

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Arne Svendsen, Silkeborg, på Matchless

MATCHLESS

År for år er Matchless blevet forbedret og fuldkommengjort i hver eneste detalje, og erfaringerne fra trials, moto-cross og landevejsløb har gjort denne maskine uovertruffen i styrke og stabilitet.

Matchless er motorcyklen i særklasse.

IMPORTØR FRED. RASMUSSEN, ODENSE

Siden maj 1954 har bilister, der kører på Mobiloil med den nye sammensætning, nedsat motorslitagen til et absolut minimum. Mobiloil med den nye sammensætning er den eneste motorolie med så effektive smøretekniske egenskaber, at den tillige anbefales til dieselmotorer. Derfor er Mobiloil verdens mest solgte motorolie.

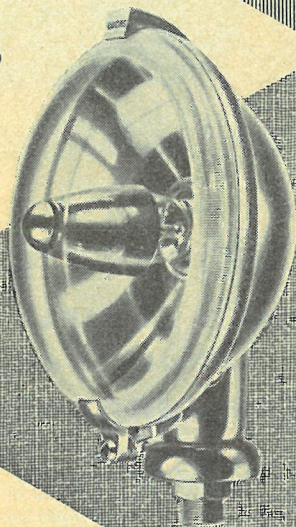
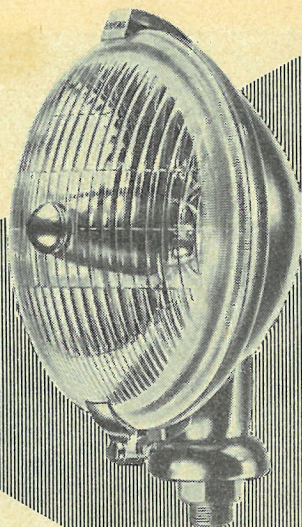
Kun dunken
med den
vingede, røde
hest garan-
terer, at
De får
Mobiloil.



**Stadig mindre
motorslid
med
MOBIL OIL**

VACUUM OIL COMPANY SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

Slut Dem
til de
tusinder
der
allerede har
valgt Lucas
tvilling-sæt
og nyd
kør-
selen
på en
helt ny måde



LUCAS FJERNPROJEKTØR »SLR 576« m/ GULT ELL. KLART GLAS KR. 94,50

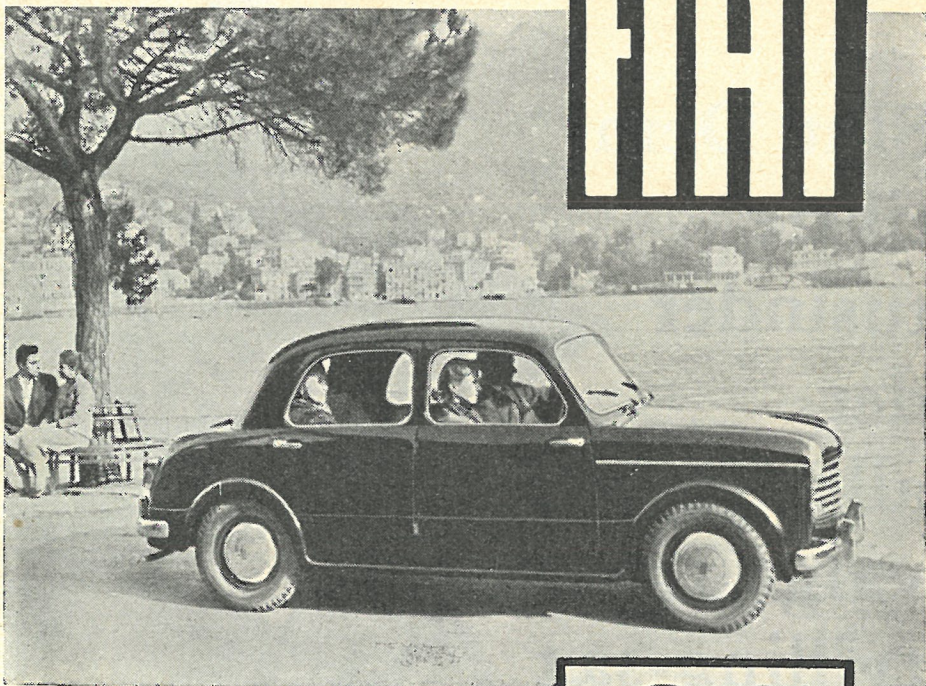
LUCAS TÅGELYGTE MODEL »SFT 576« m/ GULT ELL. KLART GLAS KR. 94,50

FAS HOS ENHVER VELASSORTERET FORHANDLER

GENERALREPRÆSENTANT: AXEL KETNER . KØBENHAVN Ø

— den nye „1100“—

FIAT



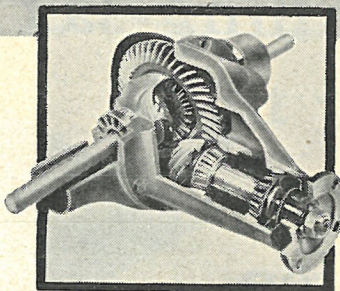
VOGNEN MED DE HELT FANTASTISKE KØREEGENSKABER

FIAT „1100“ repræsenterer automobilteknikens mest betydningsfulde fremskridt i kraft, økonomi, komfort og sikkerhed. De vil hurtigt opdage, at ingen anden vogn i middelklassen byder på så rigelige pladsforhold til hele familien. Køreegenskaberne er fremragende. Benzinförbruget er lavt og det enestående kvalitetsarbejde garanterer for minimale driftsomkostninger. FIAT „1100“ er hurtig og økonomisk i byens trafik og altid sikker og komfortabel på langture.

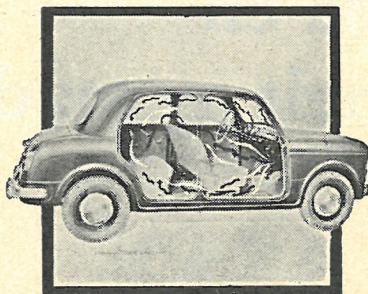
Forhandlere over hele landet

NORDISK FIAT A/s

GRIFFENFELDSGADE 32
KØBENHAVN N
CENTRAL 15367 - 15967



Kraftige og fint forarbejdede maskindele er en garanti for lang levetid og lydløs kørsel.



Et effektivt varme- og defrosteranlæg er standardudstyr. Varme i hele vognen og dugfrigt vindspejl giver komfort og sikkerhed.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

8. ÅRG.

15. Oktober 1954

NR. 10

OLIE OG OLIE —

Der sker immer væk noget i smøreolieindustrien — teknikerne verden over arbejder tilsyneladende med held på at forbedre smøreolierne kvalitet, men, som vi tidligere har skrevet, ingen kæde er stærkere end sit svageste led. I maj måned i år sendte Vacuum Oil Company en ny Mobil-oil på markedet, og med denne olie skulle motorslitagen blive reduceret med 50—75 pct. i forhold til brugen af den tidligere Mobiloil. BP har netop sendt en ny kvalitet Ener-gol motorolie på markedet, og ifølge dette selskabs udtalelser skulle man med denne olie opnå en reduktion i slita-gen på 80 pct. i forhold til de tidligere, gode motorolier. Der er selvfølgelig ikke tvivl om, at de andre selskaber vil følge efter med forbedrede olie-kvaliteter, men hvad kan det snart nytte alt sammen, når misforståelser og mangelfuldt kendskab til olierne hos forhandlere og forbrugere ødelægger en ny og god motor totalt. Det er et ret deprimerende syn at se en god motor splintret i stumper og stykker, fordi smøringen har været utilstrækkelig. På fire-takt motorerne sker der til alt held kun sjældent skade, fordi olie-pumpen tilsyneladende er en pålidelig tjener, men det er givet, at mange motorer velsignes med en *forøgelse* af slitagen på 80 pct. eller mere fordi der anvendes for-kert olietype, i reglen for svær olie.

For to-takt motorerne er billedet et helt andet — nær-mere betegnet knuste stempler, revne cylindre og blå-brændte lejer. Vi er gået til bunds i sagen, og mener at kunne klarlægge årsagerne til en vis grad, men først vil vi give et typisk eksempel på en sådan total skade. En ung mand henvender sig til os, og beder om vor assistance i en »garantisag«. Det drejede sig om en ny NSU Lux, der endnu ikke havde kørt garantitiden ud, og som nu stod på værksted med knust stempel og ødelagte lejer. Vi under-søgte maskinen, og fandt stemplet fri for støbefejl og ma-

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.

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

★

Olie og olie	659
Giganten	662
Inger-Lise i Græken- land	669
Vi prøvekører Mer- cedes 180 D og 180	672
Amal Monoblock ..	684
Vi prøvekører Jawa 150	690
Lidt ventil-snak ..	696
Triumph — for 1955	701
Ny DKW scooter ..	702
Teknisk Brevkasse	707
Fra bane og vej	714
Foreningen til tom- meltottens be- varelse	724
De sidste moto-cross i år	725
Løbskalender	728

skinen iøvrigt fejlfri — bortset fra de knuste lejer og det ødelagte stempel. Det var så tydeligt, at ødelæggelsen skyldtes utilstrækkelig smøring, og cylinderen var da også fuldkommen tør. Det er meget almindeligt, at bil- og motorcykleforhandlere stilles overfor den slags reklamationer, som de med fuld ret afviser, men i ikke få tilfælde opfatter ejeren af køretøjet forhandlerens indstilling som manglende service. Et par tilfælde af denne art kan let stemple en forhandler som en dårlig forhandler og køretøjet som et dårligt fabrikat. I dette tilfælde var der sikkert tale om forkert olie eller forkert blandingsforhold, resultatet af undersøgelsen forelig-ger endnu ikke.

Olieselskaberne har det ikke meget bedre. Adskillige forhandlere af to-takt motorcykler advarer ved skilte og på anden måde deres kunder mod at bruge selvblendende to-takt olie. Vi har fået den besked, »at flere motorer er blevet ødelagt af selvblendende olie«. Ved en undersøgelse af disse spørgsmål fandt vi ud af, at det i de fleste tilfælde drejede sig om Esso's selvblendende olie. Nu kvier man sig på forhånd ved at tro, at så stort et selskab kan sende en ubrugelig olie på markedet, og en nærmere undersøgelse af sagen viste, at olien tilsyneladende er god nok, men Esso har begået den fejl at glemme, at en ikke ringe del af dette lands indbyggere er analfabeter. Bevares, de kan ved pegefingerens hjælp stave sig gennem endda ret lange ord, men de får ingen mening ud af det, de læser. De selvblendende olier er forblandet ved hjælp af et benzindestilat, og i en dunk selvblendende olie *er kun en del af indholdet smøreolie*. Da Esso forhandler den selvblendende to-takt olie i både et-liter og fem-liter dunke, bliver det således kun en del af dunkens indhold, der skal blandes i benzinen, og man må nøje overholde den skala, der er anført på dunken for at opnå det rigtige blandingsforhold mellem olie og benzin. Skal man således under en indkøringsperiode køre med blandingsforhold 1:20, må man, som det er angivet på dunken, blande den selvblendende olie i forholdet 1:16. Det har navnlig været galt med Vespa, for hvilken fabriken foreskriver et blandingsforhold på 1:16 efter indkøringsperioden. Det vil sige, at den selvblendende Esso olie skal blandes i forholdet

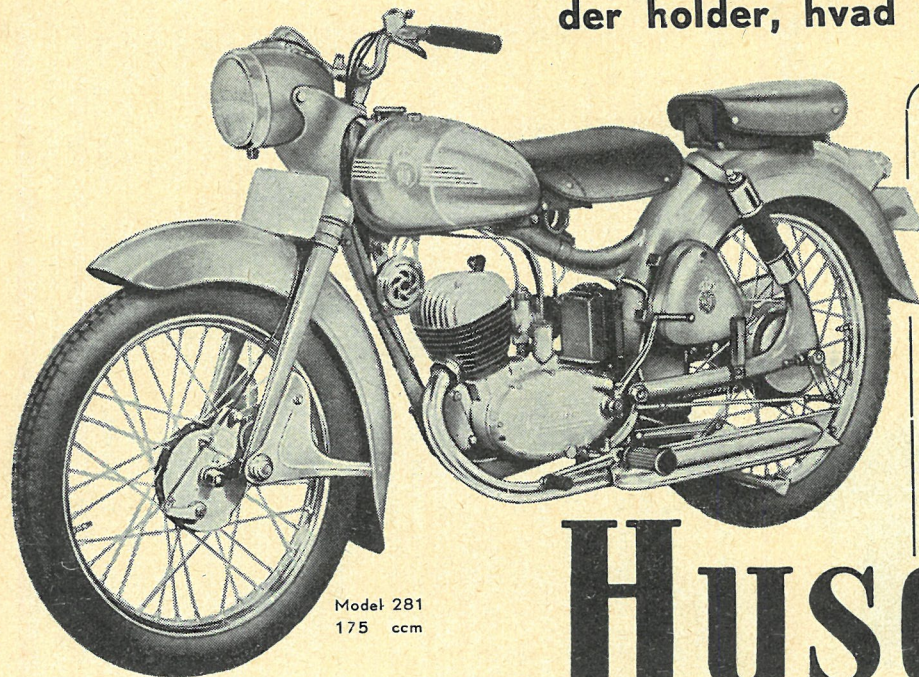
1:12. Hvis en tankpasser eller Vespa-kører begår en dobbelt fejl, ved først at regne med et ellers normalt blandingsforhold til to-takt motorer, nemlig 1:25, og derefter fremstiller denne blanding ved at benytte een del selvblendende Esso olie til 25 liter benzin (i nedsat mængde) vil det sige, at det virkelige blandingsforhold mellem olie og benzin bliver 1:30 — og så er det sket.

Wackefield & Co. har været lidt snedigere, eftersom der til den selvblendende Castrol olie medfølger et målebæger, og blandingsforholdet er angivet på den måde, at eet mål olie til så mange liter benzin giver det og det blandingsforhold, og her er ingen fejltagelse mulig — vel at mærke så længe det originale målebæger anvendes. Vacuum Oil Company har dog været snedigst ved kun at forhandle den selvblendende MobilMix i små dunke, og på hver dunk står, at indholdet af dunken i forbindelse med de og de mængder benzin giver de og de blandingsforhold. Derved undgår man en anden fare, nemlig at det forblendende benzindestilat damper bort, når der er taget hul på dunken.

Medens vi nu er i gang, vil vi søge at rette en anden, udbredt misforståelse. Flere motorer er blevet ødelagt, fordi ejeren har fået den forkerte opfattelse, at oliemængde og oliens viscositet har noget med hinanden at gøre. Hvis der til en motor foreskrives et blandingsforhold på 1:25 og olien skal være SAE 50, så kan man ikke i stedet benytte en blanding på f. eks. 1:20 med SAE 30. Er olien for tynd, vil den ikke kunne slå sig ned på cylindervæggen i tilstrækkelig mængde til at danne en solid oliefilm, og der vil måske opstå en ganske lille, tør plet på cylindervæggen, og når den skærmende oliefilm er borte, vil der på grund af friktionen mellem stempel og cylindervæg opstå en stærk varme i og omkring den større plet, der derfor hurtigt vil brede sig, og så sætter stemplet sig pludseligt. Dette er forklaringen på, at der er en knivskarp grænse for det størst tilladelige blandingsforhold mellem olie og benzin. En prøvemotor kan således gå perfekt og velsmurt med blandingsforholdet 1:28, men giver man den lidt mindre olie, således at blandingsforholdet bliver f. eks. 1:32 vil den samme motor rive håbløst sammen.

Blad venligst frem til side 724

En fremragende kvalitetsmaskine,
der holder, hvad den lover



Model 281
175 ccm

Husqvarna „281“ har
svinggaffel-affjedring af
begge hjul, kraftig 9 hk motor
med tandhjulstræk fra krumtåp-
akslen til kobling, meget kraftigt
elektrisk anlæg, svingsadel og
mange tekniske raffinementer —
og Husqvarna betyder gennemført
kvalitet i alle enkeltheder.

Model 281 - 175 ccm
Pris incl. oms.afg.
kr. 2990.—

Husqvarna

Model 230EM 120 ccm
Pris incl. oms. kr. 2143,75

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt: **VILH. NELLEMANN A/S** . Motorafdelingen . Aarhus . Tlf. 3 41 00

Øst for Storebælt: **NELLEMANN & DREWSEN A/S** . Løngangstræde 25 . København K . Tlf. Minerva 4111



sancens glansperiode, og glem ikke en tysk skolelærers alfaderlige strengthed samt et stænk østrigsk »Gemütlichkeit« — så begynder Neubauers imponante personlighed at tage form, og hvilken form!

Alfred Neubauer's blotte fremtoning er firedimensional, imponerende højde, bredde, drøjde og vægt. Læg så personligheden og organisationsevnerne til — og De vil forstå, at Neubauer er blevet en levende legende, en sagnfigur af kød og blod — endda af overordentligt meget kød og

GIGANTEN

MIRAKFLMAGEREN NEUBAUER ER
TRODS ALT ET GANSKE
ALMINDELIGT, MEN CHARMERENDE
MENNESKE

af
Collecteur

For kort tid siden omtalte et fransk ugeblad *Alfred Neubauer* som bilsportens »Grå Eminence«. Det lød godt og havde afgjort det rette journalistiske sving over sig — men det er nu bundforkert at kalde Mercedes-Benz' *Rennleiter* for »grå«, og den klerikale Eminence-titel har Neubauer heller intet rimeligt krav på. Hvis meningen har været at antyde, at han sidder tilbagetrukkent og dirigerer de sølvblanke vogne fra *Untertürkheim*, er den gode franskmænd også galt afmarcheret! Ingen, der har set Neubauer i aktion, kan være i tvivl om, at han er til stede på en racerbane!

Skulle man endelig sammenligne Neubauer med nogen, måtte det snarere være med en underofficer fra den romerske prætorianergarde, Cæsars legioner, Trediveårskrigen landsknægterejgenter eller det kejserlige preussiske infanteri. Kort sagt sergeanten over alle sergenter, disciplinens nidkære vogter, hvis fornemste tvangsmiddel er en stemme, der kan forvandle rekrutter til støv — på stedet. Føj så til denne ganganger fra alverdens eksercerpladser træk fra »Den leende Kavaler« det blodrige mandfolk fra renæs-

slod, for han vejer bestemt ikke under 250 pund i levende vægt.

Alfred Neubauer kom til verden i den lille mähriske by *Neutitschein* i 1891, og efter de obligatoriske år i den lokale realskole gik han militærvejen — hvad næppe kan undre nogen. Som 20-årig blev han fændrik i Wiens Fæstningsartilleri, men allerede inden krigen 1914—18 var han ved at opgive de faste kanonstillinger til fordel for det motoriserede artilleri, som var i sin spæde vorden. Sin første automobiluddannelse fik han hos *Austro-Daimler*, og den lagde grunden for hans senere løbebane!

Under krigen var Neubauer »Automobil-Offizier« ved den kejser- og kongelige østrigske armé's nok så bekendte 30,5 cm motorbatterier. I 1917 blev han dirigeret tilbage til *Austro-Daimler* med den respektindgydende titel af »Übernahms-Offizier« for de specielle *Lohner-Porsche* artillerikøretøjer, der var forløberen for den sidste krigs motoriserede kanonlavetter. Det var — såvidt jeg ved — sidste gang Neubauer lod sig »dirigere«.

Efter den k. og k. østrigske armé's lidet glørværdige sammenbrud forblev Neu-



Neubauer holder krigsråd i hovedkvarteret, inden det går løs.

bauer hos Austro-Daimler som driftsingeniør og høstede i begyndelsen af tyverne smukke laurbær som racerkører med de af Dr. Porsche konstruerede Sascha-vogne (bygget af A.-D.). Bl. a. vandt han det ungarske turistløb og deltog med held i Targa Florio.

Da så Dr. Porsche i 1923 blev hentet over til det daværende *Daimler-Motoren-Gesellschaft* i Stuttgart-Untertürkheim, fulgte Neubauer med. Efter at have ledet forskellige afdelinger, overtog han i 1926, da Daimlerfabriken og *Karl Benz & Co. A. G.* samledes under fælles ledelse, det nye selskab, *Daimler-Benz's »Rennleitung«*.

Dette begreb, »Rennleitung« trænger til en smule forklaring. Under D.-B.'s generaldirektion sorterer en række afdelinger: produktion, salg og indkøb for at nævne et par stykker; en af disse er væddeløbsafdelingen. Under denne falder tre sektioner: konstruktion, d. v. s. tegning og planlæg-



Som en orkesterdirigent i funktion markerer Neubauer på fingrene, hvor mange minutter der er tilbage, inden starten skal gå.

ning, bygning og forberedelse, d. v. s. samling af vognene, deres vedligeholdelse, forberedelse og reparation, og endelig racersektion, som forestås af Neubauer, og hvis opgave er administration i forbindelse med løbsdeltagelse og afviklingen af selve løbet.



det Neubauers hovedpine, og de mekanikere, som gør tjeneste i depoterne under et løb, er også under hans kommando.

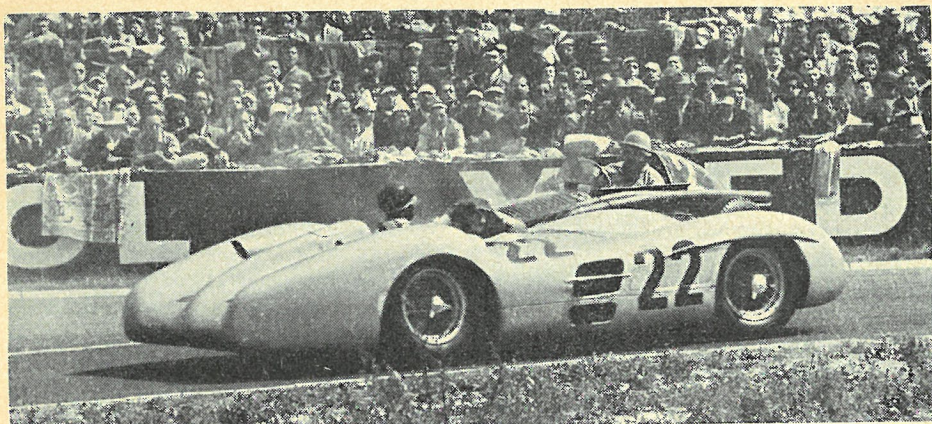
I samfulde otte år var Neubauer en lidt kendt figur. Daimler-Benz kørte kun sportsvognsløb og deltog ikke i mange løb udenfor Tysklands grænser, men da de nye Mercedes-Benz racere præsenteredes i 1934, begyndte Neubauers storhedstid. Det varede lidt, inden han helt havde tingene under kontrol. Depotarbejdet var temmeligt ringe — langsomt og uorganiseret — under de første løb, og den neubauerske kommandostemme fik rig lejlighed til at prøve kræfter med vognenes øredøvende spektakel. Inden længe fik Neubauer overtaget — den røst skærer gennem motorbrøl og kompressorhvinen — og bragte orden i sagerne. De formidable stemmeprestationer veg for mere ortodoxe, men nok så effektive signaler, og mekanikerne udførte deres job med en militær præcision og appel, der måtte fryde den fhv.

Fangio og Neubauer lægger råd op under træningen — det er to snu herrer at se på!

Denne arbejdsdeling har vist sig yderst effektiv og har den fordel, at hver enkelt præcis ved, hvad han skal foretage sig, og kender sit ansvar — både i rækkevidde og begrænsning.

Neubauer's opgaver er således at sørge for kørerne, forhandle om startpenge, dirigere selve slaget under løbet og bringe holdet tilbage til Untertürkheim efter løbet. Med vognenes forberedelse har han intet at gøre udover at bestille det ønskede antal velpræparerede biler til det og det løb, den og den dato. Derfor skal vognene være klare, når træningen begynder, og ve de arme mekanikere fra byggeafdelingen, hvis vognene ikke er, som de skal være. Neubauer har altid og med rette hævdet, at under træningen skulle kørerne lære banen at kende — og mekanikerne ikke prøve på at rette de tekniske afdelingers fejltagelser eller forglemmelser. Hvis vognene ikke går, som de skal, må konstruktions- eller bygningsafdelingen forklare nærmere. Hvis kørerne ikke kører, som de skal, er

fændriks hjerte. Det var derimod ikke så nemt at holde styr på kørerne. Racekørere er et temperamentsfuldt folkefærd, og i kampens hede bryder de sig pokker om signaler. Navnlig havde Neubauer sine kvaler med *Luigi Fagioli*, som var engageret som læremester for de yngre og mindre erfarne tyske kørere. Fagioli hævdede — og med en vis ret — at han var den hurtigste og havde ret til at besætte førstepladserne. Det var imod M.-B.'s retningslinier — men ligegyldigt, hvor meget Neubauer svingede med sine to signalflag, kørte Fagioli gang på gang hele holdet sønder og sammen. Så blev mere indirekte metoder taget i brug. Mekanikerne arbejdede langsommere med hans vogn under løbene end med de andre køreres. Det var Fagioli dog ikke længe om at opdage, og så kørte han endnu hurtigere end før — hvis han da ikke blev så rasende, at han forlod vognen ude på banen, langt væk fra depotet — som under *Eifeløbet* i 1934. Der gik også kun een sæson endnu,



En situation som den ovenfor viste kan få hårene til at rejse sig på Neubauer's hoved. Her hjælper ingen planlægning eller organisation, her er det kørerne, der må klare ærterne. Den faretruende situation er fotograferet under Frankrigs Grand Prix i år, hvor Gonzales er gået rundt med sin Maserati, således at den peger mod kørselsretningen, og Herrmann når lige at smutte indenom med sin Mercedes.

så skiltes Fagioli og M.-B., hvilket havde en gavnlig indflydelse på disciplinen.

Helt sikker var den alligevel ikke endnu, og så sent som i 1937 (*Monacoløbet*) kunne man se Neubauer dansende af raseri og svingende med flag i alle retninger, uden at det gjorde det mindste indtryk på *Caracciola* og *Brauchitsch*, der udkæmpede en forrygende privat match, ganske på tværs af alle Neubauers instrukser.

Den faste regel var iøvrigt, at alle holdets medlemmer kunne køre til i de før-

ste omgange af et løb, men når en af dem var nået i spidsen, måtte de andre pænt holde sig bagved ham, medmindre Neubauer gav ordre til at passere og vinkede den førende vogn tilbage.

I de sidste år inden krigsudbrudet i 1939 havde Neubauer fået krammet på sine kørere, som han betragtede med en velmeriteret overlærers strenghed. Under løbene tåltes ingen pjank, men når sejren skulle fejres, var Neubauer festens stormcentrum. Det kunne — ud på natten, efter



Neubauer dirigerer tegngivningen til kørerne. Den mærkelige grå skygge til venstre i billedet er en vogn, der kører forbi — sådan ser en racervogn altså ud, når den ikke er taget på $\frac{1}{500}$ sekund og med svingende kamera. Hvis De vil forsøge Dem med et almindeligt borkamera, bliver resultatet altså noget lignende det her viste.



Den smilende sejrherre, som vi så ofte har set ham —



— og den slagne kæmpe, som vi så ham på Silverstone.

en gevaldig middag og behørlige kvanta Cognac — lade sig gøre at overtale ham til at optræde som stemmeimitator. Med en virkelig fremragende operastemme kunne han give Caruso, Gigli og andre store sangere på kornet. Lidt mere Cognac kunne lokke den frygtindgydende »Rennleiter« til at levere en strålende parodi på *Korpsführer Hühnlein's* skvaldrende Nazitaler, og hvis kredsen var tilstrækkeligt sluttet, kunne man tilsidst høre hans glansnummer: *Der Führer* taler i *Sportpalats* — og det var en præstation af et format, som var ophavsmanden værdig.

Da krigen kom i 1939, forsvandt Neubauer i en ubemærket stilling i hærens bilreparationstjeneste, og det lykkedes ham at bjerge sig helskindet igennem. Han var kun en skygge af sig selv i 1945 og så ærlig talt sølle og slunken ud i de første år efter krigen. Noget hjalp det, da Daimler-Benz i 1948 besluttede at gøre forstudier til en genoptagelse af racerafdelingens virksomhed.

Atter mødte man Neubauer på de forskellige baner, men det var helt patetisk at se den fordums så enevældige hersker i en beskeden tilskuerrolle. Han tog dog til i omfang i takt med D.-B.'s forberedelser, og da de tre Mercedes-Benz 300 SL kom til *le Mans* i 1952, lignede organisationen i høj grad sig selv — og Neubauer var også som genfødt.

Ved det franske Grand Prix i år, da M.-B. fik sin imponerende efterkrigsdebut, var det helt og holdent den kendte, legendariske skikkelse, man mødte. Det var den gamle Neubauer, der markerede de sidste fem sekunder inden starten på fingrene, der svang sine flag, dirigerede sine tavlesignaler og konsulterede de to stopure, der hænger i hver sin snor om hans svære hals. Atter herskede han over sin elskede »Rennleitung«, der var præcis så effektiv som i de store dage før krigen, lige så storslået og lige så uhyggeligt gennemorganiseret. Blot er der ikke megen charme ved denne teutoniske grundighed, og M.-B.'s hold minder i alt for ubehagelig grad om et velekscereret regiment, der går i aktion. Men selvfølgelig — det er meningen at vinde løbet, så kan det kaldes motor»sport« nok så mange gange.

Efter triumfen på *Rheims-banen* stillede Neubauer med sine tropper på *Silverstone* for at »fahre gegen England« —



Månedens Brockbank: — Hun siger, at det kun er baggrunden, hun er interesseret i!

og denne gang kunne end ikke hans enestående erfaringer afvende det svidende nederlag.

Jeg sad i depotet ved siden af Mercedes-Benz, og det var en helt anden Neubauer, jeg fik at se. Borte var den selvbevidste Rennleiter, der gav de præcise signaler — og ikke glemte at spille lidt for galleriet — borte var den olympiske ro. Ude på banen stod en stor, tyk, ophidset mand, som nervøst kiggede på sine ure, mens hans gamle hat blev vådere og vådere. Nervøsiteten blev til raseri, efterhånden som begge Mercedes-vognene blev kørt agter ud. Den almægtige feltherre stampede arrigt i vandpytterne og bandede stygt og inderligt. Tilsidst resignerede han — men blev på sin våde post,

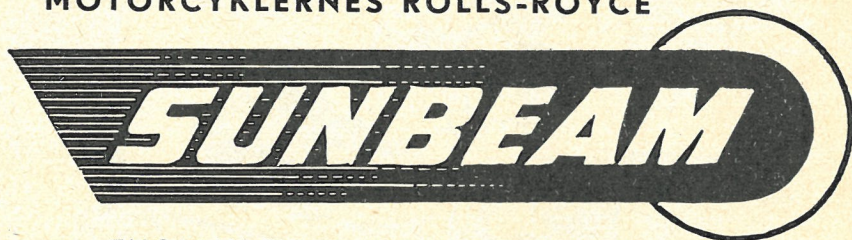
På Nürburg-Ring var Neubauer mere fortrøstningsfuld — og Fangio kørte også sejren hjem, men ikke den knusende, overlegne sejr, som direktionen i Untertürkheim venter, og som får Neubauer til at blomstre. Han var kendeligt nervøs, og da Karl Kling kom til depotet, fik han et prægtigt raserianfald, da fotograferne sværmede om vognen. Krigerblodet kom i kog og med hævet signalflag gik han korporligt løs på mængden i et eenmandskavallerichook.

For trods legenden er Oberingenieur Albert Neubauer et ganske almindeligt menneske, men han har pokkers god forstand på bilvæddeløb — og han er alle tiders krigskommandersergeant i motoriseret udgave.

Collecteur.



