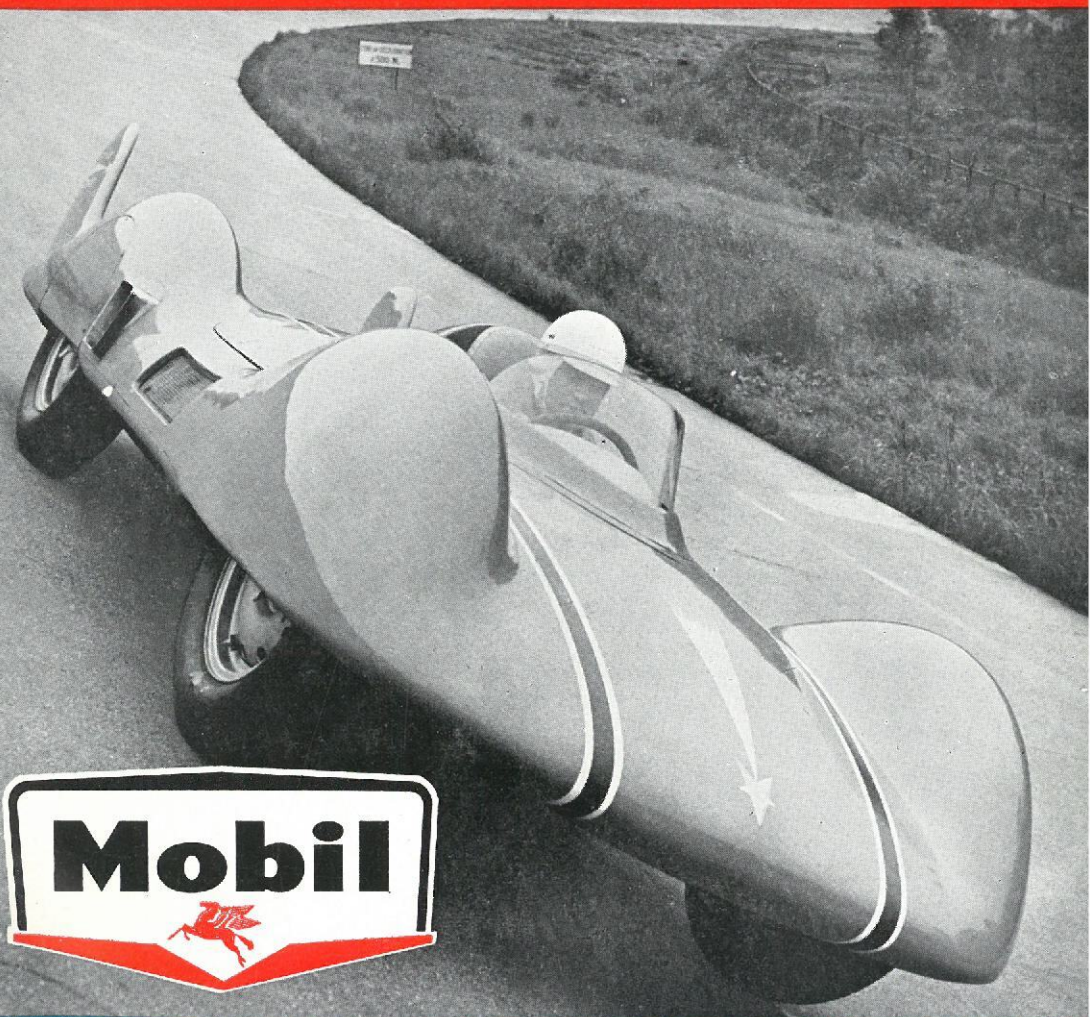


NR. 10 - 10. ÅRG.

OKTOBER 1956

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



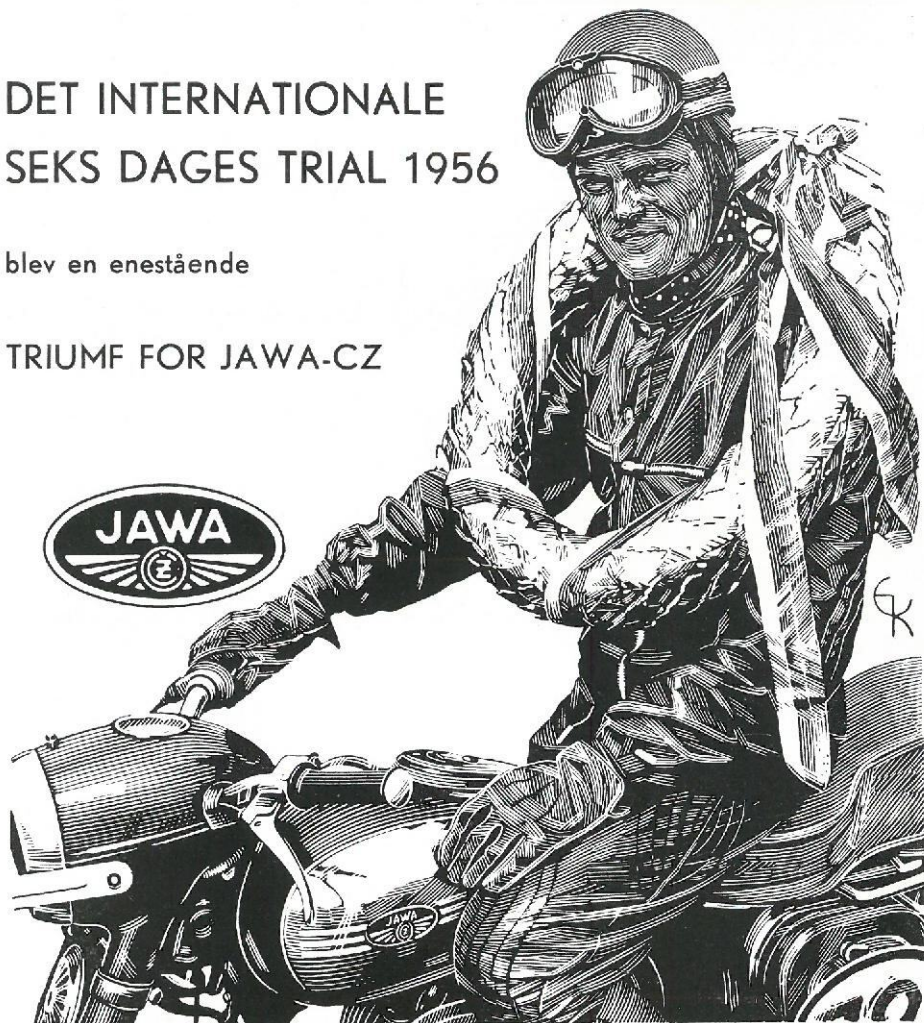
Renault's turbinevogn Étoile Filante har sat den første officielle verdensrekord for vogne med gasturbine med 307,64 km/t. Som brændstof benyttedes Mobilgas Turbine Fuel, og smøreløsen var almindelig Mobilolje 10 W. Også Burn's absolutte verdensrekord for sidevognsmaskiner blev sat på almindelig Mobilolje. Når der er tale om spidsbelastning, stoler man på Mobilolje såvel som i den daglige kørsel, hvor god økonomi og kraftoverskud er af afgørende betydning. Derfor er Mobilolje verdens mest solgte motorolie.

Mobil Oil Danmark A/S

DET INTERNATIONALE SEKS DAGES TRIAL 1956

blev en enestående

TRIUMF FOR JAWA-CZ



Det internationale Trophy

Blev vundet af det tjekkoslovakiske hold på JAWA-CZ, der som eneste hold gennemførte uden strafpoints.

Sølvpokalen blev vundet af det hollandske hold med køreren Jansema på JAWA.

Klubkonkurrencen

Det tjekkoslovakiske klubhold (UDA) på JAWA-CZ gennemførte som det eneste uden strafpoints.

Fabrikskonkurrencen

Både JAWA og CZ vandt den store guldmedalje.

23 JAWA-CZ i start – 23 JAWA-CZ i mål.

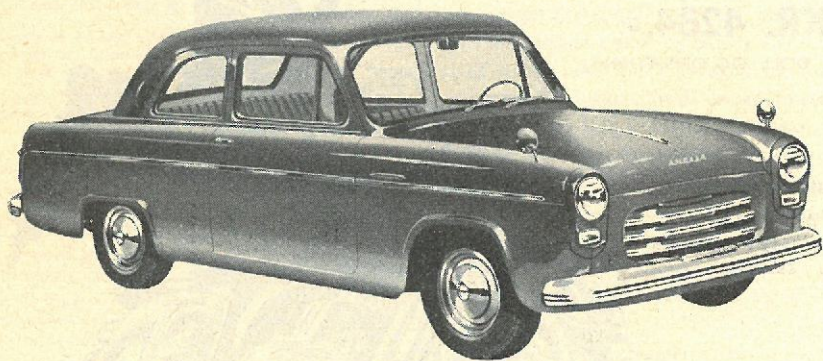
19 guldmedaljer, 3 sølvmedaljer, og 1 bronzemedalje.

JAWA-CZ ER EN VINDERMASKINE

IMPORTØR: ERIK ORTH . V. FARIMAGSGADE 19 . MI 4801

Motoren er foran *i lydløshed*

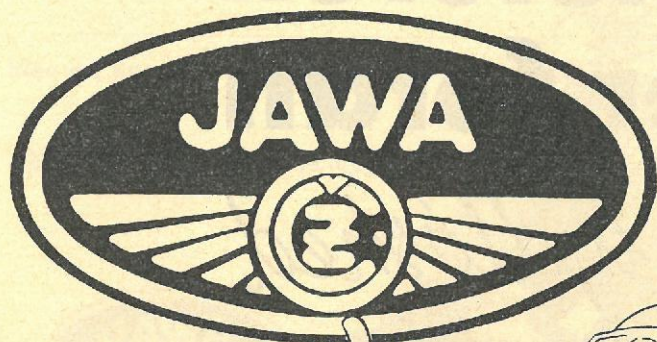
Der er gang i Anglia, vognen med øjeblikkets stærkest stigende salg. Een af grundene er Anglia's fremragende accelerationsevne, men dertil kommer, at Anglia også er lydløs, holdbar, økonomisk, velaffjedret, kurvesikker og smuk. Skal det være en vogn til en 15.000 kroner på dollarbasis, så prøv en Anglia og køb den hos Deres autoriserede Ford-forhandler.



ANGLIA

en FORD — derfor kvalitet

**HOLD HUMØRET HØJT
GØR SOM HAN**



**KØB EN 250 cc
SUPER SPORT**

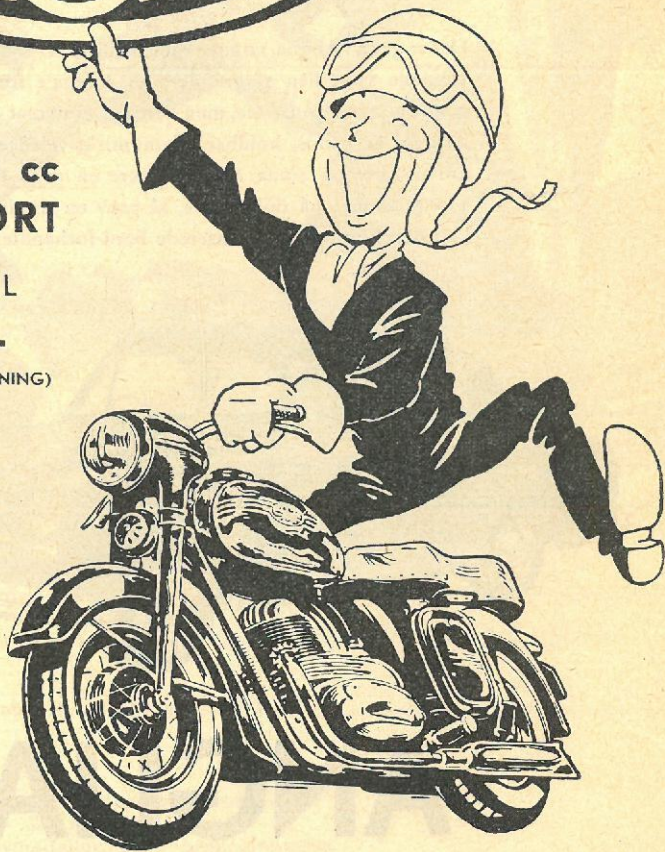
I FRI HANDEL

KR. 4284,-

(INCL. DOLL. OG OMSÆTNING)

Hovedforhandler for Fyn:

E. Bruun-Larsen
Ansgargade 1 - Odense
Tlf. 61 03



IMPORTØR: ERIK ORTH, V. FARIMAGSGADE 19 KBH. V, MI 4801

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

10. ÅRG.

15 Oktober 1956

NR. 10

Redaktion og ekspedition:
Nikolaj Plads 5, Kbhvn. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Forretningsfører
Holger Nielsen

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

Norsk afdeling
Postbox 2817 - Oslo K.

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



Underlødige garagefilosofi ...	595
Zündapp „Janus“	598
Teknisk bjergbestigning på en flad salslette	605
Vi prøvekører Hillman Minx	611
Royal Enfield Crusader	617
Specielt tændrør til knal- tert-motorer	618
Lidt nyt fra turbinefronten	620
SMJ kalder alle to-takt kø- rere, olieselskaber og ser- vicestationer	622
Danmarks mesterskaberne i billob	623
Familiealbummet	626
Kort sagt	630
Vi prøvekører Jawa 250	634
Teknisk brevkasse	640
Danmarks mesterskaberne i moto-cross	645
Fra bane og vej	651
De nye Pal-bremser	655

Underlødige garagefilosofi

Selvfølgelig kunne man henfalde til allehånde beklagelser over klimaet i dette land, for det er ikke nogen kvælende varm sommer, vi nu har lagt bag os, men det er alligevel mere opmuntrende at tænke på den hyggelige tid, der ligger foran. Vi kan nå at køre mange gode ture endnu, og selv om det bliver køligere, så er landskabernes efterårsfarver altid en oplevelse. Og så er der de hyggelige og fredsomme sysler inden dørene, garagearbejde og små reparationer og forbedringer, man kan lægge omhu og glæde i.

Det er hyggeligt at nusse omkring i garagen og foretage disse små arbejder, der ikke haster, fordi ingen hurtig udrykning står for døren. Er det lidt koldt, tænder man petroleumsovn, der spreder en stank af nybyggerliv og pionerånd om sig, og håndlamperne kaster hårde slagskygger af opdimensionerede maskindele og værktøj på den hvide væg. Fra den lille dystre og omhyggeligt aflåste værktøjskasse, der bærer påtegningen »Stærkt ætsende kemikalier«, henter man en let støvet »Hof«, der aftørres med en klud, og så holder man en lille eftertænksom pause.

I en sådan stund sidder jeg og betragter mine to køretøjer — frække Alberto, der har salig Ascari til gudfader, og Charlie, som jeg har opkaldt efter Husqvarnas tidligere cheffkonstruktør. For køretøjer skal have et navn. Bilen Alberto ser ud som en patient, der er hos tandlægen, med kølerhjelmen vidt åben, og man er lige ved at sige, at han godt må lukke i igen. Jeg lader tankerne gå til de ture, vi har kørt sammen, og — bevar mig vel — de har ikke været blot til lyst allesammen. Vi har rullet fredeligt af sted både her og der, men da sygdom og besværligheder en gang stillede strenge betingelser, præsterede vi også 74 km/t i gennemsnit fra den so-

rentinske halvø til Firenze. Vi har fisket Europas farvande igennem for nyheder og stof, der ikke altid var lige lette at hale i land, og vi har kørt husets unger til chokoladeselskab — i sandhed en broget tilværelse. Jeg ved godt, at Alberto ikke har det, man formummer under betegnelsen sjæl, og han har ikke nogen selvstændig tankegang eller handlekraft, men hans konstruktører har lagt summen af årtusinders sammenparede viden, erfaring og kultur i ham og hans utallige brødre, og derfor virker det på en måde oprørende, når motorkørsel kommer i søgelyset på den afsindige måde, som det stigende ulykkestal har medført. Uden videre tillader man sig at generalisere, man taler om bilister og motorcyklister og hæfter forskellige fejl på hver gruppe, man taler om for høje hastigheder eller uhensigtsmæssige veje, og så er sagen dog den, at de motorkørende, cyklisterne og fodgængerne kan sættes i forskellige klasser alt efter den kultur, de har tilegnet sig eller instinktivt har fornemmet, for det er ikke blot et spørgsmål om mere eller mindre begavelse. Men bilerne og motorecyklerne vil i dette spørgsmål altid være sagesløse.

Når man i en stille stund sidder og betragter sine køretøjer, har man vanskeligt ved at forestille sig dem som knuste vrag, ansvarlige for sorg og ødelæggelse, for de er skabt til gavn og glæde, og de giver kun gavn og glæde, så længe de er i rette hender.

Når jeg betragter »Charlie«s stilige, sortblanke elegance, kan jeg vanskeligt forlene hans udseende og stilfærdige væremåde med motorbølleri. Han står tværtimod som et monument over menneskenes ustyrlige trang til at komme til visshed over problemerne i en konstant søgen efter sandheden, for Charlie er et lille rullende laboratorium med to forskellige tænder i sine to cylindre, med en todelt benzintank og to karburatorer således, at den ene cylinder kører på den ene olie og den anden på den anden olie, eftersom Charlie er en to-takter. Han skal i sin mærkelige dobbelttilværelse klarlægge værdien af forskellige tilsætningsmidler og give et klart billede af diverse olietypers egenskaber. Men han skal også

transportere min ringhed rundt omkring i det daglige arbejde, og vi kan lide at køre sammen. Vi holder af den snoede vej med herlige solide vejtræer, eftersom ingen af os er skabt til en steril, idiotsikret tilværelse bestående af autobaner uden vejtræer eller facade- og karakterløse strækninger, der eliminerer almindelig tankevirksomhed, for nok har vi i reglen travlt, men vi kan dog afstemme vor hastighed i overensstemmelse med sund fornuft. I den almindelige, fortravlede tilværelse må vort liv på landevejen betragtes som oaser, fordi vi kommer i kontakt med naturen, og derfor må det være et kulturelt fremskridt at få stadig bedre køretøjer og stadig dygtigere kørere, medens automatik og idiotsikrede veje må betragtes som tilbageskridt, eftersom en sådan »udvikling« kun er en erkendelse af, at menigmand har opgivet at tilegne sig almindelig lærdom — man er jo vant til at få læst højt i radioen og se billeder i fjernsynet, alt imedens man smiler overbærende ved tanken om orientens eventyrfortæller, der forlyster analfabeterne. Det danske fjernsyn gjorde en heroisk indsats i sommer ved at bringe reportage fra Isle of Man TT, og speakeren oplyste, at rytterne kørte på scootere — derfor vil jeg hverken eje eller have et fjernsyn, og når alt kommer til alt, så er en radio i reglen kun en støjsender.

Denne forfinede udvikling af åndsdovenskaben burde vel gøre en skrivende mand deprimeret, men der vil altid være mennesker, der vil læse, fordi det giver dem mulighed for selvstændig tankevirksomhed, og disse mennesker vil føle glæde ved at beherske det stof, der optager deres interesser. De folk, der læser om biler og motorecykler, og som føler noget for deres køretøj, vil altid køre bedre end den store part af det motorkørende publikum, der kun betragter en bil eller motorecykle som et produkt af teknikken beregnet til at gøre livet behageligere.

Og hvor kan livet så ikke være ubehageligt, når man en mørk, regnfuld oktobernat får en kortslutning i ledningsnettet, hvor kan man blive ondsksfuld, når man kø-

Blad venligst frem til side 603

FLYVEVÅBNET

søger



Flyvere

**I november afholdes
optagelsesprøver for aspiranter til nyt flyverhold**

**Ansøgningsfristen udløber
d. 3. november,**

men træningskommandoen modtager gerne
Deres ansøgning straks. Optagelsesprøverne,
der varer en uge, afholdes i København. Deres
rejse betales, og opholdet er gratis. Oplys-
ninger om tjeneste- og lønvilkår fås enten pr.
telefon eller ved indsendelse af nedenstående
kupon.

Ansøgningsbetingelser:

1. Et upåklageligt helbred, fuld synsstyrke
på begge øjne (6/6) og naturlig farvesans.
2. Alder: 18-23 år.
3. Må ikke være straffet.
4. Studentereksamen, realeksamen, evt.
mellemskole el. folkeskole m. supplerende
uddannelse i dansk, engelsk, matematik og
fysik svarende til realklassens pensum.
5. Højde: 163-188 cm.

Befalingsmænd og menige,

der har gennemgået mindst 3 mdr.s rekrutuddannelse, og som ellers opfylder ansøgnings-
betingelserne og består optagelsesprøverne, skal møde den 8/1 1957 og påbegynder
straks flyvetræningen. De øvrige antagne møder samme dag på den militære forskole.

Optagelsesprøver til
flyverhold i 1957
påregnes endvidere
afholdt i februar-
maj-august 1957.

Træningskommandoen

Flyvestation Værløse - Tlf. Ballerup 325, lokal 177. Jeg anmoder
om ansøgningsskema og oplysninger om uddannelse til flyver.

Navn: _____

Stilling: _____

Adresse: _____

Eksamen: _____ **Alder:** _____



Indstigningen i Janus foregår fra vognens for- eller bagende. Det forfriskende ved dette lille køretøj ligger deri, at man ikke har forsøgt at skabe en vogn som en skalamodel af de store kendte vogntyper.

ZÜNDAPP „JANUS”

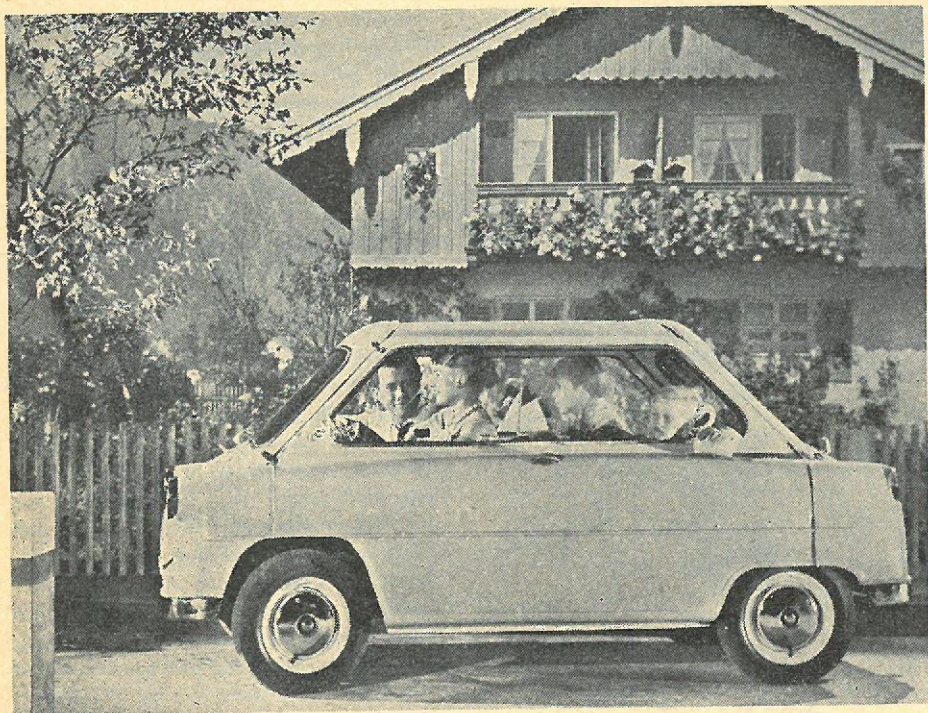
Dorniers idé er taget op af motorcyklefabrikken i Nürnberg
Produktionen i gang til foråret.



Den lille billige vogn spørger for øjeblikket mere end nogensinde før — og af meget letforståelige grunde. Mellemklassevognen ligger ret stabilt på en pris, der ikke ligefrem virker opmuntrende for arbejderne og funktionærerne med den relativt beskedne gage, der skal strække til en ordentlig lejlighed, pænt tøj, radio, fjernsyn m.m. samt her i landet til finere fransk madlavning eller bombastisk dansk dito. Under alle omstændigheder må manden med middelindtægten give afkald på andre af livets goder, hvis han vil holde en vogn udelukkende til sin og familiens fornøjelse og bekvemmelighed. Ikke desto mindre er lønningerne på de europæiske fabrikker steget, selv når man ser helt bort fra pristallet, eftersom arbejderne i dag kan indkøbe mere for en timeløn, end han kunne f.eks. i 1939. At det for øjeblikket kniber med at få pengene til at slå til, skyldes dels stigende skatter dels stigende levestandard, der stiller et mere omfattende krav til ugelønnens fordeling. Kort sagt: Var bilerne blot lidt billigere, så kunne der også blive råd til en vogn.

Det var som bekendt Fords T-model, der satte den amerikanske befolkning på hjul, og det var det udbredte amerikanske afbetalingssystem, der holdt den rullende, men det var frem for alt T-modellens kolossale produktionstal i forbindelse med samlebandet og den enkle konstruktion, der muligjorde en virkelig folkevognspris, og T-modellen er den dag i dag den eneste vogn, der med rette kan betegnes som en folkevogn.

Den tyske VW var som bekendt oprindelig en ren politisk fidus, og selv om den kom til verden under afdøde Adolfs rædelseregime, så var der dog noget sundt i den tanke, at folk sparede sammen til vognen, inden de fik den udleveret, alt medens de med opsparingen holdt produktionen i gang — det blev bare aldrig til noget, fordi det såkaldte tredje rige også arbejdede med andre store planer. Den nuværende VW henvender sig nok til et stort publikum, og gennem sine billige ombytningspriser er det også muligt at holde vogn i mange år, ja næsten gennem en hel generations levetid, for en meget ringe årlig udgift, men



Det er unægtelig nye linier, vi finder i Janus, men læg en torpedo til i den ene ende og et stort kuffertrum i den anden ende, så vil De se, at passagerafdelingen er lige så stor som i de mindre personvogne.

VW lever først op til sit navn som folkevogn efter at have været i drift i mange år, eftersom anskaffelsesprisen stadig vil belaste et lille eller et mellemstort budget på en følelig måde.

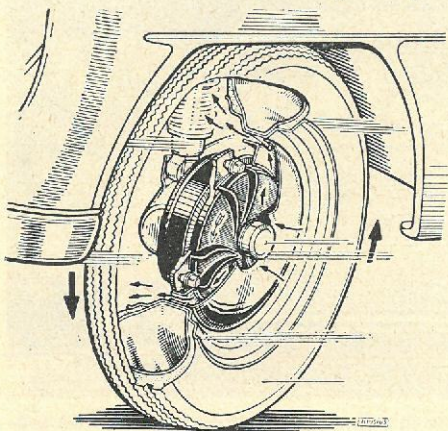
Adskillige forsøg gøres i øjeblikket på at fremstille en prisbillig vogn, der helst skulle være så billig, at den kunne erstatte motorcyklen, men der er i dette problem stadig to hovedfaktorer nemlig fremstilling i store styktal og mekanisk simpelhed. Det har vist sig, at disse to faktorer kun vanskeligt lader sig forene, for tænker man blot på den simplest tænkelige udformning, nemlig den trehjulede bil eller kabinescooter, i hvilken man slipper for det ret kostbare differentiale, så har det store publikum enten så megen teknisk indsigt eller en instinktiv fornemmelse af, at det trehjulede køretøj har højst utiltalende køreegenskaber, og derfor vil en almindelig udbredelse i store fabrikationstal aldrig blive mulig, og det, man har sparet i tandhjul,

sætter man simpelthen til ved at belaste hvert enkelt køretøj med uforholdsmæssigt store beløb til afskrivning af værktøjer.

En anden form for en simpel mekanisk opbygning finder vi i den italienske Isetta, der bygges på licens i både Frankrig og Tyskland. Dette køretøj har fire hjul, men intet differentiale, eftersom de to baghjul er anbragt med meget ringe sporvidde, hvilket giver tilfredsstillende køreegenskaber, men også her er produktionen begrænset, fordi Isetta'en er et udpræget to-personers køretøj — altså kun anvendeligt før børnenes ankomst eller efter deres afgang fra hjemmet. Vi er derefter umærkeligt kommet op til små vogne som Isard, Maico Champion og lignende, der foruden plads til to voksne levner plads til to børn, men nu er skridtet blevet taget fuldt ud, eftersom vi her kan præsentere læserne for et køretøj i samme prisklasse, men med plads til fire voksne og endda med mulighed for på få sekunder at ændre vognen til en rum-

melig varevogn til 300 kg nyttelast foruden føreren, eller med mulighed for at ændre vognens indre til bekvem soveplads for to personer. Altså et køretøj med stor anvendelsesmulighed og dermed følgende gunstige betingelser for fremstilling i store styk-tal til en rimelig pris.

