

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Mindre motorslid

med **Mobiloil**

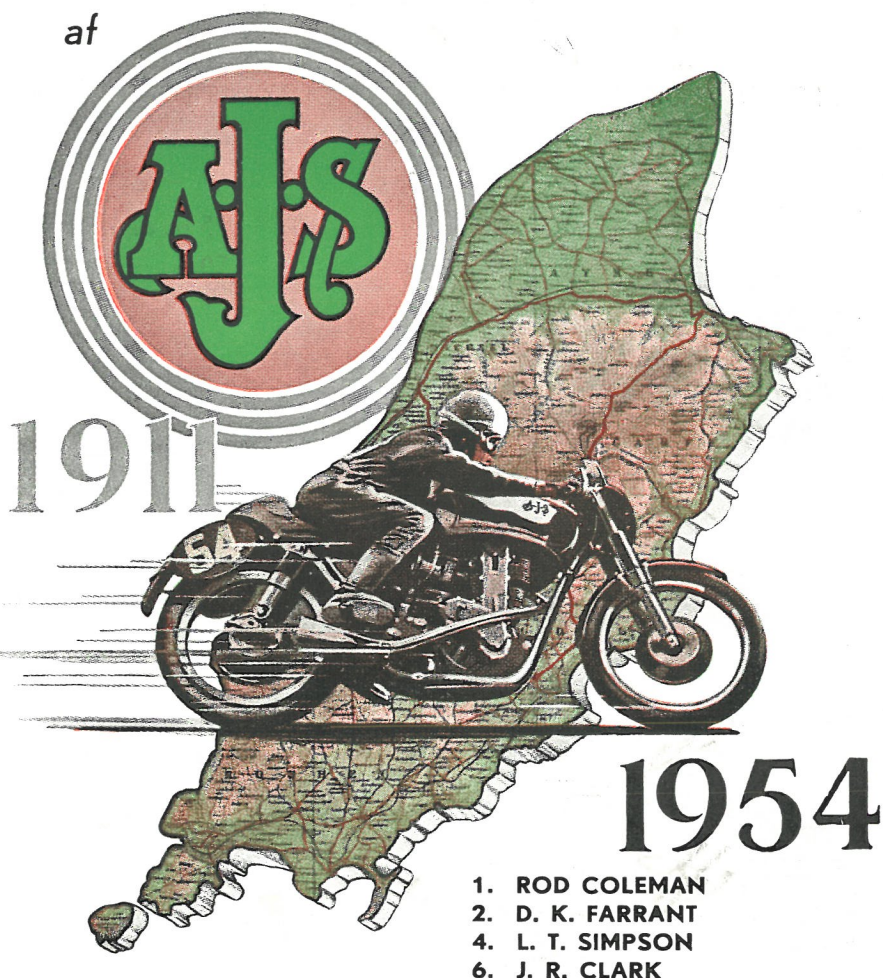
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

Isle of Man

JUNIOR T.T. 1954

blev vundet med rekordhastigheden 147,24 km/t

af



Simpson og Clark kørte begge standard modellen 7 R

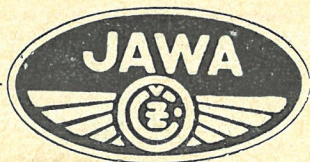
Af 32 startende A.J.S. ryttere fuldførte de 28

Deltagere i T.T. løb i mere end 40 år

IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN - SLOTSGADE - ODENSE

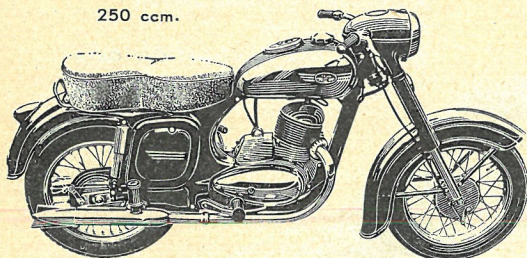
JAWA! VERDENS MEST EKSPORTEREDE MOTORCYKLE — ENESTE MASKINE MED AUTOMATKOBLING

1954 modellerne er hjemkommet og kan beses hos vore forhandlere landet over



Priser incl. twinsadel, speedometer, svinggaffel m. m. excl. oms.

250 ccm.

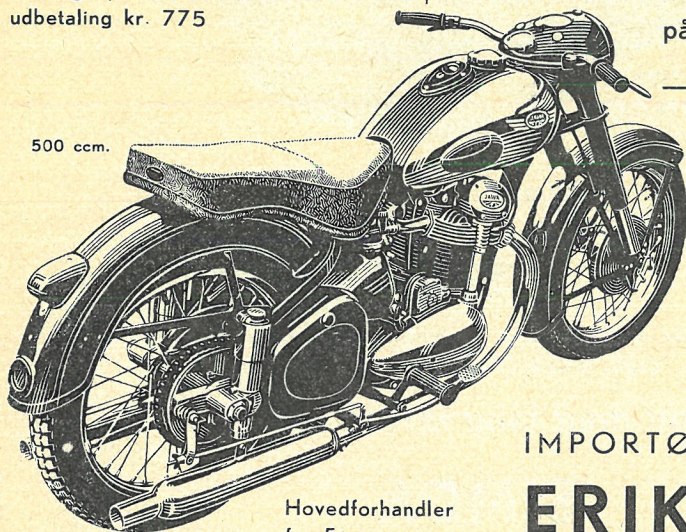


JAWA 250 cc. med vare-sidevogn pris kr. 3.100
udbetaling kr. 775

JAWA 125 cc. de luxe kr. 1.800
JAWA 150 cc. de luxe „ 2.000
JAWA 250 cc. standard „ 2.500
JAWA 250 cc. de luxe „ 2.775
JAWA 350 cc. de luxe „ 3.300
JAWA 500 cc. de luxe „ 4.375

Fornuftige vilkår
Indhent tilbud
på dollar.

500 ccm.



JAWA 500 cc. 2 cyl.
m. overliggende knast-
aksel. Indehaver af den
officielle klasserekord
med 211 km/t sat i
Holland 1954.

IMPORTØR:

ERIK ORTH

V. FARIMAGSGADE 19

MI. 4801*

Hovedforhandler
for Fyn:

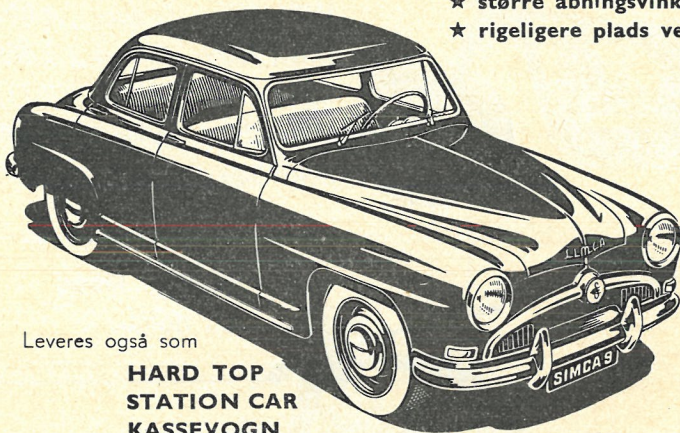
E. BRUUN-LARSEN

Ansgargade 1, Tlf. Odense 6301

Forhandles overalt i landet — og kun af fagfolk. Nærmeste forhandler anvises.

Frankrigs succes-vogn **SIMCA 9**
i ny model: **ARONDE 1955**

- ★ 14" dæk
- ★ større sporvidder
- ★ forøget bremseeffekt
- ★ ny koblingskonstruktion
- ★ ny gearkasse
- ★ større åbningsvinkel for døre
- ★ rigeligere plads ved forsæde



Leveres også som

**HARD TOP
STATION CAR
KASSEVOGN
LASTVOGN**

Vælger De en



— vælger De en smuk og harmonisk konstrueret
vogn, fremstillet under mottoet:

Bygget med lang levetid for øje!

SIMCA

Griffenfeldsgade 32, Kbh. N, C. 15.367, 15.967

Forhandlere over hele landet

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

8. ARG.

15. November 1954

NR. 11

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

★

Automobiludstillingen i London . . .	731
Moderne sportsvogne I	734
Nortons program for 1955	739
Vi prøvekører AJS model 18 og 18 S	740
Stor interesse for Goggomobil	747
Rapport fra Paris	750
Fejlfinding	757
Inger-Lise i modsætningernes land	765
Vi prøvekører Mercedes 220	768
Endnu en tysk knallert-scooter	773
Ny engelsk 2-liter racer	776
BSA har stadig et stort program	779
Teknisk brevkasse	781
Fra bane og vej	787
Trialsæsonen i fuld gang	795
Med varekøretøj til udlandet	797
Løbskalender	797

Automobiludstillingen i London

Det britiske Motor Show åbnedes af feltmarskal Montgomery — bedre kendt som "Monty" — omtrent samtidig med, at Paris' Salonens porte lukkedes. Derfor var de fleste engelske nyheder holdt tilbage til den hjemlige udstilling, som tydeligt afspejlede den britiske bilindustri's massive ekspansion i efterkrigsårene.

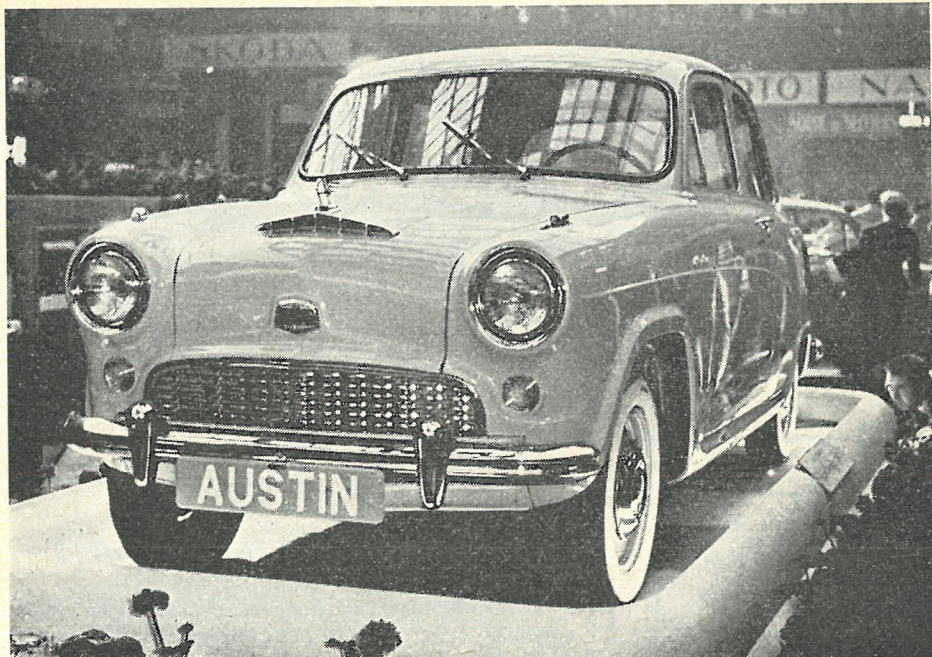
For at begynde med de »udenlandske« virksomheder på engelsk grund kan det konstateres, at Ford ikke bragte noget nyt på markedet, men fortsætter den velindarbejdede serie: Popular, Anglia, Prefect, Consul og Zephyr.

Vauxhall har som modtræk mod Ford's Zephyr »Zodiac« under betegnelsen »Cresta« lanceret en luksusudgave af den sekscylindrede »Velox«. Derudover er der kun tale om forbedring af forskellige detaljer og et ændret kølergitter.

Den populæreste nyhed i London var utvivlsomt Hillman »Husky«, der forresten debuterede i Paris. Modellen — »slædehunden« — er et fikst kompromis mellem en personvogn og en »estate-car« med stor lastekapacitet. Husky'en leveres endnu med den velkendte sideventilede motor.

Efter at have afsløret denne model i Paris trak fabriken endnu en overraskelse op af den høje hat, da den topventilede model (lukket firedørs, todørs »hardtop« og cabriolet) under betegnelsen »de luxe« lanceredes i London. Karosserierne er kun ubetydeligt ændrede, men motoren er ganske ny og fuldt moderne i sin konstruktion. Mulighederne i motoren er næppe helt udnyttede, men det er sikkert med velberådet hu, og for en fingernem mand skulle der være ikke så lidt at udrette med den mekaniske side af den nye Hillman.

Vognene blev iøvrigt præsenteret overordentligt fikst, navnlig Huskyen. Groteske gummidukker pustedes op og kom tilsyne på sæderne, forsvandt og afløstes af en enorm ladning — ligeledes af oppustet gummi. Narrestregerne



Austin Cambridge, der blev præsenteret på salonen i Paris.

lokkede selvfølgelig en masse »husarere« til; men det var mere fornuftige argumenter, der fik ordrebøgerne hos Hillman til at svulme.

Lanchester udstillede en ny model »Sprite«, der har fuldautomatisk, firetrins gearskifte. Vognen var interessant, om ikke oplydende, og det virkede lidt afkølede på eventuelle købere, at leveringen ikke begynder før næste efterår.

Austin spænder nu over et bemærkelsesværdigt stort register begyndende med den lille A 30 »Seven« og sluttende med den store A 135 »Princess«. Mellem disse to kendte yderpunkter kommer den nye A 40 og A 50 »Cambridge« samt fabrikkens udstillingsoverraskelse A 90 »Westminster«, som er den første sekscylindrede model i mellemklassen i lange tider. Holder den de løfter, specifikationerne giver (1.300 kg, 86 hk), er prisen ca. kr. 11.000 uden omsætningsafgift, forbløffende rimelig. Motoren ser yderst net ud, og vognen gør et tillidsvækkende indtryk.

Nuffield-gruppen — British Motor Corporations anden afdeling — benytter samme sekscylindrede motor, men med to S.U. karburatorer, i den nye Wolseley 6-90.

Som et andet eksempel på standardiseringsbestrebelse indenfor B.M.C. koncernen kan nævnes, at Wolseley-chassis'et går igen i Riley Pathfinder, som dog har en typisk Riely motor og som er mere veludstyret end Wolseley'en. Det er forøvrigt morsomt at se, hvordan Riely har placeret gearstangen i gulvet, men ved siden af førersædet ved vognens yderside. Det minder om det gammeldags, mere præcise gearskifte, som endnu bevares hos Rolls-Royce og Bentley. Konstruktivt er Rielymekanismen dog nærmere ved ratgearet.

M.G. har ikke forandret de løbende serier, der sælges godt.

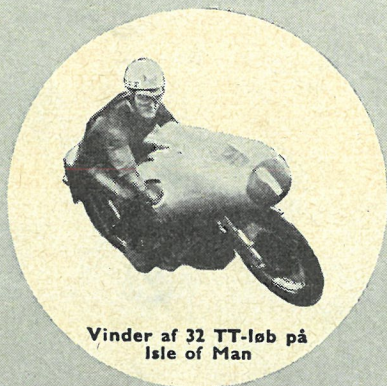
Standard havde heller ikke noget nyt at vise, men aflæggerfirmaet Triumph leverer nu et glasfiber-tag til den åbne topersoners sportsmodel TR 2. Denne vogn har iøvrigt stået sig smukt i årets løb og er blevet umådeligt populær — med rette, for den er forbavsende god og meget hurtig, selvom prisen er så lav som 625 £.

Bortset fra de allerede omtalte nye Hillman-modeller viser Rootes-gruppen intet opsigtsvækkende. Humber's forskellige udgaver er sig selv lig, og Sunbeam (der nu

Blad venligst om på side 798

Norton

tæller, hvor
det gælder!



Vinder af 32 TT-løb på
Isle of Man

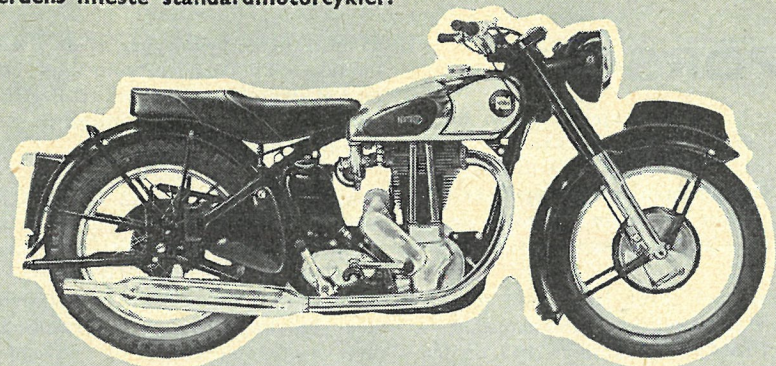


1953 —
61 verdensrekorder



Den pålideligste racermaskine
— den sikreste
standardmaskine

Det er ikke alene kraft, der betinger en racermaskines succes — køreegenskaberne er nok så afgørende. Gennem de mange sejre i årenes løb har Norton mere end noget andet mærke overført alle sine erfaringer til standardmodellerne. Norton har derfor i dag verdens fineste standardmotorcykler.



Den uovertrufne **Norton**

Vi anviser nærmeste forhandler:

Øst for Storebælt:

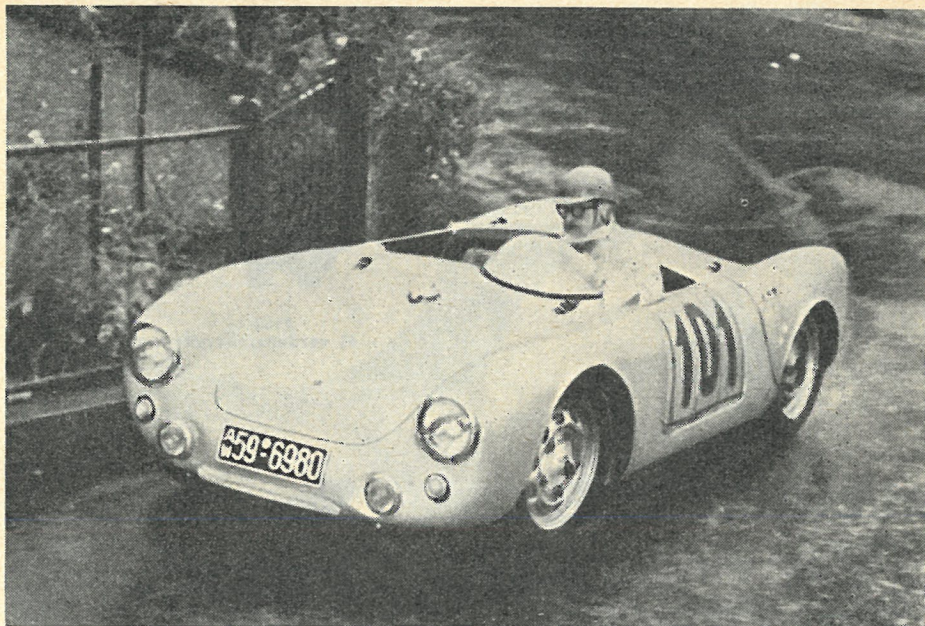
NELLEMANN & DREVSSEN A/S

Løngangstræde 25, Kbh. K., Tlf. MI 4111

Vest for Storebælt:

VILHELM NELLEMANN A/S

Motorafdelingen, Aarhus, Telf. 341 00



Huschke von Hanstein i Porsche 550 1100 ccm.

MODERNE SPORTSVOGNE I

På utallige opfordringer påbegynder »Collecteur« med denne artikel en serie om nutidens hurtigste vogne.

PORSCHE

Bilhistoriens hjul drejer i reglen langsomt, men sikkert. De kan dog også snurre med en hastighed, der overskrider lydens. Så snart man hører noget, er det forældet, afløst af andre nyheder, der i tur og orden ældes på samme supersoniske vis.

For eksempel skrev jeg for et par år siden en liden artikel om *Porsche 356* — den stod i SMJ's maj-nummer 1952, og den er ganske stille og roligt blevet så mosgroet, at et bidrag om Porsche til en artikelserie om *Moderne Sportsvogne* må rumme adskilligt mere for at være up-to-date. Alligevel skal det nok stemme, at den også er for sent på det, når den står på tryk — for Porsches historie har et temmeligt hektisk forløb.

Begyndelsen gjordes sådan set med en

af de tidligste prototyper af dr. Ferdinand Porsche's *Volkswagen*, som blev udstyret med et strømliniekarosseri til Berlin-Romløbet. Det var i de glade dage, da »Aksen« forbandt de to hovedstæder.

Der skete ikke mere, før *Porsche jun.* i sommeren 1948 blev så irriteret på den gamle VW, han kørte omkring i, at han besluttede at lave en lidt skrapper udgave. Recepten var en VW-motor med et ændret topstykke (større ventiler og næsten halvkugleformet forbrændingskammer, øget kompression og indvendigt polerede indsugnings- og udstødningskanaler. Resultatet var 40 bhk fra 1.131 ccm i stedet for 25, og det var mere, end VW-chassis'et kunne klare i sin daværende skikkelse. Derfor blev der bygget et let rørchassis og — med *Auto-Union*-racer-vognene i erindring — blev den modificerede motor anbragt *foran* bagakslen. Uden om hele herligheden svøbtes et åbent tre-

personers ponton-karosseri af letmetal. Denne opskrift gav knapt 140 km/t som topfart og en fin acceleration, da egen-vægten kun var 596 kg.

Vognen skulle sådan set ikke have været i serieproduktion. Porscheværkstedet i Kärnten var en rådgivende ingeniørvirksomhed og alt for lille til så højtflyvende planer, men idéen var for god, og i efteråret 1948 blev produktionen af en lille serie lukkede topersoners modeller besluttet. Den første vogn af den oprindelige 356-serie udstilledes i Genève 1949, og i alt et halvhundrede fremstilledes i Kärnten. De afveg lidt fra den første prototype: motoren lå bagved bagakslen (som på VW), »chassisrammen« var nærmest at betragte som en del af en selvstående konstruktion og svejsedes sammen med letmetalkarosseriet. Akselafstanden var noget kortere, men vægten var højere (655 kg). De fleste af 356 »Kärnten« modellerne blev solgt i Schweiz, hvor de opnåede en så stor popularitet, at Porsche måtte forlægge virksomheden til den nuværende adresse i Tyskland, Stuttgart-Zuffenhause, hvor et nyt (og stadigt voksende) fabriksanlæg gjorde en større produktion mulig. De første Stuttgartvogne (type 356) kom på markedet i maj 1950. Den vigtigste forandring var et stålkarosseri, der bragte vægten op på 745 kg.

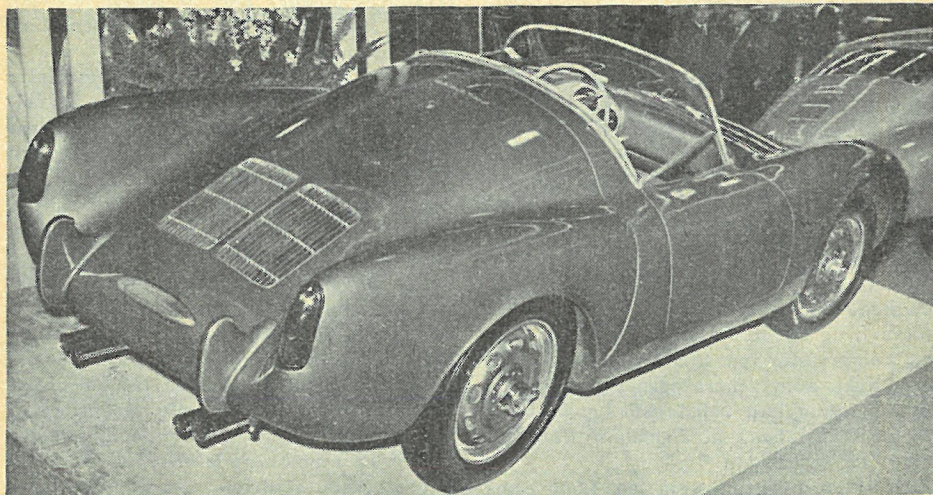
For at placere vognen i 1.100 ccm klassen ved sportsforanstaltninger blev motorens slagvolumen formindsket til 1.086

ccm ($73,5 \times 64$ mm). Med to Solexkarburatorer (type 32 PBI) og et kompressionsforhold på 7:1 afgav motoren 40 bhk på koblingsflangen ved 4.000 o/m.