MOTORCYKLERNES ROLLS-ROYCE



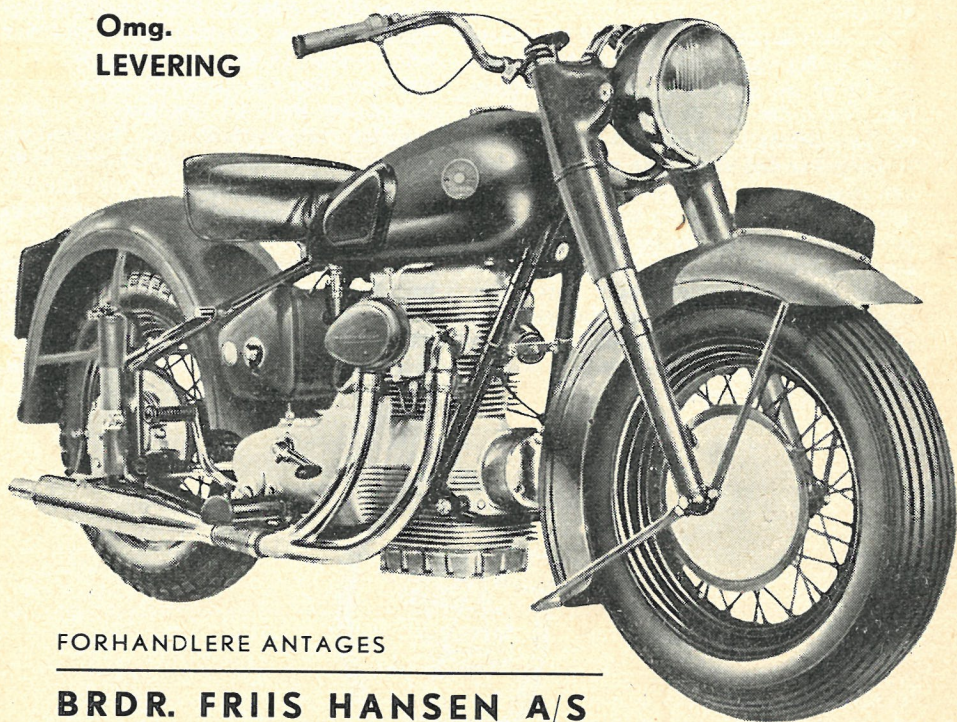
ENGLANDS FØRENDE MOTORCYKLE

500 ccm topventilet, overliggende knastaksel, sammenbygget motor og gearkasse, kardan- og snækketræk, dobbelt teleskopaffjedring i for- og baghjul, enestående vibrationsfri motor, lynsnar accelerationsevne.

Et mekanisk mesterværk

Nu til den populære pris kr. **4460,-** excl. oms.

**Omg.
LEVERING**



FORHANDLERE ANTAGES

BRDR. FRIIS HANSEN A/S

Øster Allé 7 - København Ø.

INGER-LISE ER NU KOMMET TIL GRÆKENLAND VIA ITALIEN OG JUGOSLAVIEN

Når man kører fra Spanien mod Isstanbul, er det som at nærme sig en smelteovn. Et konstant pres af varm luft fra kl. 9 om morgenen til kl. 7 om aftenen gør sit bedste for at udmatte mig. Eftersom jeg ikke kan brede mig over alt for megen plads i SMJ, vil jeg ikke fortælle om hele rejsen fra Spanien til den jugoslaviske grænse, jeg tror iøvrigt også, at de mest interessante ting skete efter at Tito's område var nået.

At komme ind i Jugoslavien er lidt af en deprimerende oplevelse, og jeg har ærlig talt aldrig set så alvorlige og triste grænsevagter i hele mit liv. Der var ikke tegn til smil et eneste sted, og kontrasten virkede overvældende stærk, eftersom jeg kom fra Italien, hvor grænsevagterne altid har et smil tilovers.

De jugoslaviske myndigheder er uhyre nøjeregnende, og de talte hver eneste øre, jeg havde i udenlandsk valuta, men ikke nok med det, de skrev også nummeret på skrivemaskinen, radio, fotografiapparat, og alt blev noteret i passet — og da jeg så endelig forlod landet i syd, var der ikke en levende sjæl, der interesserede sig for de effekter eller den valuta, jeg bragte med mig, så jeg kunne for den sags skyld have vekslet alle mine penge, solgt skrivemaskine, radio o. s. v. på den sorte børs, men bureaukrati finder man altså alle vegne i denne verden. Da grænsevagterne først opdagede, at jeg havde en skrivemaskine, opstod der nærmest tumult, og senere opdagede jeg grunden. I Belgrad koster en skrivemaskine nemlig ca. 6000 kr., men hvis man gør et ihærdigt eftersøgningsarbejde, vil man nok kunne skaffe en brugt maskine for 5500 kr. Denne fantastiske pris har sin enkle forklaring i, at regeringen ikke ønsker, at folk skal købe skrivemaskiner, og eftersom alle forretninger er statskontrollerede, betyder det ikke nogen stor udgift til statskontorerne, når de skal anskaffe nye skrivemaskiner — det er blot at tage fra den ene hånd og lægge det i den anden.



Vor kørende valkyrie Inger-Lise Paulsen har tilsyneladende garderet sig med en ordentlig styrtøjle. Billedet er taget i Jugoslavien.

Jugoslavien er alligevel et billigt land for turisterne, og man behøver således ikke at gøre et stort indhug i økonomien for at spise et godt måltid. Den allerførste nat standsede jeg ved en bondegård, og efter mange mærkelige gebærder, fik jeg gjort manden forståelig, at jeg gerne ville slå mit telt op på hans græsplæne, og efter at have tegnet cirkler med fingrene og kaglet som en høne fik jeg gjort samtlige tilstedeværende begribeligt, at jeg gerne ville købe nogle æg. Prisen på et æg var kun 15 øre pr. stk., så der går altså nogle æg på en skrivemaskine i Jugoslavien. Jeg begyndte at forberede en kæmpe stor omelet, men min husmoderlige syssel kom til at minde om noget i retning af en demonstration på en køkkenudstilling, eftersom det halve sogn var stimlet sammen for at se det besynderlige væsen, der var kommet på motorcykle og som nu sad og lavede omelet ved elektrisk lys i fri luft. Jeg har nemlig en lille lampe foran teltet, og den er forbundet til motorcyklens akkumulator, hvilket de omkringstående simpelthen betragtede som et mirakel. Da jeg fiskede primusen frem og satte den i

gang, var øjnene ved at trille ud af hovederne på de omkringstående, og en af dem spurgte, om den blev drevet ved elektricitet!

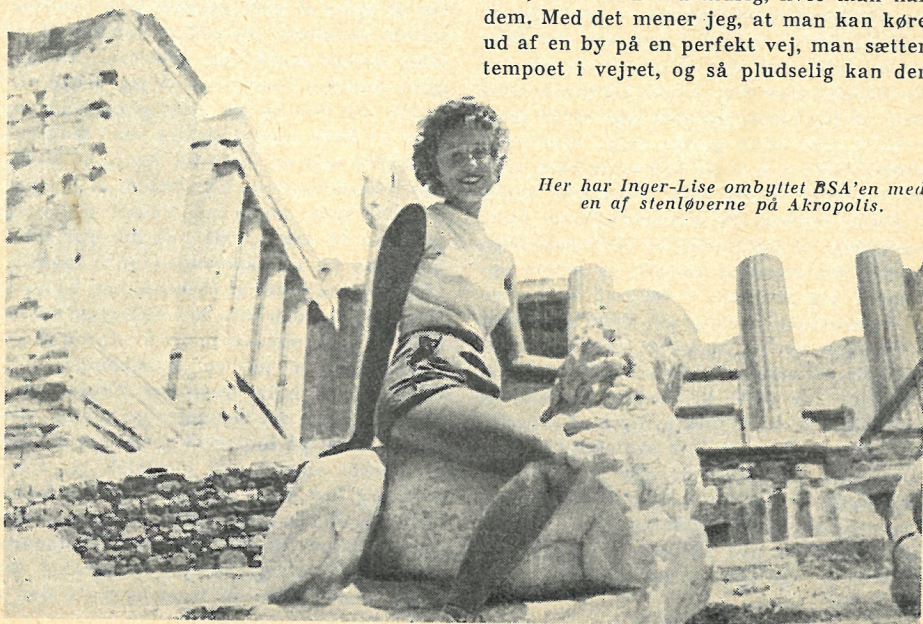
Jugoslavien har ry for at have dårlige veje, og i den sydlige del af landet er de virkelig ubeskrivelige. De er selvfølgelig ikke asfalterede, så hver gang en bil passerer, hvilket heldigvis er noget, der kun sjældent sker, kører jeg gennem en stor støvsky i flere minutter.

I Belgrad så jeg ikke mange motorcykler, men der var til gengæld en som vakte min udelte opmærksomhed. Den var privat ejendom, og privat konstrueret af ejeren. Når han sad på maskinen, nåede hans hoved omkring til livet på mig. Den var lavet af gamle vandrør og en 45 ccm motor var monteret i den. Jeg tog et billede af vidunderet ved siden af min 500 ccm BSA, og et øjeblik efter var der ca. 40 tilskuere. Hvis man ønsker at købe en bil i Jugoslavien, er prisen temmelig stiv på det frie marked. En ganske almindelig vogn koster 180.000 kr., men med det frie marked forstås kun det, at der ikke er tale om sort børs, men regulære priser. Selvom man lægger de 180.000 kr. på bordet, skal man alligevel have tilladelse til at foretage indkøbet. Jeg kan derfor forestille mig, at en motorcykle må koste en brav sum.

Lønningerne i Jugoslavien er gennsnitl. 200 kr., og de lavste går helt ned til 140 kr.; hvor højt de stiger, ved jeg ikke. (Mon det er om ugen eller om måneden? Red.).

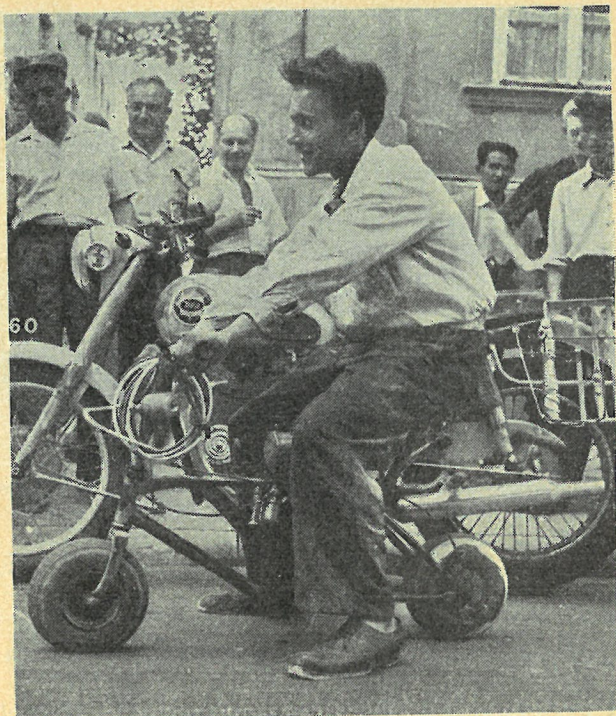
Jeg har gjort det til en ubrydelig regel at aflægge besøg på en restaurant i det mindste een gang i hvert land, dels for at gøre lidt erfaringer og måske nok så meget for at bringe afveksling i min primuskogte mad, som absolut ikke er alt for succesfuld. Jeg har imidlertid fundet ud af, at den eneste ret, man kan få, er wienersnitzel, simpelthen af den grund at det er det eneste, tjenerne forstår. Dette magiske ord har uden tvivl reddet mange turister fra sultedøden.

Da jeg omsider nåede Grækenland, opdagede jeg en hel anden atmosfære. For det første var vejene bedre, og menneskene var mere venlige, men deres nysgerrighed var større end i noget andet land. Af og til er det jo nødvendigt at stoppe op for at fylde benzin på eller for at købe en dejlig, saftig melon, som ikke koster mere end ca. 30 øre, men i løbet af disse få minutter vil der hobe sig så mange mennesker sammen, at de virker som en tæt mur rundt om min ekvipage. Det er en underlig følelse altid at blive overbegloet på denne måde, men man vænner sig til alt. Vejene er som sagt bedre end i Jugoslavien, men man ved aldrig, hvor man har dem. Med det mener jeg, at man kan køre ud af en by på en perfekt vej, man sætter tempoet i vejret, og så pludselig kan der



Her har Inger-Lise ombyttet BSA'en med en af stenløverne på Akropolis.

I Beograd fandt Inger-Lise denne mærkværdige motorcykle, der er fremstillet af gamle cykledele, vandrør og en 45 ccm to-takmotor. Den fylder ikke meget i forhold til BSA'en, der ses i baggrunden; men ifølge de opgivne priser for motorkøretøjer i Jugoslavien er der vist ikke store chancer for at skaffe sig en motorcykle for menigmand. En almindelig personvogn koster 180.000, medens en skrivemaskine koster 6.000 d. kr.



være et hul så stort, at man kan sove i det. Mit første uheld kom jeg derfor ud for i Grækenland. Jeg var på en af de gode strækninger, og da jeg gik gennem et sving, opdagede jeg, at der var vejarbejde, og inden jeg fik set mig om, var jeg ude i et tykt, men løst lag af grus og sten. Der var ikke det mindste advarselsskilt, så jeg ankom med ret god hastighed, og pludselig så jeg, at der over det halve af vejen var gravet en dyb rende, og det var selvfølgelig lige på den halvdel jeg nødvendigvis måtte køre. Det var for sent at afværge noget som helst, da en opbremsning på den løse belægning nærmest var virkningsløs, og stiv af skræk kørte jeg lige gennem renden og ind i en skærbunke. Jeg samlede mig selv op og konstaterede, at jeg bare havde slået knæet, og at motorcyklen var i perfekt stand, men det skal indrømmes, at jeg havde ventet at finde den som en harmonika. Jeg har indtil trivialitet hørt, at jeg var tosset, og lad os så sige, at heldet følger de tossede. Der er dog ingen tvivl om, at et lille skår i ens selvtilid ikke er at foragte.

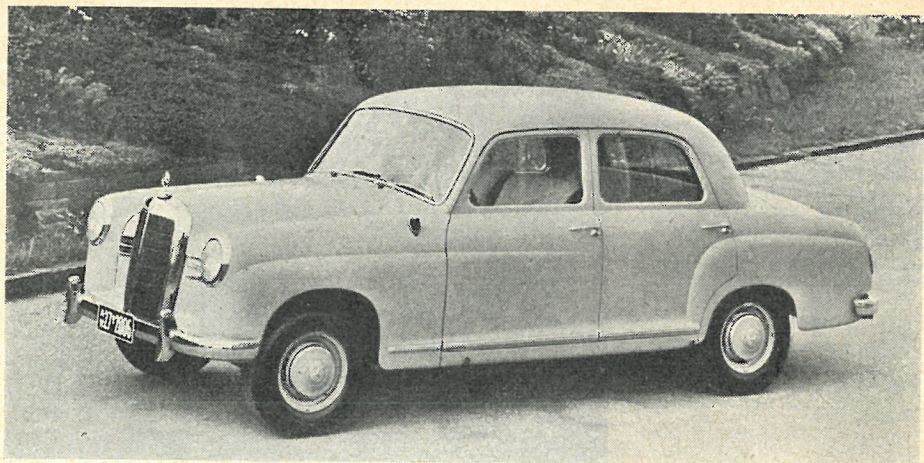
Man kommer iøvrigt ud for mangt og meget, når man rejser uden for de kendte turistområder. I alle de lande, jeg har været igennem, betød ordet nej i en eller anden variation af udtalen dog nej, f. eks. tysk: nein, italiensk: no, men så kommer man pludselig til Grækenland, hvor det betyder ja. Det skal ikke nægtes, at man kan komme ind i diverse forviklinger, indtil man opdager pointen i denne sprogforvirring, navnlig da det var det eneste græske ord jeg kunne.

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 Tåge 9926



De smukke Mercedes modeller 180 og 180 D er trods begrænsede ydre mål overordentligt rummelige.

VI PRØVEKØRER MERCEDES 180 D OG 180

AF MOGENS H. DAMKIER

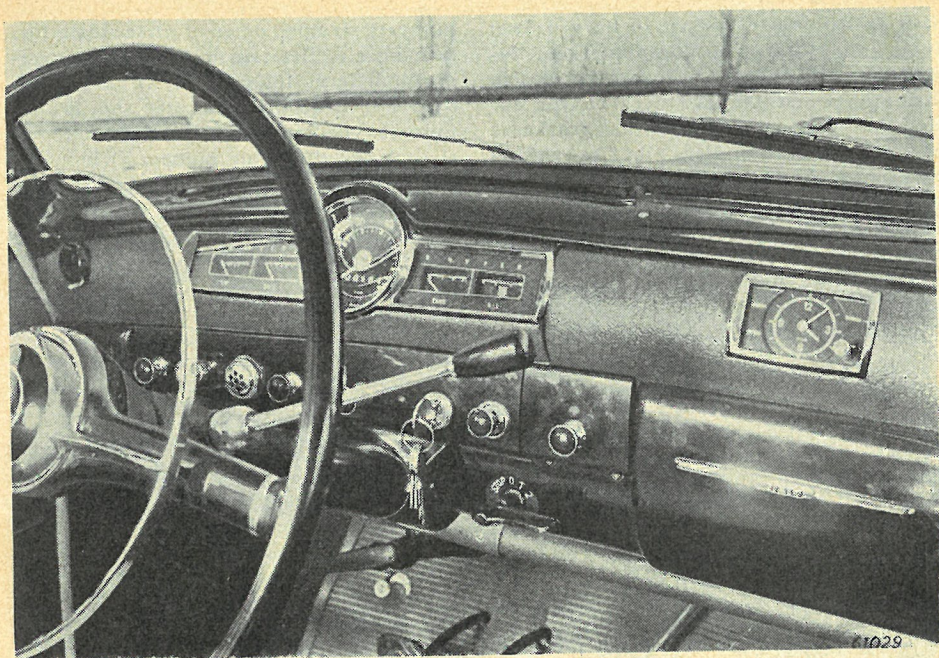
Det er efterhånden blevet noget vanskeligt at prøvekøre biler og motorcykler, for ikke alene har de forskellige firmaer ikke tilstrækkeligt med prøvekjørere, men en ny vanskelighed har også vist sig i den senere tid. Eftersom firmaerne ikke kan indregistrere det antal prøvevogne, de ønsker, foretages de fleste prøver og demonstrationskørsler på prøvevennumre, og det viser sig, at demonstrationskørsel ifølge loven er tilladt, men prøvekørsler af den art, vi foretager, er forbudt. Der er yderligere blevet skærpet kontrol med brugen af prøveskilte, og dette har medført, at vi i én uendelighed bliver standset af færdselspolitiet under afprøvningen med de nye biler og motorcykler. Vi har endnu ikke modtaget svar på en flere måneder gammel henvendelse til justitsministeriet om tilladelse til at foretage prøvekørsler på hvide nummerplader, og indtil videre har vi derfor henlagt denne del af vort arbejde til udlændet.

I første omgang har vi sat kurs mod Stuttgart, hvor tre forskellige Mercedes vogne venter os. Den første vogn vi skal afprøve er model 180 D, der, som det sikkert vil være bekendt, er identisk med

model 180, blot betyder »D« i modelbetegnelsen, at vognen er monteret med dieselmotor. Den tekniske beskrivelse af de to modeller bliver således dækket under et, og køreegenskaberne er naturligvis også i det store og hele de samme.

Den tekniske opbygning.

Modellerne 180 og 180 D betegner den første selv bærende konstruktion, Daimler-Benz har sendt på markedet, og da vi i sin tid beskrev disse nye vogne, gjorde vi rede for de forbedringer, der med 180 var opnået frem for de tidligere modeller 170, og da navnlig model 170 S. Når der i sin tid var tale om forbedringer skyldes det, at grundelementerne i model 180 bygger på de tidligere, yderst kendte 170 modeller, idet motoren fra model 170 S blev direkte overtaget i 180 modellerne, og Mercedes' andre faste kendetegn som pendulaksler affjedret ved hjælp af skruefjedre, uafhængig forhjulsaffjedring o. s. v. blev naturligvis videreført i model 180. Det selv bærende karosseri betegner en meget robust konstruktion, idet gulvet i karosseriet er udformet på en sådan måde, at det i virkeligheden gør det ud for et chassis, og sammensvejsningen med den øvrige



Instrumentbordet i model 180 D. Nederst på instrumentbrættet, omtrent midt i billedet, ser man starthåndtaget til dieselmotoren samt markering af dette håndtags stillinger, nemlig stop, 0, 1 og 2. Lodret over gearstangens kugleled ved ratstammen ser man den afskærmede glødespiral, der virker som kontrollampe for forkammermotorens glødespiraler. Helt til venstre for instrumenterne ser man den lille luftkanal, gennem hvilken ventilationsluften blæses ud mod sideruderne. Disse to sidekanaler kan lukkes separat ved hjælp af små drejespjæld.

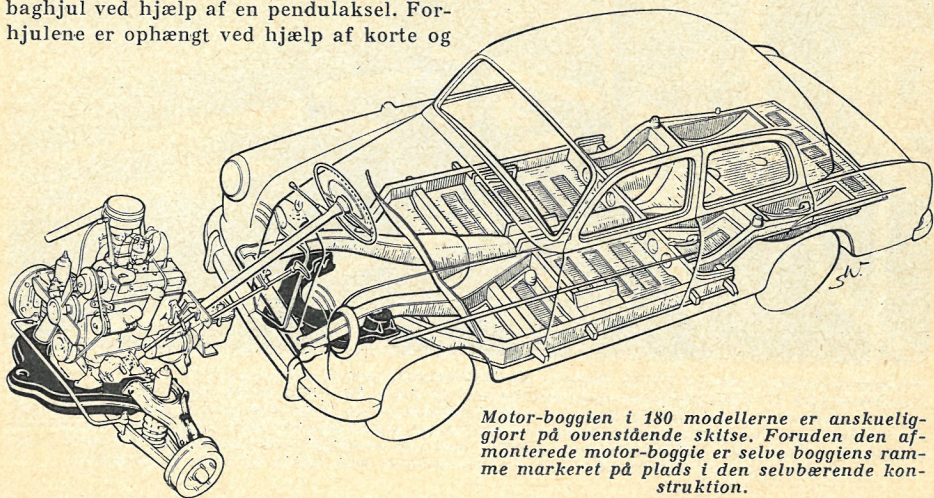
del af karosseriet bevirker, at hele konstruktionen er overordentlig vridningsstabil og sikker overfor tryk og påvikninger i alle retninger, hvilket naturligvis ikke har mindst betydning under eller måske snarere efter kørselsuheld. En ganske bemærkelsesværdig teknisk detalje ved 180 modellerne er den såkaldte motor-boggie, der består af en lille selvstændig ramme fremstillet i profileret, sammensvejst plade, således at der bliver tale om en rør-ramme med tyndvæggede, men stordiametrede rør. I denne motor-boggie er motoren ophængt, og hele styretøjet samt forhjulsophængningen er tillige monteret på denne boggie. Ved større reparationer kan man ved hjælp af få bolte afmontere den øverste del af ratstammen, og efter at nogle få ledninger er blevet koblet fra, kan motor-boggien fjernes, når de tre monteringspunkter er blevet frigjort. Hele motoren og den dertil hørende kobling og gearkasse samt forhjul og styretøj kan trækkes ud fra vognen, og ifølge de tyske reparationsværksteders rapporter kan alle

større reparationer foretages på en trediedel af den tid, der tidligere var nødvendig. Alt er nøje justeret på motor-boggien, og når vognen atter skal samles, skal boggien kun spændes på plads, uden at der af den grund skal foretages efterjusteringer af styretøj, forhjulsophængning o.s.v.

Som det sikkert vil være de fleste af vore læsere bekendt, var motoren i 170 modellerne, der har været i produktion siden 1936, grundlaget for den senere dieselmotor 170 D, og de to motorer har i virkeligheden samme specifikationer, hvad de vigtigste mål angår. Det er disse to motorer, der går videre i modellerne 180 og 180 D. I benzinvognen er det en fire-cylindret sideventilet motor med en boring på 75 mm og en slaglængde på 100 mm, hvilket giver et slagvolumen på 1767 ccm, og nøjagtig de samme mål finder vi for dieselmotoren, blot er der her naturligvis tale om en topventilet motor med to lodretstående ventiler pr. cylinder. Dieselmotoren er en forkammermotor med gløderør, og kompressionsforholdet er 19:1.

Den maksimale effekt er 40 hk ved 3200 omdr./min. Indsprøjtningpumperne, fødepumpen og dyserne er af fabrikat Bosch. Krumtapakslen trækker over en tør enkeltpladekobling en firetrins gearkasse med synkromesh mellem alle fire gear, og den meget kraftige kardanaxsel, der for og bag er monteret i Hardyskiver, driver differentiallet, der er boltet på den selv bærende konstruktion, medens kraften fra differentiallet overføres til hvert enkelt baghjul ved hjælp af en pendulaksel. Forhjulene er ophængt ved hjælp af korte og

på hvert stempel, og en af disse sidste forbedringer er fire-lags lejer i plejlstængerne. Modellerne 180 og 180 D er således opbygget med kendte elementer som grundpiller og med et nyt selv bærende karosseri som den samlende ramme. Vi har i en tidligere artikel gjort rede for de fordele, man har opnået i forhold til den tidligere model 170 S og 170 D, og vi skal derfor kun i korthed gentage, at vægten er blevet



Motor-boggien i 180 modellerne er anskueliggjort på ovenstående skitse. Foruden den afmonterede motor-boggie er selve boggiens ramme markeret på plads i den selv bærende konstruktion.

lange triangler med skruefjedre som af-fjedrede elementer og der er teleskopdæmpning af alle fire hjul. Bremsetromlerne på hvert enkelt hjul har meget stærke ribbeforstærkniger af selve bremsetromlen, således at ovalitet undgås. Forhjulene har to bremsecylindre, således at begge bremseko er selvforstærkende, og disse er for forhjulsbremsens vedkommende fremstillet i letmetal, således at varmen hurtigt kan blive bortledet. Baghjulsbremserne har dobbeltecylindre med en selvforstærkende og en selvslækkende bremseko, og her er bremsekoene fremstillet af elektrosvejset plade.

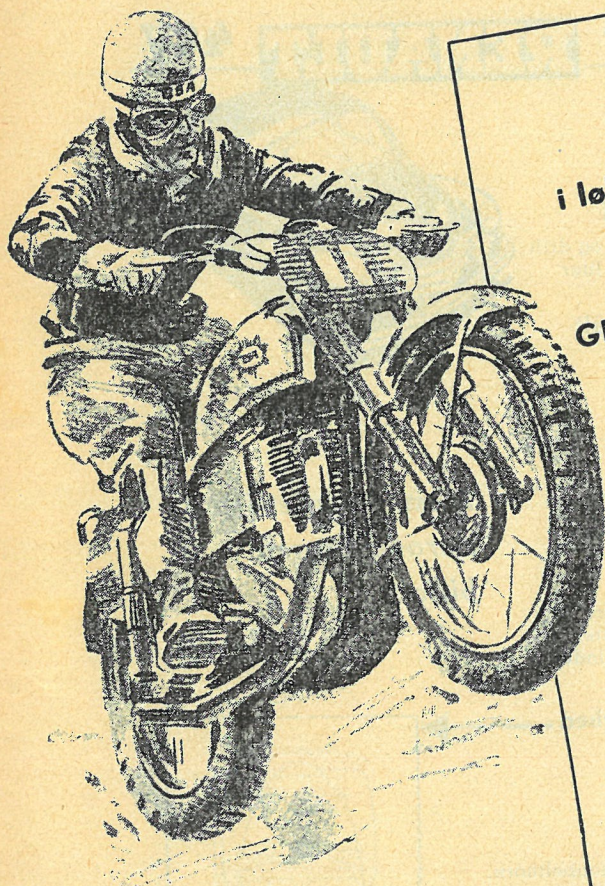
Motorerne er naturligvis i allerhøjeste grad gennemprøvede, eftersom mange gange 10.000 motorer af denne type kører på veje overalt i verden — og det har de gjort siden 1936. År for år er der imidlertid foretaget forbedringer, og det skal således nævnes, at Mercedes var den første automobil, der fik indført hårdforchrome-de stempelring monteret som øverste ring

reduceret, og frem for alt er det nye karosseri »strømminiet«, således at luftmodstandskoefficienten er blevet betydeligt forbedret. Trods det større karosseri med det større frontareal er køremodstanden mindre end for 170 modellernes vedkommende, og dette har i praksis givet sig udslag i, at tophastigheden er 126 km/t. for benzinvognen (120 km/t. model 170 S), accelerationsevnen er blevet betydelig forbedret, og hvad der måske vil være det mest bemærkelsesværdige, er benzinforbruget, der er gået fra 9,7 liter pr. 100 km ned til 8,7 liter pr. 100 km.

Vi skal imidlertid ikke beskæftige os med, hvilke fordele model 180 og 180 D har frem for de tidligere og muligvis forældede modeller, men prøve at placere vognen på det sted, hvor den har hjemme i konkurrencen med tilsvarende moderne vogne af andet fabrikat. Model 180 er udformet som en fire-dørs sedan, og begge døre er hængslet fortil. Når fordørene er hængslet fortil, giver det normalt en no-

BSA

vinder på kvaliteten



BSA vandt også fabrikskonkurrencen i det internationale seks-dages løb 1954.

Sejre

i løb der tæller

**EXPERTS
GRAND NATIONAL**

- Nr. 1. I. V. Smith
- " 2. B. Stonebridge
- " 3. J. Avery
- " 4. Brian Martin

**BRITISH
MOTO-CROSS
GRAND PRIX**

Nr. 1. Phil Nex

CLUBMANN T. T.

350 ccm

Nr. 1., 2., 3. og 4.

500 ccm

Nr. 1., 2. og 3.

**De kan
stole på**

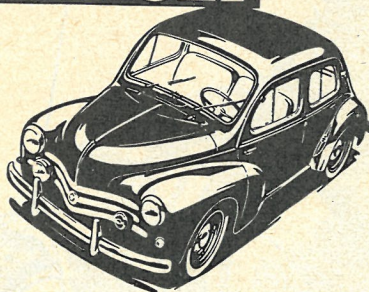
BSA

Generalrepr. for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen · Vesterbrogade 101 · København V
VEster 3187

Hvorfor folk med bilforstand vælger **RENAULT 4CV**



◆ **Bedste økonomi**

både i anskaffelse og drift
Kører 17-19 km pr. liter

◆ **Største motorkraft**

pr. vægtenhed
4 cyl. topv. motor

◆ **Fineste kørsels- egenskaber**

Uafhængig affjedring på
alle hjul

◆ **4 døre**

De to bageste døre kan
uden udgift indrettes, så
de ikke kan åbnes indefra

◆ **Større rummelighed**

Se målskitzen

◆ **Mange andre fortrin:**

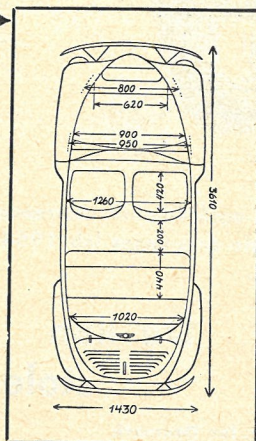
Bl. a. tågelygte, dobbelthorn,
varmeanlæg m. defroster, rat-
lås, triptæller, vinduessprink-
ler, selvslettende blinklys og
lampe i motoren.