For nogen tid siden erfarede vi, at Zündapp havde overtaget den trehjulede Fulda — åbenbart i et anfald af panik — for efterhånden som man arbejdede sig frem gen-

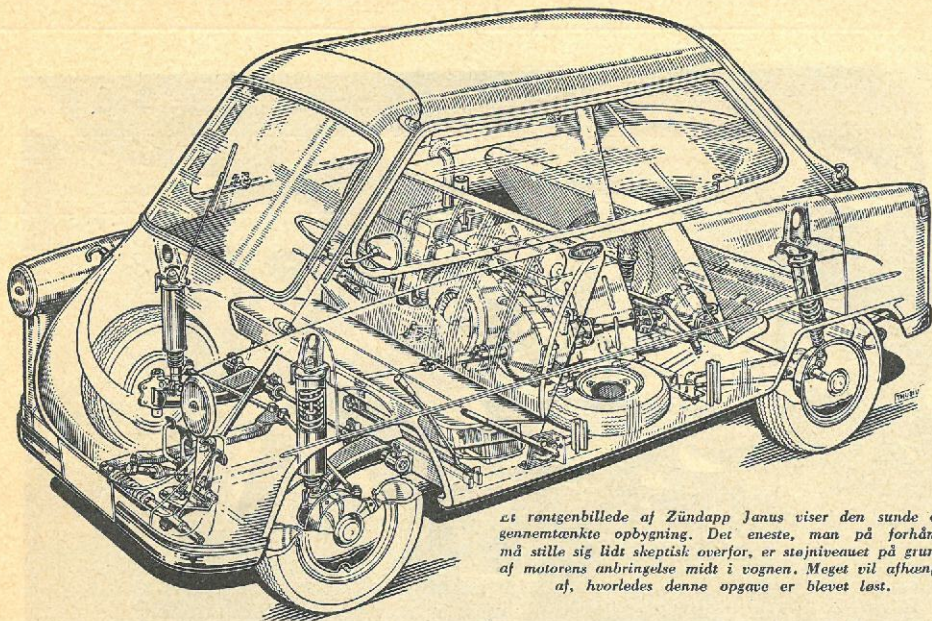


Et snit gennem den turbokoledede bremse, i hvilken køle-luften fødes ind over bremsetromlen for at undgå fadning ved gentagne eller langvarige opbremsninger.

nem de tekniske muligheder i dette køre-tøj (det var meningen at ændre den til en fire-hjulet konstruktion), blev man mere og mere modfalden, og tilsidst lagde man hele historien bort på en hylde. I stedet kastede man sig over en idé, udkastet af flyvemaskin konstrukktøren Klaudius Dornier, der havde fremstillet en prototype til en lille vogn med stor indvendig plads. Dornier's besynderlige, men afgjort rigtige tanke gik ud på, at man anbragte motoren midt i vognen mellem de to sæder, der på den måde kom til at stå ryg mod ryg. Der bliver på den måde indstigning i begge ender af vognen, der er så symmetrisk, at man enten må se, hvor rattet eller hvor lygterne er for at finde ud af, hvad der er for, og hvad der er bag. Dette er Dornier's indsats, men ellers blev der ikke meget tilbage af den oprindelige prototype, der nu i rent teknisk henseende er meget bemærkelsesværdig.

Med den nævnte placering af sæderne op-når man lige så rigelig plads som i en mellemstor personvogn, og for bagsædets vedkommende endda med bedre benplads, end man er vant til. Dette medfører ganske automatisk et af de mest frygtede problemer, nemlig mulighed for vidt forskellig belastning, der maksimalt kan andrage en meget stor procentdel af vognens egenvægt. I Janus, som den nye Zündapp hedder, er dette problem ligefrem blevet stillet på spidsen i en grad, man ikke tidligere har set, eftersom vognens egenvægt er 400 kg, og den maksimalt tilladte nyttelast er også 400 kg. Man har dog ikke ønsket at gå den normale vej ved at anvende en meget stiv affjedring, og i stedet har man monteret bløde fjedre med stor fjedervandring og effektiv dæmpning, men man har indrettet de fire ens fjederaggregater således, at der i hvert aggregat foruden den hydrauliske dæmper er to skruefjedre, af hvilken kun den ene er under konstant forspænding, medens den anden må betragtes som en hjælpefjeder, der først træder i funktion ved belastning. Man har i virkeligheden fået en fjederkarakteristik, der svarer til de »bløde« personvogne (1,5 Hz), og for at undgå krængning i sving er der monteret en krængningsstabilisator ved forhjulene.

Ved så blød en affjedring må man forvente, at vognen under en opbremsning dykker meget ned på forfjedrene, og det er f.eks. meget almindeligt, at man med store amerikanske vogne ved nedkørsel ad bjergveje kommer ud for forfjedre, der konstant er i bund under opbremsningen, hvilket kan være meget ubehageligt, hvis der er tale om en ujævn, frostskaadet vej eller en af de ofte forekommende grusveje med bølgeformet overflade. Dette sker imidlertid ikke med Janus, eftersom forhjulene er ophængt i fremadrettede svingarme således, at ophængningen geometrisk svarer til Earle's ophængning i en motorecykle. Mellem de to svingarme er der anbragt en torsionsfjeder, der virker som krængningsstabilisator. Bremseankerpladerne er boltet direkte til svingarmene, og momentet vil derfor blive overført til svingarmene således, at vognen vil forsøge at rejse forenden under en op-



et røntgenbillede af Zündapp Janus viser den sunde og gennemtænkte opbygning. Det eneste, man på forhånd må stille sig lidt skeptisk overfor, er støjniveauet på grund af motorens anbringelse midt i vognen. Meget vil afhænge af, hvorledes denne opgave er blevet løst.

bremsning — en bevægelse, der vil blive modvirket af den almindelige tyngdepunktsforskydning med det resultat, at vognen i det store og hele hverken rejser sig eller dykker på forfjedrene. Styretøjet er udformet som tandstangsstyring, der over en centralt anbragt vægtarm aktiverer den todelte forbindelsesstang.

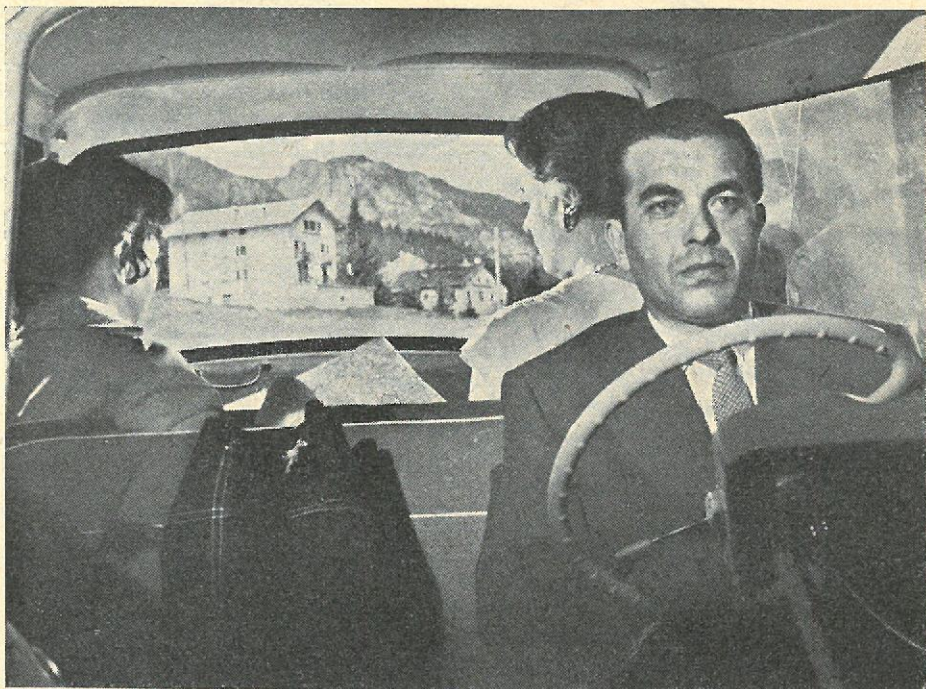
Baghjulene er ophængt i pendulaksler med reaktionsarme, og her anvendes de samme teleskopiske fjederaggregater som foran, blot er der foran en fjedervandring på 220 mm, medens der ved baghjulene er 190 mm.

Motoren er naturligvis baseret på den velkendte Zündapp konstruktion, blot er cylinderen vandretliggende og blæserkølet. Den har et slagvolumen på 248 ccm, og vi gætter sikkert ikke forkert, når vi regner med, at »indmaden« iøvrigt er hentet fra de eksisterende motorer af dette fabrikat. Koblign og gearkasse er i hvert tilfælde hentet direkte fra Bella scooteren, blot er transmissionssystemet blevet suppleret med et bakgear, og dynastarten er den samme, som anvendes i scooteren. Det er lidt vanskeligt at afgøre, om motoren er anbragt normalt eller unormalt i forhold til vognens længdeakse. Eftersom krumtapakslen ligger parallelt med længdeaksen, er motoren altså an-

bragt normalt som en bilmotor, men som motorecyklemotor ligger den på tværs. Resultatet er, at man overfører kraften fra gearkassen til differentiallet gennem en kort kardanaxsel med to hardyskiver.

Man har valgt at gøre hjulene så store som muligt, men selv en dækstørrelse på 4,40-12" er jo et ret lille hjul i sammenligning med de almindelige størrelser på små og mellemstore personvogne. Det lille hjul får som bekendt altid indflydelse på bremseproblemet, eftersom det skaber en naturlig grænse for bremsetromlernes størrelse. Man har tilvejebragt det tilstrækkelige bremseareal gennem en bred belægning, og varme problemet har man løst gennem turbokøling, d. v. s. bremsetromler med køle-ribber, der virker som turbineblade, og på den måde pumper luften hen over og gennem bremsetromlerne, et system, der er velkendt i forbindelse med sports- og racervogne.

Hvis man slår sæderne ned og fjerner motorkassen, er motoren fuldt tilgængelig fra tre sider, medens den fjerde side er optaget af benzintanken. Motorkassen er både lyd- og varmeisoleret, og til daglig kan man lægge bagage oven på motoren mellem sæderne. Reservehjulet er anbragt ved siden af motoren.



Der er noget nyt og charmerende ved sædernes placering i Janus, og for passagererne må det være ganske fornøjeligt at se panoramaet bag ved vognen.

Når bagsædet slås sammen, dannes der en jævn gulvflade til bagage eller varetransport på 1200×1800 mm, og ifølge fabrikkens oplysninger kan for- og bagsæde slås sammen således, at de danner et jævnt sengeleje med rigelig plads til to personer. Hvordan dette foregår, uden at motorkassen kommer i vejen, må vi indtil videre lade stå som et åbent spørgsmål, som vi nok skal få besvaret under udstillingen i Frankfurt.

Karosseriet er opbygget som en selvbærende konstruktion af et usædvanligt layout, eftersom det er absolut symmetrisk, når man ser bort fra lygterne og udskæringerne til henholdsvis for- og baghjul. For- og bagside udgøres af dørene, der har buede vindspejle. Ind- og udstigning gennem vognens for- og bagende er praktisk ved amerikansk parkering, d. v. s. når vognene holder med forenden skråt ind mod kantstenen, medens der nok kan komme lidt komplikationer, når man skal holde i række langs kantstenen. En bestemt form for begavede bili-

ster kører altid så tæt til den nærmeste vogn, at denne bliver låst inde, medens de selv på den måde opnår overdådig plads til at manøvrere ud fra parkeringen — godt der er dør i begge ender af Janus.

Eftersom der ikke er døre i siderne, er der heller ingen generende sidesprodsere, når man vil betragte landskabet gennem sideruderne, der er udformet som skyderuder. At dette har så stor betydning, når sædernes blacering tages i betragtning, er vanskeligt at se, men det billiggør i hvert tilfælde produktionen. Sidesprodserne ser ud til at være meget kraftige, og noget kunne tyde på, at de dækker en ret stor død vinkel, men det er dog vanskeligt at udtale sig med bestemthed om dette, før man har prøvet at sidde i vognen.

Der er sikkert mange, der vil rynke på næsen ad sædernes placering, men man skal ikke i den grad være vancmenneske, at man ikke kan se fordelene ved noget nyt. Som sagt opnår man en maksimal udnyttelse af pladsen, men samtidig befordres de to pas-

sagerer, der sidder baglæns, på den sikreste måde, når man tager muligheden for kollision i betragtning. Iøvrigt kan man, når man sidder med ryggen til kørselsretningen, bedre hengive sig til udsigten og køreturen, end når man i sit stille sind skal hjælpe føreren med at styre og bremse. Hvis det er to hørn, der skal sidde på bagsædet, er det muligt, at de gerne vil følge med i det, der sker fremme i kørselsretningen, og de kan så ligge på knæ på bagsædet, hvilket også vil give en meget stor sikkerhed under hårde opbremsninger.

ULØDIG GARAGEFILOSOFI

Fortsat fra side 596

rer et hesteskosøm op i motorcyklens hjul, medens snefoget ryger om benene på en, og hvor kan man blive rasende, når karburatoren får forstoppeelse 15 km før garagens sikre havn. Javel, men det er, fordi vi skal skynde os videre, vi skal træffe nogen, vi skal være dér eller dér på et givet klokkeslet, vi skal hjem i seng efter en anstrengende tur, og derfor er vi utålmodige eller hysteriske, når der sker et lille uheld. Hvis man havde masser af tid, ville det være herligt at have et køretøj, der gik i stykker på en forsvarlig måde med passende mellemrum, for så blev man så herligt fri for at lægge planer for den nærmeste fremtid — hvis den går i stykker her, så bliver vi her, og så er den ikke længer, og samtidig kan vi glæde os over at løse problemerne i den rækkefølge, de indfinder sig.

I gamle dage, da meget var usikkert, føjede folk i reglen til enhver aftale: 'om Gud vil', men i dag er der ingen, der tvivler på, at køretøjet holder, og derfor bliver man rasende, hvis en lille uregelmæssighed skulle krydse ens planer. Derfor ville det være dejligt med et upålideligt køretøj og den fornødne tid.

Nå, det var den ventilatorrem, der skulle strammes, for tænk hvis ladestrømmen pludselig svigtede en dag, man var på natur. Og så vil jeg iøvrigt ikke se den skrivemaskine mere på min filebænk, for i sin garage skal man have lov til at gøre og tænke, hvad man vil, uden at disse hid og did flakende tanker skal spredes ud for alle vinde.

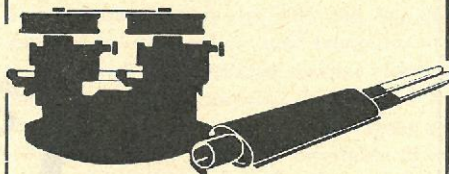


ABARTH

— Det italienske
tuningsudstyr, der også
kan gøre
Deres vogn til en
hurtigere vogn og
EN BEDRE VOGN

★

Manifolds, lyddæmpere. m.m

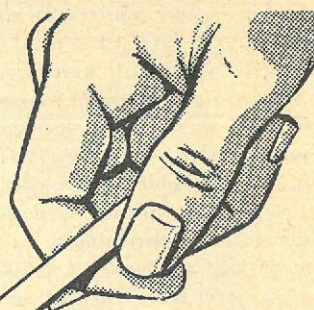


Generalrepræsentant for Danmark:

PETER SKARRING

COLBJØRNSSENSGADE 28

København V., EVa 5202



Alle
fordelene
plus

mindste
 **olieforbrug**

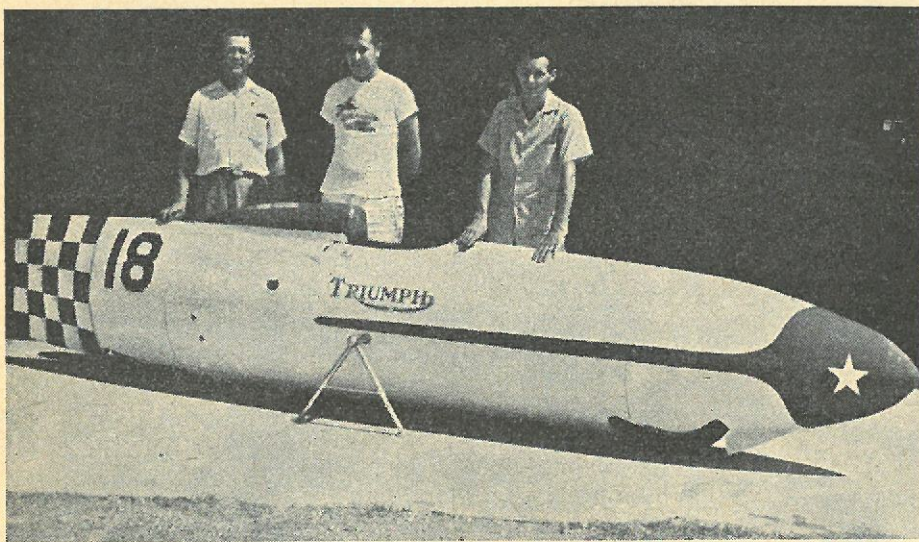
- mærk forskellen med

CASTROL's

nye motorolier!

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S





Holdet, der erobrede den absolutte verdensrekord for solo motorcykler, ses her ved den indkapslede Triumph Thunderbird. Længst tilhøjre står Johnny Allen, der kørte maskinen, i midten Jack Wilson, der tunede motoren, og længst tilvenstre „Stormy“ Magham, der har konstrueret det strømlinede karosseri.

Teknisk bjergbestigning på en flad saltslette

En lille afhandling om verdensrekorderne af SMJ's tekniske afdeling

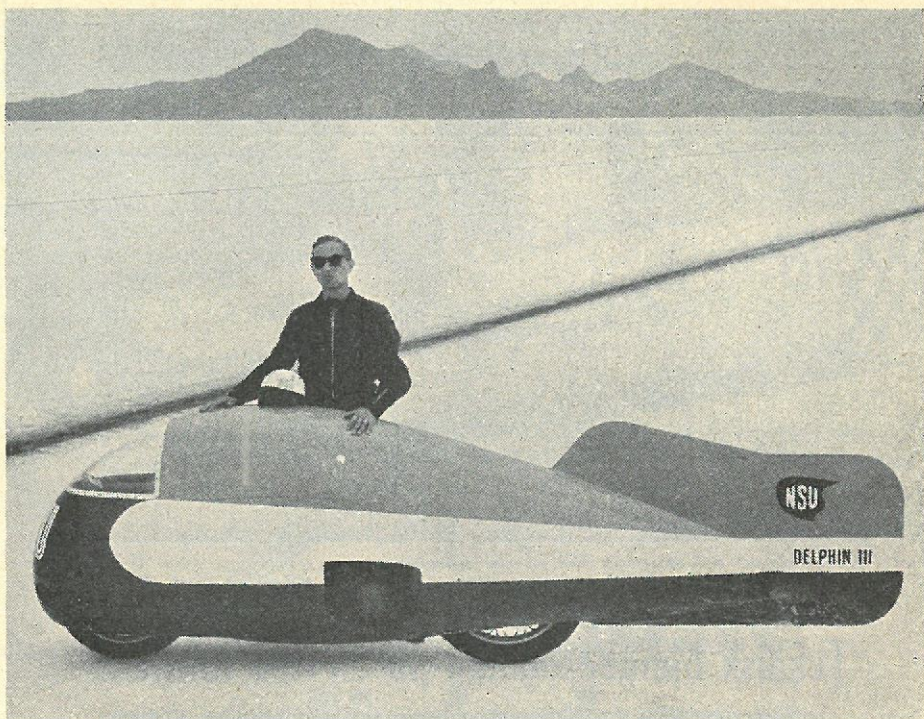
I sidste nummer bragte vi resultaterne af NSU's rekordkørsler på saltsletten i Utah, og i mellemtiden har amerikaneren Allen erobret den absolutte verdensrekord for solomotorcykler med en Triumph, hvilket der gøres nærmere rede for under »Bane og Vej«. Men i den forløbne måned har vi også fået lidt flere oplysninger om, hvad der egentlig skete på den berømte rekordstrækning.

Rygten talte sandt: Wilhelm Herz styrtede med Baumm's flyvende liggestol, medens maskinen kørte 300 km/t drevet af 250 ccm motoren, men efter flere kolbøtter kunne køreren kræve nogenlunde uskadt ud — han havde bare slået sig lidt. En uge efter satte han ny absolut rekord med kompressormaskinen Delphin III!

Disse rekordkørsler har kun frembragt små notiser i verdenspressen, om dagbladene overhovedet har omtalt dem, og dette er i grunden meget forståeligt, eftersom Suez-problemet og mange andre alvorlige begivenheder er nok så vigtige, og set fra en lægmands synsvinkel kan den slags rekord-

jageri kun betegnes som pjat eller i bedste fald som en sportspræstation. Den tekniske side af sagen er imidlertid den interessanteste, men det kræver blot, at man kan lidt mere end sin lille tabel, hvis man vil lodde dybden af både den tekniske og den sportslige indsats — lad os gøre et forsøg.

Som omtalt i sidste nummer var saltsletten langt fra i den bedste stand, da man skulle tage fat på rekordkørslerne. Heftige tordenvejr havde afleveret nogle regnskyl, der bragte uorden i den ellers så jævne og faste saltflade, og da den blev tør, var der foruden de sædvanlige små saltvolde, der jævnes med en jernskinne trukket efter en lastvogn, også ret anseelige huller med en dybde på ca. 10 mm og en udstrækning på 10—30 cm. Disse huller gav anledning til en del hovedbrud, for tænk Dem blot at køre hen ad en vej med 100 km/t og hvert andet øjeblik støde på et hul af ovennævnte dimensioner eller over en række brædder på 1 centimeters tykkelse. Stødpåvirkningerne på hjulene vokser imidlertid med kvadratet af hastigheden, og det vil igen sige, at man



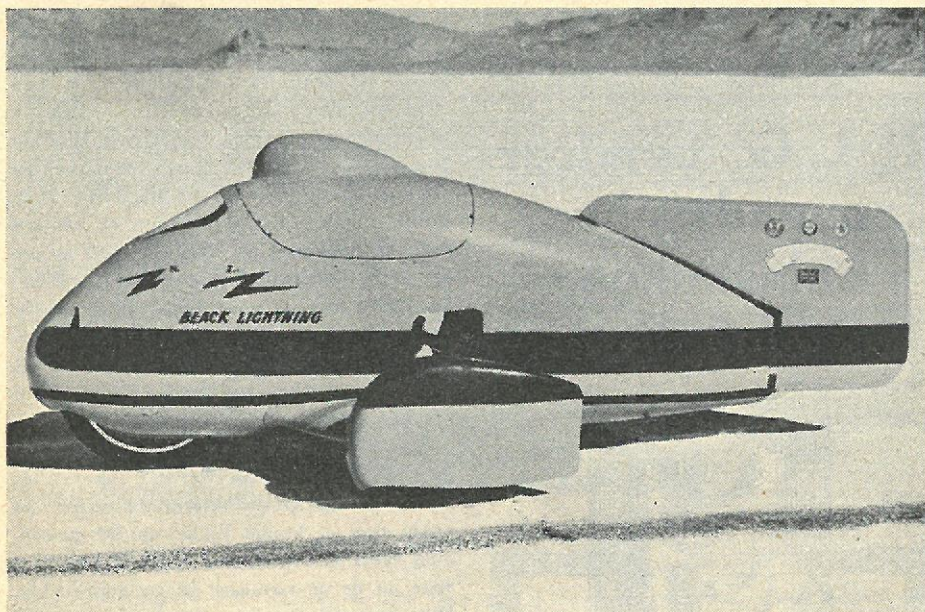
Vilh. Herz med den oprindelige udgave af NSU Delphin III på saltsletten i Utah. Man skimter indstigningslågen på toppen af karosseriet, men i denne låge blev der som omtalt i teksten senere foretaget en udskæring således, at Vilh. Herz ikke slog hovedet mod karosseriet.

ved de opnåede 340 km/t udsættes for påvirkninger, der ligger 11,5 gange højere end ved 100 km/t. En umiddelbar sammenligning skulle vise, at det ville svare til huller i eller forhøjninger på vejbanen på 11½ cm, men ved den stigende hastighed vil hjulene i nogen grad flyve hen over hullerne; man kunne dog regne sig til, at rekordkørslen ville forme sig nogenlunde som en kørsel med 100 km/t på en vejbane med 4 cm dybe huller. Dette gav betænkkeligheder med hensyn til de specielle dæk og den noget primitive affjedring på den store maskine.

De specielle Continental dæk var som alle andre dæk til rekordkørsler udformet med en meget tynd slidbane, der i virkeligheden var knapt en millimeter tyk. Dette er gjort af hensyn til centrifugalkraften, der på et normalt motorcykledæk ved 100 km/t giver et træk på 700 kg fordelt på slidbanens omkreds (tænk på det, næste gang De har

travlt), men det tilsvarende dæk ville ved 400 km/t blive udsat for en påvirkning på 6000 kg.

Når et monteret dæk står på jorden, er anlægsfladen trykket sammen til en plan flade — hjulet er altså ikke cirkelrundt længere — og når hjulet roterer, tager det lidt tid, før »hulen« når at blive rettet ud igen. Ved de hastigheder, der er tale om i forbindelse med rekordkørsler, volder denne bølgeform af dækkets overflade rigeligt hovedbrud, men når dækket tilmed udsættes for slagpåvirkninger fra en ujævn vejbane, vil hjulet simpelthen ikke være rundt længere, når først de 250 km/t er passeret, og det er sikkert ikke ligefrem oplivende at køre med over 300 km/t på sekstenkantede hjul! Derfor måtte man gå op til omtrent maksimalt dæktryk, hvilket i al beskedenhed ville sige 85—90 lbs eller godt og vel tre gange så højt tryk som i et almindeligt motorcyklehjul. Og så viste det



Burns Vincent sidevognsmaskine der erobrede den absolutte verdensrekord i sidevognsklassen. Bemærk, at der på denne maskine er en pukkel i indstigningslemmen således, at der bliver nogen frigang for kørerenes hoved.

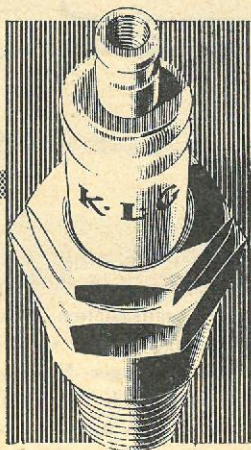
sig selvfølgelig, at fælgene ikke kunne holde til trykket, eftersom disse af hensyn til den uaffjedrede vægt var fremstillet af 1,8 mm plade. Man klarede sig dog med fælg af en pladetykkelse på 2,2 mm. Men den onde cirkel var ikke brudt endnu. Fælg og egere skal nemlig svare til hinanden i elasticitet, og det er lige så galt at montere en elastisk fælg med stive egere som at sætte elastiske — d. v. s. normale — egere i en stiv fælg, hvilket sidste blev tilfældet. Resultatet udeblev ikke: Herz kom tilbage fra en forsøgs kørsel med et minus på otte egere i baghjulet, der som et mirakel ikke var brudt sammen. Sagen blev klaret med ekstra kraftige egere fra Harley-Davidson, og så var den side af sagen i orden, og man havde så nogenlunde affundet sig med den ikke helt jævne overflade.

Værre var det næsten, at saltfladen ikke var fast som sædvanlig. Det så selvfølgelig meget dramatisk ud, når maskinerne rejste en sky af salt efter sig, men den forhåndenværende friktionskoefficient gav alvorlig anledning til bekymring. Nu står der jo ikke i nogen lærebog, hvad rulningsmodstanden for et køretøj bliver på salt, men i

den forfatning, saltsletten befandt sig, kunne man roligt bruge værdierne for »grusvej«. Hvis De tager Motorecyklehåndbogen og slår op på side 230, vil De kunne genopfriske, hvorledes motorens hestekræfter omregnes til vandret træk på maskinen i baghjulets berøringsflade med vejbanen, og i det dér viste normaleksempel andrager luftmodstanden for en almindelig motorcykle med rytter på tilsammen 200 kg ved 90 km/t 5,5 gange så meget som rulningsmodstanden, der ved normale kørehastigheder på almindelig fast og jævn vej kan sættes til 2 % af køretøjets totalvægt. Ved de høje rekordhastigheder må denne sidste procentsats sættes lidt i vejret, men i forhåndsberegningerne havde man alligevel ikke regnet med den værdi, saltsletten bød på i denne omgang. Luftmodstanden for Baumm II var ved 200 km/t 9,5 kg (man måtte under forsøgene give mere luft til motoren, og luftmodstandskoefficienten ændredes derfor fra den oprindelige 0,11 til 0,14), men rulningsmodstanden for de 215 kg flyvende liggestol med kører blev til ikke mindre end 9 kg, altså omtrent så meget som luftmodstanden. Dette betød, at

Det nye isolationsmateriale New Corundite
er årsagen til K. L. G.'s store succes.

K. L. G. tændrør anvendes, hvor belastningen er hårdest!



K. L. G. anvendes overalt, hvor tændrørsbelastningen er særlig hård, f. eks. i motorcykler og knallerter. — 94% af samtlige dansk fremstillede autocykler er førstemonteret med K. L. G. — det bedste bevis på deres fantastiske holdbarhed. — K. L. G. med det enestående nye isolationsmateriale NEW CORUNDITE betyder større holdbarhed - blødere kørsel - bedre start.

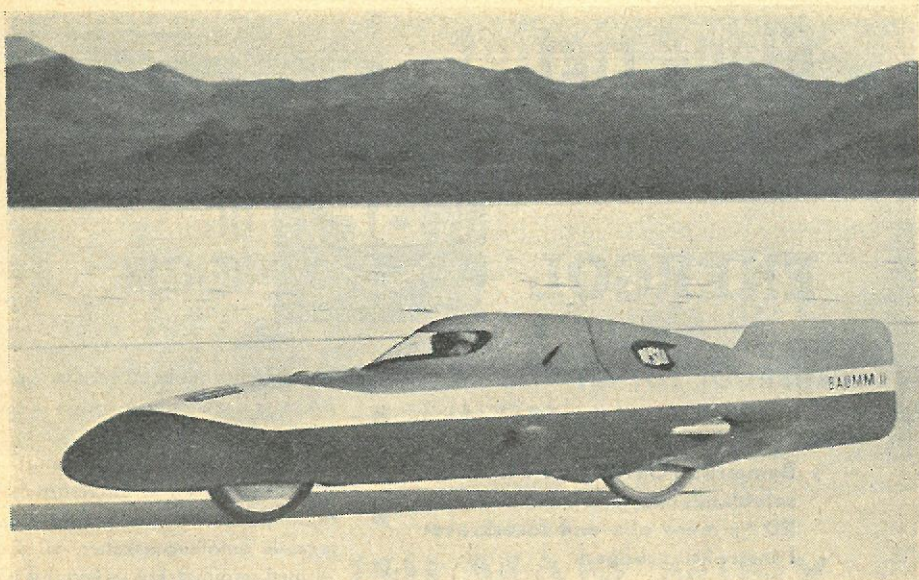
SMITHS
K.L.G.