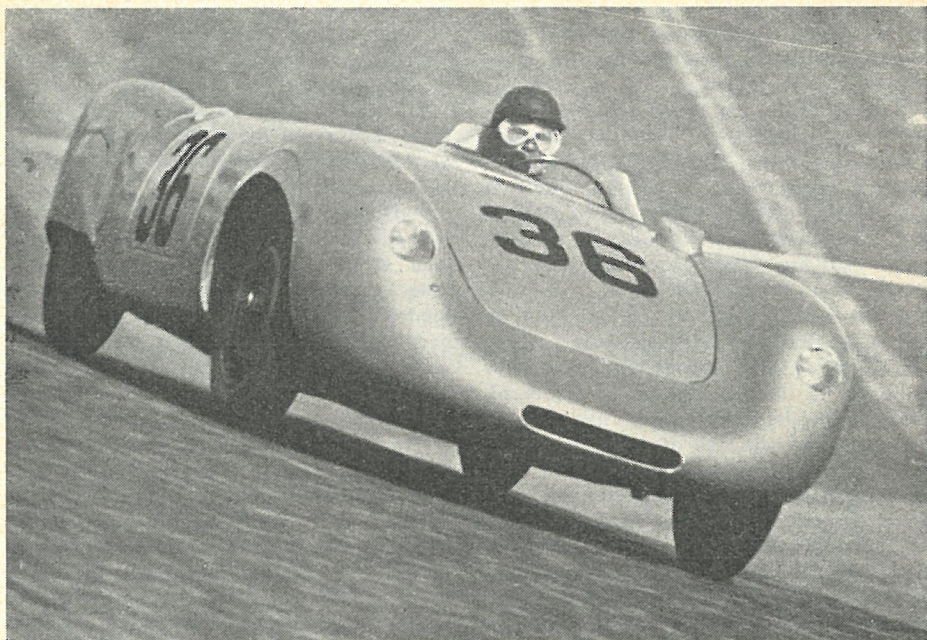
Til 1100 ccm serien føjedes hurtigt en 1.300 ccm serie (motordimensioner 80×64 mm, 44 bhk) og en 1.500 ccm serie (80×74 mm, 55 bhk).

I alle tre klasser var Porsche 356 en betydende faktor indenfor motorsporten, men efter unge Ferry Porsche's mening ikke betydende nok, hvorfor en »super« model af 1.500 serien så dagens lys. »Super« udgaven adskiller sig fra den normale 1.500 ved at have en af flere stykker opbygget Hirth-krumtap, som løber i rullelejer, en anden knastakselprofil, større karburatorer og en ændret indsugningsmanifold — altsammen detaljer, der i forbindelse med et kompressionsforhold på 8,2:1, bringer effekten op på 70 bhk. »Super« motoren er en typisk sportsmotor, hvis effekt først »slår igennem« ved ca. 3.000 o/m, hvor de ekstra hestekræfter gør sig gældende med et smæld. Sidste år blev også en 1.300 ccm super, ganske svarende til den hidtidige 1.500 Super, bragt på markedet, så Porsche kunne gøre sig gældende i begge de to klasser.

Ud af en rent privat specialmodel af den mere beskedne VW var der således på få år vokset både en luksuspræget, yderst sportslig vogn og en vaskeægte sportsvogn — men det var ikke tilstrækkeligt, eftersom en tysk kører, der forenede teknisk snille



Type 550—3, der startede sin tilværelse som salonløve i Paris.



Det sidste løb i den tyske mesterskabsrække er netop blevet kørt på Avus banen i Berlin, hvor Hans Herrmann blev tysk mester i klassen for sportsvogne indtil 1600 ccm. I dette løb placerede Herrmann sig som nummer to med sin Porsche Spyder på 1500 ccm. Billedet viser Hans Herrmann i sin Porsche på Avus banens stejle skråning.

med en sund foragt for det konventionelle, gjorde Porschevognene livet surt på væddeløbsbanerne i Tyskland.

Walter Glöckler, der forhandler VW i Frankfurt, deltog i 1950 med en hjemmebygget »VW-Spezial« i de løb, der talte til det tyske mesterskab i 1.100 ccm-klasse, og Glöckler-vognen adskilte sig væsentligt fra de sædvanlige »forbedrede« VW. Faktisk var han gået tilbage til den oprindelige Porscherecept, d. v. s. at motoren for at opnå en mere hensigtsmæssig vægtfordeling var lagt foran bagakslen. Samme motor var iøvrigt ingen VW, men en Porsche 1.100, ændret til alkoholbrændstof og med en effekt på 48 bhk. Vognen vejede kun 500 kg.

Året efter fremtrådte Glöckler-Porsche vognen med rørchassis (akselafstand 2 meter), og en ombygget motor, som med en kompression på 10.8:1 afgav 58 bhk, en effekt, som senere øgedes til 62 bhk. Vognen, som kun vejede 445 kg, kørtes i mesterskabsløbene af Hermann Kathrein og vandt overlegent.

Glöckler byggede også en 1.500 ccm-model — motoren var bragt op på 85 bhk

— som vandt ham det tyske sportsvognsmesterskab i 1.500-klasse 1952, satte internationale klasserekorder og efter en flot karriere i Europa havnede i U.S.A., hvor dens sejrliste fortsatte. I 1952 gik også mesterskabet i 1.100 klassen til en Glöckler-Porsche, kørt af Heinz Brendel, som i 1939 var en af Mercedes-Benz holdets lovende unge »lærlinge«.

Nu må De ikke tro, at disse resultater opnåedes med hjemmestrikkede, tilfældigt sammenflickede vogne. Glöckler var ganske klar over, hvad han ville, og han havde allieret sig med Ramelow, som før krigen stod for udviklingen af Adler's sportsvogne, så den tekniske side af sagen var i erfarne hænder.

Det er ingen hemmelighed, at Glöckler's og Ramelow's forbløffende resultater gjorde dybt indtryk på Porsche-fabrikens ledelse og i høj grad medvirkede til, at fabrikken gik videre med tanken om at fremstille en virkelig hurtig sportsvogn af den type, der med et besynderligt udtryk kaldes en »sportsvæddeløbsvogn«.

Prototypen af denne nye Porsche (type 550) blev bygget i foråret 1953 og frem-

trådte som en blanding af den allerførste Porsche og den allerseneste Glöckler-Porsche. Vognen havde rørchassis; motoren, som lå *foran* bagakslen, var den kendte Super, og karosseriet var en åben to-personers »skal« af letmetal. Vognen blev holdt over dåben i Eifel-løbet på Nürburg Ring den 31. maj, sejrede i 1.500-cm klassen og startede fjorten dage efter i Le Mans 24 timers løbet, som den også fejrede med en smuk klassesejr. Til Le Mans var den forsynet med et lukket 2 personers karosseri og en motor med højere kompressionsforhold (9:1). Forøvrigt var den ledsaget af prototype No. 2, og de to små biler snurrede veltilfredse rundt i 24 timer med en gennemsnitsfart af 138,7 km/t, hvilket skaffede dem en overlegen dobbeltsejr i 1.500 ccm-klassen. Der var virkelig tale om en dobbeltsejr i dette ords egentlige forstand, idet de passerede mållinien samtidigt. På den lange, lige strækning inden Mulsannekurven opnåedes en tophastighed af 197,6 km/t over en kilometer. De to vogne blev senere bragt til Mexico for at deltage i *Carrera Panamericana*, som de nu ikke gennemførte. Derefter blev de solgt i Guatemala.

Prototype 550-3 og 550-4 var blevet færdige i mellemtiden. Chassis'et var forbedret på flere punkter, affjedringen var ligeledes forandret, men de vigtigste nyheder var at finde i motoren. Den hidtidige Super-motors muligheder var nemlig ved at være udtømte. 6.000 o/m er en hård belastning for en luftkølet motor, hvis ventiler betjenes med stødstænger, og det var nødvendigt at skride til en grundig revision af den kendte konstruktion. Re-

sultatet af Porsche's overvejelser blev en motor med fire overliggende knastaksler, to tændrør per cylinder, to dobbeltkarburatorer (Solex 40 P II) og natriumkølede ventiler. Den har cylinderdimensionerne 85 × 66 mm, kompressionsforholdet er 9:1, og ved 7.000 o/m udvikles 110 bhk. Stempelhastigheden er så relativt lav som 15,4 m/sek, og den nye motor har også vist sig at være robust.

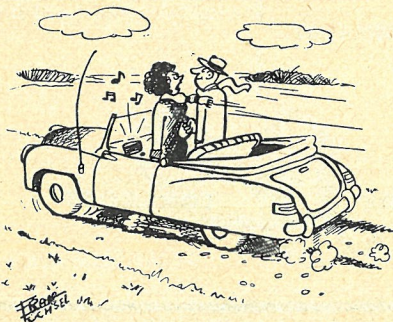
De to første vogne med denne fuld-blods racermotor viste sig ved forskellige mindre betydende løb i sidste halvdel af 1953-sæsonen, og den tredje, 550-5, startede tilværelsen som salon-løve i Paris.

I år fik vogne af 550-modellen deres egentlige ilddåb, og de stod sig gennemgående bravt, med klassesejre i *Mille Miglia* (126,7 km/t), på Nürburg Ring (122,9 km/t for 160 km) og i Le Mans-løbet, hvor to af tre vogne ganske vist udgik, men den sidste tilbagelagde 3.064,1 km på 24 timer, d. v. s. 127,6 km/t; men den var temmeligt medtaget, hvilket forklarer, at hastigheden var lavere end sidste år.

Nu er motoren med de fire knastaksler gennemprøvet, og som et fingerpeg om kommende modeller fandt man en af disse formidable maskiner indbygget i et normalt Porschekarosseri i det sidste Liège-Rom-Liège løb. Naturligvis hæmmes udfoldelserne noget, når et forholdsvis tungt karosseri skal flyttes; men det giver en anelse om mulighederne, når man hører, at 550 modellen kan opnå en hastighed på 221 km/t — ganske vist med det lette racerkarosseri, men alligevel.

Klarest står Porsches udvikling fra den første 356, eller rettere VW-Spezial, til den nuværende 550, når man ser på vægten og de disponible hestekræfter. Den første Porsche vejede 596 kg og havde 40 hk — type 550 vejer 550 kg og har 110 hk. Med andre ord knapt tre gange så stor en motoreffekt og en ca. 8 pct. lavere egenvægt. Det er tal, der ikke behøver yderligere forklaringer.

Endelig en lille arkiv-oplysning: typebetegnelsen 550 er ikke hentet fra vognens vægt; det er et konstruktionsnummer, som betegner udkast nummer 550 fra Porsches tegnestuer, siden gamle dr. Porsche grundlagde sin private virksomhed den 1. december 1931.



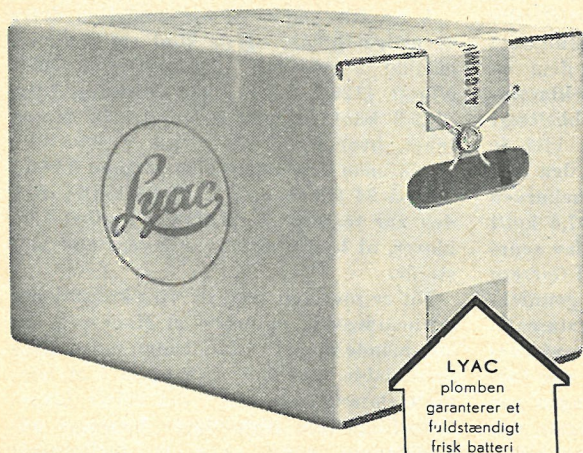
— Sig mig, Emil, er det nødvendigt, at vi skal stå op, hver gang de spiller nationalsangen?



De er sikker på altid at få et
frisk batteri, når De køber

Lyac, TØRLADET AUTOBATTERI

ladet med energi - med garanti



LYAC
plomben
garanterer et
fuldstændigt
frisk batteri



Der er 1 års driftsgaranti.
ET LYAC TØRLADET hol-
der længere, fordi det ikke
er overgemt, men frisk fra
starten.

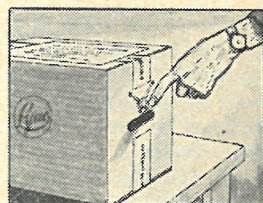
Der findes et LYAC TØRLADET
til enhver type vogn.



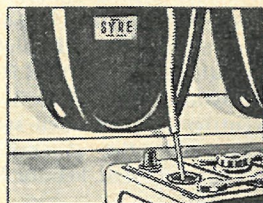
Ja, vognen trænger til et nyt batteri.



— og her har jeg et virkelig nyt:
LYAC TØRLADET AUTOBATTERI.



Fordelen er, at det er opladet,
men ikke påfyldt syre — det ga-
ranterer plomben.



Først når plomben er brudt, på-
fyldes syren, så får De et fuldstæn-
digt frisk batteri — med garanti.

DET ER GOD ØKONOMI AT KØBE

Lyac, TØRLADET

— det holder længere

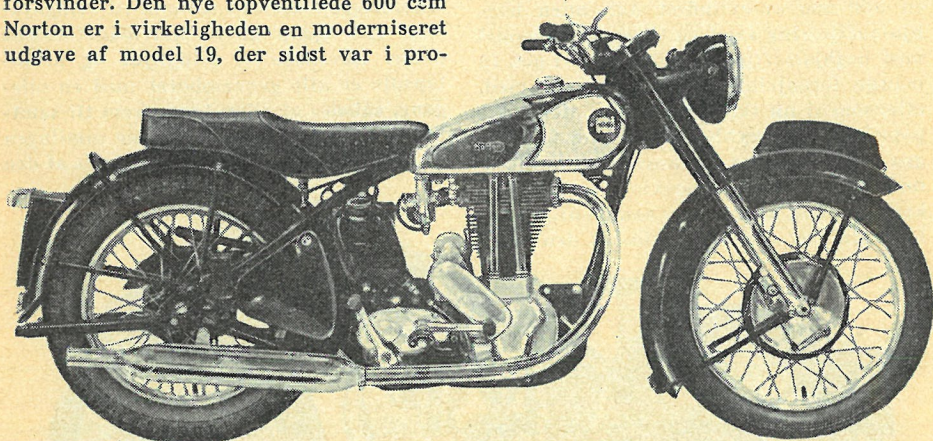
AKTIESELSKABET ACCUMULATORFABRIKEN, KGS LYNGBY — TLF. LY 1645

Norton's program for 1955

En ny topventilet 600
ccm sidevognsmaskine.
- Fire modeller udgår.

Norton's program for 1955 er nu blevet offentliggjort, og det viser sig, at der kommer en ny en-cylindret model på 600 ccm, medens fire af de gamle modeller forsvinder. Den nye topventilede 600 ccm Norton er i virkeligheden en moderniseret udgave af model 19, der sidst var i pro-

som model 18 med baghjulsaffjedring hed model ES 2, og denne maskine fortsætter naturligvis i produktion. Bortset fra den nye model 19, der som nævnt kan leveres uden baghjulsaffjedring, leveres nu alle Norton modeller med baghjulsaffjedring med baghjulet ophængt i svinggaffel. Model 88, Dominator de Luxe, bliver i 1955 udgaven monteret med gennemgående bremsetromler, på både for- og baghjul, en anden facon på styret og den bagskærm, der tidligere blev anvendt på mo-



Den nye Norton model med topventilet motor på 600 ccm. Denne maskine er naturligvis først og fremmest beregnet til sidevognskørsel, og maskinen kan leveres med eller uden baghjulsaffjedring.

duktion i 1939. Den er hovedsageligt konstrueret til sidevognskørsel og leveres både med baghjulsaffjedring ved hjælp af svinggaffel og helt uden baghjulsaffjedring. De fire maskiner, der går ud af produktion, er de sideventilede modeller på 500 ccm (model 16 H) og på 600 ccm (model Big Four) samt model 18 uden baghjulsaffjedring og model 500 T, der, som det muligvis vil være bekendt, er en competititon model. At model 18 forsvinder, er for så vidt kun en halv sandhed, efter-

del 7, Dominator Twin. Letmetaltopstykker bliver obligatorisk for programmet, og twinsadler er monteret på samtlige maskiner. Samtlige Norton modeller er monteret med Amal Monoblock karburator, og en lille nyhed er hornkontakten, der er bygget sammen med lufthåndtaget på styret. Englænderne er besynderlige; når de en gang har indført at anbringe hornkontakten på den forkerte side af styret, så skal den med djævelens vold og magt blive siddende der, om den så skal bygges sammen med selve gashåndtaget. Fra sine 1955 modeller at regne indfører Norton et nyt navnetræk på tanken, i stedet for det velkendte Norton bomærke, der har været i brug i mere end 50 år. Det nye bomærke fremtræder som en tredimensional plasticplakette, med et stort N, inden i hvilket vi finder det gamle Norton navnetræk. Priser og nærmere specifikationer vil fremkomme i vort oversigtsnummer i december.

Matchless - AJS
NSU - James

SERVICE - TILBEHØR - FORHANDLING

FRED. RASMUSSEN
Herman Larsen . Slotsgade 21 . Odense

AJS model 18 og 18 S

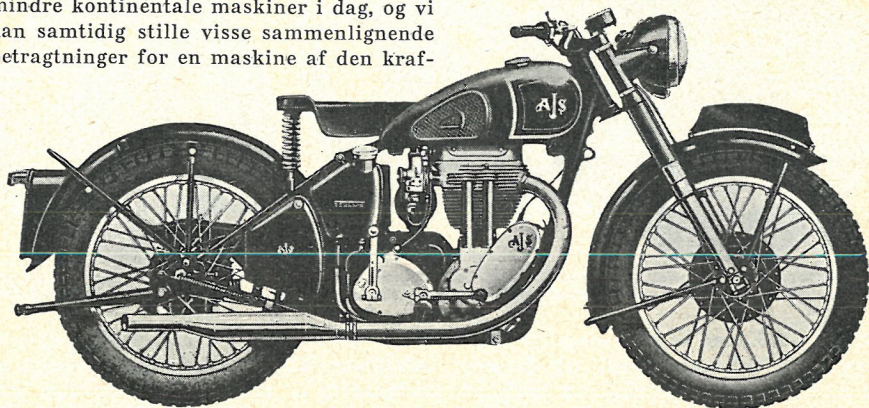
AF MOGENS H. DAMKIER

Det er sikkert ingen hemmelighed for vore læsere, at vi ikke frit kan vælge de maskiner, vi ønsker at prøvekøre, og der kommer derfor ikke altid den afveksling i programmet, som man kunne ønske. Det er imidlertid lykkedes os at fremskaffe en 500 ccm en-cylindret AJS uden baghjulsaaffjedring samt en tilsvarende model med baghjulsaaffjedring. Det skal vi nok få mange fornøjelige timer til at gå med, eftersom vi nu skal se, hvordan den mest populære motorcykletype i årene før krigen placerer sig i konkurrencen med de mindre kontinentale maskiner i dag, og vi kan samtidig stille visse sammenlignende betragtninger for en maskine af den kraf-

ret ved en lille ændring her og en større forandring der.

Motoren

Motorens krumtaphus er udformet på ganske normalt vis i to halvdele, der samles efter en lodret midtlinie. Krumtapsakslen er samlet af de to svinghjul, krumtapsølen og hovedakslens to halvdele. Begge akselhalvdele monteres til svinghjulene ved hjælp af flade møtriker, der gennem akslernes gevindskårne ender trækker de skulderformede aksler an mod svinghjulene. Begge fikseres i forhold til svinghjulene ved hjælp af to halvmåneformede noter. Hovedakslar, svinghjul og krumtapsøle er alle gennemboret med en oliegang, således at olien føres frem til samtlige lejer under tryk, og under samlingen af krumtapsakslen er det naturligvis af den



AJS model 18 har i det store og hele holdt sig uændret i produktion gennem mange år. Ser man nøje efter, vil man afsløre ovenstående maskine som en 1953 model, eftersom parkeringslygten er anbragt under hovedlygten, og forhjulet er monteret med en almindelig bremsetromle.

tige og hurtige klasse med og uden baghjulsaaffjedring.

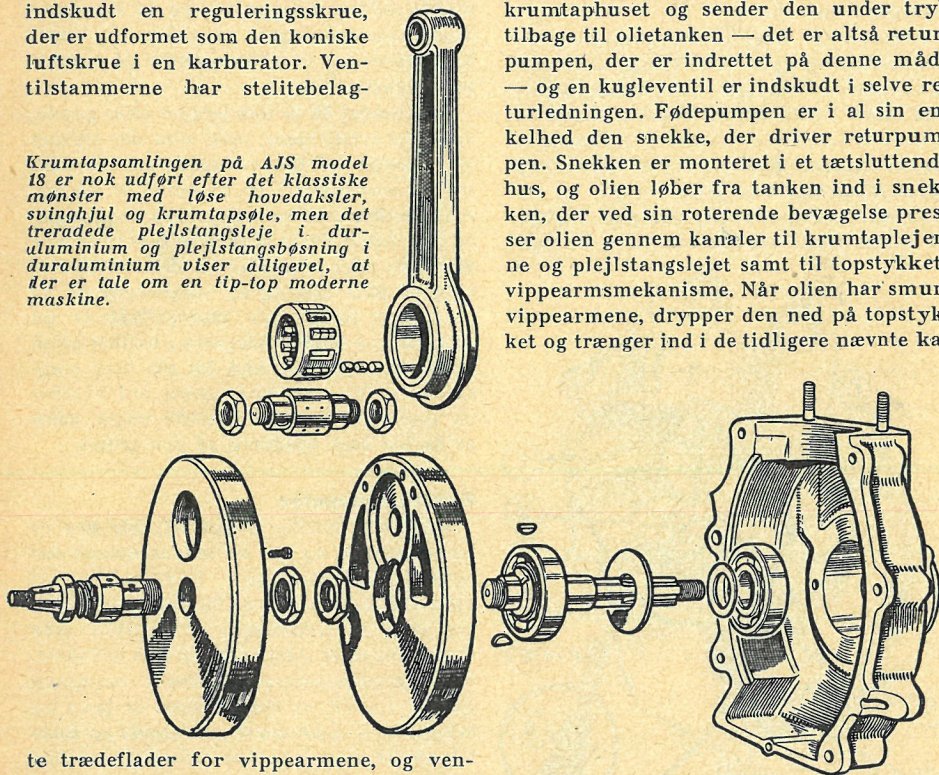
AJS model 18 er opbygget efter det klassiske engelske mønster med motor og gearkasse monteret som to selvstændige aggregater forbundet med en forkæde, der løber i en selvstændig kædekasse. Forkædens spænding kan reguleres ved at skyde gearkassen frem eller tilbage og det elektriske anlæg er baseret på dynamo og selvstændig magnet — kort sagt: model 18 bygger på det gode, gamle princip, som vi kender fra vor tidligste ungdom. Det vil derfor være interessant at undersøge den tekniske opbygning, og de materialer man anvender i en maskine, der år for år er blevet forbed-

største vigtighed, at disse oliekanaler kommer til at ligge ud for hinanden, således at olien kan komme frem til plejlstangslejet.