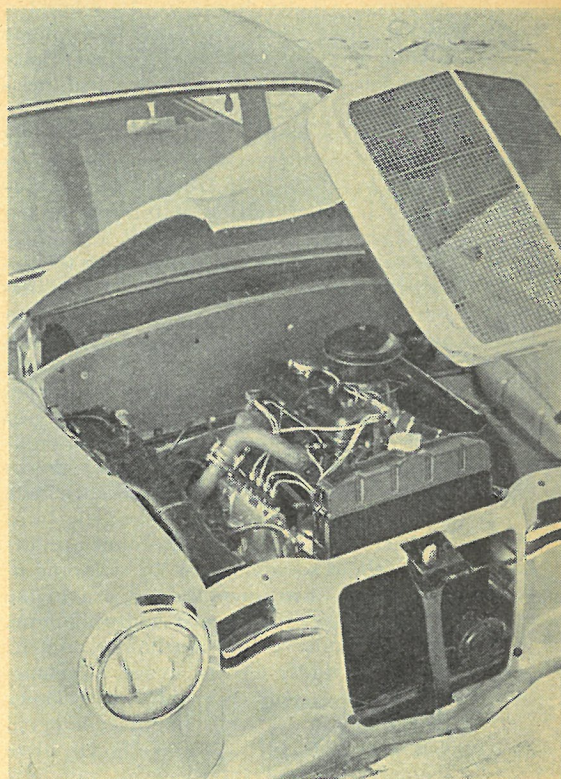
**Aftal en prøvetur med Deres
RENAULT-forhandler. Også m.
h. t. service og reservedele er
De bedst tjent med RENAULT-
forhandleren.**

kr. 13.902 i frit salg
**kr. 9.962 på købs-
tilladelse**

**Mesterstykket fra
Europas største
bilfabrik**



get besværlig indstigning for føreren, men dørene på Mercedes 180 lader sig åbne i en sådan grad, at de næsten står vinkelret på vognsiden, og de bliver stående åbne, indtil man smækker dem i. I standardudførelsen er der to stole foran og almindelig sofa som bagsæde, men som ekstraudstyr kan vognene leveres med sofa som forsæde i stedet for de to selvstændige stole. Idet man stiger ind i dieselvognen, skuer man ned over en lang række knapper og kontrolgreb, der ved den første betragtning kan virke noget forvirrende ikke mindst på grund af deres ensartethed. Højt oppe på instrumentpanelet sidder instrumenterne samlet, således at de er let overskuelige for føreren. Vi finder speedometret midt for ratsøjlen, og til venstre for speedometret sidder kølevandstermometer og olietryksmåler, medens brændstofmåleren og et kontrollampeaggregat er anbragt til højre for speedometret. I kontrollampeaggregatet finder vi kontrollampe for blinklys, kontrollampe for det lange kørelys og endelig en lampe, der lyser, når brændstofbeholdningen er ved at være opbrugt. I bunden af panelet sidder en lang række ens knapper med følgende funktioner, fra venstre til højre: Vindskærmsvisker, blæsermotor til ventilationsanlægget, instrumentbordsbelysning, cigartænder og askebæger. Askebægeret er udformet som en skuffe, der forsvinder ind i panelet, og når man trækker i den omtalte knap, kommer skuffen ud og præsenterer sit ret digre omfang. I den vogn, vi prøvekørte, var der tillige installeret radio, og til højre for de allerede nævnte knapper kommer radioens betjenings- og indstillingsknapper. Helt til venstre under den ensartede knapprække sidder lyskontakten, der kan stilles i følgende stillinger: Parkeringslygte tændt på siden af vognen, almindelige parkeringslygter, langt lys. Parkeringslygte på siden af vognen vil sige, at man stiller kontakten i denne stilling, og neden under er der anbragt en lille armkontakt, der kan stilles enten til højre eller til venstre. Stilles den til venstre, tændes et konstant lys i blinkerlyset, der er anbragt umiddelbart foran vindspejlet oppe ved køleren, og slås kontakten over til højre, tænder den tilsvarende højre lygte. Dernæst finder vi en kontaktlignende genstand, der viser sig at være et drejehåndtag til at indstille dieselmoto-



Foruden selve kølerhjelmen løftes tillige hele frontpartiet på 180 modellerne.

rens tomgang med, og endelig til højre for ratstammen under instrumentbordet sidder starthåndtaget. Dette minder noget om et paraplyhåndtag, og det har fire indstillingsmuligheder: når det fra hvilestillingen føres en gang til højre, mærket stilling 1, sendes der strøm til glødespiraler i motorens forkamre, og dette bevirker, at man slipper for den frygtede kolde start om morgenen. Når håndtaget har stået et øjeblik i denne stilling, lyser en kontrollampe, der i virkeligheden er en afskærmet glødespiral, og man kan da dreje håndtaget helt frem i stillingen til højre (mærket stilling 2), hvorved startermotoren sættes igang, og motoren tænder øjeblikkelig. Den fjerde stilling er helt til venstre, altså en streg til venstre for hvilestillingen, og når håndtaget står i denne stilling, stoppes motoren.

Når starthåndtaget er ført over i stilling 1, således at der sendes strøm til glø-

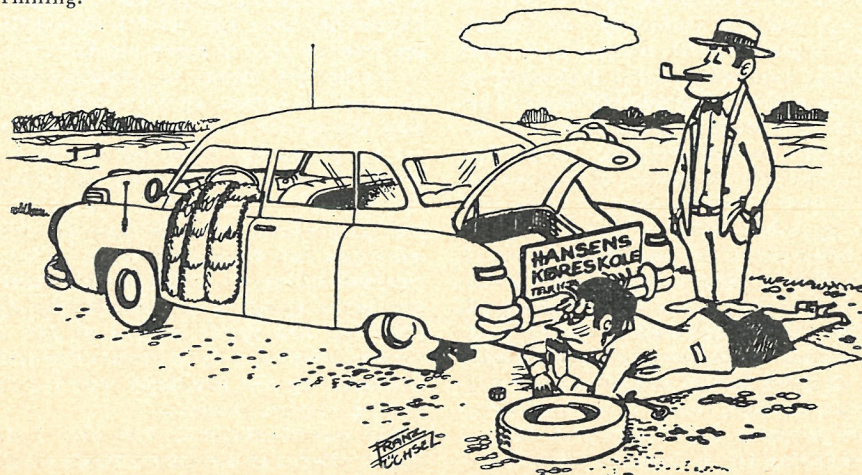
derørene, vil der hengå ca. 10 sekunder, før vognen er klar til start, og i samme øjeblik motoren er startet, kan man køre løs uden hensyn til nogen opvarmningsperiode.

En særlig omtale fortjener varme- og ventilationsanlægget i Mercedes modellerne. På hver side af instrumentbrættet sidder to håndtag, således at føreren og den passager, der sidder ved siden af, individuelt kan regulere luftmængden og temperaturen på den indstrømmende luft. Luftindtaget er anbragt højt oppe og uden om selve kølerlegemet i torpedoen, og ventilationsanlægget er således indrettet, at når man åbner for lufttilførselen bliver en del af den indblæste luft ført ad en kanal ned mod fodpladsen ved førersædet. En mindre luftmængde bliver ført op til defrosterspalterne, der findes i næsten hele vindspejlets udstrækning, og endelig føres en lille smule af den indstrømmende luft ad særlige kanaler frem til udmundinger i selve instrumentbrættet, fra hvilke luften blæses over mod sidevinduerne, der på denne måde kan holdes dugfrie. Hvis man under kørslen synes, at temperaturen i vognen er rigelig sval, åbner man blot for det andet håndtag, hvorved den indblæste luft øjeblikkelig vil blive tempereret. Såvel luftmængden som luftens temperatur lader sig altså uafhængigt regulere både fra førersædet og fra det forreste passagersæde, dog sådan at forstå, at det er to selvstændige anlæg med hver sit sæt kontrolorganer. Dette ventilationsanlæg er virkelig forbilledligt i sin udformning.

Eftersom det er en dieselmotor, findes der naturligvis ikke nogen egentlig tændingsnøgle, men den tilsvarende nøgle låser rattet, således at hjulene ikke lader sig dreje, og samtidig afbrydes strømmen til instrumenter og sikringsanlæg. Under dette låseaggregat sidder en meget lille ladekontrollampe. Den højre halvdel af instrumentpanelet er udformet som et meget stort handskerum med klap.

Udsynet fra førersædet er overordentlig godt, og det skal således nævnes, at man kan se begge forsikringsmændene. I bakspejlet kan man beskue hele vejbanen bag sig gennem det meget store og hvælvede bagvindue, og der er ingen »døde« vinkler forårsaget af vinduesstolper eller sidesprosser. Pladsforholdene er overordentlig tilfredsstillende, og det skal således nævnes, at der let kan sidde tre voksne personer på bagsædet, og det samme gælder førersædet, når dette er indrettet som sofa og ikke som to selvstændige stole. Bagagerummet, der er tilgængeligt ude fra, er ikke alene stort og rummeligt, men også således udformet, at man kan gøre brug af hele rummet. I bagagerummet er reserverhjulet anbragt lodret, og også værktøjet finder vi der.

Det er i og for sig lidt vanskeligt at give en beskrivelse af en vogn, således at læserne får et levende indtryk af, hvordan den er indrettet, men forhåbentligt viser denne beskrivelse, at der er alt, hvad hjertet kan begære i model 180. Vi vil derfor begive os ud på landevejen og se lidt nær-



mere på køreegenskaberne. Dieselmotoren starter øjeblikkelig, og vi konstaterer med det samme, at dieselmotorens karakteristiske og noget larmende gang er yderst neddæmpet på Mercedes modellen. Bevares, man hører motoren, men nogen ubehagelig støj er der ikke tale om. Gearskiftningen er legende let, og vognen accelererer tilsyneladende yderst tilfredsstillende.

Efter en kort »tilvænningsperiode« begynder vognens personlighed at træde mere og mere levende frem. Det skal med det samme siges, at det i og for sig ikke er anderledes at køre en dieselvogn end at køre en benzinvogn, blot skal gaspedalen betjenes på en lidt anden måde. Man må

lige. Først og fremmest er affjedringen blød og behagelig uden dog at være så blød, at vognen duver eller krænger, og man har hele tiden en levende fornemmelse af, at alle fire hjul er i absolut kontakt med vejbanen. Kørsel gennem sving og kurver er en speciel fornøjelse med denne vogn, hvis man da ikke er en spillernatur. Hvis man har den indstilling, at man altid skal lidt for hurtigt ind i et sving for at se, hvad der sker, bliver man dybt skuffet, når man kører en Mercedes, for så længe man blot styrer vognen på en sund og fornuftig måde, sker der nemlig ingen ting. Under prøvekørslen, der blandt andet strakte sig gennem de snoede og ikke altid lige gode veje i

180 D standardforbrug dieselolie
6,3 l/100 km = 1,83 kr/100 km.
180 standardforbrug benzin
8,5 l/100 km = 6,38 kr/100 km.
Besparelse med 180 D kr. 4,55 pr. 100 km.
Merpris for 180 D kr. 3.500,-.

Investering, 6 pct. kr. 210,00
Afskrivning, 15 pct. » 525,00
100 pct. vægtafgift » 180,00
kr. 915,00
Faste og løbende driftsudgifter ens for 180 og 180 D ved 20.100 km kørsel (det første år).

erindre, at når man med en almindelig benzinmotor slipper gaspedalen, opstår der et stort vacuum i cylindrene, og dette bevirker igen, at motoren virker stærkt bremsende. Kører man således ned ad en stejl bakke og slipper gaspedalen helt, vil vognen blive bremsat jævnt af, indtil farten næsten aftager, og træder man ganske lidt på gaspedalen, vil hastigheden gradvist og umærkeligt blødt blive sat i vejret, jo mere man træder gaspedalen ned. Anderledes er det, når man kører en dieselvogn, fordi dieselmotoren altid kører med fuld luft, og den virker derfor ikke særlig bremsende. Giver man gradvist gas, sker der faktisk ingen ting, og først når man giver så megen gas, at motoren begynder at trække, forøges hastigheden. Folk, der er vant til at køre dieselvogne, vil vide, at enten trækker motoren, eller også trækker den ikke — men den bremses heller ikke i nævneværdig grad. Når man i trafikken har taget gassen af dieselvognen, d. v. s. sluppet gaspedalen, skal man altså give hårdt gas igen, for at vognen skal gå frem.

Køreegenskaberne er aldeles fortræffe-

Schwarzwald kom vi ofte ud for de lumskeste af alle slags sving, der begynder på den måde, at man går ind i en blød kurve, der tilsyneladende fortsætter jævnt rundt om en skråning eller fremspringende klippeknupe, men umiddelbart efter denne, går den bløde kurve over i et absolut skarpt hårnålesving. Den slags kurver kommer man naturligvis altid for hurtigt ind i, men man påbegynder svingningen, og efterhånden som kurven går over i en mere alvorlig krum bue, giver man blot vognen noget »ror«, og den lystrer øjeblikkelig. De tidligere Mercedes modeller havde på grund af pendulakslen en tendens til at smide bagenden på en pludselig måde, eftersom baghjulene eller pendulakslerne ligefrem spændte sig sammen i de hårde sving, og pludselig spjættede vognen ud med bagbenene, således at bagvognen nødvendigvis måtte komme i udskridning. Denne lille mangel prøvede vi forgæves at efterforske på model 180. Adskillige sving og kurver gennemkørte vi på det, man roligt kan kalde en rå måde, men det var, ligesom om vognen sagde: *Ja, prøv du bare, jeg slipper ikke med et*

eneste hjul. Hvor gerne vi end ville, kunne vi ikke komme i uføre med model 180, og dette må for den almindelige bilist betyde den allerhøjeste grad af kørselssikkerhed. Med en 180'er er det ikke nødvendigt at blive nervøs, hvis man synes at vejen pludselig antager en noget for krum karakter. Blot man bruger sit rat, kan man styre sig gennem alt. Mercedes 180 er efter danske forhold en forholdsvis stor vogn, og efter europæiske forhold en vogn i mellemklassen. Sammenligner man den imidlertid med vogne af samme størrelse, vil man opdage, at styringen er overordentlig let, og man føler ikke, at man skal tvinge en tung karet rundt på vejbanen. Udvekslingsforholdet i styretøjet er ikke for stort, og man skal derfor ikke slide som en vild ved rattet, når man skal sno vognen gennem bytrafikken, og dertil kommer, at den er særdeles tilfredsstillende i sin underdrejning, idet vendradius er 5,5 m.

En meget bemærkelsesværdig egenskab ved model 180 er den lydløse gang på brosten og ujævn vej. Selvbærende karosse-

rier plejer jo normalt at larme bravt op, når man kører ud på en ujævn brostensbelægning, og hjulenes syngen på asfalt forplanter sig også villigt gennem de selvbærende karosserier. På Mercedes modellerne er der overalt indført gummimellemlæg mellem hjulophængning og selvbærende karosseri, mellem styretøj og karosseri, mellem motor og motor-boggie og karosseri. Resultatet er, at de selvbærende 180 modeller er lige så lydløse som velisolerede chassisevogne. Bremserne er effektive, men så blødt virkende at man til at begynde med synes, at de virker noget underdimensionerede. Bremsevirkningen er imidlertid overordentlig kraftig ved et forholdsvis lavt pedaltryk, medens en blokering af hjulene kræver et stort pedaltryk, når kørehastigheden ligger over de 70 km/t.

Dieselmotoren udvikler 40 hk ved 3200 omdr./min., og eftersom vognen vejer 1200 kg, skulle man tro, at den virkede noget død. Dette er langt fra tilfældet, og en accelerationstid fra en stående start til 80 km/t. på 21 sekunder viser, at der er tale

Alte - Ventiler og Ventilstyr

Alte - Panserring SP 60 Udstødningsventiler

Alte - Ventilfjedre

Alte - Stempelringe, med og uden Expander

Alte - Cylinderforinger

Alte - Lockheed Olietryksbremser

Alte - Lockheed Olietryksbremsedele

Alte - Lockheed blaa original Bremsevædske

Alte - blaa Pasta til Olietryksbremser

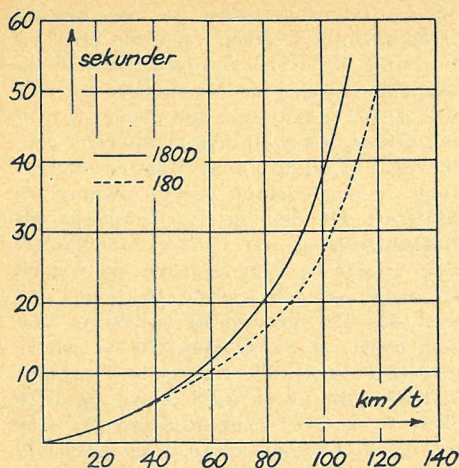
Alte - Tryklufsbremser

GENERALREPRÆSENTANT

PETER SKARRING



COLBJØRNSENSGADE 28 - KØBENHAVN V - EVA 5202



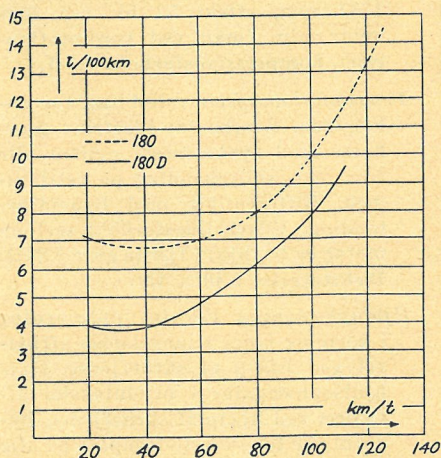
På ovenstående accelerationskurve ses det, at benzinvognen, model 180, er lidt hurtigere i accelerationen end dieselvognen.

om en absolut levende vogn. Dertil kommer, at dieselvognen er det, tyskerne kalder *bergfreudig*. Den taber absolut ikke hastighed op ad de nogenlunde jævne bakker, og det vil i Tyskland sige bakker med en stigning indtil 6 pct. Gentagne gange under prøveførslen faldt man i forundring over, hvor sejgt denne vogn trak op ad det, vi kalder meget stejle bakker.

Brændstofforbruget er nærmest fabelagtigt, eftersom man på en tankfuld, hvilket vil sige 58 liter dieselolie, kan køre i hvert tilfælde 775 km, og økonomien på denne vogn er i det hele taget meget fin, eftersom man kan regne med, at motoren går 150.000 km uden hovedreparation. På Daimler-Benz' værksteder regner man med, at dieselmotoren næsten kører dobbelt så langt som benzinmotoren, uden at hovedreparation er nødvendig. Mon der så er et levende menneske, der kan forklare mig, hvorfor man beskatter dieselvogne med dobbelt vægtafgift i Danmark. Hosstående vil man finde et lille regnskab for, hvorledes dieselvognen betaler sig frem for benzinvognen efter danske forhold, og spørgsmålet må så være, om man kører så langt, at det kan betale sig at anskaffe en dieselvogn frem for en benzinvogn. Kan det betale sig, vil spørgsmålet igen blive, om det er de sparede penge værd at køre en dieselvogn. De fleste mennesker forbinder dieselvognene med de to begreber larm og lugt, og for at tage det sidste først,

kan man roligt sige, at man absolut ikke vil opdage, at det er en dieselvogn, man kører i, hvis man kun skal rette sig efter sin næse, kort sagt den lugter absolut ikke. Hvad larmen angår, da vil jeg stille regnskabet op på den måde, at dieselmotoren fra starten siger lige så meget som benzinmotoren, når denne er blevet slidt halvvejs. Vi kørte i dieselvognen bogstaveligt talt uafbrudt i to dage, og under denne kørsel indgik hurtigkørsel på autobane, kørsel med gearskiftning i bakket terræn samt bykørsel, og der kan absolut ikke være tale om, at man bliver træt i hovedet af dieselmotoren. Man hører naturligvis ikke motoren i en moderne benzinvogn, men den høres i dieselvognen dog uden at være generende. Rent personligt kan jeg lide at køre dieselvogne, fordi de på en komfortabel måde opfylder mine barnedrømme om at køre lokomotiv. Selv om der kun er 40 hk under kølerhjelm, har man et levende indtryk af at regere med en urstærk motor, og jeg synes nu, at det er dejligt, at drivværket siger lidt, blot selve karosseriet er fri for støj.

Det eneste, vi faktisk ikke kan lide ved model 180, er afviserkontaktens anbringelse. Hornkontakten er udformet som en ringkontakt på rattet, og denne ringkontakt lader sig dreje til højre og venstre og er på denne måde samtidig kontakt for



Som det fremgår af de ovenstående forbrugskurver, er dieselvognen ikke alene betydelig mere økonomisk end benzinvognen, men tillige mere økonomisk end nogen lille personvogn. Dertil kommer, at dieselolien er langt billigere end benzinen.

afvisernes blinklys. Under normale omstændigheder kan dette selvfølgelig være meget godt, men somme tider, når man viser af til venstre og umiddelbart efter skal svinge til højre, er man i gang med en vild tagfat for at finde ringkontaktens små vinger, således at afviserne kan blive slået til den anden side. Det er naturligvis en bagatel mod alt det gode, der kan siges om model 180.

Bytter vi nu dieselvognen om med den tilsvarende benzinmodel, sker dette uden andre ydre kendetegn, end at det specielle starthåndtag for dieselvognen ombyttes med en trykknappkontakt, og i stedet for gløderørskontrollen får vi en choker. Naturligvis er benzinvo­gnen lidt mere livlig og navnlig lidt mere glidende i sine bevægelser, fordi man er i stand til at frembringe de bløde overgange fra en bremsende til en trækkende motor. Medens dieselvognens tophastighed var 110 km/t., er benzinvo­gnens maksimal­hastighed 126 km/t., og accelerationsevnen forbedres lidt, som det fremgår af hosstående kurver. Benzinmotoren er overordentlig lyd-

løs og fint afbalanceret, så man mærker ikke motoren hverken ved lyde eller vibrationer. De øvrige køreegenskaber er naturligvis nøjagtig de samme som for model 180 D, og man kan kun glæde sig over den lethed, hvormed man manøvrerer den vogn. Vi fandt blandt andet en fortræffelig og meget smuk prøvestrækning fra Stuttgart til den gamle, historiske by Rothenburg, og selv i disse middelalderlige, snoede og ujævne gader lod vognen sig vende og dreje legende let, og den næsten uhyrlige bro­lægning mærkedes kun som noget ret uvedkommende for passagererne i vognen. Flere gange blev vognens stabilitet sat på en hård prøve, og dette skete f. eks. ved opbremsninger fra stor hastighed, eftersom tyske lastvognschauffører har en egen frimodig måde at køre 25 tons fordelt på Gud véd hvormange aksler ud på en hovedlandevej. Som et sammenfattende resumé om de to 180 modeller kan det fastslås, at vognene er komfortable og rummelige, hurtige og økonomiske — hvad kan man så ønske sig mere.

Specifikationer

MODEL 180

Motor: Cylinderantal 4, boring 75 mm, slaglængde 100 mm, slagvolumen 1767 cm, effekt 52 hk ved 4000 omdr./min. (målt ved koblingsflangen), kompressionsforhold 6,7:1.

Transmissionssystem: Kobling tør enkelplade. Gearkasse: Firetrins gearkasse med synkromesh mellem alle fire gear, skifte­håndtag på ratstammen. Differential med hypoidfor­tanding. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul i fjerde gear 3,89:1. Dækstørrelse 6,40 × 13.

Hjulophængning: Forhjul: ophængning i korte og lange triangelar­me affjedret ved hjælp af skruefjedre. Baghjulso­phængning i pendulaksler affjedret ved hjælp af skruefjedre, hydrauliske teleskopstøddæmpere på alle fire hjul.

Mål og vægt: Akselafstand 2650 mm, sporvidde for 1420 mm, sporvidde

bag 1450 mm, total længde 4460 mm, total bredde 1740 mm, total højde (ubelastet) 1560 mm, fri højde fra jorden med to personers belastning 205 mm, total vægt køreklar 1150 kg. Kølesystem og varmeanlægget rummer 9 liter, benzintank 58 liter, oliesump 4 liter.

Elektrisk anlæg: Fabrikat Bosch, 6 volt, akkumulator med 70 ampèretimer.

MODEL 180 D

har samme specifikationer med følgende undtagelser: Effekt 40 hk ved 3200 omdr./min., kompressionsforhold 19:1, total vægt køreklar 1200 kg, elektrisk anlæg 12 volt, akkumulator med 84 ompèretimer.

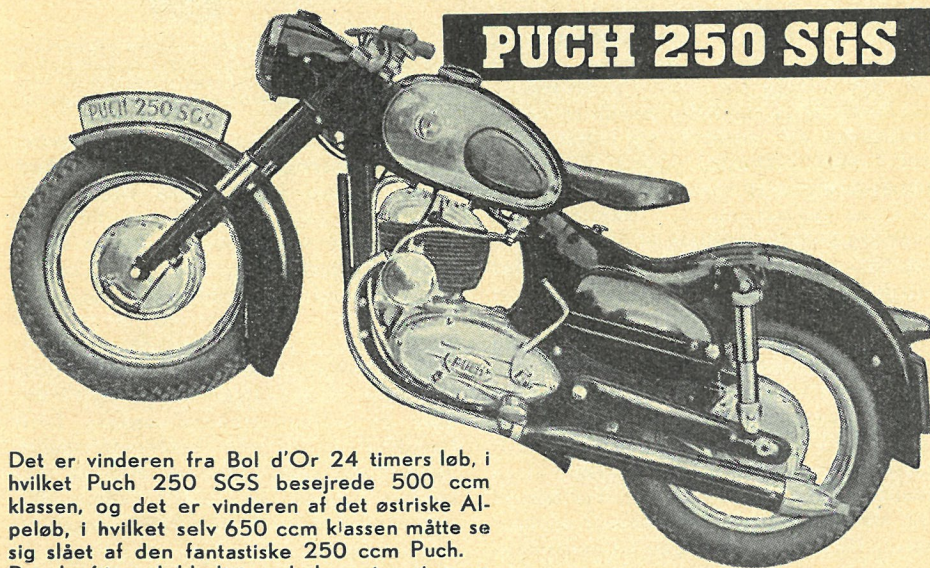
Priser: Model 180 excl. omsætningsafgift kr. 16.400,—, incl. omsætningsafgift kr. 24.650,—.

Model 180 D excl. omsætningsafgift kr. 18.400,—, incl. omsætningsafgift kr. 28.150,—.



PUCH 250 SGS

Betegner højdepunktet af moderne to-takt konstruktion



Det er vinderen fra Bol d'Or 24 timers løb, i hvilket Puch 250 SGS besejrede 500 ccm klassen, og det er vinderen af det østriske Alpeløb, i hvilket selv 650 ccm klassen måtte se sig slået af den fantastiske 250 ccm Puch. Den kraftige dobbeltstemplede motor giver en overvældende accelerationsevne, og såvel køreegenskaber som udstyr overgår alt hvad man hidtil har set. Prøv en Puch 250 SGS, og De vil se, at vi ikke overdriver.

Model SGS (16,5 hk) koster
ekscl. omsætning **kr. 2975,-**
incl. omsætning **kr. 3865,-**

Generalrepræsentant

O. E. ANDERSEN

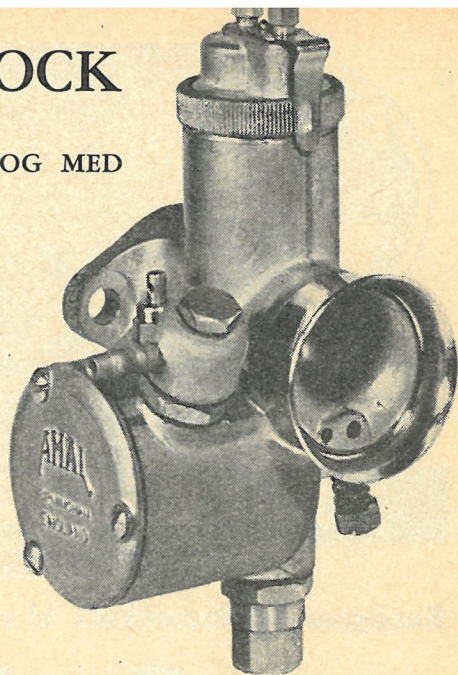
Kronprinsensgade 14, Kbh. K. · Byen 9255

AMAL MONOBLOCK

NY KARBURATOR
MED FASTSTØBT SVØMMERHUS OG MED
KOMPENSATORSYSTEM

På en del engelske 1955 motoreykle-modeller vil man i specifikationerne se, at disse er monteret med en ny Amal karburator, der går under modelbetegnelsen *Monoblock*. En del af vore læsere vil måske af dette navn kunne udlede, at blankeammer og svømmerhus er støbt ud i ét (enkelt blok). Denne sammenstøbning af svømmerhus og blankeammer er nok en bemærkelsesværdig nyhed, men der er flere detaljer ved denne karburator, der er nok så interessante og nok så betydningsfulde — men lad os begynde ved svømmerhuset.

Som det fremgår af illustrationerne, er svømmerhuset udformet som en tromle anbragt på siden af blankeammeret, og følgelig er svømmeren udformet efter et helt nyt princip for Amal's vedkommende. De tidligere modeller havde et svømmerlegeme, der bevægede sig lodret op og ned i svømmerhuset, men i *Monoblock* konstruktionen er svømmeren (1) hængslet til en vandret tap (2) i svømmerhuset, hvor den holdes i position af afstandsstykket (3). Svømmerhuset lukkes benzintæt ved hjælp af pakningen (4), dækslet (5) og de tre monteringsbolte (6). Svømmeren er altså ikke i fast forbindelse med svømmerventilen, der på *Monoblock* konstruktionen er udformet som et lille selvstændigt aggregat. Når svømmeren er sat på plads i svømmerhuset, sættes ventilaggregatet på plads, og dette består af en ventilstift udført i nylon (7), ventilhuset (8), over ventilhuset er anbragt en benzinsi (10), og tilslutningen til benzintanken sker ved hjælp af banjoforbindelsen (11), der ligger an mod pakningen (9) forneden og pakningen (12) foroven. Banjoforbindelsen låses til ventilleget med hjælp af bolten (13). Banjoforbindelsen (11) er beregnet til rørtilslutning ved hjælp af en påloddet nippel (14) og møtrikken (15), men de maskiner, der er monteret med slangeforbindelser og to benzinhænder, skal have banjoforbindelsen

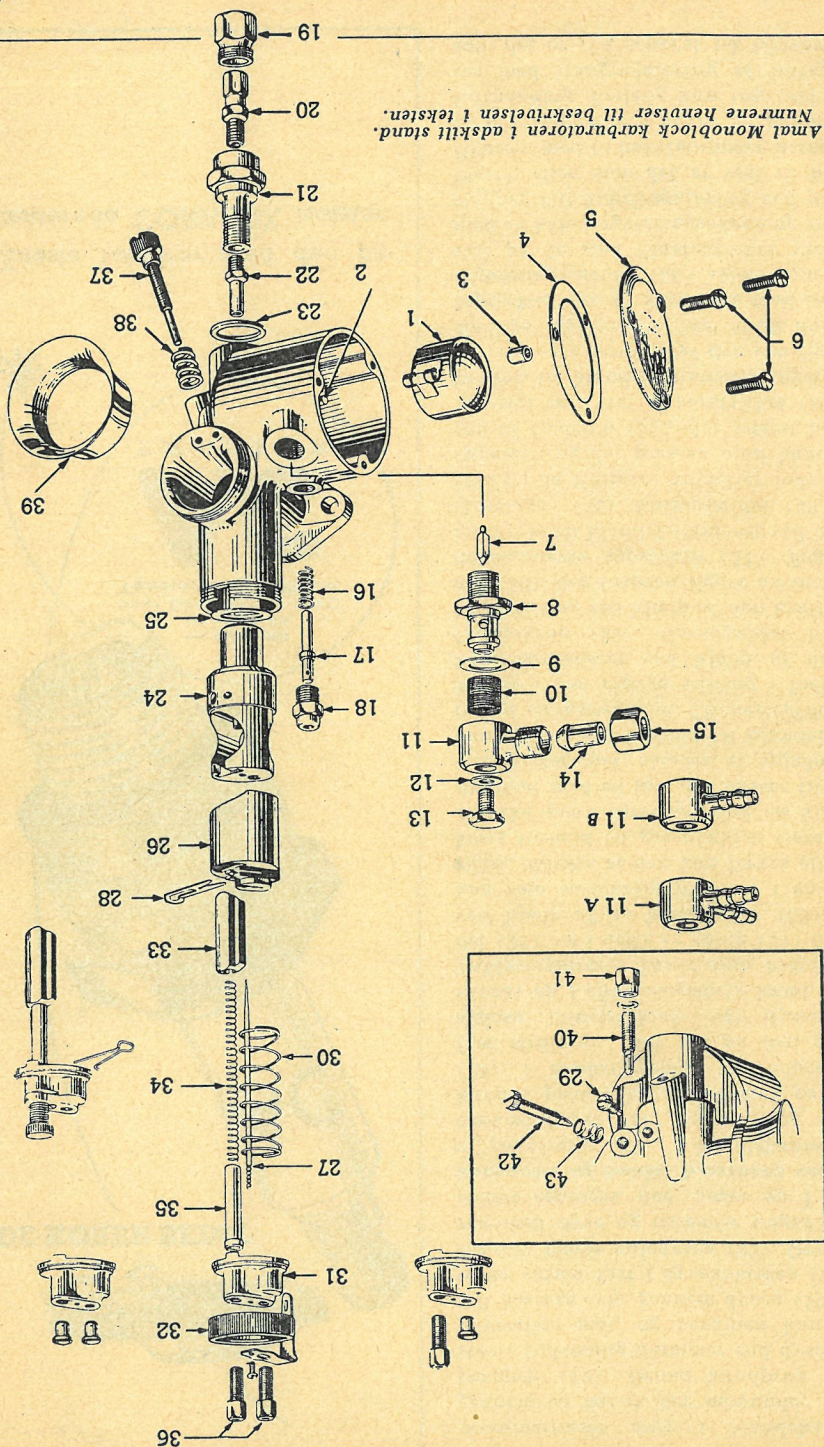


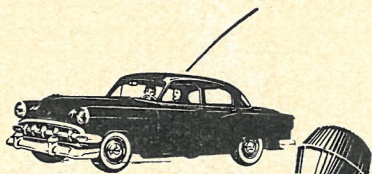
Amal's Monoblock karburator med blankeammer og svømmerhus støbt ud i ét. Bemærk de to luftindtag til kompensatorsystem og tomgangssystem i karburatorens indsugningstragt.

