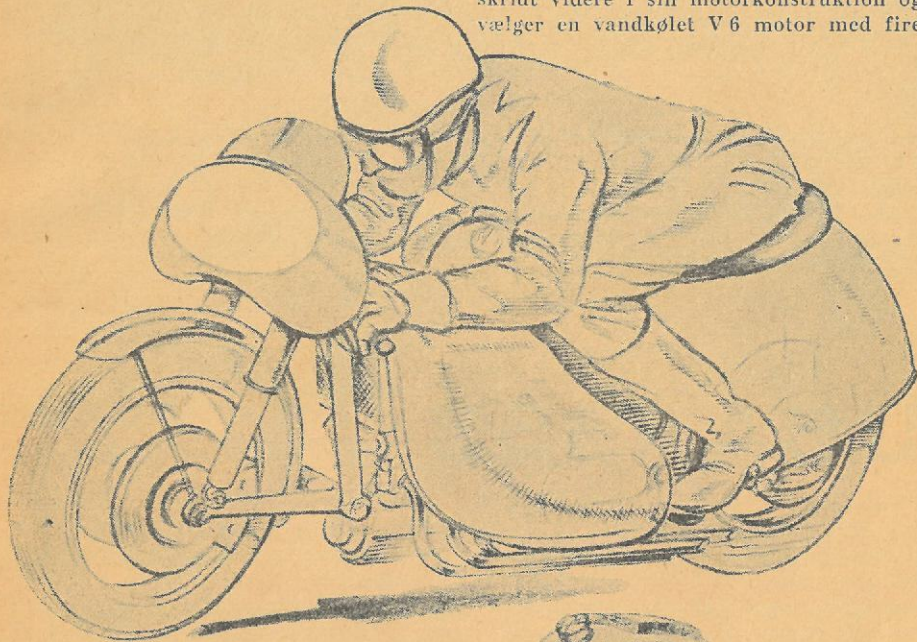
En forbedring af køreegenskaberne kan opnås ved en bedre affjedring af begge hjul, det vil sige ved en reduktion af den uaffjedrede vægt. Teleskop forgafflerne kan med stort udbytte erstattes af svinggaffler, medens det tilsyneladende vil volde en del vanskeligheder at reducere vægten for de uaffjedrede dele i baghjulsophængningen. Det er således vanskeligt at opnå tilstrækkelig affjedringsbevægelse og sidestabilitet ved en indbygning af de fjedrende elementer i selve navet (Triumph's system), men en kombinationsmulighed bestående af en svinggaffel og affjedring i navet er ikke utænkkelig som en fortræffelig løsning. På dette grundlag har den svenske tegner, Björn Karlström, tegnet en fremtidsracer. Som det ses af illustrationen tager han sig den frihed at indbygge hele motor- og gearkasseaggregatet i baghjulsnavet og ophænger derefter hele historien i en svinggaffel. Det er selvfølgelig en ganske umulig tanke at gøre hele motoraggregatet til uaffjedret vægt, og af den grund har tegneren markeret en affjedringsmulighed mellem fælg og nav. De affjedrende elementer til dette formål består af fjedrende eger (der ikke er op-



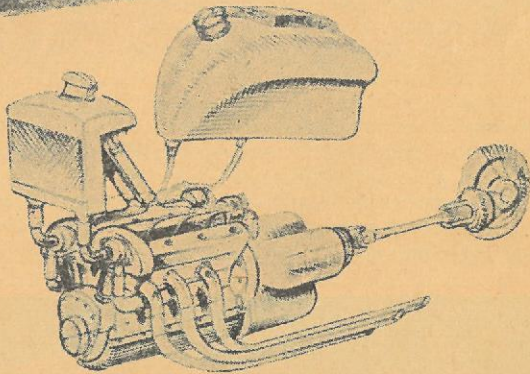
Forhjulsophængningen på den engelske konstruktor, »Forstight's« projekt er det samme, som MV fabriken bruger i dag. En lang svinggaffel, mellem hvis forreste ender og den stive gaffel er monteret teleskopisk indkapslede skruefjedre med hydraulisk dæmpning.

fundet endnu), men en sådan løsning er naturligvis heller ikke god, eftersom hver eger skiftevis belastes og aflastes ved hver hjulomdrejning, og affjedringen kommer derved til at bruge en del af effekten, sam-

Et projekt, der tilsyneladende har mere bund i virkeligheden, stammer fra den engelske konstruktør, der i Motor Cycling har skrevet de allerede omtalte artikler under navnet »Foresight«. Han går et skridt videre i sin motorkonstruktion og vælger en vandkølet V6 motor med fire



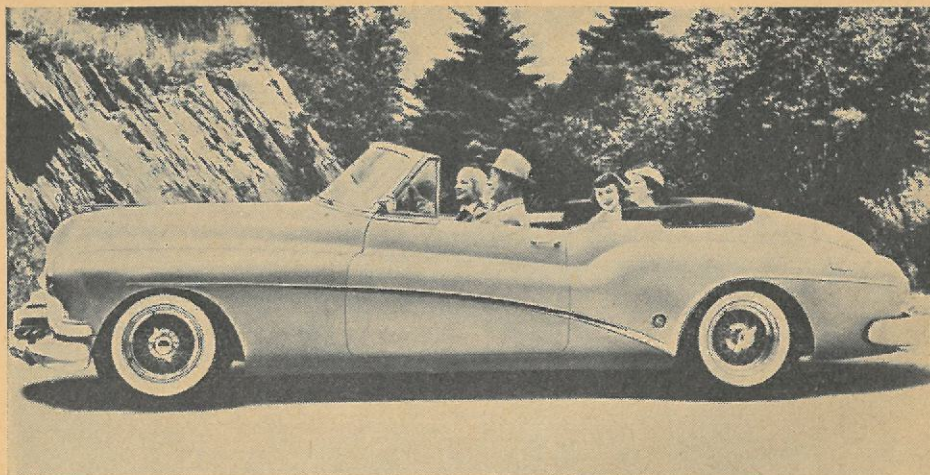
Således ser mr. »Foresight«s fremtids-racer ud i aktion. På hver side er anbragt et benskjold, der i virkeligheden er udformet som benzintank. Tyngdepunktet er lavere beliggende end på de nutidige racere, frontarealet er tilsyneladende lidt mindre, og luftmodstandskoefficienten er bedre, i hvert fald så længe rytteren kører i denne stilling. Spørgsmålet er så blot, hvor lang tid han kan holde ud at sidde sådan. På illustrationen her til højre ses den 6-cylindrede V-motor med køler, gearkasse og kardantræk. Tanken er en oltetank, der samtidig tjener som »brystlæne« for rytteren.



tidig med at faren for udmattelsesbrud er overordentlig stor. Som motor har Björn Karlström iøvrigt tænkt sig en fire-cylindret, dobbeltstemp'et to-takt motor — altså med ialt 8 stempler. Omdrejningstallet er sat til omkring 14.000 omdr./min. — vi forudsår, at motoren bliver lidt fø som i tændingen. Bortset fra motorens konstruktion og placering er der imidlertid mange interessante enkeltheder i maskinens opbygning, hvilket fremgår af illustrationen.

overliggende knastakslar, bygger den sammen med en firetrins gearkasse og overfører kraften til baghjulet gennem en kardanaksel. Begge hjul er ophængt i svinggafler, og hjulstørrelsen bliver 15" eller 16". Motoren er naturligvis meget lav i forhold til de opretstående en-cylindrede modeller, og da benzintanken er delt i to halvdele, der tillige tjener som benskjold, er tyngdepunktet for rytter og maskine sænket meget langt ned mod akslerne, og frontarealet er betydelig mindre end på

Blad venligst frem til side 165



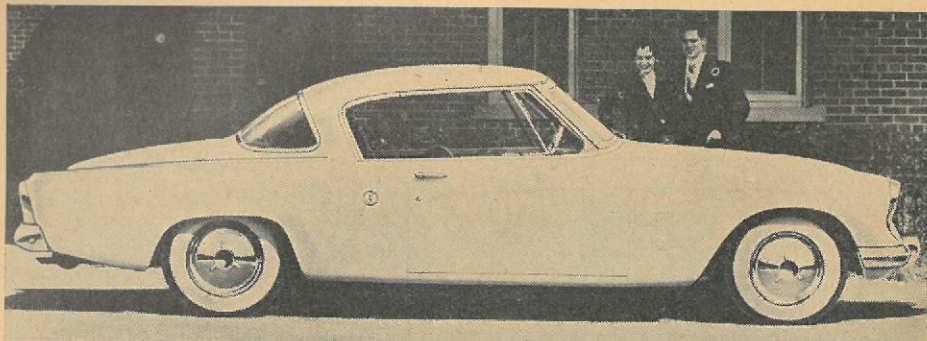
Den imponerende Buick »Skylark« med trådhjul og vingemøtriker.

USA 1953 STØRRE VOGNE OG FLERE HESTEKRÆFTER ★ ★ ★ ★

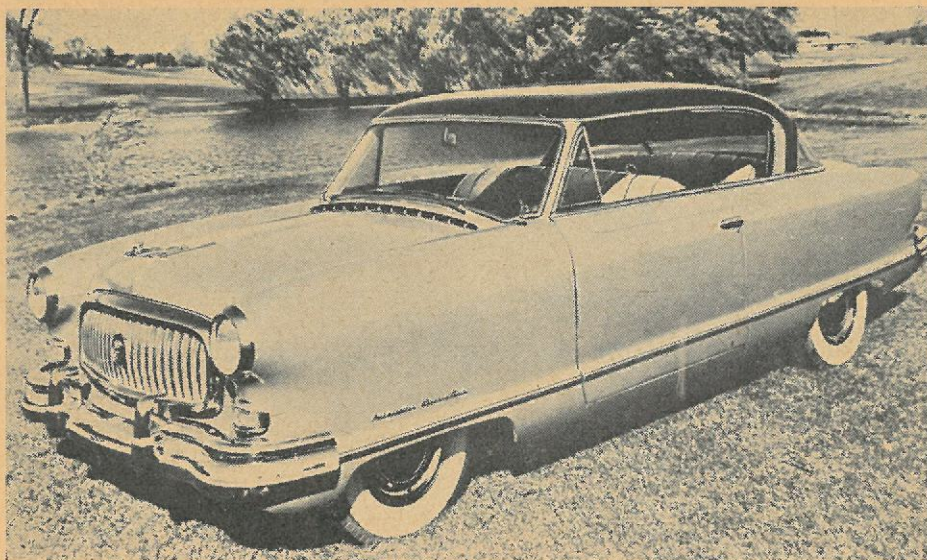
De nyeste amerikanske bilmodeller blev sidst i januar præsenteret for europæiske kunder på den 36. automobilsalon i Bruxelles. Samtidigt holdt *General Motors* sine nyeste vogne over døben ved et gigantisk »Motorama« på det berømte Waldorf Astoria Hotel i New York, og *Chrysler* viste sine seneste nyskabelser på samme tid ved en særudstilling i Chrysler Corporation's skyskraberpalads i New York.

Selvom de udstillede vogne i mange tilfælde var rene prototyper eller også må betragtes som temmelig uopnåelige i Danmark, er det nok værd at gå de tre udstillinger igennem.

Bruxelles var mere virkelighedspræget end de to udstillinger i U. S. A., men rummede alligevel nok af overraskelser. G. M. udstillede *Buick* med den ny V-8 motor (101,6×81,28 mm, 5.276 ccm), der yder 170 hk i »50 Super« serien og 188 hk i »70 Roadmaster« udgaven. Effektforskellen opnås ved at øge 70-modellernes kompressionsforhold fra Supermotorens 8:1 til 8.5:1 og anvende en karburator med fire blandekamre i stedet for to på den svagere type. Begge udgaver er topventilede med ventilerne i forbrændingsrummets ene side. Det er bemærkelsesværdige motorer med en litereffekt, der ligger mellem 31.5



De nye Studebaker modeller er overordentlig lave og iøvrigt meget vellykkede i linierne. De nye karosserier er inspireret af den finere europæiske karosserikunst, et dybest fornuftigt vendepunkt set med nøglerne europæiske øjne. Chassiset er amerikansk.



Nash modellerne, der iøvrigt er tegnet af en tysker, virker meget strømlinede med de indkapslede forhjul. Nash synes imidlertid at have fået et tilbagefald, idet kofangerne er blevet lovlig store på 1953 modellerne.

og 36.1 hk/l, og det er interessant at se et 12-volt elektrisk system i anvendelse på amerikanske vogne.

Transmissionen er en videre udvikling af »Dynaflow» momentomformeren, som er blevet mere effektiv og driftøkonomisk. Der er nu to turbineskåle, hvorfor den seneste udgave går under navnet »Twin Turbin«.

Buick's karosserier er ændrede i enkelt-heder, og en elegant, firepersoners sports-model »Skylark« (leveres på Roadmaster-chassis'et) er forsynet med trådhjul, rigtige racerhjul, som holdes fast af en enkelt fløjmmotrik. I det øvrige udstyr er Sky-

lark-modellen også stærkt europæisk påvirket, og hele vognen har en finish, der retfærdiggør den meget høje pris.

Cadillac, som i U. S. A., hvor benzin med tilstrækkelig højt oktantal kan leveres, bliver sendt på markedet med en motor, der yder ikke mindre end 213 hk, medens europæiske liebhavere må nøjes med at få en svagere udgave, der »kun« har 201 hk (kompressionsforhold 7.1:1). Iøvrigt er de forskellige modeller ikke synderlig ændrede, men karosserierne er anderledes udstyret hist og her.

Chevrolet mødte med ændrede karosserier, en forbedret Powerglide transmission,

USA's produktion af personvogne i 1952

	Antal	%
General Motors Corporation	2,455,274	41,05
Ford Motor Company	1,373,727	22,97
Chrysler Corporation	1,179,387	19,72
	5,008,388	83,74
Studebaker	231,840	3,88
Willys	168,216	2,81
Nash	154,672	2,59
International	126,068	2,11
Hudson	76,849	1,28
Kaiser-Frazer	75,293	1,26
Packard	62,820	1,05
Diverse	76,686	1,28
Total	5,980,832	100,00



Den nye Mercury har nu også fået imiterede luftindtag til jetmotorerne, som ikke ligger i bagagerummet. Det virker lidt føbeligt på denne side af Atlanten, men ellers er målene beherskede, og en Mercury er ikke større end nødvendigt, pladsen taget i betragtning.

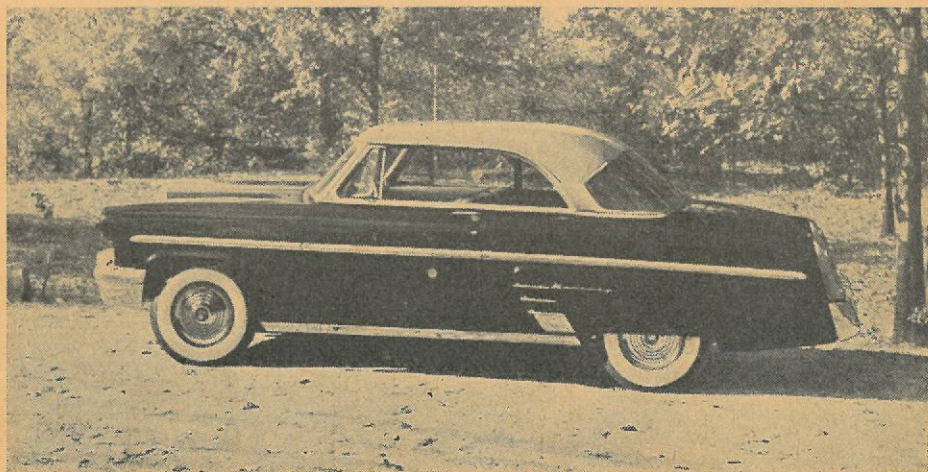
der er umulig at betjene forkert, og anvender nu letmetalstempler i motoren. Den 6-cylindrede 3.9 liters motor er standard på alle serier, men i modellerne med automatisk transmission er motoren forsynet med løse lejepander og har tryksmøring. Modellerne med normal tretrinsgearkasse har stadig stænksmøring. *Oldsmobile* og *Pontiac* vist med ændrede karosserier og lidt kraftigere motorer.

Af G. M.'s mærker kan Cadillac, Buick og Oldsmobile leveres med servostyring.

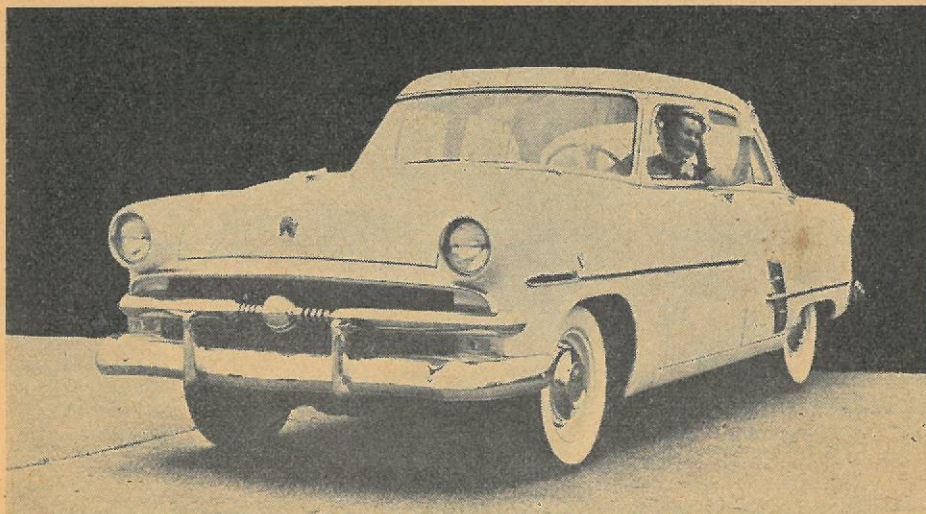
Sensationen i Bruxelles var så ubetinget de nye *Studebaker*-modeller, som i alle

udgaver viser sjældent vellykkede linier. Starlight-modellen, der kun er 143 cm høj, er helt i italiensk stil, og europæiske forbilleder har tydeligt påvirket Raymond Loewy, som atter er mester for fabrikens karosserier.

Motorerne (*Champion*, sideventilet 6-cyl., 76×102 mm, 2.779 ccm, 85 hk/4000 o/m, og *Commander*, topventilet V-8, 85,73 × 82,55 mm, 3812 ccm, 120 hk/4000 o/m) er uforandrede, og chassiserne udviser heller ikke større overraskelser, men det er værd at notere, at de ottecylindrede modeller kan leveres med mekanisk servostyring.



Mercury Hardtop virker meget elegant, lakeret i to farver.



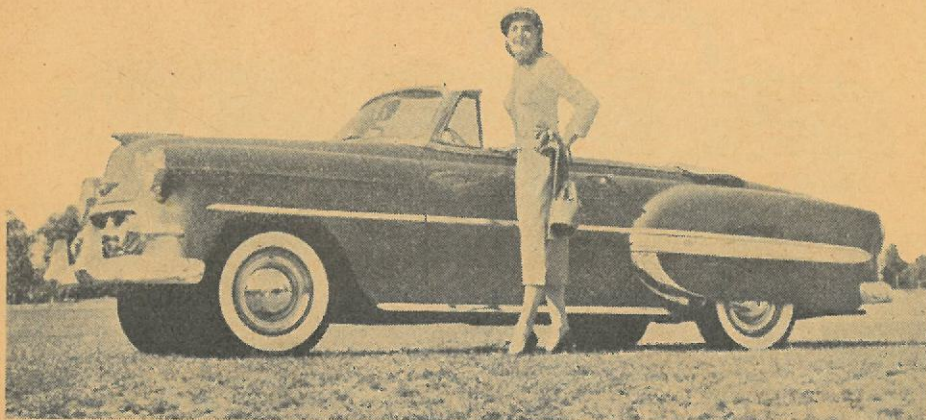
Ford's amerikanske 1953 modeller viser beherskelse i udstyret.

Andre bemærkelsesværdige U. S. A.-vogne i Bruxelles var den »lille« *Hudson »Jet«*, som er udstyret med en 6-cyl. side-ventilet motor, der afgiver 104 eller 114 hk (i sidste fald med to karburatorer og letmetaltopstykke). Da vognen kun vejer 1270 kg, må den være mere end almindelig levende.