Den sænksmedede plejlstang bærer foroven en hvidmetal bøsning til stempelpinden og forneden en indpresset lejerings, der tjener som yderste lejebane i plejlstangslejet. Selve den hærdede krumtapsøle tjener som den indvendige lejebane for det treradede rulleleje. Rullerne er monteret i et meget kraftigt duraluminium-bur der overflødiggr brugten af løse endeskiver. Krumtapsakslen er lejret i to rullelejer i træksiden og et kugleleje og et glideleje i i knastsiden.

Stemplet er som de øvrige AJS modeller af den trådomvundne type, der kan tilpasses med et mege lille spillerum i cylinderen. Denne er monteret på krumtaphuset ved hjælp af fire tapbolte, medens letmetaltopstykket er boltet til cylinderen ved hjælp af fire selvstændige bolte. Gennem topstykket fører en indvendig oliegang, der leder olie frem til ventilstammerne, og der er derfor et smørehul i ventilstytrene — ved udskiftning af disse må man altså påse, at smørehullet kommer til at ligge ud for oliegangen. Da det i mange tilfælde kan være ønskeligt at regulere olietilførslen til indsugningsventilen, er der i den kanal, der fører frem til denne ventil, indskudt en reguleringskrue, der er udformet som den koniske luftskrue i en karburator. Ventilstammerne har stelitebelag-

Krumtapsamlingen på AJS model 18 er nok udført efter det klassiske mønster med løse hovedakser, svinghjul og krumtapsøle, men det treradede plejstangsleje i duraluminium og plejstangsbøsning i duraluminium viser alligevel, at der er tale om en tip-top moderne maskine.



te trædeflader for vippearmene, og ventilerne lukkes af hårnålefyedre. Vippearmerne betjenes af stødstænger fremstillet i duraluminium, og disse aktiveres af knaster monteret på hver sin knastaksel. Knastakslerne er monteret med tandhjul, som drives af krumtapsklens lille tandhjul. Indenfor dette lille tandhjul på krumtapsklens sidder en snekke, der driver olie-pumpen, og denne betegner en ret særpregt konstruktion. Vinkelret på krum-

tapakslen ligger den cylindriske oliepumpe, der udvendig er forandret således, at den roterer ved trækkes fra krumtapsklens snekke. En styretap griber ind i en skråtskåret rille på den cylindriske oliepumpe, der på den måde kommer til at betegne en frem- og tilbagegående bevægelse, samtidig med at den roterer. Den roterende cylinder kan naturligvis kun være monteret på et enkelt stationært stempel, og pumpen er derfor enkeltvirkende. Pumpecylinderen er monteret i et tætsluttende hus, og udskæringer i såvel dette hus som i cylinderens væg åbner og lukker for olietilgangen under cylinderens bevægelse. Denne enkeltvirkende pumpe trækker olien op fra krumtaphuset og sender den under tryk tilbage til olietanken — det er altså retur-pumpen, der er indrettet på denne måde — og en kugleventil er indskudt i selve returledningen. Fødepumpen er i al sin enkelhed den snekke, der driver retur-pumpen. Snekken er monteret i et tætsluttende hus, og olien løber fra tanken ind i snekken, der ved sin roterende bevægelse presser olien gennem kanaler til krumtaplejerne og plejstangstangstang samt til topstykkets vippearmsmekanisme. Når olien har smurt vippearmene, drypper den ned på topstykket og trænger ind i de tidligere nævnte ka-

naler, der fører frem til ventilstytrene. Den overskydende olie løber gennem stød-stangstunnellerne ned over takthjulene og videre ned i krumtaphuset, fra hvilket det af returpumpen trykkes op i oliebeholderen, i hvilken olien først må passere et effektivt oliefilter, og inden olien løber tilbage gennem fødeledningen, må den gennem en oliesi.

Den knastaksel, der betjener udblæsningsventilen, er forlænget og bærer et kædehjul til magnettrækket. Dette kædehjul er indkapslet bag et aluminiumsdæksel, og magneten er Lucas SR 1 (beskrevet i SMJ nr. 3, 1954) med roterende magnet og stationære spoler.

I træksiden bærer den notfortandede krumtapaksel en fjederbelastet støddæmper, der gennem sine knastformede udskæringer driver knastakslens kædehjul. Dette er på model 18 udformet som et dobbelt kædehjul, idet det ene hjul driver forkæden, og det andet dynmoen. Begge disse kædetræk er indkapslet i en fælles kædekasse, der er olietæt og er påfyldt en lille mængde smørelolie.

I motorens bageste ophængsplade er gearkassen og dynamoen tillige monteret, og disse dele er bygget ind i et stel udformet efter traditionelt engelsk mønster, d. v. s. et slaglodet rørstel, der danner en lukket ramme. Model 18 har ingen baghjulsaffjedring, men findes dog i en udgave med svinggaffelaffjedring af baghjulet under modelbetegnelsen 18 S. Forhju-

let er ophængt i den kendte Teledraulic forgaffel, der, som navnet siger, er en teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, og forhjulet er nu monteret på et gennemgående nav, eller gennemgående bremsetromle — hvad man nu vil kalde det. Baghjulsnavet er udformet som på de tidligere modeller med kædehjulet uden på bremsetromlen, en udformning man rent teoretisk ville mene var uheldig, fordi bremsetromlens varme skulle være tilbøjelig til at smelte kædehjulets fedt, der i mere eller mindre flydende tilstand kunne trænge ind i bremsetromlen, men i praksis kommer man ikke ud for vanskeligheder af den art.

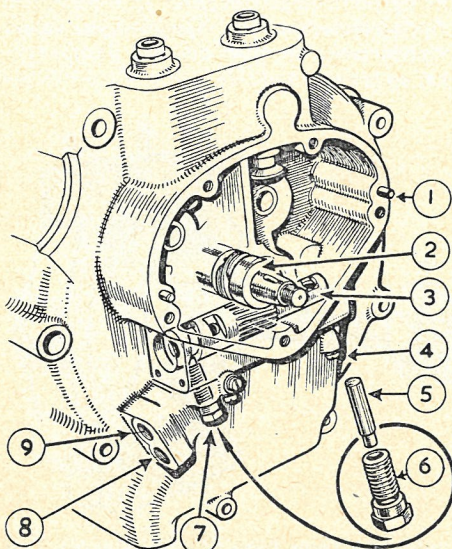
Udstyret består af spændingsregulatorer under sadlen, forlygten med to selvstændige parkeringslygter på siden, en Amal-karburator og en akkumulator på maskinens venstre side.

AJS model 18 er nok bygget efter gamle, engelske traditioner, men som det sikkert vil fremgå af beskrivelsen, er der sket mange ændringer i de forløbne år. Et karakteristisk træk som den store slaglængde og den forholdsvis beskedne boring finder vi heller ikke på model 18, der har en boring på 82,5 mm og en slaglængde på 93 mm. Den maksimale motoreffekt er på 24,4 hk ved 5500 omdr./min., hvilket altså giver en effekt på 48,8 hk pr. liter slagvolumen. Vi står med andre ord overfor en maskine, der kan bestille noget, uden at få for højt blodtryk af den grund.

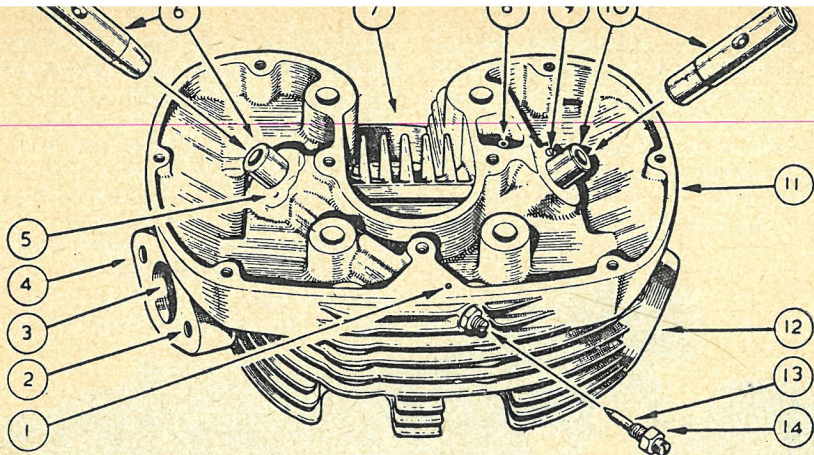
Køreegenskaberne

Maskinen starter meget let, når den er blevet tippet, og der er lukket delvist for luften. Kompressionen kan naturligvis være vanskelig at træde igennem, men bruger man ventilløfteren, er motoren ikke vanskeligere at starte end en lille to-takter. Koblingsudløsningen er blød, maskinen går let i gear, og tilkoblingen er jævn og behagelig — man mærker allerede på dette tidspunkt de mange års erfaring med den samme konstruktion som en harmonisk og naturligt virkende mekanisme.

I samme øjeblik maskinen kommer i bevægelse, forstår man med al ønskelig tydelighed, hvilken forskel der er på en maskine med svinggaffelaffjedring af forhjulet og en maskine med teleskopgaffel. Det var en afgørende forbedring at få den gamle parallelførte affjedring med gittergaffel afløst af teleskopgafflerne, men en langt



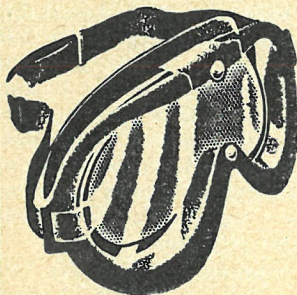
Den særprægede oliepumpe på AJS model 18. 1. Styretap. 2. Krumtapaksel med snekke, der tjener som fødepumpe og som drev til retur-pumpen. 3. Stationært oliestempel. 4. En af tre lukkepropper, der lukker de gennemborede oliekanaler. 5. Styretap for den roterende olie-pumpe. 6. Styretappens holder. 7. Styretappen anbragt på plads med tappen monteret i den skråtskårne styrerille. 8. Gevindskåret montering for smøresystemets fødeledning (fra olietank). 9. Gevindskåret tilslutning til returledningen (til olietank).



Topstykket på AJS model 18. 1. Oliehul, der gennem kanalen føres frem til indsugningsventilens ventilstyr. 2. Gevindskåret hul til karburatorens monteringsbolt. 3. Indsugningskanal. 4. Gevindskåret hul til karburatorens monteringsbolt. 5. Hul til lokalisering af ventiltjederen. 6. Indsugningsventilens styr. 7. Gevindskåret hul til tændrøret. 8. Hul til udblæsningsventilens oliekanal. 9. Hul til at lokalisere udblæsningsventilens ventiltjeder. 10. Udblæsningsventilens styr. 11. Topstykke. 12. Udblæsningsport. 13. Justeringsskrue til indsugningsventilens oliekanal. 14. Låsemøtrik til indstillingsskruen.

større forbedring er svinggafflen i forhold til teleskopgafflen. Som regel er det teleskopgafflens store følsomhed overfor slid, der anføres som den vigtigste anke mod dette affjedringssystem, men i virkeligheden er det den store, svingende masse foran styrestammen, der er den alvorligste gene ved teleskopgafflerne. På en lille maskine med en spinkel og derfor let teleskopgaffel er dette forhold af underordnet betydning, men den kendte Teledraulic-gaffel betegner en meget robust og tung konstruktion, der tilmed er anbragt et godt stykke foran stelletts kronhoved. Resultatet bliver, at man ved langsom kørsel får en vaklende og besværlig styring i forhold til

den styring, man opnår ved hjælp af en svinggaffelaffjedring. På den sidstnævnte konstruktion ligger de faste gaffelben og fjederelementerne på linie med kronhovedet, og kun den forholdsvis lette svinggaffel ligger som svingende vægt foran styrestammen, medens forhjulet i begge tilfælde er anbragt foran kronhovedets forlængede linie. Da styringen på grund af den tunge teleskopgaffel bliver besværliggjort, fordi forgafflen viser tilbøjelighed til at falde tungt til siden, når der foretages styreudslag i forhold til maskinens midtlinie, ville det være naturligt at råde bod på dette ved at indrette forhjulsophængningen med et stort efterløb af for-



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelige 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**

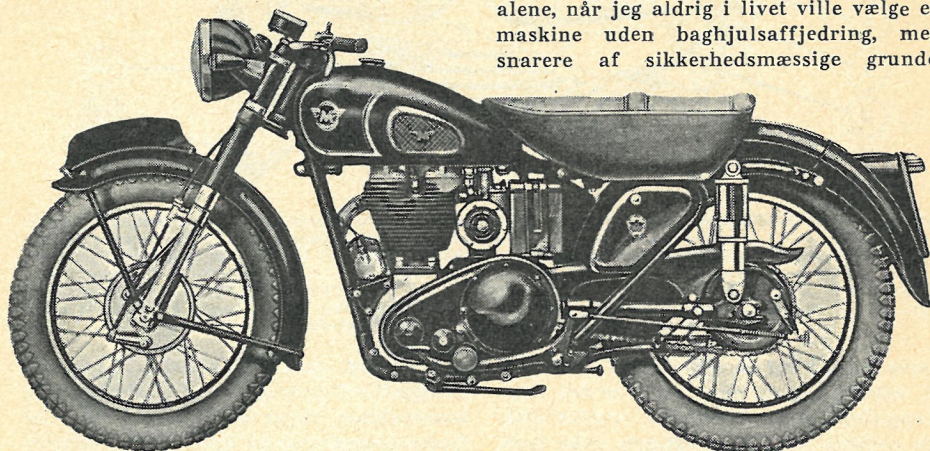
Nyrebælter prima kvalitet **- 19.50**

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-
hjelme **fra kr. 39.50 — 59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

hjulet, men dette er ikke tilfældet på model 18. Styringen ved den langsomste kørsel i trafikken, er derfor ikke på højde med den nutidige standard, men så snart maskinen kommer op i hastighed, er styringen rolig og ubesværet, men model 18 ville vinde betydeligt i forbedrede køreegenskaber, hvis man monterede en stejlere gaffel.



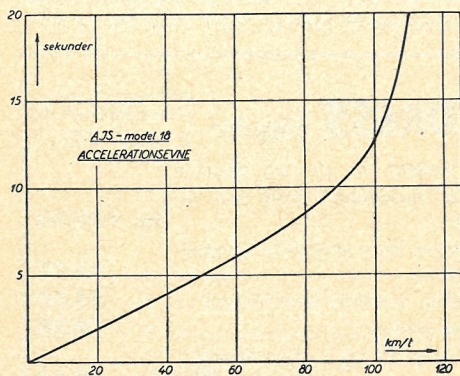
hjulsbremsen virker jævnt, men kraftigt, og stabiliteten under hård opbremsning er tilfredsstillende. Så længe man kører på en nogenlunde god, lige vejstrækning, savner man ikke baghjulsaffjedringen, men kommer man ind på huller og dårlig vej, kan man godt mærke, at maskinen virker lidt stiv — hvilket ikke er så besynderligt. Det er imidlertid ikke af magelighedshensyn alene, når jeg aldrig i livet ville vælge en maskine uden baghjulsaffjedring, men snarere af sikkerhedsmæssige grunde.

Det er sikkert ikke nogen hemmelighed, at AJS og Matchless-modellerne i det store og hele er identiske, og AJS model 18 svarer til Matchless model G 80. Den ovenfor viste model G 80 S har, som det ses, svinggaffelaffjedring, og at det er en 1954 model fremgår af parkeringslygterne, der er anbragt på siden af hovedlygten, og forhjulsnavet er udformet som gennemgående bremsetromle, hvilket dog ikke fremgår af illustrationen. Bortset fra navnetrækket er denne maskine altså identisk med AJS model 18 S.

Accelerationsevnen er aldeles fremragende, og gearkassens udvekslingsforhold forekommer at være overordentligt velvalgte. Maskinens bremseevne er ligeledes bemærkelsesværdig god, og navnlig for-

Blokeres baghjulet under en opbremsning, hopper det som en skade hen ad vejbelægningen, hvilket naturligvis nedsætter bremseevnen og forringer stabiliteten, og gennemkører man sving og kurver med god hastighed, mærkes en gammelkendt, kantende tilbøjelighed, som man forøvrigt også kan finde på maskiner med teleskopaffjedring af baghjulet. Disse egenskaber er naturligvis ikke særprægede for AJS model 18, eftersom de kendetegner alle maskiner uden baghjulsaffjedring. En kort prøvetur på en model 18 S med baghjulet ophængt i svinggaffel viste da også, at denne model ligger støt under opbremsning og i sving, og naturligvis er kørslen på ujævne vejbelægninger ingenlunde ubehagelig med den baghjulsaffjedrede maskine.

Motoren er vibrationsfri indenfor hele omdrejningsområdet og samtidig bemærkelsesværdig jævn i sine kraftimpulser, selv når man i det høje gear går helt ned til 30 km/t. Fra 40 km/t. kan man i det høje gear accelerere maskinen op i hastig-

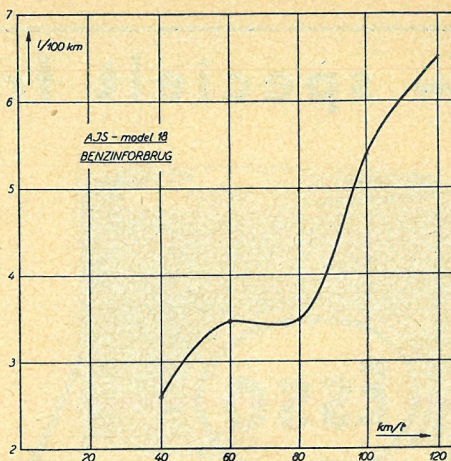


Accelerationsevnen for AJS model 18 er, som det fremgår af kurven, ganske fremragende. Det er ikke mange køretøjer, der kommer op på 80 km/t fra en stående start på godt otte sekunder.

hed uden tændingsbanken og uden ryk i transmissionssystemet — motoren er i det hele taget overlegen på alle punkter.

Helt det samme kan man ikke sige om maskinens køreegenskaber ved store hastigheder. Op til 100 km/t. ligger maskinen støt på vejen men så snart vi kommer op over denne hastighed, bliver kørslen vaklende og usikker, og ved tophastigheden, der er 121,5 km/t., er maskinen direkte ubehagelig. Det skal dog bemærkes, at den maskine, vi prøvekørte, ikke var monteret med styrebremse, men dette burde heller ikke være nødvendigt ved solo-kørsel. Maskinens tophastighed bør derfor lægges ved 100 km/t., og det øvrige kraftoverskud skal man kun benytte sig af under acceleration — maskinen går op til 100 km/t. i tredje gear — og ved sidevognskørsel. Maskinens økonomi er meget tilfredsstillende, og model 18 har ikke større benzinforsbrug end en 250 ccm to-takter ved normale kørehastigheder på omkring 80 km/t.

Mange motorcyklister håner englænderne for deres gammeldags konstruktion, men selv om den ortodokse engelske konstruktionspraksis ikke giver maskinerne de elegante linier, man finder på mange kontinentale maskiner, er kvaliteten og gennemarbejdningen af detaljerne i de



Forbrugskurven for AJS model 18 har et besynderligt, men yderst gunstigt forløb.

engelske motorer af nok så stor betydning for den motorcyklist, der er på jagt efter et økonomisk og pålideligt køretøj. Vil man med nogenlunde god ret skyde på pianisten, må det være den ikke altid overdrevne vægt de engelske konstruktører lægger på maskinernes køreegenskaber. Dette er på sin vis så meget mere beklageligt, eftersom en maskine som AJS model 18 ved ganske få ændringer let kunne blive en ideal-motorcykle.

SPECIFIKATIONER

AJS MODEL 18 og 18 S.

Importør: Fred. Rasmussen, Odense.

Motor: 1-cylindret, fire-takt. Boring: 82,5 mm. Slaglængde: 93 mm. Slagvolumen: 498 ccm. Topventilet. Kompressionsforhold: 6,31:1. Maksimal motoreffekt: 24,4 hk ved 5500 omdr/min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 5,4 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Tør flerplade. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 13,25:1, 2. gear 8,5:1, 3. gear 6,54:1, 4. gear 5,0:1. Gearkasse til baghjul: Kæde. Dækstørrelse for: 3,25 × 19, bag: 3,50 × 19.

Stelkonstruktion: Slagloddet, lukket rørstel.

Hjulophængning: Forhjul: Teleskopgaffel. Baghjul: Stiv. Model 18 S: Svinggaffel.

Stativ: Under baghjul.

Benzintank rummer 17 liter, heraf ca. 1 ½ liter på reserve.

Olietank rummer 2,5 liter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 35 watt. Tænding: Magnet. Tændrør: KLG FE 80. Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Værktøj og pumpe.

Dimensioner: Akselafstand: 1365 mm.

Saddelhøjde: 760 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm. Egenvægt: 160 kg.

Model 18 S: 175 kg.

Tophastighed: 121,5 km/t.

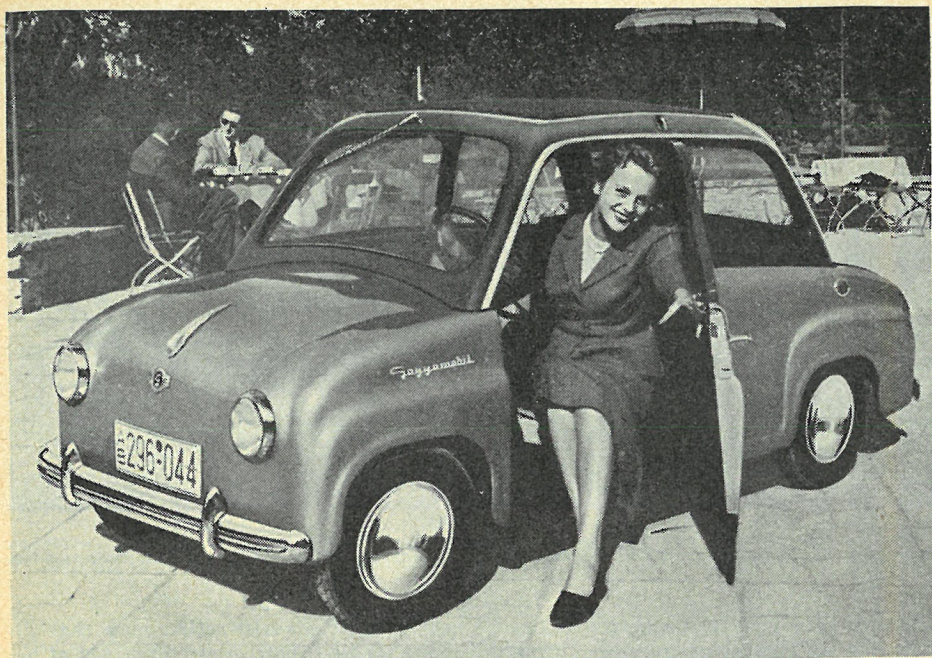
Pris: Kr. 3320,- excl. omsætning, kr. 4348,- incl. omsætning. Model 18 S: excl. omsætning kr. 3985,-, incl. omsætning kr. 5279,-.

— specielt fremstillet for Deres motor

Den har netop de egenskaber, som sikrer korrekt smøring, og den efterlader ingen klæbrige og koksagtige rester. Samtidig beskytter den mod rust og modvirker afsætning på tændrørene. — Esso To-Takt Olie er lige anvendelig for knallerter og scootere samt motorcykler og automobiler med 2-takts motorer.