(11a), og de maskiner, der har slangeforbindelse og tre-gangshane, skal have banjoforbindelsen (11b). Også tipperen på *Monoblock* konstruktionen er udformet som et lille selvstændigt aggregat bestående af fjederen (16), tappen (17) og styret, der samtidig er udformet som låsemøtrik (18). Fordelen ved at udforme svømmerhuset på denne måde, er den, at hele karburatoren kan hældes i en vinkel i forhold til en lodret linie på op til 20°, uden at svømmerstanden ændres. Dette forenkler naturligvis reservedelsspørgsmålet i høj grad, eftersom man nu ikke længere behøver et specielt svømmerhus med vinkel på 7, 11 eller 15° i forhold til blankeammeret, således som det var tilfældet på de tidligere modeller. Endnu en fordel finder vi ved anbringelsen af svømmerhuset i tæt forbindelse til blankeammeret, og denne fordel består i, at karburatoren ikke bliver så følsom for hældende benzinstand, når man f. eks. gennemkører et sving med en sidevogsmaskine.

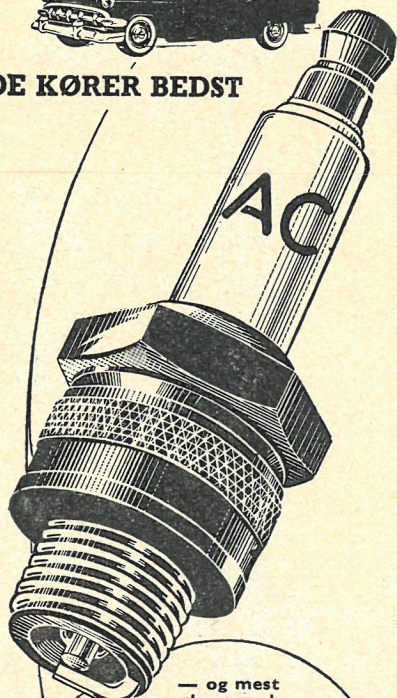
Hovedprincippet i Amal karburatoren er i og for sig det samme som i den tidligere model, men den rent praktiske udform-

Numrene henviser til beskrivelsen i adskillt stand.





DE KØRER BEDST



— og mest økonomisk,
naar De skifter til AC
Tændrør efter 15.000 km

AC
TÆNDRØR

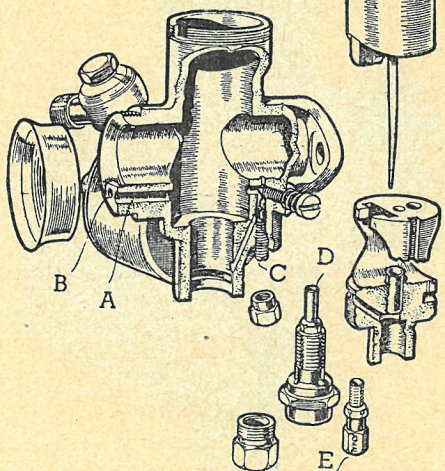
Eneste Tændrør med den patenterede CORALOX Isolator.

ning er anderledes. Benzinen løber fra svømmerhuset over i blandekammeret gennem en kanal, der udmunder i bundproppen (19). Denne bundprop har en større indvendig diameter end dysens (20) udvendige mål, og benzinen kan derfor frit passere over gennem dysen (20). Denne er skruet fast i dyseholderen (21), der foroven bærer nåledysen (22). Dyseholderen med dyse og nåledyse udgør også et enkelt aggregat, der skrues op i blandekammeret og holdes benzintæt ved hjælp af pakningen (23). I blandekammeret er chokerlegemet (24) anbragt, og det er i bunden pakket benzintæt med pakningen (25). I chokerlegemet er indpresset et fast strålerør, (der ses på den gennemskårne illustration) og dyseholderen skrues op i chokerlegemets bund. Til hoveddysesystemet hører som hidtil spjældet (26), og i dette er nålen (27) fastgjort ved hjælp af en klemfjeder (28). Nålen kan som sædvanlig placeres i en af fire riller, således at den kan hæves eller sænkes i forhold til gasspjældet. Gasspjældet er ikke mere forsynet med en kile, men derimod med en tap, der passer til en kile i chokerlegemet, således at spjældet ikke kan dreje sig i forhold til blandekammeret og chokerlegemet. Chokerlegemet fastholdes i den rigtige stilling i forhold til blandekammeret ved hjælp af den lille fikseringskrue (29). Gasspjældet holdes i bundstilling ved hjælp af den kraftige fjeder (30), der foroven ligger an mod blandekammerets topstykke (31). Topstykket monteres til blandekammeret ved hjælp af låseringen (32). Luftspjældet (33) glider som på de tidligere modeller inden i gasspjældet, og det presses mod bundstillingen af fjederen (34), der yderst hensigtsmæssigt er styret af rørstykket (35). Med hensyn til blandekammerets topstykke er der, som det fremgår af den ene figur, forskellige muligheder, idet man kan få et topstykke, der er monteret med to kabelreguleringsskruer (36) eller, som det er vist på de små illustrationer ved siden, med en kabelreguleringsskrue og en kabelstopper (til kabelregulering ved gashåndtaget), eller, som det er vist til højre på figuren, med to kabelstopper beregnet for kabeljustering ved såvel gashåndtag som lufthåndtag. Endelig kan topstykket leveres med stangregulering af luftspjældet, som det er vist separat på illustrationen.

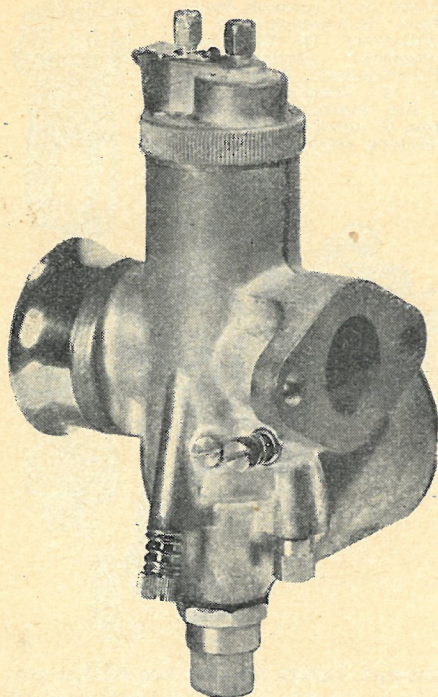
Dette hoveddysesystem er i store træk som på de tidligere modeller, og vi genkender også spjældstopperen (37), der delvis låses af fjederen (38), således at indstillingen af spjældet kan foretages med fingrene alene eller ved hjælp af en skrue-trækker, men uden at der skal låses kontra ved hjælp af kontramøtrik. Indsugningstrakten (39) nikker vi også genkende til, men ser vi lidt nærmere på blandekammerets indsugning, vil vi se, at der på Monoblock modellen sidder to ret store luftkanaler helt fremme ved indsugningsåbningen. Den største af disse kanaler betegner den virkelige nyhed ved denne karburator type, eftersom det er indsugningen til et kompensatorsystem. Denne indsugningsåbning fortsætter som en støbt kanal ned i blandekammeret og fortsætter direkte som en boret kanal i chokerlegemet. (Se den gennemskårne illustration). Et sådant kompensatorsystem har ikke tidligere været anvendt på Amal karburatorerne, og meningen er, at man ved moderate omdrejningstal hjælper forstøvningen af benzinen, fordi der vil herske et forholdsvis stort vacuum i karburatorens indsugningsrør mellem blandekammeret og motorblokken. Åbner man nu pludselig for gasspjældet, vil dette vacuum søge at blive udlignet på den hurtigste måde, og det vil sige, at luften vil strømme gennem karburatoren på alle de måder og med så stor hastighed, det overhovedet kan lade sig gøre. Den hurtigste og mest direkte vej er naturligvis gennem chokerboringen lige ind i motorens indsugningskanal, men tillige vil en ikke ringe mængde luft finde vej gennem kompensatorkanalen, der udmunder direkte under strålerøret, og der vil således tillige opstå en lodret luftstrøm op gennem strålerøret. I nåledysen findes der gennemboringer, således at denne lodretgående luftstrøm tillige kan rive noget benzin med op, og resultatet bliver, at man får en fed og effektiv blanding, idet man hurtigt åbner for gassen. Ved stigende motoromdrejninger vil gennemstrømningshastigheden gennem den store, vandrette chokerboring sørge for den korrekte benzin/luftblanding, og kompensatorsystemet vil derefter helt eller delvis træde ud af funktion.

Den anden og mindre gennem boring, vi finder i karburatorens indsugningsåbning, er luftindsugningen til tomgangs-

Delvis snit gennem Monoblock karburatoren. A er luftkanalen til kompensatorsystemet (fortsætter i chokerlegemet), B luftkanalen til tomgangssystemet, C den separate tomgangsdyse, D nåledysen og E hoveddysen (strålespidsen).



systemet. Luften trækkes her direkte gennem den støbte kanal i blandekammeret og videre gennem en boret kanal gennem chokerlegemet og atter over i en støbt kanal i blandekammeret, medens benzinen går fra bunden af dette op til den separate tomgangsdyse (40), der holdes på plads i blandekammeret af monteringsmøtriken (41) og pakningen. Tomgangssystemet har som hidtil luftregulering ved hjælp af luftskruen (42), der ligeledes er fjederbelastet ved hjælp af fjederen (43). Tomgangsdysen kan således udtages, uden at karburatoren skal afmonteres, og dette letter ganske betydeligt ved rensning. Også hoveddysen er nu meget let at udtage, uden at den øvrige karburator skal røres, idet man blot afmonterer bundproppen (19), hvorefter dysen (20) lader sig udskruer med en lille fast nøgle. Den nye Monoblock konstruktion skulle således give muligheder for bedre karburering under alle driftsbetingelser, og ifølge Amal fabrikens udsagn skulle man tillige kunne opnå bedre økonomi, hvilket vi i og for sig ikke er i tvivl om, eftersom der er betydelig rigere justeringsmulighed, da kompensatorsystemet virker udlignende ved eventuel fejljustering eller ved juste-



Her ses karburatoren fra den anden side, og man vil genkende den næsten lodrette stop-skrue, der fungerer som mekanisk spjældstopper samt den vandrette, fjederbelastede lufiskrue til tomgangsindstillingen. Umiddelbart til venstre ses fiksérskruen, der holder chokerlegemet i stilling.

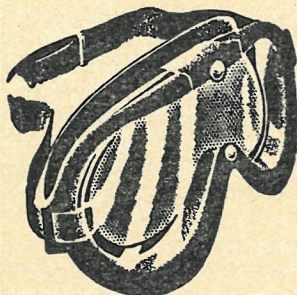
ringer, der af hensyn til økonomien holdes i underkanten.

Selvom Monoblock konstruktionen for-såvidt er mere kompliceret end den tid-

ligere Amal konstruktion, betyder den dog en vis forenkling af reservedels-spørgsmålet, eftersom der ikke længere kræves et utal af forskellige svømmerhuse, og det egentlige karburatorhus kan med tre modeller dække behovet for bogstaveligt talt alle motorcykler. Når en af de tre karburatortyper skal tilpasses en bestemt motor, har man med Amal karburatoren tilpasningsmulighed gennem chokerlegemet, hoveddysen, nåledysen, tomgangsdysen, gasspjældet samt forskellige nåle og nålestillinger. Med en smule ulejlighed skulle man således kunne opnå en meget fuldenkt karburering med Monoblock karburatoren.

Den ny Amal karburator leveres som ovenfor nævnt i tre hovedtyper, nemlig 375/, der dækker chokerboringerne $2\frac{1}{32}$ ", $2\frac{3}{32}$ ", $2\frac{5}{32}$ ", $1\frac{3}{16}$ " og $\frac{7}{8}$ ", hvilket i millimeter svarer til 16,7 mm, 18,3 mm, 19,8 mm, 20,6 mm og 22,2 mm. Model 376/ dækker $1\frac{5}{16}$ " (23,8 mm), 1" (25,4 mm), $1\frac{1}{16}$ " (27,0 mm). Og model 389/ dækker $1\frac{3}{32}$ " (27,8 mm), $1\frac{1}{8}$ " (28,6 mm) og $1\frac{5}{32}$ " (29,4 mm).

Det er naturligvis ikke alene meningen, at denne karburator skal monteres til fabriksnye maskiner, men også at den på et senere tidspunkt skal kunne leveres som reservedel til tidligere modeller. Der vil senere blive givet meddelelse om, hvornår den nye Monoblock karburator vil kunne blive leveret som reservedel til eksisterende modeller, men det bliver næppe før i slutningen af året eller i begyndelsen af 1955.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude
kr. 6.85 og 8.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra

kr. 148.00

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra

- 56.50

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) ..

- 24.50

Nyrebælter prima kvalitet

- 19.50

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-hjelme

fra kr. 39.50 — 59.50

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

**Kom kulden
i forkøbet -
kom BLUECOL
i køleren**



SMITHS

BLUECOL

**Undgå frostsprængt motor
hver dag - hele vinteren**

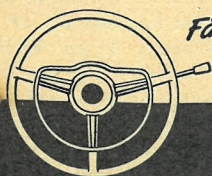
Kun een påfyldning med BLUECOL
og Deres motor er sikret mod frost-
sprængninger hele vinteren. Ikke een
dag behøver De at være nervøs -
for BLUECOL fordampes ikke selv
ved høje arbejdstemperaturer.

BLUECOL er internationalt
godkendt til anvendelse inden
for hær og luftvåben.

BLUECOL forhindrer rust-
dannelse.

BLUECOL forhindrer korro-
sion.

BLUECOL angriber ikke me-
tal, gummi eller lak.



*Få mere glæde
af Deres vogn!*

VILH. NELLEMANN A/S
KØBENHAVN - RANDERS

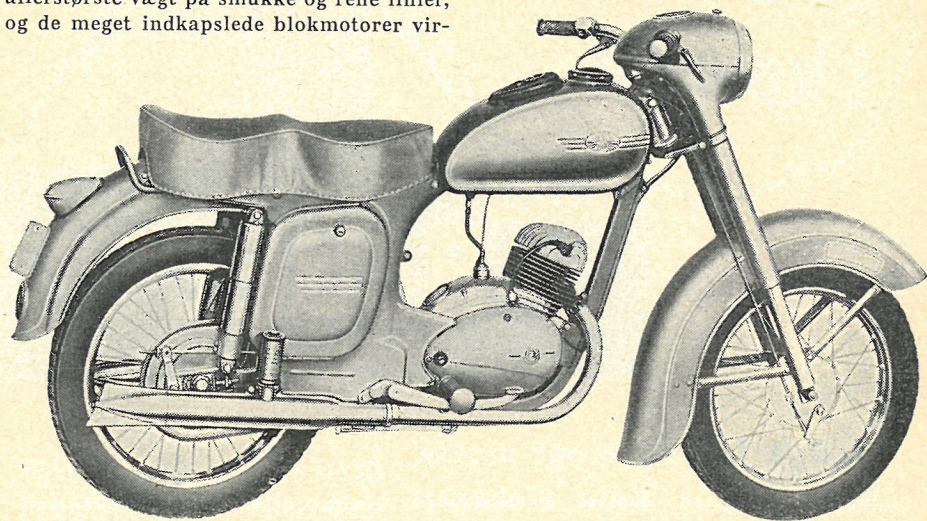
VI PRØVEKØRER

For nogen tid siden omtalte vi, at de tidligere CZ modeller har fået navneforandring til Jawa, og samtidig er såvel disse to letvægtsmodeller på henholdsvis 125 og 150 ccm som de allerede kendte Jawa modeller, nemlig den en-cylindrede 250 ccm model og den to-cylindrede 350 ccm model — der iøvrigt tidligere hed Ogar — kommet i en helt ny udførelse med svinggaffelaffjedring af baghjulet, 16" hjul og pladebeklædning af den bageste del af maskinen. Såvel Jawa som de tidligere CZ modeller var som bekendt udformet efter et princip, i hvilket der blev lagt den allerstørste vægt på smukke og rene linier, og de meget indkapslede blokmotorer vir-

form af et stort U, der i de to spidser er forsynet med bøsninger, i hvilke fjeder-elementerne til baghjulsaffjedringen monteres. Foran disse to bøsninger går to lodrette runde rør, der hver især ender i et beslag beregnet for de bageste fodhvilere.

JAWA 150

Det forreste stelrør, der er forlænget ned under motoren, bærer tillige motorens ophængningsbeslag, og i den bageste del bærer det en vinkelret drager, på hvilken de

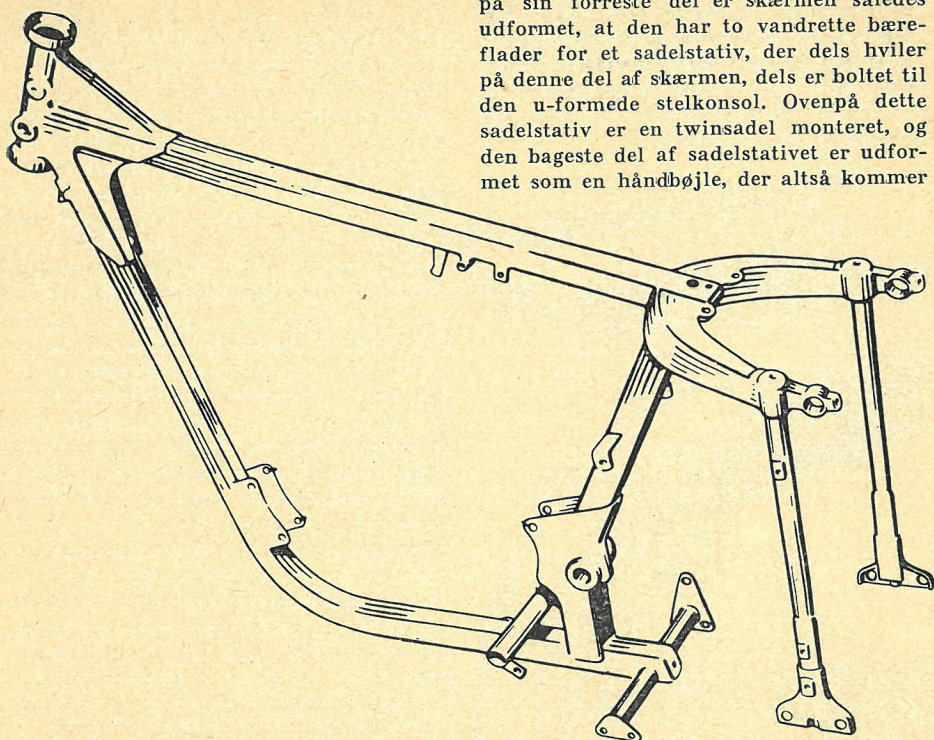


Den ny Jawa 150 ccm er overordentlig harmonisk i linieføringen. Nøjagtig den samme model kan leveres med 125 ccm motor.

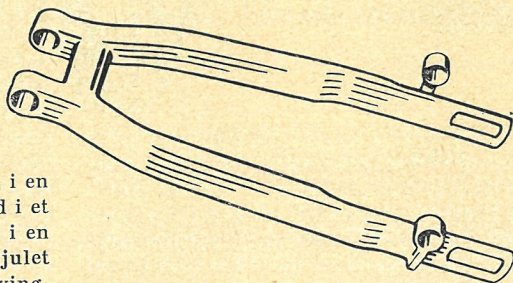
ker yderst harmoniske i de nye stel. For en ordens skyld skal vi bemærke, at motoren i de små Jawa modeller, således også 150 ccm modellen, er identisk med den tidligere CZ motor.

Stelkonstruktionen på Jawa 150 er, som allerede nævnt, ny, men vi finder gammelkendte træk fra de tidligere Jawa modeller, blandt andet de firkantede, tyndvæggede rør, der går fra kronhovedet bagud under tanken og fra kronhovedet ned under motoraggregatet. Endnu et firkantet rør forbinder de to ovennævnte rør, og som det fremgår af illustrationen, er der på det ny stel svejset en kasseprofil til den bageste del af stellet. Denne kasseprofil har

forreste fodhvilere er monteret. Svinggaffelen til baghjulsaffjedringen er ligeledes udformet i profileret plade, og hængslingen til stellet finder sted ved det stelrør, der normalt betegnes som sadelrøret, netop hvor dette er forstærket af det bageste motorophæng. Kronhovedet er smedet og med stor indbyrdes afstand mellem de to lejer og således udformet, at det udgør en solid forstærkning af den forreste del af stellet. Forhjulet er ophængt i en hydraulisk dæmpet teleskopforgaffel, der foroven går jævnt over i det store lygtehus, som tillige bærer speedometeruret. Styret går lige igennem dette lygtehus, men det er ikke som på de tidligere Jawa modeller udfor-



Stelkonstruktionen på de nye Jawa modeller er hovedsageligt baseret på fir-kantede, tyndvæggede stålrør. Forne-den er baghjuophængningens sving-gaffel vist.

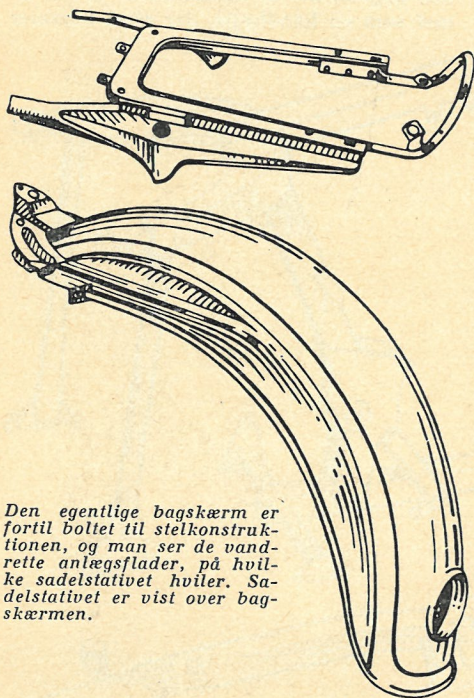


met i to enkelte stykker, der samledes i en samlemuffe i lygtehuset, men derimod i et gennemgående styr, der klemmes fast i en muffe øverst på styrstammen. Baghjulet er som allerede nævnt ophængt i en svinggaffel, og som fjedrende elementer anvendes hydraulisk dæmpede og teleskopisk indkapslede skruefjedre. Bagkæden er to-talt indkapslet i en lukket kædekasse, og hele den bageste del af maskinen er indkapslet under »karosseriplade«. Ved første øjekast ser det ud som om denne indkapsling går jævnt over i bagskærmen, men når man får splittet maskinen ad, opdager man, at bagskærmen udgør en selvstændig enhed udformet i presset plade, men med sådanne profiler, at der for denne skærms vedkommende er tale om meget stor stivhed. Den forreste del af bagskærmen er boltet direkte til stelllets u-formede konsol, og

på sin forreste del er skærmen således udformet, at den har to vandrette bæreflader for et sadelstativ, der dels hviler på denne del af skærmen, dels er boltet til den u-formede stelkonsol. Ovenpå dette sadelstativ er en twinsadel monteret, og den bageste del af sadelstativet er udformet som en håndbøjle, der altså kommer

til at ligge bag ved twinsadlen. De danske myndigheder godkender ikke denne form for håndtag på en twinsadel, og på de danske modeller er der derfor en håndstrop mellem de to sæder på twinsadlen. Karosseripladen består af flere stykker, og en væsentlig part optages af de to store værktøjskasser, som indeholder både værktøj og akkumulator, dernæst er der et løst skærmstykke, der virker som en forlængelse af bagskærmen, der således kommer til at ligge ned foran baghjulet, og endelig er der de to sideplader, der får bagskærm, værktøjskasse og stel til at glide

jævnt sammen i en enhed. Den lukkede kædeskærm ligger for størstedelen indenfor denne karosseriplade, hvilket giver maskinen rene linier, og man ser kun den bageste del af kædekassen, således som det fremgår af illustrationen.



Den egentlige bagskærm er fortil boltet til stelkonstruktionen, og man ser de vandrette anlægsflader, på hvilke sadelstativet hviler. Sadelstativet er vist over bagskærmen.

Motoren er i og for sig udformet efter ret ortodokse principper, men den ydre formgivning er særdeles vellykket. Motor og gearkasse er bygget sammen i samme blok, der således tjener som både krumtaphus og gearkassehus, og denne blok er delvis på midten efter en lodret midtlinie. Krumtappen, der består af to svinghjul, hovedakslar og krumtapsøle, er lejret i to kuglelejer, og disse er tætnet ved hjælp af tre pakninger, pakdåse og endeplade, der boltes til krumtaphuset. Den sænksmedede plejlstang har for oven en indpresset bronzebøsning, i hvilken stempelpinden monteres, og som plejlstangsleje anvendes et almindeligt rulleleje med løse ruller. Stempellet er forsynet med to kompressionsringe og en olieskrabering, og i stempelskørtet finder man kun hvælvede udskæringer til styring af skyllekanalerne. Den udgående venstre krumtapsaksel bærer det lille kædehjul, der ved hjælp af en

kort, endeløs kæde trækker koblingens store kædehjul. Koblingen er udformet efter ortodokst mønster, og koblingsudløsningen finder sted ved hjælp af en knast, der aktiverer stødstangen. På 150 ccm modellen er der ikke halvautomatisk koblingsudløsning som på de store Jawa modeller. Koblingen er monteret på hovedakslen til en robust tre-trins gearkasse, hvis aksler er lejret i fire kuglelejer. Speedometertrækket er i direkte forbindelse med gearkassens hovedaksel. Cynderen er udformet således, at der kun er køleribber på den øverste del, medens den underste del er udformet som en bøsning, der går ned i krumtaphuset, og den øverste del af krumtaphuset er derfor forsynet med køleribber. Topstykket, der er støbt i letmetal monteres på cynderen ved hjælp af fire gennemgående stagbolte, der tillige holder cynderen på plads i forhold til krumtaphuset. En pakning er anbragt under cynderen, og der anvendes ligeledes en lille toppakning. I cynderen er der to udblæsningskanaler, og de to udblæsningsrør er forsynet med ret store lyddæmpere, der er monteret til den samme konsol, som de bageste fodhvilere er boltet til.

Motorblokken er således udformet, at der bag cynderen er et kammer, i hvilket karburatoren er indkapslet. Karburatoren, der er af fabrikat Jikov (d. v. s. Jawa's eget fabrikat), er et ualmindelig gedigent lille instrument, udformet efter de kendte principper, men af en usædvanlig fin udførelse i alle detaljer. Karburatoren er lukket inde i dette kammer ved hjælp af et dæksel, der fuldstændigt skjuler karburator og indsugningskanal, og kun toppen af karburatorens blandekammer stikker oven for dette skjold. Tipperknappen er ligeledes ført op gennem skjoldet, der bagtil bærer en udskæring til luftfilteret. Luftspjældet er udformet som et drejespjæld i luftfilteret, og dette betjenes ved hjælp af en stangregulering, der er ført ud gennem siden af motorblokken.

Den højre krumtapsaksel bærer svinghjuls magneten, hvis stator er monteret på den højre krumtaphushalvdel. Svinghjuls magneten består af en tændspole og to lyspoler, der gennem en ensretter oplader akkumulatoren. En nyhed ved den nye Jawa model i forhold til den tidligere 150 ccm CZ model er, at kondensatoren er anbragt oppe i instrumentpanelet, der igen

Den totalt nye motorolie



SPECIAL ENERGOL

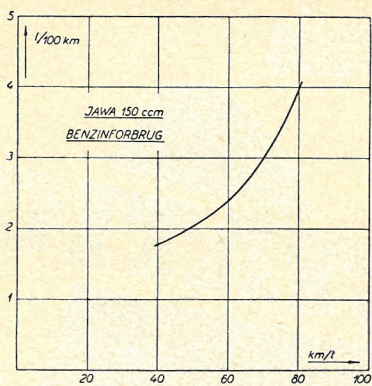
VISCO-STATIC

med de
epoke-
gørende,
kørsels-
økonomiske
fordele



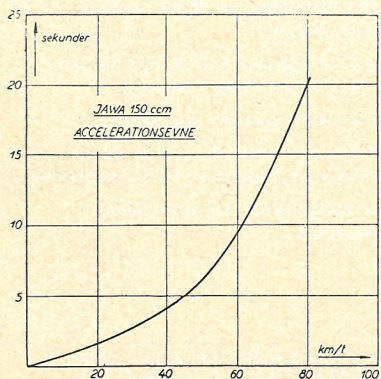
1. — reducerer Deres motorslid med op til 80 %.
2. — mere end fordobler perioden mellem hovedreparationer.
3. — dækker ikke mindre end 4 SAE numre, nemlig SAE 10w—20w—30—40.
4. — er lige effektiv sommer og vinter.
5. — formindsker Deres benzinforbrug med 5-10 % ved normal kørsel og op til 18 % ved bykørsel.
6. — bevirker forbløffende let start uden choker-misbrug.

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S



Forbrugskurven for Jawa 150 viser, at maskinen er yderst økonomisk op til 65 km/t.

er anbragt i tanken. Det elektriske anlæg er således udformet, at tændingsnøglen kan stå i fire stillinger. Når nøglen er drejet i stilling 1, er lysspolerne koblet til akkumulatoren over ensretteren, således at opladning finder sted. I stilling 2 tilføres lygterne direkte strøm fra lysspolerne, og i stilling 3 tændes parkeringslygterne med strømtilførsel fra akkumulatoren. I stilling 4 kan man, såfremt der er kortslutning i lysspolerne, køre om natten med strømtilførsel til lygterne direkte fra akkumulatoren. Da kondensatoren er anbragt under kontaktbordet, er det naturligvis nødvendigt at føre ledninger fra kontakterne op til kondensatoren, og kontaktnøglen virker i dette tilfælde, og trods magnetændingen, som tændingsnøgle, idet kondensatoren frakobles af tændingslåsen. Dette er dog som bekendt kun et ret



Accelerationskurven virker ganske vist meget normal, men man ville kunne opnå betydelig bedre resultater med en fire-trins gearkasse.

primitivt værn mod tyveri, og maskinen er derfor forsynet med en regulær styrlås, der næsten umuliggør tyveri.

Køreegenskaberne.

Motoren er meget startvillig, og det er kun nødvendigt at tippe karburatoren om morgenen, eller hvis maskinen har stået ude i koldt vejr i længere tid. I den tid vi prøvekørte maskinen, var det således ikke nødvendigt at lukke for luften en eneste gang.

Kørestillingen er meget bekvem, og man føler sig øjeblikkelig hjemme på Jawa 150. Bremsenhåndtag og koblingsgreb er monteret på fastsvejsede beslag, og der er således ikke mulighed for indstilling af disse greb, men de er anbragt på en sådan måde, at de ligger helt naturligt for enhver kører.

Accelerationen føles meget tilfredsstillende og ret overraskende, når motorens størrelse tages i betragtning, men man opdager hurtigt, at det er en misforståelse at nøjes med en tre-trins gearkasse på så lille en maskine. Første gear er tilstrækkelig lavt til at trække maskinen med to personers belastning i gang, men selv når man kører alene, er der for stort spring mellem første og andet gear — man skal faktisk lade motoren trække helt ud i første gear, før andet kan levere en nogenlunde hæderlig og jævn trækraft. Da konstruktørerne ikke har været så nøjeregnende med lyddæmpningen, får accelerationen fra en stående start et noget hysterisk præg. Forholdet mellem andet og tredje gear er tilfredsstillende, men man ville få langt større fornøjelse af denne maskine, hvis den var monteret med en fire-trins gearkasse.