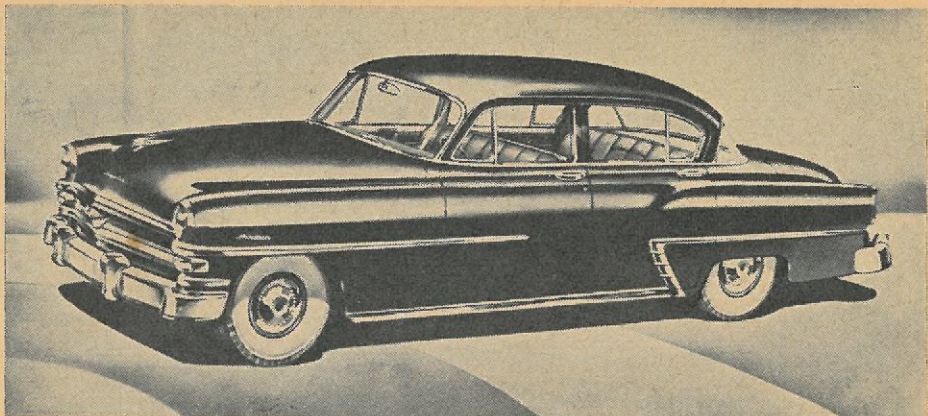
Lincoln (208 hk!), *Mercury* og *Ford* mødte med detailændringer, *Chrysler* og *Plymouth* ligeledes, *Nash* stillede med et ganske nyt karosseri på »*Statesman*«- og »*Ambassador*«-chassiserne. *Kaiser* var nærmest uforandret, men *Packard* satte et ef-

fektfuldt punktum for dette formidable opbud af Amerikas 1953 produktion med den største bil, der i lange tider har været at se. Den ny »*Pan-American*« trepersoners cabriolet er ikke mindre end 6 meter lang! Motoren har 8 cylindre på række (5370 ccm) og udvikler 185 hk.

Det var i korte træk de amerikanske nyheder på Bruxelles-salonen. De rigtige »godter« var forbeholdt New York, hvor *Cadillac* mødte med en topersoners cabriolet, »*Le Mans*« kaldet, et tankevækkende navn, når man erindrer, at *General Motors* aldrig



Chevrolets cabriolet modeller er drømmevogne for mange danskere, og vi har ofte hørt folk udtale: Gid Chevrolet ville lave en lille billig vogn, der ikke bruger for megen benzin.

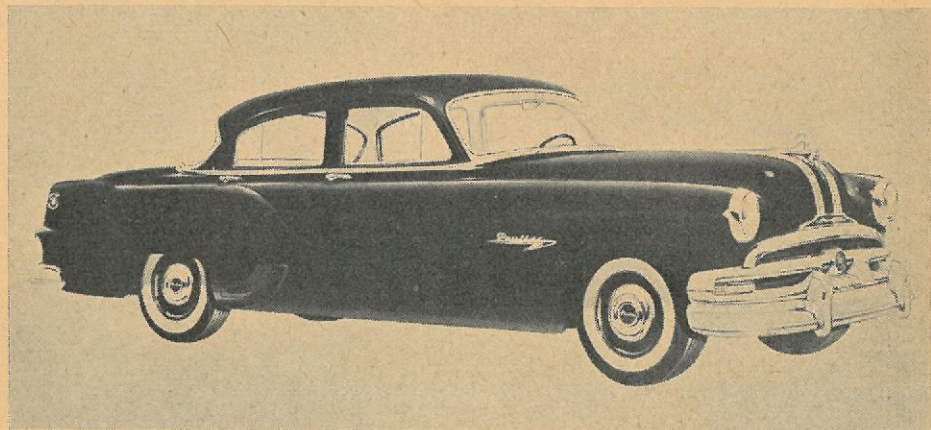


De store Chrysler modeller er gået bort fra den automatiske gearkasse og er gået over til torque converter. Således ser 1953 modellerne ud.

har været interesseret i væddeløb. I denne eksperimentalmodel er motorens kompressionsforhold hævet til 9:1, så 250 hk stilles til førerens rådighed. Men ikke nok med det, G. M. udstillede andre sportslige modeller: Buick »Wildcat«, Oldsmobile »Starfire«, Pontiac »Avalon« — og en model i fransk stil, »Parisiennes«, samt endelig Chevrolet »Corvette«.

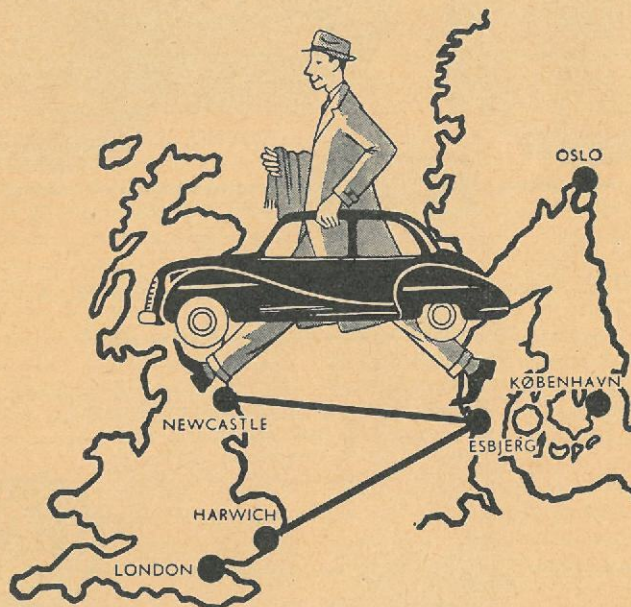
Flere af karosseridetaljerne fra »le Sabre« går igen i disse vogne, der giver et lille indblik i G. M.'s kommende modeller. Karosserierne er alle af fiberglas, og der er endnu ikke tale om egentlig produktion. Chevrolet overvejer dog at bygge en lille

serie af »Corvette«-modellen, men mere end 300 regnes der foreløbig ikke med. Chryslers udstilling var ikke uden bagtanke lagt på samme tid som G. M.'s forevisning af drømmevogne, og Chryslers meget smukke modeller med italienske karosserier (Ghia) var alvorlige konkurrenter til G. M.'s allernyeste ting — og i kapløbet om hestekræfterne fører Chrysler overlegent. En tunet udgave af Firepower V-8 motoren (97×92 mm, 5440 ccm) afgiver 404 hk, og med denne motor har en *Kurtis-Kraft* væddeløbsvogn tangeret den officielle omgangsrekord på Indianapolisbanen, hvor den kørte 220 km/t.



Pontiacs 1953 model. Forholdsvis behersket i udsmykningen, men stadig med overdådigt udformet kølergitter og kraftige kofangere. Efter sigende er det en absolut nødvendighed for de amerikanske vogne at have solide kofangere, eftersom parkeringsforholdene er så vanskelige, at det er en selvfølge, at man må pufse lidt til vognene både foran og bagved. Hvis kofangerne på to vogne her i Danmark blot berører hinanden, vil det uvægerligt afføde alenlange diskussioner, medens det i Amerika er en selvfølge, at man skubber lidt til hinanden med kofangerne — hvad skulle man ellers bruge dem til?

TAG BILEN MED til STORBRITANNIEN



Til Sydengland og Wales via Esbjerg-Harwich
Til Nordengland og Skotland via Esbjerg-Newcastle

Sommerfartplan:

ESBJERG-HARWICH

Fra Esbjerg daglig undt. Søndag 17,30

Fra Harwich daglig undt. Mandag 17,30

ESBJERG-NEWCASTLE

Fra Esbjerg Søndag og Torsdag 17,45

Fra Newcastle Tirsdag og Lørdag 12,00

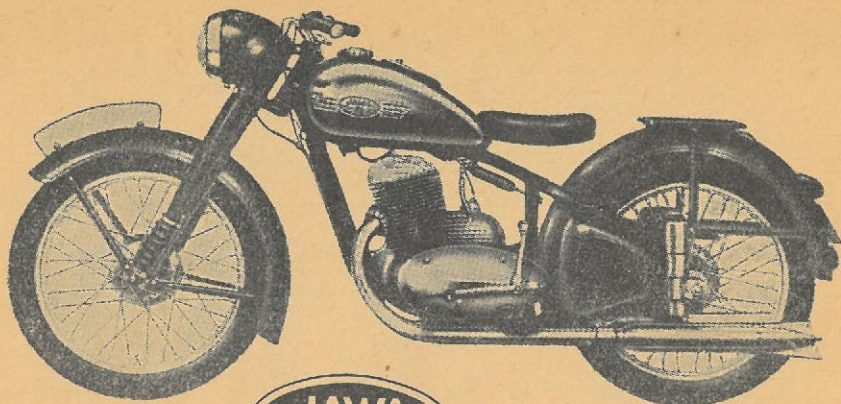
Reservation af plads til automobiler og alle oplysninger hos rejsebureauerne og

D. F. D. S. Rejsebureau

»Axelborg« vis-a-vis Tivoli København V.

Tlf. C. 4341 - Tlgr.adr. Forrejse

D. F. D. S.
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S



125 ccm

150 "

250 "

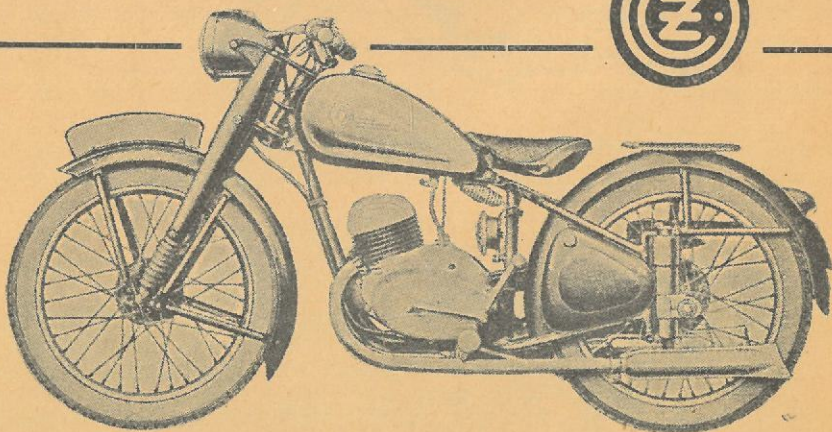
350 "

500 "

LEVERES OMG. FRA LAGER

på dollarbasis — på købstilladelse og til varesidevogn.

De mest indkapslede og bedst afbalance-rede maskiner, med automatisk kobling (verdenspatent), teleskopisk affjedring af begge hjul og speedometer som standard-udstyr.



ERIK ORTH

Salgsafdeling og reservedelslager
V. FARIMAGSGADE 19 . TLF. C 12375

Specialværksted og service
SEJRØGADE 2-4 . TLF. RY 7075

Salgsafdeling og samlefabrik
LYNGBYVEJ 36 . TLF. C 12372

FORHANDLERE OVERALT I LANDET

HOVEDFORHANDLER FOR FYN: E. BRUN-LARSEN . ODENSE

DEN BANKEFRI MOTOR

Af "PRIMUS MOTOR"

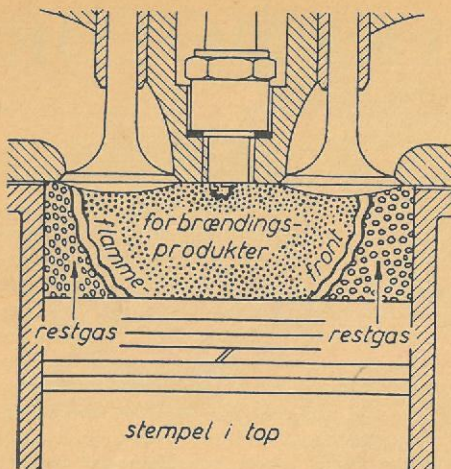
Problemet motorbankning beskæftiger efterhånden hele den kørende del af offentligheden, og talen drejer sig i første række om oktantallet for den benzin, der findes i handelen. Publikum må have fået det indtryk, at spørgsmålet om at undgå den bankning i motoren, som kan virke ødelæggende på såvel lejer som plejlstænger, krumtapaksel m. v., alene er koncentreret om det ene punkt at benytte motorbrændsel, der — når det findes i fordampet form og er opblandet med en passende mængde forbrændingsluft — kan tåle høje tryk og temperaturer uden at give anledning til selvantændelse.

Oktantallet, der er et mål for benzinens modstandsdygtighed overfor selvantændelse, er imidlertid først og fremmest kommet ind i billedet, fordi motorkonstruktørerne ikke har formået at løse spørgsmålet om et tilfredsstillende forbrændingsforløb i motoren på en måde, der kan forenes med kravene til billig fremstilling og en passende driftssikkerhed. Man kan sige det på den måde, at motorkonstruktørerne til en vis grad har vist opgaven fra sig og lagt dens løsning over på de kemikere, der har ansvaret for benzinens egenskaber, hvilket igen har medført, at alverdens raffinaderier i dag må arbejde med en dyr og besværlig fremstillingsproces, som — ikke mindst på grund af de dermed forbundne store kapitalinvesteringer — passer benzinselskaberne meget dårligt.

Det er derfor et klart tidens tegn, at et af de store benzinselskaber, The Texas Company, umiddelbart efter krigen begyndte en forsøgsrække med det formål at finde frem til en motorkonstruktion, der stiller mindre krav til benzinens oktantal, selv om der benyttes højere kompressionsforhold end de nu almindeligt anvendte. Det er en kendt sag, at en benzinmotor udnytter brændselet mest økonomisk, når kompressionsforholdet ligger mellem 10 og 14 (se f. eks. SMJ, august 1949, side 3 ff), men så høje kompressionsforhold kan med de nu anvendte motorkonstruktioner kun realiseres, når der køres med den såkaldte flyvebenzin (oktantal 100

eller mere). Opgaven bliver derfor i første række at finde frem til de egentlige årsager til motorbankningen og dernæst søge at konstruere en motor, i hvilken disse årsager simpelthen er fjernet. Vi skal her se lidt nærmere på, hvorledes man på Texaco's laboratorier har grebet problemet an.

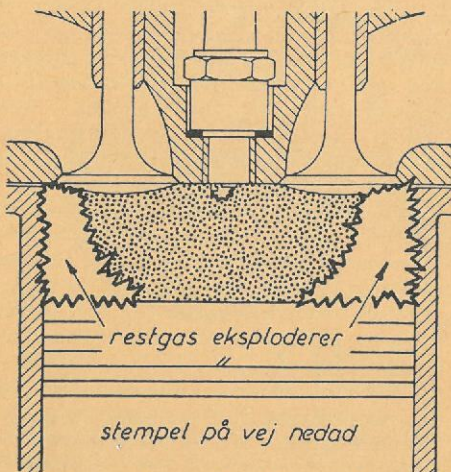
På omstændige tegninger er vist forbrændingsforløbet i en almindelig benzinmotor, i hvilken der forekommer bankning. Med hensyn til forbrændingens forløb er denne motor karakteriseret ved, at hele den benzinmængde, som skal forbrænde under en enkelt arbejdsperiode, findes i motorens forbrændingskammer under kompressionsslaget og hele den derpå følgende forbrændingsperiode. Kort tid før stemplet når sin øverste stilling, springer gnisten mellem tændrørets elektroder, og fra gniststedet breder der sig nu en forbrændingsbølge — en flammefront — der, hvis benzin-luftblandingen befinder sig i ro inde i cylinderen, vil have form af en kugleflade med gnisten som centrum. Medens stemplet passerer topstillingen og atter begynder at bevæge sig nedad i cylinderen, gennemløber flammefronten forbrændingskammeret — bag sig efterlader den de varme forbrændingsprodukter af højt tryk, og foran sig trykker den den del af benzin-luftblandingen — restgasmængden — der endnu ikke er forbrændt. Derved sættes restgasmængdens temperatur i vejret — dels trykkes den sammen, og dels modtager den strålevarme fra flammefronten, og måske sker der det, at restgassens temperatur herved kommer op på så høj en værdi, at den pludselig brænder af på en gang. En sådan spontan forbrænding, der har karakteren af en eksplosion, vil virke som et hammerslag på stempeltoppen, og det er disse eksplosionsslag, der kan virke skadeligt ind på levetiden for lejerne og motorens øvrige bevægelige dele. Tendensen til motorbankning vil naturligvis være større, hvis det samtidig forholder sig således, at restgasmængden er i berøring med punkter af forbrændingskammerets overflade, hvis temperatur er særlig høj — det vil f. eks.



Forbrændingen i en almindelig benzinmotor begynder ved tændrøret og fortsætter ud mod forbrændingskammerets sider, og derved trykkes den endnu ikke afbrændte gas yderligere sammen.

være tilfældet, hvis der oven på stemplet eller på topstykket sidder kulafsatninger, der gløder under motorens gang, eller hvis restgasmængden rører ved den varme udblæsningsventil.

Man vil med det samme se, at årsagen til hele miseren er den, at der på et eller andet tidspunkt under forbrændingen overhovedet findes en restgasmængde, hvis spontane forbrænding giver anledning



Restgassen kan, ved at blive trykket yderligere sammen af den forbrændende gas, opnå en sådan temperatur, at hele restgasmængden brænder af på én gang med en eksplosionslignende virkning, og det er en sådan eksplosion, der giver tændingsbanken.

til bankning. Hvis man kunne indrette motoren således, at den brændbare blanding af benzin og luft f.eks. først blev dannet lige i det øjeblik, den skulle forbrænde, ville der ikke være noget bankningsproblem. Spørgsmålet er da, hvorledes man skal opnå en sådan tilstand.

På Texaco's laboratorier gik man ud fra, at spørgsmålet skulle løses på den måde, at man — ligesom det er tilfældet ved en dieselmotor — under selve forbrændingen sprøjter brændselet ind således, at der i løbet af forholdsvis kort tid dannes en brændbar blanding af benzin og luft, som derpå — umiddelbart efter at den er dannet — passerer tændrøret eller den allerede igangværende forbrændingszone. Ved at danne blandingen og brænde den af med det samme opnår man, at der på intet tidspunkt befinder sig nogen restgasmængde i cylindernen, og så kan der selvfølgelig heller ikke opstå nogen bankning. På den næste figur er skematisk vist nogle eksempler på, hvorledes man kunne tænke sig at opnå et sådant forbrændingsforløb. I det første af de tre tilfælde tænker man sig, at man ved hjælp af en særlig pumpe og en specielt konstrueret strålespids, som er anbragt midt i topstykket, kan sprøjte benzinen ind i flere forskellige vifteformede skyer, der tidsmæssigt etableres efter hinanden. Først sprøjter man benzin ind i retning lige mod tændrøret, hvorved forbrændingen sættes i gang, og inden den er afsluttet, sprøjter man benzin ind i den ved siden af liggende sektor, hvorved også denne benzinmængde antændes, og således fortsætter man med nye indsprøjtninger, eventuelt indtil hele den forhåndenværende mængde af forbrændingsluft i cylindernen er udnyttet svarende til, at motoren kører på fuld belastning.

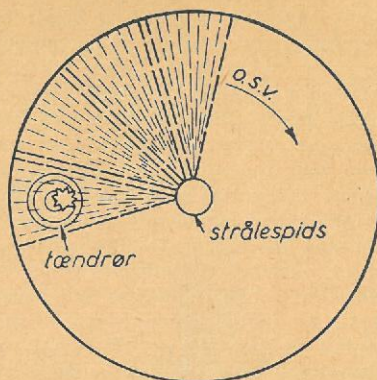
Et arrangement af denne art ville uden tvivl kunne fungere udmærket, hvis man ellers kunne bringe den omtalte indsprøjtning i stand, men det er på forhånd klart, at konstruktionen af såvel strålespids som pumpe ville blive mere kompliceret, end man kan tillade det i en bil- eller motorcyklemotor. En langt simplere styring af forbrændingsprocessen ville man få, hvis man arrangerede sig som vist på den følgende figur. Her sprøjtes benzinen ind gennem en strålespids med et enkelt hul, men samtidig har man sørget for, at den forbrændingsluft, der står inde i cylindernen, udfører en roterende bevægelse om-

kring cylinderaksen. Derved kan man — således som det er vist på figuren — opnå, at der ud for hullet i strålespidsen til stadighed under indsprøjtningen dannes en sky af benzin og luft, som umiddelbart efter sin dannelse på grund af luftens roterende bevægelse føres hen forbi tændrøret og forbrænder. Også på denne måde opnår man, at der ikke på noget tidspunkt står nogen restgasmængde af betydning i forbrændingsrummet, og man opnår naturligvis større eller mindre belastning af motoren ved at variere på det tidsrum, i hvilket der indsprøjtes benzin. På den tredje figur ses et forbrændingskammer efter det samme princip, men her er strålespidsen blot anbragt skråt i cylindervæggen — arbejds måden er den samme.