DANSK ESSO A/S



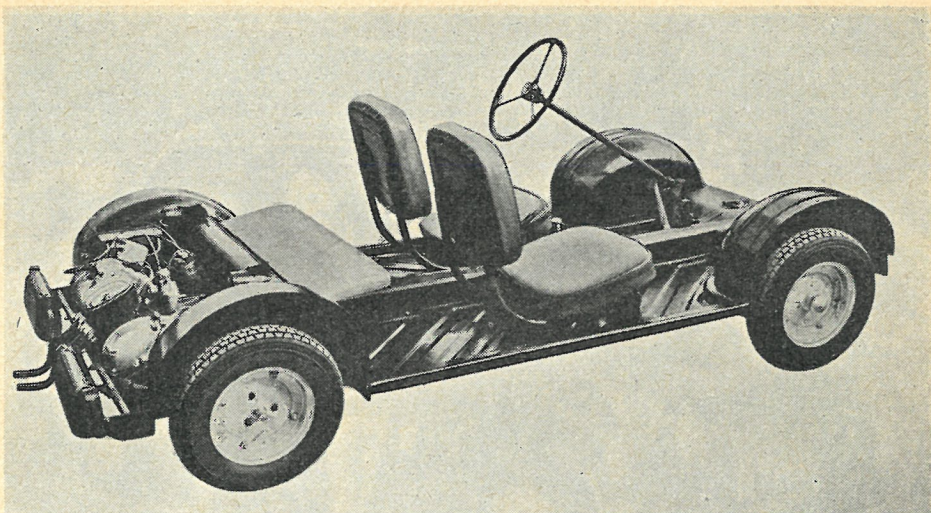
Goggomobilen er et fikst lille køretøj, og pladsforholdene er tilsyneladende gode.

STOR INTERESSE FOR GOGGOMOBIL *i de frie lande*

For nogen tid siden meddelte vi, at *Isaria Maschinenfabrik* i nær fremtid ville sende en lille fire-hjulet bil på markedet under navnet Goggomobil. Der er her tale om en vogn i den allermindste klasse, men udstyret fuldstændigt som de større vogne i ren teknisk henseende. Formålet har været at fremstille en lille vogn, der var billig i anskaffelsespris, billig i drift og billig i vedligeholdelse, men dog med sådanne dimensioner, at den kunne befordre to voksne og to børn. Med andre ord, man vil give sidevognsfamilien tag over hovedet for den mindst mulige merudgift. At et køretøj af denne art vil få succes i de frie lande, er der ikke tvivl om, men en indkøbstilladelse til bil plus omsætningsafgift kaster unægtelig en sort skygge over køretøjet her i Danmark.

Goggomobil er udformet som en to-dørs limousine med selv bærende karosseri, og den kan leveres i to typer, nemlig med eller uden solskinstag. Den to-cylindrede to-takt motor er sammenbygget med kobling,

gearkasse og differentiale og hele dette aggreгат er anbragt bag bagakslen, der er udformet som pendulaksler. Pendulakslerne er hængslet til reaktionsarme og affjedringen sker ved hjælp af skruefjedre, der er hydraulisk dæmpet ved hjælp af teleskopstøddæmpere. Forhjulene er uafhængigt affjedret og styretøjet er udformet som tandstangsstyring. Goggomobil er endvidere forsynet med hydrauliske bremses på alle fire hjul. Vinduerne i de to døre kan rulles ned og der er godt udsyn til alle sider også gennem det store bagvindue. Hvis vognen skal anvendes til lettere varetransport, kan det højre sæde ved nogle få greb udtages, og den derved opståede nytteplads kan belastes med 175 kg. Top-hastigheden angives til over 80 km/t, og standardforbruget er 3,5 liter pr. 100 km. Stigeevnen i første gear er 28 pct., og den tilladte totalvægt er 600 kg — eftersom egenvægten er 350 kg, er nyttelasten 250 kg, hvilket skulle være en yderst rimelig margin til to voksne og to børn.



Goggomobilen betegner en selvbærende konstruktion, i hvilket det profilerede gulv udgør en stiv og vridningsstabil platform. Som det ses, er motor og transmissionsaggregatet anbragt bag bagakslen.

Specifikationerne er iøvrigt:

Motor og transmissionssystem: To-cylindret to-takt motor med blæserkøling, boring 53 mm, slaglængde 56 mm, slagvolumen 247 ccm, effekt 14 hk ved 5500 omdr/min. To-pladet kobling i oliebad, fire-trins gearkasse med baggear. Motor, gearkasse og differentiale bygget sammen i ét aggregat. Elektrisk selvstarter.

Chassis og karosseri: Selvbærende karosseri. Uafhængig forhjulsaffjedring med skruefjedre og hydrauliske støddæmpere. Baghjulsophængning: Pendulaksler med skruefjedre og hydrauliske støddæmpere.

Styretøj: Tandstangsstyring.

Bremser: Fire-hjuls hydraulisk bremse med 180 mm diameter på bremsetromlerne.

Dækstørrelse: 4,00 × 10.

Mål og vægt: Akselafstand 1800 mm, sporvidde 1090 mm, total længde 2700 mm, total bredde 1260 mm, total højde 1250 mm, fri højde fra jorden 180 mm. Vægt 350 kg. Maksimal hastighed: over 80 km/t. Stigeevne 28 pct. Standardforbrug: 3,5 liter pr. 100 km. Tilladt total vægt 600 kg.

Lakering: To-farvet.

Anskaffelsesprisen opgives i Tyskland at være 2940 DM, hvilket svarer til kr. 4.700,— uden omsætningsafgift, og med omsætningsafgift vil vognen altså koste kr. 6.280,— og så skal man desuden have

en indkøbstilladelse eller man skal tilkøbe sig en tilladelse af staten ved at betale et dollartillæg.

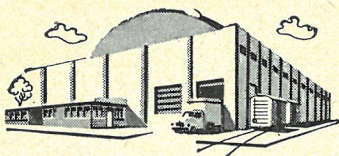


BMW BYGGER SCOOTER OG MOTO-COUPÉ

BMW-fabriken meddeler, at produktionsprogrammet for 1955 vil blive udvidet med to små køretøjer, nemlig en moto-coupé under navnet BMW Iscetta (en italiensk konstruktion, der bygges på licens), som dækker over et fire-hjulet køretøj i den mindste klasse. Iscetta'en vil blive udrustet med den kendte 250 ccm BMW motor, der som bekendt er en fire-takter med en effekt på 13 hk; men bortset fra, at prisen vil komme til at ligge omkring kr. 4.500,— excl. omsætningsafgift kan der ikke gives yderligere oplysninger om dette køretøj.

Ligeledes i foråret 1955 vil BMW-fabrikkerne begynde seriefabrikationen af en scooter, der ifølge fabrikens udsagn vil repræsentere mange tekniske nyskabelser, og samtidig skal prisen blive yderst favorabel. Scooteren vil blive monteret med en 175 ccm fire-takt motor. Nærmere enkeltheder om disse to køretøjer kan ventes i en overskuelig fremtid.

Mill. af bilister har i de sidste 15 år gjort deres olier til
LUXUS-olier ved tilsætning af BARD AHL



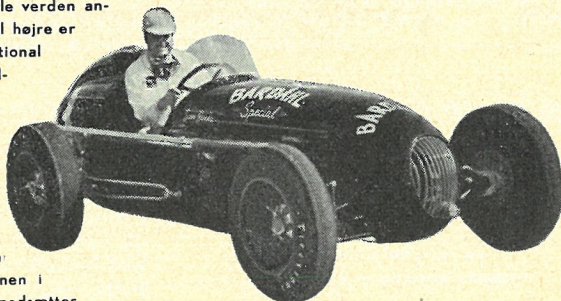
Altid først . . .

Billedet til venstre er fra BARD AHL's supermoderne additivfabrik i Seattle, hvor al BARD AHL-koncentrat er blevet fremstillet igennem de sidste 15 år. BARD AHL var den første til at sammensætte et additiv, der gjorde olier til LUXUS-olier. BARD AHL vil stadigvæk vise vej på additivernes område.

Altid foran . . .

Førende motorsportsfolk i hele verden anvender BARD AHL. Billedet til højre er Sam Hanks, 1953 AAA National Champion og således årets bedste racerkører i den store klasse.

Gonzales, Taruffi, de Silva, Bonetto, Tartini, Bill Holland og Robert Nellesmann er nogle enkelte af de bedst kendte, der altid bruger BARD AHL, fordi de ved, at BARD AHL nedsætter friktionen i motoren, hvorved slitage nedsættes og farten foreges.



Altid **BARD AHL** i motorolien
 gør den til en **BARD AHL LUXUS**

Også almindelige person-, vare- og lastvogne trænger til den LUXUS-smøring, som BARD AHL yder. Husk at forlange BARD AHL i motorolien hver gang De skifter. Også Deres mekaniker, tank- eller auto-forhandler har eller kan skaffe BARD AHL til Dem.

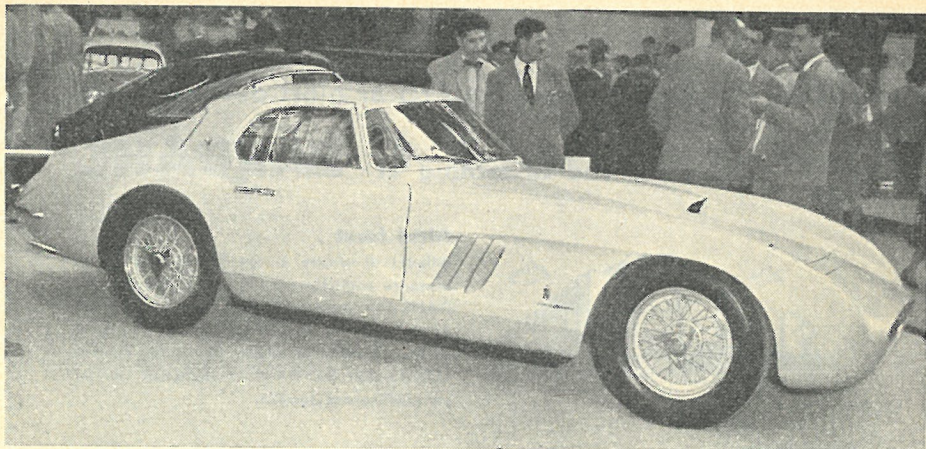


BARD AHL

Hovedforhandler for Danmark:

A/S Diana - Jagtvej 155 - København N.

Telf. Central 4105 — Ægir 4105-5073



Ferrari har fået Farina til at lave karosseri til sin store sportsvogn. En kombination af motor og karosseri, der nærmer sig det fuldkomne. Denne bil bedømtes af den franske presse til at være Pariser-udstillingens smukkeste.

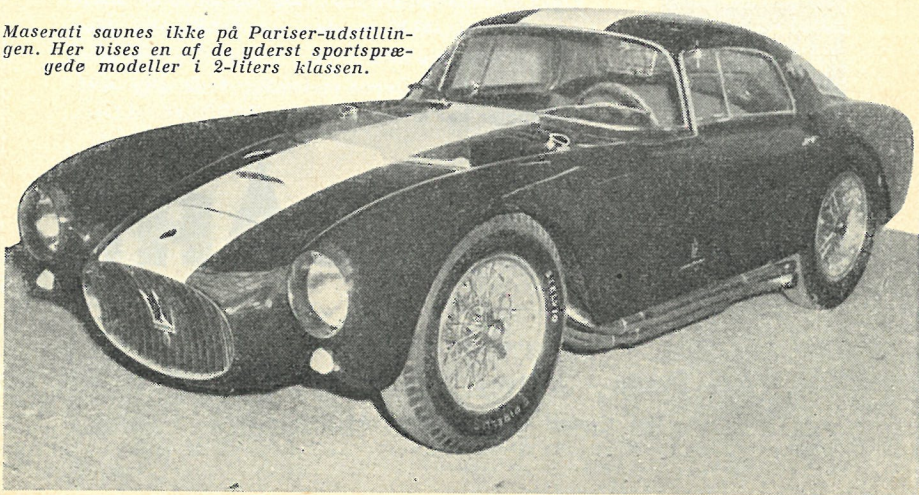
RAPPORT FRA PARIS

AF DETLEV F. HAUG
FOTO: MOGENS V. HAVEN

Forud for automobiludstillingen i Paris har en voldsom »borgerkrig« i den franske automobilindustri raset, og det er ikke alene ret væsentlige prissænkninger, der er blevet benyttet som våben, men og-

så lettere finansiering er blevet indført af de store fabrikker. På dette punkt gik Renault i spidsen med en afvikling over 18 måneder — hvilket er noget ret uhørt i Frankrig — eller anskaffelsesmulighed for en Renault uden betaling og med 12 månedlige afdrag. For at gøre reklame for dette ratesystem fløj en helikopter, under hvilken en model 4 CV var ophængt, rundt over Paris inden udstillingen åbnede. Det vil også være bekendt, at et resultat af den franske »borgerkrig« er sammenslutningen mellem de franske Ford-fabrikker i Poissy og Simca-fabrikkerne.

Maserati savnes ikke på Pariser-udstillingen. Her vises en af de yderst sportsprægede modeller i 2-liters klassen.



Den lille franskbyggede Isetta ser morsom ud. Forpartiet lukkes op, når man stiger ind. Der er plads til 2 personer. Max. hastighed 85 km/t. Motor 236 ccm. 4 hjuls bremses. Vægt 330 kg ialt. Den kører 100 km på 3,75 liter.



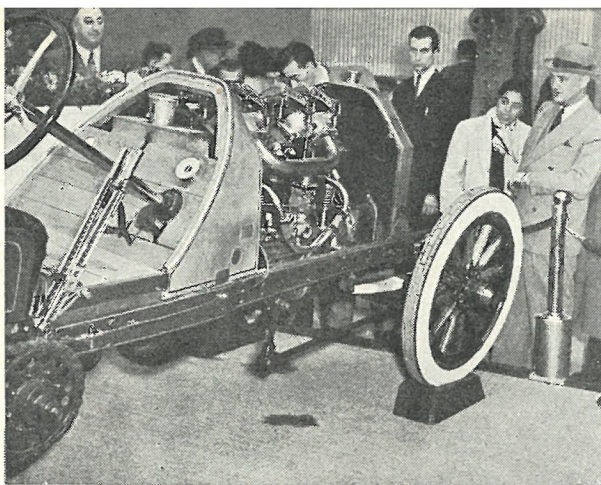
Når man betragter nedenstående halvårslige produktionstal for de franske automobilfabriker, vil man forstå, at der efter sammenslutningen i virkeligheden kun er fire store fabriker, der behersker det franske marked. Eftersom Frankrig endnu har ret stærke importrestriktioner, betegner produktionstallene således også i det store og hele fordelingstallene på den franske autopark fornyelse. Produktionstallene for det første halvår i 1954 er for de franske bilfabriker følgende:

Renault	79.321	personvogne
Citroën	52.206	—
Simca	40.655	—
Peugeot	36.969	—
Ford-Poissy	9.570	—
Panhard	5.347	—
Rovin	20	—
Salmson	12	—
Delahaye	5	—
Hotchiss	2	—

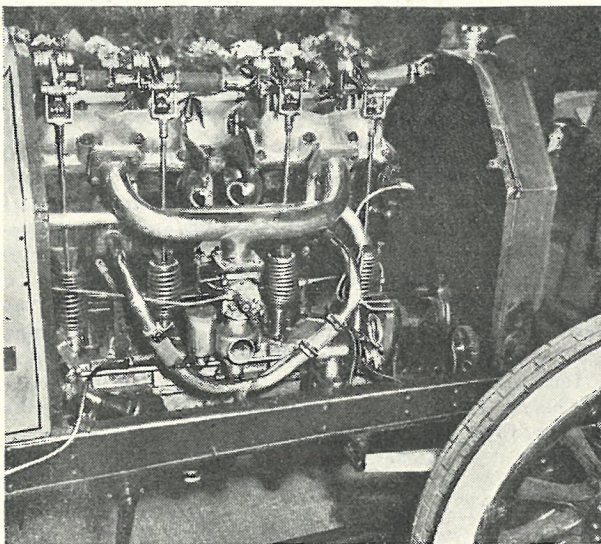
Produktionen af Talbot, Bugatti, Gordini samt Deutsch & Bonnet er ukendt, men det drejer sig i bedste fald om enkelte stykker.

Trods importrestriktionerne i Frankrig viste de engelske, tyske og amerikanske bilproducenter hele deres program, ligesom Italien, Spanien og Østrig var repræsenteret. Hvis man havde ventet sig no-

gen større teknisk sensation, blev man skuffet, men der var alligevel en del nyheder. Den franske automobilindustri bragte en række forbedringer på eksisterende modeller, og af nyheder skal det blandt andet nævnes, at Renault viste en halvautomatisk kobling til model 4 CV, og den lille Citroën 2 CV vil for fremtiden kunne blive leveret med fuldautomatisk centrifugalkobling. Peugeot og Simca havde helliget sig forbedringer af de bestående modeller, og Simca viste prototypen af en cabriolet, med Abarth-Turin motor og Ghia-Turin karosseri, medens Panhard viste nogle forbedrede karosserier, der skulle give disse vogne mindre luftmodstand. Sammenslutningen mellem Ford og Simca i Frankrig leverede dog den største franske overraskelse, nemlig en ny Vedette med den bekendte 2,4 liter V 8 motor og et helt nykonstrueret, selvbærende karosseri, der vil kunne leveres i fire versioner. Det drejer sig blandt andet om tre fire-dørs limousiner, med forskelligt udstyr og lakering, og en 6—8 personers station car. Totalvægten på limousinen er 1150 kg, og motorens effekt er på 80 hk ved 4600 omdr/min, hvilket skulle give vognen en tophastighed på over 145 km/t, og det gennemsnitlige benzinförbruk skulle efter sigende ikke overskride 12—13 liter pr. 100 km. Den nye Vedette vil blive nærmere omtalt i SMJ, når denne model bli-



På Pariser-udstillingen viste også denne gamle Fiat fra 1907. Den blev i sin tid kørt af den berømte racerfører Nassau. Den ser morsom ud, men den kunne skam også løbe stærkt. Den gik i sin tid 180 km/t og man er i grunden ikke nået stort længere. Men man får den største beundring for de mandfolk, der i hine tider præstede sådanne hastigheder med disse stive og uhåndterlige køretøjer



ver aktuel for Danmark, men ifølge fabrikkernes udsagn vil der gå ca. fire måneder, før leveringerne kan påbegyndes.

På udstillingen i Paris vises der mere end 30 franske personvognsmærker, men størstedelen af fabrikerne beskæftiger sig med små vogne, der i mange tilfælde ikke kommer ud over det stadie, man sædvanligvis betegner prototyper. Blandt de viste småvogne var der imidlertid meget stor interesse om den italienske Isetta der bliver bygget på licens i Frankrig, og som nu også vil blive bygget i Tyskland af BMW-fabrikkerne. Dette køretøj har allerede opnået stor succes i Italien og Frankrig. Den tyske automobilindustri viste ikke noget abso-

lut nyt, og den forbedrede version af Olympia Rekord og Opel Kapitän med kraftigere motor blev allerede vist og solgt flere steder i Europa, inden Parsersalonen åbnede. Vognene fra Mercedes og Porsche samlede naturligvis mange interesserede tilskuere, og det franske temperament syntes yderst tilfreds med Mercedes 300 SL, der ifølge fabrikens opgivelser har en tophastighed på over 270 km/t., og Porsche's Spyder 550 med fire overliggende knastaksler, 1500 ccm motor og ca. 85—90 hk syntes også at tiltale de fartglade franskmænd med dens 225 km/t. De italienske fabrikker var repræsenteret

af Lancia, Alfa Romeo, Fiat, Maserati, Ferrarari og en række vogne med specialkarosserier. Der var imidlertid en italiensk konstruktion, der fortjener nærmere omtale, og det er Panther Diesel:

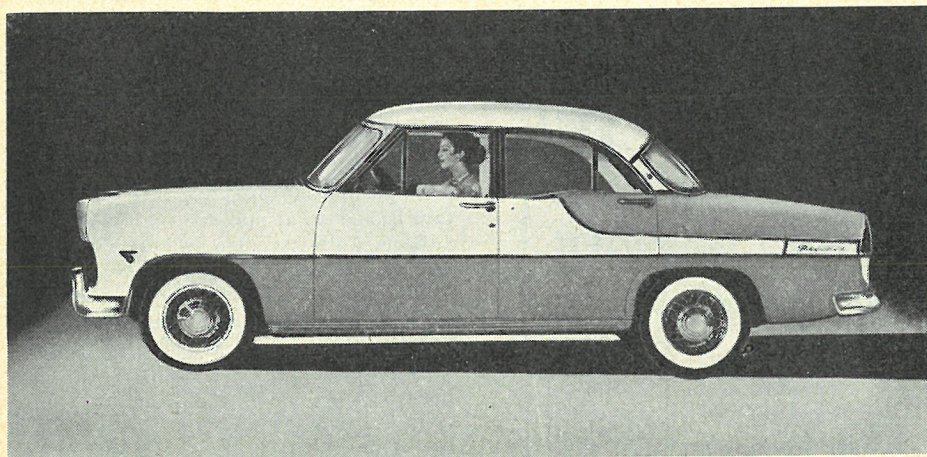
På en let platformramme har den italienske karosserikonstruktør Zagato fremstillet en to-dørs to-sædet coupé med to nødsæder bag i vognen, et ordentligt kufferttrum og et smukt kølerparti, under hvilket Panther'ens hemmelighed ligger, nemlig en to-takt, to-cylindret dieselmotor på 520 ccm. Ved 4000 omdr/min har denne lille motor en effekt på 12 hk, hvilket naturligvis ikke gør Panther'en til et temperamentfuldt køretøj, men dog giver vog-



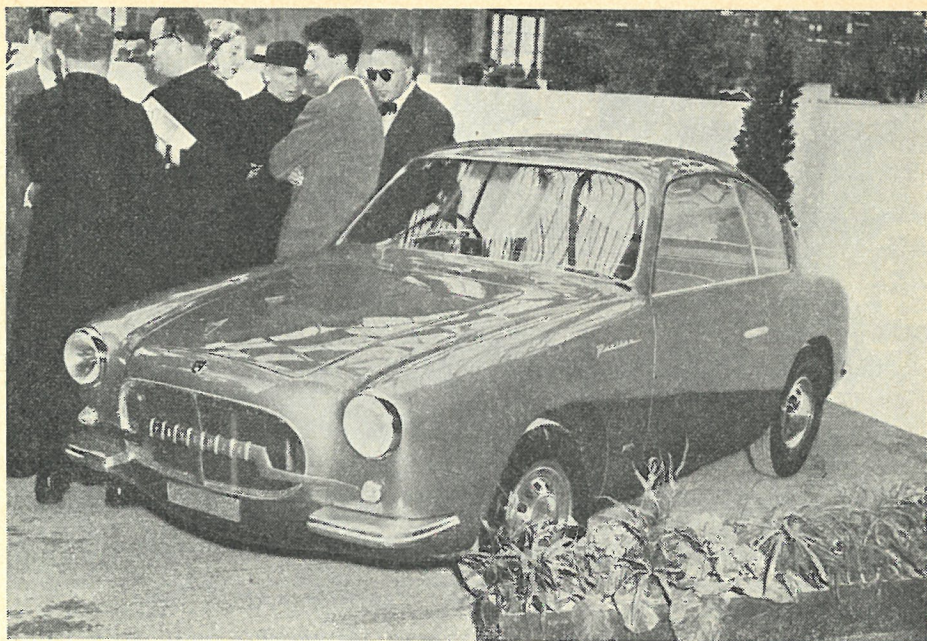
Farina i Turin har en stand på Pariser-salonen med sine specialkarosserier af kendte italienske bilmærker. Her har han f. eks. bygget et special-karosseri til Lancia.

nen en tophastighed på 80 km/t, og denne hastighed gælder tillige som tilladelig marchhastighed i timevis. Når det drejer sig om en dieselmotor med dette slagvolumen og denne effekt, er det naturligvis nærliggende at spørge, hvor stort brændstofforbruget i det hele taget er, og dette er også sensationen: Under forsøgskørslerne, der har strakt sig over mere end 100.000 km, fandt man et rekordagtigt lavt forbrug, der næsten ikke er til at tro, nemlig 3 kg dieselolie pr. 100 km eller 3,38 li-

ter pr. 100 km eller rundt regnet 1 liter dieselolie pr. 30 km kørestrækning uden nævneværdigt hensyn til, hvordan vognen køres (1 øre pr. km i brændstof). Dertil kommer, at vognen er konstrueret med rigelig plads til to voksne personer, den er ordentligt affjedret, har fire-trins gearkasse med ratgearskifte, er monteret med hydrauliske fire-hjuls bremses og iøvrigt er den bemærkelsesværdig lydløs af en dieselmotor at være. Efter forlydender skal serieproduktionen allerede være påbe-



Den smukke, nye Ford Vedette med nykonstrueret selvbærende karosseri.