Jawa 150 hører hjemme på landevejen, hvor den med én person i sadlen let holder en marchhastighed på 75—80 km/t., skønt tophastigheden blev noteret til 82,5 km/t. Styringen er overordentlig sikker og let, og skønt maskinen er yderst styrefølsom, er den samtidig helt retningsstabil indenfor det mulige hastighedsområde. Baghjulsaaffjedringen er bemærkelsesværdig effektiv, og skønt maskinen er monteret med en ret stiv twinsadel, sidder man så komfortabelt som på en svingsadel, selv når man kører over den mest ujævne vejbelægning. Forhjulsaaffjedringen er for så vidt også i orden, men der mangler ganske øjensynligt en lille gummiklods til dæmp-

SPECIFIKATIONER

Importør: Erik Orth, København.

Motor: 1-cylindret, to-takt. Boring: 57 mm. Slaglængde: 58 mm. Slagvolumen: 148,3 ccm. Kompressionsforhold: 6,9:1. Maksimal motoreffekt: 6,2 hk ved 4500 omdr/min. Smøresystem: Olie, benzín 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 7,93 m pr. sek.
Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 21,46:1, 2. gear 10,11:1, 3. gear 7,27:1. Gearkasse til baghjul: Kæde (indkapslet). Dækstørrelse: 3,00 × 16.

Stelkonstruktion: Lukket, hulsvejset ramme.

Hjulophængning: Forhjul: Teleskopgaffel. Baghjul: Svinggaffel.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Twinsadel.

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

Bremser: Ø 140 mm × 25 mm.

Elektrisk anlæg: Ampèretimer på akkumulator 7. Dynamo: 25 watt. Tænding: Magnet.

Udstyr: Pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1310 mm.

Saddelhøjde: 730 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm. Styrets bredde: 660 mm. Egenvægt: 98 kg.

Pris: Kr. 2000,- excl. omsætning, kr. 2500,- incl. omsætning. På dollarbasis kr. 3540,-.

ning mellem gaffelben og fjedre således, at fjedrene kommer under en svag forspænding. Således som gafflen er konstrueret, er der en ubehagelig dødgang i tilbageslaget, og under affjedringsbevægelserne virker det, som om der var slør ved styrestammen.

Alt i alt kan det dog siges at være en fornøjelse at køre denne lille maskine på landevejen, men til bykørsel er den mindre velegnet. Dette skyldes ikke alene, at man mangler et gear i gearkassen, men nok så meget at motoren rykker ret voldsomt, hver gang man lukker for gassen. Hvis konstruktørerne ser sådan på det, at man ikke kan få både i pose og i sæk, d.v.s. både en acceptabel marchhastighed på landevejen og en blød kørsel i trafik, så kunne de dog give os i to poser, ved enten at give maskinen friløb eller

ved at indrette en benzinspærring i karburatoren ved helt lukket gasspjæld, således som det kendes fra Husquarna-modellerne.

Selvfølgerlig regnede det hver dag under prøvekørslen, og vi kunne derfor konstatere, at forkromningen på de nye Jawa-modeller er første classes — der var ikke en rustplet at spore.

Velocette

KVALITETS MÆRKET

KØR BEDRE

er en bog, der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel.

KR. 4,85

SMITHS

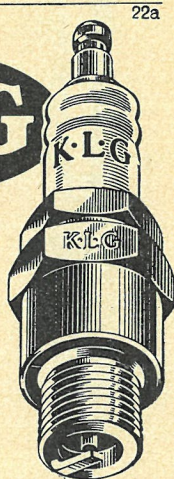
K.L.G.

TÆNDRØR

betyder

**BEDRE START
STØRRE FART**

Det mest solgte tændrør i Danmark - førstemontering i 75% af alle dansk fabrikerede motorkørere.



Gnistrende godt!



Få mere glæde af Deres vogn!

VILH. NELLEMANN A/S
KØBENHAVN - RANDERS

LIDT VENTIL-SNAK

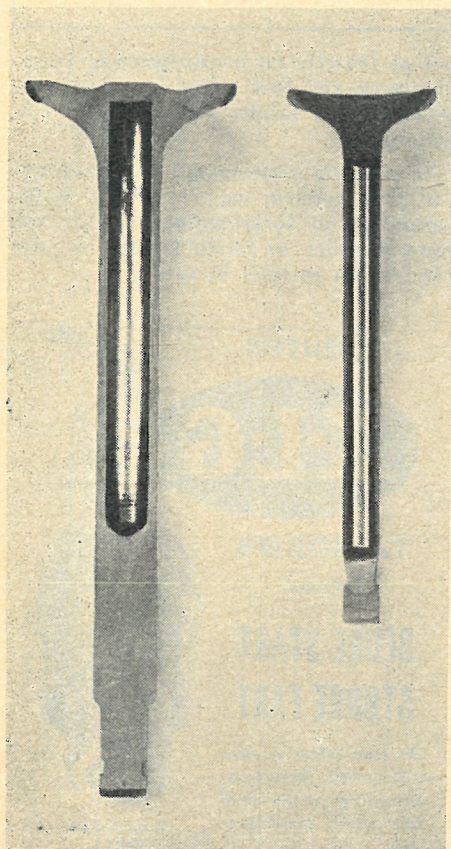
AF CIVILINGENIØR O. AHLMANN-OHLSSEN

Hvis man betragter arbejdsforholdene for ventilerne i en moderne 4-takt motor, vil man opdage, at der stilles vidt forskellige krav til henholdsvis indsugningsventiler og udblæsningsventiler. Den mest karakteristiske forskel beror på det store spring i arbejdstemperatur mellem de to ventiler og på de aflejringer, der i tidens løb slår sig ned på udblæsningsventilens tætningsflader, og som i løbet af kort tid bevirker en forbrænding selv af den bedste ventil. Vi skal her se lidt nærmere dels på

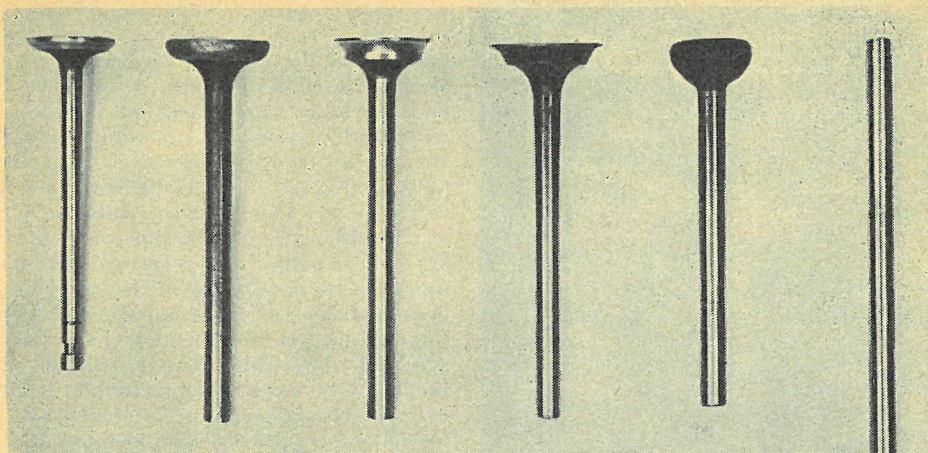
de vanskeligheder, som møder motorkonstrukteren, når han skal udforme en motor i hvilken, udblæsningsventilens levetid står i et rimeligt forhold til levetiden for motorens øvrige dele (og den er som bekendt idag ofte forbausende lang), og dels på, hvorledes man på de specialfabriker, der fremstiller ventilerne, ved kemiske og mekaniske midler søger at ophæve disse vanskeligheder.

Ventilernes arbejdstemperatur.

Ved hjælp af indbyggede termoelementer kan man ad elektrisk vej måle temperaturen for et ventilhoved og det tilhørende ventilsæde, medens motoren trækker køretøjet hen ad vejen under varierende kørselsbetingelser. Hvis vi tænker os, at vi kører »hårdt« — det vil i praksis sige, at motoren gennem længere tidsrum udvikler 90 og 100 pct. af sin maksimale hestekraft — vil vi opdage, at temperaturen for indsugningsventilen ligger på knapt 300° C., medens vi for udblæsningsventilen kan konstatere temperaturer mellem 700 og 750° C. Navnlig disse sidste tal vil sikkert overraske mange, for de betyder nemlig det samme som, at udblæsningsventilen under hård belastning vil være varmet op til rødglødhede, og så kan det være vanskeligt at forstå, at den overhovedet kan tåle de hurtige, slagagtige påvirkninger, den udsættes for, hver gang den lukker (60—70 gange i sekundet). Hvis vi fremstillede vores udblæsningsventil af almindeligt kulstofstål, ville den heller ikke kunne fungere ret længe ved temperaturer omkring 700—750° C. — den ville begynde at blive blød i materialet og ville hurtigt deformeres fuldstændigt, idet den samtidig ville blive forbrændt, når den varme udblæsningsgas hvirvlede hen over ventilhovedets udsatte flader. En driftssikker udblæsningsventil må derfor fremstilles af et ganske specielt materiale, der i tilstrækkelig grad bevarer sin styrke, selv om det varmes op til glødning, og som selv under disse omstændigheder bevarer sin korrekte, mod ventilsædet tætsluttende form. Endelig kan man tænke sig at indføre en særlig, indvendig køling af ventilen, der



Til venstre ses en gennemskåret ventil af den natriumkølede type. Ventilen til højre er gennemskåret i ventilhovedet, og på begge ventiler kan man se, hvorledes »pansringen« danner en ring rundt om selve ventilhovedet. Panserlaget legerer altså ikke med ventilsens metal.



kan bøde noget på de hårde arbejdsbetin-
gelser.

Den varmemængde, som udblæsnings-
ventilens hoved modtager, når den varme
gas strømmer forbi, slipper det af med ad
to forskellige veje — for det første vil en
forholdsvis stor varmemængde til stadig-
hed strømme op gennem ventilskaftet og
videre ud gennem ventilstyret, der igen af-
giver varmen til det omgivende gods,
og for det andet vil ventilhovedet, når ud-
blæsningsventilen er lukket, være i direk-
te kontakt med ventsilsædet således, at der
sker en afledning af varmen direkte til
dette og derfra videre til blokken. Når
man betragter snittegninger af moderne 4-
takt motorer, vil man lægge mærke til de
anstrengelser, konstruktørerne gør sig, for
at sikre en god kølevandscirkulation netop
omkring ventilstyrene og selve ventsilsæ-
derne — ved visse sports- og racermotorer
indbygger man endda en særlig køle-
vandsledning, der fører det kolde kølevand
frem i en stråle, der rettes direkte mod
godset omkring ventsilsædet. Ved de luft-
kølede motorer kan man tilsvarende om-
kring ventilstyr og ventsilsæder konstatere
en særlig rigelig og omhyggelig udform-
ning af køleribberne.

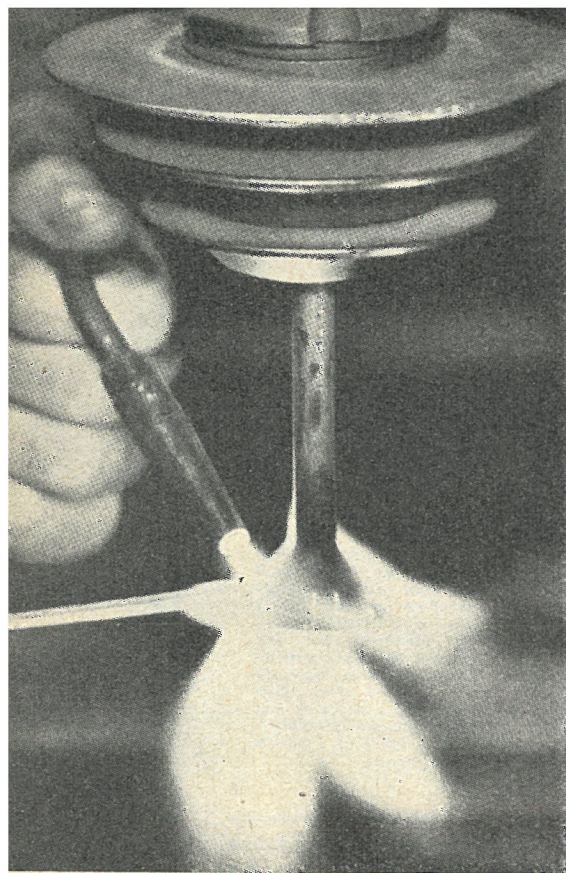
For indsugningsventilens vedkommende
består der ikke nær de samme problemer.
Hver gang den lukkes op, bliver den om-
skyttet af en forholdsvis kold blanding af
benzin (ved dieselmotoren kun af ren
luft), og den vil til den forstøvede benzin
afgive en betydelig fordampningsvarme,
eller sagt på en anden måde, den vil blive

*Fremstillingsmetoden for pan-
serventiler: Vi begynder lige-
som kineserne fra højre med
ventilstålet som rå stangma-
teriale, derefter er den første
udformning af ventilhovedet
påbegyndt, nummer tre fra
højre viser det formede ventil-
hovede, der på den følgende
ventil nu er slebet efter. Den
næstsidsste ventil i rækken har
fået pålagt pansermaterialet,
der tilsidst er slebet af i ven-
tilens endelige facon.*

kølet ret kraftigt af. Svarende til denne
»indre afkøling« afgiver indsugningsven-
tilen kun forholdsvis små varmemængder
til kølevandet eller køleluften.

Aflejringer på udblæsningsventilen.

Som bekendt er udviklingen af de al-
mindelige bil- og motorcyklemotorer ka-
rakteriseret ved, at man stadig anvender
højere kompressionsforhold for derved at
få en bedre udnyttelse af den forbrugte
benzinmængde, men forudsætningen for en
sådan udvikling har været, at man til sta-
dighed satte oktantallet for benzinen i vej-
ret, og det er i reglen sket ved, at man har
tilsat en kemisk blyforbindelse (blytetra-
ætyl), der virker hemmende på tendensen
sen til motorbankning. Den tilsatte bly-
forbindelse omdannes imidlertid under
forbrændingen til faste aflejringer af bly-
holdige forbindelser, og en del af disse vil
— hvis man ikke træffer særlige foran-
staltninger — også slå sig ned på ventilen
og ventsilsædet således, at de koniske fla-
der, der skal passe mod hinanden og der-
ved sikre, at ventilen lukker tæt bliver ad-



Inden man fik fuldautomatiske maskiner, blev panserlaget lagt på som håndarbejde. Her ses panserlegeringen som stangmateriale i færd med at blive lagt på ved hjælp af en svejs flamme, medens ventilen roterer i sin holder.

skilt af små, punktvis aflejringer, som holder en ganske smal spalte åben mellem ventilen og sædet. Under forbrændingen inde i cylinderen vil der trænge brændende gas ud gennem denne spalte og videre til udblæsningssystemet, og den brændende gas vil virke som en stikflamme, der hurtigt forbrænder og deformerer selve ventilmaterialet ganske uanset dets kvalitet.

Når man ved kørsel med blyholdige benzinsorter vil søge at undgå denne ødelæggelse af udblæsningsventilen må man derfor i første række søge at finde frem til særlige materialer for ventilerne og ventilsæderne som har den egenskab, at de faste blyaflejringer simpelthen ikke kan sidde fast på de blankslebne overflader. Man har i tidens løb iværksat meget om-

fattende forsøg for at finde frem til sådanne materialer, og i første omgang blev man stående ved det såkaldte hårdmetal (eller skæremetal, f. eks. Widia), der allerede i en årrække har været benyttet til skærestål i værktøjsmaskiner, og som udmærker sig ved en umådelig hårdhed og temperaturbestandighed. Hårdmetallet anvendes i reglen på den måde, at man fremstiller en ventilsædering helt i hårdmetal — den krympes på plads i topstykket ved opvarmning af dette og afkøling af ringen — medens ventilhovedet langs sin ydre omkreds forsynes med en hårdmetalring, der fastgøres på tilsvarende måde. Hårdmetal er imidlertid et meget dyrt materiale — så dyrt, at dets anvendelse til almindelige biler og motorcykler slet ikke kommer i betragtning. Det anvendes derimod stadig i udstrakt grad til flyvemotorer, ved hvilke driftssikkerheden er det alt overvejende hensyn.

Efterhånden som blyindholdet i de almindelige benzinsorter blev større, stod fabrikerne altså overfor den opgave at finde et nyt materiale til en rimelig kilopris, der også havde den opgave at holde blyaflejringerne væk, og som samtidig nogenlunde let lod sig slibe til nøjagtige pasflader. Efter nye, meget omfattende forsøg fandt man efterhånden frem til en stållegering med den følgende sammensætning: 60 pct. nikkel, 15 pct. krom, 3,5 pct. silicium og resten jern og kulstof. Denne legering, der altså overvejende består af nikkel, tilfredsstiller alle de krav, man med rimelighed kan stille til udblæsningsventilen i en moderne motor, men den er stadigvæk så kostbar, at der ikke kan være tale om at fremstille hele ventilen eller hele ventilsæderingen i dette materiale. Man er derfor henvist til at give ventilen og sædet en belægning af dette højtlegerede nikkelstål, og det medfører en særlig fremstillingsteknik — man taler om en *pansring* af de pågældende dele og betegner da ventilerne som *panserventiler*.

Fremstillingen af panserventiler.

Selve ventilen fremstilles af et råemne, der i hvidglødende tilstand ved presning eller strækning tildannes omtrent i den endelige facon. Ved presning går man ud fra et rundt emne omtrent af samme tykkelse som det færdige ventilskaft — det anbringes i særlig presse, og dets ene ende

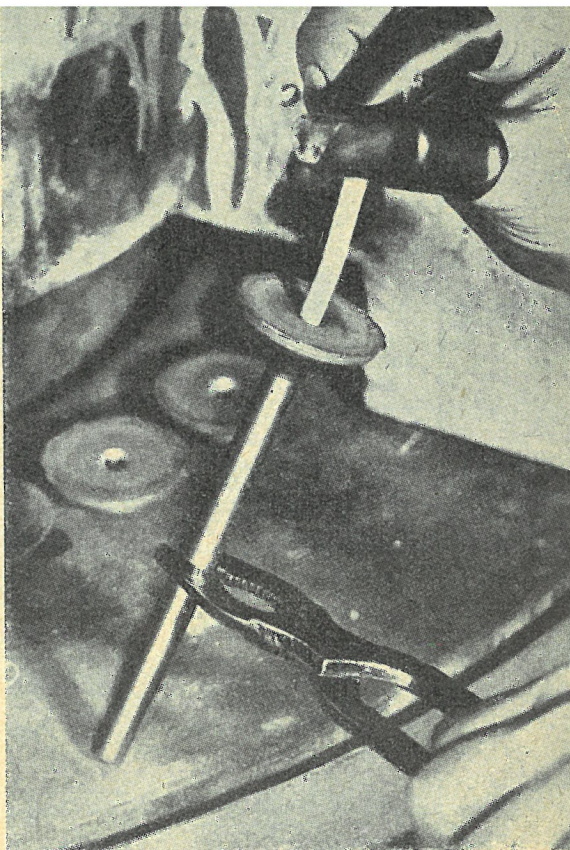
opvarmes ad elektrisk vej til glødhede, hvorefter et pressestempel føres frem og *stukker* enden op til det brede, flade ventilhoved. Ved udformningen af ventilen i en strækkemaskine, går man ud fra et glødende emne af samme tykkelse som ventilhovedet, og man strækker da den ene ende således, at den forlænges og får omtrent samme tykkelse som det færdige ventilskaft.

Derefter bearbejdes ventilen omtrent færdig, og ved bearbejdningen forsynes den med en neddrejning langs hovedets omkreds på det sted, hvor det pansrede legeringslag skal lægges på. Derefter anbringes den i en specialmaskine, der holder den fast omkring ventilskaftet, og som drejer den langsomt rundt, medens det nikkelholdige materiale lægges på. Nikkellegeringen tilføres i form af en tynd tråd, og den opvarmes ved hjælp af en svejsebrænder, der samtidig sørger for en sådan opvarmning af selve ventilmaterialet, at der sker en sammensmeltning af ventilen og pansringen. På billederne udføres arbejdet af en arbejder, der holder legeringstråden i den ene hånd og svejsebrænderen i den anden, men på de moderne ventilfabriker er man forlængst gået over til helautomatiske maskiner, som af sig selv foretager trådens nedsmeltning.

Til udblæsningsventiler i dieselmotorer benyttes et særligt legeringsmateriale — det indeholder foruden de nævnte legeringsbestanddele også kobolt, der har vist sig at være særlig modstandsdygtigt overfor det ofte store svovlindhold i de almindelige dieselolier. Fremstillingsmåden er iøvrigt den samme som ovenfor beskrevet.

Indvendig køling af udblæsningsventilen

Ved sports- og væddeløbsmotorer, der udvikler en stor maksimaleffekt i forhold til det benyttede slagvolumen, kommer man ofte ud for, at udblæsningsventilerne — trods anvendelse af de bedste materialer — alligevel bliver så varme, at ventilens levetid kommer i farezonen. I sådanne tilfælde forsyner man udblæsningsventilen med en særlig indvendig køling, der virker på følgende måde: Ventilskaftets indre bores ud således, at der opstår et ret tyndvægget rør, som fortsætter helt ned til ventilhovedet, og i dette rør indfører man en tynd stang af metallet *natrium*. Det er et let, sølvhvidt grundstof,



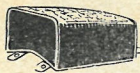
En natriumkølet ventil er ved at blive fyldt op med en slang natrium. Senere lukkes ventilhovedet.

som inden påfyldningen må opbevares under petroleum, da det forener sig med luftens ilt selv ved normale temperaturer — det smelter ved 96° C. og begynder at koge ved 877° C. Efter natriumstangens indføring i ventilskaftet, lukkes dette foroven ved elektrisk svejsning, og ventilen anbringes efter den sidste slibning på plads i motoren. Virkningen er nu følgende: Så snart motoren bliver varm, smelter det påfyldte natrium, og da det kun udfylder ca. ¾ af det forhåndenværende hulrum, vil det under ventilens hurtige åbne og lukkebevægelser snart blive slynget nedad mod ventilhovedet og snart op mod den ende af ventilskaftet, der befinder sig ud for ventilstyret. Hver gang natriumfyldningen rammer ventilhovedet, vil den herfra optage en vis varmemængde, og i næste øjeblik vil den atter afgive denne varmemængde til

Blad Venligst frem til side 724



— vi har alt til Motorcyklen



RACEPUDE m. orig.
dunlopilic-indlæg... kr. 20,00



GUMMIBAGSÆDER
orig. Denfeld med forchrom.
fjedre kr. 60,00
Letvægtsmodel, kr. 45,00

DOBBELT-
SADLER
orig. eng,
kr. 145,00



Tysk model, sort eller rød
kr. 190,00



BACKÆDEHJUL,
GEARKASSE,
KÆDEHJUL.
MOTORKÆDEHJUL
på lager for de
fleste motorcykler



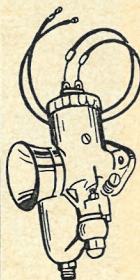
LAK. VÆRTØJS-
KASSER
stor model
kr. 12,00

lille model kr. 11,00



MOTORKÆDE

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



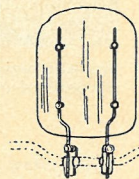
KARBURATORER
orig. DELORTO
for 350 og 500
ccm. kr. 48,00

Orig. tyske kar-
buratorer for
T.W.N. og VIC-
TORIA m. fl.
kr. 61,00

MOTORCYKLE-
LÅS m. plastic-
overtrukken
svært stål kabel
dirkefri,
kr. 15,00
kr. 12,00



STARTER-
LUFTFILTRE
m. lukkeanord-
ning for
25-30-35-40 m/m
stutz kr. 8,50 -
9,75



VINDSKÆRM
for letvægts-
motorcykler
og scooters,
svært plexiglas

Med cadm.
beslag
kr. 44,00

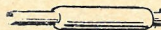
Med forchr. beslag .. kr. 49,00



MOTOR-
BRILLER,
US-ARMY
model,
kr. 7,50
kr. 7,00



TÆNDRØRS-
RENSEVÆRK-
TØJ med
2 skrabere,
stålborste og
søger kr. 5,00



FORCHROMEDE
REPARATIONSPLYDPOTTER
 $1\frac{1}{2}$ " - $1\frac{5}{8}$ " - $1\frac{3}{4}$ " - $1\frac{7}{8}$ " - 2 " diam.

Totalld. 660 m/m kr. 20,00
Totalld. 550 m/m kr. 16,75



KØRETÆPPE,
vind- og
vandtæt
svært
kalechestof,
kr. 27,00



PLATIN-
NØGLESÆT
8 forsk. nøgler,
skruetrækker
og søger
kr. 3,00



NYREBÆLTER,
svært brunt
læder med
forchromede
søm, kr. 20,00

M. NIELSEN

Albanigade 33-35 - Odense - Tlf. 360, 3 Lin.

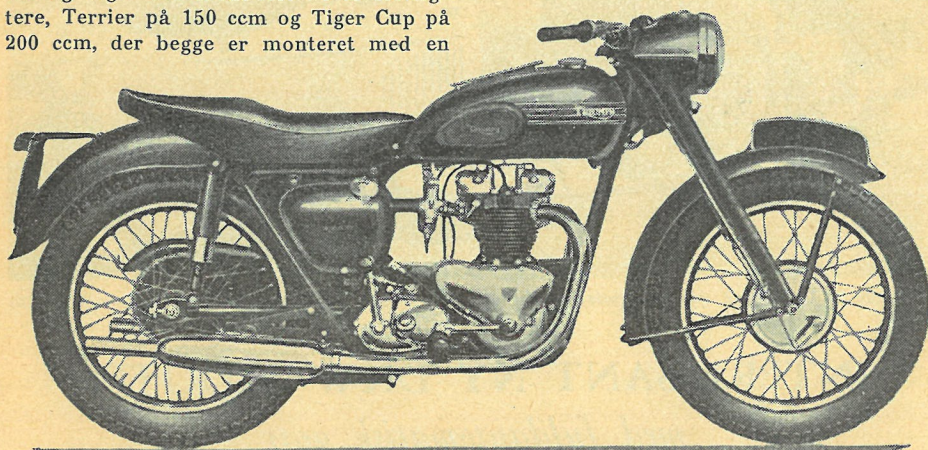
FORLANG VORT STORE 1954 KATALOG GRATIS TILSENDT

Indeholder 100 Sider med ca. 4000 Dele og over 1000 Illustrationer

TRIUMPH ★ FOR 1955

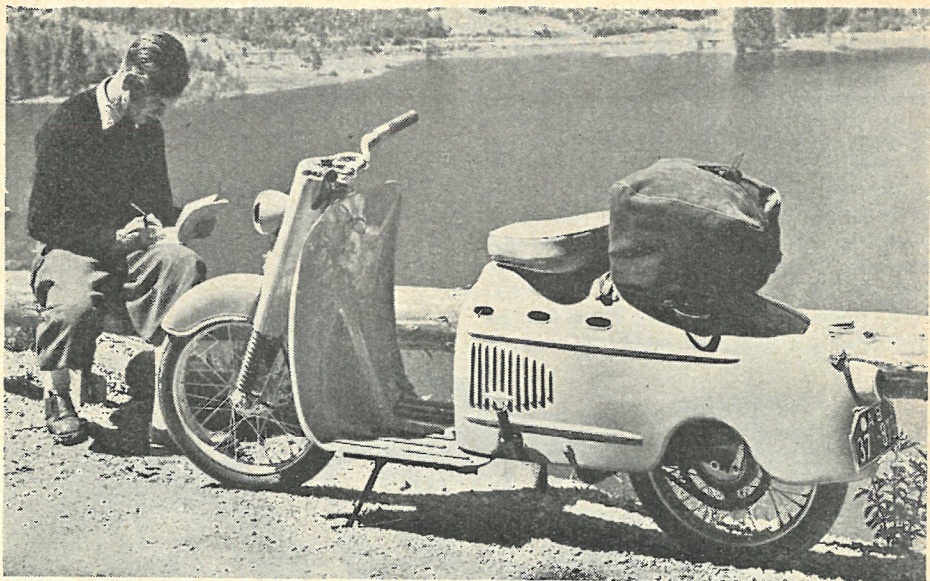
Triumph har sine 1955 modeller klar, og som den vigtigste nyhed skal nævnes, at samtlige to-cylindrede maskiner nu bliver monteret med svinggaffelaffjedring af baghjulet, efter den samme udformning, som man har anvendt i de tidligere Tiger 100 og Tiger 110 modeller. De to letvægttere, Terrier på 150 ccm og Tiger Cup på 200 ccm, der begge er monteret med en

retteren på 1955 modellerne af Speed-Twin og Thunderbird er betydelig mindre, og den er nu anbragt under twinsadlen, der er standardudstyr på samtlige to-cylindrede Triumph modeller. Den økono-



en-cylindret fire-takt motor, bibeholder teleskopaffjedringen af baghjulet. På alle de to-cylindrede modeller bliver forgafflen forstærket, således at gaffelbenene bliver betydelig stivere overfor vibrationer og bøjning, og gaffelbroen er kraftigere på 1955 modellerne. I Speed-Twin modellen monteres fremtidigt den samme kraftige krumtapaksel som i Tiger 100 modellerne, og hovedlejet i knastsiden er ligeledes gjort kraftigere. Speed-Twin og Thunderbird er monteret med vekselstrømsanlæg til lysnet og tænding, og disse to modeller har i 1955 udgaven et meget smukt, strømliniet dæksel over forkæden. Vekselstrømsdynamoen på disse to modeller er nu udformet således, at dynamoen er monteret på det indvendige dæksel af forkædekassen, og det er således muligt at tage det udvendige dæksel af, uden at der sker ændringer i spillerummet mellem dynamons stator og rotor. På de tidligere modeller var statoren som bekendt monteret på det udvendige kædekassedæksel. Ens-

miske SU karburator er stadigvæk standardudstyr på Thunderbird, men 1955 udgaven af Speed-Twin vil være monteret med den nye Amal Monoblock karburator. Trophy modellen vil stadig være monteret med en smal sadel, der egner sig til konkurrencekørsel, og da både Tiger 100 og Trophy har fået større kompressionsforhold, nemlig 8,0:1, vil måske navnlig Trophy modellen være særdeles velegnet til scramble og korte landevejsløb. De to letvægttere, Terrier og Tiger Cup, indføres nu til Danmark, og som de vigtigste nyheder for disse to modeller skal det nævnes, at de er monteret med kraftigere koblingskabel og med en noget kraftigere dynamoeffekt. Alle Triumph modellerne vil i 1955 være forsynet med stativ anbragt under midten af maskinen, og disse stativer er yderligere forsynet med afrundede støtteben, således at maskinen »ruller« op i parkeringsstillingen. Sidestøtten kan leveres som ekstraudstyr til samtlige modeller.



Den nye DKW scooter, der går under modelbetegnelsen Hobby, fremtræder som et overordentlig tiltalende køretøj.

INTERESSANT NY DKW SCOOTER

med fuldautomatisk gear

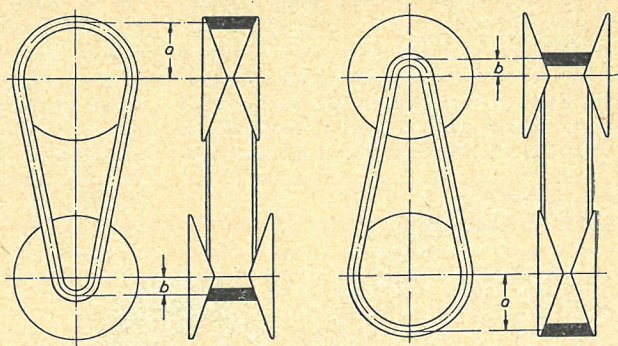
AF MOGENS H. DAMKIER

En gang imellem kan man godt føle sig som en lille dreng, der har mistet sin top, og denne følelse sneg sig ind på mig, da jeg fik meddelelse om, at DKW har fremstillet en scooter med det, man kalder kontinuerlig variabelt gear — endda i en automatisk udformning. Sagen er den, at jeg gennem lang tid har gået og syslet med tanken om at indbygge et kontinuerlig variabelt gear i forbindelse med en moderne motorcyklemotor — bare for sjov. Og så kom DKW altså og ødelagde det hele.