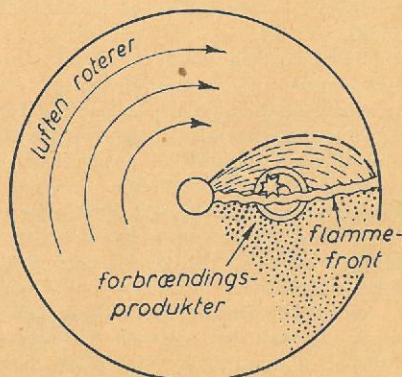
Texaco's forsøg blev udført med en 1-cylindret C. F. R. motor (den samme motortype, der benyttes til oktantalbestemmelse), som var ombygget til formålet. Fordelen ved at benytte en sådan motor var i første række den, at den er indrettet til under motorens gang at variere kompressionsforholdet. Strålespidsen var anbragt skråt i forhold til cylindervæggen, og på indsugningsventilen var der monteret en halvrund skærm, der bevirker, at luften, som ved alle motorbelastninger suges ind uden modstand fra noget spjæld i indsugningsledningen, allerede under indsugningen får den roterende bevægelse, der er en forudsætning for det tilsligtede forbrændingsforløb.

Ved forsøgene med den således ombyggede motor benyttede man benzinsorter med oktantal helt ned til 20—25, og der opnåedes hermed den tilsligtede, fuldstændig bankfri drift af motoren ved kompressionsforhold helt op til 10. For at opnå disse resultater var det imidlertid nødvendigt, at man indrettede henholdsvis vinklen x mellem strålespidsen og tændrøret, indsprøjtningstidspunktet, tændingstidspunktet og benzinstrålens form på den mest hensigtsmæssige måde.

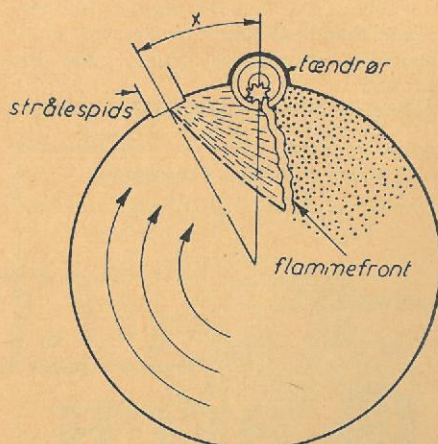
Vinklen x mellem strålespidsen og tændrøret (se figuren) bestemmer sammen med forbrændingsluftens rotationshastighed inde i forbrændingskammeret den tid, der er til rådighed for dannelsen af en benzinluftblanding af den rigtige, brændbare sammensætning. Hvis vinklen x er for lille, vil benzindråberne fra forstøvningen ikke få tilstrækkelig tid til at fordampe — blandingen vil altså ikke være færdig, når



Strålespidsen er anbragt i midten og udsender en række vifteformede forstøvninger efter hinanden.



Strålespidsen er anbragt i midten, og luften er bragt i en roterende bevægelse.



Strålespidsen er anbragt i cylindervæggen, og indsugningsluften er bragt i roterende bevægelse.

den når hen til tændrøret, og man risikerer både svigtende tænding og bankning. Hvis vinklen x er for stor, vil der mellem strålespidens og tændrøret kunne stå en så stor mængde benzin-luftblanding, at der af denne grund kan opstå bankning. Ved de foretagne forsøg viste det sig, at man opnåede gode resultater med værdier for vinklen x mellem 30 og 60°. 90° måtte i hvert fald anses som den yderste grænse — kom man derover, opstod der bankning.

Ved at variere på *indsprøjtningstidspunktet* fandt man ud af, at den bedste trækraft for motoren opnåedes med indsprøjtning mellem 40 og 45° (målt på krumtapakslen), før stemplet nåede sin øverste stilling, og at indsprøjtningen skulle ske desto senere, jo lavere belastning der kørtes med (altså jo mindre benzinmængde der sprøjtedes ind pr. arbejdsperiode).

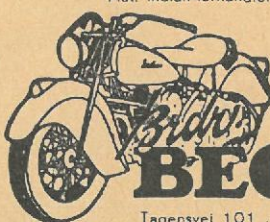
Ved fastsættelsen af det gunstigste *tændingstidspunkt* må man selvfølgelig i første række tage hensyn til, at der må forløbe et vist tidsrum efter indsprøjtningen, før blandingen er klar til antændelse — ved forsøgene skete tændingen på et tidspunkt, der svarede til 8—12° krumtapvinkel efter indsprøjtningens begyndelse. Hvis tændingen sker for tidligt, vil den første kraftige og derfor tændduelige del af gnisten være væk, før benzinluftblanding kommer i kontakt med den, og det resulterer dels i, at tændingen svigter, og dels i at der — ved anvendelse af benzin med lavt oktantal — kan opstå bankning. Sker tændingen for sent, vil der, inden antændelse sker, have dannet sig en så stor mængde blanding, der udsættes for selvantændelse, at man på denne måde får bankning.

Hvis man vil udnytte hele den forhån-

denværende mængde af forbrændingsluft, er det naturligvis vigtigt, at den indsprøjtede benzinmængde bliver fordelt så jævnt som muligt i forbrændingsluften, og på dette punkt spiller såvel *strålespidens form* som *brændstofpumpens konstruktion* en afgørende rolle. Ved Texaco's forsøg benyttede man almindeligt dieseludstyr, idet man dog forsynede strålespiden med et særligt mundstykke, der gav en stråleform, som passede til forbrændingsluftens roterende bevægelse. Pumpen derimod var af almindelig konstruktion, og det er på forhånd klart, at man — da et tilsvarende problem som det, der består i at tilpasse tilførselshastigheden for brændstofmængden til forbrændingsluftens rotationshastighed, ikke findes ved dieselmotorer — ikke på forhånd kan vente at få de bedst mulige resultater med dette udstyr. Ved forsøgene viste det sig da også, at man — når man benyttede benzin med lavt oktantal og et kompressionsforhold på 10 — ikke kunne presse benzinforbruget målt i gram pr. hestekrafttime længere ned end til en værdi svarende til, hvad man kan opnå i en almindelig benzinmotor med et kompressionsforhold på 7. Der er dog ingen tvivl om, at denne ulempe alene beror på brændstofpumpens ufuldkommenhed og vil kunne rettes ved en passende konstruktionsændring.

Iøvrigt er det vel i det hele taget et spørgsmål, om man i fremtiden ved motor-konstruktioner af den her omhandlede art overhovedet fortsat skal benytte brændstofpumper, der sender brændslet ind i forbrændingskammeret i fint fordelt dråbeform. Mange problemer ville lettes, hvis man i stedet indblæste benzindamp af relativt højt tryk og temperatur, men en sådan fremgangsmåde vil kræve, at man ligefrem har en lille benzinkedel (der ikke behøver at være større end et fingerbøl), som kan varmes op af udblæsningsgassen og ved start af en elektrisk varmetråd, og iøvrigt indrettet på en sådan måde (og heri består den egentlige vanskelighed), at benzinen ikke ændrer karakter (krakkes) under opvarmningen. Det fristende ved denne sidste fremgangsmåde består bl. a. deri, at man herved uden tvivl vil kunne reducere fremstillingsprisen for indsprøjtningssaggregatet, der indtil videre stiller sig hindrende i vejen for, at motorer med både indsprøjtningsskyl og tændingsanlæg bliver almindelige.

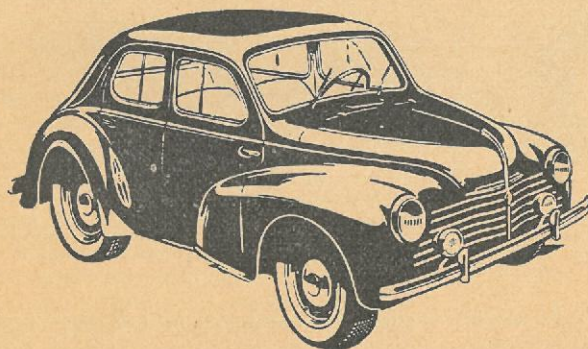
Motorcykle-Værksted
 Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
 RESERVEDELE OG UDSTYR
 Aut. Indian-forhandler



BECH
 Tagensvej 101 . Tåga 9926

Sørg for at Deres vogn har disse fortrin ...

RENAULT byder Dem alle de fortrin, De bør FORLANGE af en vogn. Leveres nu med automatisk vindspejls vand-cleaner, som standardudstyr.



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

9.962 kr.

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

RENAULT

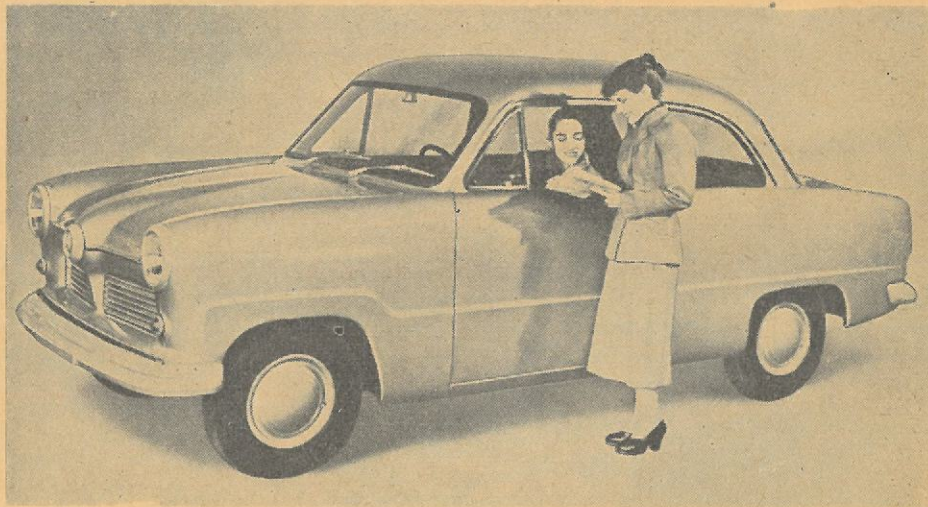
4CV

GENERALREPRÆSENTANT
BDR. FRIIS-HANSEN AS
KØBENHAVN Ø.

Et fornuftigt ord fra FORD

Når den almindelige automobilkunde betragter en ny vogn, fryder hans eller hendes barnlige sjæl sig over en mængde fuldkommen nytteløse dippedutter, forcro-mede lister, emailleindlagte våbenskjold og noget, der springer op her, når man trykker ned der, eller omvendt, uden nær-

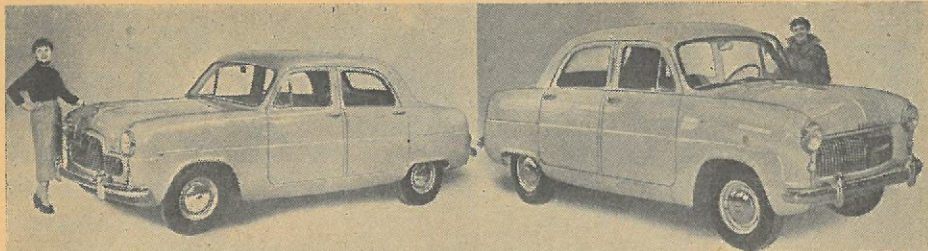
Olsen at have en vogn med imiteret luftindtag til en jetmotor for at køre ad dårlige biveje eller sogneveje ud til købmand Petersen? Det synes ikke at være strengt nødvendigt, men folk er jo forfængelige, og det har indtil dato åbenbart været nødvendigt at hænge alt dette juletræsdynt på vognene for at opnå det ønskede salg. Pen-geforholdene er imidlertid ved at blive sa-neret i Europa, og tegnebogen er ved at blive det ømme punkt. I dag spiller an-skaffelsesprisen på en vogn overordentlig stor rolle, og som en af de første fabrikker,



Det er selvfølgelig vanskeligt at illustrere den nye Taunus standard, eftersom det på foto-grafiet er umuligt at se, hvad der er forkromet, og hvad der er malet. Af ovenstående bil-de fremgår det imidlertid, at linierne er nøjagtigt de samme i Taunus standard som i Taunus De Luxe.

mere tanke over, at man selv skal betale det hele. Hver enkelt lille dippedut koster noget at fremstille, og fabrikken skal tjene på det, importøren skal tjene på det, forhandleren skal tjene på det, og sidst, men ikke mindst, staten skal tjene på *det hele* i form af omsætningsafgift, kort sagt en almindelig personvogn er for dyr på grund af ingenting. Hvis fabrikkerne, eller rettere sagt disses salgsafdelinger, så endelig var så gennemført konsekvente, at de leverede en narrehue med hjælder med, så var tingene dog i det mindste sat på rette plads. Er der således nogen påviselig grund til, at der skal være et emaillet våbenskjold, som i og for sig kunne være en forhen-værende storfyrste værdigt, anbragt på horn-kontakten af en vogn med en sideventilet motor på ca. 36 hk, behøver repræsentant

der har fået øjnene op for dette, har de ty-ske Ford fabrikker i Köln sendt en ny Tau-nus model på markedet under betegnelsen *Standard* i modsætning til den oprindelige model, der havde betegnelsen *De Luxe*. *Standard* og *De Luxe* er i og for sig de samme vogne hvad motor, transmissions-system, hjulophængning, karosseri o. s. v. angår; det er blot udstyret, der er mere beskedent på standardmodellen. Udstyret er ikke alene mere enkelt, det er også mere praktisk, eftersom *alt* det forcro-mede er blevet fjernet og erstattet med solid og ge-digen maling. Dette gælder kofangere, lyg-tekranse, vindueslister, hjulkapsler o. s. v. Det så eftertragtede ratgear er blevet er-stattet af et godt gammeldags og nok så præcist virkende system, nemlig en gear-stang i gulvet, der er i direkte indgreb med



Til venstre den 6-cylindrede Ford Zephyr Six og til højre den 4-cylindrede Ford Consul. Karosserierne er nøjagtig ens for de to vognes vedkommende regnet fra vindspejlet og bagud, medens torpedoen er et stykke længere på den 6-cylindrede model.

gearkassens vælgergafler. Stolene er mæglige, men knap så raffineret indrettede som på De Luxe modellen, og betrækket er af en lidt mere dagligdags kvalitet. Der er intet ur i instrumentbrættet (også en fordel, eftersom alle ure i alle biler går forkert, og de fleste mennesker har alligevel et armbåndsur), og som en sidste fordel ved standardmodellen skal nævnes, at kuffertrummet er tilgængeligt udvendigt, og ikke indvendigt fra som på De Luxe modellen. Man kan kun vælge mellem to farver i standardmodellen, og hvis man vil have et varmeapparat, er det mod ekstrabetaling. Sammenfattet på en anden måde giver man afkald på alt det, der er ligegyldigt, og får til gengæld en vogn for 12.000 kr. indregistreret, d. v. s. med omsætningsafgift. Hvis man absolut skal følge med moden og have ratgear, og hvis ens forfængelighed kræver, at vognen skal lyne af foreromning både her og der, og hvis man får mindreværdskomplekser ved at køre en vogn uden et stort våbenskjold på ratstammen, ja, så kan man jo købe De Luxe modellen, den koster kun 14.880 kr. ligeledes indregistreret, og man skal således kun betale 3000 kr. for at få krymmel på lagkagen. Vore allerhøjerteligste lykønskninger til Ford, der har fundet ud af at levere det samme for 3000 kr. mindre! De engelske Fordfabriker har ikke villet stå tilbage for tyskerne, og resultatet er blevet en regulær prisnedsættelse på ikke mindre end 1000 kr. for den 4-cylindrede Ford Consul, uden at denne vogn iøvrigt er blevet trimmet ned på nogen måde. At dette har kunnet lade sig gøre må skyldes en gennemgribende rationalisering, og man vil således opdage, at de to modeller Consul og Zephyr er nøjagtig ens i karosseriet med undtagelse af det stykke, der ligger foran vindspejlet. Dette giver en kolossal besparelse

i de kostbare værktøjsmaskiner, og på grund af den store produktion vil presseværktøjet kunne afskrives hurtigere med en prisreduktion som følge.



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



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



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

ARIEL

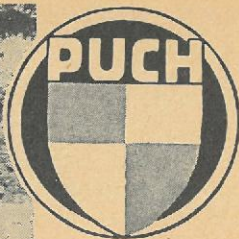
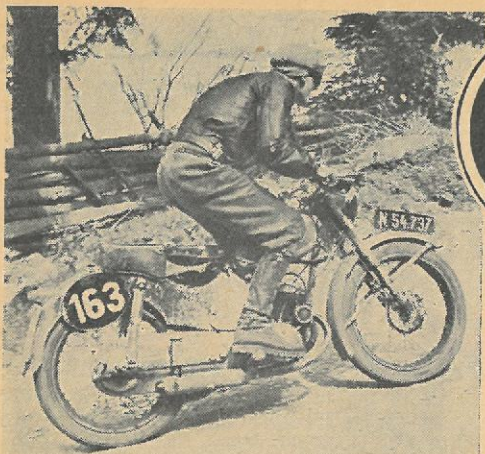
Kom ind og se på en Ariel hos os. Een-, to og firecylindrede modeller. Der er sikkert en Ariel, der passer Dem - og vi kan påtage os at passe Deres Ariel for Dem.

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

**Bagger's
MOTOR-SERVICE**

SCT. PEDERSVEJ 1. HELLERUP
TELF. HELRUP 8231

DISTRIKTFORHANDLER FOR MOBIOIL BB-TOTAKT



DE VIL
OVER EN

— og De vil være i
100.000 km's sikkerhed
og økonomisk køn

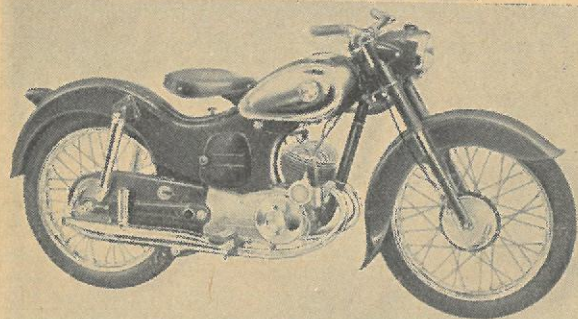
IMPORTER:

O. E. ANDERSEN

Udstilling: Kronprinsensgade 14, Tlf.: Byen 5149 v

Kontor og værksted: Øresundsvej 126

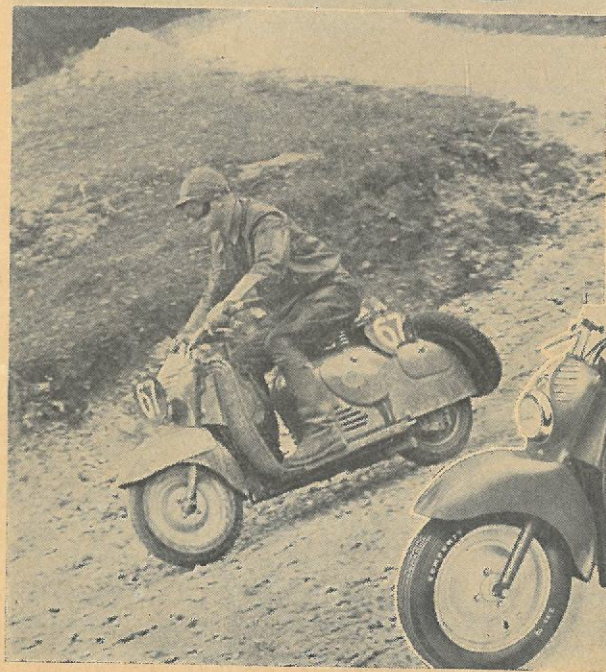
Tlf.: Su 9201 og 9202



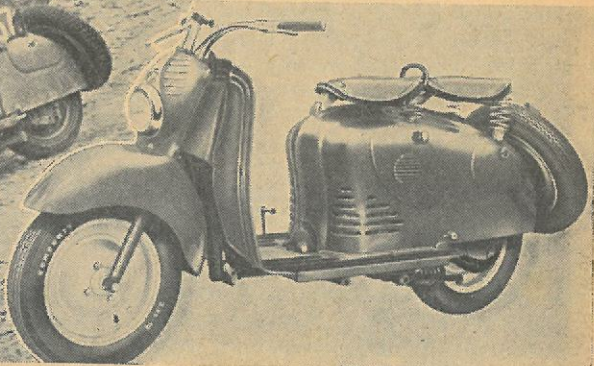
125 SL

Trods Puch fabrikernes kæmpemæssige på de fire Puch modeller kun var er populær overalt i Verden. Puch-fabrik, der fremstiller alt undtagen cykelfabrik, er forklaringen på den uovertrufne kvalitet er forklaringen på den uovertrufne kvalitet ikke afhængig af eksisterende lygte.