Import:
VILH. NELLEMANN A/S
Randers — København

man kom til at slippe næsten alle heste løs for at komme op på de stipulerede hastigheder, og samtidig beslaglagde man om trent hele den til rådighed stående friktion til at drive maskinen frem. For ikke at gøre sagen for videnskabelig kan vi tage en sammenligning med kendte størrelser. Herz skulle til de 340 km/t bruge et vandret træk på baghjulet på 75 kg, hvilket er noget af en håndfuld for et akseltryk på 170 kg. Det svarer så nogenlunde til at accelerere en maskine på 16—18 hk fra en stående start til 80 km/t på ca. 15 sekunder på en vej med fastkørt sne, og det fortæller lidt om køernes kvalitet.

Man betragter i reglen rekordkørsler som en rent teknisk foreteelse, der ikke stiller nævneværdige krav til føreren udover den enkle ting at kunne lukke op for gassen, men såvel H. P. Müller som Wilhelm Herz viste, at de er virtuoser på en motorcykel. Herz kunne f. eks. ikke tillade sig almindelig racerteknik — såkaldt kortsluttet gearskiftning uden brug af kobling og uden at lukke for gassen under skiftningen — han måtte pænt regulere gassen og bruge koblingen for ikke at få baghjulet til at spinde, og han måtte under kørslen nøje vogte på ethvert pludseligt udslag af omdrejningstællerens nål. H. P. Müller kørte så at sige på kanten af kirkegården, eftersom hans resultater viste, at baghjulet befandt sig hårfint på grænsen til at spinde. Dette betyder, at det mindste vindpust ville være i stand til at flytte maskinen ud af kurs.

Den ujævne vejbane fik også indflydelse på anden måde. Mellem Herz' styrthjelm og karosseriets indstigningslæger var der kun 1 cm luft, og midt under kørslen fløj lægerne op. Man mente først, det måtte være undertrykket over karosseriet, der havde forårsaget dette uheld, men dette undertryk er trods alt for svagt til at klare den opgave, og det viste sig da også, at Herz simpelthen slog lægerne op med hovedet. Et forstærket låsetøj ville kun betyde, at føreren kom til at slå hovedet, men hvis man fjernede lægerne helt, ville det ifølge forsøgene i lufttunnelen betyde en luftmodstandskoefficient på 0,2 — og så kunne man



„Den flyvende liggestol“ i den udførelse, der kaldes Baum II. Med denne bemærkelsesværdige maskine slog man rekorderne i 250 ccm klassen med en 125 ccm motor, og det var med denne maskine, at Vilh. Herz styrede ved 300 km/t.

ligeså godt pakke grejerne sammen igen. I stedet foretog man en lille udskæring i pladen og klarede sig igennem med $c_w = 0,17-0,18$.

At alle forsøg ikke kan klares på laboratorierne viser Herz' udtalelser efter styrtet med den flyvende liggestol. Det føltes, som om der overhovedet ikke var tryk på forhjulet, og han var ude af stand til at styre maskinen.

Der var ingen vanskeligheder med motorerne, der dog ikke kunne yde topeffekten i den justering, de ankom i fra Tyskland, eftersom saltsletten ligger 1400 meter over havets overflade således, at det lave lufttryk (den »tynde luft«) nedsatte motorernes fyldningsgrad med 15 %. For kompressormaskinernes vedkommende ville man let kunne råde bod på dette ved at geare kompressorerne om, men det gjorde man ikke, eftersom problemet absolut ikke var at skaffe hestekræfter, men derimod at få de til rådighed stående kræfter overført til vejbanen. Karbureringen voldte heller ikke vanskeligheder, eftersom man kørte på methanol og derfor kunne stille karburator med regnestokken.

Hadde NSU's mandskab tekniske besvær-

ligheder, så havde rekordkørerne Burns og Wright ikke færre med deres indkapslede Vincent, der ikke havde baghjulsaffjedring. Burns, der har tunet maskinen, imponerede på sin meget stillfærdige måde tyskerne i en sådan grad, at de tyske fagjournalister og teknikere næsten viede større interesse til New Zealands indsats i sidevognsklassen. Det viser sig nemlig, at Burns ikke engang råder over en prøvebænk, og han må derfor foretage alle justeringer på landevejen, nærmere betegnet en syv meter bred, ujævn vej med biveje og bevoksning langs siderne. Da Burns generobrede sin sidevognsrekord, var tyskerne da også de første til at gratulere, så man kan ikke sige andet, end at den rette sportsånd herskede i Utah.

Gennem den sidste tids rekordkørsler med strømliniede motorcykler er man kommet i besiddelse af et meget betydningsfuldt materiale til en videre udforskning af aerodynamikkens tilsyneladende ret indviklede love, og selvom selve rekordkørslen er en lige så betydningsløs sportspræstation, som det er at kravle op på toppen af Mount Everest, så havde motorcyklisterne dog lidt nyttigt materiale med ned fra deres tekniske bjergbestigning.

Bland rigtigt - bland med ENERGOL



**SMØREOLIER
OG
BENZIN**

**ENERGOL TOTAKT
ENERGOL TOTAKT SPECIAL*)**

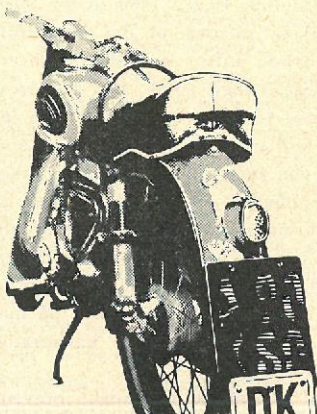
*) Bemærk: TOTAKT SPECIAL er selvblendende, anvend derfor 20 % mere olie end foreskrevet i instruktionsbogen.

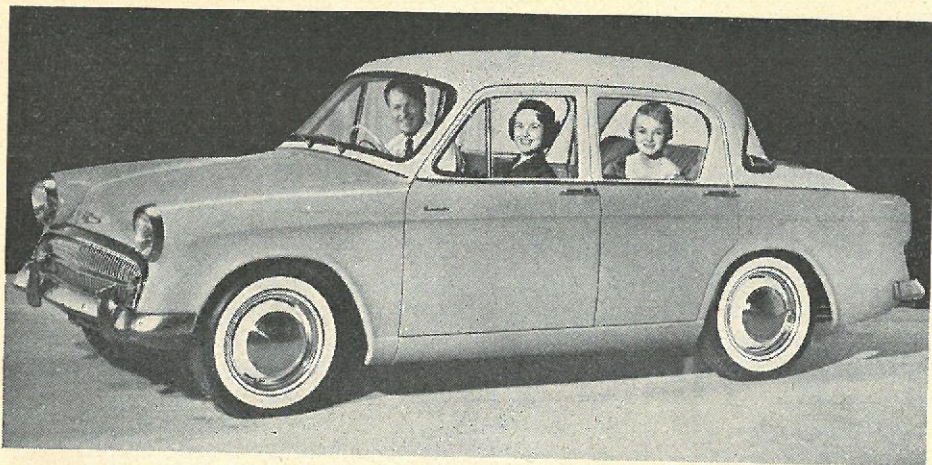


- Blandingsforholdet af olie og benzin er af driftsmæssig vigtighed for enhver TOTAKTER
- Oliens kvalitet er ligeså vigtig! Anvender De en af de verdensberømte BP totaktsolier med de fremragende smøreegenskaber, vil De — med minimal koksafsætning på stempelringe og udstødningsporte — opnå en virkelig effektiv beskyttelse af motorens vitale dele, de dele, som sikrer en stabil drift.

- BP totaktsolier indeholder særlige additiver beregnet på at modvirke alle tærings- og rustdannelser i motoren.

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S





Den nye Hillman har nøjagtig de samme linier som Sunbeam Rapier og karosseriet må siges at være meget vellykket og tillige gedigent. De luxe udgaven leveres med to-farvet lakering.

Vi prøvekører **HILMAN MINX**

Af Mogens H. Damkier

Da Rootes sendte den nye Sunbeam på markedet, havde man god grund til at studere denne vogns linier og pladsforhold ganske nøje, eftersom det var en given sag, at den kommende tids Hillman-modeller ville komme til at se omtrent således ud, naturligvis bortset fra kølegitter, pyntelister og andre småatterier. Denne forudseenhed kan man dog kun vanskeligt prale med, da det er en ganske given sag, at i det øjeblik en automobilfabrik råder over presseværktøjer til et yderst vellykket karosseri, vil salgsafdelingen udnytte dette karosseri i den mest solgte klasse, vel at mærke hvis karosseriet passer så nogenlunde ind i målene til en vogn i mellemprisklassen. Sunbeam Rapier er jo ikke nogen udpræget bestseller, eftersom den henvender sig til et kræsent og forholdsvis pengestærkt publikum, og karosseriet lod sig ganske udmærket udnytte til Hillman modellerne, der allerede har gennemgået en foryngelseskur ved at få den sideventilede motor udbyttet med en topventilet. Det er faktisk dette, der er sket, og det er sket med nænsom hånd således, at Sunbeam'en ikke er blevet proletariseret gennem sin prisbilligere lillebror, men man kan roligt

regne Sunbeam'en for en supertunet de luxe udgave af Hillman Minx.

Der er i og for sig altid noget tillidsvækkende ved en vogn, der har dyre brødre, fordi de gode manerer i automobilindustrien har en vis tendens til at smitte, og for folk, der kan lide at køre bil, er det først og fremmest køreegenskaber og sund mekanik, der tæller frem for luksusbetonet interiør og opsigtsvækkende ydre.

Man har benyttet Hillman'ens gamle mekanik i det nye karosseri, men akselafstanden er dog blevet forøget med 80 mm, medens totallængden mærkeligt nok kun er blevet forøget med 20 mm. Når vi siger mærkeligt nok, så er det fordi, der her gør sig et åbenbart synsbedrag gældende, eftersom den gamle Hillman virkede så stumpumpet som en italiensk hanekylling, medens den nye model svarer til almindelig praksis i nutidens såkaldte pontonkarosserier. Det virker iøvrigt ret opsigtsvækkende, at den nye Hillman i sine udvendige mål har fået den totale bredde reduceret med 60 mm, uden at dette tilsyneladende er gået ud over pladsforholdene. Motoren er i store træk den samme, som hidtil er blevet anvendt, men kompressionsforholdet

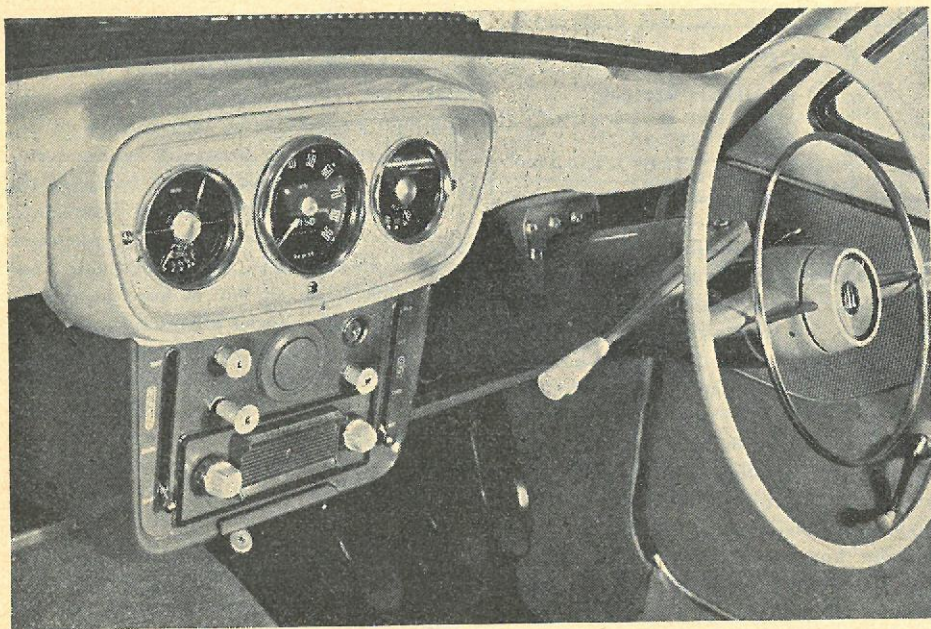
er sat i vejret fra 7,0 til 8,0, hvilket har givet forøget effekt og formindsket benzinforbrug, men denne højkomprimerende motor stiller naturligvis krav om at få superbenzin.

Den tekniske opbygning er efter den velkendte recept med selv bærende, svejset stålkarosseri og uafhængig affjedring af forhjulene, der er ophængt i korte og lange triangellarme, medens baghjulene er monteret på en stiv bagaksel ophængt i halvelliptiske bladfedre. Motoren trækker over en tør enkeltpladet kobling en firetrins gearkasse med synkromesh mellem de tre øverste gear, og kardanakslen overfører kraften til differentialet, der har hypoidfortandet kron- og spidshjul. Forhjulene er monteret med to selvforstærkende bremse-sko, medens baghjulene har en selvforstærkende og en slæktende bremse-sko. Styretøj er udformet efter den type, der kaldes »skrue og møtrik«, hvilket vil sige, at ratstammens nederste del simpelthen er drejet ned som et kraftigt gevind, der passer til »møtrikken«, der således forskyder sig aksialt i forhold til ratstammen. Denne forskydning overføres gennem et vippearmsystem til styretøjets tredelte forbindelsesstang gennem svingarme og styrearme, og hvad man nu ellers kalder alt det der (det skulle man kunne til køreprøven, men da disse elementer i det praktiske liv bliver kaldt alt muligt andet, har vi lykkelig glemt, hvad de hedder). Såvel fire-hjulsbremsen som koblingen aktiveres ad hydraulisk vej, medens håndbremsen, der virker på baghjulene, er mekanisk ved hjælp af kabeltræk.

Når man ved det første møde med den nye Hillman går karosseriet og hele opbygningen efter i sømmene, må man indrømme, at vognen er mere færdig end de tidligere Hillman modeller, men dette skyldes nok først og fremmest, at Hillman'ens forgængere efterhånden var ændret så mange gange, at der var utallige huller og overskydende plade af uforståelig art hidrørende fra tidligere udførelser. Motorrummet ser pænt og velordnet ud, og fornuftigvis har man anbragt varmeapparatet ude i motorrummet, medens man kun fører var-

meslangerne ind i vognen — når der altså er varmeapparat på vognen, hvilket der ikke var på det prøvekørte eksemplar, men det hører til som standardudstyr.

Interiøret i denne fire-dørs saloon er meget smukt, og indtrækkets kulører er afstemt efter farverne i lakeringen. Sæderne er velstoppede og velformede således, at de giver god støtte til en komfortabel hvilestilling, der for kørerens vedkommende er således, at han kan bruge arme og ben uden at blive træt. Instrumenterne er samlet i et panel midt på forbrættet, sikkert af hensyn til den kendsgerning, at Hillman i meget stor udstrækning leveres med både højre- og venstrestyring. Instrumenterne omfatter et stort speedometer med kilometertæller, benzinstandsmåler og kølevandtermometer, medens der i de to sidstnævnte instrumenter som ekstraudstyr kan indbygges ampèremeter og olietryksmåler. Under instrumentpanelet sidder en boks beregnet til at indbygge en radio i, men ønsker man ikke en sådan installeret, kan pladsen udnyttes som et lille handskerum. Mellem dette handskerum og instrumentpanelet sidder lyskontakten, der har to stillinger, chokeren, vindspejlsviskernes kontakt og den kombinerede tændings- og starterkontakt, medens der i midten er plads til indbygning af et ur. På begge sider af radioboksen er der store, dybe hylder, der kan rumme en masse pakkenelliker, kort, tændrør og forskellige skruer af en helt uforklarlig størrelse, thi sådanne ligger altid i handskerum, bogstavelig talt fra man får vognen, til man igen skiller sig af med den. Ratstammen går ned gennem en stor søjle, der i linierne går lige over i forpanelet, og i denne søjle er der anbragt et lille kontrollampehus med kontrollamper for ladestrøm, olietryk, blinklys og en lille rød lampe, der markerer, at man kører med det lange kørellys tændt, hvordan så denne kendsgerning ellers kan overses. Retningsviserkontakten er flyttet op som en arm på venstre side af ratsøjlen, og den betjenes let, uden at man behøver at flytte armen fra rattet, og den går selv i hvilestilling under opretning. Hornkontakten er udformet som en ring indenfor ratkran-



Instrumenterne i Hillman er placeret midt i vognen og kun kontrollysene er anbragt i en lille boks placeret på ratstammen. Dette er uden tvivl gjort af hensyn til de store leverancer af både højre- og venstrestyrede vogne.

sen. Pedalerne er alle hængslet foroven, og afblænderkontakten er anbragt i gulvet til betjening med venstre fod, medens håndbremsen er monteret i venstre side af forsædet således, at man let og uhindret kan få fat i den og endda aktivere den med god trækraft. Desværre er der gennemgående sofa foran, men det lader jo til, at de vogne, i hvilke man kan få sin egen stol, snart er talt på den ene hånds fingre. I fordørene er der ventilationsruder af den trækfri type, og alle fire døre er monteret med selvstændig låseknop uafhængig af de egentlige håndtag. Instrumenter og kontrolorganer virker mere enkle og letoverskuelige end i de tidligere modeller, og pladsforholdene forekommer at være tilfredsstillende. Navnlig ud- og indstigningsforhold synes at være bedre end normalen, og det store rat falder godt i hænderne.

Køreegenskaberne.

Udsynet til alle sider er relativt godt, men de meget kraftige sprodser ved det buede vindspejl optager en ret stor død vinkel, der dog ikke virker udpræget generende. Man mærker med det samme, at

man sidder i en vogn med en kraftig motor, for accelerationen virker særdeles tilfredsstillende, og det er i og for sig overraskende, at vognen får god fart allerede i det lave førstegear, medens man ved stop i trafikken kan starte vognen i andet gear, uden at dette på nogen måde synes at anstrenge motoren — det virker nærmest naturligt. Da vi for flere år siden prøvekørte den første Hillman, skrev vi om gearskiftningen i denne vogn, at englænderne med indførelsen af ratgearskiftet med begærlighed havde grebet lejligheden til at afvige fra almindelig standard og lave noget baglæns, og det samme kan vi sige om den nye Hillman, for gearet ligger baglæns, hvad men så end vil sige om hurtig eller langsom tilvænnning. Første og andet gear ligger i bunden, medens gearstangen skal løftes op til tredje og fjerde gear, uden at der dog skal overvindes nogen fjedermotstand. Baggearet finder man først, når en låsepal er udløst gennem et træk i knappen på gearhåndtaget. Man kan selvfølgelig hurtigt vænne sig til denne gearskiftning, men den er kort og godt unaturlig. Selve skiftningen virkede ret fjedrende i sin virke-

ACCELERATIONSEVNE

0—40 km/t	4,4 sek.
0—60 »	8,9 »
0—80 »	17,2 »
0—100 »	31,8 »

måde, og man havde ikke nogen klar fornemmelse af gear i og ude af indgreb.

Koblingspedalens aktiveringstryk er meget ringe, og dog virker koblingen altid blødt og præcist, og det samme kan siges om bremserne, der gennem et ganske ringe aktiveringstryk giver en sikker og meget overlegen opbremsning. Styringen er fra »hjulene og nedefter« helt i orden, d.v.s. at vognen placerer sig smukt på vejen, og man kan knivskarpt styre efter en forud bestemt kurs, men fra »hjulene og opefter« er det mindre godt, for trods det, at ratkransens diameter er forholdsvis stor og udvekslingen mellem rat og hjul ligeledes er stor, så føles styringen dog lidt tung.

Under prøvekørselens første del var styringen ganske unaturlig tung og besværlig, og man kunne kun spekulere på, om fabrikken her havde sat en afsindig konstruktion i produktion, eller om der var fejl på dette ene eksemplar. Man kunne næsten ikke vride vognen rundt om hjørnerne, og bykørsel var mere end anstrengende. En nærmere undersøgelse af styretojet viste, at to af smøreniplerne overhovedet ikke tog mod fedt, og to forbindelsesled arbejdede derfor knastørt — dette forklarede også et slagagtigt slør i styretojet. Fejlen blev rettet og hele styretojet gennemsmurt, og dermed var indtrykket af styretojet et helt andet. Man må blot undre sig over, at de mennesker, der har kørt med vognen (heri indbefattet prøvekørere fra to store motorklubbers blade), ikke med det samme bemærker en sådan fejl.

BENZINFOBRUG

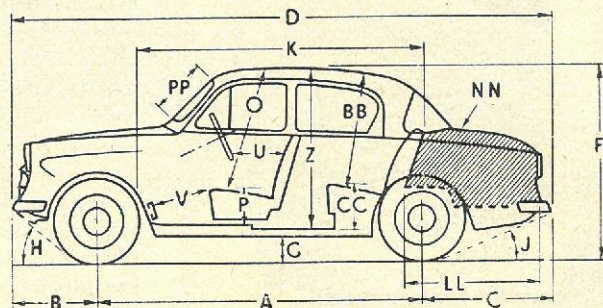
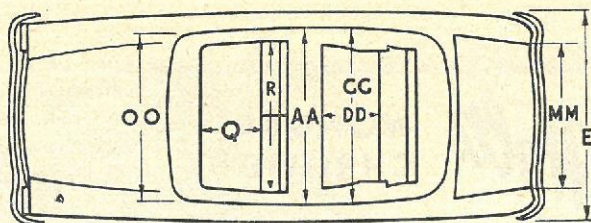
40 km/t	6,25 l/100 km
60 »	6,35 l/100 km
80 »	7,70 l/100 km
100 »	9,25 l/100 km

Affjedringen er overordentlig vellykket — hård nok til, at man føler den fulde kontakt med vejbanen og blød nok til, at selv de mest ømfindelige og sarte bilister vil betegne kørslen som behagelig og komfortabel. Kører man hårdt gennem svingene, vil der naturligvis komme en del krænkning på karosseriet, men ingenlunde ubehageligt. I meget skarpe kurver og sving skal man nok vogte sig for at køre for hårdt, for giver man i andet eller tredje gear gas i en kurve, vil man få det nydeligste hjulspin på baghjulene, og det er navnlig i denne situation, at man mærker, at Hillman'en har fået flere kræfter. Motorens kraftoverskud kommer også tydeligt til udtryk, når man ved overhaling eller andre manøvrer i trafikken pludselig skal sætte hastigheden op — vognen reagerer med det samme, og man får derfor et usvigeligt indtryk af overlegen manøvrevegne gennem virkelig gode køreegenskaber. Hillman'en stormer selvfølgelig også op ad de stejleste bakker uden på nogen måde at give udtryk for ekstrabelastning, og derfor vil det sikkert være en udpræget fornøjelse at køre i bjerge med denne vogn. Hurtig kørsel på lige landevej er absolut komfortabel og sikker, og selv når speedometernålen har passeret de 100 km/t, føler man sig fuldstændig tryk og fortrolig med vognen, dels fordi den styrer præcist efter den afstukne kurs, dels fordi den er rettingsstabel, og dels fordi man ved, at man her sidder med en virkelig effektiv bremse.

Da vi kørte vognen op i hastighed og passerede de 100 km/t, rystede det voldsomt i hele karosseriet, fordi hjulene var ude af dynamisk balance, og ved et påfølgende eftersyn viste det sig, at hjulene overhovedet ikke er balanceret. Man må med stadig stigende undren konstatere, at de fleste personautobiler i dag leveres til kunderne uden afbalancering af hjulene trods det, at man reklamerer med store kørehastigheder, og trods det at man véd, at de fleste bilister kører med 90—100 km/t på de åbne hovedlandeveje. Hvis hjulene er ude af dynamisk balance, er det ikke alene ubehageligt, men det går også hårdt ud over hjullejerne, og os forekommer det menings-

Målskitse af den nye Hillman Minx.

A	2438 mm
B	648 mm
C	991 mm
D	4076 mm
E	1543 mm
F	1511 mm
G	178 mm
H	28½°
I	21°
K	2184 mm
O	959 mm
P	356 mm
Q	441 mm
R	1194 mm
U	267 mm
V	min. 317 mm
Z	1207 mm
AA	1333 mm
BB	933 mm
CC	413 mm
DD	444 mm
GG	1270 mm
LL	914 mm
MM	1080 mm
NN (bagagerummets rum- indhold)	0,382 m ³
OO	1105 mm
PP	400 mm



løst, at man sælger en mand en bil, og i samme øjeblik den overdrages til ham, påligner man ham en stensikker udgift på kr. 30.00 samt en hel del ulejlighed og tidsspilde, når hjulene skal afbalanceres. En dynamisk afbalancering af hjulene må

i dag være lige så naturlig en ting, som at der er speedometer i vognen. Set fra bil-sælgerens synspunkt må det være ganske pudsigt at se en automobilkunde stå og kæmpe og fægte for at få et bakspejl eller en tågelygte med i købet i stedet for at

SPECIFIKATIONER

Motor: fire-cylindret topventilet række-motor, fire-punkt ophængt i gummi. Boring 76,2 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1390 ccm, effekt 51 hk ved 4600 omdr/min. Kompressionsforhold 8,0:1.

Elektrisk anlæg: 12 volt. Vacuumreguleret og centrifugalreguleret tændingsindstilling. Termostatreguleret kølesystem med overtryk.

Transmissionssystem: tør enkeltpladet kobling 7¼", hydraulisk betjent. Firetrins gearkasse med synkromesh mellem andet, tredje og fjerde gear. Total udveksling mellem motor og baghjul: første gear 17,045:1, andet gear 11,807:1, tredje gear 7,126:1, fjerde gear 4,778:1. Baggear 22,726:1. Differential med hypoidfortandet kron- og spidshjul.

Hjulophængning: Forhjul: uafhængig med korte og lange triangelarmer, skruefjedre og hydrauliske teleskopstøddæmpere. Baghjul: Halvelliptiske bladfedre og hydrauliske teleskopstøddæmpere. Krængningsstabilisator af torsionstypen, monteret mellem forhjulene. Dækstørrelse 5,60×15", originalmontering med Dunlop slangeløse dæk.

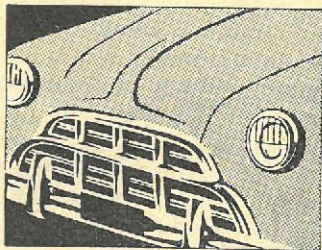
Bremser: Lockheed hydrauliske bremser, bremsetromlediameter 223 mm, effektivt bremseareal 593 cm².

Styretøj: Burman snække- og møtriktype med tredelt symmetriske forbindelsesled. Vægt: fuldt optanket 998 kg. Mål (se målskiten).

Pris på tilladelse: Kr. 14.678,—.

Pris i fri handel: Kr. 20.400,—.

Holt's WONDAR CHROME



rensers forkromede dele på rekordtid!

Holt's *Wondarchrome* fjerner effektivt fedt, snavs, stænk fra vejen, farveændringer el. rust på forkromede dele, nikkel, kobber, messing og andet metal.

Holt's *Wondarchrome* giver Dem strålende blank forkromning på et øjeblik — uden besvær — og det lægger en beskyttende hinde, mens det polerer. En behandling med Holt's *Wondarchrome* holder længere!



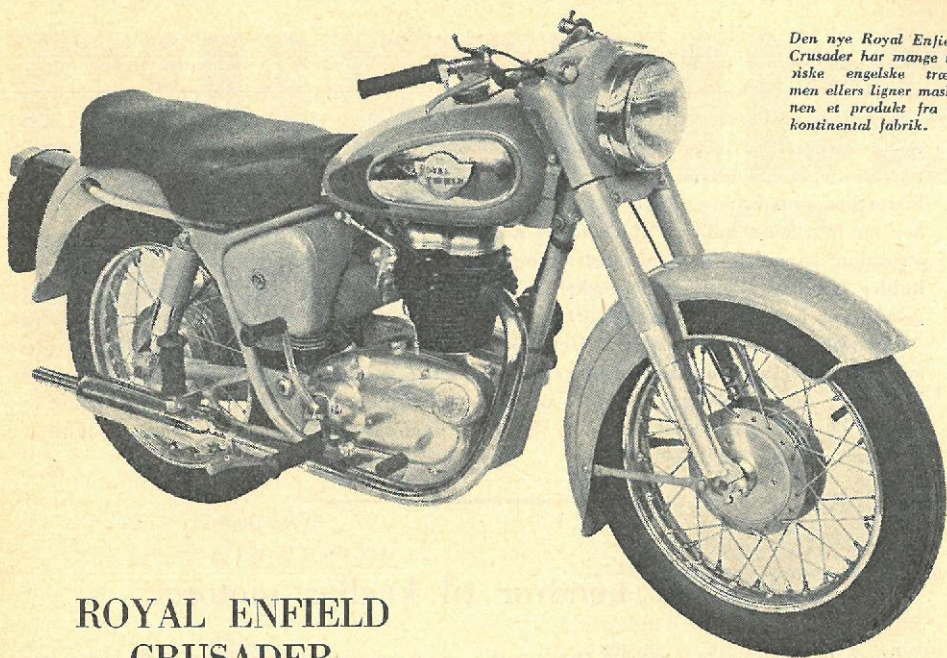
Import:

Vilh. Nellesmann A/S - Kbhvn. - Randers

tænke på så elementær og vigtig en ting som sine hjul.

Allerede ved moderate kørehastigheder er der en del vindstøj om karosseriet, så vidt vi kunne bedømme fra forvinduerne og ventilationsruderne. Dertil skal dog bemærkes, at disse forhold kan ændres en del, når det rigtige varme- og defroster-anlæg bliver installeret således, at der kommer normalt overtryk på kabinen. Ved kørehastigheder fra 85 km/t og op efter forplanter en del støj fra udblæsningen sig til karosseriet, og ved 100 km/t bliver der tale om udpræget støj, der forsvinder i samme øjeblik, vognen sættes i frigear. Et lag gummihud under vognbunden vil være en sikker kur, der under alle omstændigheder kan tilrådes.