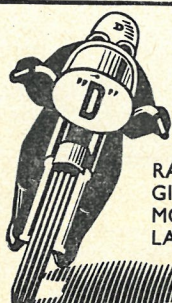
På Pariser-udstillingen vises denne lille diesel-bil, Panther fra Milano. Den er to-cyl., 520 ccm, 12 hk ved 4000 omdr/min. Marchhastighed 80 km/t og så kører den ikke mindre end 30 km på 1 liter dieselolie.

gyndt i et ret stort omfang, således at prisen kan holdes indenfor rimelighedens rammer. Prisen i Italien opgives til kr. 5250.- excl. omsætningsafgift.

Amerikanerne havde sendt en hel skibsladning af vogne til udstillingen i Paris, og blandt andet vises flere eksperimentalgogne, og deriblandt General Motors Firebird, der, som det sikkert vil være bekendt,

er en turbinevogn. Tendensen i de amerikanske biler går i retning af større effekt på grundlag af V 8 motorer, og for enkelte store og kraftige vognes vedkommende ligger maksimaleffekten på 250 hk (SAE). Studebaker var i virkeligheden den eneste amerikanske fabrik, der viste sine 1955 modeller, og en type, der kaldes President, kunne opvise mere chrom end Studebaker'ne af tidligere årgange har været udrustet med. Motoren i denne model er en 4,23 liter V 8 motor med en effekt på 175 hk ved 4500 omdr/min — der er fire karburatorer.

Englænderne viste bogstavelig talt hele deres produktionsprogram, men jeg vil ikke tage brødet ud af munden på min engelske kollega, Collectur, der sikkert vil berette om disse vogne fra udstillingen i London. Stor publikumsinteresse havde naturligvis specialkarosserierne, der ofte er rene skønhedsåbenbaringer, men selv en forhærdet automobilreporter kan stadig få et chok, når han spørger om prisen på en af disse vogne — den store gevinst i lotteriet kan lige akkurat skaffe en sådan specialvogn hjem i garagen.



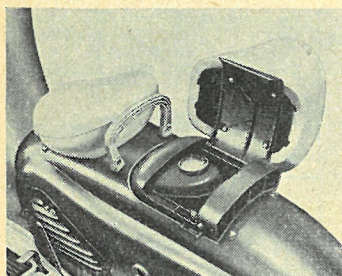
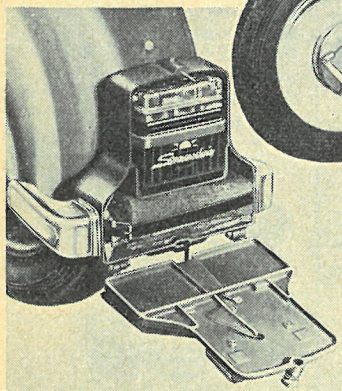
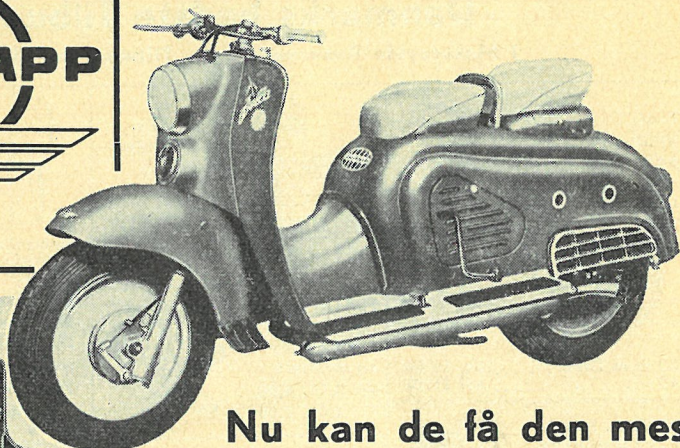
Mobiloil
"D"

**RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.**

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY





Nu kan de få den mest efterspurgte SCOOTER

- ★ Store hjul: 3,50 – 12"
 - ★ Stor akselafstand: 1320 mm
 - ★ Teleskopforgaffel
 - ★ Hydraulisk dæmpet svinggaffelaffjedring af baghjulet
 - ★ Dobbelt, helsvejset rørstel
 - ★ Kølesystem, der overflødigger blæser
 - ★ Fodgear med fire udvekslingsforhold
 - ★ Kontrollampe for frigeær
 - ★ Mest effektive og sikkert virkende bremses, der er monteret på nogen scooter
 - ★ Sikker styring ved alle hastigheder
- Også DE bør benytte Dem af Bella's mange fordele

ZUNDAPP

SE DEN HOS NÆRMESTE
ZUNDAPP FORHANDLER
e'ler skriv efter katalog

BRDR. FRIIS-HANSEN
Øster Allé 7, København Ø.

Bella

Danmarks bedste Tilbud

i Motorcykle Reservedele . Tilbehør og Udstyr

Engl.
STOP- OG
BAGLYGTE



Lucas Model m/Pære kr. 18,50

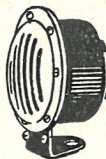


AMPEREMETER
engelsk

50 m/m Diam. kr. 16,50
40 " " kr. 11,50

ELEKTR. HORN
CLEAR HOOTER

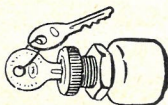
m/chrom Rand
kr. 16,50
m/chrom Forplade
kr. 19,00



HELLA com.
Nedblændings- og
Hornkontakt

forchromet kr. 6,00

TÆN-
DINGS
LAAS

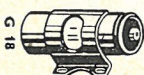


med 2 Nøgler kr. 10,50



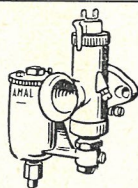
AKKUMULATORER
for Motorcykler
og Scooters
Alle typer paa
Lager

Priser opladet:
kr. 46,—, 36,00,—, 35,—, 32,—



KONDENSATORER
for alle Typer
Motorcykler
og Scooters

kr. 6,00, 5,00, 3,30



AMAL KARBURATORER
alle Typer
paa Lager
kr. 69,00, 61,50
53,50

PLATIN SÆT

for alle
Motorcykler
og Scooters
kr. 5,00, 4,50,
4,00, 2,00



KØLERINGE
for
UDBLÆSNINGSRØR

1 5/8"-1 1 3/4"-1 7/8"-2" kr. 6,50

ORIG. LUCAS
FORLYGTE
med
Sidespænding



chrom Rand kr. 40,00

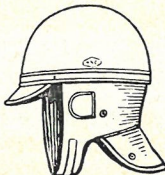


MOTORCYKLE
LAAS
med plastic-
overtrukket
svært
Stalkabel

kr. 15,00 kr. 12,00

STYRT-
HJELME
orig. M N O
Hvide og
brune

kr. 50,00
kr. 45,00
kr. 39,00

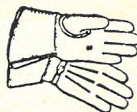


KØRETÆPPE
vind- og
vandtæt
kr. 27,- kr. 23,-
Spec. Køre-
tæppe for Bag-
sædepassager

Gamachefacon kr. 27,- kr. 23,-

MOTOR

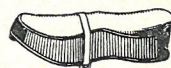
HANDSKER
prima brunt
Skind med
stor Krave og
Flonelsfor



kr. 32,00 kr. 28,00
Dame- og Børnestør. kr. 22,50



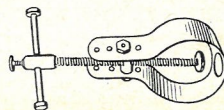
MOTOR-
BRILLE
US Army
Model
kr. 7,50
kr. 7,00



DOBBELTSADEL org. Denfeld
for tyske Motorcykler rød eller
sort kr. 250,-
Dob. sadel tysk Model kr. 190,-
Dob. sadel engl. Fabr. kr. 145,-



TRYKMAALER engl.... kr. 8,60



STEMPELPIND-UDDRIVER
for alle Størrelser
Stempelpinde kr. 7,50

TÆNDRØRS

VÆRKTØJ
med 2 Skrabere
Staalbørste og
Søger kr. 5,00



KÆDE-
SPRÆNGER
engelsk kr. 7,80

M. NIELSEN

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

FORLANG VORT STORE KATALOG GRATIS TILSENDT

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

FEJLFINDING

AF „MECANICUS“

Med denne artikel om fejlfinding i batteritændingssystemet indleder vi en serie, der har lige stor interesse for bilister og motorcyklister.

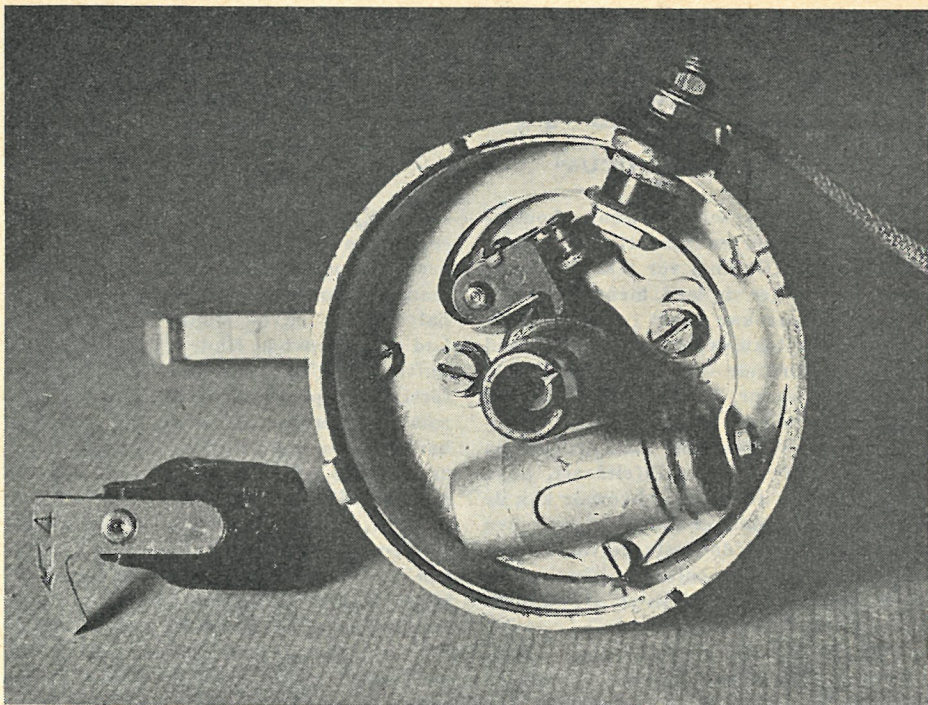
Som vore læsere selv vil kunne konstatere, er det for en væsentlig parts vedkommende fejlfinding, vor tekniske brevkasse beskæftiger sig med, men foruden de besvarelser, der kan læses i bladets spalter, afsender teknisk brevkasse mere end 3000 — tre tusinde — besvarelser direkte til vore læsere pr. år. Selvfølgelig må vi fra tid til anden svare på mange mærkelige ting — hvordan får man arbejde på Grønland, hvor højt er Eiffeltårnet, hvad betyder vietato fumare, og hvornår kan de nye Triumph-modeller købes o. s. v., men alligevel betegner de fleste besvarelser en redegørelse for elementær fejlfinding, og det er grunden til, at vi nu vil drøfte dette emne for et større forum.

I næsten alle instruktionsbøger for biler og motorcykler findes de såkaldte fejlfindingstabeller opstillet i skemaform med spørgsmål og svar, men sådanne tabeller er ikke meget bevendt, fordi de fleste bilister og motorcyklister mangler lidt viden her og der for at kunne indkredse en fejl, men fejlfinding efter tabeller indebærer en stor fordel, nemlig, at man er nødt til at gå metodisk frem.

Det er i reglen motoren, det er galt med, vel nok fordi den er mere fintfølede end bilens eller motorcyklens øvrige elementer, men ligegyldigt om fejlen resulterer i totalt motorstop, nedsat trækraft, for stort benzinforbrug eller blot »mærkelig opførsel«, må man gå metodisk frem i sine undersøgelser, da man i modsat fald kun vanskeligt kan finde frem til fejlen.

Lad os nu tage et konkret tilfælde til at begynde med, og som patient kan vi vælge en almindelig bil eller motorcykle med batteritænding. Vi kører hjem lørdag eftermiddag med den heroiske beslutning at ville rengøre køretøjet på det grundigste, og fejlfinding eller reparation er der ikke tale om, eftersom motoren går perfekt. Foruden almindelig afvaskning og polering afvasker og renser vi motoren og — hvis det er en bil — tillige hele motorrummet. Arbejdet bliver pænt og ordentligt udført — og så vil motoren pludselig ikke

starte. Ej, ej, tænker man, vand på tændrørene. De er knastørre, men aftørres aalligevel. Motoren starter ikke — og så giver man sig i sin ivrige enfold til at splitte den halve motor ad — stadig uden resultat. Lad os nu prøve at finde fejlen på en fornuftig måde, og det er slet ikke så tosset først at stoppe piben sindigt og eftertænksomt, for derefter at fastslå, at man ikke har set nogen dame med tryllestav, og altså er motoren ikke blevet forhekset. Enhver erfaren fejlfinder vil vide, at de to første punkter, der bør undersøges, er benzintilførslen helt frem til strålerøret og tændingen. Af gammel erfaring og almindelig dovenskab tager vi tændingen først, og i hele tændingsanlægget er der for øjeblikket kun een ting, der interesserer os, nemlig om der kommer gnist ved tændrøret. Vi afmonterer et enkelt tændrør, lader højspændingsledningen sidde på, lægger eller holder tændrøret således, at det får stelforbindelse, men samtidig sådan at højspændingskablets eventuelt uisolerede tilslutning ikke kommer for tæt til stel, sætter tændingen til, og lader motoren rotere ved hjælp af selvstarter eller kickstarter. Der kommer tilsyneladende en pæn gnist mellem tændrørets elektroder, og røret sættes derfor på plads igen. Det er altså ikke nok at afmontere højspændingskablet for at se, om man kan frembringe en gnist mellem kabel og stel, eftersom dette kun fortæller, at der føres højspænding frem til tændrøret, men ikke om der kommer gnist i tændrøret. Tændingen skulle altså være i orden, men motoren vil stadig ikke starte. Vi husker at afbryde tændingen, og ser derefter på karburatoren. Vi må begynde fra en ende, og derfor konstaterer vi først, at der er benzin på tanken. Det er der. Så undersøger vi, om benzinen kan komme til karburatoren ved at skruetilførselsrøret af. Er det en motorcykle eller en bil med benzintanken anbragt over karburatoren (altså uden benzinpumpe), skal benzinen løbe frit og jævnt ud af røret, når benzinhanen åbnes. Har vognen elektrisk benzinpumpe, skal benzinen komme

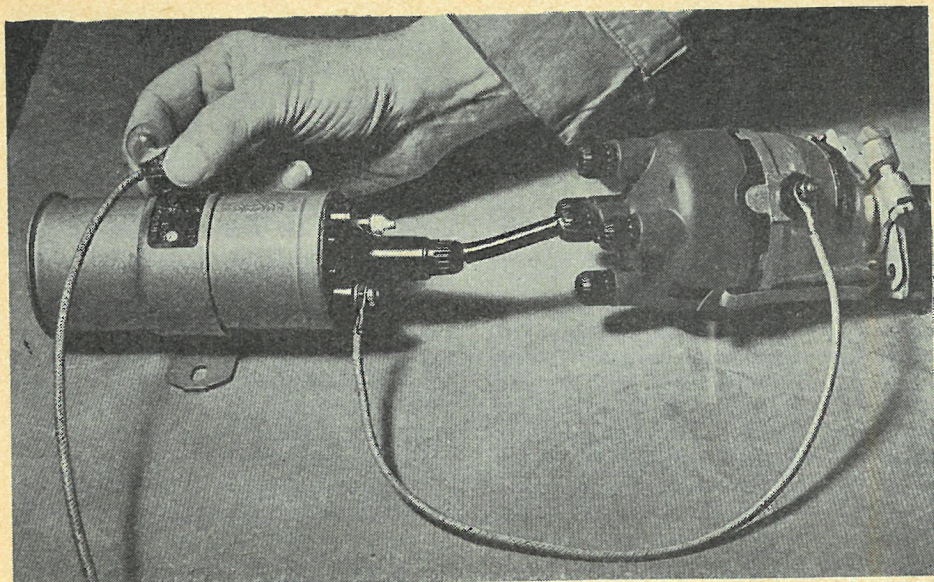


Således ser afbryderkontakten ud, når strømfordelerdækslet er fjernet. På nøjagtig samme måde er afbryderkontakten udformet i alle tændingsanlæg, ligegyldigt om der er tale om svinghjulsmagneter, svinghjulsdynamoer eller strømfordelere. På den her viste Lucas strømfordeler er der på de nyeste modeller anbragt et letmetaldæksel over afbryderkontakten. Fordelerens rotor ses til venstre ved siden af strømfordelerhuset, og nederst i strømfordelerhuset er kondensatoren monteret. På Bosch-anlæggene er kondensatoren monteret uden på strømfordelerhuset, på Jawa-motorcyklerne finder vi på de nyeste modeller kondensatoren anbragt i kontaktrummet indbygget i benzintanken. En kondensator kan virke dårligt og uregelmæssigt og give ukonstant tænding, men i reglen er den ved defekt helt virkningsløs, og dette vil bevirke en kraftig rødlig gnistdannelse mellem kontaktpunkterne, der tydeligt ses øverst i strømfordelerhuset.

i rigelige mængder, når tændingen slås til, og er der tale om mekanisk benzinpumpe, skal der komme en kraftig benzinstrøm, når selvstarteren aktiveres. Det er altså men i orden. Må vi lige indskyde den bemærkning, at såfremt en motorcykle er forsynet med gennemsigtig plastikslange som benzinrør, så er fremgangsmåden også som ovenfor beskrevet, eftersom det ikke er tilstrækkeligt at konstatere, at slangen er fyldt med benzin. Prøv blot at lukke for benzinhanen og tip karburatoren — benzinen løber ikke ned i karburatoren, og slangen kan således godt være fyldt med benzin, uden at dette kommer frem til svømmerhuset.

Det er nu sjældent at forstoppelse i tilførslen til karburatoren viser sig som et pludseligt og totalt motorstop, og det overrasker os derfor ikke, at alt var i orden.

Tilførslen fra svømmerhus til hoveddysen kan udmærket forstoppes af en vandperle, og for en sikkerheds skyld hælder vi det afmonterede svømmerhus' indhold ud, tørrer bunden ren med en klud og blæser for en sikkerheds skyld gennem den støbte eller borede kanal — alt i orden. På bilkarburatorer som f. eks. Weber, kan svømmerhuset ikke afmonteres, men dets dæksel kan tages af, og ved hjælp af en ren klud kan man tømme svømmerhuset for dets indhold. Det er muligt, at fejlen lå her, men vi forsøger ikke at starte motoren, før vi har undersøgt dyserne. Tomgangsdysen har ikke større interesse, for kan en varm motor ikke starte ved blot at aktivere starteren, kan det tænkes, at tomgangsdysen er helt eller delvis forstoppet, og man kan da blot give lidt gas, så starter man på hoveddysen. Hvis motoren dør,



Svifter tændingen, må man gå systematisk frem for at finde fejlen, og først og fremmest må man vide, om der i det hele taget kommer strøm frem til spolen. Ved at løsne den ledning, der fører fra tændingskontakten til spolen, kan man ved at indskyde en lampe mellem denne ledning og stel hurtigt konstatere, om strømtilførslen er i orden, idet lampen vil lyse, når tændingen er slået til. På det her viste skematiske anlæg kommer ledningen til venstre fra tændingskontakten, medens den anden ledning i spolens primærsystem forbinder spolen med afbryderkontakten.

hver gang man lukker for gassen, er det oplagt, at tomgangsdysen er forstoppet. Er motoren kold, lukker man på den ene eller anden måde for luften, og det derved opstående store vacuum i motorens indsugningsledning vil sætte hoveddysen og tomgangsdysen i aktivitet, og en kold motor vil derfor kunne starte med anvendelse af choker eller lukning af luftspjæld, selvom tomgangsdysen er tilstoppet.

Vi afmonterer hoveddysen, og ingen forstoppelse er at finde her, eftersom vi kan kigge lige igennem den, men vi blæser alligevel igennem boringen for at se, at der ikke sidder noget snavs. Karburatoren samles, og vi forsøger at starte motoren — uden resultat. Hvad der derefter sker er i højeste grad afhængigt af fejlfinderens temperament. Der siges ofte uskønne bandeord ved en sådan lejlighed, den aktive natur vil måske med eder og værktøj afmontere strømfordeler og spole, eller hvilket instrument, der i særlig grad kan påkalde hans vrede, men vi er lidt mere besindige og afsætter derfor et par minutter til stille eftertanke. Tændingen var i orden, eftersom der var gnist i tænderøret,

og karburatoren er i hvert tilfælde nu ren og i orden — når motoren bliver drejet et par gange, vil vi — når luftfiltret er afmonteret — kunne se en smuk benzinskyl, der som røg kommer ud af karburatorens indsugningsåbning. Motorens øvrige mekanik lyder som den plejer, og motoren lader sig villigt dreje. Vi sender en hastig tanke til damen med tryllestaven, men får hende ud til højre og begynder i stedet at grunde over toppakningen. En toppakning sprænges meget ofte ved afkølingen — og her er altså en mulighed. I en vandkølet, flercylindret motor kan toppakningen sprænges to steder, nemlig mellem to cylindre eller mellem en cylinder og et vandkammer. Er det første tilfældet, vil motoren i reglen kunne starte alligevel, men trækkræften er meget ringe. Er det sidste tilfældet, vil motoren efter et kort stop også kunne startes, men tager man kølerproppen af, vil kølevandet boble, når motoren drejes, og hvis motoren startes, vil en stor del af kølevandet blive trykket ud gennem overløbsrøret. Toppakningen på en luftkølet motor vil selv sige til, når den ikke er tæt, men for en sikkerheds skyld

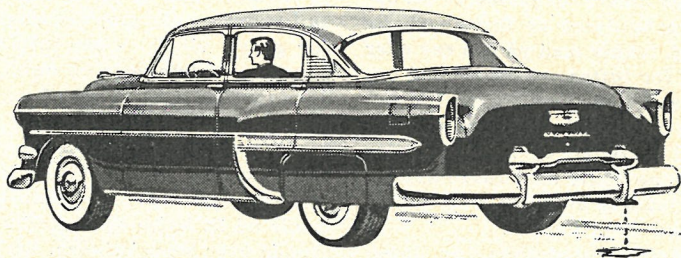
kan man afmontere et tændrør, og ved sin tommelfingers hjælp kan man konstatere, om kompressionen er af sædvanlig størrelse, eller man kan blot ved hjælp af kickstarteren føle, om kompressionen er tilstrækkelig stor og »holdbar«. Selvfølgelig fejler vores toppakning ikke noget, men motoren lader sig stadig ikke starte. Der er kompression, der er gas, og der er tænding, og så skal en motor kunne starte, om så jorden ramler.