Den patenterede, dobbeltstemplede motorisk trods sin enkle konstruktion er ingen anden motorcyklemotor. Samt har den fjedring og indkapslet bagkæde (ekstra). Puch scooteren har allerede opnået en succes, der er lige velegnet til bykørsel og langt udenfor. kunne overbevise Dem om ved en prøvetur. Puch gør rejsen billig, morsom og sikker. er prøvet i de mest krævende bjergkørsels- og ubehagelige overraskelser.

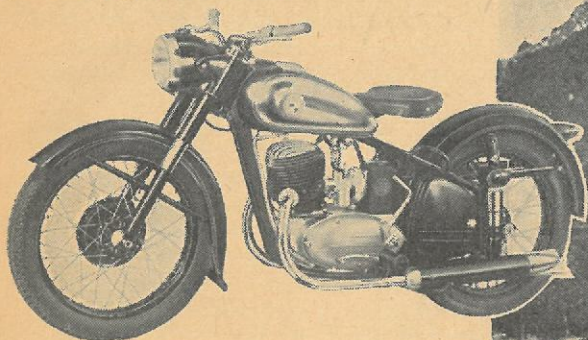


RL 125



L BEGEJSTRES EN PUCH!

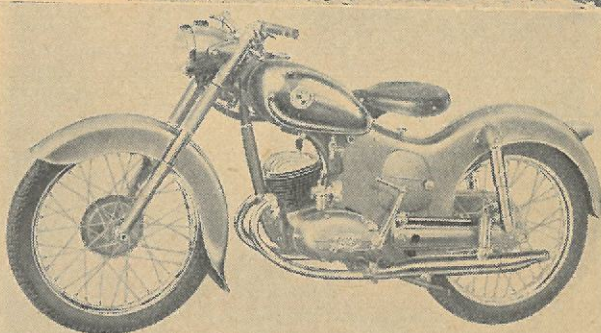
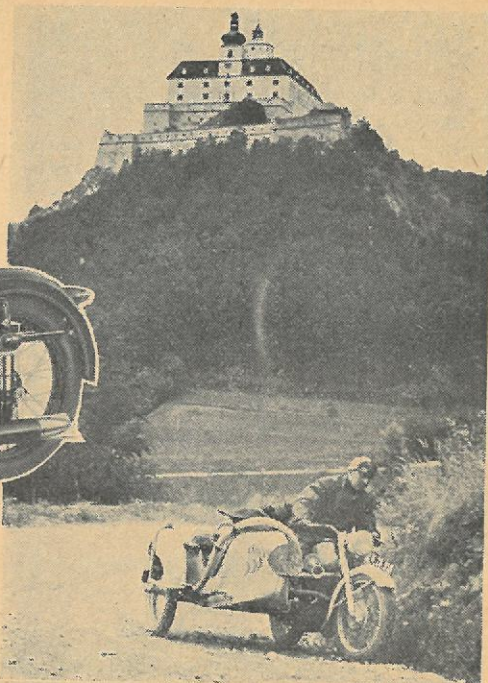
være lige begejstret efter
s sikker
k kørel



opmæssige produktion, kan efterspørgslen
er kun vanskeligt tilfredsstilles — Puch
n. Puch-fabrikerne er den eneste motor-
alt undtagen dæk og speedometre, og det
ertrufne konstruktion. Man er hos Puch
de lygter, dynamoer, karburatorer o. s. v.
templede to-takt motor er kraftig og øko-
onstruktion, og den er mere slidstærk end
otor. Samtlige maskiner har baghjulsaf-
æde (ekstraudstyr på 250 ccm modellen).
opnået enestående popularitet, fordi den
el og langturskørsel, det vil De hurtigt
ved en prøvetur. Europa venter Dem —
morsom og bekvem — konstruktionen
de bjergløb, så De kommer ikke ud for

250 TF →

150 TL
↓



Prisfald

TYPE RL 125, SCOOTER, 5 hk., 121 ccm
med bagsæde.

excl. omsætning kr. 2.275,00

incl. " " 2.885,00

TYPE 125 SL, 7,5 hk, 125 ccm

excl. omsætning kr. 2.300,00

incl. " " 2.920,00

TYPE 150 TL, 6,5 hk, 150 ccm

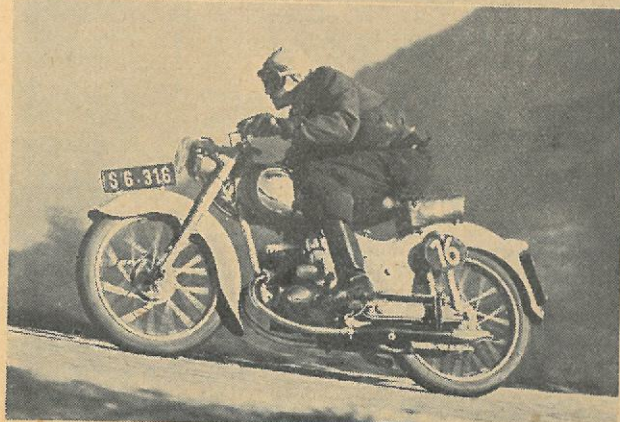
excl. omsætning kr. 2.100,00

incl. " " 2.640,00

TYPE 250 TF, 12 hk, 250 ccm

excl. omsætning kr. 2.850,00

incl. " " 3.690,00



LØST OG FAST

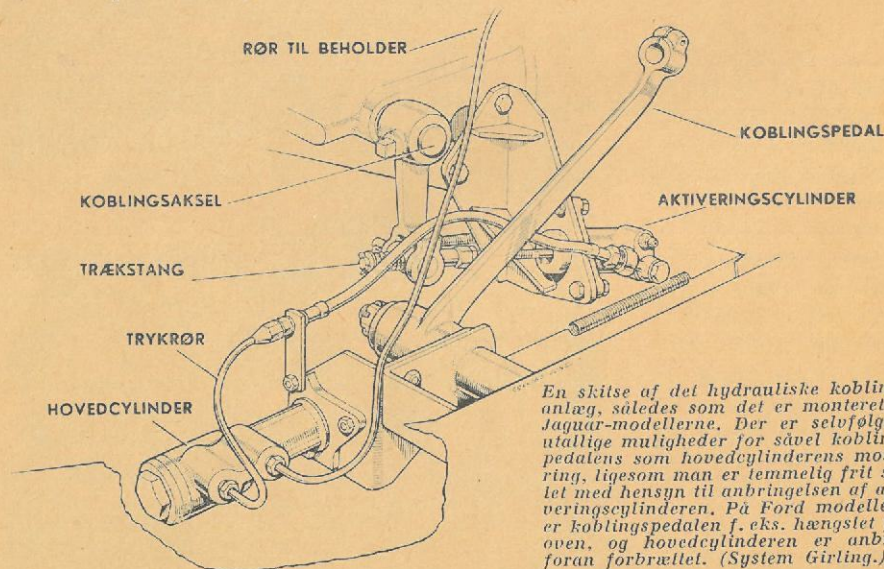
I sidste nummer af SMJ bragte vi en artikel om Laurence Pomeroy og denne uforlignelige automobilteknikers synspunkter om fremtidens vogne. En af de nyheder, Pomeroy særlig lagde vægt på, var de hydrauliske koblingssystemer, fordi disse gav mulighed for forskelligartede og betydningsfulde ændringer i automobilkonstruktionerne. En hydraulisk kobling giver således mulighed for at anbringe forsædet fast og lade det indgå i karosseriets bærende konstruktion, medens man så til gengæld må kunne indstille såvel rat som pedaler til en individuelt tilpasset kørestilling.

Når vi allerede nu finder koblinger, der udløses ad hydraulisk vej, uden at man har

døren), og denne betjener så koblingsarmen. Det vil i realiteten sige, at man erstatter trækstangen fra koblingspedalen til koblingsarmen med et hydraulisk system, og hvorfor gør man så det? Ja, så længe man anvender et mekanisk system, kan det ofte volde store vanskeligheder at opnå en nogenlunde simpel forbindelse mellem koblingspedal og koblingsarm, idet det selvfølgelig på ingen måde er givet, at pe-

MEST FAST

dal og arm ligger lige ud for hinanden, og det er derfor nødvendigt enten at benytte et »skævt« træk, hvilket er en ret sjælden og iøvrigt uheldig løsning, eller at etablere nogle mellemlid, der bevirker et træk så



fulgt Pomeroy's idé med et fast forsæde, skyldes det naturligvis, at det hydrauliske koblingsanlæg tillige er i besiddelse af andre fordele. Hydraulisk betjent kobling finder vi i Ford Consul og Zephyr, Jaguar og i den nye Vanguard, for blot at nævne nogle af de mærker, der er gået over til dette system. Den hydraulisk betjente koblingsmekanisme virker i store træk på samme måde som et hydraulisk bremseanlæg, idet koblingspedalen aktiverer en hovedcylinder, og trykket går over i en aktiveringscylinder (der svarer til hjulcylind-

lige som muligt. Alle disse led kræver smøring og vedligeholdelse, og alligevel vil de før eller senere blive slidt.

Der er imidlertid en helt anden vanskelighed, der består i, at man for at få en tilstrækkelig blød koblingsbetjening må dimensionere trækstænger, pedal og mellemlid på en klodset måde for at opnå en tilstrækkelig udveksling mellem pedalandringen og koblingsarmens vandring med deraf følgende minimalt aktiveringstryk. Det er tilmed indlysende, at jo mindre aktiveringstryk man kræver, jo større

må udvekslingsforholdet være, og det vil igen sige, at udløsningsmekanismen er overordentlig følsom overfor alle ændringer opstået ved slitage eller lignende, og hyppig efterjustering er derfor nødvendig.

Ved et hydraulisk koblingssystem kan man næsten placere hovedcylinderen, hvor man vil i forhold til koblingsarmen, idet forbindelsen mellem hovedcylinder og aktiveringscylinder slet og ret er et rør, der ikke kræver nogen iagttagelse af de geometriske forhold. Udvekslingsforholdet mellem koblingspedal og koblingsarm bestemmer man ved dimensioneringen af stempellerne i henholdsvis hovedcylinder og aktiveringscylinder, og dermed er de upraktiske trækstænger og vægtarme overflødiggjort. De to mekaniske led, der findes i anlægget, nemlig forbindelsen mellem koblingspedalens arm og hovedcylinderen og mellem aktiveringscylinderens stempelstang og koblingsarmen, er begge godt beskyttet mod fugt og snavs. Koblingen har en enkelt justeringsmulighed, idet et gevindskåret skulderstykke på aktiveringscylinderens stempelstang kan skrues frem og tilbage og således forlænge eller forkorte stangen til det rigtige indstillingsmål. Skulderstykket er formet som en møtrik i den ene ende og låses ved hjælp af en kontramøtrik. Det hydrauliske anlæg er indrettet nøjagtig som et hydraulisk bremsesystem, idet hovedcylinderen forsynes med vædske fra en beholder, og i aktiveringscylinderen er monteret en luftskrue til udluftning af anlægget. Det hydrauliske anlæg synes således at have alle fordele, men det er vigtigt at iagttage to ting: For det første må man altid sørge for, at der er bremsevædske på beholderen, og ved en eventuel demontering må man sørge for pinlig renlighed — nøjagtig som når man arbejder med et hydraulisk bremsesystem. Denne lille historie om det hydrauliske koblingssystem har i og for sig kun praktisk betydning som en orientering, eftersom man vel næppe vil gå ud og købe et hydraulisk anlæg for at montere det på sin vogn. I løbet af nogle år vil de hydrauliske betjente koblinger sikkert vinde et indpas, der er så stort, at det svarer til den almindelige udbredelse af hydrauliske bremseanlæg idag — og så ved De altså, hvad det er.

En lille ting, der er af mere praktisk værdi for vore læsere, er en Jolly-Jet vind-

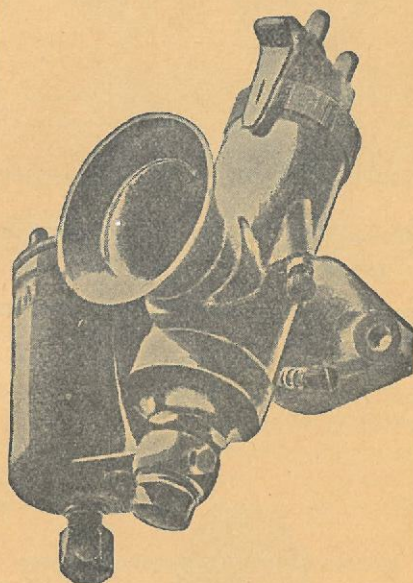
DE VERDENSBERØMTE

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

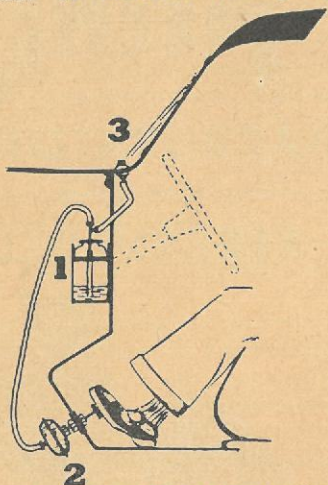
FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 14100

spejlsvasker, som man kan montere på sin vogn. I oversigten i januar-nummeret kunne De læse, at flere vogne nu er monteret med en vindspejlsvasker som standardudstyr. Disse anlæg betjenes i de fleste tilfælde af motorens indsugnings-

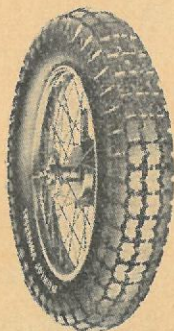


En skitse af Jolly-Jet vindspejlsvaskerens montering. 1 er vandbeholderen, 2 trykcylinderen med pedalen, og 3 er strålehovedet med to stråleåbninger, der sender vand op på begge sider af vindspejlet.

vacuum, medens den her omtalte Jolly-Jet betjenes »manuelt«. Ordet »manuelt« bliver forøvrigt godt misbrugt i brochurer, annoncer m. m., eftersom at en ting betjenes manuelt vil sige, at den betjenes med hånden, og den nævnte vindspejlsvasker betjenes med foden — nemlig ved hjælp af en pedal. Manuelt stammer fra det latinske manus, der betyder hånd, og pedalen kommer faktisk også fra de gamle romeres rige, idet pedus betyder fod — nå, men det var jo et sidespring. Jolly-Jet vindspejlsvaskeren består af tre elementer, nemlig fodkontakten, beholderen og strålehovedet. Fodkontakten er faktisk et stempel og en cylinder, ved hjælp af hvilke man frembringer et overtryk i beholderen. Dette overtryk presser vandet op gennem slangeforbindelserne til strålehovedet, fra hvilket vandet sprøjtes op på vindspejlet. Strålehovedet er todelt, således at der sendes to stråler i V-form op på vindspejlet. Monteringen er meget simpel, eftersom kontakten blot skal monteres i bundbrættet, beholderen anbringes et eller andet sted på forpladen og strålehovedet umiddelbart foran vindspejlet. Der skal således ikke bores igennem motorens manifold til va-

Han er allerede

VÆK



det
nye

— Her er
magen
til
hans
Dæk

Det gør Kørslen let og hurtig, fordi det ikke suger sig fast i Vejbanen — men samtidig har det en ekstra kraftig Skridsikkerhed i Sving og Opbremsninger. Og saa er Dunlop Universal et meget smuk Dæk.

Der er et DUNLOP Dæk til ethvert Formaal.

DUNLOP

UNIVERSAL

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30, KBHVN. Ø

cuum, og alt i alt har man et dejligt stykke legetøj, der for en gangs skyld også er nyttigt. Prisen er kr. 45.— excl. montering. (En gros: Vilh. Nellemann A/S, København og Randers.)

Det er for resten en meget omfangsrig og broget bunke, jeg har liggende foran mig, men ved fælles hjælp må vi se at få stoffet koncentreret. Der er forøvrigt en pudsigt ting ved alle de tryksager og alle de cirkulærer, jeg sidder og blader i her. Alle firmaer, der handler med tilbehørsdele som akkumulatorer, syremålere og lignende, sætter altid de nævnte genstande i forbindelse med biler, og man kunne let drage den slutning, at der ikke er akkumulatorer i de danske motorcykler, at en motorcyklist aldrig nogen sinde skal udskifte en lampe, eller at han i det hele taget har nogen som helst form for problemer sommer eller vinter. Det er for resten ikke så længe siden, at jeg kørte et søm op i bagdækket på min egen motorcykle, og da det var det, man kan kalde en langsom punktering, hjergede jeg mig frem til min sædvanlige benzintank, til hvilken der også er knyttet en vulkaniseringsanstalt. Jeg er kunde i huset med såvel bil som motorcykle og har gennem flere år bogstavelig talt købt al min benzin dér, med mindre jeg da var på langfart. Da jeg kørte ind til vulkanisøren og bad ham om at lappe min slange, hævdede han klart og bestemt, at de overhovedet ikke ville røre ved motorcykler. Det er blevet almindelig skik og brug hos servicefolk, at motorcykler er noget, man til nød kan nedværdige sig til at hælde lidt benzin på, og i betragtning af, at der i reglen kun er to hjul at pumpe, kan man som oftest også regne med at kunne få lidt luft, men derudover er den berømmelige service til motorcyklisterne ret begrænset. Jeg så min vulkanisør stift i øjnene og gjorde ham opmærksom på, at en person af hans art overhovedet ikke kunne få lov til at røre ved mit hjul, så længe det sad på motorcyklen. Dertil havde jeg afgjort for liden tillid til hans mekaniske færdigheder, men hvis han iøvrigt havde noget imod at udtage slangen af mit afmonterede baghjul, foretage en vulkanisering og atter lægge slangen i, så skulle han blot sige til med det samme. Hoverende trak han sig tilbage med den forsikring, at hvis jeg virkelig selv kunne pille hjulet af, så skulle han da rigtig nok lappe slan-

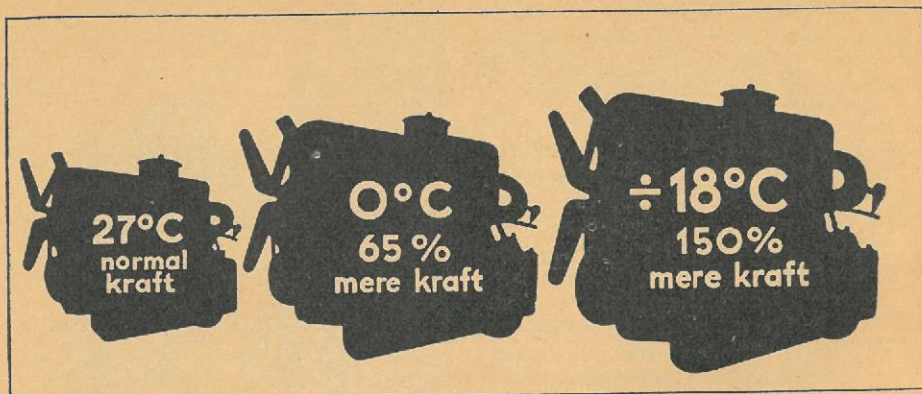


ENGLANDS TO BEDSTE SCRAMBLE KØRERE

vinderen af Experts Grand National Scramble, Geoff. Ward, 500 ccm AJS, og vinderen af Moto-cross des Nations, Brian Stonebridge, 500 ccm Matchless, kører begge på *Mobilol* - de ved hvilke uhyre krav, der stilles til motoren, og eksperterne løser derfor smøreproblemet på den bedst tænkelige måde, med



SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

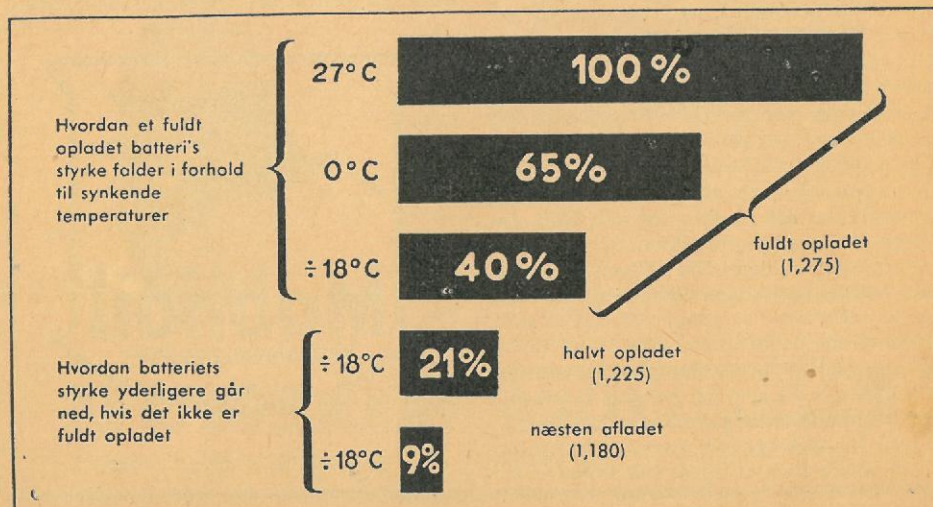


På denne og nedenstående illustration anskueliggøres den kraft, der skal til for at starte en almindelig benzinator ved forskellige temperaturer, samt batteriets styrke ved de tilsvarende temperaturer.