Kontrolorganerne ligger godt for en naturlig betjening, og instrumenterne er lette at overskue. I løbet af et øjeblik kan man finde lyskontakt, startnøgle og viskerkontakt i blinde. Viskerbladene overlapper hinanden meget kraftigt på midten af vindspejlet, men der efterlades ret store upudsede felter ude ved sidesprodsnerne. Sammenfattende kan man sige, at Hillman Minx i sin nyeste skikkelse er en rummelig og kraftig familie- og rejsevogn, og de mekaniske deles slidstyrke har man gentagne gange fået gunstige beviser på. I sine vigtigste egenskaber er vognen tip-top, men den mangler lige prikken over i'et, og denne vil først blive sat i det øjeblik, styringen bliver helt let og utvungen, og gearskiftet kommer til at virke præcist og uhæmmet i sine skiftebevægelser. Støjniveauet vil uden tvivl også kunne sænkes ganske betydeligt, for dels vil vindstøjen sikkert kunne fjernes, og det kan heller ikke være uoverkommeligt at fjerne udblæsningsresonansen fra karosseriets plader. Tit og mange gange må man undres over, hvad englænderne i grunden bruger deres enorme prøveanlæg og prøvelaboratorier til. Hvad kan det nytte, at vognene sættes i køleskabe, køres gennem vandgrave og gennem de mest afsindige vejstrækninger, når så let tilgængeligt stof som støj og styring ikke ofres tilstrækkelig opmærksomhed.



Den nye Royal Enfield Crusader har mange tyske engelske træk, men ellers ligner maskinen et produkt fra en kontinental fabrik.

ROYAL ENFIELD CRUSADER

*En 250 ccm model efter
kontinentalt mønster*

Royal Enfield har taget det store spring ud på det dybe vand — man har fremstillet en motorcykle i overensstemmelse med kontinentets krav til moderne konstruktion, eftersom man har brændt sine skibe — eller i hvert tilfælde et af dem — for at sætte et frisk stykke papir på tegnebordet.

Royal Enfield Crusader er en mellemklasse maskine på 250 ccm med motor og gearkasse bygget sammen i en blok, større boring end slaglængde, svinghjuls-dynamo, indkapslet bagkæde, fuldnavsbremser og stort luftfilter samt 17" hjul. Disse oplysninger virker måske ikke opsigtvækkende i dag, men det er dog den første engelske konstruktion, der tilsyneladende er skabt for at tage konkurrencen op med de kontinentale fabrikker. Man behøver blot at tage indregistreringsstatistikken for at blive overbevist om, at salget af 250 ccm og mindre maskiner for de engelske fabrikaters vedkommende praktisk taget har været lig

nul her i landet, men om den nye Crusader kan ændre dette forhold, er et spørgsmål om prisen, der indtil videre ikke ser alt for lovende ud.

Specifikationerne er meget tiltalende, og man skal ikke rynke på næsen af de 13 hk ved 5750 omdr/min., for skønt denne effekt ikke kan hamle op med tyskernes noget højere »blodtryk«, så er en litereffekt omkring de 50 hk erfaringsmæssigt en god værdi, når slidstyrken spiller en rolle.

Vi kan dog midt blandt de mange nyheder i denne motor finde enkelte særprægede kendetegn for Royal Enfield. Plejlstangslejet er todelt med løse lejepander i plejlstangen, der er fremstillet af letmetallegeringen RR 56. Ligesom på de øvrige Royal Enfield modeller er oliebeholderen indstøbt i krumtaphuset, men smøresystemet er almindelig tør-sump smøring, skønt dette anlæg adskiller sig fra de tidligere modeller på den måde, at forkølekassen automatisk fyldes med olie til korrekt olie-stand fra motorens oliebeholdning.

En dobbelt kæde trækker knastakslen fra krumtaphakslen, medens der er tandhjuls-træk fra knastaksel til olie-pumpen, der er af stempeltypen. Pumpens drevne tandhjul

sidder på en aksel, der går tværs gennem motorblokken for på dennes modsatte side at drive afbryderkontakten.

Det elektriske system er baseret på en Lucas vekselstrømsdynamo med rotoren boltet direkte på krumtapakslen. I venstre side bærer krumtapakslen et kædchjul, der trækker en flerpladet kobling af ortodoks konstruktion — en indstillelig kædestrammer holder korrekt spænding på forkæden, og gearkassen har fire udvekslingsforhold.

Motoraggregatet er bygget ind i et åbent, svejset rørstel af krommolybdæn rør. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel og forhjulet i en kraftig teleskopgaffel. Begge hjul er monteret i stikaksler.

Maskinens maksimalhastighed opgives ikke, men den må antagelig ligge omkring 110 km/t. Motorens mål er 70 mm i boring, 64,5 mm i slaglængde (248 ccm) og kompressionsforholdet er 7,3:1. Det virker lidt overraskende, at topstykket er af støbejern, men fabrikken understreger, at der ikke er tale om en sportsmaskine, men derimod om en hurtig touringmodel i den lette klasse. De priser, der nævnes på det engelske marked, er for høje til at tage konkurrencen op på kontinentet, så det kan blive helt spændende at se, hvilken salgspolitik englænderne vil slå ind på med denne nye model, der iøvrigt skulle passe godt til det danske marked.

Specielt tændrør til knallert-motorer

Bosch har sendt et nyt special tændrør til knallerter på markedet under typebetegnelsen W 190 M 11 S, der universelt skulle kunne bruges til de allerfleste knallertmotorer.

Knallertmotorerne er som bekendt hårde ved tændrørene, dels fordi to-takt motoren tænder dobbelt så mange gange som en tilsvarende fire-takt motor (med undtagelse af fire-takt motorer, der har svinghjulsdynamoen afbryderknast anbragt på dynamo-ankelakslen således, at der også foregår en tænding i udblæsningstakten), dels fordi udvekslingsforholdet mellem motor og baghjul i en knallert betinger, at motoren må rotere fra 7—10 gange så mange gange på en given kørestrækning i forhold til f.eks. en større motorcykle- eller bilmotor. Dertil kommer adskillige vanskeligheder med de neddrolede knallertmotorer, der er meget tilbøjelige til sod- og koksaflejringer.

De tyske Bosch fabrikker har forsøgt at tilvejebringe et mere holdbart rør til knallertmotorer ved at fremstille midterelektroden i ædelt metal, og ved at undlade kitningen på den nederste del mellem midterelektrode og isolator dannes der en luftspalte, som skulle bevirke, at varmemefordelingen bliver bedre, samt at kulaflejringer

kun vanskeligt kan finde sted. Dette lyder alt sammen meget tillidsvækkende, men én ting er, hvad der kan anvendes til de tyske knallertmotorer, der har en normal karakteristik, og noget helt andet, hvad der er anvendeligt i de neddrolede motorer her i landet. Det nye tændrør skulle dække de to glødetal 145 og 175. Man bør være klar over sit »glødetalsbehov«, inden man investerer penge i et nyt tændrør, men har man en motor, der kan anvende rør med et glødetal fra 145 til 175, vil det sikkert være fornuftigt at investere kr. 6,50 i det nye M 11 S rør.

DKW

RESERVEDELE

125 — 175 — 200 — 250 cc

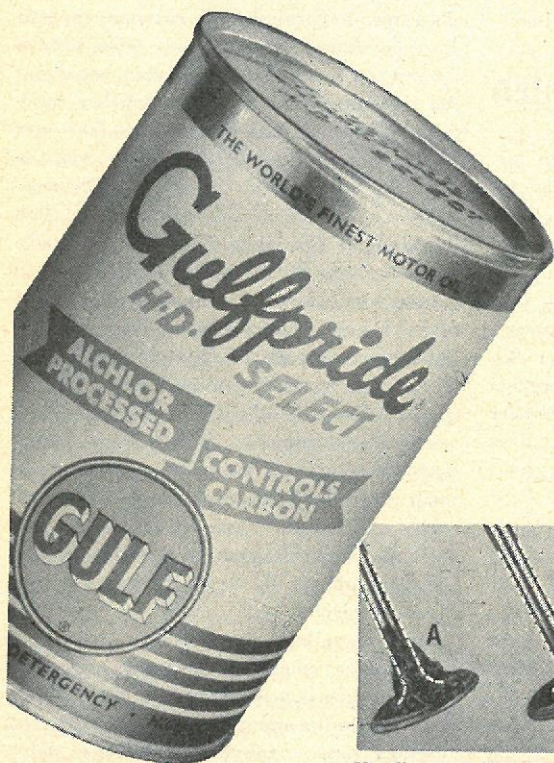
En gros — en detail
Forsendelse overalt

J. A. HANSEN
motorcykle-reservedele
Holbæk
Tlf. 1618 — 1018 (4 lin.)

GULFPRIDE

- den er **SUPER-RAFFINERET!**

- skift nu til
verdens fineste
motorolie
GULFPRIDE
H. D. SELECT



H·D·SELECT

Den logiske og rette løsning på moderne motorers smøreproblem . . . !

Hvis en motorolie indeholder ustabile molekyler, vil disse ikke forbrænde, men danne aflejringer og binde affaldsstoffer fra benzinen i forbrændingskammeret. Disse aflejringer forårsager skadelig glødetænding, der b. a. resulterer i motorbankning, overhedning, krafttab og et højere oktanbehov.

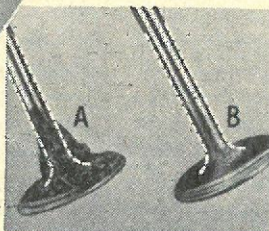
GULF løste problemet ved hjælp af ALCHLOR-processen

Ustabile molekyler findes mest i oliernes tunge bestanddele, hvorfor nogle olieproducenter valgte at anvende meget lette olie ved fremstillingen og at give olien den nødvendige sværhed ved hjælp af kemiske tilsætningsstoffer — såkaldte „helårsolier“.

GULF havde en bedre løsning! GULF råder over den patenterede Alchlor-proces, som griber om ondets rod, fjerner de ustabile molekyler og bevarer oliens naturlige sværhed.

GULFPRIDE H. D. Select giver Dem alle fordele:

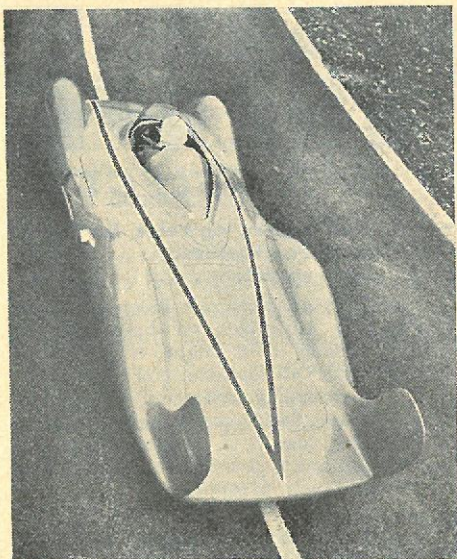
1. Naturlig viskositet.
2. Fullt beskyttelse ved stop- og startkørsel.
3. Beskyttelse mod rust og tæring.
4. Laveste olieforbrug.
5. Ingen skadelig glødetænding.



Ventilerne. A. Alm. motorolie har fremkaldt kraftige aflejringer. B. Resultatet med GULFPRIDE H. D. Select.



Forbrændingskammer. »Cornflake«-lignende aflejringer, der forårsager glødetænding . . . Resultat: Motorbankning, overhedning, krafttab etc.



Renaults turbinevogn set i en usædvanlig vinkel under en prøve på Monthery.

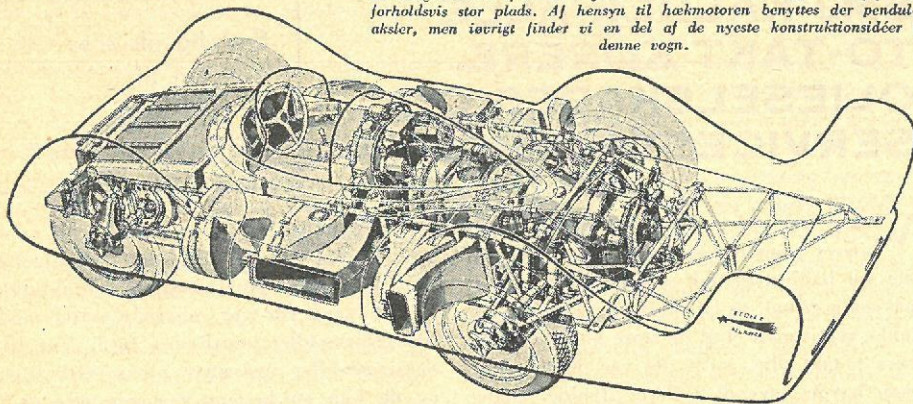
Lidt nyt fra turbinefronten

Da Renault i juni præsenterede sin turbinevogn »Étoile Filante«, blev det fra forskellig side fejlagtigt oplyst, at det var kontinentets første turbinevogn, idet man overså Fiats eksperimentvogn med turbine. Dette kan for så vidt være ligegyldigt, men det er dog ganske interessant at konstatere, at snart alle større automobilkoncerner eksperimenterer med turbinemotorer beregnet for automobiler, og nu er også Chrysler Corporation kommet med på holdet med en meget interessant konstruktion indbygget i en Plymouth.

Ved præsentationen af Renaults Étoile Filante blev det udtalt, at stempelmotoren nu var så udviklet, som man kunne forvente, den ville blive, og derfor var der grund til at kaste sig over nye ideer for at skabe en endnu bedre motor til dagliglivets biler. Denne udtalelse vil vi absolut ikke skrive under på, eftersom mange forsøgsmotorer (som f.eks. Caltex-motoren) tydeligt har vist, at stempelmotoren lader sig udvikle på mange punkter ikke mindst i retning af bedre brændstøfekonomi.

Naturligvis er det forfriskende, at de større automobilfabrikker eksperimenterer med nye konstruktioner af gasturbiner, der vitterligt har mange fordele frem for stempelmotoren, fordi de er befriet for de vibrations- og friktionsfremkaldende frem- og tilbagegående dele, men når alt kommer til alt, så er motoren dog kun en lille og på sin måde ret uinteressant del af vognen. Man forstår ikke ganske denne henrykkelse over nye motorer, når der ligger logiske og uudnyttede forbedringer snublende nær. Selvfølgelig må en fabrik være rustet til at optage konkurrence på alle fronter, og selv vi på SMJ er overbevist om, at den dag, en turbinevogn kan købes af publikum, vil et meget stort antal bilkøbere kaste sig over dette nye stykke legetøj, om så resten af vognen er død-umulig. Vi ser jo hver dag, hvorledes et instrumentbræts udformning eller lidt forkromet pjat her og der er udslagsgivende for købet af en vogn, medens køreegenskaber, bremses — ikke mindst bremseareal — er af underordnet betydning for den menige bilist. Man begriber imidlertid ikke, at konstruktørerne ikke gør noget mere ud af karosseriernes udformning, og dette gælder ikke mindst de amerikanske fabrikker, der præsterer en helt fortvivlende foringivning set fra et aerodynamisk synspunkt. Man kan jo ikke åbne et amerikansk tidsskrift uden at læse overskrifter som »Hvordan man skal holde omkostningerne nede«, »Stigende produktion giver lavere generalomkostninger«, »Tjen penge i Deres fritid« (bliv en dygtig dieselmekaniker gennem et fjorten dages korrespondancekursus!) o. s. v., men hvorfor ser man aldrig en bilannonce med overskriften »Her er vor nye 1957 model — den har dobbelt så stor motor som nødvendigt, og den bruger dobbelt så meget benzin som påkrævet«. Dette ville naturligvis være en blodig usandhed, hvis man sammenligner med andre amerikanske vogne, men den dag, en amerikansk fabrik gør noget alvorligt ved udformningen af karosseriet (og dermed også vognbunden), vil man uden tvivl kunne annoncere: Kør lige så hurtigt og lige så komfortabelt med det halve benzinforbrug.

Et røntgenbillede af turbinevognen viser, at maskinen lægger beslag på en forholdsvis stor plads. Af hensyn til hækmotoren benyttes der pendulaksler, men iverigt finder vi en del af de nyeste konstruktionsidéer i denne vogn.



Så længe bilerne er behæftet med så åbenlyse mangler, som man finder ved blot at stikke hovedet ind under vognbunden, eller som målingerne i vindtunnelerne viser, kan man kun vanskeligt forstå denne glubende interesse for nye motortyper — rent bortset fra de endnu ikke udnyttede muligheder, som direkte benzinindsprøjtning giver stempelmotoren.

Men nok om det — vi skal naturligvis underrette vore læsere om de nyheder, der fremkommer i forbindelse med turbine-motorerne.

Renaults eksperimentvogn er udformet som en racer med hækmotor, der maksimalt yder ca. 270 hk ved ca. 28.000 omdr./min. Med denne vogn har man i Utah kørt en absolut rekord for turbinevogne med 307,64 km/t, men der oplyses ikke noget om vognens forbrug, der som bekendt er alle gasturbiners svage punkt. Vognen har iverigt pendulbagaksler affjedret ved hjælp af torsionsfjedre og dæmpet af dobbelte hydrauliske teleskopdæmpere, og der er skivebremser anbragt ved differentiallet og i chassiset for forhjulenes vedkommende.

Nok så interessante er oplysningerne fra Chrysler, der går ud på, at man har fremstillet en gasturbine af en sådan størrelse, at den lader sig indbygge i en almindelig Plymouths motorrum. Denne motor har en effekt på 120 hk, men det skulle svare til omkring 160 hk på koblingsflangen af en almindelig stempelmotor(?) Man har opnået et forbrug der svarer til en almindelig ame-

rikansk personvogn nemlig omkring 14 liter pr. 100 km, men vel at mærke ved hastigheder omkring de 60 km/t. Man regner dog med at kunne få et lavere forbrug frem gennem en yderligere forædling af konstruktionen, der hos Chrysler har været genstand for eksperimenter de sidste 10 år. Gasturbinen vejer ca. 100 kg mindre end den tilsvarende stempelmotor.

Såvel hos Chrysler som hos Renault udtaler man, at der endnu er lang vej igen, før der kan blive tale om gasturbiner i serieproduktion, men en jordbunden natur vil også mene, at der er nok så vigtige problemer, der trænger sig på i automobilindustrien, før vi ligefrem skal give os til at sukke efter turbinernes fuldkomngørelse.



**BRUG KUN
SPECIALOLIE
TIL MOTORCYKLEN...**

**TIL FIRE-TAKT
MOTORER Mobiloil 'D'**

**OG TIL TO-TAKT
MOTORER Mobiloil**

**ELLER DEN SELVBLENDE
MobilMix**

FÅS HOS DERES FORHANDLER

SMJ KALDER ALLE TO-TAKT KØRERE, OLIESELSKABER OG SERVICESTATIONER!

Endelig afsløres
årsagen til
de mystiske
sammenbrændinger

Vi har i de sidste par år gentagne gange været præsenteret for to-takt motorer, der var håbløst brændt sammen uden nogen påviselig grund, og en overgang var vor mistanke rettet mod et af de store benzinselskabers to-takt olie, fordi det var denne olie, man havde anvendt i flere tilfælde. Dette skyldes sikkert kun en statistisk faldgrube, eftersom dette selskab vel nok har de fleste benzinstationer og dermed det største salg. På forhånd må man stille sig lidt skeptisk overfor svigtende kvalitet fra et stort selskab, der råder over enorme beløb til forskning og laboratorieundersøgelser, men på den anden side var tilfældene af en sådan karakter, at man ikke kunne adressere fejlen til motorecyklefabrikanterne.

Her er rapporten over et typisk tilfælde:

Motoren brændt sammen, cylinder tør og grå, stempel bærer mærker af rivning på grund af mangelfuld smøring, ruller i plejstangsløje blå på grund af overophedning. Stempelringe intakte, stempelkrone hel og uden mærker fra stikflamme. Øverste stempelegringsrille defekt på grund af rivning, men ellers ikke unormale spillerum ved stempel eller stempelringe. Maskinen har kørt 18.000 km. Benzintank indeholder benzin/olieblanding i forholdet 22:1 kontrolleret ved laboratorieundersøgelse. Der var anvendt Esso to-takt olie, som ejeren hævder at have anvendt gennem lang tid uden driftforstyrrelser. Esso har undersøgt beholdningen og kommer også til et blandingsforhold på 1 del olie til 22 dele benzin. SMJ har undersøgt tændingsindstilling og opmålt karburatoren med mikrometerværktøj — alt justeret nøjagtigt efter fabrikens forskrift. Maskinen brændte sammen ved normal, moderat kørsel kort efter optankning.

Indrøm venligst at det er en hård nød at knække — og den slags har der været flere

af. Intet under at vi har spekuleret som vanvittige på løsningen, der selvfølgelig viste sig at være langt simple end antaget. En overgang var vor mistanke rettet mod tilsætningsmidler som Redex, fordi disse tilsætningsmidler nedsætter oliens viskositet, og da kun en bestemt mængde olie er i stand til at nedfælde sig i to-takt motoren, medens resten føres ud med udblæsningsgassen, kan man ved overdreven brug af disse oliefortyndende tilsætningsmidler komme ud for rivninger.

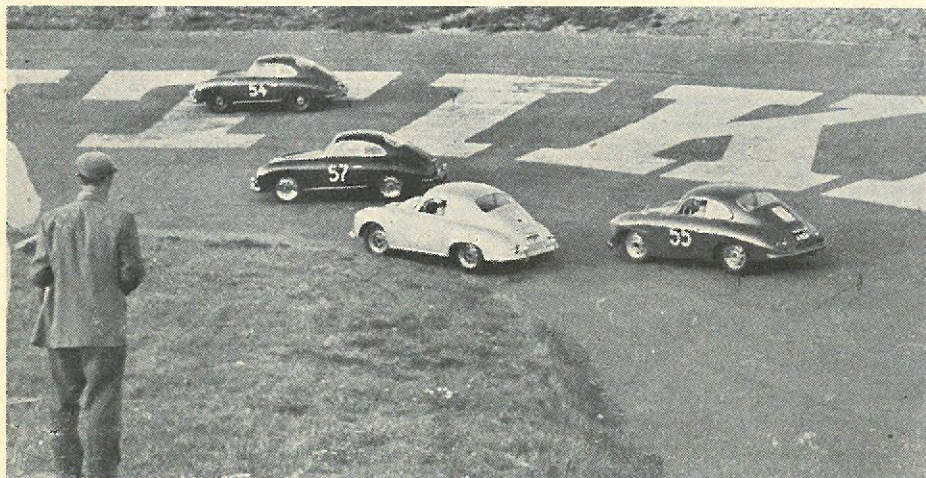
Løsningen på problemet er knyttet til følgende handlingsforløb, der sikkert er velkendt af alle to-takt kørere med undtagelse af de motoreyklistere, der er ejere af en maskine med meget lille tank, samt ejere af DKW med Shell-mixer og ejere af Puch's 250 ccm modeller. Der sker følgende: Man kører ind til en tank og forlanger 10 liter benzin og en halv liter olie (blandingsforhold 20:1) eller 12 liter til en halv liter olie, hvis man kører på forholdet 1:24. Tankpasseren hælder så den halve liter olie i blandekanden og poster fem eller seks liter benzin i. Dette blandes og hældes på maskinen, for kommes hele benzinmængden i blandekanden, så sprøjter det ud af dens tud. Derefter hældes den resterende benzinmængde direkte fra pumpen i benzintanken. Denne fremgangsmåde er helt korrekt, hvis det drejer sig om en bil med to-takt motor, men den kan få katastrofale følger i forbindelse med en motorecykle. Det er nemlig ikke alene muligt, men også sandsynligt, at blandekandens indhold hældes ned i den ene side af tanken og den rene benzin i den anden side af tanken, det vil sige på hver sin side af den skillevæg, som puklen over det øverste stelrør danner. I de moderne tanke, der rummer ca. 14 liter, vil benzinstanden ikke nå meget op over denne skillevæg ved en optank-

ning på 10 liter med en restbeholdning på en enkelt liter eller deromkring. De to benzinholdninger vil under alle omstændigheder kun blandes meget langsomt, og er den rene benzin hældt ned i den side, hvor benzinhanen er anbragt, vil en sammenbrænding kort efter optankningen meget let kunne finde sted. Et forsøg viser, at hæl-der man den olieholdige benzin i »den rigtige« side og ren benzin i den anden side, vil motoren naturligvis ryge voldsomt, og efter 12 kilometers kørsel var det stadig næsten ren benzin i den modsatte side af tanken. Vi har ikke haft mod til at forsøge med ren benzin i hanens side, men vi er ikke længere i tvivl om følgerne.

Visse vanskeligheder med de selvblan- dende to-takt olier vil sikkert også kunne

føres tilbage til dette forhold, blot hele oliebeholdningen er kommet i den ene side. Når analyserne senere viser korrekt blanding af benzin og olie, skyldes dette naturligvis, at maskinerne har været under transport, samt at der er gået et passende tidsrum således, at en gennemblanding har været mulig. Det sikreste vil i alle tilfælde være at blande olie og benzin i to omgange.

Man vil let kunne indse, at forskellige tilfældigheder skal spille ind for at frembringe en sammenbrændt motor, og til disse hører selvfølgelig tankens konstruktion, men mindre graverende fejl som rivning af stempel og cylinder, stempler der sætter sig o. s. v. kan være følgen af den samme optankningsmetode — nu er De advaret.



En situation fra sidste heat i Grand Tourisme klassen — fire Porsche på stribet. Voigt-Nielsen (54), der både råder over den bedste af de deltagende vogne (Carrera) og overlegne evner på Ringen, ledede sig til et vel fortjent danmarksmesterskab, 57 er Arne Ditlevsen, 56 Bentzen-Bilkvist og 55 Robert Fischer.

Danmarksmesterskaberne i billøb

Søndag den 30. september kortes sidste afdeling af bilernes danmarksmesterskaber på Roskilde Ring, idet første afdeling var afviklet den 5. august på væddeløbsbanen i Skive. I klassen for standardvogne indtil 1000 cm, der var et rent DKW-IFA opgør, startede Walter Greulich med bedste pointstilling, men han blev sikkert og effektivt slået i begge heats af Peter Skarring, der blev danmarksmester for første gang — han har udviklet sig til en stabil og sikker kører, der

vel nok efterhånden burde prøve sine evner i de hurtigere klasser. Standardvogne indtil 1300 cm — Fiat 1100, Folkevogn VW og Simca 1300 — blev en strålende sejr for Voigt-Nielsen i VW; han startede med et stort pointforspring og gav — dels ved en øjensynlig maskinel fordel og dels ved udfoldelse af en djævlblødt svingteknik (ikke et ord om frækhed, for det hele afvikles fuldt korrekt) — ikke de øvrige del-

Blad venligst om på side 644

BSA kører fr

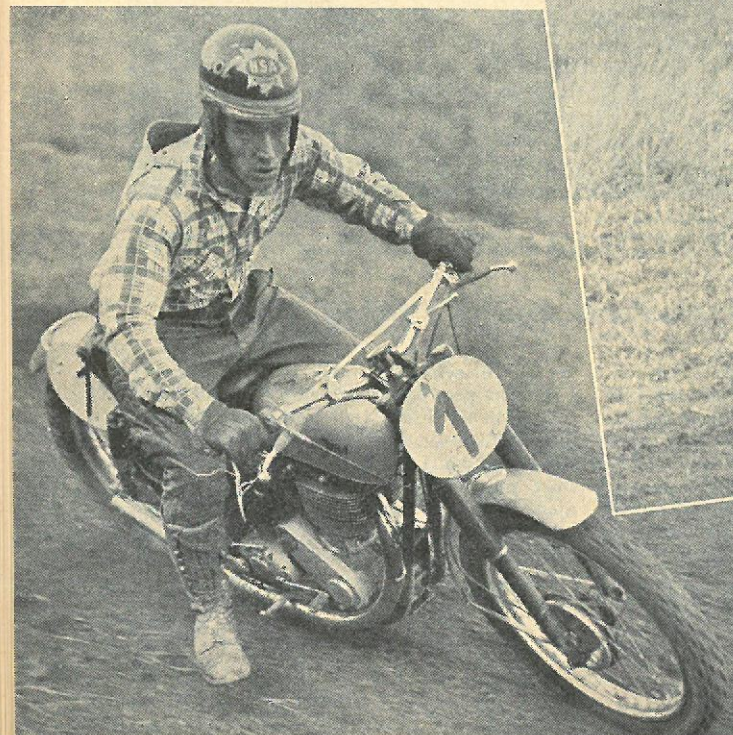
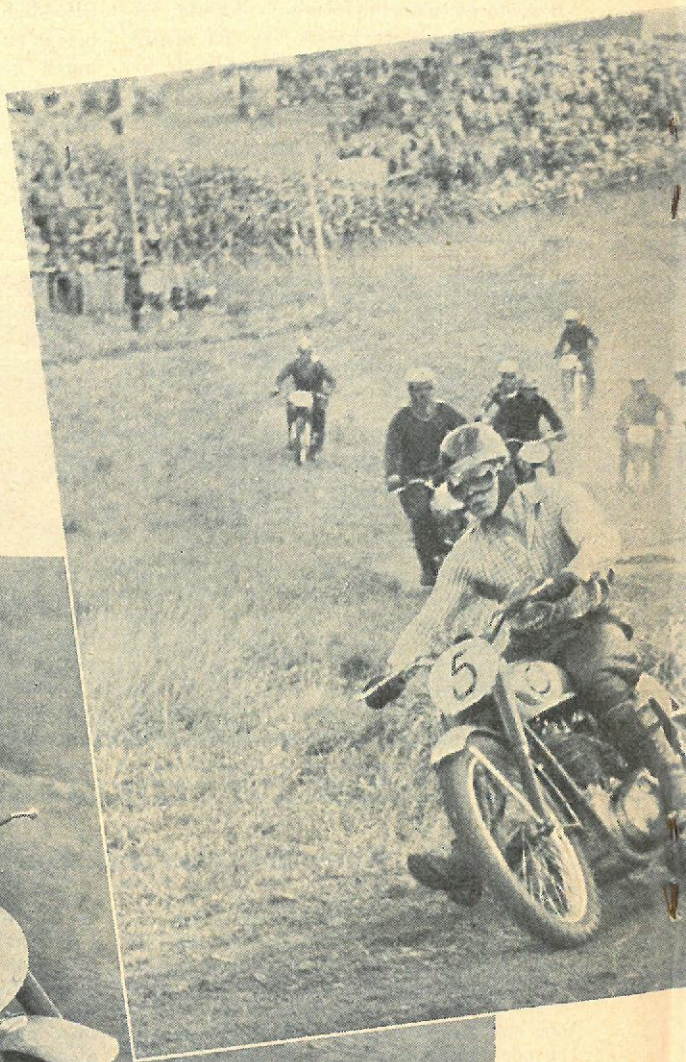
I alle betydende løb for standardmaskiner — landevejsløb som moto-cross — indtager BSA nu gennem sine utallige sejre en suveræn førerstilling.