Et kontinuerlig variabelt gear er udformet på den måde, at man har to remskiver beregnet til en kilerem, og betragter man en sådan remskive, vil man se, at den er udformet på den måde, at to konisk hvælvede skiver er lagt sammen, på samme måde, som hvis man tog to underkopper og lagde dem sammen bund mod bund. Presser man disse to skiver helt sammen og lægger remmen på plads med en naturlig stramning, vil remmen køre på den diameter, som passer til kilens profil. Skyder

man nu de to hvælvede plader lidt fra hinanden, vil remmen kunne komme længere ind mod skivernes centrum, og den kører altså på en mindre diameter. De to remskiver er udformet på den måde, at når diameteren bliver mindre på den ene remskive, fordi pladerne fjernes fra hinanden, bliver diameteren tilsvarende større på den anden remskive, eftersom pladerne går mere sammen, og man kører således altid med den samme spænding på remmen. Det siger sig selv, at man selv ved hjælp af to forholdsvis små remskiver er i stand til at frembringe vidt forskellige udvekslingsforhold, idet man fra en ret væsentlig nedgearing kan gå over nul (når de to remskiver kører med samme »remdiameter«) til en lige så stor opgearing, som vi før havde nedgearing. Man er altså ikke bundet til tre eller fire udvekslingsforhold som i en almindelig tandhjulsgearkasse, men er i stedet i stand til at foretage en »glidende« gearskiftning fra det laveste til det højeste gear, og som

På hosstående skitse er systemet i den kontinuerlig variable gearkasse markeret. På skitsen til venstre er de koniske plader i den øverste remskive tæt samlet, således at remmen kører på den store radius markeret a. Skiverne i den nederste remskive har stor indbyrdes afstand og her kører remmen på den lille radius markeret b. Det omvendte gearforhold finder sted på skitsen længst til højre, hvor remmen nu kører på radius b på den øverste remskive, og på radius a på den nederste remskive.



det umiddelbart vil fremgå af beskrivelsen, kræver gearskiftningen ikke samtidig brug af koblingen. Ved en særlig mekanisme, der forårsager lille remdiameter på begge skiver, kan remmen slækkes så meget, at der bliver tale om et frigeare, fordi der overhovedet ikke er mulighed for at overføre kraft fra den ene remskive til den anden. Denne mekanisme kan endvidere udformes således, at den virker som igangsætningskobling, og hele princippet er ikke alene bedre end tandhjulstransmission, men også betydeligt simplere og billigere at udføre.

Kontinuerlig variabelt gear er absolut ikke nogen nyhed, — det blev anvendt på en lang række motorcyklemodeller allerede omkring århundredeskiftet, og Zenith Gradua anvendte således kontinuerlig variabelt gear i 1911, og Rudge Multi havde i 1913 en ret populær sportsmaskine med kontinuerlig variabelt gear. At denne form for gearskiftning ikke på daværende tidspunkt fandt fortsat udbredelse, skyldes den simple kendsgerning, at datidens remme absolut ikke var holdbare og pålidelige, og i forbindelse med kædetransmissionerne var det naturligvis nødvendigt at anvende tandhjulsgearkasser. Kileremmen er som så meget andet blevet meget alvorlig forbedret, og f. eks. i mejetærskere overfører man et meget stort moment ved hjælp af kileremme, og også værktøjsmaskiner drives af kileremme, der i dag ikke volder noget problem. Kileremmen har så småt fundet indpas på knallerter, og set med tekniske og saglige øjne er kileremmen langt at foretrække frem for kæder, men som englænderne siger, memory dies hard, hvilket vil sige, at en gammel mistanke til remmenes uhold-

barhed er vanskelig at fjerne — folk kan simpelt hen ikke lide noget med remme. Ifølge de oplysninger vi har fra DKW fabrikken, har en af forsøgsmaskinerne kørt med den samme rem på en strækning over 200.000 km, og i forhold til gearkassedelev, kædehjul og kæder er kileremmen absolut konkurrencedygtige. Vi tør uden at blinke spå, at kileremmen om måske 10, måske 15 år vil være dominerende indenfor transmissionssystemerne.

Nye Perfect Circle STEMPELRINGE

forøger motorens ydeevne

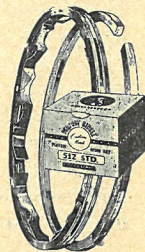
PERFECT CIRCLE stempelringe giver selv den mest slidte motor ny kraft og ydeevne!

PERFECT CIRCLE nedsætter forbruget af olie og benzin væsentligt.

PERFECT CIRCLE fordobler cylindres og stemplers levetid.

PERFECT CIRCLE er standardudstyret i 75 % af alle amerikanske vognmærker.

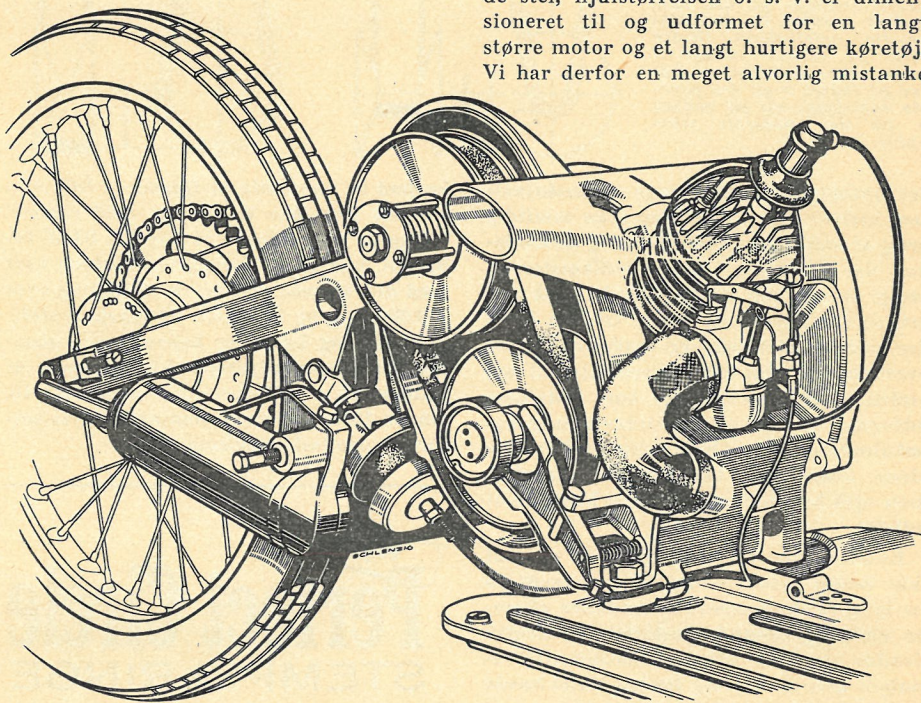
Perfect Circle STEMPELRINGE



VILH. NELLEMANN & SØN
KØBENHAVN — RANDERS

I forhold til de allerede kendte transmissionssystemer med kontinuerlig variabel skiftning er DKW gået skridtet videre og har gjort denne skiftning fuldautomatisk. Før DKW scooteren, der kommer til at gå under navnet Hobby, kommer på markedet, vil fabriken nødtigt ud med tek-

let er ophængt i en teleskopgaffel, og hjulstørrelsen er iøvrigt 16". Ved en umiddelbar betragtning af maskinens opbygning og motorens specifikationer må man undre sig noget, eftersom motoren kun er på 75 ccm, med en effekt på 3 hk. Det er jo umiddelbart indlysende, at det pågældende stel, hjulstørrelsen o. s. v. er dimensioneret til og udformet for en langt større motor og et langt hurtigere køretøj. Vi har derfor en meget alvorlig mistanke



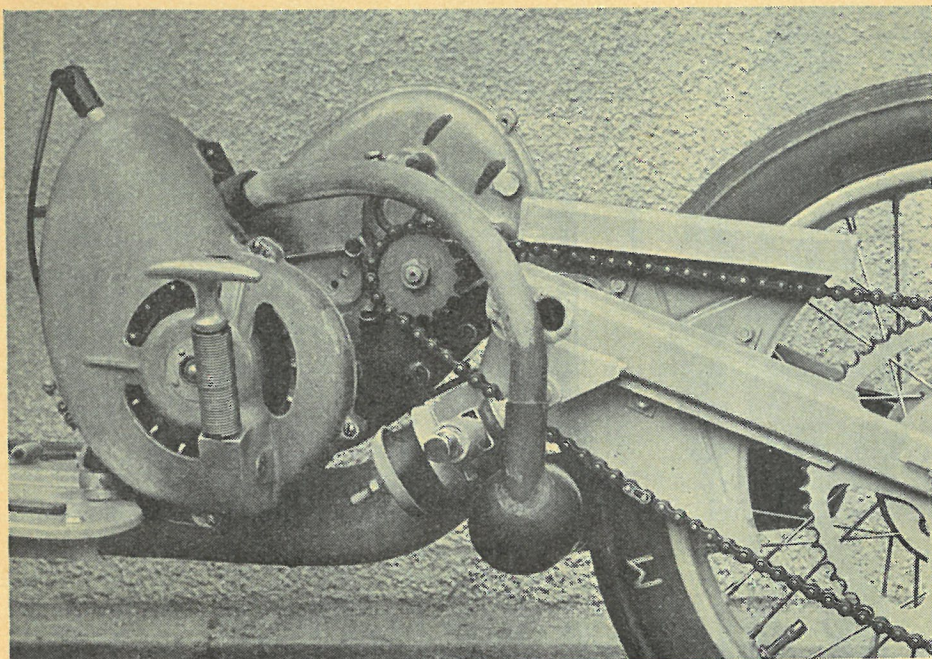
niske enkeltheder om dette skiftesystem, men såvidt vi kan regne ud, sker det på den måde, at den drevne remskive er fjederbelastet og ved hjælp af svingklodser kan remdiameteren ændres. Baghjulets omdrejningshastighed dikterer altså det gear, man skal køre i. Som det fremgår af illustrationen, er koblingen udformet på den måde, der er omtalt i foranstående, idet en gaffel er i stand til at variere remdiameteren på den drivende remskive. DKW scooteren er opbygget over et meget kraftigt centralrør, og baghjulet er ophængt i en svinggaffel, der ved hjælp af trækstænger aktiverer to gummiklodser, der anvendes som fjederelementer. Forhju-

Her ses motoraggregatet og baghjulsophængningen på DKW Hobby. Man ser tydeligt de to remskiver, af hvilke den øverste er fjederbelastet, medens den nederste tillige gennem et bowdentræk kan reguleres fra koblingshåndtaget og bringes i en stilling, der dels svarer til frigear, dels benyttes som udgangsstilling under tilkoblingen. Når et stort dagblad skrev, at den »tænkende« gearkasse af sig selv bragte de rigtige tandhjul i indgreb, betegner dette altså den lille daglige misforståelse, eftersom der ikke er et eneste tandhjul i hele motoren med tilhørende transmissionsaggregat.

om, at nøjagtig den samme scooter senere vil komme med en langt kraftigere motor, der muliggør hurtig landevejskørsel med Hobby scooteren. Med det kontinuerlig variable gear er der endvidere mulighed for at benytte en mindre motor, således at



Skift til **LODGE** og mærk forskellen



Motoraggregatet vist fra den modsatte side, fra hvilken man ser blæserkappen og starthåndtaget. Til venstre for lyd-potten ser man den ene gummiklods, der virker som fjederelement for baghjulets svinggaffel.

man får en ægte scooter i knallertklassen; men dette er selvfølgelig fremtidsperspektiver. To-takt motoren er blæserkølet, og kickstarteren er på denne model udskiftet med håndstart. Ved hjælp af træk i et håndtag går motoren i gang. DKW scooteren er iøvrigt monteret med fuldstændigt elektrisk anlæg, og konstruktionen er naturligvis fuldt moderne, med et stort indsugningsfilter og en meget stor og effektiv lyddæmper. Prisen i Tyskland er ansat til ca. 850 DM, og det vil sige, at maskinen vil kunne leveres incl. omsætningsafgift for ca. 2000 kr. Naturligvis er Hobby scooteren med 75 ccm motor et egoistkøretøj, eftersom det ikke er beregnet til at medbringe bagsædepassager; men for os er der ingen tvivl om, at man på et senere tidspunkt vil kunne udskifte motoren med en langt større motor, således at »Hobby« ligesom andre scootere vil være beregnet for bagsædepassager. Ifølge de ret bemærkelsesværdige oplysninger skulle scooteren kunne køres fra langsom skridtgang til 60 km/t uden nogen manuel gearskiftning — det ordner maskinen selv. På koblingshåndtaget er der et lille palsystem,

således at håndtaget kan blive stående i tilspændt stilling, hvilket altså svarer til frigear. Når man har trukket i det lille håndtag, der starter motoren, slår man palen fra og kobler langsomt til, medens man giver gas, og derefter køres maskinen udelukkende på gashåndtaget, og naturligvis bremserne.



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



FORLANG 1955 KATALOG sendes gratis overalt

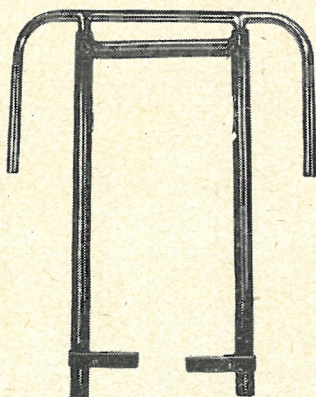
omfatter

MOTORCYKLE-RESERVEDELE

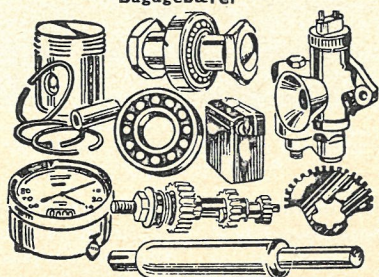
TILBEHØR og UDSYR MOTORBEKLÆDNING



Pilotdragter



Bagagebærer



Gearkasser

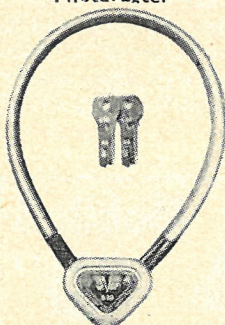
Speedometerure



Knasthjul



Megafon



Motorcyklelås



Racerpuder



Kontakter



Stoplygter

FORSENDELSE OVERALT

J. A. HANSEN

MOTORCYKLFORRETNING

H O L B Å K

Største udvalg i:

- Motorer
- motordele
- gearkasser
- gearkassedele
- kickstartdele
- kædehjul
- stempler
- stempelringe
- ventiler
- krumtaplejer
- følge og eger
- benzintanke
- speedometerure
- speedometerkabler
- karburatorer
- lyskontakter
- udstødningsrør
- lydpotter
- megafoner
- forlygter
- blinklys
- stoplygtesæt
- tændrør
- gnistforstærkere
- værktøj: aftrækkere
- topnøglesæt, fastnøgler
- styrthjelme
- pilotdragter
- overtræksbenklæder
- parca-coat
- skindjakker
- motorhandsker
- motorluffer
- briller
- køretæpper til fører og pasagerer
- nyrebælt med motorcyklens navn
- tankdækkener med skumgummiunderlag til alle tyske motorcykler og til B S.A., Golden Flash m.fl.
- bagagebærer
- motorcykle-garager
- motorcykle-låse
- vindskærme
- twinsæder, engelske og tyske

en gros

TLF. 1018

en detail

TLF. 1618

teknisk **BREVKASSE**

Vil Skandinavisk Motor Journal være venlig at give mig et par råd angående min 500 cm³ Velocette MSS 1939. — Jeg synes ikke, den går, som den burde. Hvor tidligt skal tændingen indtræffe med stående motor? Karburatoren har 1" chokerboring, 6/4 spjæld, dyse 180 og nålen står i 3. hak fra oven. Karburatoren hældes fremover og til den ene side. Jeg regner med, at det er, som det skal være for blandekammerets vedkommende, men svømmerhuset hælder sammen med blandekammeret. Er det korrekt, eller kan der fås et specielt svømmerhus, der vrider i forhold til blandekammeret, så det kommer til at stå lodret?

Jeg læste for nogen tid siden i Deres udmærkede blad, at De har en reparationshåndbog under arbejde. Hvornår venter De, at den udkommer?

Med venlig hilsen og på forhånd tak for svaret.

S. Aa. J., Esbjerg.

Karburatoren til Deres Velocette MSS 1939 er ikke helt i orden. Chokerboringen skal være $1\frac{1}{16}$ ", medens de øvrige oplysninger om spjæld, dyse og nål er korrekte. Svømmerhuset skal altid og under alle omstændigheder sidde lodret, så der må være monteret et forkert svømmerhus på Deres maskine; det korrekte svømmerhus har 7° hældning, og svømmerhusets nummer er 64/079. Såfremt De vil udskifte karburatoren til den korrekte størrelse med $1\frac{1}{16}$ " boring, da er nummeret i dag 276/024. Med hensyn til vor reparationsbog, så arbejdes der stadigt på den; men det er ikke sandsynligt, at den kan komme frem før i februar eller marts måned.

Min Puch 150 TL 53 skal, efter forskrifterne, i andet gear accelereres op til ca. 35 km/t; imidlertid sker der det, at

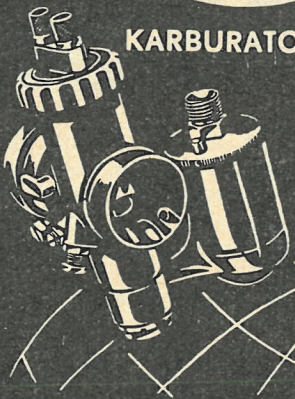
motoren ved 30 km/t ligesom ikke vil »tage gassen«. Det virker, som om motoren bliver »slået fra«. I 1. gear har den det på samme måde ved tilsvarende lavere hastighed. Tænding lige justeret (5 mm i fortænding).

Hvorledes renses motoren bedst og nemmest for kul?

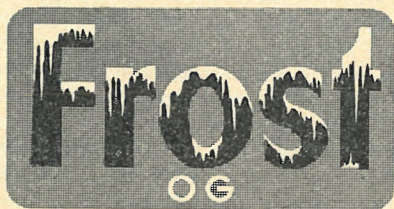
C. M. P., Esbjerg.

Årsagen, til at motoren holder igen, er temmelig sikkert forkert karburering. Om nålen skal hæves eller sænkes, skal vi ikke kunne sige, men hvis motorgangen bliver død og fire-taktende, skal nålen sænkes et hak. Der er dog også mulighed for stærke koks-dannelser og tilstopper, og såfremt det er lang tid siden, at motoren er blevet rensset for kul, vil en afrensning sikkert være anbefalelsesværdig. Den bedste måde og den nemmeste måde har ikke altid noget med hinanden at gøre, og i hvert tilfælde ikke, når det gælder kulafrensning af to-takt motorer. Den bedste og den rigtige måde at gøre dette arbejde på er ved at afmontere topstykke og cylinder og skrabe soden ud af såvel forbrændingskammeret som udblæsningsportene ved hjælp af en blød skraber (udglødet kobber) samt at polere efter med polérlærred eller meget fint smergellærred. Dernæst er det meget vigtigt, at stempekringene afmonteres og stempelringenes riller bliver rensset for sod — bedst med en benzinvædet klud; men er der hårde partikler, der ikke lader sig fjerne på denne måde, kan man anvende en gammel, knækket stempelring, der er slebet lidt til, således at den virker som en skraber. Ved monteringen må man påse, at stempelringene er tætte, hvilket gøres ved at lægge dem op i cylinderen og skubbe dem lidt ned i denne med et stempel, således at ringene ligger absolut vinkelret på cylinderens længdeakse. Når cylinderen holdes op mod et skarpt lys, således at lyskilden

BING
KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE



Mobil PERMAZONE

KONCENTRERET KØLERVÆDSKE

- ★ Er meget økonomisk i brug
- ★ Fordamper ikke
- ★ Er lugtfri
- ★ Skummer ikke
- ★ Angriber ikke gummi, metal, pakninger eller lak
- ★ Forhindrer rust og tæring
- ★ og - En enkelt påfyldning i et tæt kølesystem beskytter hele vinteren

VACUUM OIL COMPANY



ligger lidt til siden for cylinderen, vil man nemt se, om der trænger lys ind mellem stempelring og cylindervæg. Husk at mærke ringene op, da hver stempelring, forudsat at den er tæt, skal tilbage i den samme rille som før afmonteringen, og den side, der før vendte opad, skal atter vende opad. Derefter må man se, at ringene er således monteret, at de ved lås er sikret mod at dreje cirkulært. Cylinderen monteres og topstykket lægges atter på plads eventuelt med mellemlæg af en ny toppakning. Udblæsningsrøret er vanskeligt at rense for koks, men det kan dog gøres ved at trække en kraftig grydesvamp gennem røret nogle gange.

Som flerårig abonnent på Deres blad tillader jeg mig hermed at stille Dem et par spørgsmål:

Kan man købe en Tiger 100 eller Gold Star uden at betale omsætningsafgift, når cyklen udelukkende skal benyttes til løb og altså ikke kommer på gaden?

Hvilken forskel er der på en 4- og en 5-boltet Jap? Findes disse motorer med letmetal top og cylinder?

Hvad er prisen med karburator og magnet?

K. M., København F.

Teoretisk set er der ikke noget i vejen for, at De kan købe en Tiger 100, Gold Star eller hvilken som helst anden motorcykel uden indkøbstilladelse og uden at betale omsætningsafgift, når maskinen ikke skal indregistreres og kun anvendes til motorløb. Spørgsmålet er blot, om en forhandler er villig til at sælge Dem en maskine uden indkøbstilladelse, eftersom forhandleren først får valuta til indkøb af en ny motorcykel, når han kan dokumentere, at han har solgt en maskine mod indkøbstilladelse. Sælger han således en maskine uden indkøbstilladelse, går hans arbejdslager ned med en maskine. Får De indkøbstilladelse til en maskine, vil alle forhandlere naturligvis gerne sælge Dem en motorcykel; men så bliver De også nødt til at indregistrere maskinen og betale omsætningsafgift, eftersom De for at få en indkøbstilladelse må opgive kørselsbehov og kørselsområde, og disse oplysninger afgives på tro og love. Den eneste chance for at få en omsætningsfri motorcykel uden indkøbstilladelse er derfor at finde en forhandler, der har maskiner be-

regnet for varetransport, indkøbt på valuta uden om indkøbstilladelse-ordningen.

Den fire-boltede Jap er den nyeste model, og den adskiller sig fra den tidligere fem-boltede model i boring og slaglængde. De modeller, der kommer hjem nu, er alle monteret med støbejerncylinder og støbejernstopstykke, men der har tidligere været en enkelt fem-boltet model med letmetalcylinder. Prisen incl. karburator og magnet er i dag ca. kr. 2200.

Kan De fortælle mig, hvad der er galt med min Puch 175 SV?

Den har nu gået ca. 14.000 km, men på de sidste 2000—3000 km har den begyndt at blæse udstødet ud gennem karburatoren, men vel at mærke kun når jeg kører langsomt; ved 60—75 går den som en symaskine, men over 75—80 vil den meget nødig. Det er især galt ved bykørsel. I tæt trafik kan den finde på at gå i stå med et arrigt fut og en blå røgsky ud gennem karburatoren, og tomgang kan den slet ikke lide. — Vejret har ingen indflydelse herpå. — Såvel udstødskanaler som udstødsrør og lyddæmpere er fuldstændig fri for oliekok, og alle stempelringe er i fineste stand; utæt er den heller ikke, jeg har udskiftet både top- og bundpakning.

I karburatoren sidder en strålespids nr. 140; men da jeg fik at vide, at mine genvordigheder måske skyldtes for mager blanding, har jeg forsøgt at montere nr. 150, som imidlertid kun gjorde ondt værre; det var som at køre med næsten tillukket luftspjæld. Nr. 130 gav heller ikke noget godt resultat. — Tændingen er stillet nøjagtig efter søgeren (ingen regulering), og platinstifterne er glatte og rene.

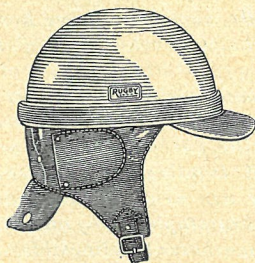
Jeg har talt med flere mekanikere og andre kloge folk med forstand på motorcykler. Een mener, at det stammer fra tænderøret; jeg købte et nyt rør (efter instruktionsbogen), men lige lidt hjalp det. Andre taler om for mager blanding, tilso-dede kanaler eller defekte stempelringe; men alt dette mener jeg at kunne se bort fra. — Jeg kan altså ikke kurere den selv, men hvis De vil give mig et godt råd — så måske. — Jeg siger på forhånd tak.

L. P., Højbjerg.

Det lader til, at vi efterhånden er ved at udvikle os til et specialværksted for Puch. Iøvrigt er det deprimerende, når man har

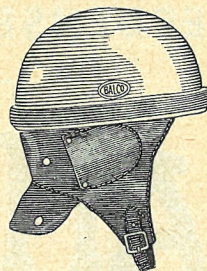
-den billigste Livsforsikring

for Motorcyklister og Knallertkørere ...



Styrthjelm med ægte Læder

Begge Modeller er godkendt af Danmarks Motor Union og i Sverige af N. T. F.



Styrthjelm med Plasticbesætning

RUGBY og BALCO Hjel-mene er efterspurgt paa Grund af den gennemførte Kvalitet og de fikse Mo-deller. Faas i mange for-skellige Farver. — NB. Den bløde Skygge indebæ-rer ikke noget Risikomo-ment.

Fabrikation og en gros:

HEDE NIELSENS FABRIKER %
HORSENS

skrevet om karburatorer på kryds og tværs og har forklaret folk, at man indtil ca. ½ af en pågældende maskines tophastighed bogstavelig talt kan køre uden strålespids — den har nemlig kun betydning fra ½ åbning af gashåndtaget til fuld gas. Behold De Deres originale dyse, 140, og sæt nålen i femte hak fra oven, og stil derefter Deres tomgang rigtigt ved at skrue luftskruen helt ind og dreje den ca. en halv omgang tilbage. Når motoren er varmet op, må De, som vi tidligere har beskrevet det i Teknisk Brevkasse, regulere på luftskruen og spjældstopperen for at få en passende tomgangsindstilling. Det ville måske være nok så klogt, inden De begyndte på at stille karburatoren, at se lidt nærmere på tændingsindstillingen. Hvis De ikke har den originale dorn, der gennem et hul i krumtaphuset og anboring i svinghjulene markerer tændingstidspunktet, kan De roligt gå ud fra, at Deres tænding står helt forkert. Benyt hellere en kontrollampe, og når De har indstillet Deres kontaktpunkter til fuldt åben afstand på 0,4 til 0,5 mm, skal motoren indstilles til en fortænding på 5½ til 6 mm. Puch modellerne har ikke automatisk tændingsregulering og

de er derfor meget følsomme over for fejljustering. Det er naturligvis ikke udblæsningen, der kommer ud gennem karburatoren, men derimod en stikflamme på grund af for langsom forbrænding.

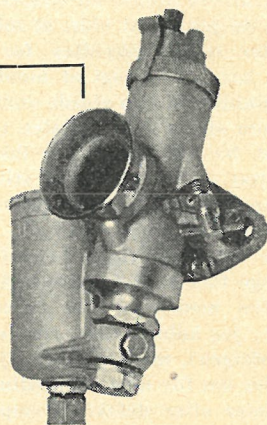
Jeg er ejer af en Puch model 150 TL, årgang 1953 (boring 2×40 mm — slaglængde 59,6 mm), og ønsker den bygget om til model 175 SVS (boring 2×42 mm — slaglængde 62 mm), kan dette lade sig gøre og i bekræftende fald, hvilke dele skal udskiftes i motoren (Passer cylinderbøsning, krumtap o. s. v. fra model 175 SVS?). — Jeg er klar over, at gearforholdet og hjulstørrelsen på de to modeller er forskellige. — Hvis man vil nøjes med et lidt mindre ccm-indhold end på model 175 SVS, kan man så skære 2,4 mm af cylinderen på 175 SVS og derved undgå at bekoste ny krumtap?

Puch'en har et benzinforbrug, der svarer til 16—18 km pr. liter ved landevejskørsel, hastighed ca. 60 km/t. På brochuren opgives der ca. 40 km pr. liter — man er måske ikke så smålige, når man opgiver forbruget på en brochure; men det nuværende benzinforbrug svarer vel nærmest

DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER



og originale reservedele

^A/_S BRD. P. & M. KLEE Krystalgade 3 . Byen 4646 — 4567
(Lige ved Rundetaarn)

til, hvad en Harley Davidson, 1200 ccm model, »drikker« ved ovennævnte hastighed. — Karburatoren er en Fischer-Amal med størrelse 90 strålespids, nålen står i hak nr. 2. — Har prøvet strålespids størrelse 85, men cyklen havde ikke sin normale ydeevne — gik urent, når den fik gas i 1. og 2. gear. Hvad kan der være i vejen?

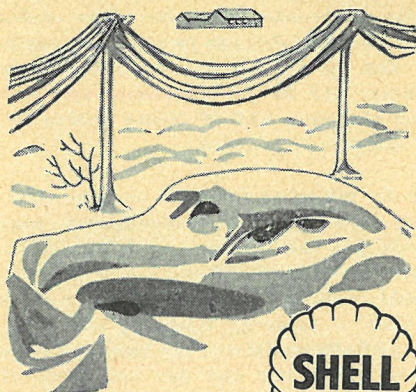
For et stykke tid siden brændte den 2 stempler efter at have kørt en distance på ca. 15 km med 2 personer og lidt bagage, hastighed 70—80 km/t, vejret var meget varmt. Kan det skyldes en for tynd olie-blanding. Jeg tanker ved en BP servicestation med deres almindelige 2 takt-blanding (SAE-20). Cyklen havde på daværende tidspunkt kørt ca. 7000 km, benzinforbruget er det samme både før og efter, at stemplerne blev udskiftet.

Jeg håber, at »Teknisk Brevkasse« vil besvare ovennævnte, da jeg hidtil forgæves har søgt problemerne oplyst. På forhånd tak.

A. M., Svendborg.

Man kan ikke uden videre bygge en Puch 150 TF om til en 175 SVS. Da de to maskiner har forskellig slaglængde, er det nødvendigt at udskifte krumtapakslen, cylinderen og topstykket. Endvidere skal maskinen forsynes med et nyt gashåndtag, da model 175 SVS som bekendt har to karburatorer. Det går ikke, således som De foreslår det, at bibeholde krumtapakslen fra 150 ccm modellen og skære noget af cylinderen på 175 ccm motoren. Bevares — alt kan gøres, hvis man ser bort fra omkostningerne og resultatet.

Skal vi så se lidt nærmere på Deres 150 TL, i den stand den nu befinder sig. Et benzinforbrug, der svarer til 16—18 km pr. liter, siger i sig selv tilstrækkeligt om, at maskinen er helt galt justeret. Da De efter alt at dømme kører på for mager blanding, er det sandsynligt, at Deres tænding tillige står helt afsindigt. Grunden til, at De har brændt Deres stempler, er, at De kører på for mager blanding, og dette resulterer enten i, at maskinen sætter sig voldsomt eller at der bliver brændt hul i stemplerne. Deres dyse (strålespids) skal være 100, og nålen skal stå i tredje hak fra oven. Når disse ændringer er foretaget, skal tændingen stilles nøjagtigt til $5\frac{1}{2}$ til 6 mm fortænding, med kontaktåbning på 0,4 til 0,5 mm. Hvis disse justeringer ikke hjælper, er motoren utæt ved stemperingene eller



PAS PÅ

Kølvandet fryser

BRUG

SHELL ANTI-FROST

SHELL ANTI-FROST er den kølvædske, De skal forlange, hvis De vil være sikker på at bringe Deres vogn uskadt gennem vinterens kulde.

SHELL ANTI-FROST forhindrer frostsprængning af køler og motorblok.

SHELL ANTI-FROST angriber ikke gummideler, pakninger, metal eller lak.

SHELL ANTI-FROST fordamper ikke.

SHELL ANTI-FROST flyder lige så let som vand selv ved lave temperaturer.

Een påfyldning — sikkerhed for hele vinteren.



A/S DANSK SHELL



eventuelt ved pakkåserne; men vi er temmelig overbevidst om, at De får en anden maskine ud af det, når først De har justeret den. Iøvrigt hjælper det ikke, at De kommer SAE 20 på maskinen, eftersom olien skal være SAE 50. Bland hellere Deres olie selv i fremtiden.

Er der mulighed for at få en neutral redegørelse om skadeløshedsbrevet, som, såvidt jeg véd, endnu kun bliver praktiseret af C. Reinhardt.