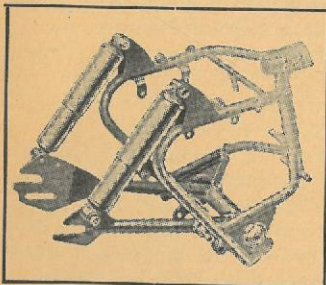
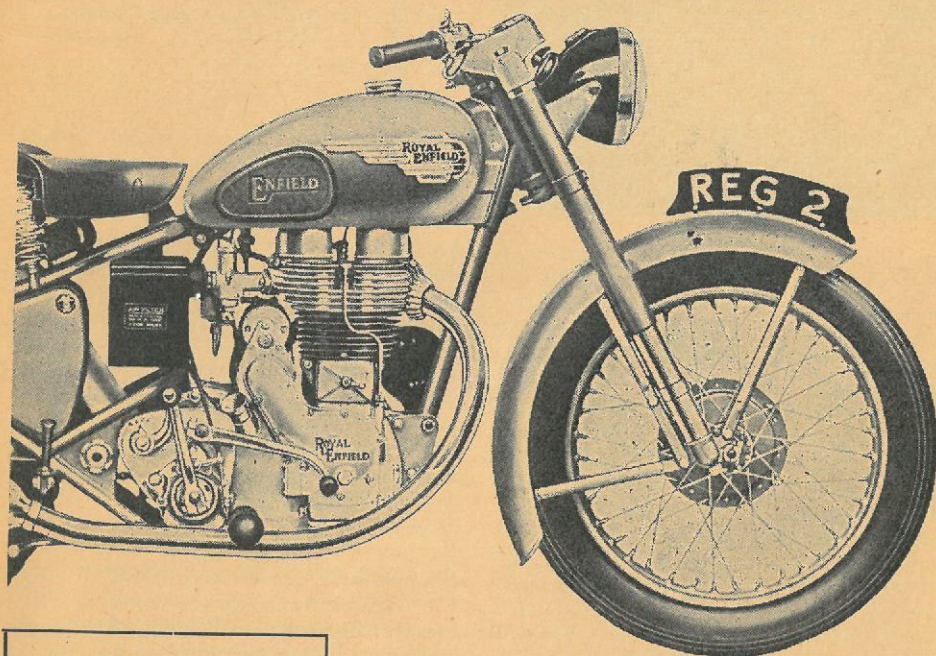
gen. Da jeg tre minutter senere trådte ind på værkstedet med hjulet under armen, så han en kende forbløffet ud, og jeg tror nok, han måbede, da jeg fem minutter efter at have fået det reparerende hjul udleveret, kørte ud af hans gård. En motocykle med stikaksel er ikke så besværlig at have med at gøre som en bil, der trods alt skal løftes op på en donkraft — nå, men sådan er der så meget.

Nu fik jeg fat i et særtryk fra »Esso Service«, i hvilket man på en morsom måde har anskueliggjort den kedelige omstændighed, at en motor kræver større og større kraft for at blive startet, jo lavere temperaturen bliver, medens batteriet samtidig er i stand til at yde mindre kraft ved lave temperaturer end i forårets eller somme-

rens milde klima. Som det ses af illustrationerne, kræver en bilmotor 65 pct. mere kraft for at blive startet ved 0° Celsius end ved 27° Celsius, og samtidig er batteriets ydeevne kun 65 pct. ved frysepunktet, når vi regner et fuldt opladet batteris ydeevne til 100 pct. ved 27° Celsius. Det er for resten noget, de fleste er klar over, men mere interessant er det at se, at et helt eller delvis afladet batteri svækkes forholdsvis mere i sine ydelser ved faldende temperaturer end et fuldt opladet batteri. Et fuldt opladet batteri yder således kun 40 pct. ved ÷ 18° Celsius (jeg regner stadigvæk med ydelsen til 100 pct. ved 27° Celsius), medens et halvt opladet batteri er nede på 21 pct., og et næsten afladet batteri falder ned på 9 pct. Det er altså me-



Royal Enfield



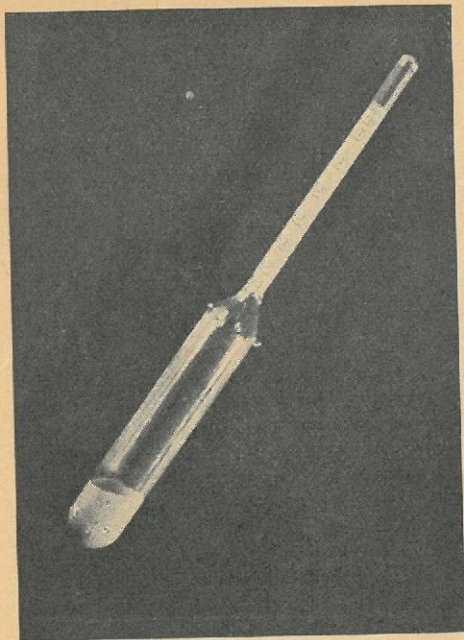
Bedst i det lange løb

ROYAL ENFIELD er til den mindste detalje konstrueret med lang levetid for øje. Det patenterede luftfilter giver denne maskine en levetid, der er 25-30 pCt. længere end normalt. Baghjulsaffjedringen er enestående robust og giver sikker og behagelig kørsel på selv de dårligste veje. Foruden den almindelige fodgearpedal findes en frigearpedal, der sætter maskinen i frigear uden hensyn til hvilket gear, der er bragt i anvendelse. Kør en ROYAL ENFIELD, så ved De hvad engelsk kvalitetsarbejde er.

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt: VILH. NELLEMANN A/S . Motorafdelingen . Aarhus . Telefon 14100

Øst for Storebælt: NELLEMANN & DREWSSEN A/S . Løngangstræde 25 . København K . Telefon Central 9846



Det nye hydrometer med udskiftelige svømmere til batterisyre, kølevædske med sprit og kølevædske med glycol. Selv om spørgsmålet, kølevædske, ikke har større interesse for tiden, må man erindre, at batteriet også skal passes om sommeren. Selv om akkumulatoren belastes mindre i den varme og lyse tid end om vinteren, så er det netop i varmen, at det destillerede vand viser en udpræget lyst til at fordampe. Hyppige tilsyn og efterfyldninger er nødvendige, og ulejligheden ved en syreprøve er derfor af ganske underordnet betydning.

get vigtigt at holde sit batteri godt opladet i vinterkølden. Der er forresten en anden fare for batteriet om vinteren. Batteriets ydeevne er som bekendt afhængig af batterivædskens vægtfylde, der skal være 1.275 for et fuldt opladet batteri. Et fuldt opladet batteri må anses for at være frostsikkert, idet batterivædsken først fryser ved $\div 65^\circ$, men går vægtfylden ned på 1.125, fryser vædsken ved $\div 10^\circ$, og er batteriet helt afladet, er batterivædsken at sammenligne med vand, idet vægtfylden er 1,00, og det viser sig da også, at et helt afladet batteri fryser, så snart temperaturen synker under frysepunktet. Fryser batteriet, er der store muligheder for, at det også sprænges. Langt de fleste motorcyklister er lykkelig fri for en selvstarter, men batteri har de næsten allesammen. De maskiner, der er monteret med magnetænding, er altid til at starte uanset batteriets tilstand, men netop derfor er mange tilbøjelige til at forsømme batteriets vedligeholdelse, og først når de kommer ud for at skulle køre om natten, opdager de, at der næsten ikke er strøm på batteriet. Årsagen er i reglen manglende batterivædske. Hvis man stiller en motorcykel fra sig på gaden i f.eks. 8° frost, er det ikke umuligt, at batteriet fryser, hvis det er næsten afladet.

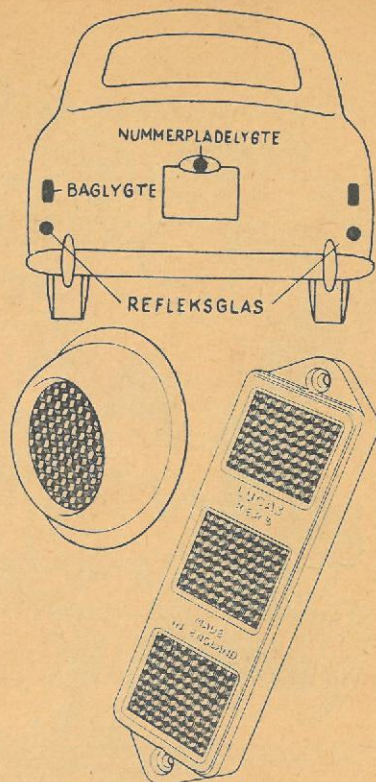
Enhver bil- eller motorcykleer burde

faktisk have et hydrometer for til stadighed at kunne føre kontrol med batteriets tilstand. I den forbindelse skal vi nævne, at fa. Vilh. Nellesmann har sendt et nyt hydrometer på markedet, og det er således indrettet, at det kan skilles ad, og man kan frit vælge mellem én af tre svømmere. Den første svømmer er beregnet til akkumulatoren, og en aflæsning af denne fortæller, hvilken vægtfylde batterivædsken har, og dermed i hvilken tilstand batteriet er. Den anden svømmer fortæller, hvor megen sprit der er på køleren, og til hvor lave temperaturer den er frostsikker. Den tredje svømmer er beregnet for glycol kølevædske, og fortæller ligeledes blandingsforholdet mellem kølevædske og vand og dermed til hvor lave temperaturer, køleren er frostsikker. En god og nyttig lille ting at have i sin værktøjssamling. (Pris kr. 6,00 plus kr. 5,50 pr. svømmer.)

Næste punkt på dagsordenen hedder »Sikker Baglygteføring«. De engelske myndigheder har foretaget visse undersøgelser, der har givet det resultat, at ulykker forårsaget ved påkørsel om natten er i stærk stigning. Noget lignende er sikkert gældende i andre lande, og hvad der er det alarmerende og opsigtsvækkende er, at undersøgelsen viser, at risikoen for førkrigsvogne er 6 gange større end for efterkrigsvogne.

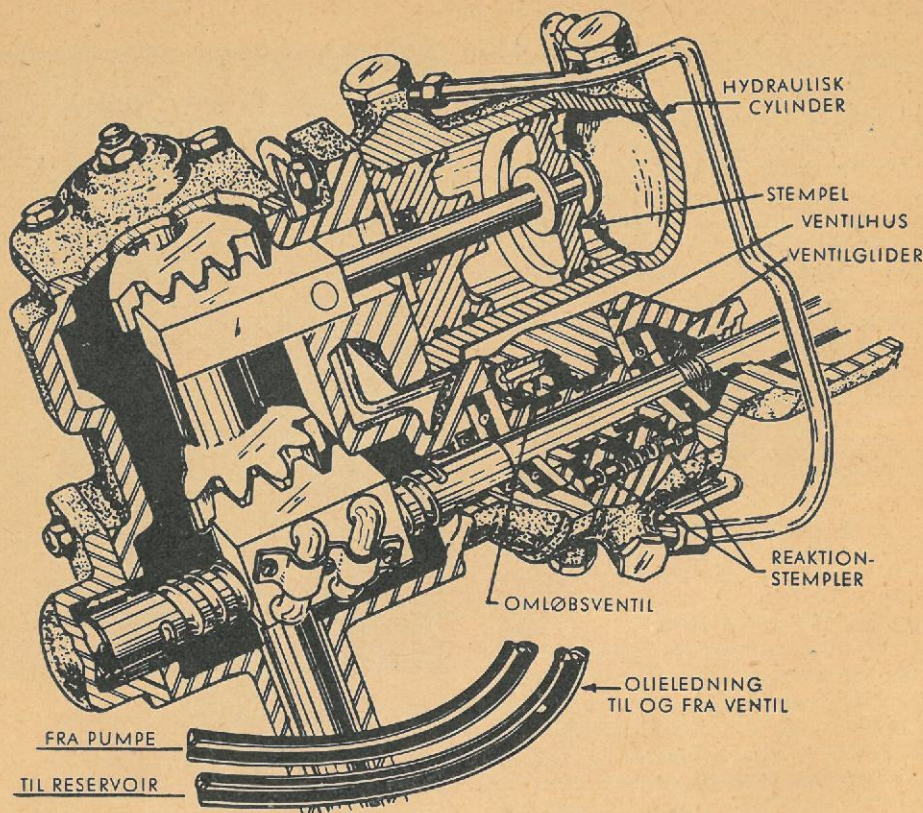
biler, og at grunden hertil er den, at de sidstnævnte er forsynet med to baglygter, hver for sig med kraftigere lys end det var tilfældet for førkrigsvognene. For at skabe klarhed over hele dette spørgsmål har de engelske Lucas fabriker, hvis lygter er standardmonteret på praktisk talt samtlige engelske vogne, foretaget en række forsøg og omfattende undersøgelser, der har ført til et helt lille populærvideenskabeligt værk. For ikke at sætte ejerne af førkrigsvogne i for store udgifter til nye baglygter, har Lucas fabrikerne fremstillet nogle nye refleksglas i diacon til påmontering af vognen. Selv i tåget og diset vejr kan reflekslyset fra glassene ses klart i flere hundrede meters afstand, når de rammes af lygterne fra et efterfølgende køretøj, ja selv lyset fra cykledynamolygter er tilstrækkeligt til at skabe refleks på lang afstand. Vi kan kun give disse refleksglas vor varmeste anbefaling med på vejen, for de vil uden tvivl bidrage til at øge færdselssikkerheden. Løvrigt har Lucas' herværende repræsentant, fa. Axel Ketner, taget det prisværdige initiativ at oversætte den engelske brochure om sikker baglygteføring, og flere oplag er allerede sendt ud til automobilforhandlerne, der uddeler dem gratis.

Kender De forresten historien om det berømte væddemål, der blev indgået mellem en tysker, en franskmænd, en englænder, en amerikaner, en dansker og en nordmand? De væddede om, hvem af dem der kunne skrive den bedste bog om elefanter. Hvem der vandt væddemålet, er i og for sig ligegyldigt, men bøgernes titler er ikke uinteressante. Tyskerens bog kom til at hedde »Elefanten som udsmykning i den tyske arkitektur«, medens franskmænden skrev levende og følelsesfuldt under titlen »Elefantens kærlighedsliv«. Englænderens bog kom til at hedde »Elefanter jeg skød«, medens den amerikanske titel naturligvis blev »Hvordan gør man elefanter større og bedre«. Danskerens værk mindede meget om en kogebog, idet titlen var »Elefant på 100 måder«, og nordmanden skrev kort og godt en bog, der hed »Norge og vi nordmænd«. De papirer, der ligger foran mig i bunken, kan faktisk opvise noget lignende. For at tage det i samme rækkefølge, eller rettere sagt på samme måde, har englænderne som ovenfor beskrevet, skrevet en bog om sikker baglygteføring, d. v. s. om små, billige refleksglas, der kan sættes på gamle, udslidte førkrigsvogne. Tyskerne



Nogle modeller af de nye refleks-glas samt en illustration af, hvordan disse bør monteres i forhold til baglygter og nummerpladelygter. Brochuren om sikker baglygteføring fås iøvrigt hos automobilforhandlerne.

har gennem Bosch udsendt en lille historie om 25 pct. benzinbesparelse ved hjælp af direkte benzinindsprøjtning, og endelig kommer fra Amerika noget, der hedder power-steering, d. v. s. en styremekanisme til at montere på amerikanske mammutvogne, således at den spinkle amerikanske kvinde er i stand til at parkere et kæmpe-mæssigt dollargrin uden større kraftanstrengelse, når hun for en gangs skyld er steget ned fra sin berømte piedestal for at køre bil. Vi har allerede skrevet om Bosch's indsprøjtningssystem, men alligevel vil vi plukke et par linier ud af de papirer, der ligger foran mig. Der står: Indsprøjtningsspumpen, om man tør bruge denne benævnelse på den sindrige konstruktion, befinder sig strengt taget endnu kun på forsøgsstadiet, idet den foreløbig kun er konstrueret til to-takt motorer, ligesom fabrikerne netop for at sikre den grundigst mulige gennemprøvning af systemet, endnu kun leverer den til to be-



En skitse af General Motors power-steering, hvis funktion skulle fremgå af teksten.

stemte bilmærker (Goliath og Gutbrod). Allerede nu har forsøgene dog givet så gode resultater, at det kun kan være et spørgsmål om kort tid, da indsprøjtningssystemet vil kunne anvendes i stærkt forøget omfang. Fordelene herved vil være meget betydelige. Ifølge de hittidige forsøg opnår man en benzinbesparelse på omkring 25 pct. (antagelig noget mere), en forøgelse af motorens effekt på ca. 20 pct., en stærkt forøget accelerationsevne, i det væsentlige ringere smørelieferbrug, og endelig en eliminering af ulemper som ujævn tomgang, rygende udstødning og så videre. Bosch ingeniørerne mener selv, at benzinindsprøjtningen kommer til at betyde en helt ny epoke for forbrændingsmotoren. Om dette bliver tilfældet vil naturligvis afhænge af pumpernes fremstillingspris og frem for alt af, hvor store vedligeholdelsesomkostninger pumpeanlægget vil kræve.