BSA vinder på sin kvalitet og sine køreegenskaber, og overalt anvendes almindelige standardmaskiner, som de sælges fra forhandlerne.

Uanset hvilken BSA model, De vælger, nyder De godt af den fremragende BSA kvalitet. Deres BSA vil bevise, at det bedste er det billigste



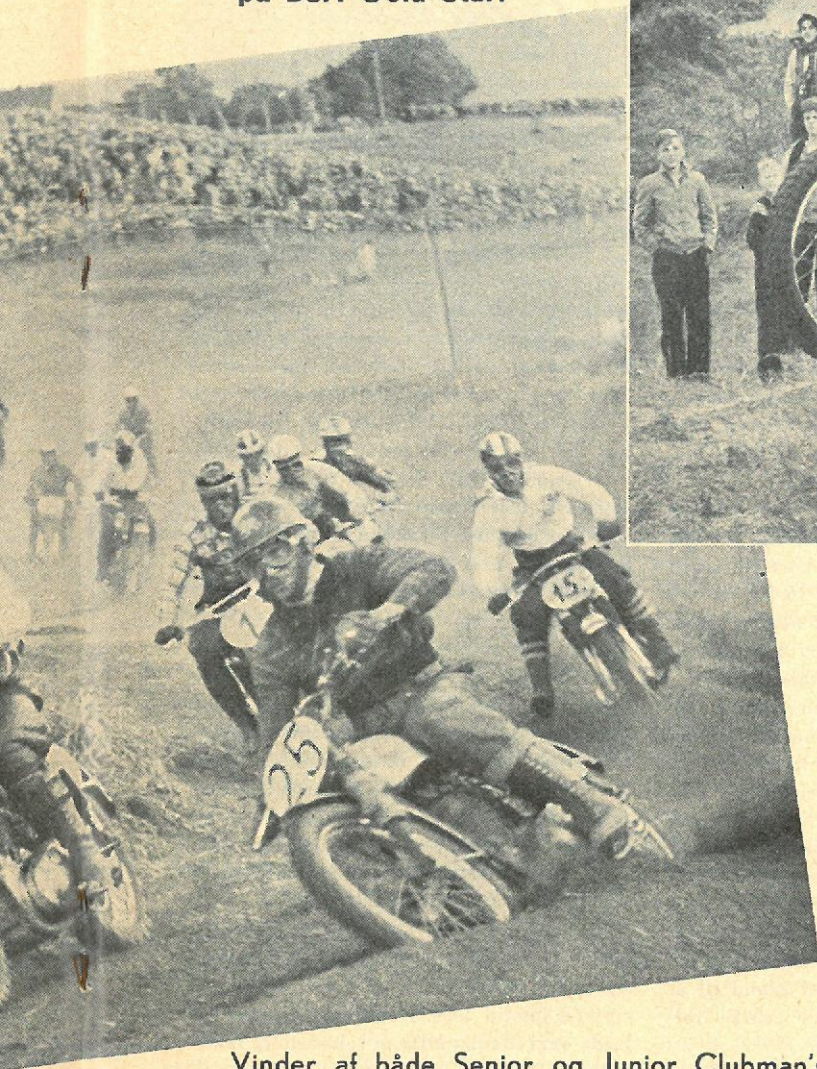
Moto-cross sporten har nu også vundet indpas i Afrika. Her ses en BSA rytter frit i luften svævende — det er ikke så vanskeligt at finde velegnet terræn, og det let klædte publikum vurderer rytterne efter "flyveevne".



Ejvind Hansen
kører danmarksmesterskabet
1956 hjem på
sin Gold Star.

r fra sejr til sejr!

Moto-Cross des Nations blev
i både 1955 og 1956 vundet
på BSA Gold Star.



Den hollandske moto-cross mester
Albert Dirks på sin Gold Star.
For andet år i træk blev det hol-
landske mesterskab vundet på BSA.

BSA Shooting Star er blevet den
foretrukne politi-motorcykle i flere
lande, fordi den er hurtig og smi-
dig med en forrygende acceleration
i beredskab når som helst.

På billedet til venstre ses de tre
BSA-ryttere Bjarne Sørensen (5),
Boris Rasbro (25) og Ejvind Han-
sen (1) i spidsen for feltet under
danmarksmesterskaberne i Vinde-
rød.

Vinder af både Senior og Junior Clubman's TT for tredje år i træk.

I Clubman's TT, der køres på den berømte Isle of Man bane, er det ikke tilladt at foretage den mindste ændring
på maskinerne. Rytterne kører med fuldt elektrisk anlæg og kickstarter. Selv uoriginal bremsebelægning kan
give anledning til diskvalifikation - disse regler viser tydeligt at BSA vinder på kvalitet og konstruktion.

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. HANSEN . GL. KONGEVEJ 127 . KØBENHAVN V
HILDA 1860

ansen
nmarks-
bet
om på
Star.

Familie-albummet

af
Collecteur

Fra den i tidens løb så omstridte franske provins Alsace kommer mange gode sager: gåselever, ditto-postej, fortræffelig hvidvin, udmærket øl og nogle meget lækre foreller. Fra Alsace kom også to af de interessanteste franske bilmærker: Bugatti og Mathis, som oprindeligt var tyske, da området mellem 1870 og 1918 under tysk regime benævntes Elsass.

Medens Automobiles Ettore Bugatti endnu eksisterer i Molsheim, er Société Anonyme E. E. C. Mathis, som havde til huse i Route de Colmar i Strasbourg, ikke længere at finde i det franske aktieselskabsregister. Det blev likvideret i 1953, og bygningerne, der var blevet grundigt ødelagt under sidste krig, overtoges af Citroën, som fremstiller reservedele i den tidligere Mathis-fabrik.

Siden fabrikens likvidation for tre år siden har der været stille om navnet Mathis, og da *Emil E. C. Mathis* for kort tid siden døde i Genève i en alder af 76 år, var vel både han selv og bilmærket Mathis glemt uden for en snævrere kreds. Egentlig er det besynderligt, at Emil Mathis skulle forsvinde så ubemærket — han tilhørte automobilkonstruktørernes pionergeneration (omend ikke den allerældste), han var til stadighed at finde på de fremsynede, dristige teknikeres yderste fløj, han var en tid en af Frankrigs ledende industriskikkelser (i 1930 var mærket Mathis nummer fire i den franske produktionsstatistik), og han spillede en afgørende rolle i forbindelse med Bugatti's start som selvstændig. Der er i virkeligheden mere end god grund til at mindes Mathis, inden navnet ganske forsvinder i historiens strøm.

Emil Mathis kom til verden i 1880 i Strasbourg, hvor hans far ejede Hotel de Paris. Inden han var tyve år gammel, var han allerede inde i den opvoksende bilindustri, dels som salgsagent for de Dietrich, hvor en lige så ung italiener Ettore

Bugatti stod for konstruktionsvirksomheden, dels som Fiat's agent for Frankrig.

I 1904 forlod Bugatti sin stilling hos de Dietrich og gik i samarbejde med Mathis. I et par værelser på Hotel de Paris udarbejdede de tegningerne til en ny vogn, Hermes, der byggedes i Illkirch Graffenstadt lige uden for Strasbourg. Mere end en 25 stykker blev næppe fremstillet. Så vidt vides er ingen bevaret, og mærket var heller ikke synderligt fremtrædende i datidens konkurrencer. Mathis kørte en Hermes i Kaiserpreis-løbet 1907, og ved den lejlighed blev der taget et usædvanligt fotografi, som gengives her. Ved rattet i Hermes-vognen sidder *Ettore Bugatti* og ved hans side den berømte Fiat-kører *Felice Nazzaro*. På bagsædet troner den digre *Vincenzo Lanca* med Bugatti's ældre broder *Rembrandt* og køreren *Wagner* ved siden. Foran dem sidder en ungdommeligt udseende *Emil Mathis*. Vognen flankeres af formanden for Fiats bestyrelse, *Ludovico Scarfiotti* (ved forhjulet) og Fiats generaldirektør *Giovanni Agnelli* (ligeledes iført en elegant stråhat). Den unge mand bag vognens køler er *Ernest Friederich*, som i mange år var en af Bugattis nærmeste medarbejdere. Den herre, som kigger over Bugattis venstre skulder, hed *P. Marchal*.

Kort efter at dette historiske billede blev taget, skiltes vejene. Bugatti begyndte for sig selv i Molsheim, hvor han installerede sig ved juletid 1909. Nogle måneder senere lagde også Mathis ud som selvstændig fabrikant.

I begyndelsen fulgte Mathis-vognene nærmest de gængse linier for små bilers konstruktion, men samarbejdet med Bugatti havde dog sat sig visse spor, idet Mathis udelukkende interesserede sig for små, lette



Det bemærkelsesværdige historiske billede, der omtales i teksten. Herres vognen er bemannet med og omgivet af nogle af de nævnte, der har berygtet mest for europæisk automobilteknik.

vogne med effektive, hurtigtgående motorer. Med effektiviteten var det nu så som så. I 1911 sluttede »herr Mathis med sin lille hvidmalede vogn fra Tyskland« på sidstepladsen i løbet om »Voiturette«-pokalen. Han nåede i mål $1\frac{1}{2}$ time efter vinderen!

Meget kan tyde på, at Mathis ved denne lejlighed tilsvor tunge biler sit stedsevarende fjendskab og drog til felts mod vægten under det berømte kampråb: »Le poids, voila l'ennemi!« Han havde så evigt ret, men det kneb for samtiden (og endnu for mange) at indse dette. En noget egenrådig konstruktions- og væddeløbspolitik hjalp heller ikke Mathis til at overbevise verden om det fundamentalt rigtige i hans tanker. For eksempel stillede han til Coupe de l'Auto 1912, som var udskrevet for 3-liters vogne, med en lille firecylindret (70×120 mm) model på knapt 2 liter — men hans vogn vejede kun lidt over 500 kg, og den lille Mathis, der kørtes i løbet af Esser, var næstsidst blandt de 8, som overlevede det to dage lange løb. Mere end 30 startede.

Året efter gik det endnu bedre. Esser bragte en diminutiv 1100 ccm Mathis ($58 \times$

100 mm, firecylindret) ind på fjerdepladsen i Coupe de l'Auto, og endelig fik fagpressen øjnene op for de små vogne fra Strasbourg. Mathis-vognen omtales som »en normal stor bil i lille udgave«. Med denne noget forbeholdne anerkendelse gik tæppet ned for de »små, tyske Mathisvogne«. Syv år senere gik det op igen for »små, franske Mathisvogne«, da Alsace var genforenet med Frankrig efter krigen.

Ganske vist findes Mathis-mærket ikke i resultatlisterne fra de store løb i tyverne, men i løb for små vogne gjorde det sig fordelagtigt bemærket, og i løb med begrænset benzinförbrug fejrede Mathis store triumfer. I 1923 vandt Lahms med 80 km/t det såkaldte »Grand Prix de Tourisme«. Hastigheden lyder ikke imponerende, men når det tages i betragtning, at deltagerne skulle tilbagelægge mindst 17 km på hver liter benzin, tegner der sig unægteligt et billede af en teknisk fremragende bil. Den var heller ikke kedelig. En lille lækker ting med firecylindret motor (59×100 mm, 1094 ccm) med et kompressionsforhold på 8:1 — husk, at det er 33 år siden! Af andre typiske Mathis-detaller kan nævnes, at bagbroen var

fremstillet af en ganske let aluminiumslegering.

Standardmodellerne fra fabrikken i Strasbourg afveg i disse år ikke meget fra de vogne, der fastslog Mathis' gode navn. Lidt ældre læsere — d.v.s. minnende oldinge af min generation — vil mindes den lille, lette 10 hestes og den 9 hestes Mathis med den slanke, spidse køler. Faktisk var den ret populær her i landet i tyverne, og på franske veje sværmede det med Mathis-vogne. Grundtyperne havde fabriksbetegnelserne MY og PY — to firecylindrede motorer på henholdsvis 1,4 og 1,6 liter — og takket være Emil Mathis' energiske, effektive reklamevirksomhed blev betegnelserne til kælenavne. De færreste franskmænd talte om andet end en »Emysix« (den sekscylindrede MY-model) eller — da en ottecylindret motor senere blev monteret i nogle serier — en »Emyhuit«.

Medvirkende til populariteten var også i høj grad, at Mathis producerede i meget store serier efter amerikansk forbillede, og at han uophørligt sørgede for at gøre mærket kendt. Da fabrikens aktive væddeløbsprogram blev indstillet midt i tyverne, kastede han sig over opsigtsvækkende distancetours, og det fortjener at huskes, hvorledes en Mathis i 1925 under behørig opsigt på 30 dage tilbagelagde 30.000 km.

Den slags præstationer skabte et velbegrundet ry for uopslidelighed, og beviset findes yderligere i det uforholdsmæssigt store antal ældgamle Mathis-vogne, man træffer i de franske provinser. De fleste stammer fra glansperioden 1927—28, da den ret hurtige sekscylindrede SMY beherskede det franske trafikbillede. Først da Citroën frembragte C 6 modellen (som kun produceredes i nogle få år, inden den første forhjulstrukne model præsenteredes i 1934), blegnede Mathis' stjerne.

Endnu et stjernesudkom kom dog fra denne frodige konstruktørs hånd i form af PY-modellen fra 1930. Denne kunne opvise så moderne detaljer som hypoidfortandet bagakselbrev, friløb og overgear! Tilmed blev enkelte Mathis-modeller allerede dengang bygget med uafhængig forhjulsaffjedring.

På baggrund af Mathis-vognenes frem-

synede specifikation kan det synes mærkeligt, at fabrikken alligevel ikke formåede at klare sig i konkurrencen på det franske marked. Dette skyldes vel dels den ugunstige økonomiske udvikling, men mon ikke en væsentlig del af forklaringen er at finde i Mathis' ubændige trang til at eksperimentere, til at søge nye løsninger på problemerne.

Hans sidste modeller var planløse i teknisk henseende, idet alt for mange forskellige ideer søgtes realiseret samtidigt. Der blev lanceret for mange varierende serier, og produktionen formede sig næsten som en fremstilling i mindre serier af forsøgsmodeller. Samtidigt var Mathis-vognene på dette tidspunkt ikke altid helt på højde med den almindelige tekniske udvikling, fordi deres ophavsmand kun lod en meget afmålt dosis af sine mere fremsynede ideer omsætte i produktion. Han var langt fra brændt ud, men begik den fejl at ville lave storindustri og drive vidtgående forsøgsvirksomhed på een gang, og de to ting må holdes adskilt.

Bedst som alle troede, at Mathis var bukket under for de dårlige konjunkturer i begyndelsen af trediverne og havde fremskyndet sin egen undergang med den ustabile produktionspolitik, viste han sig imidlertid påny at være situationen voksen.

Med mesterlig forretningssans begik han det kup at træffe aftale med Ford-koncernen om bygning i Frankrig af Ford-modeller under navnet Matford. Mærket Mathis forsvandt i 1934—35 og afløstes af Matford, som var en franskbygget udgave af den gængse engelske Ford-model.

De første var ikke spændende, men den senere model »Alsace«, type 62, var smukkere i linierne end datidens øvrige Ford-produkter.

For Mathis betød Ford-aftalen, at fabrikken i Strasbourg var sikret, og at han nu både kunne drive industri og forskningsvirksomhed, uden at de to ting greb ind i hinanden. Men denne lykkelige tilstand varede kun få år. Kort efter krigsudbruddet i 1939 ophævedes aftalen med Ford, som anlagde en selvstændig fabrik i Poissy, og Mathis kæmpede en kortvarig, men håbløs

kamp for at holde fabrikken i Strasbourg gående. Det lykkedes ikke, og medens de første likvidationsforberedelser var i gang, udviklede krigsbegivenhederne sig så hurtigt, at Mathis måtte drage til USA og lade fabrikken skøtte sig selv. Senere blev den næsten totalt ødelagt.

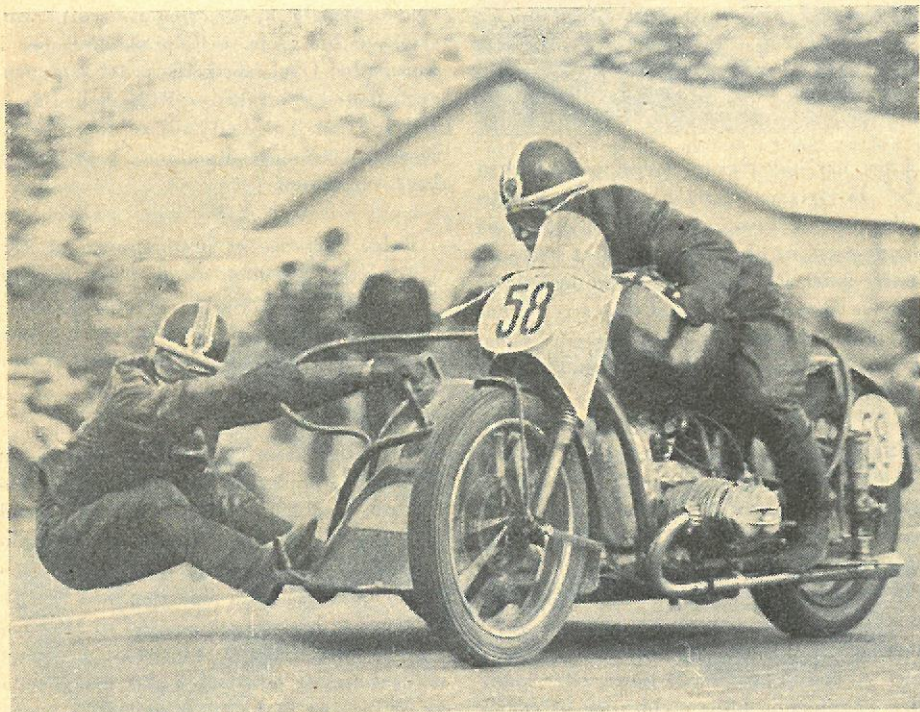
I Amerika gav krigsindustrien ham opgaver nok, men fingrene kløede efter atter at arbejde med biler, og ved krigens afslutning var Mathis hurtigt tilbage i Frankrig, hvor han fik bygget prototyper af de projekter, han havde udkastet allerede i 1940.

På Parisersalonen i 1947 forbavsede han med den særprægede type 333, der kaldtes sådan, fordi den havde tre pladser, tre hjul og nærmest var trekantet set fra oven. Den nåede aldrig over forsøgsstadiet. Bedre gik det ikke type 666, som udstilledes i 1948. Nok havde den fire hjul, men de fleste skræmtes af det uskønne, men hensigtsmæssige karosseri og overså den fremragende

2,8 liters 6-cylindrede boksermotor, den gode affjedring og den ganske lette byggemåde.

Type 666 var Mathis' sidste offentligt præsenterede bil. Den forblev et udkast, men et begavet, dristigt udkast, der kom til at danne skole for de efterfølgende moderne franske konstruktioner, bl. a. Citroëns DS 19.

På sin vis er Mathis' levnedsløb en tragedie. Fra en central position i Frankrigs bilindustri gled han ud i periferien. Hans navn var så godt som glemt, men hans tekniske skaberevne var uhammet — og mange af de ideer, Emil Mathis kæmpede for, er først nu ved at bryde igennem. Selv fik han den kranke skæbne, som er blevet så mange af automobilhistoriens mænd til del, idet hans tanker først vandt virkelig udbredelse, da han ikke selv kunne være med til at realisere dem — men fremtidens teknikere vil stå i dyb gæld til Emil Mathis.



Når russerne foretager sig noget, er det ensbetydende med at gøre noget ved det. Her er et billede fra et russisk sidevognsløb, og det tør nok antydes, at sidevognsmanden her indtager en nøglestilling.

KØR SAGT



Det har hidtil været meget vanskeligt at få givet en vigtig besked til en bilist eller motorcyklist, som var undervejs på landevejen, og efterhånden som et større og større antal af Danmarks befolkning tilbringer en væsentlig del af sin tid på rejse, har der vist sig et alvorligt behov for en sådan kontaktmulighed mellem de motorkørende og deres kontor eller hjem.

For at søge på systematisk måde at dække dette behov opretter Kongelig Dansk Automobil Klub i snævert samarbejde med A/S Dansk Shell et net af telefonservicestationer over hele landet. På 36 Shellstationer og KDAK-grænsekontorer sættes store tavler op, hvor nummeret på motorkøretøjet kan opslås. Stationerne er valgt efter deres »strategiske« beliggenhed, og det efterlyste nummer vil stå på tavlen i 24 timer, eller indtil den pågældende bilist melder sig på stationen og får sin telefonbesked. Oplysning om

telefonnumre på de nye KDAK/Shell stationer kan fås hos alle Shell-stationer og KDAK-kontorer.

★

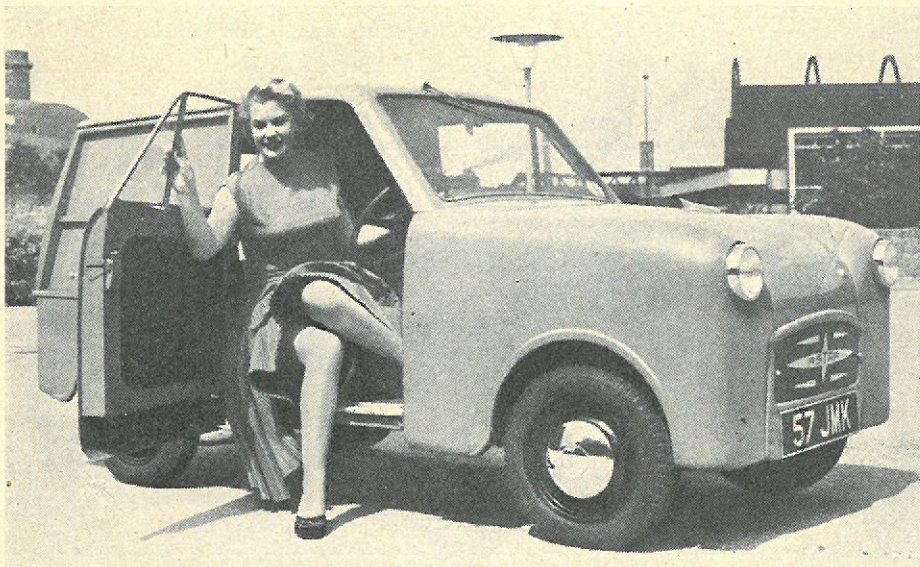
General Motors forsikringsselskab har foretaget en meget interessant opgørelse, der viser, at der er blevet kørt $2\frac{1}{2}$ milliard kilometer eller 62.000 gange jorden rundt på General Motors prøvebaner, af hvilke den første blev taget i brug i 1924. General Motors har tre prøvebaner i De forenede Stater, én nord for Detroit i et af de koldeste klimaer, én i Arizonas ørken med et af verdens varmeste klimaer og én ved det nyindrettede Tecnical Center. Desuden har man indrettet en prøvestation ved den berømte Pikes Peak, der er en af verdens vanskeligste bjergveje, i Colorado-bjergene. I Europa har Opel fabrikkerne et ret stort prøveareal ved fabrikken i Rüsselheim, og i England har Vauxhall-Bedford fabrikkerne fornylig taget deres egen store prøvebane i brug ved Luton.

★

Ifølge »Pravda« er produktionen af ZIS 110 blevet indstillet, fordi dette køretøj (den russiske bilindustri's pragtstykke) lignede hensovede Packardmodeller for meget. ZIS'ens konstruktører kritiseres skarpt i den russiske avis.

★

Den lille klasse i moto-cross har endnu ikke rigtigt fundet sig selv. Nogle steder kører man med 250 ccm og andre steder med 175 ccm. For at give rytterne en håndsækning, kan Maico gennem den danske importør levere 250 ccm modellen med løst tilbehør til at bygge maskinen om til 175 ccm-klassen. For cylinder, topstykke, krumtap, udblæsningsrør og stempel skal man betale kr. 665,—, og så kan man deltage i begge klasser.



Englænderne begynder nu også at interessere sig for småvogne, og her ses den nye engelske Astra. Vognen har en to-cylindret hækmotor, og maksimalhastigheden skal ligge omkring de 90 km/t. Astra leveres som varevogn eller stationcar til to personer plus 125 kg last, og prisen opgives i England til ca. kr. 6.000.

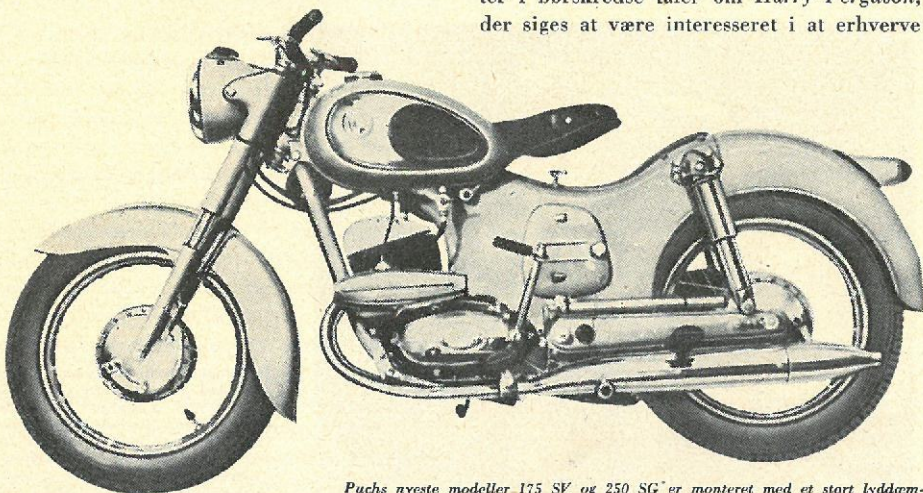
American Motors Corporation (Nash og Hudson) har fremstillet en luftkølet V-4 motor til brug i lette vogne, som skal anvendes af luftlandetropper.

Dimensionerne er $82,5 \times 82,5$ mm, d.v.s. 1760 ccm. Med et kompressionsforhold på 7,5:1 udvikler den nye motor 63 hk (SAE), hvilket er ret bemærkelsesværdigt, da motoren kun vejer 90 kg. Den lave vægt er

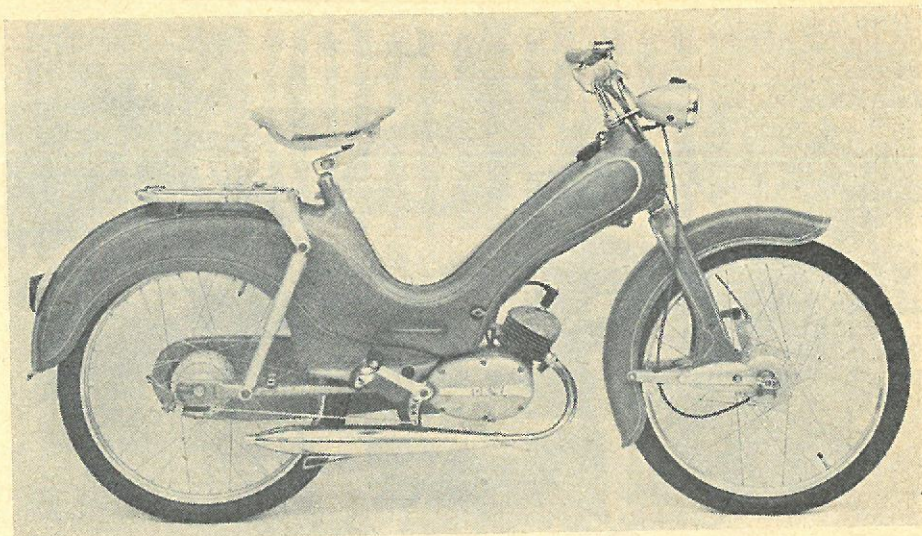
opnået ved at anvende letmetal, selv til cylinderblokken. Boringerne er hårdforkromede.

★

På Londonbørsen er der gennem længere tid blevet opkøbt aktier i Standard Motor Co., men ingen ved med bestemthed, hvem der foretager opkøbene. Vedvarende rygter i børs kredse taler om Harry Ferguson, der siges at være interesseret i at erhverve



Puchs nyeste modeller 175 SV og 250 SG'er monteret med et stort lyddæmpende luftfilter. Her ses 175 ccm modellen i den seneste udførelse.