SMJ er ellers udmærket, men vi er nogle stykker — forøvrigt temmelig mange — her på Lolland-Falster, der kører på store cykler, og vi har fået den opfattelse, at bladet helst ser, at store cykler forsvinder og deres pladser udfyldes med knallerter til og med 200 ccm. Men De kan være sikker på, at mindst halvdelen af dem, der har lyttet til de utallige reklamer om de små cyklers 12—14 hk »fantastiske« acceleration, økonomi og slidstyrke, fortryder, at de ikke har brugt deres indkøbstiladelse til en 350 ccm eller derover.

Overvind Deres ubegrundede modvilje mod »giganterne« og lad os få et par sider

af og til om motorcykler af den slags, som man med rette kan kalde motorcykler.

På forhånd tak fra en lykkelig ejer af en Triumf Tordenfugl.

C. B., Bandholm.

Skadeløsbrevet, der praktiseres af fa. Reinhardt, er oprindelig en engelsk idé. Det virker som en forsikring for både køber og sælger, idet køberen ikke kommer ud for økonomiske ubehageligheder i tilfælde af arbejdsløshed, sygdom eller død, og forhandleren er samtidig sikker på at få sine afdrag. Selvom der står et forsikringsselskab bag et sådant skadeløsbrev, må det ikke kaldes en forsikringspolice, eftersom skadeløsbrevet i dette tilfælde udfærdiges af en motorforhandler. Systemet er ganske udmærket for alle parter.

Med hensyn til Deres kritik af SMJ, vil denne måske umiddelbart synes at være berettiget; men når det hovedsagelig er de små motorcykler, der omtales i SMJ, skyldes det ganske logisk, at der er flest modeller under 250 ccm. Det viser sig også, at der er størst interesse for de små maskiner, og endelig er der grund til at tro,

Flere Sejre paa

AVON

Isle of Man TT senior

1. Ray Amm 2. G. E. Duke

Hollands Grand Prix 500 ccm

1. G. E. Duke 2. F. Anderson

Belgiens Grand Prix 500 ccm

1. G. E. Duke 2. K. Kavanagh

Tysklands Grand Prix 500 ccm

1. G. E. Duke 2. Ray Amm
3. R. Armstrong

Tysklands Grand Prix 350 ccm

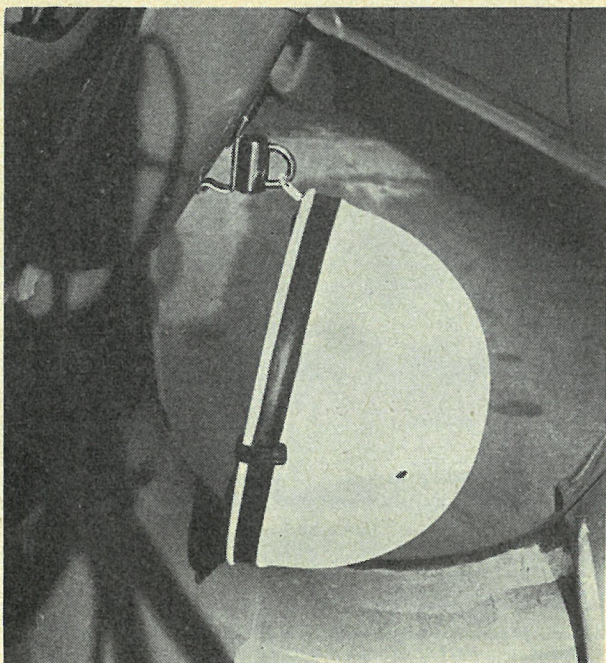
1. Ray Amm 2. J. Brett

Ogsaa i den daglige Trafik er man sikrest og bedst kørende paa

AVON

DET FØRENDE DÆK

For nogle dage siden blev vi præsenteret for en lille nyhed, der sikkert vil have ikke så få scooterkørere og motorcyklister interesse. Nyheden består i en lille speciallås, der nittes eller boltes til stellet på en scooter eller motorcykle, og når låsen åbnes kan hele bøjlen udtages. Meningen er den, at man skal kunne »parkere« sin styrthjelm på maskinen, medens man går ærinder i byen, i biografen eller andre steder, hvor man ikke ønsker at slæbe rundt på den noget uheldterlige styrthjelm. Det er naturligvis nødvendigt at montere styrthjelmen med et beslag, således at låsen har noget at gribe fat i; men der er sikkert en bedre løsning, end den her viste. Vi kan ikke rigtig lide metalstroppen i styrthjelmens nakke, og en bøjle nittet på styrthjelmen vil kunne gøre samme gavn. Et lille hul i nakken på styrthjelmen foret op med en rørnitte, vil dog sikkert være den bedste løsning.



at folk, der har brug for vejledning og orientering i forbindelse med køb af en motorcykle, er tilbøjelig til at vælge små maskiner. De store maskiner er herlige køretøjer, som vi selv kører med den største glæde; men desværre er det meget ofte nybegyndere, der står tvivlende over for valget mellem en Triumph Thunderbird og en BSA Road Rocket eller Golden Flash. De vil forhåbentlig indrømme, at en motorcykle, der afleverer fra 35 til 40 hk på et forholdsvis ubelastet baghjul, er en motorcykle for viderekomne. For danske forhold er 250 og 350 ccm modeller yderst tilfredsstillende, og med hensyn til den fantastiske slidstyrke, som De omtaler i lidt ironiske vendinger, skal vi erindre om en 250 ccm model, der har gjort tjeneste her på bladet, og den tilbagelagde i løbet af godt og vel tre år 132.000 km. Bortset fra nogle bagkæder, en enkelt forkæde, de nødvendige dæk og tre sæt stempelringe blev der overhovedet ikke rørt ved maskinen. Vi vil meget gerne prøvekøre store motorcykler fra 350 ccm og opefter, men det er meget sjældent at finde en sådan maskine hos forhandlerne. Vore betingelser for at kunne prøvekøre en motorcykle er som be-

kendt, at maskinen skal være tilkørt og i standardtrim; men vi regner forøvrigt med i nærmeste fremtid at få rådighed over nogle få store maskiner. Vor egen personlige mening om motorcykler og motorcyklers størrelse er i denne forbindelse underordnet; vort arbejde består i at orientere vore læsere, og det vil vi bestræbe os for at gøre på bedst mulige måde.



Mobiloil

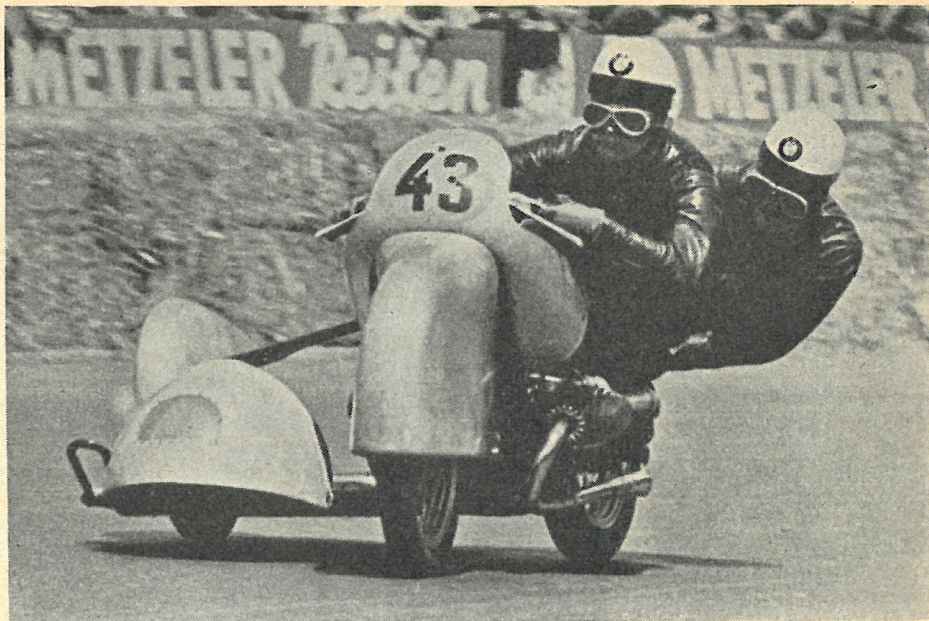
"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY





Sidevognskøreren Wilhelm Noll med sidevognsmand Cron erobrede dette års verdensmesterskab i sidevognskørsel med deres BMW fabriksmaskine. Udviklingen i motorsporten går hurtigt for tiden — i begyndelsen af sæsonen kørte BMW uden nogen form for strømliniebeklædning, midt i sæsonen brugte man den ovenfor viste beklædning.

FRA BANE OG VEJ Af „Observer“

Motorcyklesporten.

Det næstsidste af de kalssiske landevejsløb kom til at stå i tragediens tegn, eftersom den 24-årige østrigske kører Rupert Hollaus, der ved sin glimrende og iøvrigt sikre kørsel på NSU fabriksholdet allerede i de foregående løb havde erobret verdensmesterskabet i 125 ccm klassen, kom af dage under træningen på Monza. Han havde netop afsluttet en rekordrunde med 150 km/t, da han styrtede i svinget ved Lesmo, hvor han i faldet pådrog sig så alvorlige kvæstelser, at han døde nogle få timer senere. På grund af denne tragiske ulykke blev hele NSU holdet trukket tilbage i såvel 125 som 250 ccm klassen, og da løbene skulle startes, var alle flag på halv stang. Inden de egentlige løb blev der kørt en æresrunde på 125 ccm maskiner.

125 ccm klassen blev kørt over 16 omgange; løbet blev et rent italiensk opgør,

domineret af fem strømliniede, fabriksstilmeldte MV maskiner og en ditto Mondial. Der blev kørt i et fantastisk tempo, men italieneren G. Sala blev med sin MV en ret overlegen vinder i tiden 41.16,4, hvilket svarer til 146,2 km/t. På andenpladsen kom T. Provini (Mondial) 143,3 km/t og på tredjepladsen kom Ubbiali (MV) med 143,0 km/t. Kun disse tre ryttere gennemførte de 16 omgange, medens nummer fire M. Genevini (MV) blev flaget af på 14. omgang.

På den meget hurtige bane blev man i 350 ccm klassen vidne til den hårdeste konkurrence, man har set i denne sæson. Tiderne taler i og for sig for sig selv, når man tager i betragtning, at der blev kørt 24 omgange, hvilket svarer til 151 km. Resultatlisten ser således ud:

- | | |
|---------------------------------|---------|
| 1. Fergus Anderson (Guzzi) | 55.25,7 |
| (163,2 km/t) | |
| 2. E. Lorenzetti (Guzzi) | 55.26,2 |
| 3. K. T. Kavanagh (Guzzi) | 55.26,3 |
| 4. D. Agostini (Guzzi) | 55.26,7 |
| 5. Ray Amm (Norton) | 55.41,3 |
| 6. J. Brett (Norton) | 56.05,4 |

Som det ses, gik de fire første Guzzi kørere i mål indenfor det samme sekund.

I 250 ccm klassen var der ikke tilmeldt fabriksmaskiner, men også her blev det en Guzzi-sejr, idet Arthur Wheeler vandt med en strømliniet Guzzi, der tilsyneladende var en ret nøje kopi af sidste års fabriksmaskiner. R. Ferri blev nummer to på en anden Guzzi, og K. Knopf besatte trediepladsen med en NSU Sports Max. De øvrige placerede maskiner var alle Guzzi. I sidevognsklassen mødte BMW med hele sit fabrikshold plus de private, fabriksstøttede kørere. Man havde en vis tillid til, at Wilhelm Noll skulle kunne hjemføre verdensmesterskabet for 1954 i denne klasse, og forhåbningerne blev ikke skuffet. Med den ret imponerende hastighed på 149,9 km/t vandt Wilhelm Noll en overlegen sejr over Cyrill Smith (Norton), der gik i mål næsten et minut efter sin tyske konkurrent, men mere end et minut foran BMW-køreren Faust, der igen slog Drion's BMW med $1/10$ sekund.

I samtlige klasser blev der sat nye rekorder, men i 500 ccm klassen satte Geoff Duke med sin fire-cylindrede 500 ccm Gilera alle tiders rekord ved at vinde med

179,5 km/t, efter mere end 200 km kørsel. Mazetti blev nummer to med en anden Gilera, men han gik i mål 25,5 sekunder efter Duke. Næsten et minut efter kom Bandirola på en MV, og han besatte trediepladsen $2/10$ sekund foran R. H. Dale, der blev nummer fire på en anden MV.

Indenfor moto-cross sporten skete der bemærkelsesværdige ting i Moto-Cross des Nations i Holland. Det sejrsvante belgiske hold måtte se sig slået af englænderne, der vandt holdkonkurrencen; men nok så bemærkelsesværdigt var det, at svenskeren Bill Nilsson, der kørte et blændende løb i Saxtorp, blev individuel vinder i Holland. Også Kuno Johansson, der har været svagt kørende i den forløbne sæson, viste sig i sin gamle form i Holland.

Skåneloppet stod af en eller anden mærkelig grund ikke opført på den internationale løbskalender, af hvilken grund vi i lang tid svævede i uvished om, hvorvidt dette løb overhovedet skulle køres i år. Løbet startede imidlertid den 12. september, samme dag som Monza blev kørt, og der var endda overordentlig broget inter-

Vælg et batteri der holder

CHLORIDE batteriets PORVIC separatorer og de specielle CB 95 plader sikrer hurtig start selv ved de laveste temperaturer — og forlænger batteriets levetid.

Chloride
KVALITETS BATTERI

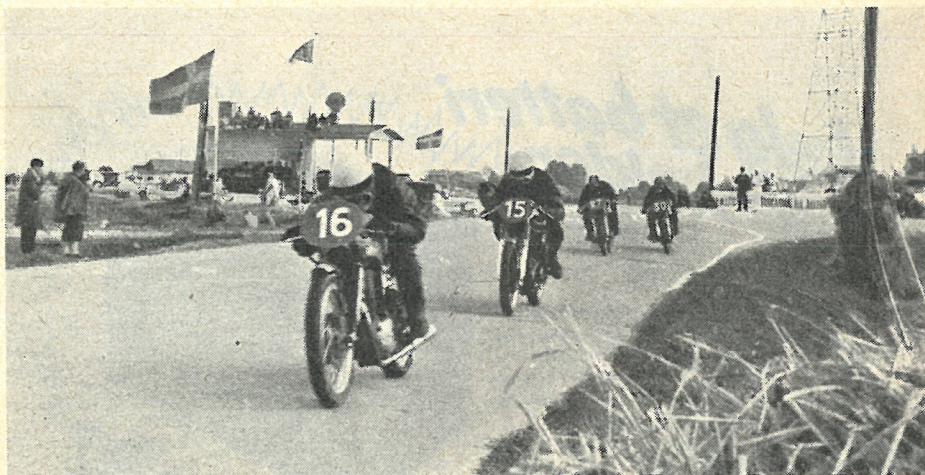
ENEFOR. FOR AUTOBRANCHEN: A/S MAGNETO · JAGTVEJ 155 · KBH. N · /EG 4601

national deltagelse. 500 ccm klassen fik et ret spændende forløb, eftersom tyskeren Hans Bartel, der kørte den seriefremstillede BMW Renn-Sport, fik en dårlig start, og fra bunden af feltet arbejdede han sig op omgang for omgang. Hans maskine var fuldkommen suveræn, og han kunne faktisk køre, som han ville. Da rytterne gik ind på anden omgang, lå han som nummer 16, men fem omgange senere lå han på fjerdepladsen. Her havde han en kort fight med englænderen J. A. Storr (Norton) og canadieren Godwin, men på 15. omgang overtog tyskeren føringen, som han beholdt resten af løbet. Storr blev nummer to, og svenskeren Sven Andersson (Norton) kom på tredjepladsen foran Kuno Johansson (BSA). Knud Nielsen (Danmark) placerede sig med sin Norton som nummer 15 i dette løb.

I 350 ccm klassen deltog DKW med et fabrikstilmeldt hold, bestående af tre maskiner, kørt af Wünsche, Hofmann og Hobl. De tre-cylindrede DKW racere, der iøvrigt har ført en ret tilbagetrukket tilværelse i denne sæson, lagde sig straks i spidsen anført af Hobl, men i løbet af et par omgange førte Wünsche foran Hof-

man, og Hobl lå som nummer tre, og denne placering holdt sig løbet ud. Der var ret stor afstand mellem rytterne på DKW holdet, da de gik over mållinien, og alligevel var der kun en enkelt konkurrent, der kunne fuldføre de 20 omgange, nemlig Bob Matthews, der blev nummer fire med sin Velocette. Resten af rytterne blev flaget af på 19. omgang. To ryttere lå endda to omgange tilbage, og en enkelt tre omgange.

Juniorløb for 500 ccm maskiner blev kørt med brask og bram, og det må indrømmes, at de svenske juniorer ikke sparer på gassen. I 125 ccm klassen startede både seniorer og juniorer, og senior løbet blev vundet af Bo Söderström, MV Agusta, med Henry Bolin ligeledes MV Augusta på andenpladsen, som nummer tre kom Rolf Folkesson på en EMC Puch. Juniorklassen blev vundet af Bo Grip, Puch, foran Sven Karlsson, Mondial, og Bror Andersson, Rumi. Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, hvor godt og righoldigt materiel svenskerne kan stille op i 125 ccm klassen. Der var ialt tilmeldt 26 ryttere på 125 ccm maskiner, og MV, Mondial, Rumi og Puch kørte de alle på, når man ser bort fra en enkelt REA.

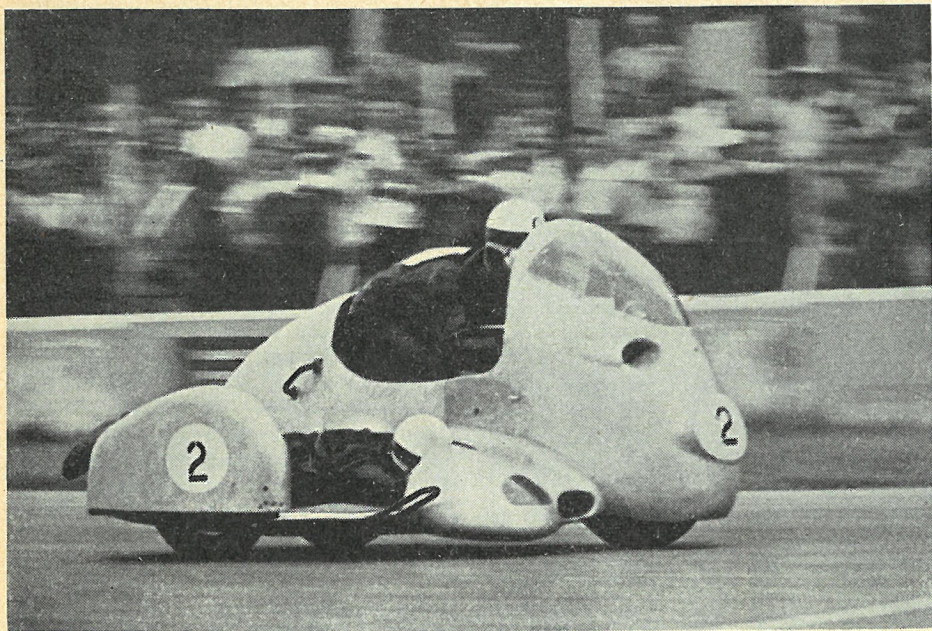


Fra 350 ccm klassen i Skåneloppet. Nr. 16 er tyskeren Rudolf Stein, NSU, der bliver forfulgt af sin landsmand Jäger, AJS, (15), bagved kommer de to svenskere Olle Pettersson og Børje Sundén begge på AJS.

KØR BEDRE

er en bog, der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel. Pris kr. 4,85

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL



På Monza i det afgørende løb kørte sidevognsparret Noll og Cron med den her viste fuldkommen indkapslede BMW sidevognsmaskine.

Det internationale seks-dages løb, der med rette betegnes som årets mest afgørende løb for standardmotorcykler, udviklede sig i hænderne på de engelske arrangører i år til en ren skandale. Allerede de første dage opdagede man, at afmærkningerne var mangelfulde eller direkte misvisende, og det viste sig, hvor uhyrligt det end kan lyde, at der flere gange var opmærket dobbelte etaper, idet arrangørerne tilsyneladende havde udlagt en ekstra etape, der skulle anvendes som reserve, dersom den egentlige etape viste sig at blive for vanskelig under vedvarende regnskyl. Mod sædvane i denne sommer og mod alle forventninger blev de første dage afviklet i tørvejr, og de udlagte etaper var derfor så lette, at løbsledelsen måtte nedsætte maksimumstiden. Man glemte derimod at fjerne afmærkningen til reserveetaperne, og dette medførte, at flere ryttere forvildede sig ud i disse etaper uden nogensinde at få en reel chance for bedømmelse. Maico-holdet fik det tvivlsomme hverv under de første etaper at skulle åbne en hel del lukkede markled, som de efterfølgende ryttere kunne køre lige igennem. Biveje, deciderede terrænetaper og hovedveje, var blan-

det sammen på samme dagsetape, således at ryttere, der havde tabt tid på de dårlige veje eller i terrænet, ved hård og ofte yderst hasarderet kørsel kunne vinde tiden ind på landevejene. Desværre glemte flere kontinentale ryttere, at der er venstrekørsel i England, og en rytter, der var kørt forkert, vendte således om og fortsatte i vejens højre side tilbage ad den snoede vej, som tilmed var indhegnet af høje hække, og resultatet blev, at han kørte en svensk deltager ned. Til sidst gik hele arrangementet i fisk, og det strømmede ind med protester fra alle nationer.

Under den sidste, afgørende baneprøve blev omgangene ikke talt korrekt, og da løbets resultat endelig skulle gøres op, gik hele dommerkomitéen hjem og hold weekend — og så kunne kørere, holdledere og pressefolk blive et par dage længere i England for at få klarhed over den yderst forvirrede situation. For at gyde olie på de oprørte vande lod løbskomitéen tilsyneladende en regn af guldmedailler hagle ned over alt og alle; men løbet var så dårligt tilrettelagt, at man næsten kvier sig ved at bringe resultatlisten. Hvordan ville det være gået, hvis femseks ryttere ikke var blevet håbløst sat



Fra det Internationale Seks-dages Løb. De første køre, der blev sendt afsted på etaperne, blev ofte tilføjet et ekstra handicap, ved at skulle åbne lukkede markled. Her ses Maico køreren Walter Aukthum som døråbner.

ud af konkurrencen, fordi de kørte ad afmærkede etaper, der slet ikke hørte til i arrangementet? Hvordan ville resultatlisten have set ud, hvis ikke adskillige ryttere var blevet sinket i kontrollen, og hvordan ville løbet i det hele taget have formet sig, hvis kontrollanterne havde været vågne og havde virket som en orienterende myndighed med fuldt overblik over løbet, i stedet for blot at være en samling herrer, der gjorde forvirringen komplet?

Ifølge resultatlisten har Tjekoslovakiet vundet det internationale Trophy med kørerne Roucka, Pudil, Klímit, Kubes og Sedina, alle på Jawa 150—250 ccm. Dette hold gennemførte pointfrit, medens englænderne, der besatte andenpladsen med Stocker og Brittain på Royal Enfield, Viney på AJS, P. H. Alves på Triumph og S. B. Manns på Matchless ligeledes fik noteret pointfrit løb, men med dårligere tider end tjekoslovarerne. Sverige kom på tredjepladsen med to strafpoints, og her bestod holdet af Olle Gustafsson og Lars-Olov Hagman på Husqvarna og Elon Forsberg, Hans Andersson og Gunnar Johans-

son på NV. Italien kom på fjerdepladsen med 25 strafpoints, Østrig med 33 og Tyskland med 442 strafpoints. Sølvpokalen gik til Holland, der kørte pointfrit, og på andenpladsen i denne konkurrence kom Sverige, medens England blev nummer tre foran Italien, Holland og Tjekoslovakiet. Mærkekonkurrencen blev uafgjort, eftersom ti fabrikshold kørte pointfrit, og klubkonkurrencen blev vundet af Maico Motorcykleklub, Tyskland. En konkurrence mellem militærhold blev vundet af England foran Sverige, idet begge disse hold dog kørte pointfrit.

Automobilsoorten

Hvor er det få løb, der holder løfterne og virkelig bliver så spændende, som startlisten tyder på; men dette års *Gran Premio d'Italia* på Monza den 5. september var ikke alene årets, men mange års mest spændende løb.

Som optakt kørtes om formiddagen det obligate to-timers sportsvognsløb *Coppa Intereuropa*, som trods det klingende navn var et rent italiensk opgør. Sejren gik ret overraskende til *Elio Zagato*, der kørte en *Fiat V8* med ikke mindre end 152,5 km/t. Iøvrigt så placeringslisten således ud: Over 2.000 ccm: 1) Gatta, Lancia (148,8 km/t), 2) Ribaldi, Lancia, 3) Mancini, Lancia. Indtil 2.000 ccm: 1) Zagato, *Fiat V8* (152,5 km/t), 2) Sanesi, Alfa Romeo, 3) Crespi, Alfa Romeo. Under 1.300 ccm: 1) Guidetti, Fiat (135,5 km/t), 2) Ciolfi, Fiat, 3) Ronzini, Fiat.

Efter denne appetitvækker var der frokostpause, og så blev vognene under stigende spænding rullet frem til Grand Prix'et. I første række holdt Fangio, Mercedes-Benz (bedste træningsomgang 1 min. 59 sek.), Ascari, Ferrari (1.59,2) og Moss, Maserati (1.59,3). I anden række var rækkefølgen tilsvarende med Kling, M-B, Gonzales, Ferrari og Villoresi, Maserati.

Starten gik fint. Fangio og Kling skød straks frem med Mercedesvognene (iført strømliniekarosseriet) tæt fulgt af Gonzales, Ascari og Moss. Men allerede på fjerde runde faldt Kling tilbage, generet af et utæt olierør. To omgange senere skød Ascari frem i spidsen og begyndte gradvist at lægge Fangio bag sig. Tempoet steg, og det varmlodige italienske publikum skreg sig hæse af begejstring. Kort



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

**MAICO-MOBIL
LAMBRETTA
PARILLA
GOGGO
VESPA
PUCH
ISO**

samt DKW, Capri, Viktoria, Triumph,
BSA, JAWA og Nimbus

SPLEEFA STYRTHJELME
Briller, alle typer

Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V
EVa 6621 EVa 6621

KØR BEDRE!

„Denne bog er skrevet, for at De ikke
slå Dem selv eller andre ihjel“.



**GØR KØRETUREN
BEHAGELIGERE**

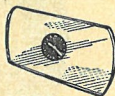
med Smiths verdenskendte biludstyr

Med Smiths termometre til måling af vand- og olietemperatur har De til enhver tid overblik over motorens tilstand og kan standse ethvert tilløb til overophedning i starten.



Bag fremstillingen af Smiths automobil-ure står 90 års erfaring i ur-fabrikation. Smiths ure er berømte for præcision og for nemt udstyr.

SMITHS



er standardudstyr i 9 af 10 engelske vogne



Få mere glæde af Deres vogn!

VILH. NELLEMANN
KØBENHAVN - RANDERS

efter måtte Herrmann til depotet med den tredje Mercedes for at udskifte et tændrør — en operation, der tager godt to minutter på Mercedes'en. På 16. runde måtte Gonzales give op, da transmissionen på hans Ferrari ikke længere stod til farten. Fangio kæmpede som en løve og nåede et kort øjeblik foran Ascari's røde Ferrari — men placeringerne skiftedes omgående igen, og tyve omgange lå Ascari ubestridt i spidsen. I mellemtiden krævede den djævelske fart sine ofre. Kling's Mercedes opgav ånden på dramatisk vis, idet olieledningen sprængtes, og den kogende olie sprøjtede ud over Kling, som tabte herredømmet over vognen — lykkeligtvis uden at komme alvorligere til skade.

Næste drama indtraf, da Villoreasi, opflammet af begejstring over at sidde i en racervogn igen, forsøgte det umulige, som næsten lykkedes. I en betagende spurt strøg han forbi Moss, forbi Fangio og til sidst forbi Ascari! Moss gik med frem og var på pletten, da koblingen på Villoreasi's Maserati kvitterede for den brutale spurt ved at pakke sammen. Dermed var status, at både Mercedes, Ferrari og Maserati havde mistet en vogn. Halvdelen af løbet var kørt, og Ascari førte så at sige side om side med Moss et sekund foran Fangio.

Da Ascari og Moss hjul ved hjul passerede hovedtribunen, begik Ascari en af sine meget sjældne fejl og kiksede gearskiftet op i topgear med det resultat, at motoren løb løbsk og »døde«. Derved kom Moss alene i spidsen, men Fangio arbejdede sig op, indtil han på det nærmeste tabte vognen i sydkurven og foretog en lille udflugt i landskabet. Dette var signalet for Sterling Moss til for alvor at køre bil, og på ti omgange havde han distanceret Fangio med 20 sekunder. Faktisk havde han løbet i lommen. Det af spænding komplet udmattede publikum fik atter normal vejtrækning og satte sig bedre til rette for at nyde den unge englænders stilrene kørekunst og synet af en italiensk vogn klart på førstepladsen. Men ak — 12 runder før målet måtte Moss til depotet for at fylde olie på. Fangio strøg forbi, mens publikums skuffelse fik luft i et rungende brøl, der rev de allerede medtagne stemmebånd i laser. Moss kastede sig dog igen ud i kampen og be-

gyndte at hale ind på Fangio, hvis Mercedes lød en kende »sur«.

Argentineren kørte med den knusende ro, der kendetegner ham i en desperat situation. Moss kæmpede under udfoldelse af sin mest strålende kørefærdigheder — men kun tre omgange; så var han ude af løbet. En revnet olietank berøvede ham en sikker sejr.

De sidste ni runder afvikledes uden episoder, og efter 504 kilometer kørsel gik Fangio i mål som sejrherre. Som en klog mand sagde: Fangio vandt, Mercedes tabte!

Resultaterne blev:

- 1) Fangio, Mercedes, 180,2 km/t.
- 2) Hawthorn, Ferrari, 1 omgang bagved.
- 3) Maglioli-Gonzales, Ferrari, 2 omgange bagved.
- 4) Herrmann, Mercedes, 3 omgange bagved.

Løbets hurtigste omgang kørtes af Gonzales med 187,7 km/t.

De to mest mindeværdige ting fra et mindeværdigt løb var Fangio's virtuost, koldblodige kørsel med en meget vanskelig vogn, som måtte tvinges gennem svin-

gene, og Moss' blændende kørsel — der brat blev bragt til afslutning af det ubønhørlige uheld, der har fulgt ham i denne sæson.

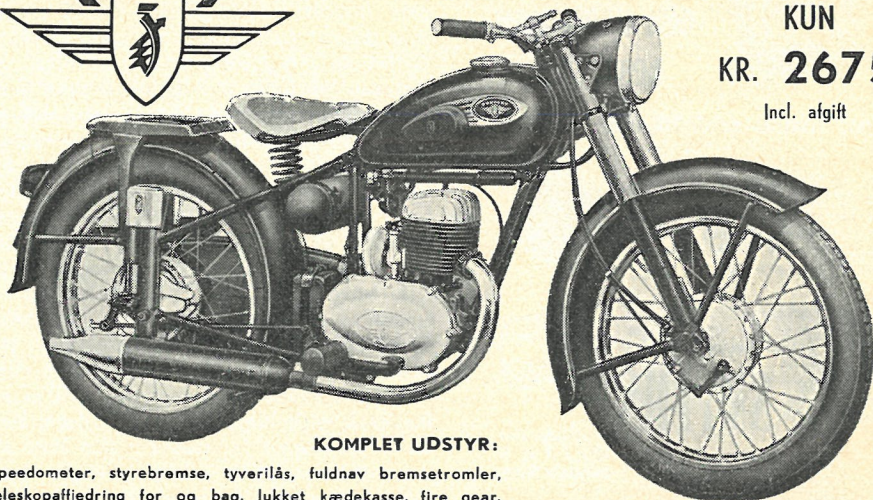
England.

Den følgende lørdag kørtes det klassiske T.T.-billøb på Dundrod-banen i Nordirland. Måske er det på sin plads lige at forklare, at det britiske Tourist Trophy er et handicapløb, som kræver en udstrakt anvendelse af matematik for at kunne følge slagets gang. Ganske kort sagt — på grundlag af motorstørrelse — anslås de anmeldte vognes gennemsnitshastighed for 94 omgange af den 11,9 km lange landevejsbane. Derefter gives der hver deltager et antal kreditomgange, som forudsættes tilbagelagt, når startsignalet gives. I år havde for eksempel de små franske vogne 27 kreditomgange, mens de store 3,8 liters Lancia'er havde 4 kreditomgange. Med andre ord, de små vogne skulle reelt køre 67 omgange, mens de største skulle tilbagelægge 90.