Power-steering er ikke — som navnet måske kunne antyde — en »styremaskine»,

der altid arbejder under vognens kørsel. Det er kun et hjælpemaskineri, der skal lette drejningen af forhjulene ved parkering og lignende, idet hjælpe-maskinen først træder i funktion, når trykket på ratkransen overstiger 2 kg. Mekanismen drives ved hjælp af olietryk, idet en oliekompressor bliver trukket af ventilatorremmen og leverer en ret kraftig oliecirculation. Styringen sker på den måde, at den nederste del af ratstammen er udformet som en snække, og over denne snække glider et tandstangsstykke. Ved drejning af rattet skyder man således tandstangsstykket frem og tilbage aksialt på styreakslen. Tandstangsstykket er i indgreb med sektoren på sektorakslen, og styrebewægelsen frembringes iøvrigt på almindelig måde. Foruden den egentlige sektor findes en anden sektor, der ligeledes er i indgreb med et tandstangsstykke, men dette er forbundet til en stempelstang, i hvis anden ende stemplet til hjælpeaggregatet er anbragt. Dette stempel sidder nor-

Reservevedele for alle motorcykler



Amal carburatorer
125—250—350—500 cc.



**Bagkædehjul,
motor- og gearhjul**



Kæder
 $\frac{3}{4} \times \frac{3}{8}$ pr. fod.. kr. 7,50
 $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ — .. kr. 7,50
 $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ — .. kr. 6,40



**MM skærme
alle størrelser**
rå, sorte, aluminium.
priser fra 12,00.



Smith speedometerure
kr. 85,00.
Omblytnings-ure
kr. 50,00.
miles ombyttes til
kilometer.



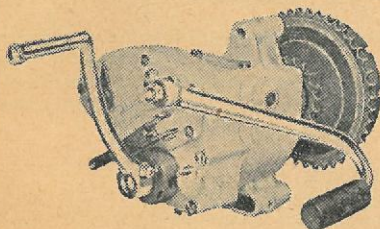
Knasthjul
kan leveres til de fle-
ste motorcykler.

Rå benzintanke

fra overskuds-lagre-
ne kan monteres på de
fleste motorcykler.
Priser fra kr 75,00.



**Kæmpelagre
af originale
reservevedele**



Gearkasse for

150 cc.
250 cc.
350 cc.
500 cc.
600 cc.

Vi tager den gamle gearkasse i bytte på en ny.
Forlang tilbud.



ARIEL

motorer $3\frac{1}{2}$ hk.
fra overskuds-
lagrene.

Styrthjelme,

let og behagelig med skygge —
meget varme.
Kr. 45,—.



Gearkassedeile

Rudge

stort lager af
originale
reservevedele.

Motorer

125—200—350
— 500 cc.
Forlang tilbud.

TT styrthjelm

orig. engelske kr. 60,—
leveres i alm. hattenumre.

Forlang vort reservedelskatalog

en gros

J. A. HANSEN
MOTORCYKLEFORRETNING

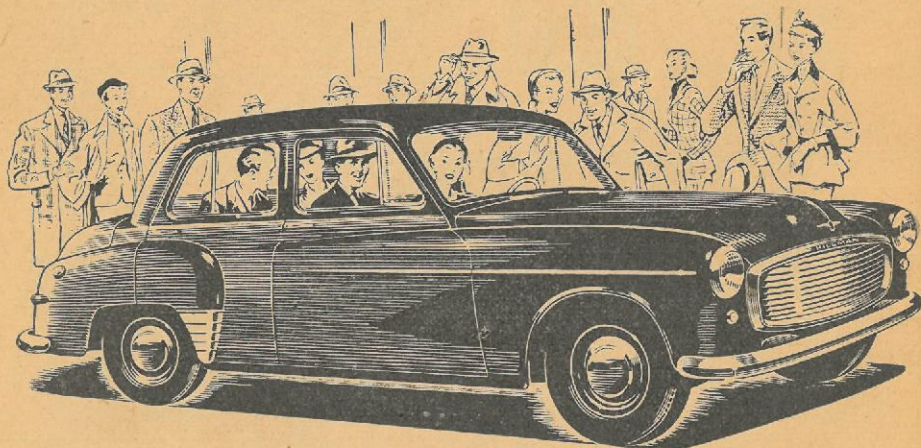
en detail

Tlf. 1618

HOLBÆK

Tlf. 1018

Vær med i den store konkurrence om en HILLMAN Kroningsmodel 1953 eller 12.670 kr. kontant



Alle indehavere af købstilladelse, der ikke er udstedt på specificeret vognmærke, samt enhver, der får en Hillman, Humber eller Sunbeam-Talbot indregistreret på dollarbasis, kan deltage. De behøver blot — uden købetvang — prøve den nye HILLMAN hos en autoriseret BRITMO forhandler samt løse en præmie-rebus — lettere, morsommere eller behageligere kan det ikke være. Enhver autoriseret Britmo forhandler er parat til at hjælpe Dem til rette med konkurrencen.

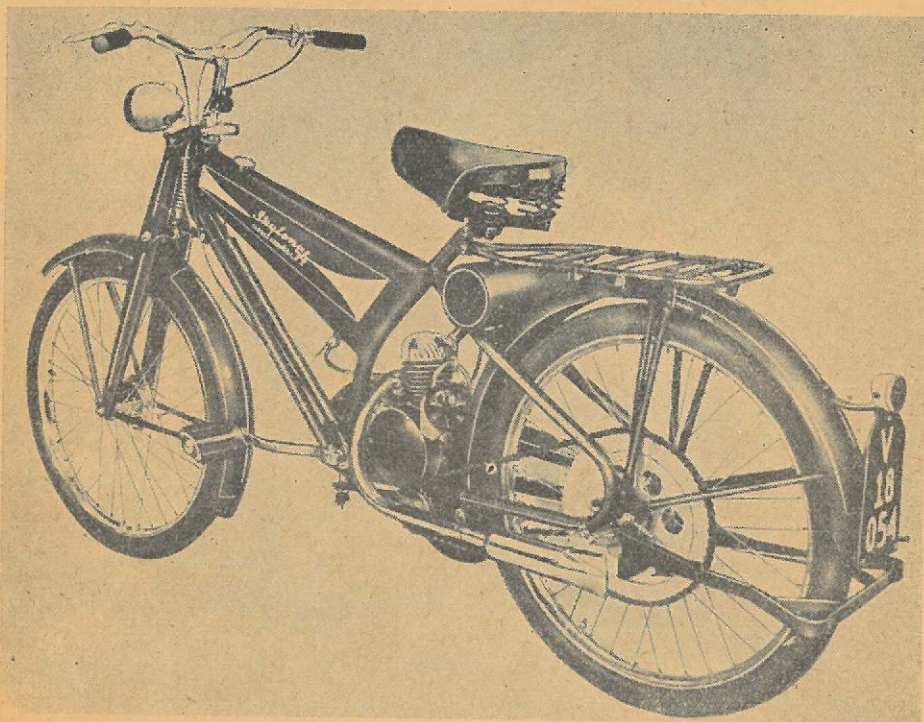
BRITISH MOTORS A/S

Autoriserede BRITMO forhandlere ØST for Storebælt:

Frederikssund...	A. Boesen-Nielsen	tlf. 696	Lyngby.....	Alfred Pedersen	Lyngby 3549
Gudhjem...	Møller & Kvist	tlf. 152	Nakskov.....	K. Jensen	tlf. 1254
Hillørd.....	Poulsen & Hansen	tlf. 1115	Nykøbing F....	Axel Reiths	tlf. 1137
Holbæk.....	Hafnia	tlf. 116	Næstved.....	Suder-Nielsen	tlf. 1515
Kalundborg...	Thorkild Jensen	Aarby 13	Præstø.....	Laur. Spandø	tlf. 208
København....	Harry Brinks	C. 6950	Ringsted.....	P. Paaschburg	tlf. 1126
—	British Motors A/S	C. 6145	Roskilde.....	Record	tlf. 137
—	Søren Kristensen & Krogh	Co. 8566	Samsoe.....	Brdr. Degn, Tranerbjerg	tlf. 95
—	Laur. Larsen	Va. 7049	Slagelse.....	H. V. Jacobsen & Co.	tlf. 1226
—	Richmond Motorkompagni	Pa. 354			
—	Chr. Pedersen	He. 5501			

Autoriserede BRITMO forhandlere VEST for Storebælt:

Aabenraa.....	Chr. P. Barsøe	tlf. 3366	Odense.....	A. J. Dideriksen	tlf. 5901
Aalborg.....	P. C. Gundersen	tlf. 6060	Randers.....	Bach & Jensen	tlf. 1003
Aarhus.....	Tage Jensen	tlf. 2095	Skive.....	Chr. Kolding	tlf. 1095
Esbjerg.....	Laurids Hansen	tlf. 3021	Struer.....	N. C. Rørholm	tlf. 164
Grenaa.....	C. M. Bilde-Sørensen	tlf. 295	Svendborg....	Jens Moses	tlf. 810
Herning.....	O. Jacobsen	tlf. 697	Sønderborg...	Martin Iversen	tlf. 3640
Hjørring.....	Ebbe Søndergaard	tlf. 1234	Thisted.....	Jensen & Nørgaard	tlf. 693
Hobro.....	Harald Borup	tlf. 933	Tinglev.....	Aage Christensen	tlf. 4125
Holstebro....	O. Jacobsen	tlf. 1690	Vejle.....	S. P. Mortensen	tlf. 238
Horsens.....	N. Fogt	tlf. 1175	Viborg.....	Viborg Motor Co.	tlf. 1303
Kolding.....	Jens Sørensen	tlf. 1128			



Den nye Skylon 54 ser overordentlig hensigtsmæssig ud i konstruktionen, og prisen er rimelig i sammenligning med prisen for en almindelig ny cykle samt en hjælpemotor.

malt midt i en cylinder, og det er muligt at lede olien ind på enten den ene eller den anden side af stemplet. Alt dette er i og for sig meget simpelt, spørgsmålet er så blot, hvordan man på rette tidspunkt får dirigeret olien ind på den ene eller den anden side af hjælpestemplet. Ser vi nærmere på tegningen, vil vi opdage, at den nederste del af ratakslen, som er udformet som en snekke, tillige er dannet som et rør, aksialt forskydeligt i forhold til den faste del af ratstammen. Dette stykke er endvidere fjederbelastet og står i forbindelse med nogle ventiler. Den modstand, hjulene yder ved en drejning, forplanter sig igennem sektorakslen op til tandstangsstykket, der så igen forskyder sig en smule aksialt i forhold til ratakslen, og derved åbnes der for ventilerne, afhængigt af om det snekkeskærne stykke presses op mod rattet eller bort fra rattet, idet hver af disse bevægelser betjener henholdsvis den ene eller den anden ventil, hvorefter olien dirigeres ind på henholdsvis den ene eller den anden side af stemplet. Resultatet af al denne tekniske snilde

er, at lille mrs. Jones er i stand til at snurre sin vogn ud fra parkeringspladsen så let, som var det en cykel og ikke et køretøj på et par tons. At det er et meget efterspurgt aggregat fremgår af den oplysning, at General Motors har indrettet en speciel fabrik, således at man kan sætte produktionen op fra 10.000 til 100.000 aggregater på en måned. Power-steering vil iøvrigt kunne leveres efter ønske til Cadillac, Buick og Oldsmobile.

Det danske bidrag er knapt så imponerende, men måske af nok så stor praktisk betydning for vore læsere. Det er nemlig en knallert, der hedder Skylon 54. Den fremstilles af Taarnhøj Cyklefabrik og er monteret med en 50 ccm Derby-motor. Forhjulet er ophængt i en parallellført pladegaffel (gittersystemet), kraftoverføringen fra motor til baghjul sker ved hjælp af kædetræk, og medens baghjulet bremses gennem et kraftigt Husqvarna cyklenav, er forhjulsbremsen udformet som en tromlebremse. Skylon kan køres på lille kørekort af de 16-årige, og prisen er iøvrigt kr. 1294,75.

Kurve på 2'-sporet vej.

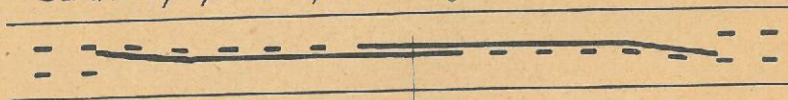


Bakketop på 2'-sporet vej



Bakketop.

Bakketop på 3'-sporet vej



Bakketop.

Vejvæsenet er for tiden ved at bemale de danske landeveje i overensstemmelse med de internationale regler. Dette vil sige, at skillelinierne, der deler vejbanen i to halvdele, eventuelt i tre kørebaner, nu bliver punkterede linier og ikke som tidligere fuldt optrukne hvide streger. I ny og næ vil man imidlertid finde et stykke af disse skillestreger fuldt optrukne, og disse streger har da en særlig betydning. Når man møder en sådan fuldt optrukken linie på landevejen, vil man se, at den løber ved siden af en punkteret linie og på et enkelt stykke endda ved siden af en anden fuldt optrukken linie. Betydningen af de fuldt optrukne linier er, at man ikke må overhale, såfremt den fuldt optrukne linie ligger mellem køretøjet og den punkterede linie, medens overhaling kan foretages, hvis omstændighederne ellers tillader det, hvis den punkterede linie ligger mellem køretøjet og den fuldt optrukne linie. Betragter vi hosstående skitse, vil vi se, at vi på den øverste figur kommer f. eks. fra venstre mod højre gennem et sving. Først er linien punkteret for at markere vejbanens midte. Dernæst kommer en fuldt optrukken linie, der ligger mellem den punkterede linie og køretøjet, og vi må altså ikke overhale på det pågældende sted, vi nærmer os nemlig et uoverskueligt

sving. Når vi er kommet gennem svinget, er den punkterede linie mellem køretøjet og den fuldt optrukne linie, og såfremt de øvrige omstændigheder tillader det, kan vi altså foretage en overhaling. På den midterste skitse, der forestiller en bakketop på en tosporet vej, møder vi igen den fuldt optrukne linie mellem køretøjet og den punkterede linie, hvilket fortæller, at overhaling ikke må foretages, og på selve bakketoppen er der to fuldt optrukne linier, og det betyder, at disse under ingen omstændigheder må overskrides. Når vi er kommet over bakketoppen, vil den punkterede linie være mellem køretøjet og den fuldt optrukne linie, og hvis omstændighederne tillader det, kan vi altså foretage en overhaling. Den nederste skitse viser, hvordan den samme markering er foretaget på en landevej, der er delt op i tre kørebaner ved hjælp af punkterede linier. De samme regler gør sig naturligvis gældende på en sådan vejstrækning, blot gør man vejen tosporet på det farlige sted, og det vil i dette tilfælde sige ved bakketoppen. Husk disse tegn og underlige gerninger. De møder dem for fremtiden både i udlandet og herhjemme, og husk frem for alt, at man på ingen måde må overskride to fuldt optrukne linier. Det vil for fremtiden være lige så galt som at køre frem for rødt lys.



Bliv medlem af **POLISH** 7

-en forening med et godt formål

Har De bil? Så slut Dem til de mange bilejere, som pudser bilen med POLISH 7. Kontingentet er beskedent - De skal blot købe en dunk af det dobbeltvirkende POLISH 7 fra I. C. I., det bedste auto-polérmiddel. De kan få. POLISH 7 holder bilen strålende blank i al slags vejr, fjerner skjolderne og pletterne uden at fedte og BESKYTTER den kostbare lakering mod rustangreb. Med POLISH 7 polerer De hurtigt og let, og når De er færdig, kan De spejle Dem i lakken.



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



Hvilke biler købte danskerne i 1952?

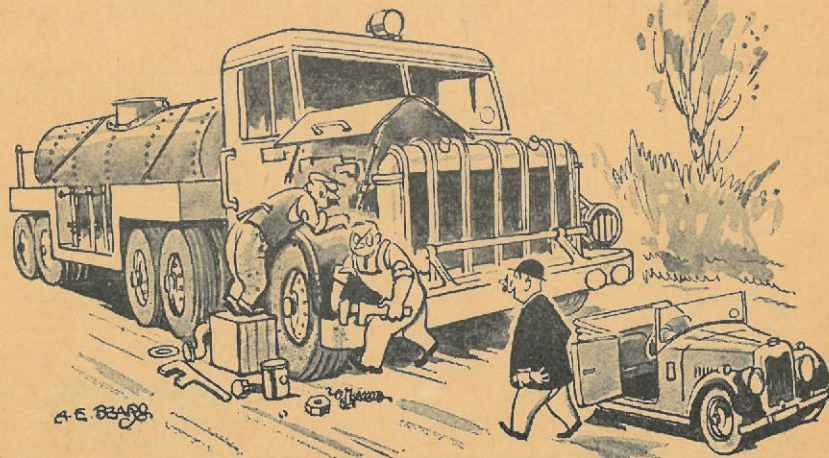
Af civilingeniør O. Ahlmann-Olsen

For den, der til daglig beskæftiger sig med at råde folk, som står overfor anskaffelse af et nyt motorkøretøj, er det tankevækkende og til tider også chokerende at iagttage publikums reaktioner overfor de forskellige bilmodeller på markedet. Manden med indkøbstilladelsen i hånden er ofte ikke nær så misundelsesværdig, som man skulle tro — han står nemlig i den situation, at han med forholdsvis kort varsel skal omsætte sine teorier om de forskellige biltyper fortrin og mangler, udviklet under farefri omstændigheder i familiens skød, til konkret handling under fuldt ansvar med hensyn til de økonomiske konsekvenser. Det valg, der forekom ham så let, da det endnu ikke var aktuelt, giver nu anledning til en lang række overvejelser, i hvilke sådanne fænomener som anskaffelsespris, afbetalings- og finansieringsvilkår og de forskellige vogntypers formentlige levetid, reservedelbehov, benzinforbrug, vægtafgift og forsikringsbyrde

— kort sagt alle de omstændigheder, der har indflydelse på den faktiske årlige driftudgift, pludselig spiller den afgørende rolle.

Vor mand har måske sine ideer med hensyn til benzinforbrug, accelerationsevne, tophastighed og styre- og stabilitetsegenskaber, men i den foreliggende situation må han tage hensyn til selve det elementære transportbehov og dermed i første række til køreløjets indre pladsforhold og bagagerummets størrelse. Derved vil det i de fleste tilfælde vise sig, at hensynet til motorkørlens mere sublimе finesser fortoner sig i det fjerne, således at han kan koncentrere sig om at vælge mellem et ganske lille antal typer, der viser sig at ligge indenfor hans økonomiske rækkevidde. Visse kynikere vil måske bemærke, at folk slet ikke selv har nogen indflydelse på, hvilken bil de køber — det ordnes for dem af den bilrepræsentant, der kommer først, men dette er nu efter min erfaring ikke rigtigt — tværtimod har det købende publikum i årene efter krigen udviklet en helt ny selvstændighed, der efter sigende skal kunne drive bilforhandlerne til fortvivlelse, og for hvilken SMJ — i hvert fald så længe det drejer sig om en personlig opfattelse af tekniske problemer — gerne påtager sig sin del af ansvaret.

Enden på det hele bliver jo imidlertid altid, at vor mand vælger sig en vogn, der passer ham, og vi vil her prøve på — i lyset af foreliggende statistik — at se lidt nærmere på, hvad det er, han vælger. Er det f. eks. således, at han — hvilket på



»— kan jeg hjælpe Dem med noget?«

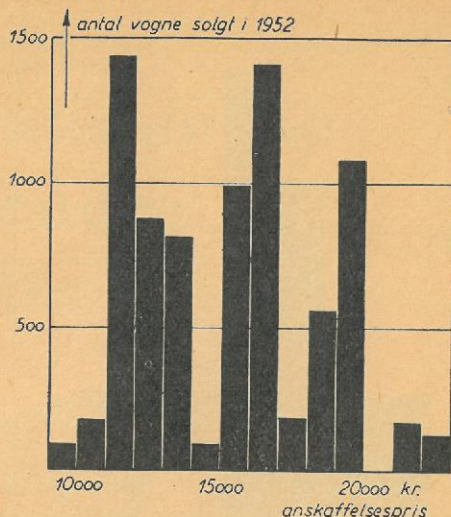
(The A. C. V. Gazette)

forhånd meget vel kunne tænkes, når man betænker den udvikling, der har fundet sted for de billigste prisklassers vedkommende — alene lader prisen være afgørende for sit valg?