Der er altså kun een mulighed tilbage: gnisten i tændrøret er ikke kraftig nok til at antænde gasblandingen. Selvfølgelig kan et enkelt tændrør i en en-cylindret motor være vådt eller på anden måde delvis kortsluttet, således at der nok kan præsteres en gnist, omend denne er utilstrækkelig, men for det første vil en sådan fejl næsten altid opstå under kørslen, og under alle omstændigheder vil den ved et startforsøg, afgive ganske særlige symptomer. Er der tale om delvis kortslutning i et tændrør, vil gnisten optræde på et helt vanvittigt tidspunkt, selvom tændingsindstillingen iøvrigt er korrekt, og dette vil medføre høje, eksplosionsagtige knald i

udblæsningssystemet, uden at motoren dog lader sig starte. Ved hurtig eftertanke viser det sig, at vi ved rengøringen af køretøjet, muligvis har været i berøring med det højspændingskabel, der fører fra spolen til strømfordeleren (eller tændrøret, hvis det er en en-cylindret motor), og rykker man dette kabel lidt ud af sin bøsning, vil der nok blive ført en højspændt strøm frem til tændrøret, men strømtilførslen bliver utilstrækkelig.

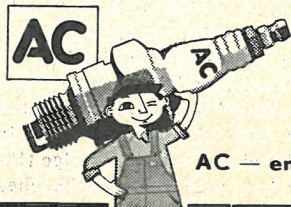
Nu skulle man jo tro, at en gnist er en gnist — hvilket forøvrigt også er vanskeligt at bestride, og når vor motor ikke lod sig starte, skyldtes det, at vi konstaterede gnistens tilstedeværelse i fri luft. Det er nemlig en kendsgerning, at en tilsyneladende fed og effektiv gnist frembragt i et gnistgab under atmosfærisk tryk, under det kompressionstryk, der er almindeligt i en motor, reduceres til 10 pct. af sin oprindelige størrelse — medmindre den da ikke helt udebliver. I samme øjeblik vi får vort højspændingskabel rigtigt på plads, starter motoren med det samme — så ondskabsfuldt kan det være!

Den her beskrevne fremgangsmåde vil



Hvis Benzinen dryppede fra Udblæsningen...!

Et saadant Spild vilde De omgaaende stoppe Men er De da sikker paa, at der ikke strømmer uforbrændt Benzin ud af Udblæsningen? Det sker ofte, hvis Tændrørene ikke er i Orden. — Dette Spild stopper De bedst ved at skifte til AC Tændrør med den s'kre Gnist og den diamanthaarde CORALOX-Isolator.



AC — eneste Tændrør med CORALOX-Isolator!

altid give resultat ved et totalt motorstop, og har motoren gået tilfredsstillende det ene øjeblik og totalt nægter at starte i det næste øjeblik, vil fejlen i de 999 af 1000 tilfælde være at søge i tændingsanlæg eller karburering. Det skal indrømmes, at vi har været ude for det tusinde tilfælde, der havde følgende forløb: motoren i en Opel Olympia fra 1939 havde gået upåklageligt, den henstod om natten på åben gade og startede villigt den følgende morgen. Efter nogle få kilometers kørsel var motoren normalt opvarmet, men ved gennemkørsel af en hovedgade, gik motoren i stå ved udkobling. Motoren lod sig starte igen, men gik atter i stå ved tomgang — altså tydelige symptomer på tilstoppet tomgangsdyse. Tomgangsdyse blev rensset, men motoren lod sig ikke starte — heller ikke når den fik gas. Tændingen var helt i orden. Alt blev undersøgt uden resultat, og i desperation blev topstykket til sidst afmonteret — de fire cylindre var knastørre. Fejlen lå i oliesien, der var helt tilstoppet af slam, og havde de ydre omstændigheder ikke været af den beskrevne natur, ville et sådant tilfælde under almindelig landevejskørsel have medført så tydelige symptomer som en motor, der satte sig — eventuelt understreget af et par kostbare

enkeltheder som knuste stemples eller plejlstænger, der kom ud i fri luft — men det var som sagt en undtagelse fra reglen.

Helt anderledes stiller det sig, når man under kørslen får motorstop eller uregelmæssig motorgang, og man efter den ovenfor beskrevne recept opdager, at der overhovedet ikke kommer nogen gnist fra tændrøret. I en en-cylindret motor er dette i reglen ensbetydende med kortslutning (synlig eller usynlig) i tændrøret, og med den største selvfølgelighed udskifter motorcyklisten sit tændrør, hvorefter kørslen i reglen kan genoptages. Sker noget lignende med en flercylindret bil eller motorcykle, er sagen sikkert ikke så let at klare, for det skulle være et usandsynligt tilfælde, der kortsluttede alle tændrør i samme øjeblik. Der viser sig ikke nogen gnist i tændrøret, der muligvis (men altså meget usandsynligt) skulle være kortsluttet. Vi afmonterer tændrørskabet, holder det et par millimeter fra stel — f. eks. motorblokken — og når motoren drejes med tændingen sat til, skulle en gnist springe mellem højspændingsledningens uisolerede tilslutning og stel. Det gør der ikke. Alttså kommer der ingen højspændt strøm frem til tændrøret. Er det nu en flercylindret motor med strømfordeler, afmonterer

Vælg et batteri der holder



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



Chloride

KVALITETSBATTERI

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



vi højspændingskablet fra spolen til strømfordeleren, og prøver om vi kan frembringe en gnist mellem denne og stel på samme måde som med den enkelte tændrørsledning. Intet resultat. Mulighederne for en fejl kan vi nu finde i spolens primærsystem (lavspænding) eller sekundærsystem (højspænding), i afbryderkontakten, kondensatoren eller forbindelserne inclusive tændingskontakten. Kondensatoren er det eneste punkt, der vil røbe sig ved tydelige symptomer. En kondensator er indskudt mellem de to kontaktpunkter i afbryderkontakten, og populært sagt, skal kondensatoren virke som en slags støddæmper og opsamlingscentral, således at der ikke finder nogen større gnistdannelse sted mellem kontaktpunkterne. Er kondensatoren i uorden, vil dette i reglen fremgå af en stor, rødlig gnist mellem kontaktpunkterne, og i de fleste tilfælde giver denne gnistdannelse et hørligt smæld fra sig. Er kondensatoren ødelagt, er der intet at stille op, før en ny kondensator bliver monteret, og kører man meget om natten, eller er man ofte på langture, kan det betale sig at medbringe en kondensator i reserve. Den koster ikke meget og fylder kun lidt i et handskerum eller en værktøjsmappe.

Der er tilsyneladende ikke noget i vejen med vor kondensator, og vi betragter kontaktafbryderens funktion — set fra den rent mekaniske side af sagen. Hvis den åbner og lukker på normal måde under motorens rotation, lader vi den indtil videre være i fred. Fejlen kunne selvfølgelig ligge i den fjederbelastede, bevægelige kontaktarm, men skønt denne arm må åbne og lukke mange millioner gange blot på nogle få timers kørsel, er det forbløffende sjældent at fjederen knækker. Når vi har undersøgt tændingsanlægget i denne rækkefølge er det af rent praktiske grunde, men har vi stadig ikke fundet fejlen, må vi gå metodisk frem fra den rigtige ende. Først må vi konstatere, om der i det hele taget kommer lavspændt strøm frem til spolen, når tændingen er slået til.

Ganske uanset om der er tale om en cylindret motorcyklemotor eller en bilmotor med op til 16 cylindre, er spolen i et batteritændingsanlæg udformet og monteret på den måde, at spolens holder giver stelforbindelse for sekundærviklingen, medens en ledning fører fra tændings-



VRØVL

med vognen

Lad *Holt's*

hjælpe Dem

Revner i motorblokken.

Holt's Wonder Weld gør blokken tæt og modstandsdygtig mod vibrationer, varme og tryk. Virker på 1/2 time.



For stort olieforbrug.

Holt's Piston Seal lægger en selvsmørende, elastisk hinde på alle stempler og cylindervægge Resultatet: større kompression - mindre olieforbrug.



Utæt koler.

Holt's Radweld reparerer varigt skaden på 5 minutter, mens vognen kører. Gør køleren fuldstændig tæt uden fare for tilstopning.



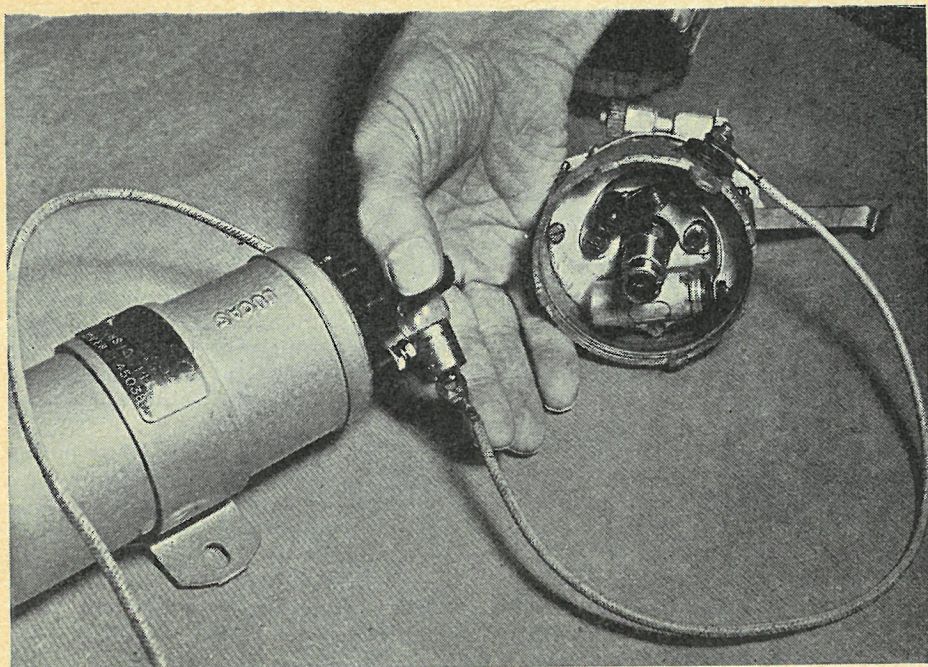
Overophedet køler.

Holt's Radflush renser hele kølesystemet hurtigt og effektivt. Forhindrer overophedning, motorbank og ventilskevhed.



Forlang HOLT's produkter på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers



Hele tændingsanlæggets primærsystem kan undersøges på følgende måde: Ledningen fra spolen til afbryderkontakten afmonteres, og en lampe skydes ind mellem spolens klemmsko og den afmonterede ledning. Når tændingen er sat til og kontaktpunkterne i afbryderkontakten er lukket, skal lampen lyse, og når kontaktpunkterne åbnes, skal lampen slukkes uden nævneværdig gnistdannelse mellem kontaktpunkterne. Se iverigt teksten.

kontakten frem til en klemmsko på spolen, og en anden ledning fører fra spolen til kontaktabbryderen (også kaldet knikserkontakten). Disse forbindelser udgør spolens primærsystem, medens sekundærsystemet består af stelforbindelsen og højspændingskablet, der fører fra spolen til strømfordeler eller tændrør. Når tændingen sættes til, tilføres der konstant strøm til spolens klemmsko, og vi kan nu konstatere, om denne del af anlægget er i orden ved at løsne ledningen fra spolens klemmsko, sætte tændingen til og holde den frie ledningsende mod den ene pol på en kontrollampe (f. eks. en afmonteret parkeringslampe), medens den anden pol holdes mod stel, *men ikke mod spolens klemmsko*. Lyser kontrollampen, er tændingslåsen og dennes forbindelse i orden. Primærsystemet opnår sin stelforbindelse over knikserkontakten, og drejer vi motoren således, at kontakterne er helt lukkede, skal vi nu kunne opnå stelforbindelse ved at serieforbinde vor kontrollampe med spolen, d. v. s. at vi stadig holder den

strømførende ledning mod lampens ene pol, og nu tilslutter vi lampens anden pol til den klemmsko på spolen, fra hvilken den løse ledning er blevet afmonteret. Også nu skal lampen lyse, når tændingen er sat til. Lyser lampen ikke, kan fejlen ligge i spolens primærvikling eller i knikserkontaktens forbindelser, og vi vil med det samme undersøge de to muligheder. Vi sætter nu ledningen fra tændingskontakten på plads i spolens klemmsko, og i stedet afmonterer vi den ledning, der fører fra spolen til knikserkontakten, og af praktiske grunde foretager vi denne afmontering ved knikserkontaktens polsko. Vi indskyder nu vor kontrollampe mellem denne løse ledningsende og stel, og med tændingen sat til, skal lampen lyse. Gør den ikke det, ligger fejlen i spolens primærvikling eller i selve ledningen fra spole til knikserkontakt, og for en sikkerheds skyld må vi afprøve ledningen, hvis kontrollampen ikke lyser. Er ledningen i orden, og opviser kontrollampen alligevel en trøsteløs mangel på lys, står vi i virkeligheden i en meget pinlig

situation, for så er spolens primærsystem brændt over eller kortsluttet, og vi kan ikke komme videre før en ny spole er monteret. Lyser lampen ved den nævnte prøve, er primærsystemet i orden, og fejlen ligger i knikserkontaktens forbindelser eller isolation.

Hvis kontrollampen ved den tidligere prøve viste, at primærsystemet var i orden — lampen lyste ved indskud mellem ledningen fra tændingslåsens og spolens klemско og slukkede når knikserkontakten åbnede — ligger fejlen i sekundærbeviklingen eller i meget sjældne tilfælde i højspændingskablet fra spolen til strømfordeler eller tændrør.

En lynhurtig undersøgelsesmetode, der kan give et fingerpeg er følgende: Højspændingskablet fra spolen til strømfordeleren (eller tændrøret, hvis det er en encylindret motor) afmonteres ved fordeler eller tændrør, tændingen sættes til, og højspændingskablets uisolerede ende holdes et par millimeter fra stel. Idet tændingen

afbrydes, skal en gnist springe mellem kablet og stel, når man forinden har sikret sig, at knikserkontakten er lukket. De forstår godt systemet — man erstatter knikserkontakten med den manuelt betjente tændingskontakt.

Sluttelig et par bemærkninger om højspændingskablerne. Hvis isolationen på disse er i stykker eller revnet, kan det ikke nytte at vikle isolerbånd om såret, eftersom en gnist med lethed springer gennem en sådan »forbinding« og over til stel, såfremt en stelforbindelse ligger tilstrækkeligt nær. Ledningerne bør udskiftes, og kan dette ikke gøre på stedet, kan skaden midlertidigt udbedres med almindelige lappegrejer.

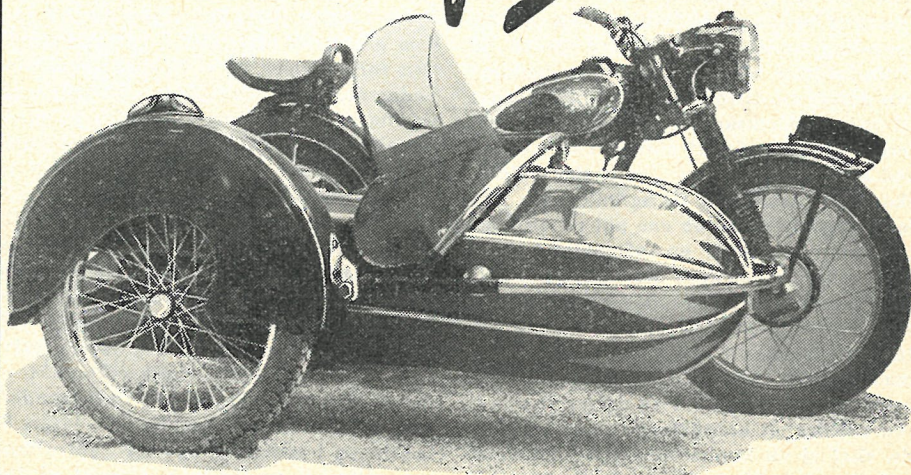
I de følgende numre skal vi se lidt på magnet-tænding, karburatorer og den mere udviklede form for fejlfinding, nemlig når motoren nok går, men ikke trækker tilstrækkeligt, eller når motoren, koblingen og de øvrige elementer afgiver mærkelige lyde og opfører sig besynderligt.

Familien vil blive lykkelig for en

Model L.V. leveres nu med meget rummeligt bagagerum, klap og lås. Farve efter ønske. Alle blanke dele garanteret rustfrie. Modellen kan påmonteres alle maskiner indtil 500 ccm.

Pender

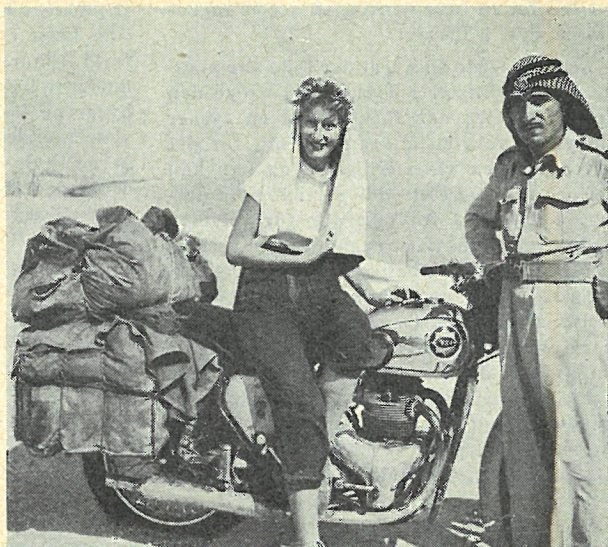
Model L.V. luxus
kr. 1.100
excl. omsætning



INGER-LISE

I MODSÆTNINGERNES LAND

Inger-Lise Paulsen passerer her med sin Shooting Star en arabisk grænsepost. De gæstfrie arabere serverer te, medens passet bliver kontrolleret og stemplet



Tyrkiet er modsætningernes land. De pasteuriserer f. eks. mælken, men steriliserer aldrig flaskerne. De holder stærkt på, at kvindens plads er i hjemmet og betragter hende ivoirigt som en mindreværdig race, men alligevel er der kvindelige jetpiloter i det tyrkiske luftvåben. I et sygehus, jeg besøgte, var alt tip top moderne, og man pointerede, at der kun var få senge på hver stue, men ikke desto mindre var der to patienter i hver seng.

Når man kører gennem Tyrkiet med eget motorkøretøj, får man naturligvis det bedste førstehåndsindtryk af kontrasterne. På samme dag blev der kastet sten efter mig, da jeg kørte igennem en lille landsby, senere var jeg mål for en stor, ildrød peber, der blev kastet efter mig fra en lastbil, og så et par timer senere blev jeg inviteret til middag af mig fuldstændig ukendte mennesker. Kort og godt i Tyrkiet ved man aldrig, hvad der sker rundt om det næste hjørne.

Jeg husker min første morgen i Tyrkiet. Jeg havde slået mit telt op i nærheden af en bondegård (på den måde er der ikke så store chancer for at blive vækket klokken halvtre om natten af nysgerrige mennesker), jeg vågnede imidlertid ganske tidligt og kravlede ud af teltet lige tids nok til at overvære, at en ged blev sendt til de evige jagtmarker. Slagtningen fore-

gik kun et par meter borte fra teltet, så jeg fik pludselig travlt, men før jeg fik trukket mig tilbage, hang geden i et træ, og den var allerede befriet for sit skind.

I Istanbul boede jeg i et studenterhjem for unge piger, men det var et »draw back«, fandt jeg ud af, eftersom forstanderinden forklarede mig, at pæne unge piger må være indendørs kl. otte. (Alderen på pigerne var fra 21 til 28 år). Efter en kort men heftig protest fik jeg udsættelse til kl. ni, eftersom jeg gerne ville se mig lidt om i byen. Studenterhjemmet var omgivet af en høj mur med glasskår på toppen, og en vagtmand passede på, at der hverken fandt ind- eller udgang af illegal karakter sted, så den eneste regulære udgang var gennem porten. Der var naturligvis også et tilsvarende sted for studenter, men vore mandlige kolleger havde ingen restriktioner. Prisen pr. nat var en tyrkisk lire, og når man har vekslet sine penge i Schweiz, svarer det til en krone, men efter den officielle pris, som bliver brugt nu og da, svarer det til kr. 2,50. Hvis man veksler penge i en tyrkisk bank, er det imidlertid omtrent det samme som at kaste pengene ud af vinduet, eftersom man kun får 40 lire for 100 kr., medens man i Schweiz får 100 lire for det samme beløb. (Det er tilladt at bringe 100 lire med ind i landet). Hvis priser ivoirigt har nogen interesse for bladets læsere, så betalte jeg 12 øre for et æg og

50 øre for en liter benzin, så der er ingen-lunde dyrt i Tyrkiet.

Jeg opdagede snart, at der ikke var mange motorcyklister i Tyrkiet, og ifølge den forklaring jeg har fået, så vil en tyrker hellere køre i en ældgammel bil, for det giver ham en vis værdighed, og han kan lettere arrangere et godt parti for sin datter. I Istanbul forsøgte jeg forøvrigt at sælge en artikel til et dagblad, men tyrkerne føler sig ikke særlig tiltalt af idéen om ligeret for kvinder, så de foretrak at oversætte artiklen på en sådan måde, at man for det første ikke var klar over, at det var en kvinde, der havde skrevet artiklen, og for det andet således, at de tyrkiske piger skulle få indtryk af, at de samme forhold herskede overalt i verden som i Tyrkiet. Da jeg så tilmed opdagede, at betalingen kun bestod i æren ved at få artiklen trykt, afbrød jeg det videre samarbejde.

På vejen fra Istanbul til Ankara mødte jeg to tyskere, som var på vej hjem på deres cykler. Det første, de fortalte mig, var, at de ikke ville køre på motorcykle, for det var højst usundt! Og jeg på min side fortalte dem, at jeg ikke ville køre på

en cykle uden for min hjemby for noget som helst i denne verden. Vi skiltes i en fart! Ankara er en helt europæisk by med moderne bygninger og brede gader, og indbyggerne kalder sig også europæere. Tilsyneladende er det et ømt punkt for tyrkerne, hvis man på nogen måde klassificerer dem med araberne eller henregner dem til østens folk. De kan ikke lide at diskutere flerkoneri eller andre ting, som vi jo sætter i forbindelse med tyrkiet. Det eksisterer fremdeles, selvom det er afskaffet ved lov, ligesom sløret, der før var så karakteristisk for de tyrkiske kvinder, nu er forsvundet — også ved lov. Det vil muligvis være bekendt, at det var Kemal Attaturk, som fik sat gang i sagerne — med lidt hård hånd, vil vi sikkert mene — men det er fantastiske ting, han har udrettet. Ånden i hans regime lever stadig videre, og det er ingen vittighed, når jeg fortæller, at græsplæner, som han har givet ordre til at vande regelmæssigt, også bliver vandet i øsende regn! Regeringen er således et par hestehoveder foran folket, og de ordrer, der bliver udstedt, bliver som oftest ikke forstået — bare udført.