Den vogn, der først kørte 94 omgange, d. v. s. sine kreditomgange plus de reelle



ZUNDAPP STADIG DANMARKS BILLIGSTE 200 ccm
OGSÅ PÅ DOLLAR



KUN

KR. **2675**

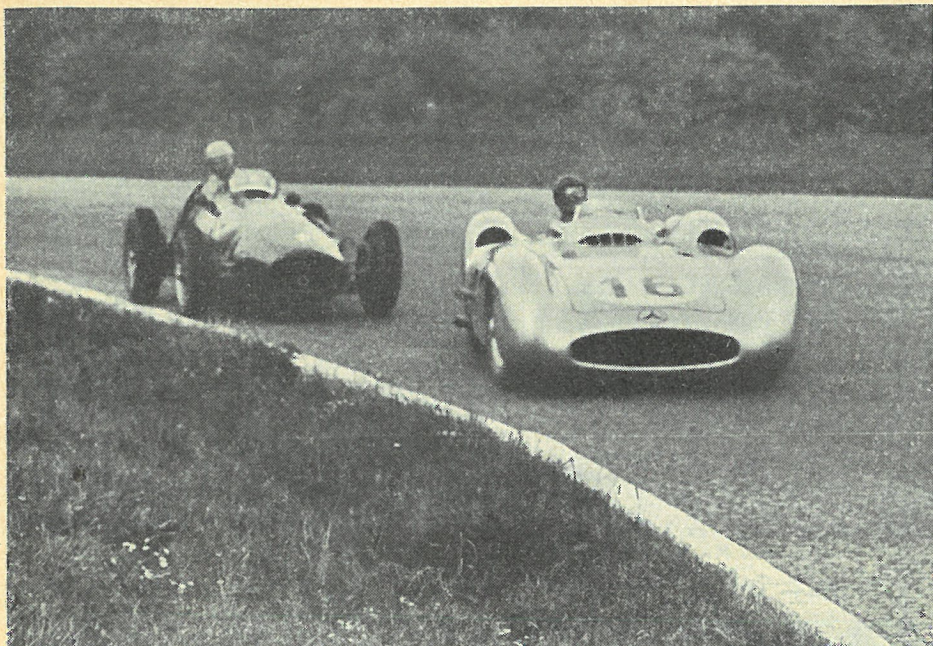
Incl. afgift

KOMPLET UDSKYR:

Speedometer, styrebremse, tyverilås, fuldnæv bremsetromler, teleskopaffjedring for og bag, lukket kædekasse, fire gear, bagagebærer og forcromet.

Se den hos forhandlerne eller skriv efter brochure.

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S
ØSTERALLÉ 7, KBHVN. Ø



Her er et billede fra den hårde kamp på Monza. Stirling Moss, Maserati, forfølger Fangio, Mercedes, på det skarpeste. Læg mærke til den store bagvognsudskridning som Fangio bringer i anvendelse.

omgange, vandt løbet. De øvrige placeringer udregnes efter en sindrig formel, der ser sådan ud:

$$\frac{\text{slagvolumen} \times 95 \text{ miles i timen}}{\text{slagvolumen} + 350}$$

— og herefter må alt være klart som blæk!

Trods disse sindrige regnestykker, som gjorde livet surt for mangan detpotchef, var startfeltet det bedste i mange år, og løbet — på distance — talte til sportsvogns-verdensmesterskabet, som både Lancia og Ferrari aspirerede til.

Allerede under træningen blev der kørt bravt til, og Gonzales kom galt af sted med den ene 3-liters Ferrari, omend uden selv at komme noget alvorligere til. Ascari, som sammen med Villorelli kørte en 3,8 liters Lancia, var den hurtigste under træningen, men Hawthorn, der havde Trintignant som partner i den tiloversblevne Ferrari, var kun ubetydeligt langsommere. Den ny 2,5 liters Jaguar var en ret ukendt, men frygtet faktor i løbet.

Kampen — som den tog sig ud, når man ikke benyttede regnestok — kom da også til at stå mellem Ascari, Hawthorn og

Rolt, som kørte den ene Jaguar. Kort efter greb Fangio (3,8 liters Lancia) og Taruffi med en 3,3 liters Lancia ind i slaget, men Fangio havde maskinskade efter forskellige små møder med afspærringerne og måtte opgive sin egen vogn. Derefter deltes han med Taruffi om den mindre model.

Hawthorn kørte overlegent sikkert og



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14

TELEFON GE. 1850 - 4844 - 4850

GÆLDER DET

Motor-Eeklædning

eller

Motor-Udstyr

Ring eller skriv efter
vort Katalog

Tilsendes

GRATIS

Motordragter fra
98.- til 290.- Kr.

FORST- OG JAGTHUSET



Gl. Kongevej 119
København K
C. 8632 eller Eva 4020



KØR 10 % LÆNGERE uden ekstra udgift

Udnyt benzinen til sidste dråbe — brug DUCKHAM's ADCOIDS i tabletform — der effektivt modvirker tændingsbanken og derved øger kompression og ydeevne. For længere kørsel med nøjagtig samme benzinforbrug — vælg DUCKHAM's ADCOIDS. En tablet nok til 10 l benzin.



**Duckham's
ADCOIDS**



Få mere glæde
af Deres vogn!

VILH. NELLEMANN ½
KØBENHAVN — RANDERS



tilbagelagde runde efter runde med 148 km/t, hvilket er bandsat hurtigt på denne smalle landevejsbane. Alligevel var en lille *D.B.-Panhard* i spidsen på handicap. Ascari leverede også fremragende kørsel, men havde den uhyggelige oplevelse at se kardanaxslen på *Lancia'en* komme op gennem gulvet. *Aston-Martin* holdet var forfulgt af mekaniske uheld, og Stirling Moss gik det — man fristes til at sige naturligtvis — ikke bedre med en 2,5 liters Jaguar.

Bonnet og Boyal kørte med største regelmæssighed deres lille D. B. Panhard på førstepladsen i 4½ time. Så svigtede den lille strømliniede vogns bremses, og den tog turen gennem en hæk. Derpå rykkede en anden D. B. Panhard, kørt af Loreau og en herre med det tiltalende navn Armagnac, op på førstepladsen, og der forblev den trods Hawthorns utroligt hurtige kørsel med Ferrari'en.

Endelig — efter 7 timer, 13 minutter og 38 sekunders kørsel — havde den lille D.-B. (747 ccm) tilbagelagt den forlangte distance og vandt med et gennemsnit af 110,6 km/t. Andenpladsen gik til Hawthorn-Trintignant (138,5 km/t), og på tredjepladsen kom Musso-Mantovani, Maserati (130,1 kmt), mens Fangio og Taruffi sikrede sig en fjerde plads med 137,7 km/t.

På distance vandt Hawthorn-Trintignant og sikrede derved Ferrari årets sportsvognsmesterskab, uanset hvad resultatet måtte blive i Mexico.

Tyskland.

Avusløbet den 19. september bar den klingende titel *Grosser Preis von Berlin*, men var ikke destomindre en jævnt, ked-sommelig affære. Startfeltet bød på 3 Mercedes (Kling, Fangio og Herrmann), men ikke på nogen reel modstand. Avusbanens to lige strækninger, »dødsdromen« i nordkurven og den flade sydkurve udgør en lidet interessant bane, medmindre man gerne vil se en vældig fart i lige linie. Uden at være presset kørte de tre Mercedesvogne paradekørsel i 2 timer og 20 minutter med 213,5 km/t, hvilket ubestrideligt er meget hurtigt, men afgjort ikke har nogen væsentlig betydning rent bilmæssigt set. Gordini gjorde et heltemodigt forsøg på at blande sig i løbet med 3 vogne, men da Behra udgik efter i 14 om-

gange at have holdt trit med de tre Mercedes, var det løb kørt! Resultaterne fra Avus var:

- 1) Kling 2.19.59.8.
213,5 km/t for 498 km.
- 2) Fangio 2.20.00.3.
- 3) Herrmann 2.20.00.3.

Sportsvogne under 1.600 ccm (alle Porsche!)

- 1) Polensky 47.45.2.
156,5 km/t for 124,5 km.
- 2) »Ernst Conly« 49.16.6.
- 3) Heuberger 49.26.0.

Sportsvogne under 1.300 ccm (også kun Porsche).

- 1) Rolff 48.29.6.
154,1 km/t for 124,5 km.
- 2) Oebels 48.45.3.
- 3) Elmenhorst 49.11.3.

Specialsportsvogne under 1.500 ccm (166 km).

- 1) V. Frankenberg (Porsche) 51.29.2.
193,5 km/t.
- 2) Herrmann (Porsche) 51.29.2.
- 3) Bechem (Borgward) 52.07.9.

Norge.

Viking-rallyet er ved at få ry for at være en af årets virkelig svære rallykonkurrencer — og med rette. Henvend en trediedel af de 87 deltagere faldt fra, inden de 1.700 km var tilbagelagt. De dygtige norske kørere, Johansson og Jensen, vandt med en Ford V-8 og gentog således

succes'en fra sidste år. Tyskerne Schlüter og Polensky vandt klassen under 1.000 ccm med en DKW og hjembragte derved europamesterskabet i rallykørsel. Damepokalen gik til den digre engelske dame Sheila von Damm, der kørte en Sunbeam-Talbot.

Rekordhjørnet.

Austin-Healey tegnede sig for ialt 53 internationale og amerikanske rekorder under kørslen på Bonneville-banen i U. S. A. En tunet standardmodel tog bl. a. rekorderne for 3.000 miles, 5.000 km og 24 timer med over 210 km/t. En særlig kompressorvogn med specialkarosseri opnåede endnu højere hastigheder og tilbagelagde bl. a. en mile med flyvende start med ikke mindre end 309,96 km/t.

M. G. var også på en resultatrig rekordjagt i U. S. A. og rensede godt ud i klasse F (1.100—1.500 ccm). 2.000 km — for blot at tage et enkelt resultat — kørtes med 193,42 km/t.

Frankrig.

Tour de France, som i al beskedenhed fører over 6.041 km landevej og slutter med et veritabelt væddeløb over 100 km i Nice, blev vundet af Pollet og Gauthier med en Gordini. På andenpladsen kom Storez og Linge med en Porsche 550 og på trediepladsen Peron og Bertramnier med OSCA 1500. I klassen for »serie og specialstandardvogne« (!) sejrede Marignoni og Rabezzana (Alfa Romeo), i standard-sportsklassen Estager og Proto med en

LÅS STYRTHJELMEN TIL DERES MOTORKØRETØJ

TORACO-LÅSEN

AFLÅSER LET 3 STYRTHJELME

FORHANDLER: SCHEPELER - NYBROVEJ 186 - TLF. LYNGBY 3155

LÆS OMTALEN SIDE 713

Maserati og i »racer-sportsklassen« det allerede nævnte Porsche-mandskab.

Racer-sport! i et rally! *Observer.*

OLIE OG OLIE

Fortsat fra side 660

Forhåbentlig vil ovenstående vise, at man ikke skal tro på alt, hvad man hører, men garderer sig ved at tænke sig om, sætte sig ind i det, man har med at gøre og overvåge at det korrekte blandingsforhold benyttes ved fremtidige optankninger. SMJ's medarbejdere har kun de bedste erfaringer med to-takt olierne, og har aldrig haft uheld med disse specialolier, hvadenten de har været selvblandende eller ikke, og det skal nævnes, at alle prøvekursler med to-takt maskiner foretages på en selvblandende to-takt olie.

VENTIL-SNAK

Fortsat fra side 699

den øvre ende af ventilskaffet, hvorfra den føres videre til ventilstyr og kølevand. Vi får på denne måde en ekstra varmetransport bort fra ventilhovedet og kan herved holde dette nede på en passende lav temperatur til trods for de store mængder af udblæsningsgas, som strømmer forbi pr. sekund.

Ventiler med natriumfyldning benyttes ganske almindeligt til flyvemotorer, men også bilfabrikerne er begyndt at benytte dem i deres standardvogne af mere usædvanligt tilsnit. Det kan således nævnes, at Mercedes modellerne 300, 300 S og 300 SL og Porche 1500 Super er forsynet med natriumfyldte ventiler.

FORENINGEN TIL TOMMELTOTTENS BEVARELSE

Foreningen til tommeltottens bevarelse har fået et nyt og effektivt våben til forsvar af den udsatte tommeltot. Det er jo en kendt sag, at det ingenlunde er

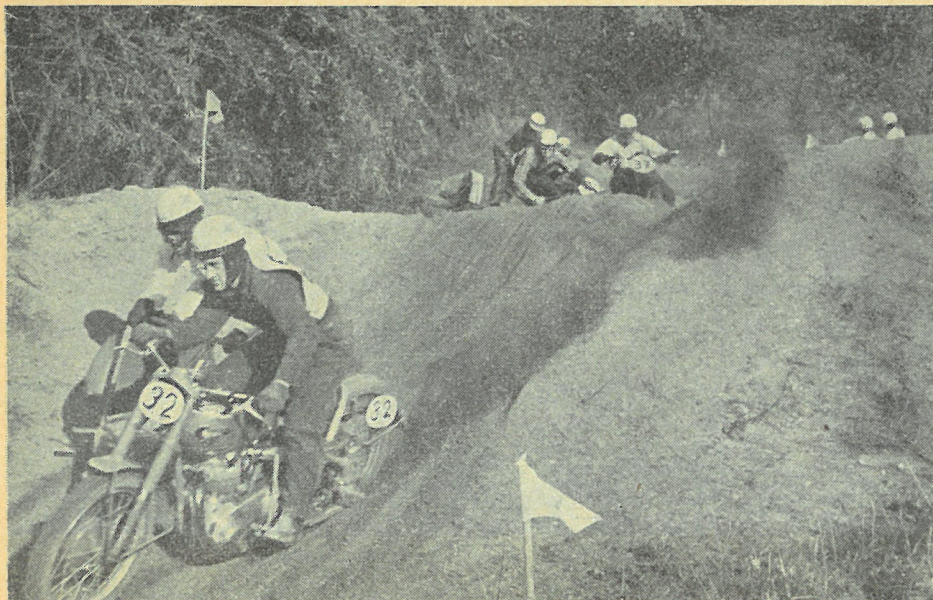
formede nøgle har i enden af skaffet en anboring, som sættes ned over den samlenitte, som fjederlåsens ben ligger an mod. Med en ganske let drejning af nøg-

Således ser den omtalte specialnøgle ud. I skaffet er »nøglen«, der åbner fjederlåsen, og grebet på nøglen benyttes som brækjern, når fjederlåsen skal skydes på plads.



svært at skille en kæde ad, når man ved hjælp af en skruetrækker eller lignende får løst fjederlåsen, og det er ej heller særlig vanskeligt at samle kæden igen, når man ved hjælp af den samme skrue-trækker får presset fjederlåsen på plads, hvis den da vel at mærke ikke er sprunget så langt væk under et af de utallige forsøg, at man ikke mere kan finde den. Selv øvede mekanikere har adskillige gange punkteret tommeltotten ved afmontering eller montering af kæder, og samtlige cyklister, knallertkørere og motorcyklister kan derfor hilse et lille specialværktøj velkommen. Den noget mærkværdigt

len skydes fjederen tilbage, således at den kan fjernes med tommel- og pegefingre, uden fare for nogen af de i operationen indblandede. Når fjederen skal på plads igen, efter at kæden løseligt er blevet samlet, lægger man den lukkede ende af fjederen over samlenitten, benytter den anden ende af nøglen som en slags brækjern, og samle-fjederen glider let og smertefrit på plads. Nøglerne findes i størrelser passende til næsten alle motorcykelkæder, knallertkæder og almindelige cykkekæder. Prisen for den største nøgle, passende til 5/8" kæder, er ganske rørende, nemlig kr. 3,15.



Fra løbet i Højbjerg 12. september. Niels E. Hansen fører foran Svend Schmidt og Niels Andersen alle på Ariel.

DE SIDSTE MOTO-CROSS I ÅR

Højbjerg 12. septbr.

Efterårets første moto-cross-begivenhed på Fyen på F. M. S.s bane i Højbjerg løb af stabelen i godt vejr, og godt 5000 tilskuere overværede en række spændende løb — godt krydrede med voldsomme styrt. Dagens mest uhyggelige oplevelse fik man vel nok, da Svend Mortensen, Helsingør, var så uheldig at ramme Køgemanden, Niels E. Hansen's sidevognsmand, Viggo Johansen, i ryggen med sit styr. Det så foretruende ud, da han stod på sidevognen og svajede under den vilde fart; i sidste øjeblik blev maskinen vinket ud, hvorefter han sank bevidstløs sammen. Efter lægebehandling i ambulancen var han dog i stand til påny at starte i sidste heat.

Et andet af de dramatiske styrt fandt sted, da Svend Nielsen, Svendborg, styrtede med sin maskine og brækkede det ene ben.

»Senior solo« var vel nok imødeset med den største spænding, idet man regnede med et opgør mellem Jacob Lynegaard og Ejvind Hansen; men førstnævnte havde en sort dag og væltede flere gange. Nu stod

kampen mellem Ejvind Hansen og Arne Svendsen. Første heat vandtes af Arne Svendsen, 2. heat gik til Ejvind Hansen. I 3. heat var Ejvind Hansen uheldig i starten og lå først som nr. 5 i første runde; men han arbejdede sig derefter sikkert frem mand for mand, indtil hele feltet var agterud, og sejren hjemme. En fin præstation, når man tager i betragtning, at overhalingsmulighederne er stærkt reducerede ved banens afkortning.

Senior solo:

1) Ejvind Hansen, AJS	21.54,0
2) Arne Svendsen, Matchless	22.17,9
3) Svend Aage Hansen, Triumph	22.29,4
4) Knud Lodal, Ariel	22.42,5

Senior sidevogn:

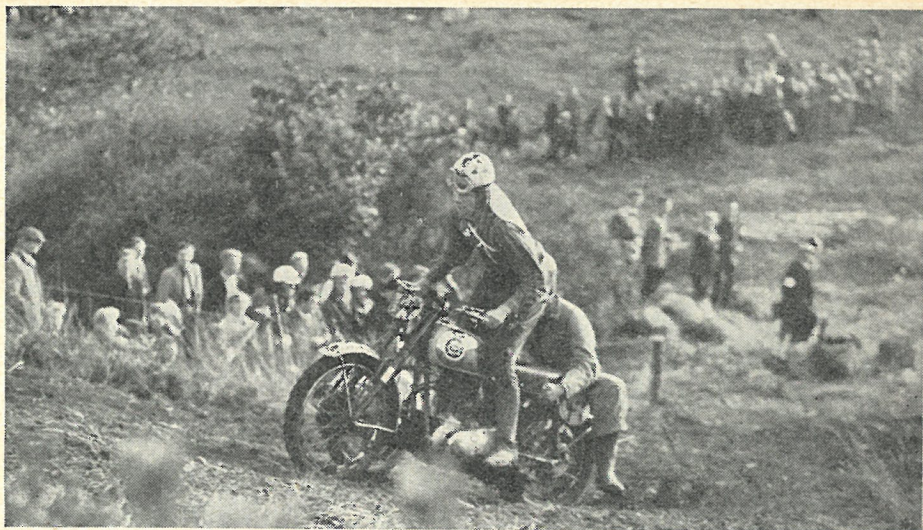
1) Svend Mortensen, Ariel	15.56,2
2) Niels Andersen, Ariel	16.00,7
3) Niels E. Hansen, Ariel	16.20,0
4) Ejgil Nielsen, Ariel	16.37,2

Lettvægtsløb:

1) Mogens Dyhr, Puch	13.42,8
2) Jørgen Rasmussen, DKW	13.59,7
3) Henrik Bækgaard, Triumph	14.12,8
4) Mogens Pedersen, Husqvarna	14.36,2

Begynderløb:

1) Niels Wissing, Ariel	7.38,7
2) Niels Knudsen, Ariel	7.40,5
3) Henning Serup Olesen, Ariel	7.47,0
4) Jørgen Olsen, Matchless	8.04,2



Erik Dalsgård, Vejle, på Fuglsangbanen.

Juniorløb:

1) Bent Hansen, Triumph	18.56,2
2) Jørgen Iversen, Norton	19.28,2
3) N. P. Christensen, Triumph	19.40,7
4) Viggo Christensen, AJS	20.04,6

Fuglsang 19. septbr.

Den 19. september afholdt Løgumkloster Motor Sport moto-cross på Fuglsangbanen; desværre blev løbet ikke det helt store sus, dels grundet den meget hurtige

bane, der gav alt for få chancer for overhaling og dels grundet et par temmelig lange pauser, som forhalede arrangementet så meget, at over fire timer blev brugt for at afvikle 12 starter.

Det er imidlertid ting, der kan ændres, og ihvertfald med hensyn til selve banen er det klubbens mening at udbygge den så den både bliver længere og får flere forhindringer.

Det løb der krævede mest kamp var Senior solo indtil 175 ccm, hvor den lille sejge C. Z.-kører John Howard brugte maskinen fuldt ud mod Mogens Dyhr, Puch, og først på mållinien lykkedes det Puch'en at komme et forhjul foran.

Også sidevognsløbene mistede lidt grundet den hurtige bane, men efter maskinuheld for et par af kørerne gik sejren til Anker Hansen, Triumph, foran Niels E. Hansen, Ariel.

Sammenlagte resultater i senior solo indtil 750 ccm gav Boris Rasbo som vinder, fulgt af Sv. Åge Hansen, Triumph, og som nr. 3 kom Arne Svendsen, A. J. S.

Junior solo indtil 750 ccm vandtes af N. P. Christensen, Triumph, nr. 2. blev Jørgen Iversen, Norton.

Dagens match, i hvilken man havde ventet virkelig kamp mellem svenskeren Bo Bentzon, Ejvind Hansen og andre, blev en ren triumf for Bo Bentzon, BSA, der ved mållinien præsterede at ligge 1½ omgang

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

**TID
PENGE
PORTO
TELEFON**

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

Alt på et sted til motorcykler

**Motor-
lageret**

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



Ejvind Hansen (Matchless) fører foran Karl Jansson (Ariel) i årets sidste moto-cross på Højbjergbanen.

foran det øvrige felt. Som en lille undskyldning kan nævnes, at Ejvind Hansen var forfulgt af maskineheld og kørte dette løb på lånt maskine, men det havde været rart, om andre havde fulgt svenskeren til dørs, fremfor at lade ham køre »æresrunde« alene. Nr. 2 Boris Rasbo, BSA, nr. 3 Arne Svendsen Matchless.

Højbjerg 3. oktbr.

Den 3. oktober afvikledes i strålende sol det sidste moto-cross, og de mange tilskuere fik en god dag ud af det.

De spændende og underholdende løb indledtes af senior solo indtil 175 ccm, hvor Kiehn Berthelsen havde sat alt ind på at vinde, og han havde trænet flere dage på banen. 1. heat vandt han stort foran Flemming Rasmussen. I 2. heat var han imidlertid ude for et styrt og måtte udgå.

Derefter kom turen til senior solo indtil 700 ccm. Her startede Karl Jansson, Sverige, mod de bedste danske cross-kørere med Ejvind Hansen og Arne Svendsen i spidsen. I første heat var der lige fra starten hård kamp om føringen, som Arne Svendsen tog sig af. Svenskeren og Ejvind Hansen sloges bravt om andenpladsen, indtil svenskeren pludselig gik på tværs af banen efter et sving og fortsatte ud over en skrænt og slog en kolbøtte. Han kom dog hurtigt på ret køl igen og

kom ind som nr. 4. I 2. heat kom Ejvind Hansen ualmindelig godt fra start og var hurtigt flere længder foran det øvrige felt.

De mærker ikke farten og den ujævne vej

når De kører på

**ARMSTRONG
støddæmpere**



ARMSTRONG hydrauliske støddæmpere giver Dem ikke alene den mest behagelige kørsel, men også en langt bedre kørselsøkonomi. Vognen holder længere, og sliddet på dækkene formindskes væsentligt.

Vælg ARMSTRONG støddæmpere, der leveres til alle vognmærker.

**Standardudstyr i mere end 80 % af
samtlige nye
engelske vogne.**



Få mere glæde
af Deres vogn:

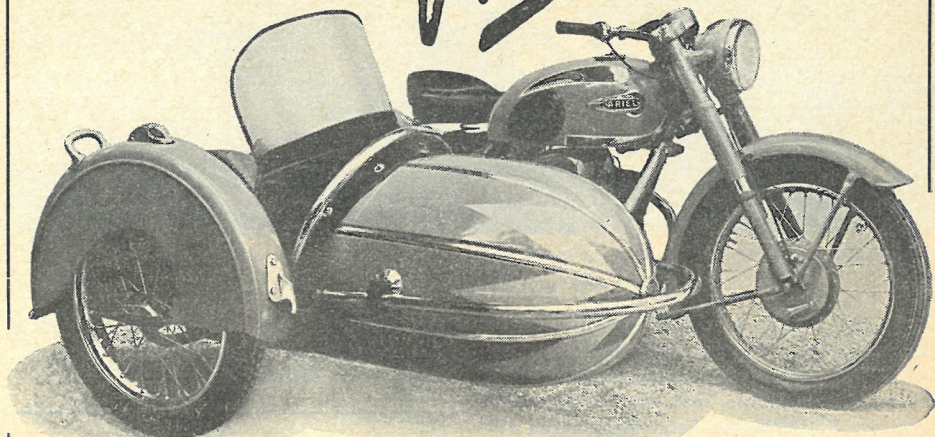
VILH. NELLEMANN & S
KØBENHAVN - RANDERS

Familien vil blive lykkelig for en

Fineste polstring med skumgummi. — Den mest effektive hjulaffjedring. — Alle blanke dele garanteret rustfrie.

Bender

Mod. IM/130 fra 500 cc
og opefter.....kr. 1250.—
Omsætningsafgift kr. 312,50



FORLANG BENDER HOS DERES FORHANDLER

Her kappedes svenskeren og Arne Svendsen om 2.-pladsen, som Arne Svendsen i stærk stil tog sig af. Sidste heat førte Ejvind Hansen de første 8 omgange, hvorefter svenskeren kom uden om ham og vandt dette dagens mest spændende heat.

I junior solo gik N. P. Christensen i 1. heat stærkt fra start og tog føringen foran Jørgen Iversen, som imidlertid efter et par omgange passerede ham og kom i mål langt før nr. 2, idet N. P. Christensen styrtede og eksede forhjulet.

RESULTATER:

Senior solo indtil 750 ccm.

Ejvind Hansen 21.39,8 — Karl Jansson 21.40,4 — Arne Svendsen 21.48,3 — Karl Møller Hansen, Dræby, 22.38,7 — Arvid Frederiksen, Herning, 22.52,4 — Aksel Thorslund, Odense, 23.34,8.

Senior solo indtil 175 ccm.

Mogens Pedersen, Ullerslev, 14.34,8 — Aksel Vorre, Viborg, 14.41,7 — Poul Damgaard, Ørbæk, 15.04,6 — Jørgen Berlin Rasmussen, Odense, 16.04,7 — Ib Rasmussen, Odense, 16.09,7.

Senior sidevogn indtil 750 ccm.

Ejgil Nielsen 15.56,7 — Niels E. Hansen, Køge, 15.57,2 — Sv. Schmidt, Kerteminde, 16.26,8 — Erik Andersen, Langeskov, 16.57,1 — Willy Baasch, Odense, 17.57,7 — Egon Walther, København.

Juniorer:

Jørgen Iversen, Odense, 18.37,1 — Bent Hansen, Holmstrup, 18.51,7 — Harald Nielsen, Odense, 19.41,2 — Arne L. Kristensen, Slagelse, 19.55,3 — Gunnar Krum, Ørbæk — Niels Knudsen, Odense

LØBSKALENDEREN

Oktober:

17. Midtsjællands Sports Motorklub — trial.
24. Motorcykle-Klubben »Svendborg« — trial.
Frederiksborg Amts Motorclub — trial.
31. Jyllands Motor Sportsunion (Jydske trial-mesterskaber samt 1. afd. af DM i trial 1954—55) — trial.

November:

7. Sports Motorklubben Odin — trial
Søborg og Omegns Motorklub — trial.
14. Aarhus Motor Klub — trial.
Sports Motor Klubben »København« — trial.



MERKUR

Hjelmen med den profilforstærkede puld

FØRES I 5 FARVER

Forhandlere overalt



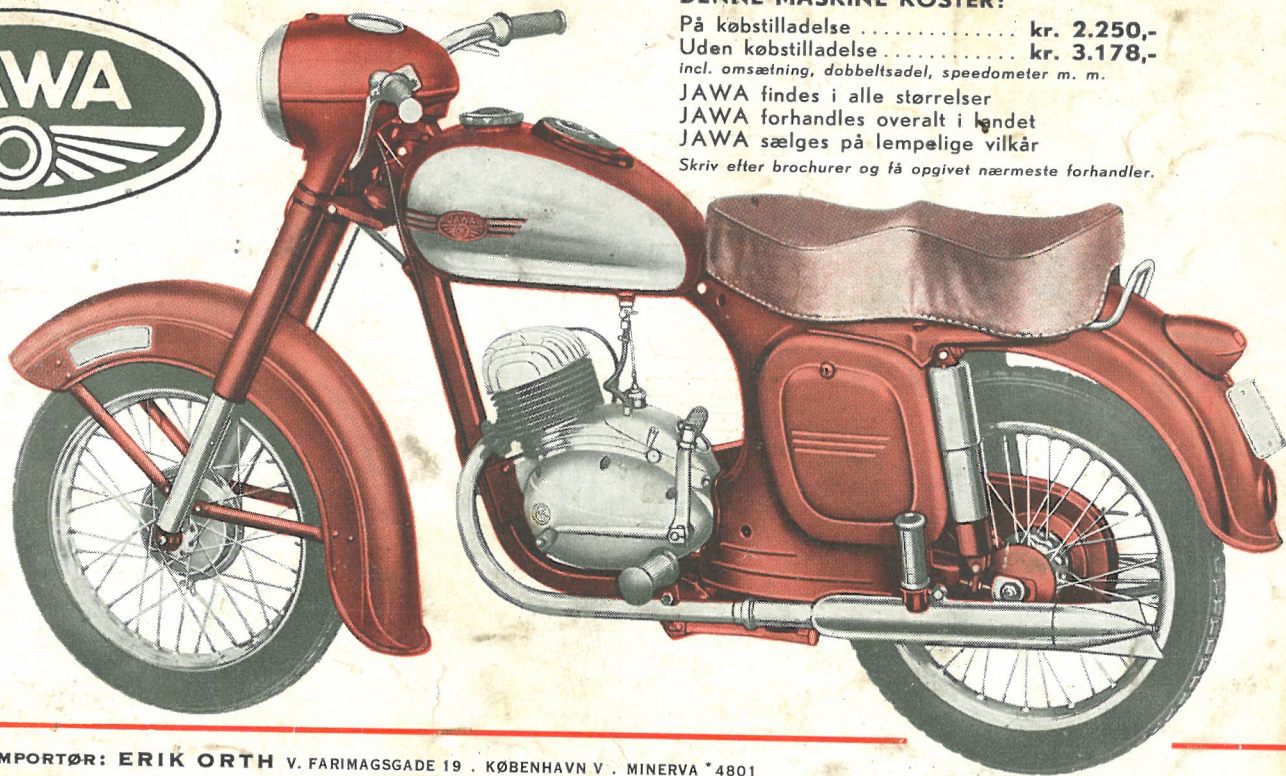
DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

ODENSE

ÅRETS SENSATION



JAWA 150



DENNE MASKINE KOSTER:

På købstilladelse kr. 2.250,-
Uden købstilladelse kr. 3.178,-
incl. omsætning, dobbeltsadel, speedometer m. m.

JAWA findes i alle størrelser

JAWA forhandles overalt i landet

JAWA sælges på lempelige vilkår

Skriv efter brochurer og få opgivet nærmeste forhandler.

IMPORTØR: ERIK ORTH V. FARIMAGSGADE 19 . KØBENHAVN V . MINERVA * 4801

HOVEDFORHANDLER FOR FYN E. BRUUN-LARSEN, ODENSE