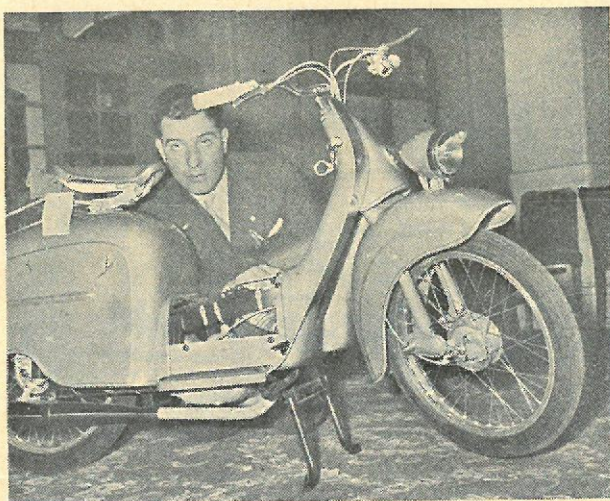
DKW fabrikkerne har nu også bragt en knallert på markedet, og Hummel, som denne model hedder, er for tiden på Teknologisk Institut til typegodkendelse. Den har tre gear.

kontrollen med Standard-selskabet for at sætte sine epokegørende konstruktioner i værk — andre mener, at amerikanske interesser står bag de mystiske børsforretninger.



Der træffes nu forberedelser til bygning af en Citroën-fabrik i Spanien. Som et led i den spanske bilindustri's udvikling skal der produceres 10.000 Citroën 2 CV årligt.

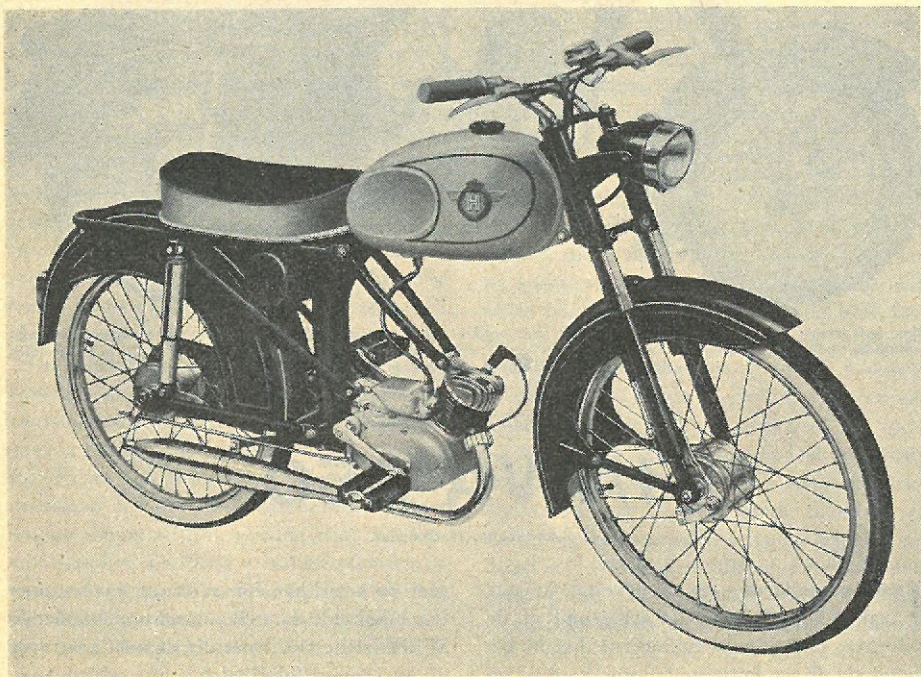
Tyskerne har nu en egen charmeforladt måde at tage tingene på. I Hamburg er der således blevet åbnet en undersøgelsesklínik for bilister. Formedelt et gebyr på 5 D-Mark kan enhver indehaver af et kørekort frivilligt lade sig undersøge af en universitetsprofessor ved navn Schober og hans stab af specialister. Undersøgelsen omfatter syn, hørelse, neurologi, psykiatri, intern medicin og kirurgi — alt med henblik på ofrets evne til at køre bil eller motorcykle.



Tyskerne er ved at komme ganske godt ind på markedet i England navnlig med knallerter og ganske små scootere. Her vises den tyske Leopard, der er forsynet med en to-gears Sachs motor, der giver en maksimalhastighed på ca. 55 km/t. Denne maskine koster i England med omsetningsafgift ca. kr. 1900,—.

Resultatet meddeles kun den undersøgte selv — men det er selvfølgelig også rart at vide med fuld sikkerhed, om man er bælgojet, kalveknæet, lider af dårlig fordøjelse og ikke kan tåle at bøje armen for meget.

ser og twinsadel. Det er vanskeligt at forudsige, hvilke chancer denne maskine vil have på det danske marked, eftersom man vanskeligt kan forestille sig disse specifikationer indordnet under 30 km-grænsen,



Horex knallerten, der er blevet sendt på markedet under navnet Rebellen, minder mere om en lille sportsmaskine end om en skikkelig knallert. Der anvendes også i denne maskine en to-gears Sachs motor på 50 ccm, men som det ses, er der desuden trædepædaler. Den store tank har forsværkninger til knæene.

For nogle måneder siden fortalte vi i artiklen »Opklaringsvirksomhed syd for grænsen« om de vanskeligheder, den tyske motorcykleindustri for tiden kæmper med. Horex har nu sendt en *Rebell* på markedet, men så afgjort ikke den prototype af en hurtig landevejsscooter, som vi omtalte i artiklen, men derimod en knallert af en yderst særpræget konstruktion. Som billedet viser, ligner denne autocykel nærmest en sportsmotorcykel, hvis man ser bort fra trædepædalerne. Motoraggregatet er en to-gears Sachs motor, og som det ses, er der teleskopforgaffel og svinggaffelaffjedring af baghjulet, medens benzintanken er gjort usædvanlig stor, idet den rummer 8,5 liter. Der er 17 watt elektrisk anlæg, og af-udstyret skal endvidere nævnes fuldnavsbrem-

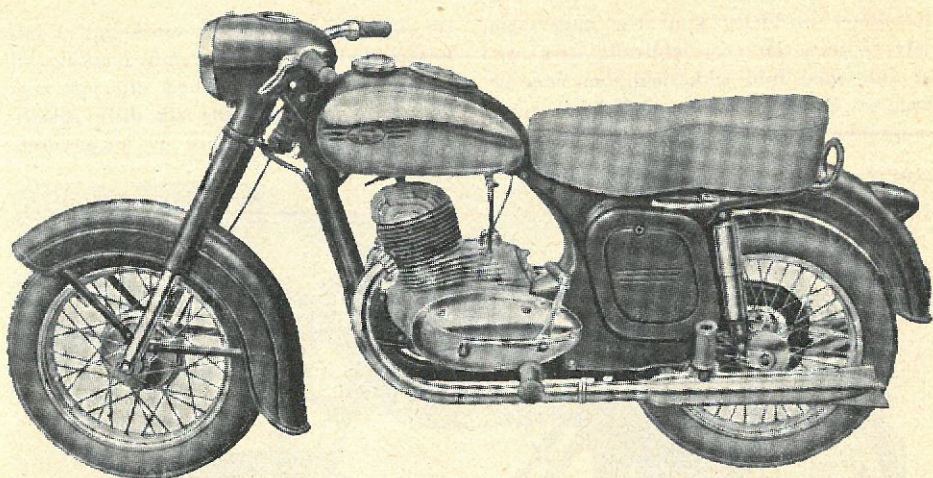
men da næsten alle udenlandske knallerters bliver importeret på dollarbasis, skulle man tro, at en maskine som den nye Horex Rebell ville have chancer, hvis den fik hæftet en nummerplade på, selvom dette vil stille krav om kørekort og skat. Prisen er i Tyskland DM 598.—

Største specialfabrik for
motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803



Man kan næsten ikke se forskel på Jawa's 175 ccm og 250 ccm model. På 175 ccm modellen er karburatorens luftindsugning koblet til „karosseripladen“ således, at denne del af stellet virker som støjdæmper. På 250 ccm modellen her er indsugningsåbningen som på de tidligere modeller.

VI PRØVEKØRER JAWA 250

Af Mogens H. Dæmkler

Jawa modellerne, der kom efter krigen, vakte berettiget opsigt på grund af de helt nye linier, konstruktørerne havde benyttet sig af, og Jawa modellerne kom på en vis måde til at danne skole for den øvrige motorcykleindustri, eftersom man i dag næppe finder en moderne motorcykel uden indkapslet karburator eller i det mindste med akkumulatoren anbragt bag et dæksel eller i en »værktøjskasse«. Også i den tekniske udformning var Jawa modellerne særprægede navnlig gennem den halvautomatiske kobling, der er konstrueret på den måde, at en knastprofil på gearpedalakslen er i stand til at aktivere koblingens stødstang således, at koblingsgrebet, der er anbragt på styret, kun benyttes fra en stående start. På fabrikken har man imidlertid ikke nøjedes med at hvile på disse laurbær, men man har udviklet modellerne i overensstemmelse med teknikkens seneste krav, og skønt motoraggregatet i type 353/03, som den nyeste 250 ccm model hedder officielt, i store træk er det samme som i de tidligere Jawa modeller, så har navnlig stellet under-

gået en mærkbar forvandling, selvom man har bibeholdt en stelkonstruktion bestående af firkantede rør. Samtidig er man gået over til en svinggaffellaffjedring af baghjulet, og hjulstørrelsen er skiftet ud til 16".

Den sidste nyhed på Jawa modellerne var den såkaldte enheds pedal, hvilket betyder, at gearpedalen kan vippes op i en stilling således, at den tillige tjener som kickstarter. I forhold til de første efterkrigsmodeller er effekten sat en del i vejret nemlig fra 9 til 12 hk, men stadig ved et ret moderat omdrejningstal nemlig ved 4750 omdr/min. Motoren er den snart klassiske konstruktion med krumtaphus og gearkasse støbt ud i et, og man finder ikke noget særpræget i selve motorkonstruktionen, måske med undtagelse af krumtapakslens lejrering. Krumtapakslens lejrering er lejret i tre kuglelejer, et i dynamosiden og to i træksiden, alle af dimensionerne 62×25×17, og lejret i dynamosiden er dækket af ud mod dynamoen med en almindelig simmerring, medens det inderste leje i træksiden dækkes af mod gearkassen ved hjælp af en la-

byrinthøsning, som samtidig dækker det yderste leje af mod det inderste leje og dermed mod krumtaphuset. Det yderste leje smøres således af oliebeholdningen i forkædekassen. Krumtapakslen driver gennem en kort kæde koblingen, der er udformet som en flerpladekobling i oliebad, og gearkassen er udformet på ganske normal måde, blot virker konstruktionen lidt mere kompliceret, dels gennem enhedspedalens mekanisme, dels gennem automatikken til koblingen. På den aksel, der drejes af enhedspedalen, når denne er anbragt i stilling som gearpedal, er der i akslens modsatte ende anbragt en arm med en nedfræset knastprofil, og når armen bevæges, aktiverer denne knast en vippecarm, som så igen er i stand til at træde på koblingens stødstang.

Det elektriske anlæg består af en jævnstrømsdynamo med spændingsrelæ samt et kontaktbord med seks stillinger. Tændingsnøglen virker som kontaktarm, og når nøglen drejes i stilling et (til højre), slutes strømmen for tænding, signalhorn og stoplys, og denne stilling gælder altså for kørsel i dagslys. I stilling to bliver parkeringslys og baglygte tillige tændt, og i stilling tre erstattes parkeringslyset i forlygten med det lange kørelys, som på normal måde kan nedblændes fra en kontakt på styrets venstre side. I stilling fire (til venstre for midterstillingen) sættes der kun strøm til parkeringslys og baglygte, og denne stilling benyttes altså til parkering om natten — nøglen kan fjernes i denne stilling. I stilling fem kobles tændingsanlægget direkte til dynamoen, og dette er naturligvis en nødstilling, i hvilken motoren kan løbes i gang, hvis akkumulatoren er afladet eller helt fjernet.

Køreegenskaberne.

Kørestillingen på Jawa 250 er ganske fortræffelig, navnlig fordi det buede styr har en helt rigtig facon, og målene i den vigtige trekant: Styrets håndtag, sadel og fodhvilere er fornuftige, blot kunne man ønske sig en lidt større indstillingsmulighed af fodhvilene således, at langbenede personer kan gøre sig det lidt mere bekvemt. Der er for så vidt tilstrækkelig indstillingsmu-

ACCELERATIONSEVNE

0—40 km/t	4,2 sek.
0—60 »	8,2 »
0—80 »	14,0 »
0—90 »	26,3 »

lighed, men den højre fodhvilere ligger lige over baghjulsbremsens pedal, og pedalen bliver mere eller mindre aktiveret, når fodhvilene sænkes. Dette kan naturligvis reguleres ind på kabeltrækket til baghjulsbremsen, men det bliver simpelthen vanskeligt at aktivere bremsepedalen i hvert tilfælde med tilstrækkelig stor kraft under en katastrofeopbremsning. Dette kunne der rådes bod på, hvis bremsepedalen blev forkrobbet således, at fodhvilere uhindret kunne drejes rundt uden at genere pedalen.

Motoren er meget startvillig, og den såkaldte enheds pedal er indrettet på den måde, at man med foden kan skubbe den ind og op således, at den fungerer som kickstarter, og i det øjeblik motoren er startet og kickstarteren slippes, svipper pedalen selv frem i den stilling, i hvilken den gør tjeneste som gearpedal. Indtil man har vænnet sig til dette system, kan det naturligvis drille lidt, for hvis motoren af en eller anden grund ikke tænder med det samme, vil man i ni af ti tilfælde finde pedalen på plads som gearpedal, og operationen må gøres om igen fra grunden. Ved første gear skal pedalen løftes i vejret, medens de øvrige gear findes ved at træde pedalen i bund. Som nævnt betjener gearpedalen på de større Jawa modeller samtidig koblingen, og koblingsgrebet på styret skal kun anvendes under start i første gear. Den maskine, vi prøvekørte, var forholdsvis ny, og gearpedalen skulle aktiveres ret voldsomt, når man skulle skifte fra frige gear til første gear eller fra et højere gear til et lavere gear, og det føltes fak-

BENZINFORBRUG

60 km/t	2,125 l/100 km
70 »	2,75 l/100 km
80 »	4,375 l/100 km
90 »	5,25 l/100 km

Flyverdragter



Vind- og vandtæt.. **78,—**

Prima gummi **106,50**

Dobb. stof,
2 farver,
100 pct. vandtæt **128,—**

Imprægn. gæb-
dine med uldfoer **168,—**

Grønlandsmodel
med hætte og
teddy-bear foer **228,—**

Parco coat m. aftagelig hætte og
teddy-bear foer..... **169,50**

Scooter-coat, 4 farver,
prima lodenstof..... **98,—**

Styrthjelme

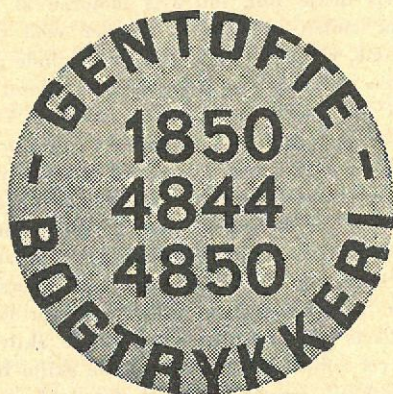
Jobi, Geno, ABC, orig. eng. T.T.,
mange farver, fra **29,50**

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøj

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24

NORA 2536



Tal
med os om
tryksager

tisk, som om gearkassen nødtigt gav slip på det gear, der var i indgreb, af hvilken grund man ligefrem måtte rykke eller sparke pedalen opad. Dette forhold er mest mærkbart på de helt nye maskiner, men er man for utålmodig med at få gearkassen slidt til, kan der på selve skifteakslens gaffel tages 2/10 mm af siden på gafflen, hvorefter gearskiftningen skal foregå blødt og behageligt.

Den automatisk betjente kobling fungerer nu langt blødere og mere effektivt end på de første Jawa modeller, og det må virkelig siges at være en behagelighed, i hvert tilfælde når man skifter op gennem gearene. Første gear føles ret lavt, men maskinen accelererer pænt af sted fra en stående start, men i tredje gear skal man faktisk køre motoren op, indtil speedometernålen står på 70 km/t, før man skifter til topgear. Man bemærker ret hurtigt, at maskinen er overgearet, og hvis man f. eks. går ned til omkring de 60 km/t i hastighed og giver gas igen for at accelerere op, føles accelerationen tung og langsom, og man kan endda opnå tændingsbanken, af hvilken grund man ved sådanne manøvrer bør skifte et gear ned, hvorefter man har overlegen trækraft til sin rådighed. Denne overgearing kommer navnlig til udtryk i modvind, hvor det kan være vanskeligt at bringe maskinen op over de 80 km/t, skønt man i tredje gear opnår omtrent den samme hastighed. Det er da også blevet en udbredt mode at gear maskinen ned ved at udveksle kædehjulet på gearkasseakslen med et kædehjul, der har to tænder mindre. Såvidt vi kan bedømme, er det kun i medvind, at top-hastigheden nedsættes, medens accelerationen og den almindelige smidighed under kørslen i høj grad forbedres. Om det kommer til at betyde nogen nævneværdig forøgelse af benzinforbruget, vil vi også stille et stort spørgsmålstejn ved, eftersom man i en lang række tilfælde undgår at skifte ned i gear ved accelerationerne. Ved den direkte måling med konstant hastighed, vil benzinforbruget nok gå i vejret, men under den almindelige daglige kørsel kommer regnskabet sikkert til at balancere.

Man må da uvægerlig stille det spørgs-

nål, hvorfor har tjekkerne gearet maskinen så højt? Og svaret vil sikkert ligge i den kendsgerning, at man i bogstavelig talt alle andre europæiske lande end Danmark og Holland kommer ud for ret kraftige og langvarige stigninger, der kræver en nedgearing, og andet og tredje gear vil med den originale totalgearing give en passende kørehastighed op ad stigninger på fra 5—8 %. Under hensyntagen til det flade danske landskab og den i reglen ret friske blæst, der huserer på disse kanter, ville det være en både fornuftig og forsvarlig ændring at geare maskinen lidt ned. Hvis man med den nedgearede maskine kommer ud for bjergkørsel, vil det blot sige, at man får et større kraftoverskud, men også en nedsat hastighed på de ovenfor nævnte stigninger. En medvirkende årsag til den høje gearing er sikkert ønsket om at tilvejebringe en rykfri gang ved lavt belastet motor i samtlige gear.

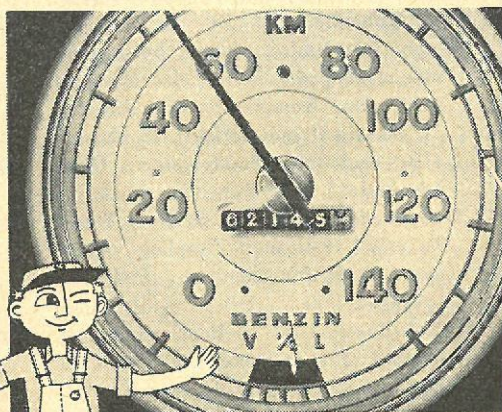
Jawa 250 har uomtvisteligt gode køreegenskaber, og maskinens opførsel under

alle vejforhold, d.v.s. i snævre, ujævne sving, på lige landevej med plan overflade, på bølgeformet landevej og på hullede sogneveje, er fin — overalt ligger maskinen stabilt og roligt, og man har en knusende sikker styring gennem de hurtige kurver på snoede vejstrækninger. Da maksimalhastigheden er forholdsvis begrænset, er 16" hjulene fuldt tilstrækkelige til at etablere en tilstrækkelig retningsstabilitet, når man kører for fuldt håndtag ud ad en lige landevej, men samtidig giver 16" hjulene en stor styrefølsomhed, når maskinen gennem S-sving skal lægges fra den ene side til den anden. Denne udprægede styrefølsomhed kommer naturligvis også frem under bykørsel, hvor man undertiden må skifte retning omtrent ustandselig. Under prøvekørslen kom vi ud for fodgængerer, der uden at se hverken til højre eller venstre går lige ud på gaden og endda så tæt foran maskinen, at enhver form for opbremsning ville være resultatløs. Det var imidlertid ikke vanskeligt at manøvrere maskinen

- bedre Benzin Økonomi



- sikker Tænding
- længere Levetid



- eneste med Coralox Isolator

udenom funlegængereren, men man må i en sådan situation være lykkelig for ikke selv at blive kørt ned bagfra, eftersom man uvægerligt må ind på en anden vognbane.

På landevejen opdager man, at motoren har en egen tendens til selv at bestemme hastigheden, for kører man f. eks. 75 km/t og giver gas, så er det ikke sikkert, at der sker noget lige med det samme, men omvendt kan man også i modvind eller på en stigning opdage, at man godt kan tillade sig at lukke en del for gassen, uden at der sker noget af den grund, men dette specielle forhold er naturligvis dikteret af den høje gearing. Overgearingen er ligeledes den direkte årsag til, at man ved kørsel op ad bakker pludselig og endda ved ret høj kørehastighed får tændingsbanken, og så er der ikke andet at gøre end gradvis at lukke for gassen, indtil det er tid at gå et gear ned, så også på det punkt vil en nedgearing

være en fordel, og vi vil iøvrigt ved først givne lejlighed prøve at køre på maskinen med to tænder mindre på gearkassens kædehjul for derigennem at få et reelt billede af, hvad der kan opnås med denne model. Den karakteristiske, rykkende gang ved lav motorbelastning mærker man så at sige ikke på Jawa 250, og kører man på landevejen, kan man bogstavelig talt lukke for gassen og lade maskinen gå ned i hastighed i det høje gear for først umiddelbart før skridtgang at tage koblingen på styret, og alligevel har man ikke mærket ryk i transmissionssystemet. Denne fordel træder naturligvis tydeligst frem under kørsel i bytrafikken, og den kendte situation, der opstår, når man i et blinklysreguleret gadekryds skal dreje til venstre, klares med bravour. Navnlig når denne manøvre udføres glidende uden stop, fordi man har fundet et hul i den modgående trafik, er Jawa'en næsten utrolig

SPECIFIKATIONER

(Universal Super Sport)

Importør: Erik Orth, V. Farimagsgade 19, København V.

Motor: en-cylindret, to-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 248,5 ccm. Kompressionsforhold: 6,6 :1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 4750 omdr/min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$ ". Kobling: Flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side.

Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 15,668:1, 2. gear 8,759 :1, 3. gear 6,265:1, 4. gear 4,928:1. Gearkasse til baghjul: Indkapslet kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Dækstørrelse 3,25 × 16".

Stelkonstruktion: Svejset rørstel.

Hjulophængning: forhjul: teleskopgaffel, baghjul: svinggaffel.

Stativ: I midten.

Benzintank rummer 13 liter, heraf ca. 1,5 liter på reserve.

Bremser: 160 mm diameter, 35 mm belægningsbredde.

Elektrisk anlæg: Fabrikat: Pal. Ampèretimer på akkumulator: 14. Dynamo: 45/47 watt. Tænding: Batteri. Tændrør Bosch W 225 T 1 eller Eyquem 115. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Pumpe, værktøj, styrlås, dobbeltsadel.

Dimensioner: Akselafstand: 1318 mm. Sadelhøjde: 780 mm. Fri højde fra jorden: 180 mm, styrets bredde: 670 mm. Egenvægt 132 kg.

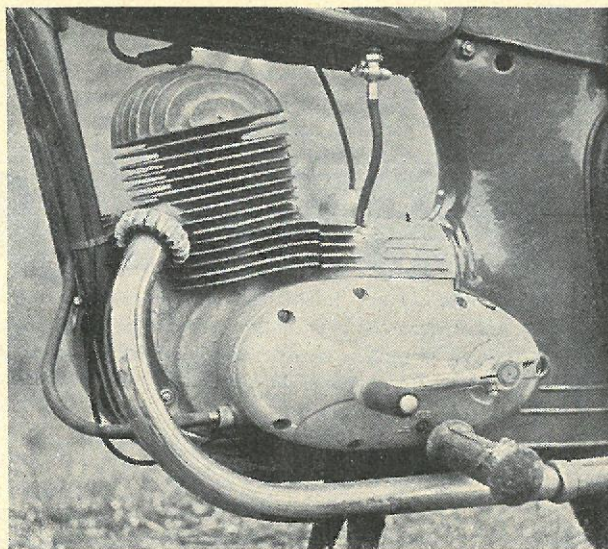
Pris: Kr. 2440,— excl. omsætning, kr. 3116,— incl. omsætning, kr. 4284,— i fri handel.

Justeringsmål.

Tænding: Kontaktafstand 0,35 mm, fortænding 4,0—4,5 mm før øverste død-punkt. Elektrodeafstand i tændrør: 0,5 mm.

Karburator: Jikov 2926 H (Jikov 2924 H), dyse 90 (under indkøring 100), chokerboring 24 mm, nålen anbragt i 3. hak.

Enhedspedalen har en lille tap med en knastprofil, og blot man sætter foden på denne tap, skydes pedalen samtidig ind og op således, at den tjener som kickstarterpedal. En let fjederbelastning sender pedalen frem i gearpedalstillingen, efter at motoren er blevet startet.



at køre på. Man gearer ganske stille ned ved hjælp af automatkoblingen, alt imedens man tilkendegiver sine planer for den nærmeste fremtid ved at række venstre arm ud, og næsten uendelig langsomt kan man bevæge sig frem til midten af krydset, altsammen kun ved at regulere på gassen og eventuelt forhjulsbremsen, og så accelererer man efter svingningen stille og roligt maskinen op igen. De fleste to-takt køre kender sikkert denne manøvre som en ret forvirret foreteelse, fordi den venstre hånd må flyve ind til koblingshåndtaget for at berolige den stærkt rykkende maskine.

På Jawa'en kan bykørsel udføres på den mest elegante måde, fordi den ved langsom kørsel overgår de fleste scootere. Man kan bogstavelig talt holde stille på maskinen uden at sætte en fod til jorden, og frem for alt behøver man ikke at svinge vildt og voldsomt med forhjulet for at holde balancen, når maskinen ruller ganske langsomt frem mod et fodgængerfelt eller et gadekryds.

Det er dog den snoede, halvdårlige sognevej, der bedst viser, hvad Jawa'en duer til, og på sådanne vejstrækninger vil man kunne holde en ret høj gennemsnitshastighed, fordi man kan styre sig gennem det hele uden at tage farten af. Bremserne kunne godt forbedres lidt, navnlig kræver for-

hjulsbremsen et meget stort aktiveringstryk, men da vandringen på håndtaget er ret behersket, ville en længere bremsearm være tilstrækkeligt.

Støjniveauet på Jawa 250 er ret moderat ved almindelig kørsel, men under acceleration er navnlig indsugningsstøjen fra karburatoren ret fremherskende, og en lyd-dæmper på karburatorens luftfilter må sikkert blive næste punkt på Jawa's dagsorden.

I det store og hele må Jawa 250 siges at være en fortrinlig maskine for den mand, der skal køre både i byen og på landevejen, blot han er tilfreds med en hastighed på 80–90 km/t ud ad den lige landevej, og i byen er det i hvert tilfælde kun meget få motoreykler, der klarer opgaverne lige så glansfuldt.

Under målingerne af benzinforbruget virkede det ret overraskende, at motoren havde et forbrug, der lå på mere end det dobbelte ved 80 km/t end ved 60 km/t — dette kan være ganske rart at vide, den dag man er ved at køre tør for benzin. Sætter man hastigheden fra 80 km/t ned til 60 km/t, får man altså den dobbelte aktionsradius på den tilbageværende beholdning. Top-hastigheden i oprejst siddende stilling målt til 96,2 km/t.

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til „Teknisk Brevkasse“ besvares kun,
når der medsendes svarporto.

En af vore læsere har hovedrepareret en 1953 model Triumph T100, men er kommet ud for den mærkværdighed, at maskinen efter to dages kørsel bliver død på den ene cylinder på grund af en overdreven mængde olie i forbrændingskammeret og følgende også på tændrøret. Når maskinen ellers er i orden, har den god trækraft, går lydløst, har ens kompressionstryk på de to cylindre, korrekt tændingsindstilling o. s. v. Vi mener, at fejlen må tilskrives en lille fælde, der er ved stempelringene på Triumph modellerne. I de nye modeller 5 T, 6 T og TR 5 samt i de lidt ældre modeller, d. v. s. også 1953 modellerne, af T 100 var der en speciel skråråbning stempelring, der ved ringgabet var mærket TOP, og denne ring skulle anbringes i den midterste stempelringsrille med bogstaverne TOP vendt op imod stempelkronen. På de nye modeller T 100 og T 110 er der en hårdforkromet stempelring, der ligeledes bærer bogstaverne TOP, men denne ring skal anbringes i den øverste stempelringsrille. Det er indlysende, at man let kan tage fejl ved monteringen af disse stempelringe, og man må derfor være fuldstændig klar over, om man som reservedel har fået en hårdforkromet ring eller en skråråbning ring således, at den kan blive anbragt i den rigtige rille.

★

Jeg har et spørgsmål, som måske ikke er noget egentligt problem, men det har gjort mig meget nysgerrig. Jeg har en Opel Olympia, og min garage ligger under huset med en ret stejl stigning op til vejen. Når jeg kører vognen forlæns ned, så jeg skal bakke

op, er baghjulene meget tilbøjelige til at snurre rundt uden at tage fat, men bakker jeg ned, kører den forlæns op, uden at hjulene spinder rundt. Jeg troede, forklaringen lå i, at baggearet var lavere end første gear, men det viser sig, at udvekslingsforholdet er det samme i de to gear. Hvad kan forklaringen være. Er det noget med dækkene?