Jeg var temmelig spændt, da jeg kørte ind i Syrien, og eftersom slør og fez var forbudt i Tyrkiet, blev Syrien mit første møde med araberne og den østerlandske klædedragt. For at være ganske ærlig var jeg en smule betænkelig. Det var min plan at nå Damaskus på én dag fra grænsen — ingen overnatning i ørkenen, tak. Syrien er lidt skræmmende, hvis man kun er vant til europæisk terræn, og man kan køre i timevis gennem ørkenen uden at møde et menneske. Det eneste man ser er luftspejlinger af fristende søer og af og til nogle dyr, skønt guderne må vide, hvad de lever af. Bare tanken om et eventuelt fladt hjul gav mig kuldegysninger i heden, der i al beskedenhed var 50° Celsius, og så fik jeg selvfølgelig netop et fladt hjul — antagelig fordi der ikke var noget bord at banke under. Jeg var i nærheden af nogle lerhytter, og der var tilmed lidt skygge under nogle figentræer, så jeg priste mig lykkelig med hjertet helt nede i tærne. Det viste sig heldigvis, at det kun var ventilen, så Allah må have passet på mig alligevel, men nu overlod han vagten til ca. 20 arabe-re, som interesseret stod i en kreds om mig. Jeg kom dog omsider i bevægelse igen, men Allah må et øjeblik have haft travlt



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

MAICO-MOBIL

LAMBRETTA

PARILLA

GOGGO

VESPA

PUCH

ISO

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

SPLIEFA STYRTHJELME

Briller, alle typer

Harry Petersens etfl.

Helgolandsgade 13, København V
EVA 6621 EVA 6621

et andet sted, for nogle få kilometer senere viste baghjulet en mistænkelig tendens til at miste luften. Efter at jeg igen havde pumpet det op, kunne jeg køre 20 km, næste gang kun 16 km, og til slut ville baghjulet kun holde luft 3 km. Til min gru opdagede jeg, at også benzinen sang på sit sidste vers, og det ville snart blive mørkt, så jeg var ikke videre høj i hatten. Midt i hele håbløsheden dukkede julemanden imidlertid op, i form af en politipatrouille i en lastbil. Vi stoppede ud for hinanden — jeg fordi der ikke var en dråbe benzin på tanken, og politisoldaterne af overvældende interesse. Politifolkene var både hjælpsomme og elskværdige, og i løbet af et øjeblik var min BSA læsset op på lastvognens lad, medens jeg sank lettet tilbage i førerhuset. En af politisoldaterne fortalte stolt, at han havde en søn på ni år, som kunne køre lastbilen, og han kunne også håndtere en motorcykle. Da jeg senere blev inviteret til middag af samme politisoldat, kunne jeg i ånden se det ni-årige geni køre afsted på motorcyklen,

men araberne er de mest gæstfrie mennesker, jeg nogensinde har truffet, så det var helt uden bagtanke, at jeg blev taget under familiens beskyttende vinger og inviteret til at sove på gulvet.

★

ØL OG FÆRDELSE

Ceres-bryggerierne i Aarhus har indledt en færdselskampagne blandt andet ved at forsyne alle bryggeriets vogne med iøjnefaldende plakater, og denne propaganda følges op med annoncer i de jyske dagblade. Et sådant initiativ er naturligvis påskønnelsesværdigt; men i København ville man såmænd være både glad og tilfreds, såfremt de københavnske bryggerier ville lade være med at parkere deres gigantiske køretøjer på gadehjørnerne, således at udsigten bliver toltalt spærret, og det ville også være en fordel, om aflæsningen af øl kunne foregå i de tidligste morgentimer, når det drejer sig om leverancer til forretninger og restauranter i de smalle gader.

Den totalt nye motorolie !



SPECIAL ENERGOL



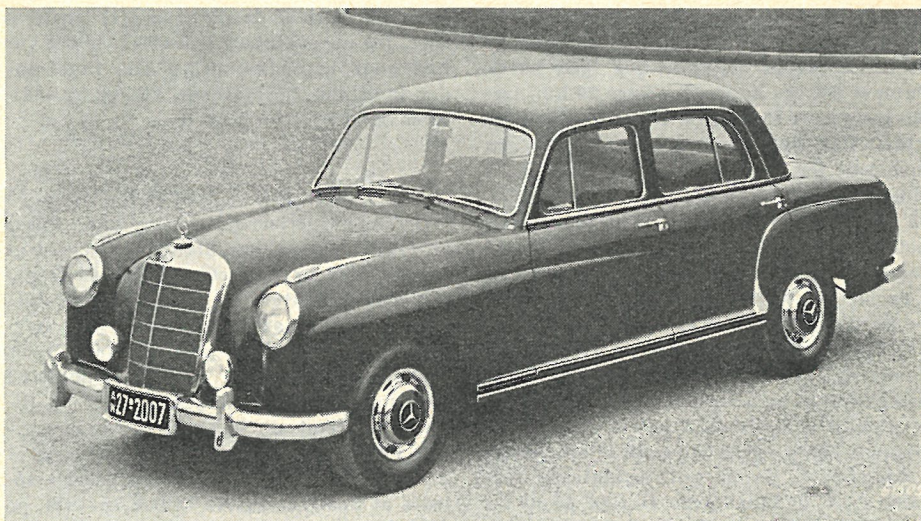
VISCO-STATIC

med de
epoke-
gørende,
kørsels-
økonomiske
fordele

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

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 benzintforbrug med 5-10 % ved normal kørsel og op til 18 % ved bykørsel.
6. — bevirker forbløffende let start uden choker-misbrug.

VISCO-STATIC er stærkt selvrensende og yder de dermed forbundne fordele overfor alle ikke for stærkt slidte motorer. Lad motoren gennemskylle, hvis De ikke før har brugt selvrensende olier.



Mercedes 220 har trods bibeholdelsen af det gammelkendte Mercedespræg nye og elegante linier. Det er efter dansk målestok en stor og meget rummelig vogn.

VI PRØVEKØRER MERCEDES 220

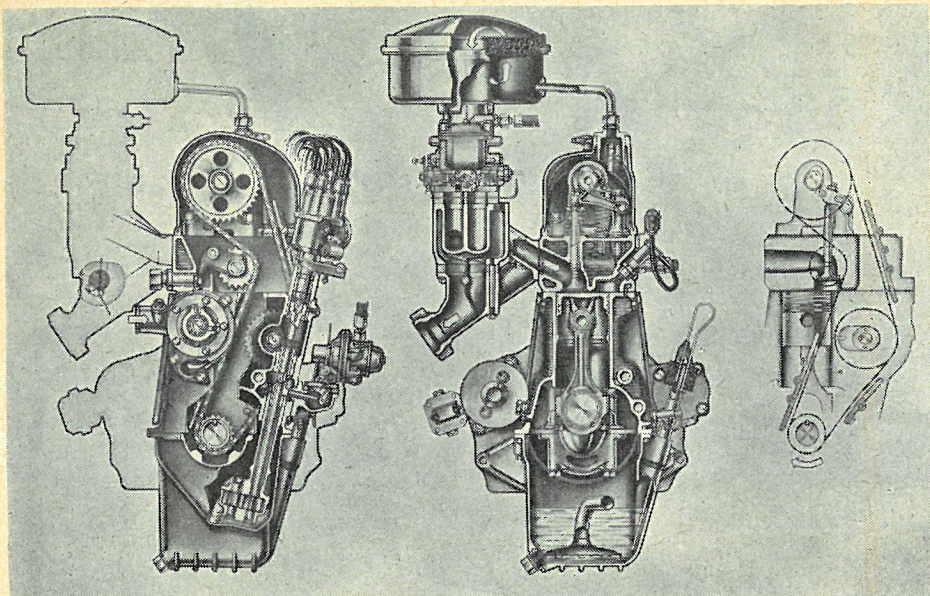
I sidste nummer bragte vi prøvekørslerne med Mercedes 180 og 180 D, og prøvekørslen med model 220 kan betragtes som en direkte fortsættelse af artiklen i sidste nummer, eftersom model 220 er opbygget efter det samme princip, som har dannet grundlag for konstruktionen af model 180, ligesom den ydre formgivning nøje følger de linier, der kendetegner model 180. Ved en overfladisk betragtning vil man kun vanskeligt kunne kende forskel på de to vogne, navnlig når man betragter de to vogne lige for fra, eftersom de har samme bredde og højde. Model 220 er imidlertid længere end model 180, idet både passagerafdelingen og torpedoen er længere på denne model. Det er imidlertid ikke alene akselafstanden, der er større på model 220, men også sporvidde for og bag er nogle millimeter bredere på denne model.

Mercedes 220 er med vor beskedne målestok en absolut luksuspræget vogn, der på grund af anskaffelsesprisen, som kunstigt forhøjes gennem omsætningsafgiften, kun vil finde et begrænset publikum her i landet, men tager man i betragtning, hvad man får for sine penge, vil Mercedes 220 hævde sig smukt i konkurrencen.

Model 220 kendetegnes først og fremmest ved sin seks-cylindrede motor, der

har overliggende knastaksel — en motor, der virker overvældende imponerende. For det første arbejder den så jævnt og lydløst, at man er uvidende om, hvorvidt motoren er i gang, medmindre man ser på sit instrumentbrædt. For det andet giver den vognen en glimrende accelerationsevne og en tophastighed på 150 km/t., og for det tredje bringer den benzinøkonomien på et plan, der er ukendt for vogne af denne størrelse. Det skal til eksempel nævnes, at vi kørte fra Stuttgart ad autobanen til München (over 200 km) med en hastighed, der lå mellem 120 og 140 km/t., og over nogle få kilometer var vi oppe på tophastigheden 150 km/t. Derefter kørte vi gennem München ad de snoede veje til Oberammergau, Garmisch og Mittenwald, derfra tilbage til München og ad autobanen til Stuttgart — en tur, der indeluderer hurtigste landevejskørsel, bykørsel, lettere bjergkørsel og kørsel med opbremsninger og acceleration på snoede veje — og benzinforbruget svarede til 10 km pr. liter.

Der er ingen grund til at komme nærmere ind på vognens øvrige konstruktion, eftersom denne nøje svarer til opbygningen af model 180, men udstyret er mere luksusbetonet i model 220. Instrumenterne er samlet i et enkelt aggregat, let overskue-



Et snit gennem motoren i Mercedes 220. Man ser tydeligt, hvorledes den overliggende knastaksel trækkes af en kæde med en indskudt, indstillelig kædestrammer. Bemærk iøvrigt forbrændingskammerets facon.

ligt fra førersædet, og foruden de kontrolorganer, vi fandt på model 180, er der på model 220 en oktankkompensator, hvilket vil sige, et håndtag, med hvilket man kan forskyde tændingens grundstilling, medens den almindelige tændingsregulering finder

sted ved hjælp af centrifugal- og vacuumregulator. Under instrumentbrættet er anbragt et greb, med hvilket man styrer benzinhanen fra hovedtank til reservetank — det er således ikke en kontrollampe, der advarer tillige med benzinmåleren, man

SPECIFIKATIONER

MERCEDES BENZ MODEL 220

Motor: Seks-cylindret rækkemotor med overliggende knastaksel. Boring: 80 mm. Slaglængde: 72,8 mm. Slagvolumen: 2195 ccm. Kompressionsforhold: 7,6:1. Effekt: 85 hk ved 4800 omdr/min (DIN) 92 hk (SAE).

Transmissionssystem: Tør enkelplade kobling. Fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle fire gear. Differentiale med pendulaksler.

Karosseri og chassis: Selvbærende stålkarosseri udformet som fire-dørs sedan. Forhjulsophængning uafhængig i korte og lange triangelarme. Affjedring ved hjælp af skruefjedre. Baghjulsophængning: Uafhængig affjedring ved hjælp af skruefjedre. Hydrauliske teleskopstøddæmpere på alle fire hjul.

Bremser: Turbokølede bremsetromler, to selvforstærkende bremsesko på

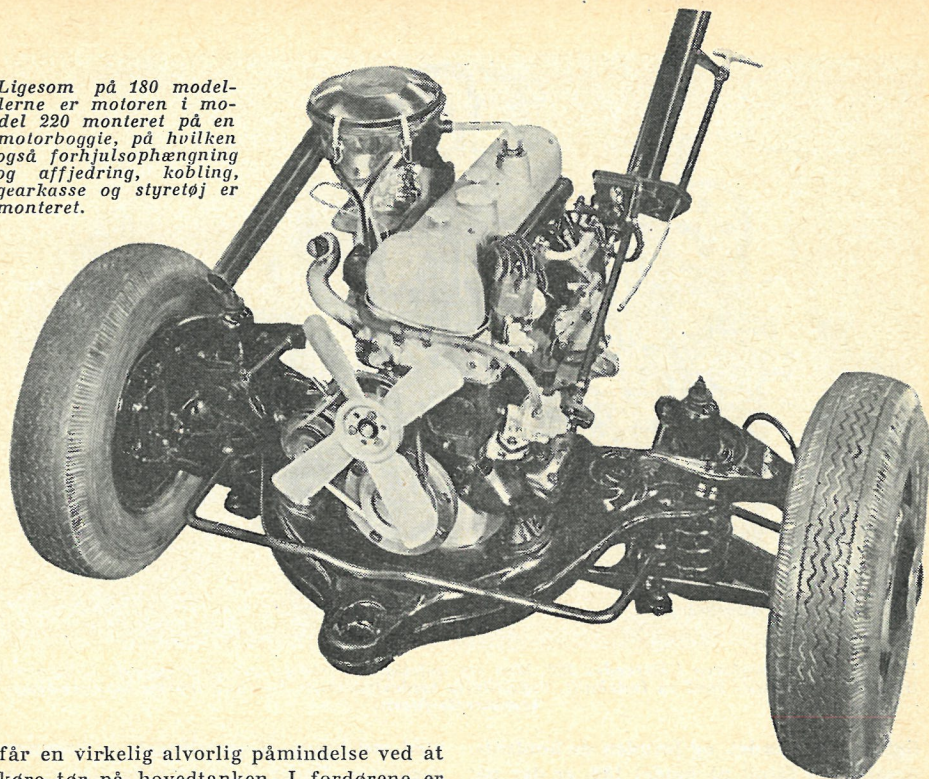
hvert forhjul og en selvforstærkende og en selvslækkende bremsesko på hvert baghjul.

Mål og vægt: Akselafstand 2820 mm. Sporvidde for 1430 mm. Sporvidde bag 1470 mm. Total længde 4715 mm. Total bredde 1740 mm. Total højde (ubelastet) 1560 mm. Fri højde fra jorden med to personers belastning ca. 215 mm. Venderadius ca. 5½ m. Benzintank rummer ca. 64 liter. Oletank rummer 6 liter. Køler med varmeanlæg rummer 11,3 liter. Egenvægt (køreklar) ca. 1280 kg. Dækstørrelse 3,70 × 13.

Udstyr: Elektrisk udstyr, fabrikat Bosch. Benzinpumpe Solex (mekanisk). Karburator Solex, dobbelt faldstrømskarburator.

Priser: Excl. omsætningsafgift kroner 22.000,-, incl. omsætningsafgift kroner 34.450,- + dollartillæg på kroner 3.545,-.

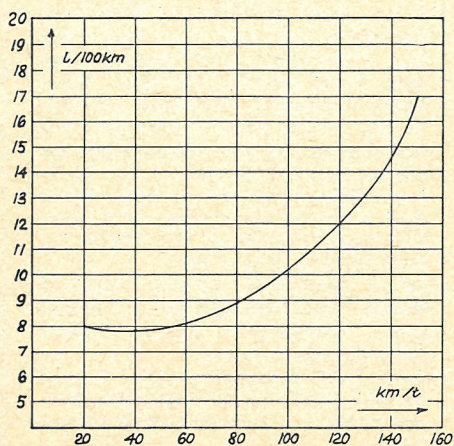
Ligesom på 180 model-
lerne er motoren i mo-
del 220 monteret på en
motorbogge, på hvilken
også forhjulsophængning
og affjedring, kobling,
gearkasse og styretøj er
monteret.



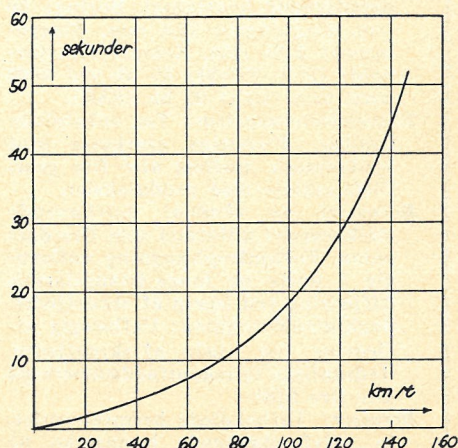
får en virkelig alvorlig påmindelse ved at køre tør på hovedtanken. I fordørene er der store, indbyggede bokse til pakker og andre småting, og disse bokse er lukket med et forsvarligt låg. Pladsforholdene kan kun betegnes som: masser af plads.

Den seks-cylindrede rækkemotor har som allerede nævnt overliggende knast-aksel, der drives af en kæde fra krumtap-akslen. Denne kæde driver på sin vej et

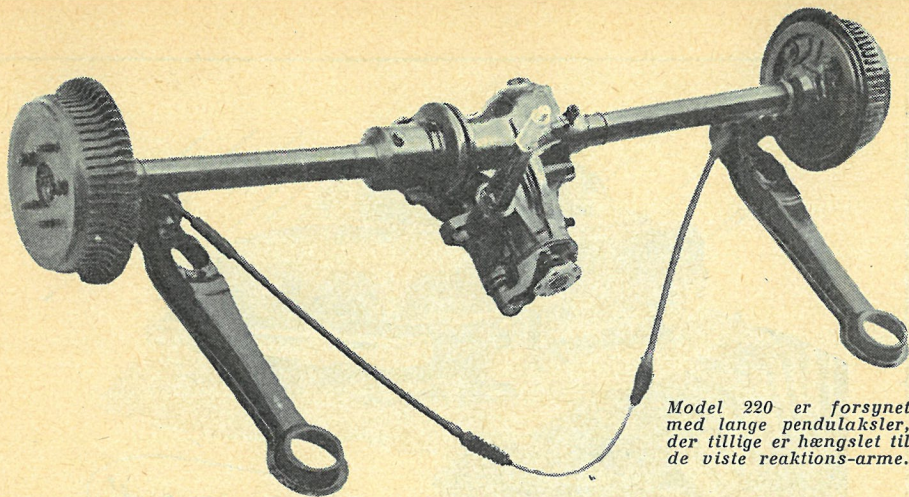
mellemhjul, der tillige bærer et skråtskåret tandhjul, som trækker akslen for strømfordeler og oliepumpe. På denne aksel er tillige anbragt en knast, der aktiverer den menakiske benzinpumpe. Knastakselkæden løber tillige over kædehjulet på en indstillelig kædestrammer, og det vil vel nærmest være en gentagelse at oplyse, at man



Forbrugskurven for Mercedes 220.



Accelerationskurve for Mercedes 220.



Model 220 er forsynet med lange pendulaksler, der tillige er hængslet til de viste reaktions-arme.

ikke hører nogen kædestøj. De lodretstående ventiler aktiveres af ensidigt hængslede knastfølgere. Ved at betragte snittegningen af motoren vil man se, at forbrændingskammeret er udformet som en lomme i tøjstykket, der er støbt i letmetal med indpressede ventilsæderinge. Den øverste af de to kompressionsringe på stemplerne er hårdforchromet, og der er iøvrigt to olie-ringe. På såvel 220 motoren som på de »store« Mercedes modeller er der varmeudveksler mellem motorolie og kølevand, således at olien bliver opvarmet om vinteren og afkølet om sommeren — forklaret i store træk — men nok så vigtigt er det, at smøreolien hurtigt bringes op på arbejdstemperaturen ved en kold start, og at den holdes på en konstant temperatur også ved hård kørsel. Motoren i 220 må i det hele taget betegnes som værende af ædelt blod, og man fornemmer års — for ikke at sige generationers — erfaring og forædling bag denne konstruktion.

Køreegenskaberne er selvfølgelig fremragende, uanset om vognen køres behersket eller for fulde omdrejninger, men man mærker, at det er en stor og frem for alt lang vogn, man ikke kan smide rundt i en hårnålekurve som en Fiat 500. Man kan dog sno denne vogn ud og ind i trafikken, og trods den store retningsstabilitet er den overordentlig styrefølsom. Styringen er meget let, så let, at man med fordel kunne tillade sig at formindske udvekslingsforholdet i styretøjet. Det forekommer os at være lidt uden for det øvrige fornemme program, at bremserne kræver et ret stort aktiveringstryk, og skulle man vove at give

gode råd til Daimler-Benz, skulle det være: meget kraftigere bremsere.

Kvaliteten i en Mercedes »220« er iøvrigt hævet over enhver diskussion, og man fryder sig over den gennemarbejdning af detaljerne, der kendetegner den lydløse kørsel, det »tavse« karosseri og den fuldkomne mangel på mekanisk støj.



Man kan vel i og for sig ikke demonstrere bagagerummets størrelse på bedre måde end ved at vise den digre Rennleiter Neubauer anbragt i kuffertrummet. Af hensyn til såvel Neubauer som model 220 skal det dog oplyses, at der yderligere var disponibel plads i kuffertrummet. Det er Karl Kling, der holder klappen.



**Kør
„vintervejen”
på det
rigtige dæk**

Til fugtigt, sjappet og iset føre kan De simpelthen ikke få noget bedre dæk end Firestone vinterdæk. Det er fuldstændig skridsikkert, giver lynhurtig opbremsning og udnytter trækraften

fuldtud. Den store berøringsflade og sugekopperne i skulderblokken giver det ekstra »bid«, som man ikke kan undvære i dårligt føre. — Og så er det støjfrit.