På det første diagram er der givet en oversigt over, hvorledes salget af personbiler i Danmark fordelte sig på de forskellige prisklasser i løbet af året 1952. Hver af de sorte, lodrette søjler viser salget indenfor et bestemt 1000-kroners interval på prisskalaen (den pris, der tales om, er naturligvis vognens pris på gaden med omsætningsafgiften betalt), og man ser med det samme, at formodningen om de billigste vogntypers dominerende stilling ikke holder stik. Man har ganske vist et maksimum for salget i prisklassen fra 11 til 12.000 kr. og andre højdepunkter ved 15—16.000 kr. og ved 19—20.000 kr., men foretager man en opdeling i større grupper med f. eks. 10, 15 og 20.000 kr. som delepunkter, får man den følgende procentvise fordeling: Under 10.000 kr. ca. 1 pct., mellem 10 og 15.000 kr. 36 pct., mellem 15 og 20.000 kr. 59 pct. og over 20.000 kr. ca. 4 pct. Det er altså de middeldyde vogne, der dominerer billedet, og forklaringen på dette forhold er sikkert i første række den, at langt de fleste personvogne i Danmark benyttes helt eller delvis til erhvervsformål, hvilket igen — på grund af de næringsdrivendes ret til ved beregningen af den skattepligtige indtægt at få fradraget i hvert fald en del af udgifterne til bilkørsel — medfører, at selve driftudgiften for mange mennesker ikke spiller den afgørende rolle, man vil tillægge den ved en umiddelbar betragtning.

At personbilerne i alt væsentligt må opfattes som brugsgenstande, fremgår iøvrigt også af den kendsgerning, at antallet af indregistrerede personvogne i Danmark svarer til antallet af skatteydere, der har knap 10.000 kr. eller derover i årlig, skattepligtig indtægt. Man behøver ikke megen social indsigt og matematisk begavelse for at kunne indse, at det — hvilket iøvrigt forekommer fuldkommen rimeligt — er skattevæsenet, der betaler en rundelig del af det samlede bilhold.

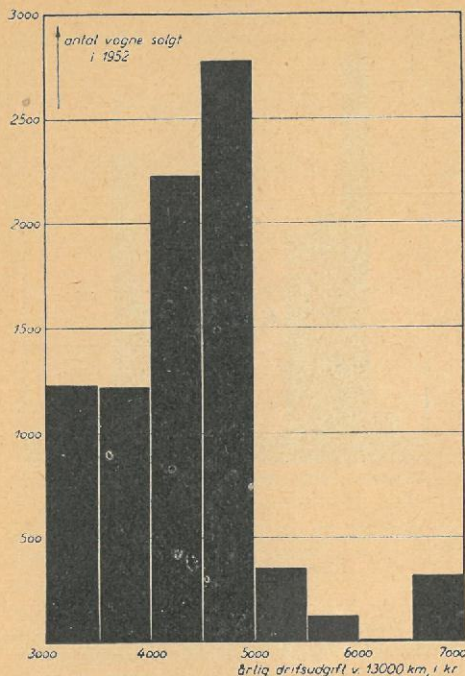
For nærmere at belyse forholdet mellem antallet af nyindregistrerede personbiler i 1952 og den formodede driftudgift for disse vogne, er der på grundlag af de samme statistiske oplysninger, som blev benyttet



Fordeelingen af de i 1952 solgte personvogne ifølge anskaffelsesprisen, der er delt op med intervaller på 1000 kr.

i det første diagram, udarbejdet en driftkalkulation for hver af de vogntyper, der forekommer på det danske marked, efter de retningslinier, som tidligere har været angivet her i SMJ (se februar 1950, side 64). Ved beregningen, der omfatter samtlige udgifter herunder også afskrivning (svarende til en 10-årig periode) og forrentning, er der regnet med et årligt kilometertal på 13.000 km, hvilket — efter en beregning på grundlag af det samlede benzinforsbrug — er gennemsnittet for personvogne i Danmark, og det endelige resultat er afbildet på diagram 2.

Som man måtte vente det, er det heller ikke her de vogne, der er billigst i drift, som dominerer billedet. 30 pct. af de nye bilejere kan regne med en total, årlig driftudgift på mellem 3 og 4000 kr., medens ikke mindre end 61 pct. må regne med en udgift på mellem 4 og 5000 kr. Som man ser, betegner de 5000 kr. årlig iøvrigt en veldefineret, øvre grænse for, hvad de fleste mennesker mener at kunne tillade sig — kun 9 pct. af de mennesker, der fik ny vogn i 1952, regner med en driftudgift på mellem 5 og 7000 kr. Gruppen mellem 5 og 6000 kr. repræsenterer de europæiske vogne, der i pris ligger nær ved den øvre grænse, som gælder for vogne på almindelig indkøbstilladelse, og gruppen mellem 6500 og 7000 kr. de billigste af de amerikanske vogne.



Driftsudgifterne på de i 1952 solgte vogne fordeles sig som ovenfor illustreret. Som det ses, er der solgt flest vogne med en årlig driftsudgift på 4000 til 5000 kr., medens de vogne, der er billigere i drift, ikke har opnået så stort et salg.

Når man sidder og beskæftiger sig med de her nævnte forhold, kommer man løvrigt til at tænke på, at der her i landet findes ikke et, men to vidt forskellige markeder for nye personvogne. Det ene er det, som repræsenteres af de vogne, der finder deres væsentligste anvendelse til erhvervsformål, og som i disse år bliver delvis dækket ved udstedelsen af indkøbstilladelser, og det andet er det endnu praktisk talt helt uopdyrkede marked, som repræsenteres af de hundredetusinder af mennesker, for hvem bilen vil være en kærkommen bekvemmelighed ved den daglige kørsel til og fra arbejdet og et middel til at nyde fritiden på en helt ny måde. Det fremgår imidlertid alene af det sidste diagram, at disse mennesker aldrig får mulighed for at blive tilfredsstillt indenfor den kollektion af bilmodeller, som for tiden tilbydes det købende publikum. Det bliver i første række teknikkerne, som skal løse problemet ved at skabe den europæiske folkevogn, der kan køre 13.000 km om året for

en samlet driftsudgift, der ikke overstiger 2000 kr. Citroën er foreløbig den fabrik, der er kommet nærmest til en løsning med den nye model 2 CV, men der er langt igen, før vi har den vogn, der åbner helt nye muligheder for den europæiske bilindustri beståen.

Der er en vis fortrøstning i den tanke, at bilfabrikanterne før eller senere for at undgå en alvorlig krise må bekvemme sig til at gennemføre den tekniske udvikling, de i så skammelig grad har forsømt. Den superlette 4-personers strømlinievogn med 2-takt dieselmotor og kileremstransmission er en af de muligheder, der ligger lige for — samtlige konstruktionens enkeltheder er gennemeksperimenteret indenfor andre industrigræne, nu mangler vi bare den begavede konstruktør, der kan sætte dem sammen på den rigtige måde, og den bilfabrik, der ikke er bange for at komme først med en vare, som i højeste grad kan bidrage til at have hele befolkningens materielle kultur.

Hvor længe skal vi vente?

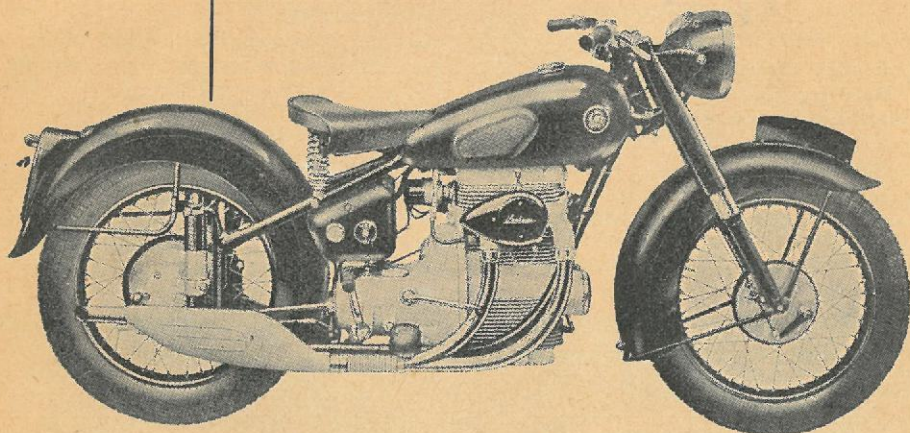
IND

til

Esso

FOR ESSO BENZIN
ESSO EXTRA MOTOROIL
ESSO SERVICE
DANSK ESSO A/S

Fuldendt konstruktion og enestående udførelse



SUNBEAM indtager en absolut særstilling på motorcykleindustriens område. To-cylindret række-motor med overliggende knastaksel og indkapslede ventiler. Fuldkommen lydløs transmission med kardanaksel, snække og snækkehjul, samt teleskopisk affjedring af begge hjul. Det er den smukkeste og mest velkonstruerede maskine på markedet, og prisen er alligevel **kun** kr. 4800. -- og den har 25 hk.



GENERALREPRÆSENTANT

FRISIA ^{A/s} MØNTERGADE 19 — KØBENHAVN K
TELEFON MINERVA 2240

FORHANDLERE SØGES I LEDIGE DISTRIKTER

teknisk **BREVKASSE**

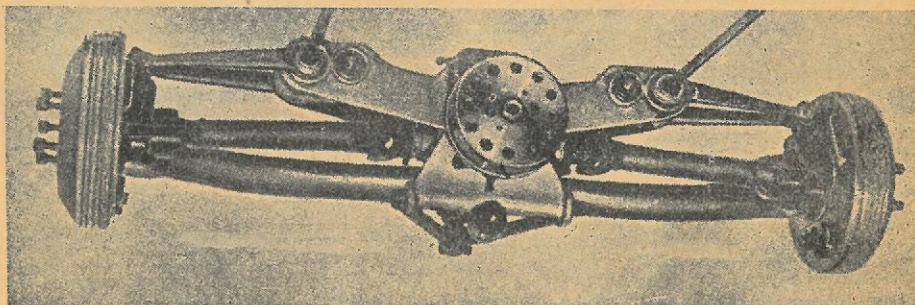
liklen »Hvor bliver hestekræfterne af«, nr. 5, 1952, side 239.

Som læser af Deres udmærkede blad tillader jeg mig at spørge om følgende: Hvordan anbringes 4 overliggende knastaksler? Kunne der blive plads til artikler om følgende: Acceleration, kompressorer og De Dion bagaksel? Hvis De har skrevet om disse emner, bedes De venligst opgive numrene.

En ivrig læser.

Jeg tillader mig at spørge Dem til råds om et par ting, som jeg håber, De vil klare for mig.

Det drejer sig om en Sitta Scooter 150 med Ilo motor 150 V. Denne motor er monteret med en Bosch svinghjulsdynamo type LM UT 1/142,30 R 4. På dynamoens afgangsside er der fire klemkruer. Her er imidlertid kun de to benyttet, idet den ene



Således ser den de Dion bagaksel ud, man benytter i den tyske Veritas. Som det ses, anvender man torsionsaffjedring.

Vi har så småt en artikel om kompressorens liv og leved under forberedelse, medens der ikke er så forfærdelig meget stof i de Dion bagakslen. En de Dion bagaksel er faktisk en baghjulsophængning bestående af differentiale fastboltet til chassiset og to pendulaksler til baghjulene, men for at undgå ændring i sporvidden monteres et stift, men let rør mellem de to baghjul, således at ophængningen i det store og hele kommer til at virke som en stiv bagaksel. Formålet med en De Dion bagaksel er, at man trods den stive bagaksel har et differentiale, der indgår i den affjedrede vægt, og på den måde reduceres vægten af den uaffjedrede masse betydeligt. Om acceleration læser De bedst i ar-

går til stel og den anden gennem ensretter til batteri + og herfra videre til ledningsnettet.

Nu har jeg tænkt på, om ikke de to ubenyttede klemkruer skulle være tilsluttet en særskilt ladespole. Kunne brevkassen oplyse mig om, hvorledes dette forholder sig, og iøvrigt opgive mig dynamoens data? Hvis der findes særskilt lys- og ladespole, får jeg så ikke bedre lys ved at ændre ledningsnettet med lysspolen direkte til lykten og ladespolen til batteriet og parkeringslys? Hvor stor kan forlygtepæren i så tilfælde være, og hvordan når jeg bibeholder anlægget, som det er nu? Baglygtepæren er 1,6 watt og speedometerlyset 0,6 watt.

P. H. P., Vejle.

På Bosch svinghjuls magnetdynamo, type LM/UT 1/142/30 R 4 er foruden tilslutningen til tændrøret 3 klemmer, der er mærkede med numrene 2, 59 og 51. Til disse klemmer skal følgende tilslutninger foretages:

2 — til kortslutnings-trykkontakt, der betjenes, når motoren skal standses.

59 — til ensretter og derfra til batteri og horn.

51 — til lygterne (forlygten langt og kort lys), baglygten og instrumentbelysning).

Denne dynamo kan afgive 27—30 watt ved 6 volt.

Svinghjuls magnetdynamoen er forsynet med såvel lys- som ladespole, og ved at forbinde som anført ovenfor får De absolut den rigtige udnyttelse af disse to spoler. Som forlygtelampe skal anvendes 25/25 watt, f. eks. Osram 7323, og som baglygte 1,5 watt, f. eks. Osram 3795.

Jeg er 19 år og har stået i lære som automekaniker i to år d. 1. marts, og nu skal jeg på session til foråret og vil derfor gerne spørge Dem, om De kan give mig op-

lysning om, hvorvidt jeg kan blive udlært, samtidig med at jeg aftjener min værnepligt.

A. M., Sæby.

De kan ikke blive færdiguddannet som automekaniker, medens De aftjener Deres værnepligt, men De vil uden tvivl kunne få et års udsættelse, således at De er udlært, inden De bliver indkaldt.

Jeg vil gerne spørge, om det er lovligt at have to ekstra parkeringslygter anbragt foran på forgaffen, når de kun kan tændes sammen med baglygten. Mit spørgsmål skyldes en diskussion, jeg har haft med den motorsagkyndige her i Skjern.

S. A. P., Skjern.

Det er ikke tilladt at føre to parkeringslygter, een på hver side af forlygten, uanset hvordan disse er forbundet til det øvrige lysanlæg — hvorfor skulle man iøvrigt montere sådanne lygter, der ikke opfylder deres mission bedre end et almindeligt parkeringslys, men kun virker upraktisk på alle måder. Ud over alminde-

Hvorfør lader De Kørfangeren RUSTE!



— når den nærmeste **CALTEX SERVICE STATION** eller -benzinforhandler kan klare dette problem med **CALTEX RUSTPROOF?**

Aprøpos: RUST? Hvordan ser Deres undervogn ud? Trænger den ikke også til en **CALTEX RUSTPROOF** behandling.

Vedligeholdelse er billigere end unødvendige reparationer, og en undervognsbehandling med **CALTEX RUSTPROOF** koster kun fra kr. 18,- til kr. 40,- efter vognens størrelse.

Får vi DERES vogn på lift'en i dag?

lig forlygte med parkeringslys og baglygte er det tilladt at montere et spotlight, der skal være således forbundet, at det kun kan lyse samtidig med forlygten.

1. Vil De anbefale brug af de nye specielle to-takt motorolier og specielt den selvblendende? Jeg har hørt om flere, der har haft lejekorrosion som følge af brugen deraf; om dette skyldes forkert blandingsforhold, ved jeg ikke.
2. Kan det anbefales at bruge Redex i benzin/olie blandingen til to-takt motorer?
3. Vil effekten dale væsentlig, hvis man monterer et luftfilter med olie på en 125 ccm to-takt motor?
4. Har det nogen betydning eller skadelig virkning at anvende HD olie (dieselmotor-olie) til en benzinmotor?

O. G., Birkerød.

Vi kan kun anbefale de specielle to-takt olier, da det er indlysende, at de store olieselskaber ikke sender et sådant produkt på markedet uden at kunne garantere for, at to-takt olien er bedre egnet til to-takt mo-

torer end almindelig motorolie. Den selvblendende motorolie er, så vidt vi har forstået, en to-takt olie, der er forblandet på en særlig måde, således at olien kan blandes med benzinen uden at blive rystet sammen med denne. At nogen skulle kunne konstatere lejekorrosion efter benyttelse af to-takt olier, stiller vi os meget skeptisk til, eftersom disse olier kun har været ganske kort tid på markedet, og i løbet af dette tidsrum vil man næppe kunne konstatere lejekorrosion. Har man igrigt nogen sikkerhed for, at lejerne ikke var angrebet, inden der blev skiftet til to-takt olie? Redex i benzinen til en to-takt motor vil aldrig kunne skade. Man bør dog sørge for, at motoren er fri for kul og sod, inden man begynder at iblande Redex. Enhver to-takt motor bør være forsynet med et luftfilter, ellers vil lejerne hurtigt blive nedbrudt. Husk på at den indsugede luft trækkes ned om krumtaplejer og plejstangsleje, og er luftmængden iblandet for meget støv, vil dette nedbryde lejerne. Man kan udmærket benytte HD olier til benzinmotorer, men der er ikke nogen påviselig grund til at gå over til HD olie, med mindre det drejer sig

mere **BEHAGELIGT** - mere **ROLIGT** - mere **SIKKERT**

med **Armstrong**
støddæmpere

Originaludstyr i mere end 80% af alle nye engelske vogne. Fås til alle typer biler.

Giv vognen »kørelegance« — det skåner og giver længere levetid — også til DEM. Deres forhandler har det!



19a



ARMSTRONG

HYDRAULISKE STØDDÆMPERE

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

om en hårdt arbejdende lastvogn. Ved overgang til HD olier må man udvise agtpågivenhed overfor olietrykket, eftersom dieselolierne virker stærkt opløsende på slam og kul i motoren. Det kan således ske, at der løsnes så meget slam, at oliesien eller oliefilteret tilstoppes, og derfor vil vi tilråde at udskifte HD olien allerede efter 500 km's kørsel, med mindre man er sikker på, at motoren er fuldkommen ren indvendig. Er motoren ren, kan man naturligvis køre 1500 til 2000 km uden at skifte olie.

Jeg har en Triumph T 100 1939. Den går ellers upåklagelig, men når jeg har kørt en 20—30 km med en hastighed af 70—80 km/t, begynder den at spytte olie ud af ånderøret fra krumtaphuset; den kan tømme tanken i løbet af 10 minutter. Den ryger ikke fra udstødningen. Når jeg nøjes med at køre 60 km/t, sker der ingen ting. Hvilken sværelse olie skal der bruges? Jeg bruger XXL om sommeren og XL om vinteren.

S. E. J., Haraldsted.

Fejlen må afgjort ligge i returpumpen, sandsynligvis i dennes ventil. Olien er korrekt.

Der er i SMJ årgang 1952, nr. 10, side 547, et fotografi af Les Graham på en MV Agusta, 500 ccm. Denne maskine er for mig at se forsynet med en noget usædvanlig forgaffelkonstruktion. Hvad kaldes den, og hvorledes fungerer den?

Tak for Deres udmærkede blad!

J. K-K.

Den omtalte forhjulsophængning er slet og ret en svinggaffel. Den er blot udformet på den måde, at de to faste forgaffelgrene er ført langt tilbage, og selve svinggaflen bliver på den måde længere end normalt. Mellem svinggaflens forreste ender og de stive gaffelben er indskudt teleskopisk indkapslede skruefjedre. Forhjulsophængningen kommer således til at danne en trekant, og selve konstruktionen ligner baghjulsaffjedringen med en lang svinggaffel, teleskopisk indkapslede fjederstykker og det faste stel, ligeledes som en trekant. Den uaffjedrede vægt bliver ikke væsentlig mindre end for en almindelig teleskopforgaffel, men man får en bedre affjedringsbevægelse.

Mobylette er den rette!



I England skriver man om Mobylette

Saa fuldstændig rigtig, saa økonomisk, saa sikker, saa behagelig, saa let at køre og vidunderlig at eje

at De ikke har Raad til at undvære en »Mobylette«

— men det er ikke mærkeligt, for Mobylette er Verdens mest solgte 2-hjulede Motor-køretøj!

Forlang Brochure og se Mobylette hos en af vore Forhandlere, og vi anviser gerne den nærmeste.