G. E., Virum.

Forklaringen er såmænd lige til. Når De bakker op, kommer vægten på grund af den stejle stigning og vognens deraf følgende skråråbning stilling til at ligge på forhjulene, medens baghjulene aflastes. Når de kører forlæns op, vil vægten forskydes mod baghjulene, der derfor kan få bedre fat. På en forhjulstrukket vogn er forholdet lige omvendt.

★

Som læser af Deres udmærkede blad beder jeg Dem hjælpe mig med et problem. Det drejer sig om min DKW motorcykel årgang 54, 175 ccm. Den har en tendens til at banke eller tikke i motoren, som gør sig særligt gældende, når jeg kører 50—60 km/t og vil give den lidt mere, eller også når den får lidt modstand i form af modvind eller en vejstigning. Jeg har justeret både her og der uden resultat. Maskinen har gået ca. 5000 km og er altid blevet kørt fornuftigt, så jeg kan ikke tro andet, end at det må kunne afhjælpes. Samtlige justeringsmål er rigtige efter instruktionsbogen. Der står i instruktionsbogen, som er på tysk, at hvis man ved bjergkørsel kommer ud for, at maskinen tikker, skal man lukke halvt for luften. Jeg er nødt til

altid at køre med halvt lukket for luften for at undgå, at den tikker. Da jeg ikke synes, det kan være rigtigt, vil jeg gerne have et godt råd fra Dem, som kan afhjælpe dette. Selv efter at jeg havde rensset den for sod, tikkede den. Jeg har lagt mærke til flere DKW med den svagheit, er det et almindeligt onde for en DKW?

Tilsyneladende er tændingsbanken en familiesvaghed hos DKW, men vi har dog været ude for en række maskiner af dette mærke, som afgiver en mekanisk støj, der kan minde om tændingsbanken, og denne støj forstærkes af køleribberne. Efter Deres beskrivelse kunne meget imidlertid tyde på ægte tændingsbanken, og vi vil råde Dem til først at forsøge med superbenzin. Hjælper dette ikke, må De give motoren federe karburering.

✱

Jeg har været så letsindig at fortælle en kammerat, at der var en artikel om Diesella i SMJ's juninummer. Han købte straks nummeret og faldt for oplysningen om

»nedddrosling — ved at give skyllekanalerne ringe lysning«. Han lod straks et værksted give kanalerne en diameter lig $1\frac{1}{2}$ gange den originale. Til hans (og også min) forbauselse gav det absolut intet resultat på hastigheden, men jeg går ud fra, at det skyldes, at karburatoren står, som da den blev leveret.

Da nu en større hastighed alligevel ville være ulovlig, er spørgsmålet følgende:

Kan motoren tage nogen skade af at køre med den større lysning af skyllekanalerne? Kan det få uheldige følger for benzinøkonomien? Det påstås, den har fået en anden lyd efter operationen.

Er det normalt, at motoren bliver mere varm ved kørsel med superbenzin? Hvis den trækker hårdt med super, har den tilbøjelighed til at sætte sig, mens den ikke gør det med normal ifølge ejerens oplysning.

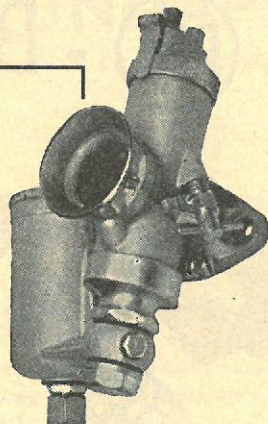
B. O., København Ø.

✱

Som De ganske rigtigt bemærker, er det ulovligt at ændre en knallert således, at den kommer til at køre hurtigere, end fabrik-

DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER



og originale reservedele

$\frac{1}{5}$ BRD. P. & M. KLEE . Krystalgade 3 . Minerva 5242
(Lige ved Rundetaarn)

kens typegodkendelse lyder på, men såvidt vi kan bedømme, er der ikke så forfærdelig mange lovlige knallerter tilbage her i landet. Det er muligt, at De har givet skyllekanalerne en større lysning, men hvis De ikke har ændret portene, så kan det jo være komplet ligegyldigt. Hvis De samtidig har fort lysningen igennem således, at porten er blevet større, så er det jo ikke sikkert, at De har foretaget denne ændring således, at portens placering bliver korrekt. Hvis det ikke har forbedret maskinen, så har det sikkert heller ikke forringet den, men tuning af en to-takt motor udover de sædvanlige poleringer m.m. er et meget omfattende eksperimentarbejde, der iøvrigt kræver uhyre store erfaringer for at give et godt resultat. Det lyder ikke så usandsynligt, at motoren bliver for varm med Super-benzin, hvis tændingen er indstillet til normal benzin. Eftersom de to benzinsorter ikke har samme forbrændingshastighed. Normalt skal man sætte tændingen noget i vejret, når man skal udnytte Super-benzinen på en fornuftig måde, men der er ikke den fjerneste grund til at hælde Super-benzin på en Die-

sella, da den ikke vil køre spor bedre eller billigere af den grund.

★

Jeg har en Victoria Capri KR 26 N kørt ca. 40.000 km med sidevogn. Den er nu begyndt at drille mig, og det foregår på den måde, at når den trækker eller går i tomgang er den fin, men hvis jeg f.eks. kører på en faldstrækning og tager gassen blot en lille smule tilbage, således at den hverken trækker eller bliver trukket, så begynder den at gå urent med ryk, som om den ingen benzin fik eller tændingen svigtede.

Til oplysning må jeg anføre, at tændingen er justeret korrekt med kontrollamper, således at knikseren åbner nøjagtigt, når stemplet er 1,5 mm før top. Karburatoren er eftersat og rensat, men spjældet har til bøjelighed til at klappe i tomgang.

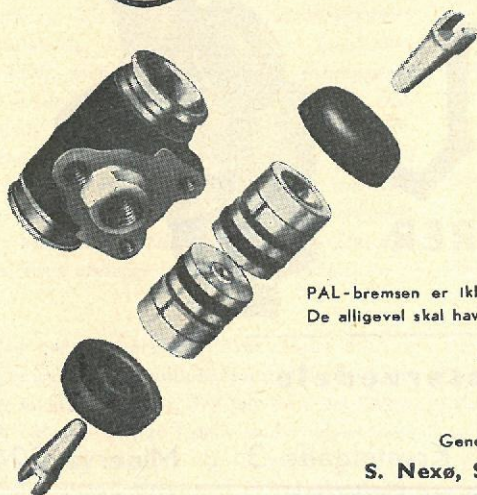
Ved forsøg med at dreje karburatoren, så svømmerhuset kommer til at ligge højere, er det ligesom det hjælper en del. Svømmeren er der intet i vejen med.

Såfremt det skulle være karburatoren,



- BREMSSEN

den selvjusterende



- ★ sparer Dem for alle justeringsudgifter
- ★ forøger bremsekraften
- ★ formindsker bremsesliddet
- ★ formindsker udskridningsfaren
- ★ kun bremsestemplerne skal udskiftes

PAL-bremser er ikke væsentlig dyrere end de bremsestempler, De alligevel skal have udskiftet.

5 ÅRS GARANTI!

Generalrepræsentant for Danmark:

S. Nexø, Skovlodden 43, tlf. Holte 1915

kan det så nytte at udskifte spjældet, da selve huset jo også er slidt.

Findes der en anden type, som kan passe, og som er lavet af et bedre materiale end Bing 2/24/24, for den er da fremstillet af et materiale, som er under al kritik, hvis den allerede er slidt og ubrugelig.

Kan De give mig en idé, så noget af udstødningsstøjen kan blive dæmpet, jeg har forsøgt med grydesvampe, ståluld m.m., men intet dur. Indsugningen har jeg ordnet, så den er helt lydløs, og det har jeg kørt med i over to år, og det virker fint uden at gå ud over ydeevne og forbrug.

DKW og NSU laver ikke nær så megen støj, ligger det i lydpotterne eller i motor-konstruktionen?

Min kobling er også begyndt at fedte, jeg har haft den ude, men den viser overhovedet ingen slitage. En ny koblingsfjeder blev isat, men det hjalp ikke nævneværdigt. Justeringen er i orden.

Hvor lang må forkæden være eller nærmere slap?

Er det tilrådeligt at sætte et overstørrelse tandhjul på og så bibeholde den gamle kæde?

Jeg har læst Deres bog om motorcykler, som jeg synes er udmærket, men jeg har ikke fundet noget, som passede for mit tilfælde. Der var forresten et sted, hvor der stod, at man ikke måtte lukke kontakterne på et tilbagestrømsrelæ, for så blev dynamoen ompolet, der kunne jeg have tænkt mig, at der også stod, hvad man skulde gøre, såfremt det alligevel var sket.

F. R. B., Brønshøj.

Efter Deres beskrivelse ville vi umiddelbart tro, at det her drejer sig om falsk luft, en mistanke der understreges af Deres oplysning om, at gasspjældet er tilbøjeligt til at klappe. Det er jo dog ikke sikkert, at den falske luft trænger uden om gasspjældet alene, der kan også være en mulighed for falsk luft ved karburatorens montering på cylinderblokken. Man kan undertiden klare en sådan situation ved at skrue luftskruen indefter således, at man giver motoren federe tomgangsblending, men ellers må spjældet eller karburatoren udskiftes. Vi

Maico
laifun

★

MOTORCYKLEKØRSEL

I

Gran Turismo

KLASSEN

På tilladelse kr. 3900.-

og på dollar kr. 5653.-

Se den — prøv den

★

MOGENS ØSTER, BORGERGADE 18
KØBENHAVN K . PALÆ 2133

ZÜNDAPP

scootere og motorcykler

er

KVALITET

- mere moderne og en tak
bedre på alle punkter

De kører lige sikkert og jævnt,
hvadenten man kører hurtigt eller
langsomt. Korrekt
vægtfordeling på både »kryds
og tværs« — derfor altid
i balance.

Forlang katalog og prisliste

Importer:

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

Øster Allé 7, København Ø.

kan ikke se, at Amal-Fischer karburatorerne er af bedre materiale end Bing, og om de engelske karburatorer skulle være bedre end Bing, tør vi heller ikke skrive under på, men i reglen er spjældet fremstillet af lidt blødere legering end blandedekammeret, og derfor vil det største slid ligge på spjældet. Hvis fejlen mod forventning ikke skulle ligge i falsk luft, er der chance for, at stempeletringene hænger eller er utætte, men det vil i reglen tillige give sig udslag i dårlig økonomi og trækraft.

Vi ved ikke rigtig, hvad vi skal forestå Dem for at dæmpe udbløsningsstøjen, men vi har set lydpothen til Zündapp Elastic anvendt med held, men det er jo en ret kostbar fornøjelse.

Det er jo lidt vanskeligt at sige, hvad der får Deres kobling til at fedte, når den er i orden helt igennem, justering, belægning og fjedertryk er i orden, og vi kan da ikke se anden mulighed, end at De har puttet en højtryksolie i Deres kædekaske eller eventuelt tilsat Molykote A, der er i stand til at modstå meget høje tryk. Hvis man kommer molybdænisulfid i olien til en forkæde i forbindelse med en oliesmurt kobling, vil den uvægerligt give sig til at fedte. Der kan jo også tænkes den mulighed, at Deres forkæde er for slap således, at koblingen bliver aktiveret rykvis. Forkæden må midt mellem de to kædehjul kunne bevæges 1—2 centimeter fra øverste til nederste punkt, når kæden tvinges i retning udefter og indefter. Det tilsvarende mål for en bagkæde er to centimeter.

Danmarksmesterskaberne

Fortsat fra side 623

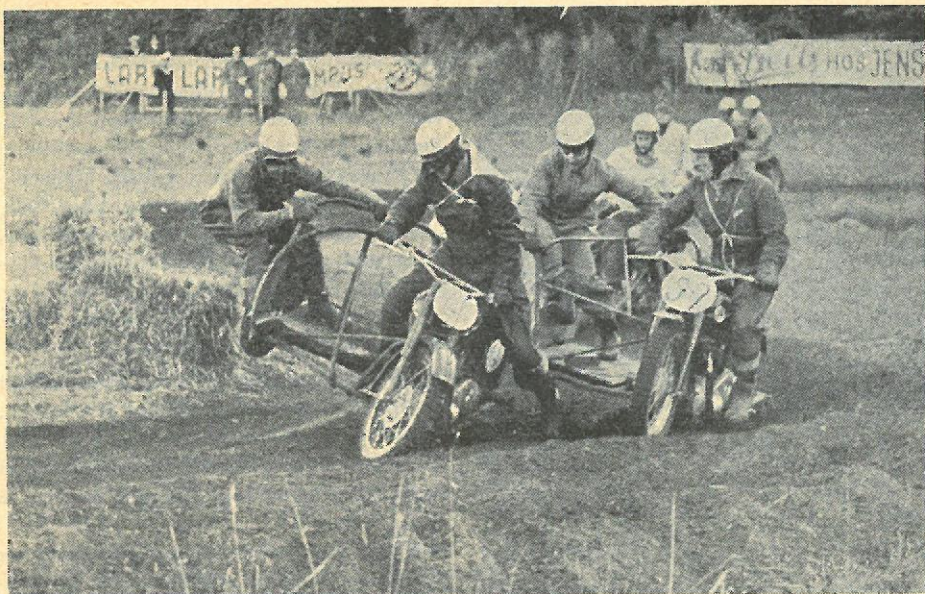
tager skyggen af en chance. Også her var der tale om en debut som danmarksmester. Iøvrigt skæmmedes løbet af det alvorligste uheld, som endnu er passeret på Roskilde Ring — Georg Nielsen, der startede i en Simca, væltede ved udgangen af det store sving, blev slynget ud af vognen og kom i klemme under den. Herom mere nedenfor.

I løbet for standardvogne indtil 1600 ccm så man en interessant konstellation — to Volvo P 444 mod tre Taunus 15 M. Ved en overfladisk betragtning ville man på forhånd

ikke have givet Volvo'erne mange chancer — specielt da de begge så ud til at have nogle år på bagen — men de klarede sig strålende og gav endnu en gang bevis for, at de meget blødt affjedrede vogne ikke har store muligheder på en bane med højt hævede, meget krumme sving. Her drejer det sig i første række om halvhårde fjedre og støddæmpere med stor arbejdssevne. Danskeren Ellemann-Jakobsen, der er bosat i Göteborg, blev danmarksmester i en Volvo, der er indregistreret første gang i 1950, og han efterfulgtes af Carl Syberg i en lignende vogn. I Citroën klassen (standardvogne indtil 2000 ccm), der kun havde tre deltagere (Lynenskjold havde uheld med sin nye Berline 11 med DS 19 motor) blev Poul Thomsen mester.

Standardvogne over 2000 ccm viste et meget blandet felt — tre førkrigs Ford V-8, to nye Ford Zephyr og en ældgammel (øjensynlig 1931) Chevrolet Roadster. Som sportsligt cirkus måske meget fornøjeligt, men uden teknisk interesse. Mester blev Anker Larsen i den gamle Ford V-8, han har købt af Gunnar Henriksen. Grand Tourisme klassen, der var et rent Porsche opgør, blev — man havde nær sagt selvfølgelig — vundet af Voigt-Nielsen, der således sikrede sig to mesterskaber på en dag. I den lille klasse Seriesportsvogne over 1600 ccm dominerede Robert Nellesmann med den gamle Allard (Ford V-8 motor) over en Austin Healey, en Triumph TR 2 og en bedaget BMW 327 — det var et mesterskab til nedsat pris. Endelig var der F 3 klassen, åben for midgets af enhver type, og her vandt Poul Rasmussen, Hillerød, i særdeles overbevisende stil — ham skal midget sporten nok få fornøjelse af i kommende sæsoner. Som ekstranummer vist til slut et blandet løb for standardvogne indtil 1300 ccm — VW, Simca, Fiat 110 og Torben Strand's Abarth Fiat 600 (747 ccm, 40,5 hk ved 5500 omdr/min); denne vogn, der er en nyskabelse i Danmark, viste enestående stabilitet, og der er ingen tvil om, at en Abarth klasse til næste år vil betyde en værdifuld fornyelse af dansk bilsports programmer.

Og så til slut et par ord om problemet: Sikkerhedsbælter. En stor del af kørerne på Roskilde Ring er fastspændt med en sikkerhedssæle, når de starter i lukkede vogne, men der stilles ikke krav om en sådan fastspænding. Georg Nielsens uheld med Simca'en understreger det urimelige i, at brugen af sikkerhedsseler ikke er obligatorisk ved lukkede vogne, og det er i høj grad et spørgsmål, om man ikke samtidig bør kræve, at der bruges en ekstra sikkerhed mod, at dørene springer op ved sammenstød (wire eller lignende indvendig fra dør til dør eller lignende). Georg Nielsen slap på mirakuløs måde nogenlunde helskindet fra sit uheld, men Gud fri os for at se sådan et uheld igen.



Helmer Andersen, Ariel, er kommet lidt i vanskeligheder, som den anden Ariel-kører Aage Hansen (57) endnu ikke registreret.

DANMARKSMESTERSKABET I MOTO-CROSS

Den 16. september blev danmarksmesterskabet i moto-cross afviklet på Vinderød banen, der i dagens anledning var udvidet til godt og vel sin dobbelte længde, nemlig fra de normale 726 meter til 1600 meter. Banen stillede store krav til rytterne, der måtte igennem to indledende heat af 10 omgange og et slutheat på 25 omgange. På de sidste omgange af slutheatet var det ganske indlysende, at kravene til rytternes fysik havde været voldsomme, for gang på gang så man, at dygtige ryttere uden nogen egentlig påviselig grund styrtede i de opkørte sving — en situation som den samme rytter på et tidligere tidspunkt ville have behersket med fuldkommen overlegenhed.

I det første indledende heat overraskede Svend Aage Hansen, Hillerød, BSA, ved at placere sig foran Ejvind Hansen, BSA, men Svend Aage Hansen kunne i slutheatet ikke leve op til dette lovende resultat. Man får et lille begreb om løbets karakter, når man får at vide, at der i slutheatet startede 16 ryttere, men kun 5 gennemførte. Ejvind

Hansen vandt ret sikkert i tiden 1.02.16,7 foran Boris Rasbro, BSA, der fik noteret 1.02.35,9, og nummer tre blev Mogens Rasmussen, Matchless, i 1.02.40,5.

Foruden danmarksmesterskabet blev der kørt et løb for juniorer, og et senior sidevognsløb, men begge disse blev kørt over den normale banelængde på 726 meter. Juniorerne kørte to gange fem omgange, og her vandt Søren Vrist Sørensen, Triumph, med 25 points foran Jørgen Erik Nielsen, Ariel, der fik 24 points, og på tredjepladsen kom Kresten Neregaard, BSA, ligeledes med 24 points. I sidevognsklassen, der ligeledes kørte to gange fem omgange, oplevede man flere dramatiske situationer. Her vandt Kaj Christensen/Egon Thomsen, Triumph, med 13 points foran Karl Erik Jensen/Leif Koch, Ariel, 12 points, og på tredjepladsen kom Anker Hansen/Ernst Hansen, Ariel, med 9 points. Svend Aage Hansen fik Vinderød pokalen som den hurtigste solo-rytter over 10 omgange, en strækning som han kørte i tiden 24.33,9. Sandkro-præmien,



Så vidt vi kan se, er det Erik Jacobsens Royal Enfield, der stejler her.

der skulle tildeles den junior-kører i A-lassen, som hurtigst gennemførte fem omgange, blev ikke uddelt, eftersom Kresten Neregaard og Jørgen Havstrem stod lige i tiden 5.51,6, og de to ryttere fik så hver et fad i præmie. Ejvind Hansen fik Frederiksværks Byråds vandrepokal og Karl Erik Jensen og Leif Koch fik Frederiksborg Amts jubilæumspokal for deres indsats i senior sidevognsklassen.

Rutschebaneløb i Hjørring

Indtil en halv time før moto-cross løbet, i Bjerghby ved Hjørring søndag den 9. sept., styrtede regnen ned, og ved løbets begyndelse var banen glattere end et terrasogulv med sæbe, og det varede de første 3 heat at få banen kørt tør.

Men trods alt dette havde H. M. S. ære og de mange tilskuere fornøjelse af arrangementet, selv om visse kørere opførte sig mindre pænt »på grund af banens tilstand«. I senior var Aage Langhjem trods sen i start suveræn. Juniorer var opdelt i en A- og en B-gruppe. I A kørte Bent Kjeldsen, Vejle,

TEGN EN „LIVSFORSIKRING“ FOR DERES MOTOR

Brug

MOLYKOTE A

SUPERSMØREMIDLET

MED DE USÆDVANLIGE EGENSKABER

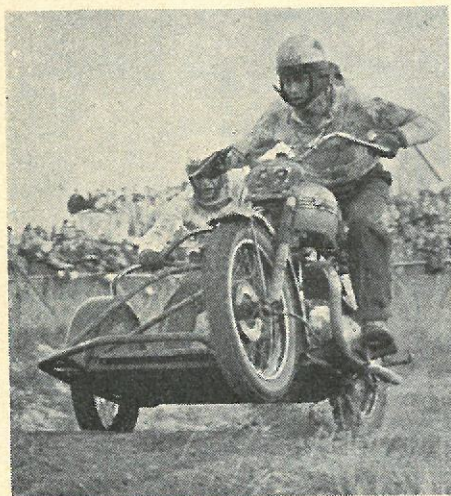
A/S JUNGFAK & MULVAD, Vesterbrogade 6D, Kbhvn. V
Tlf. Byen 7314-7214

sig ind på en andenplads efter Bent Svenningsen fra Herning, som fik en hård kamp. I et heat »tabte« Bent Kjeldsen både kobling og bremses, og med rytteren helt ude på den bageste spids af twinsadlen fo'r maskinen tilbage ad banen, og inden han fik den vendt, var de øvrige kørere langt væk, men een omgang efter havde han indhentet fem ryttere, og i sidste heat gik han først i mål.

Klasse B var heller ikke helt almindelig, idet aalborgkøreren Thorkild Kirk i hele første heat væltede sig i mudderet, i andet heat lå han som nr. 2 på sidste omgang, og 15 m fra målstregen lagde han cyklen fra sig et øjeblik, hvorefter han trak den i mål. I tredje heat var han over en halv banelængde foran Børge Nielsen, som besatte andenpladsen.

Knallertklassen var ikke meget værd i det fedtede løb og måtte trække det meste af vejen. — Resultaterne var:

Junior A: Bent Svenningsen, B. S. A., 46.07,6, Bent Kjeldsen, B. S. A., 46.25,8, Jørgen Jensen, Matchless, 47.00,6. — **Junior B:** Thorkild Kirk, Triumph, 52.59,3, Børge Nielsen, B. S. A., 53.05,6, C. Eltang Jørgensen, B. S. A., 54.53,0. — **Senior:** Aage Langthjem 44.12,1, Oluf K. Jensen 44.23,9, Bjarne Sørensen 44.26,6. — **Letvægt:** L. Frandsen 31.04,2, P. Christiansen 31.13,0, G. Thomsen 31.29,8.



Egon H. Pedersen accelerer sin Triumph.



Bjarne Sørensen forfulgt af Svend Aage Hansen og Aage Langthjem på Vinderodbanen. Alle tre ryttere på BSA.

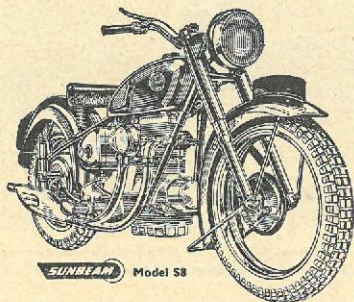
Terrænbaneløbet på Dybendalbanen

Arets sidste terrænbaneløb på Sjælland blev afviklet søndag den 23. september på Dybendalbanen under overværelse af ca. 4000 tilskuere. Vejret var fint med strålende sol, men det blæste en del. Hele eliten var mødt med undtagelse af danmarksmesteren Ejvind Hansen og Frants Christiansen, der denne dag deltog i moto-cross i Finland. Løbet formede sig i nogen grad som en revanchematch fra danmarksmesterskaberne, desuden bød det på svensk deltagelse, idet Harry Martinsson, AJS, deltog — dog uden at gøre sig gældende. Der var yderligere tilmeldt en svensker, Bertil Johansson, som uvist af hvilken grund udeblev.

Letvægtsløbet, som indledte dagen, blev en ny triumf for Mogens Dyhr, som både i det indledende heat, såvel som i slutheatet placerede sig som nummer et efterfulgt af Torben Dahl. Senior solo for 500 ccm blev kørt i to indledende heats og et slutheat. I første heat, som blev vundet af Mogens Rasmussen, Næstved, i 11.39,8 — hvilken tid iøvrigt skaffede ham pokalen for de 10 hurtigste omgange — placerede Palle Høst Andersen sig som nummer to med Jacob Lynegaard på tredjepladsen. Poul Erik Larsen havde det kedelige uheld, at hans forhjul straks i star-

SUNBEAM

ENGLANDS FORNEMSTE
MOTORCYKLE ER FREMME
I 1957 MODELLER



SKRIV EFTER SPECIALBROCHURE

Importer:

BRDR. FRIIS-HANSEN, ØSTERALLÉ 7, KBH. Ø

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 . Tåga 9926

"NSU-LUX" 1954, 200 ccm

klausulfri (dollar), som ny, ønskes byttet med
»DKW-Hobby«. Differenceværdi kontant, evt.
i foto- eller småfilmudstyr. Billet mtk. »Lux«.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

ten brød sammen og satte ham ud af spillet. Andet heat blev vundet af Boris Rasbro med Arne Nielsen, Sorø, på andenpladsen og svenskeren Harry Martinsson på tredjepladsen. I dette heat indtraf nye uheld, som gik ud over Benth Goth, som mistede den ene fodhvil, og Svend Aage Hansen fra Hillerød, der var ude for flere styrt, men på trods heraf endte på fjerdepladsen i dette heat.

Sidevognsløbet blev en tam forestilling med kun fire deltagere, af hvilke de to bedste gik videre til finalen. Det blev henholdsvis Karl Erik Jensen/Leif Koch og Kaj Christensen/Egon Thomsen, der såvel i det indledende heat som i finalen placerede sig som nummer et og to. Finalen i senior solo blev en spændende dyst mellem Svend Aage Hansen, Hillerød, og Boris Rasbro. Det er, som om Hillerødkøreren kun har to muligheder under sin kørsel, enten vinder han eller også udgår han helt; det var tydeligt, at han denne gang var opsat på at vinde, og medens han i det indledende heat måtte »stå af« og her ved tabte terræn, viste kørslen i finalen ham fra en helt anden side. Flere gange måtte han dog se sig passeret af Boris Rasbro, bl. a. da han på et tidspunkt var for ivrig og kørte udenfor banen. Her havde Boris Rasbro chancen for at få et forspring, men han var lidt tilbageholdende således, at sejren gik til Svend Aage Hansen. Arrangementet blev afviklet med fin præcision og gennemførtes på 2½ time.

Resultaterne:

Senior solo:

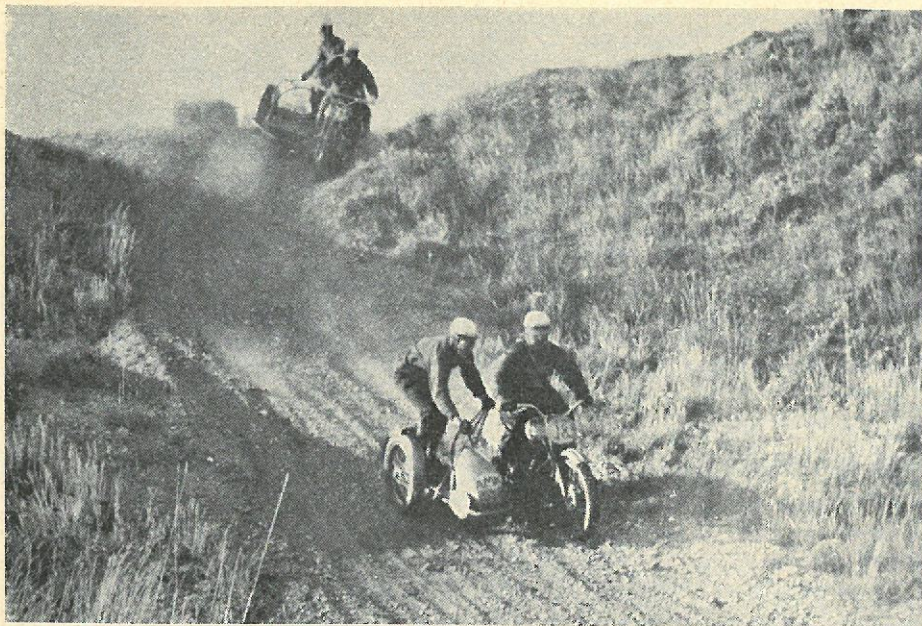
1. Svend Aage Hansen, BSA 22.58,5
2. Boris Rasbro, BSA 23.10,0
3. Mogens Rasmussen, Matchless ... 23.15,8
4. Arne Nielsen, Triumph 23.24,9

Lettvægtsklassen:

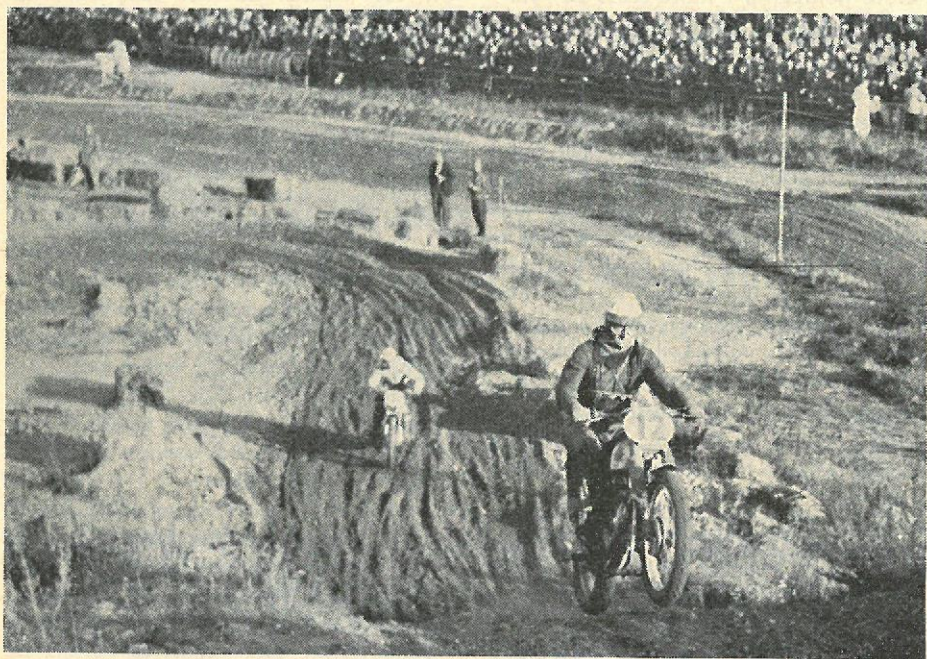
1. Mogens Dyhr, Maico 15.32,4
2. Torben Dahl, Husqvarna 15.43,2
3. Kurt Væde Petersen, Maico 15.47,2
4. Poul Frausing, Maico 16.07,9

Sidevognsløbet:

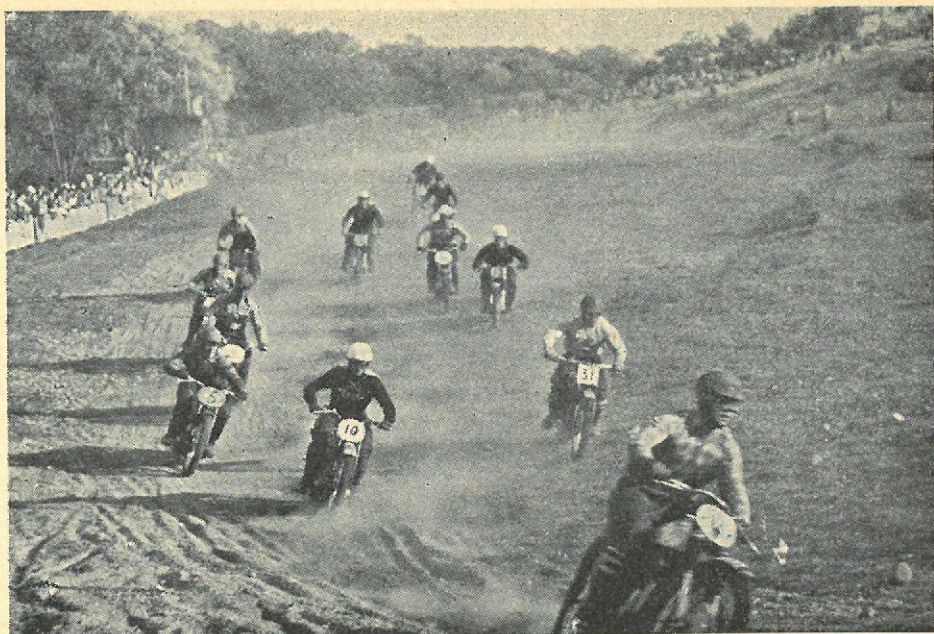
1. Karl Erik Jensen/Leif Koch, Ariel 4.03,3
2. Kaj Christensen/Egon Thomsen, Triumph 4.04,1



Der er fight over dette billede fra Dybendalbanen. I forgrunden ses Kay Christensen/Egon Thomsen med deres Triumph. Bagud kommer Anker og Ernst Hansen, Ariel.



Boris Rasbro (BSA) forfulgt af Svend Aage Hansen (BSA) på Dybendalbanen. Som det ses, er der ganske pæne stigninger på denne bane, og det er så som så med tillobet, så man skal være fortrolig med sin gearing, hvis man skal spare på de dyrebare sekunder.



Et samlet felt på Højbjergbanen.

Første holdkamp i moto-cross på Fyn.

Den 30. september 1956 kørtes sæsonens sidste løb på Fyn, og der sluttedes af med en række løb på Højbjergbanen ved Odense.

Hovedløbet bestod af en holdmatch mellem Jylland, Sjælland og Fyn, som fynboerne meget ubeskæmt vandt med 33 points foran Sjælland (26), og Jylland nøjedes med 9 points. Jydernes spagfærdige optræden må ses på baggrund af kraftigt mandefald; således udgik Niels Blumensaadt i 1. heat efter et uheld med sin fod, der forstuvedes; og i pokalløbet måtte Aage Langthjem bæres ud af banen »pumpet lufttom« efter et styrt.

Det eneste virkelige spændingsmoment i holdkampen var mellem Sv. Aage Hansen, BSA (Sjælland) og Ejvind Hansen, BSA.

Sv. Aage Hansen gik hver gang lynhurtigt frem i starten og beholdt sin føring flere omgange, men sejt og roligt arbejdede Ejvind Hansen, der altid er tilbage i starten, sig nærmere og nærmere på udbryderen og kaprede hver gang førstepladsen.

Bemærkelsesværdig var også Ejvind Hansens støtte til Bjarne Sørensen, BSA (Fyn). Ejvind lagde sig straks i starten bag Bjarne S. og pædede ham frem omgang efter omgang, medens han de sidste to-tre omgange »lukkede op« for at sikre sig førerpladsen og de eftertragtede 10 points til Trelleborg pokalen, som han vandt for anden gang.

I sidevognsklassen sejrede Sv. Schmidt, Ariel, suverænt — efter flere uheld for bl. a. Karl Jensen, Ariel, der sluttede sin kørsel med en voldsom kolbøtte.

Senior solo indtil 175 ccm blev overraskende vundet af Bent Post, DKW, foran Mogens Dyhr, Maico, og J. Gudmand Petersen, Maico, der her virkelig har fået en konkurrent.

Juniorklassen blev vundet af en helt ny mand, Knud B. Andersen, BSA, der viste lovende kørsel.

TRIUMPH RESERVEDELE 1939—1956

Komplet lager. — Levering fra dag til dag ved opgivelse af model, aargang og farve.

Anvend kun originale reservedele. Er der noget, De mangler, saa skriv til os.

C. REINHARDT A/S

Gl. Kongevej 11 C — København V.



Det går for tiden temmelig stærkt med de absolutte verdensrekorder indenfor motorcyklernes verden, og ved udsendelsen af sidste nummer stod vi i virkeligheden i den mærkelige situation, at den absolutte verdensrekord for solomotorcykler blev slået i tiden mellem redaktionens afslutning og bladets udsendelse. Da vort septembernummer udkom, kunne man læse, at NSU var i besiddelse af samtlige rekorder for solomotorcykler, men få dage inden bladet udkom, havde amerikaneren Johnny Allen sat ny absolut verdensrekord for solo-

motorcykler med en 650 ccm Triumph Thunderbird indkapslet i et gigantisk, cigarformet plasticarosseri. Allen kørte den afgørende flyvende mile med 344,96 km/t, og dermed blev den vigtigste af alle rekorder erobret til Amerika omtrent i samme øjeblik, NSU's rekordhold vendte ryggen til saltsletten i Utah. Som det sikkert vil erindres, kørte Johnny Allen for ca. et år siden en ny absolut verdensrekord i Utah, men den blev ikke anerkendt, fordi den ikke blev behørigt kontrolleret af FIM.

Allens karosseri følger ikke de gængse linier, man ellers anvender i moderne formgivning, og den minder mest af alt om en torpedo med spids snude.

Det er dog højst besynderligt, men ikke desto mindre en kendsgerning, at danskerne overhovedet ikke interesserer sig for et løb som det Internationale Seks Dages Trial, der altid sætter en sportsmand på prøve, og altid køres i naturskønne omgivelser. Vi har kun én hæderlig undtagelse nemlig Poul Bøgehøj, der troligt stiller til start hvert år — dette

TÆNDINGSFORSTÆRKEREN



- »Superstart« skaber højfrekvente »kolde« gnister, som sikrer fuldstændig forbrænding, hvilket bevirker:
- Sikker start, mindre sodaflejringer, større trækraft, bedre acceleration, mindre brændstofforbrug, ingen tændrørsproblemer.

Model 1: til batteritænding — komplet kr. 48.-
Model 2: til magnetænding — (een enhed pr. tændrør), pr. stk. kr. 18.-

Kontrolleret og afprøvet af rådgivende automobilingeniør N. E. Demant Hansen.

LANTRACO

v/ ERLING GAD

Peder Skramsgade 1 - København K - Palce *9301

Samtlige
absolutte
verdensrekorder
til lands
og til vands
er sat på
Mobiloil

BILER:
JOHN COBB

★

SOLO MOTORCYKLER:
JOHNNY ALLEN

★

SIDEVOGNSMASKINER:
R. BURNS

★

MOTORBÅDE:
DONALD CAMPBELL



MOBIL OIL DANMARK A/S

år i Garmisch Partenkirchen midt i de bayerske alper; men han måtte desværre udgå, fordi hans maskine brugte for megen olie, og han skulle gerne køre hjem på den igen, så han turde ikke løbe risikoen. Dette nævnes kun som den grolle modsætning til de stærke nations- og mærkehold, der møder med værkstedsvogne og alle tænkelige hjælpemidler.

Det tjekkiske Jawa-Cz hold vandt det internationale »trophy« med italienerne på andenpladsen og England som nummer tre.

England, Tjekkoslaviet, Holland, Tyskland og Polen fik alle deres sølvpokalhold pointfri igennem, og afgørelsen faldt derfor i den afsluttende hastighedsprøve, som hollænderne vandt med Tjekkoslaviet på andenpladsen og Tyskland som nummer tre. Vejret var fint og etaperne indeholdt alt, hvad hjertet kan begære fra flydende mudder til faste, hurtige landeveje.

*

Det italienske motorcykle Grand Prix på Monza blev uden tvivl årets livsfarligste sportsbegivenhed, eftersom hele den tusindtallige tilskuermængde var ved at omkomme af begejstring. Kun urgamle instinkter frelste disse tusinder fra at blive kvalt af lykke over at se italienske maskiner vinde alle klasser, og det er ikke usandsynligt, at den rolige, smilende Duke har reddet mange menneskeliv, da han som eneste »udlænding« sejrede med sin Gilera i 500 ccm klassen. Havde der været en italiener i sadlen på denne maskine, var det uden tvivl gået galt — titusinder af mennesker ville i så fald have skreget sig ihjel af begejstring.

Carlo Ubiali kørte i sin sædvanlige sikre og veloverlagte stil i mål som vinder af både 125 ccm og 250 ccm klassen, medens Libero Liberati sørgede for en vellykket debut for den nye firceylindrede 350 ccm Gilera, der vandt meget overlegent over Dale's Guzzi. I 500 ccm klassen vandt Duke en kneben sejr foran sin mærkekammerat Liberati, og de to Gilera'er gik over mållinien med kun 1/10 sekund mellem sig. I sidevognsklassen lykkedes det italienerne at bryde BMW's monopol, da A. Milani vandt med Gilera foran F. V. Harris, Norton.

Kampen om verdensmesterskabstitlerne endte derefter på følgende måde:

Individuel konkurrence:

125 ccm: C. Ubbiali 32 points, R. Ferri 14 points.

250 ccm: C. Ubbiali 32 points, L. Taveri 26 points.

350 ccm: W. A. Lomas 24 points, A. Hohl og R. H. Dale begge 17 points.

500 ccm: J. Surtees 24 points, W. Zeller 16 points.

Sidevogne: W. Noll 30 points, F. Hillebrand 26 points.

Mærkekonkurrencen:

125 ccm: MV (32), 250 ccm: MV (32), 350 ccm: Guzzi (32), 500 ccm: MV (30) og sidevogne: BMW (32).

Mon ikke man hos MV-Agusta ranker ryggen over dette enestående resultat?

Da det i år blev opgivet at køre Gran Premio d'España, blev Gran Premio d'Italia, som for 1956 også var Europas Grand Prix, det sidste løb i den individuelle verdensmesterserie.

Løbet kørtes den 2. september på Monza-banen i godt vejr og blev på mange måder både mindeværdigt og dramatisk. Det var absolut heller ikke uden teknisk interesse.

Fra starten førte Castellotti og Musso (begge Ferrari) i et forrygende tempo, og efter kun fem omgange havde Castellotti flået slidbanerne på sin vogns dæk i laser! Af en eller anden grund — ganske som i det spanske G.P. for nogle år siden — var Ferrari-holdet udstyret med 16 tommer baghjul og 7 tommer dæk til trods for, at 17 tommer hjul var blevet anbefalet af dækfirmaet (Englebert). Denne fejlposition samt en mystisk styredefekt, som optrådte på Fangios, Mussos, von Trips og tilsyneladende også de Portago's vogn, satte om trent holdet ud af spillet. Von Trips havde et modbydeligt uheld i Curva Grande under træningen og må prise sig umådelig heldig, at han slap uskadt. Et styrt af sådanne dimensioner, med noget over 200 km/t, kommer kun få fra med livet i behold.

Efter Castellotti's første uheld bestod førerfeltet af Moss (Maserati), Fangio (Fer-



**BRUG KUN
SPECIALOLIE
TIL MOTORCYKLEN...**

TIL FIRE-TAKT
MOTORER **Mobilol 'D'**

OG TIL TO-TAKT
MOTORER **Mobilol**

ELLER DEN SELVBLENDENDE
MobilMix

FÅS HOS DERES FORHANDLER

VICTORIA **RESERVEDELE**
for „Capri“
„Bi-fix“
„Aero“ - „Aero HM“

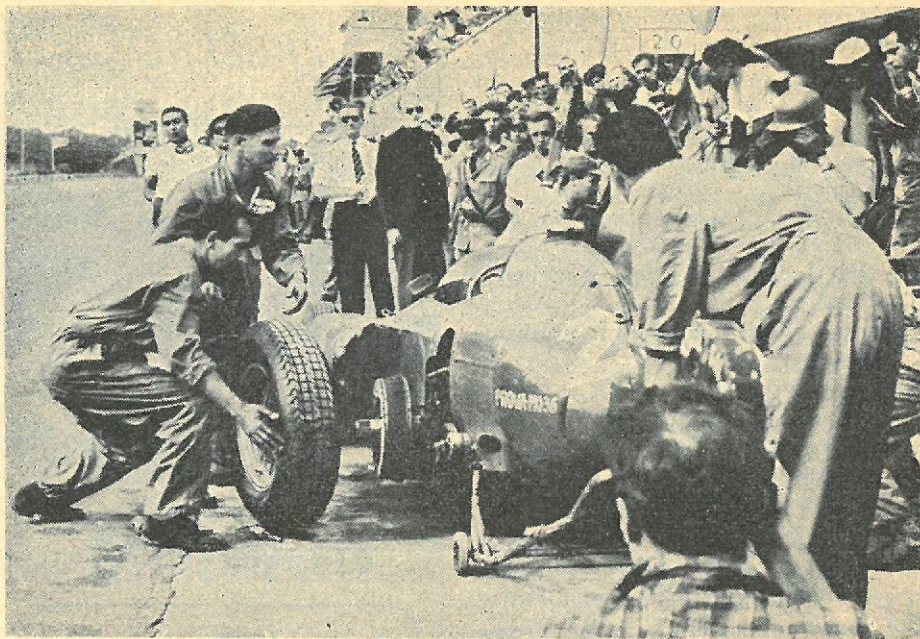
Komplet lager. — Levering fra dag
til dag ved opgivelse af model,
aargang og farve.

Anvend kun originale reservedele.
Er der noget, De mangler, saa skriv
til os.

Reserveudskatelse tilsendes ved
opgivelse af motor-nr.

Capri sidedstøtten kan ogsaa
leveres.

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 C — København V.



En af de utallige hjulombytninger på Monza under det italienske Grand Prix. Dette er det kritiske øjeblik for Fangio, som ses med styrthjelm længst til højre — han er ved at tage brillerne af.

rari), Schell (Vanwall), Collins (Ferrari) og Taruffi (Vanwall). Sidstnævnte udgik dog inden længe (brud på et olierør), og kort tid efter sprængtes et dæk på Castellottis vogn, da han med godt 250 km/t befandt sig på sydsvingets høje dossering. Heldigvis stod lykken atter en Ferrari-kører bi.

Medens alt dette stod på, havde Fangio overtage føringen, men hårdt trængt af Schell, som kørte aldeles storartet i sin Vanwall, og Moss, som koldblodigt afventede begivenhedernes udvikling. Collins var faldet tilbage efter en dækskade.

Schell pressede ubønhørligt på og tvang efterhånden sin vogn i spidsen, men i længden holdt den engelske vogn ikke til den afsindigt hårde fart, og til publikums udelte skuffelse udgik han. Forinden havde Fangio måttet bringe sin Ferrari humpende ind til depotet med den fornævnte styringsdefekt.

Derved var Moss kommet nogenlunde alene i spidsen, men Musso rykkede nærmere, og Collins, som lå på tredjepladsen, var ikke ufarlig. Hvis han kunne sejre og desuden køre dagens hurtigste omgang, ville

han hjemføre den eftertragtede verdensmestertitel, så man kunne vente en særlig indsats. Den kom også, men helt anderledes end ventet.

Fangio trampede med dyster mine frem og tilbage foran depotet, stadig med hjelmen på. Forgæves blev der givet Musso signal til at komme ind og overlade sin vogn til Fangio. Først da han fik signaler om, at slidbanerne på vognens hjul var borte, kørte han modvilligt ind — men nægtede stadig at afgive sin vogn.

Collins havde bemærket, hvad der foregik, og pludselig uden forudgående ordre kørte han ind og overlod Fangio sin vogn. Den argentinske mesterkører sprang aldeles overrasket i førersædet og genoptog løbet med sammenbidt energi på tredjepladsen.

Ganske vist var farten sagtnet noget, men Musso, som lå på andenpladsen, trængte kraftigt på og kørte en ny omgangsrekord med 216 km/t. Det var dog først da Moss — fem omgange fra målet — måtte gå til depotet med en læk benzintank, at Musso kom til at føre løbet. Jubelen var enorm, da det

italienske publikum troede en italiensk kører i en italiensk vogn sikkert i spidsen, men netop, som Moss atter var på banen, på andenpladsen, og satte ny omgangsrekord med 217,9 km/t, brød Musso's styring sammen!

Moss kørte således sin Maserati i mål som sejrherre knapt seks sekunder før Fangio i Collin's vogn.

Resultater (50 omgange à 10 km, 500 km):

1) Moss, Maserati, 2.23.41,3; 208,787 km/t.

2) Fangio/Collins, Ferrari, 2.23,47.

3) Flockhart, Connaught, 1 omg. bagved.

Efter løbet havde Fangio ikke lovord nok for Peter Collin's noble optræden, og det er heller ikke for meget sagt, at Collins stod som den moralske sejrherre, ja, faktisk som den moralske verdensmester 1956. På den smukkeste, mest beskedne måde hævdede han bilsportens næsten forglemte, gode traditioner: at det i et løb gælder mærket, ikke manden — og Collins anså det for rigtigere, at holdets mest erfarne kører sad ved rattet i mærkets bedst placerede vogn. At han samtidigt afskrev et muligt verdensmesterskab, betød mindre for ham.

Inden Grand Prix-løbet kørtes *Coppa Inter Europa* for sportsvogne i fire forskellige klasser med følgende resultater:

750 ccm: Carini, Fiat Abarth Zagato, 126,8 km/t. 1300 ccm: di Priolo, Alfa Romeo, 145,7 km/t. 1300—2000 ccm: Gerini, Maserati, 146,7 km/t. Over 2000 ccm: Zampiero, Mercedes Benz, 155,7 km/t.

Den svenske kører, Joakim Bonnier, besatte en smuk andenplads i 1300 klassen med 144,8 km/t.

Verdensmesterskaberne.

I kørernes verdensmesterskab sejrede Fangio, og blev mester for fjerde gang. Pointfordelingen er følgende for de fem første:

1) Fangio, 30. 2) Moss, 27. 3) Collins, 25. 4) Behra, 22. 5) Flaherty, 8 (Indianapolis).

I fabrikernes verdensmesterskab for sportsvogne fordeles pointene sig sådan:

1) Ferrari, 24. 2) Maserati, 18. 3) Jaguar, 7. 4) Porsche, 4. 4) Aston Martin, 4.

Når Jaguar kun hentede sig 7 points, står dette i forbindelse med, at le Mans ikke talte til mesterskabet i år på grund af løbets særlige reglement, der afveg fra FIA's.

Den tyske sæson afsluttedes med *Grosser Preis von Berlin*, der kørtes den 16. september på AVUS-banen. Resultaterne var følgende:

Væddeløbs-sportsvogne under 1500 ccm (244 km): 1) von Trips, Porsche, 1.13.19,1; 203 km/t. 2) Herrmann, Porsche, 203,5 km/t.

Seriesportsvogne under 1500 ccm (244 km): 1) Nathan, Porsche, 1.18.47; 189,7 km/t. 2) Jeser, Porsche, 186,7 km/t.

Gran Turismo under 1300 ccm (124,9 km): 1) Bonnier, Alfa Romeo, 45.39,1; 163,6 km/t. 2) Ringgenberg, Alfa Romeo, 162,9 km/t.

Gran Turismo under 2000 ccm (124,9 km): 1) Hammerlund, Porsche, 41.45; 178,9 km/t. 2) Nathan, Porsche, 177,5 km/t.

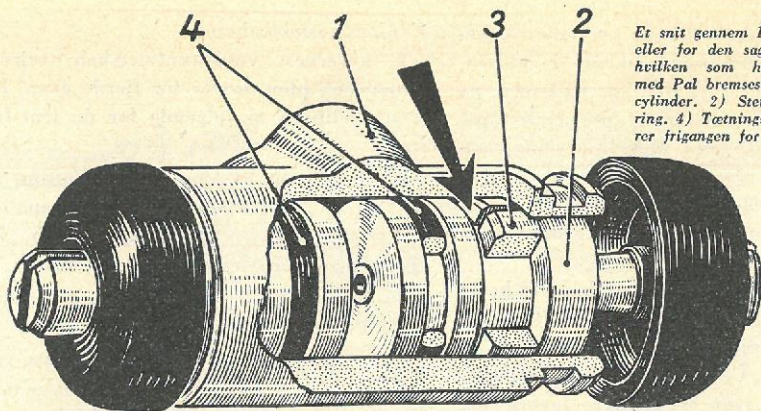
Gran Turismo over 2000 ccm (124,9 km): 1) von Trips, Mercedes Benz, 38.40,7; 193 km/t. 2) Zeller, Mercedes Benz.

DE NYE PAL-BREMSE

Vi plejer at mobilisere al den sunde skepsis, vi har oparbejdet gennem årene, når vi hører om nyt autotilbehør, der skal kunne forøge færdselssikkerheden. På den anden side føler vi os forpligtet til at undersøge indretninger af denne art, når de forelægges os, og vi er ved en sådan undersøgelse faldet over en lille ting, der synes

at være en del opmærksomhed værd, hvorfor vi skal beskrive den her.

Selvjusterende bremses har været kendt i længere tid, men de har hidtil kun været til at få, hvis man samtidig anskaffede sig en kvalitetsbil i de højere prislag. PAL-fabrikkerne, der bl. a. fremstiller elektrisk tilbehør og bremselanlæg, bringer nu en selvjusterende bremse på markedet, der egentlig slet ikke er nogen bremse, men blot særligt udformede bremsesystemer af lignende



Et snit gennem Pal-bremsecylinderen eller for den sags skyld gennem en hvilken som helst bremsecylinder med Pal bremsestempler. 1) Bremsecylinder. 2) Stempel. 3) Friktionsring. 4) Tætningsringe. Pilen markerer frigangen for friktionsringen.

art som de stempler, der findes i ethvert hydraulisk bremsesystems fire hjulcylindre. Hvis man altså ønsker at udstyre sin vogn med selvjusterende bremsesystemer, hvilket der efter vor mening kan være al mulig grund til, er det efter det her anvendte princip kun nødvendigt at udskifte selve stemplerne i hjulcylindrene.

Nu er det forhåbentlig ikke mange af SMJ's læsere, der er ukendte med et hydraulisk bremsesystems virkemåde, så vi skal nøjes med at repetere, at afstanden mellem bremsebelægning og bremsetromle vil vokse, efterhånden som belægningen slides ned, og hvad der er værre, at denne afstand aldrig er lige stor i de 4 hjul, fordi nedslidningen ikke er ensartet.

PAL-bremsen regulerer automatisk afstanden mellem belægning og tromle ved hjælp af friktionen mellem hjulcylinderens indvendige væg og stemplet, og det foregår på følgende måde:

I den normale hjulcylinder (1) er der fra hver side indskudt stempler (2), der i hver sin rille bærer en tætningsring (4) af gummi. Denne tætningsring, der efter forsøgene at dømme er mere slidstærk og sikker end de sædvanligvis anvendte gummimanchetter, er afprøvet ved 700 atm. tryk. I stemplets anden rille er, omtrent som vi kender det fra motorens stempellringe, monteret en opslidset friktionsring (3), der kan forskydes ca. 2 mm i stemplets bevægelsesretning. Det er denne simple friktionsring, der sørger for den automatiske justering af bremserne. Friktionen mellem stempel og hjul-

cylinder er nemlig af en sådan størrelse, at tilbagetræksfjedrene ikke kan trække stemplet helt tilbage, men kun så langt, som friktionsringens frigang i stemplets rille tillader; men det hydrauliske tryk kan derimod overvinde friktionsringens modstand, og på den måde flyttes bremsebakkerne automatisk ud efter, efterhånden som belægningen slides. Ringen tvinger altså bremsebelægningen til altid at holde sig i nøjagtig samme afstand fra tromlen. Enhver nedslidning af belægningen vil bevirke, at friktionsringen skubbes tilsvarende udefter, og da dette sker uafhængigt i hvert hjuls bremsecylinder, får man en nøjagtig, samtidig og ensartet bremsevirkning på alle fire hjul. Det er klart, at dette gælder for såvel en hydraulisk fodbremse som for en mekanisk håndbremse, med mindre denne virker på kardanen.

Det hele virker såre robust og driftsikkert, og det kan kun forøge tilliden til denne bremseindretning, at den er blottet for indviklet og sårbar »mekanik«, og vi mener, at der her for en gangs skyld virkelig præsenteres en automobilyhed, der vil kunne få både økonomisk og sikkerhedsmæssig betydning.

LØBSKALENDER

Oktober:

- 21. MC-Klubben, Svendborg — trial.
- Aalborg Motor Klub — trial.
- Midtsjællands SMK — trial.
- 28. Aabenraa og Sønderborg Amters MSK — trial.
- (JM + 2. afd. DM 1956)

November:

- 4. SMK Odin (3. afd. DM 1956) — trial.
- 11. Randers Motor Sport — trial.
- Søborg og Omegns M. (3. afd. SMU-mskb.) — trial.

SPECIALFORRETNING i



Alle modeller og den berømte NSU „Prima“ scooter m. selvstart
— i fire farver på lager.

Lager af originale reservedele.

Stort udvalg i tilbehør, altid de sidste nyheder.

Aut. NSU værksted og lakererværksted.

Løse motorer modtages til reparation.

Motorcykler og scooters modtages til vinteropbevaring, konserveres og vedligeholdes.

Vor servicevogn afhenter overalt i Storkøbenhavn.

SKJOLD PETERSEN

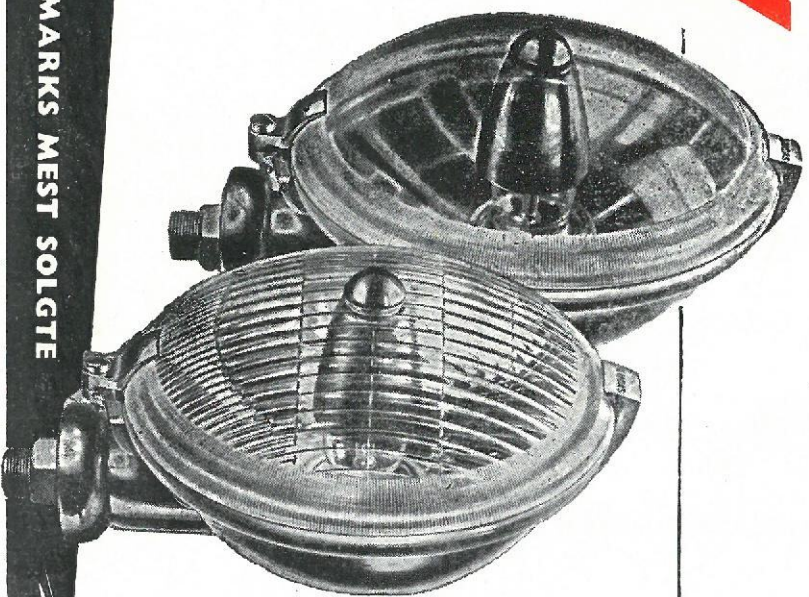
VODROFFSVEJ 56
NORA 4310-7803

VÆRKSTED: C. F. RICHSVEJ 109 - FASAN 3781 — 7755

LUCAS

Der er stil og elegance over disse lytter, hvis enestående effektivitet i de sidste år har gjort dem til Danmarks mest solgte — de ideelle hjælpelytter til enhver vogn.

Fjernprojektorer SLR 576 kaster med sine næsten 100.000 lys en lang penceformet stråle, som skaber betingelsen for sikker og hurtig natkørsel, medens tåge- og kurvelygten SFT 576 giver et vifteformet fladt „radar“-lys, der kryber ind under tågen og rundt om vejens kurver.



TVILLING-SÆT - DANMARKS MEST SOLGTE

LUCAS fjernprojektor SLR 576 og tågelygte SFT 576 fås m. klart eller gult glas hos alle velassorterede forhandlere