KNUD MADSEN

Generalrepr. og Fabrikant for Danmark
Toldbodvej 7, København K - BY 9280

Jeg har en Harley model 34, 1200 ccm, sideventilet, som jeg har skilt ad i øjeblikket, og nu ville jeg gerne høre Deres mening om dens ventilsåder. Jeg synes, de er alt for brede (de er, som da de var nye); men det kan jo godt være, HD fabriken er lidt klogere på det end jeg. Et smalt ventilsåde er efter min mening lettere at få tæt og særlig at holde tæt, da der på det brede såde meget lettere sætter sig kul. Er det ikke rigtigt? Så er der jo afkølingen af ventilerne; men det er da en relativt »kold« motor, ikke? Hvad mener De? Kan jeg lave sæderne smallere og hvor smalle?

På forhånd tak.

A. A., Nykøbing F.

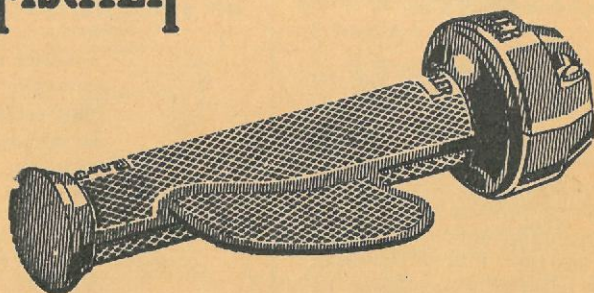
De skriver desværre ikke, hvor brede ventilsåderne er, men vi skal oplyse, at de højst må være 2 mm, hvilket efter moderne forhold er et forholdsvist bredt såde. De har fuldstændig ret i, at jo smallere sådet er, jo lettere er det at holde tæt, men sådebredden har selvfølgelig også noget at sige med hensyn til køling. Jo kortere tid ventilerne ligger an mod sæderne i en mo-

tor, jo bredere må man gøre sæderne for derigennem at aflede varmen. Der er imidlertid intet i vejen for, at De kan gøre indsugningsventilens såde en del smallere.

Som fast holder af Deres gode og vejledende blad tillader jeg mig at stille Dem et par spørgsmål. Jeg er ejer af en Ariel 1938 model VB 600, som kører med sidevogn. Når jeg har kørt 30—40 km med en hastighed af ca. 60 km/t, bliver den så varm, at udblæsningsrøret er rødt, og i løbet af kort tid er udblæsningsventilen brændt i stykker, så den må udskiftes. Min mekaniker har slebet af knasterne på den, 2 tiendedele af indsugning og 3 tiendedele af udstødning; skulle det have nogen betydning, så det er derfor, den varmer så meget? Den skulle stå rigtigt i tænding, men den brænder også tændrøret i stykker; jeg bruger KLG M 60. De kunne vel ikke give mig oplysning om, hvorvidt den er god til sidevognscykel, og om den ikke skulle kunne tåle at køre med en fart af 60—70 km/t, om indstilling af de forskellige dele, og hvor store tolerancer der skal være de forskellige steder? Der kan vel ikke kom-

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

FISCHER



Koblingshåndtag

SIKKERT - HURTIGT - BEKVEMT

fås hos de førende forhandlere

me en prøvekørsel af Ariel VB 600 i bladet, helst med sidevogn?

På forhånd tak for Deres svar, som jeg er meget interesseret i at høre, da jeg gerne vil have motorcyklen til at gå så godt som muligt.

H. F., Farum.

Karburatoren i den pågældende model skal have strålespids 160, spjæld 6/4, og nålen skal stå i tredje hak fra oven. Tændrøret er korrekt, nemlig KLG M 60. Forudsat at maskinen ikke kører på for mager blanding, d.v.s. at nålen er sænket længere ned end til det tredje hak (vi går ud fra, at spjældet er det rigtige), må fejlen sikkert skyldes, at der er slebet af knasterne, dels kan konturen være blevet ændret, og dels er løftehøjden sandsynligvis blevet formindsket. Dette medfører en ringere fyldning af motoren, og resultatet bliver det samme som ved kørsel på for mager blanding. Er de knaster forøvrigt blevet efterhærdelet? Hvis dette ikke er tilfældet, vil de snart være helt ødelagt. Ved en afslibning af knaster må man erindre, at man sliber hærde laget af og kommer ind til det bløde metal.

Vi kan ikke love noget om prøvekørsler, eftersom vi må tage, hvad vi kan få.

FREMTIDSMUSIK —

fortsat fra side 125

nuværende modeller. Denne konstruktion vil foruden en overvældende accelerationscyne have en stor tophastighed, og den vil kunne gennemkøre sving og kurver med stor hastighed. På grund af det lavtliggende tyngdepunkt vil vægtforskydningen under opbremsninger blive mindre mærkbar end på de nuværende racermaskiner, der i grunden har et forbløffende højtliggende tyngdepunkt. Endelig skal det nævnes, at der i den pågældende konstruktion overhovedet ikke anvendes kæder, og da kædebrud netop var hyppigt forekommende på de engelske racermaskiner i sidste sæson, er kardantrækket, der iøvrigt er den eneste rimelige måde at transmittere kraften fra denne motorkonstruktion til baghjulet, en betydningsfuld sikkerhedsfaktor.

Hvad italienerne mener om fremtidens racermaskine er lidt vanskeligt at overskue, eftersom spørgsmålet har udløst et fyrværkeri af modstridende synspunkter.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

TID
PENGE
PORTO
TELEFON

Vi har det absolut største udvalg i udstyr, tilbehør og reservedele for motorcykler til de rigtige priser. Vi er gerne til tjeneste med tilbud på enkelte dele eller større partier og afslutninger.

Alt på et sted til motorcykler

Motor- lageret

HALMTORVET 46, KBH. V., VE 3846 & 9847

Så vidt man dog kan skønne, vil man yderligere udvikle den firecylindrede type, og efter sigende har man hos MV og Gilera haft visse overvejelser gående ud på at vende motoren i længderetningen og gå over til kardantræk, og dette vil naturlig-

vis også bevirke en overgang til vandkøling.

De tyske fabrikker vil gå ind for en linie, der i højeste grad gør motorsporten til et rullende laboratorium, idet BMW og Horrex udelukkende vil beskæftige sig med nyskabelser, der direkte kan overføres til standardproduktionen. NSU racerne er en blanding af standardelementer og specialbyggede motorer, men så vidt vi kan forstå, vil man søge en forøget tilnærmelse mellem standardmaskinerne og racermaskinerne.

Een ting er imidlertid givet: i de kommende år vil den internationale konkurrence blive skærpet såvel i sporten som på verdensmarkedet, og jo hårdere konkurrencen er på banerne, jo bedre motorcykler får publikum at køre på.

NSU-Max var stærkere

Den kendte motorjournalist Helmuth Werner Bönsch, der tillige er tilknyttet den tekniske afdeling af sammenslutningen for tyske cykle- og motorcyklefabrikker, har netop afsluttet den officielle typeafprøvning af NSU Max, der gik i seriefabrikation i december. Afprøvningen havde et ganske forbløffende resultat, idet det viste sig, at motoren, der som bekendt er på 250 ccm, ydede 18,2 hk, d.v.s. at NSU Max er den kraftigste seriefremstillede kvartliter motor i verden. Ifølge de tidligere forsøg havde prototypen af Max en tophastighed på 126 km/t, men på grund af det dårlige føre har det været umuligt

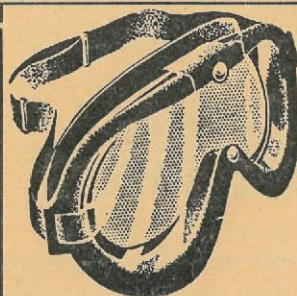
at foretage en ny prøve med en af de nye seriemaskiner.

Vespa ændret

Der er kommet nogle ganske få ændringer på Vespa Scooteren. Forlygten er blevet lidt større, og kabler til kobling, gashåndtag og forhjulsbremse ligger nu skjult inde i styret. Motoreffekten er sat i vejret fra 4,5 hk til 5 hk, og kompressionsforholdet er øget til 6,5:1. En ændring, der har overmåde stor praktisk betydning for fremtidens Vespa-ejere, er, at benzintanken nu indeholder 6¼ liter mod tidligere knap 5 liter.

Tuningsudstyr til Consul II.

NSU fabrikken kan nu levere et racertilbehør til den største NSU model, nemlig Consul II på 500 ccm. Tilbehøret er nærmest fremstillet med henblik på at omskabe Consul-modellen til en førsteklases motor-cross cykle, men til decideret racerbrug vil tophastigheden næppe slå til. Tilbehørssættet omfatter en letmetalcylinder samt letmetaltopstykke med store ventiler, racerknaster, racerventilfjedre og 32 mm faldstrømskarburator. Efter en ombygning med disse dele yder motoren 33 hk, og tophastigheden bliver 150 km/t. Hvad prisen på dette byggesæt bliver i Danmark, kan endnu ikke siges, men i Tyskland er prisen 1040 D-mark (ca. 1605 kr.).



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude

kr. 9.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra

kr. 168.00

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra

- 56.50

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) ..

- 24.50

Nyrebælter prima kvalitet

- 19.50

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetalhjelme

- 59.50

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Zündapp kommer med en Scooter

Fra Zündapp fabrikerne i Nürnberg har vi modtaget meddelelse om, at man arbejder på fuld kraft på en ny scooter. Man har endnu ikke afsluttet de endelige prøver af prototypen, og seriefabrikationen ventes først påbegyndt i april eller måske endda først i maj. Der vil selvfølgelig komme omtale af den nye scooter, så snart materialet er tilgængeligt.

Adler sætter teknisk rekord

Fra Adler Werke i Frankfurt kommer der meddelelse om, at den forbløffende lille Adler motorcykle, model M 200, er blevet betydelig kraftigere, end det tidligere var tilfældet. Effekten er således sat i vejret fra 9 hk til 11,4 hk. Iøvrigt meddeles det, at den nye Adler M 250 på 250 ccm yder ikke mindre end 16 hk og har en tophastighed på 116,5 km/t og i TT stil 125 km/t. Model M 250 har således en litereffekt på 64 hk, hvilket os bekendt er rekord for en vendeskyllet to-takt motor.

FRA BANE OG VEJ

Af OBSERVER

Den tæt besatte internationale sportskalender er allerede ved at få de første huller i form af aflysninger. *Monaco's* klassiske Grand Prix i Monte Carlo's gader bliver ikke kørt i år, og *Lausanne G. P.* er også blevet slettet af løbslisten — men der er rigeligt tilbage endnu, og mon ikke der falder nogle flere fra.

I Europa åbnes den egentlige løbsæson med *Syrakus Grand Prix* den 22. marts — og derefter følger de forskellige arrangementer slag i slag. Ellers er forsæsonen domineret af rallies: *Sestriere*, den schweiziske *Schneesternfahrt*, og senere kommer *Tulipanrallyet*, som efterhånden har fået klassisk status.

Sydamerika.

Argentinerne afholdt deres andet store løb den 1. februar. Skuepladsen var påny den kæmpemæssige autodrom, der blev færdig sidste år, men til *Buenos Aires G. P.* blev en anden, hurtigere bane på 4,7 km's længde benyttet. Startfeltet var stort set de samme køreere som i det argentiske G. P., men vognene en sælsom blanding, idet løbet kørtes under fri formel.

Det officielle *Ferrari*-hold bestod af en 4,5 liters model, kørt af *Alberto Ascari*, og tre 2,5 liters firecylindrede modeller, betroet til *Villoresi*, *Farina* og *Hawthorn*. *Enzo Ferrari* benyttede med andre ord lejligheden til at give sine nye vogne til 1954-reglerne en prøvegalop og havde god grund til at glæde sig over resultatet: 1. Farina

(116 km/t for 188,2 km), 2. *Villoresi* — en tiendedel sekund (!) bagved, 3. *Hawthorn* knapt to minutter senere. *Ascari's* 4,5 liters model havde vrøvl med oliepumpen, så verdensmesteren fuldstændte løbet til fods i sindigt tempo.

Den ny *Ferrari*, der har været klar i et års tid allerede, er konstrueret som den succesombruste 2 liters model, og allerede ved debut'en den 6. april 1952 i Turin gjorde den sig fordelagtigt bemærket, da *Taruffi* kørte den som et rent og skært forsøg. Den varmede lidt vel kraftigt — to glødende udblæsningsrør blev simpelthen slået af med en hammer — og løbet fuldførtes uden motorhjem — men det var børnesygdomme. I *Buenos Aires* gik 2,5 liters vognene fint.

En anden interessant omstændighed ved dette løb — eller rettere ved træningen — var den under mærket *Autoar G. P.* anmeldte vogn, der i største hemmelighedsfuldhed blev læst af en lastbil og kørte et par runder. Pseudonymet dækkede over den berømte 12-cylindrede 1500 ccm vogn, som dr. Porsche i sin tid udkastede for *Cisitalia*, og som nu kom i aktion for første gang. Den var sørgeligt uforberedt; firehjulstrækket kunne ikke bruges, da bagakslens differentiale havde en anden udveksling end forakslens, så den måtte køres med baghjulstræk alene. Efter tre omganges kørsel var viseren på olietrykmåleren nået to gange skiven rundt, olie sprøjtede i alle retninger, og gearkassen var gået

»i baglås« — så det var alt, man så til vognen i denne omgang.

Ikke nogen overbevisende premiere — men det er nu forbistret svært at bygge væddeløbsbiler, og det er bestemt ikke lettere at få dem til at køre.

Italien.

Den af Mercedes-Benz udsendte erklæring om, at de sejrsvante 300 SL-vogne ikke kommer til start i år, har ved sin bombastiske ordlyd opflammet den gode *Enzo Ferrari* så meget, at han har proklameret en udfordring til det tyske firma. I korthed har han tilbudt at lade sine bedste køre: Ascari, Farina og Villoresi møde et tremands Mercedes-hold til et sportsvognsløb af en hvilken som helst længde eller varighed.

Det bliver spændende at se, om *Alfred Neubauer* lader sig ophidse til at gå ind på spøgen, og endnu mere spændende bliver det at se, hvordan et eventuelt løb spænder af.

Iøvrigt bør det noteres, at Ferrari fornylig er blevet »Cavaliere del Lavoro« — Arbejdets Ridder. Det er en af de få decorationer, jeg gerne ville have!

Tyskland.

Rygtet vil vide, at Mercedes-Benz arbejder på to forskellige vogntyper til den ny Grand Prix-formel. En 750 ccm kompressor i et chassis på størrelse med en almindelig F III-vogn og en 2500 ccm model uden kompressor. Vi får se i 1954.

Den tyske landevejsmester i 1951 Wal-

ter Zeller vil i begyndelsen af marts tiltræde en rejse til den hyggelige lille ø Man — måske hedre kendt som Isle of Man — for at se lidt nærmere på TT banen. Det bliver nok sikkert ikke ved synet, eftersom Zeller medbringer en BMW R 68 træningsmaskine og en mekaniker, så der er al mulig grund til at tro, at vi får en BMW at se på Isle of Man i senior løbet 1953. Walter Zeller er medlem af BMW's fabrikshold, men på nuværende tidspunkt ønsker man ikke at oplyse, om der bliver tale om deltagelse af hele fabriksholdet, eller om der muligvis kun kommer en enkelt rytter til det klassiske løb. Som tidligere meddelt vil BMW fabriken gå aktivt ind for en række af de klassiske løb i den kommende sæson, og mon Isle of Man ikke bliver et af dem?

England.

Den fornemme Dewar-pokal, som tildeles for særlig fremragende automobiltekniske bedrifter — i reglen med et sportligt anstrøg — er blevet overrakt ledelsen af Rootes-koncernen som anerkendelse af de fornemme resultater, *Sunbeam-Talbot* har opnået i 1952. Navnlig præstationerne i det internationale Alperally har været afgørende, og det er værd at huske på, at Sunbeam-Talbot sidste år besatte 1., 2., 3., 4. og 8.-pladsen i 2—3 litersklassen i Alperallyet samt tegnede sig for ærespræmien for fabrikshold, ærespræmien for hold af anden nationalitet end fransk samt ikke mindre end tre Alpe-pokaler.

Der er al mulig grund til at gratulere med den fortjente anerkendelse.

LØBSKALENDER

Marts:

22. Motorcykle-Klubben Svendborg — Trial. Hovedkontrol Stenstrup Kro. Start kl. 8.
22. B. S. A. Klubbens trial er udsat til den 20. september.
29. Fyens Motor Union (4. afd. af Danmarks mesterskabet i trial 1952/53).

April:

6. De samvirkende motorklubber, Aamager — Baneløb.
12. Motorklubben Rapid, Gladsaxe — Baneløb.
19. Kolding Motor Klub, Kolding — Baneløb.

KVALITETS MÆRKET

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, galler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

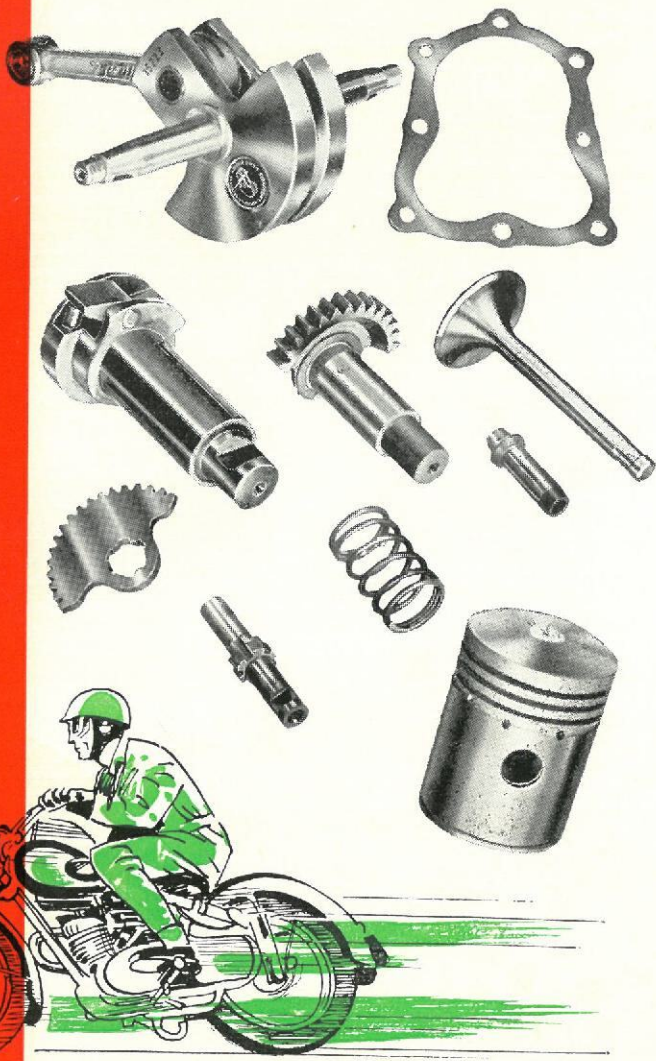
Taga 9883 - 9885

Motorcykle-reservedele og tilbehør en gros

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

Specielt:
BLUE - SEAL
stempler

En gros afdeling
for autoreserve-
dele og tilbehør.



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

Det førende en gros firma
i reservedele og tilbehør til motorcykler

KORREKT PÅFYLDNING AUTOMATISK SIKRET MED



De kender det: Fulmen med en flaske for at få batteriet fyldt op. De hælder for meget på, så syren løber over og ødelægger, hvad den kommer i nærheden af . . .

Det undgår De fuldstændig med LUCAS batteri-påfylder, der automatisk standser tilførslen af destilleret vand, når batteriet er fyldt korrekt op, hvorefter De har den som reservoir, fordi den efter brugen holder sig selv tillukket.

Har De een gang prøvet LUCAS batteri-påfylderen, vil De ikke undvære den.

Og så koster den kun **6⁸⁵**

Deres forhandler har den!



LUCAS

batteri- PÅFYLDER

KETNER
AXEL KETNER · KØBENHAVN

VORDINGBORGGADE 6-8, KØBENHAVN Ø, TELEFON *TRIA 3131
CITY-DEPOT: NØRREVOLD 9, KØBENHAVN K, TELEFON CENTRAL 4195 — 6819
SERVICE-DEPOTER: ÅRHUS 9511 — ÅLBORG 4901 — ODENSE 472 — ÅBENRÅ 3663