**Skift til
Firestone
Vinterdæk**

Leveres i de 30 mest gængse dimensioner incl. 560-13

FLEST KILOMETER PR. KRONE

Endnu en tysk knallert-scooter

VICTORIA NICKY

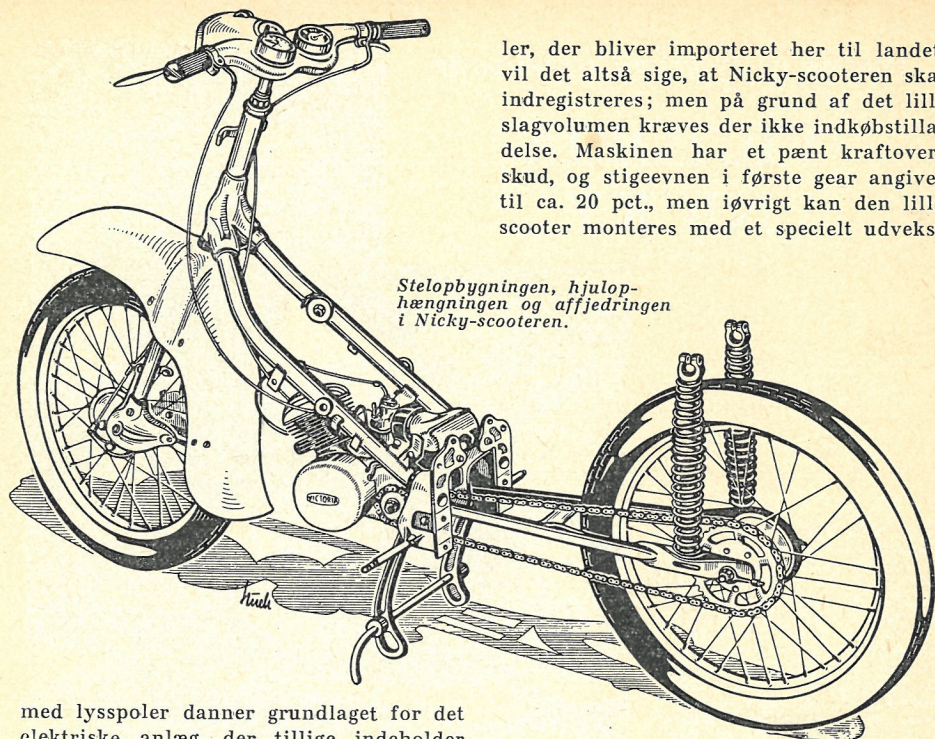
Den ydre formgivning af Victoria knallert-scooteren »Nicky« er overordentlig heldig, og det er efter vor ringe mening et meget smukt lille køretøj. Da den lille scooter vil kunne købes uden indkøbstilladelse, er der sikkert mange, der vil veksle deres scooterdrømme til to Nicky scootere — en ikke upraktisk foranstaltning, eftersom »han« og »hun« har hver sit køretøj til hverdag og således bliver uafhængige af hinanden.



Tænk at knallerten skulle udvikle sig sådan! Det er ikke mere end et par år siden, at de deciderede hjælpemotorer til cykler kom på markedet, og ved synet af dette »tekniske mesterværk«, der i reglen blev monteret på en almindelig trædecykels bagskærm, blev man i nogen grad hensat til motorcyklens barndom. Det er snart sjældent at se en knallert af denne udformning, og i dag er der adskillige fikse og velkonstruerede autocykler på markedet. Tyskerne er nu ved at gå skridtet videre ved at fremstille små, fikse scootere (naturligvis uden trædepedaler) i knallertklassen, d. v. s. med motorer under 50 cm.

Victoria var den første tyske fabrik, der for alvor gik ind for hjælpemotorer til cykler, og den første motor, der kom på markedet, var Vicky-motoren på 38 cm — det vil måske erindres, at denne motor be-

nyttedes til en verdensrekord i den mindste motorcykleklasse. Senere udsendte Victoria-fabriken som så mange andre motorcyklefabriker en decideret knallert eller, som tyskerne og svenskerne kalder den, en moped, d. v. s. at stel, hjul, gafler o. s. v. er indrettet til motordrift. Victoria har nu taget skridtet fuldt ud og har fremstillet en overordentlig smuk lille scooter med en motor på 48 cm og med en effekt på 2,45 hk. Scooteren er bygget over et dobbelt rørstel og begge hjul er ophængt i svinggafler. Motoren er bygget sammen med en to-trins gearkasse, og i stedet for kickstarter anvender man håndstart, der kan aktiveres, medens man sidder på scooteren. Udstyret må nærmest siges at være luksuriøst, eftersom der både er speedometer med kilometertæller, et rigtigt ur og kontrollampe for reservebenzin på det lille instrumentbrædt. En svinghjulsmagnet



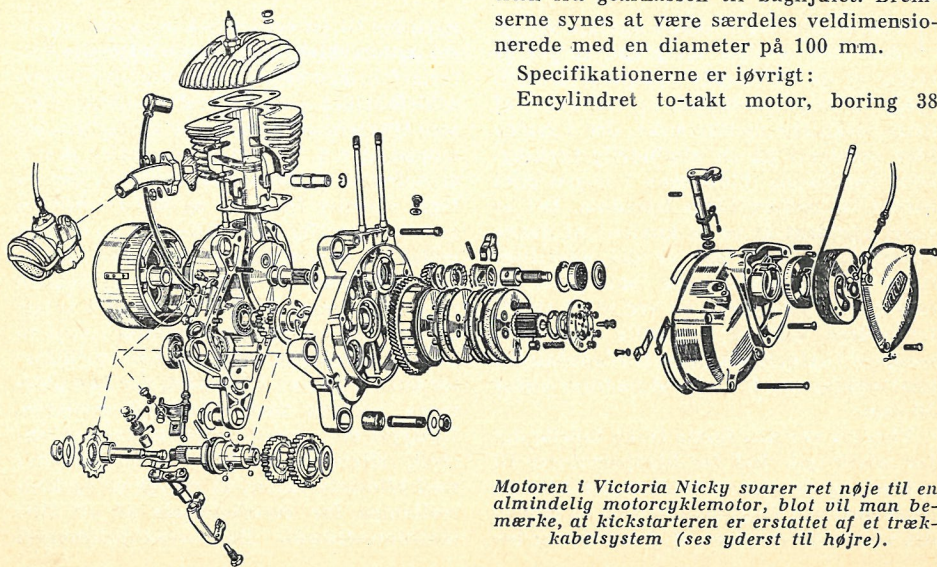
Stelopbygningen, hjulophængningen og affjedringen i Nicky-scooteren.

med lysspoler danner grundlaget for det elektriske anlæg, der tillige indeholder elektriske signalhorn og en kraftig forlygte og naturligvis baglygte. Dækstørrelsen er $20 \times 2,25$, hvilket er det mål, man kender fra de nutidige autocykler. Tophastigheden angives til 60 km/t, og såfremt der ikke bliver ændret noget ved de model-

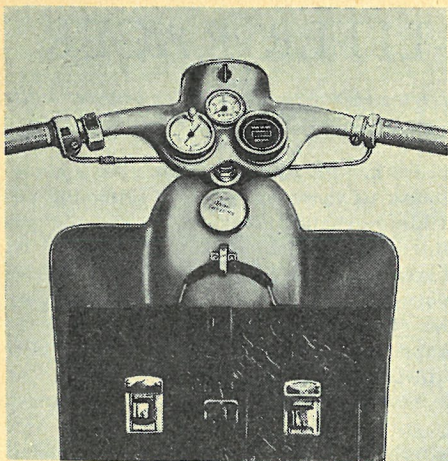
lingsforhold til bjergkørsel. Motoren er anbragt i en vindtunnel foran i benskjoldet, og transmissionen er udformet på den måde, at krumtappen driver koblingen over skråtskærne tandhjul, medens der er kædetræk fra gearkassen til baghjulet. Bremserne synes at være særdeles veldimensionerede med en diameter på 100 mm.

Specifikationer er iøvrigt:

Encylindret to-takt motor, boring 38



Motoren i Victoria Nicky svarer ret nøje til en almindelig motorcyklemotor, blot vil man bemærke, at kickstarteren er erstattet af et træk-kabelsystem (ses yderst til højre).



Udstyret på Nicky scooteren er forbavsende omfattende, og på det lille instrumentbord finder vi foruden ur og speedometer også kontrollampe for reservebenzinen.

mm, slaglængde 42 mm, slagvolumen 48 ccm, kompressionsforhold 7,2:1, effekt 2,45 hk ved 5800 omdr/min. Krumtapaksel lejret i kuglelejer og plejstangen i rulleleje. Letmetalstempel med to stempelrin-

ge. Benz/oieblending 25:1. Bing karburator med luftfilter, 12 mm chokerboring. Transmissionssystem: Tre-skivet lamelkobling, gearkasse med to gear og frigear, totalt udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: Første gear 24,42:1, andet gear 12,61:1 (med speciel hjerggearing 25,81:1 og 13,33:1). Gearkassens skiftemekanisme er udformet som kilenot og skiftehåndtag sammenbygget med koblingsgrebet på styret. Stelkonstruktion: Dobbelt rørramme med slagloddede sammenføjninger. Hjulophængning: Svinggaffelaffjedring af for- og baghjul. Mål og vægt: Benzintanken rummer ca. 3,8 liter incl. 0,5 liter i reserve. Brændstofforbruget opgives til ca. 1,5 liter pr. 100 km ved en hastighed på ca. 45 km/t. Total vægt med fuld optankning og komplet værktøj ca. 60 kg. Total længde 1810 mm, total højde 980 mm, total bredde 640 mm, sadelhøjde 720 mm, fri højde fra jorden 130 mm. Prisen vil i Danmark antagelig blive ca. 1875 kr. Victoria Nicky er beregnet til én person, men iøvrigt er den udstyret som en almindelig scooter med krog til en mappe eller pakker foran på vindskjoldet og en stor bagagebærer er standardudstyr.

Kom kulden i forkøbet - kom BLUECOL i køleren

Undgå frostsprængt motor hver dag — hele vinteren

Kun een påfyldning med BLUECOL og Deres motor er sikret mod frostsprængninger hele vinteren. Ikke een dag behøver De at være nervøs — for BLUECOL fordampner ikke selv ved høje arbejdstemperaturer.

BLUECOL forhindrer rustdannelse

BLUECOL forhindrer korrosion

BLUECOL angriber ikke metal, gummi eller lak.

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



Forlang BLUECOL på DERES VÆRKSTED

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

NY ENGELSK 2-LITER RACER

I al stilhed har en Connaught set dagens lys. Opsigtvækkende vogn bygget for private midler

Hovedvejen fra London til Portsmouth, A3, fører i Surrey gennem landsbyen Send, hvor Connaught Engineering har til huse. Dette lille firma har allerede vakt megen og smigrende opmærksomhed med forskellige 2-liters racer- og sportsvogne og indtager en smuk position i britisk bil-sport.

Som bilmærke hører Connaught til det unge efterkrigskuld, men selvom begyndelsen kun ligger få år tilbage, er de færreste klar over, hvordan det hele startede. Den drivende kraft var R.A.F.-piloten Rodney Clarke, som efter krigen satte sig for at blive hovedagent for Bugatti i England og opkøbte alle tilgængelige Bugatti-reservedele. Ideen var god — men led af den svaghed, at Bugatti kun yderst langsomt kom på fode og faktisk ikke har haft nogen regelmæssig bilproduktion siden 1939.

Derfor måtte Clarke prøve noget andet, og i 1948 byggede han en sportsvogn på grundlag af en Lea-Francis 1.767 ccm, som bl. a. blev ændret så motoren (der fik så højt et kompressionsforhold som 14:1) afgav 100 hk ved 6.000 omdr./min.

I de følgende år blev den ené special-model til flere, og samtidig blev vognene mindre og mindre Lea-Francis og mere og mere Connaught. De udmærkede sig ved soliditet og omhyggelig udførelse. Alle detaljerne var smukt gennemarbejdet, og vognene gjorde sig godt i konkurrence med

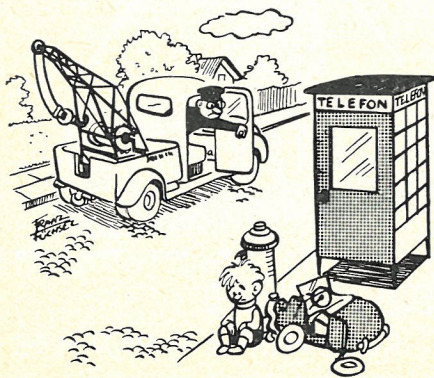
bedre kendte mærker. Connaught gik metodisk til værks og søgte ved tålmodigt udviklingsarbejde at skabe en virkelig pålidelig racervogn, som kunne sælges til det begrænsede publikum, der køber racervogne. Sensationer fandt man ikke i Connaught's biler, men på den anden side var konstruktionerne hverken fantasiløse eller uinspirerede.

Adskillige eksperimenter blev foretaget, navnlig med hjulophængningen, som efterhånden blev til en de Dion bagaksel og en ukompliceret separat affjedring af forhjulene. Benzinindsprøjtning gjorde Connaught nogle højst interessante forsøg med sidste år, uden dog at nå til helt definitive resultater, og samtidig blev forskellige karburatorsystemer gennemprøvet.

Racervognene solgtes godt, så godt, at der også åbnede sig et lille marked for nogle spartansk udstyrede sportsvogne, der nærmest var topersoners udgaver af racervognene — men alt dette var for Clarke kun forpostfægtninger. Han drømte om at bygge en veritabel Grand Prix vogn, som på lige fod kunne konkurrere med de klassiske italienske, franske og tyske mærker.

Connaught var — og er — en lille virksomhed, der lever fra hånden i munden. Bygningen af hver eneste vogn skal betale sig, så firmaet kan ikke tillade sig at holde noget fabriks-racerhold. Pengene var små, for små til at slå store brød op, men det hjalp, da Kenneth McAlpina, en velhavende ung Connaught-kører stak en rund sum i G. P.-projektet. Clarke lyste op og kastede sig med hensynsløs energi over arbejdet, hjulpet af sin højre hånd, Michael Oliver, hvis bedrøvelige cyklestyr-overskæg antog et mere optimistisk sving.

Den 12. august i år blev den nye vogn præsenteret på Goodwood-banen for en lille indbudt kreds, der spærrede øjnene en kende op ved synet af Rodney Clarkes »hjerterbarn«. Vognen var så strømlinet, at selv Mercedes-Benz's nyeste »sølvpil« forekom helt gammeldags, og selvom mange detaljer er bibeholdt fra tidligere Connaught-vogne, rummer den ny model adskillige nye elementer.

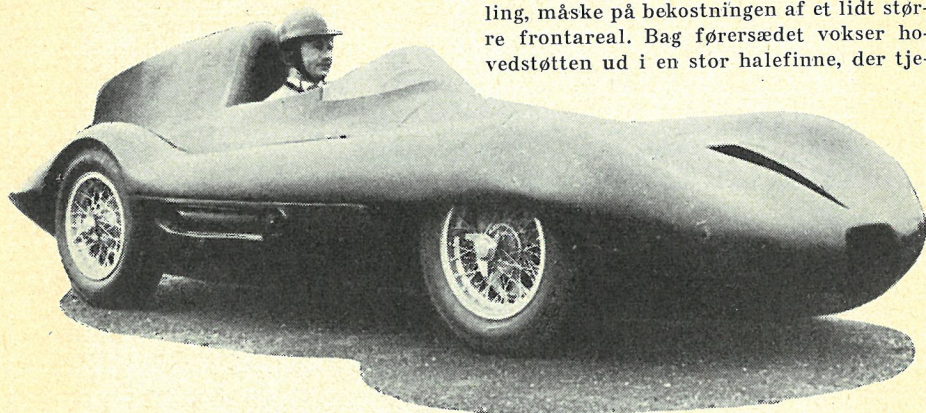


Motoren er en 4-cylindret *Alta* (93,5 × 90 mm) på 2.427 ccm. To ventiler pr. cylinder betjenes af de to overliggende knastakslar. Krumtappen ligger — eller bør man sige drejer — i tre hovedlejer med Vandervell Thinwall lejepander, der også anvendes i plejlstangsejerne. Blokken og krumtaphuset er støbt i eet af aluminium, og selve cylindrerne er støbt i eet i støbejern og danner en »våd« foring indenfor aluminiumsgodset, Brændstoffet tilføres

endnu, men jeg tipper ca. 750 kg startklar med godt 200 liter benzin fordelt i de to sidetanke og en haletank.

Ved forevisningen var vognen udstyret med almindelige hydrauliske tromlebremser, men forsynes senere med pladebremser af Girling-fabrikat.

Karosseriet, som indkapsler hjulene, er omhyggeligt strømliniet — på billedet ser De hvordan — og er af aluminium. Føreren er anbragt nogenlunde »midtskibs« og ret højt oppe, hvilket giver en fin kørestilling, måske på bekostningen af et lidt større frontareal. Bag førersædet vokser hovedstøtten ud i en stor halefinne, der tje-



gennem et S. U.-indsprøjtningssanlæg. Tryksmøringen er udformet med »tørsump«, d. v. s. at bundkarret kun tjener til opsamling af olien, inden den pumpes gennem en køler til olietanken. Kompressionsforholdet er 12,5:1, og omdrejningshastigheden godt 7.000 omdr./min. Effekten holdes endnu hemmelig.

Transmissionen er uden kobling, idet der anvendes en firetrins Wilson forvælger gearkasse, som er monteret sammen med differentialet.

Affjedringen følger det allerede beskrevne Connaught system; torsionsstænger benyttes som fjederelement både for og bag. Armstrong støddæmpere holder fjedrene i tømme.

Tandstangsstyringen har en forholdsvis stor udveksling, idet der er to fulde ratomdrejninger mellem hjulenes yderstillinger.

Chassis'et består af to hovedrør med fire solide traverser og en overbygning af spinklere rør. Akselafstanden er 228,6 cm og sporvidden 127 cm. Vognen fulde bredde er 167,6, og den er 426,7 cm lang. Vægten ville konstruktørerne ikke ud med

Den nye strømliniede Connaught racer som englænderne venter sig meget af. Bemærk indkapslingen af hjulene og det store nakkeskjold.

ner til at stabilisere vognen, men giver den et ret grotesk udseende.

Rodney Clarke præsenterede den på meget beskeden vis, kørte et par rolige omgange og søgte ikke at gøre indtryk. I det hele taget var der en befriende forskel på denne premiere og på B.R.M.'s stort anlagte afsløring. Det varsler godt for fremtiden.

Derimod står det ikke alt for godt til med finanserne. Det har kostet firmaet (d. v. s. McAlpine) 300.000 kr. at bygge den første vogn. De følgende, som allerede er bestilt af forskellige privatkørere, bliver en kende billigere. Det helt rigtige ville selvfølgelig være at danne et fabrikshold på tre vogne, men det koster, for et års væddeløbsdeltagelse, en million kroner, så Connaught leder med lys og lygte efter en »Danielsen«. Kender De nogen, der har en million eller to tilovers, så er adressen, Connaught Engineering Ltd., Send, Surrey!

Coll.

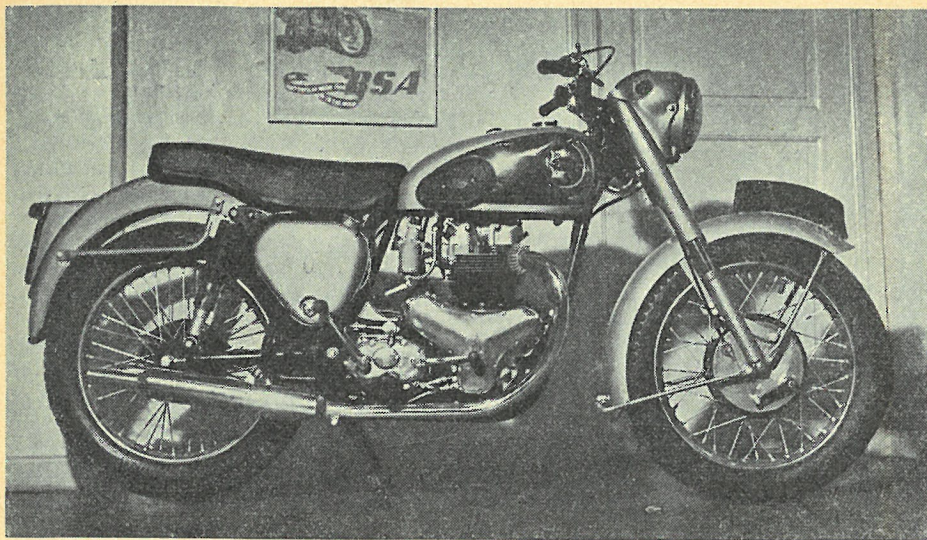


Generalrepræsentant:



DANSK METAL - & AUTOINDUSTRI

ODENSE



En af de mest populære BSA-modeller er den ovenfor viste to-cylindrede Shooting Star med svinggaffelaffjedring af baghjulet.

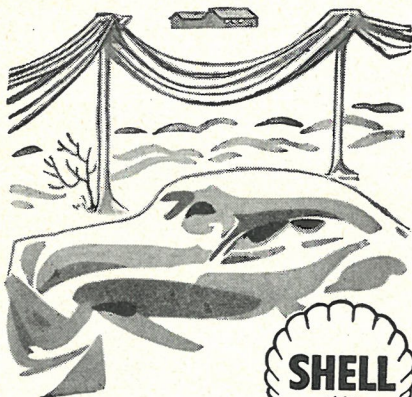
BSA HAR STADIG ET STORT PROGRAM SVINGGAFLER TIL DE STORE SOLOMASKINER

BSA har 17 modeller på programmet, men disse maskiner må betegnes som »basismodeller«, eftersom der er forskellige kombinationsmuligheder med baghjulsaffjedring af forskellig type, og stel uden baghjulsaffjedring, og ialt er det muligt at præstere 31 forskellige BSA maskiner i det kommende år.

Bortset fra en ny nummerpladeholder, er der ingen ændringer på de to Bantam modeller på henholdsvis 125 og 150 ccm. De to C modeller, nemlig model C 10 L (sideventilet) og C 11 G (topventilet), i 250 ccm klassen blev ændret meget væsentligt sidste år, og det er derfor kun små forbedringer, der er tale om på 1955 modellerne. Det har vist sig at både den top- og sideventilede 250 ccm model larmer lidt i ventilerne trods et minimalt ventilspillerum, og da det samtidig har været ønskeligt at gøre dette spillerum noget større for at undgå afbrændte ventiler, er knastprofilen blevet ændret, således at løftekurven bliver mindre stejl. Den sideventilede C 10 L leveres med tre gear, og Wico-Pacy vekselsrømsanlæg med en ny ensretter, medens model C 11 G har et Lucas vekselsrømanlæg, ligeledes baseret på en svinghjuls-

dynamo med ensretter. Den topventilede model leveres med tre- eller fire-trins gearkasse, og forhjulsbremsen er blevet gjort større på denne model, idet den nu er forsynet med en 7" bremse på forhjulet. Begge disse modeller er i 1955 udgaven monteret med Amal Monoblock karburator.

B-serien omfatter de deciderede solo-maskiner, der foruden de to Competition modeller på henholdsvis 350 og 500 ccm omfatter model B 31, der må betegnes som standardudgaven med 17 hk ved 5.500 omdr./min. samt B 32, der ligeledes er en 350 ccm maskine, men med betegnelsen *Gold Star*, der som bekendt indebærer et hav af muligheder, eftersom der kan leveres stempler til forskellige kompressionsforhold, forskellige typer knastaksler og forskellige gearkasseaksler, således at maskinerne kan indrettes til almindelig landevejskørsel, scramble- og trialkørsel og kortbaneløb på landeveje. *Gold Star* modellerne leveres nu kun med baghjulsaffjedring ophængt i svinggaffel. Model B 33 er den tilsvarende standardmaskine i 500 ccm klassen med en effekt på 23 hk ved 5.500 omdr./min., medens model B 34 er *Gold Star* modellen i 500 ccm klassen.



PAS PÅ

Køiervandet fryser

BRUG

SHELL ANTI-FROST

SHELL ANTI-FROST er den kølervædske, 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



Modellerne B 31 og B 33 monteres med Monoblock karburator, medens model B 32 og B 34 fortsat har TT-karburator. De deciderede sidevognsmaskiner under modelbetegnelsen M er uændret i produktion, men også disse maskiner leveres fremtidigt med Monoblock karburator og uden baghjulsaaffjedring eller med baghjulsaaffjedring af teleskoptypen.

I A-serien, der omfatter de to-cylindrede maskiner, hedder standardmaskinen A 7, og det er en 500 ccm twin med svinggaffelaffjedring af baghjulet. Denne model kunne tidligere leveres i en sportspræget version under modelbetegnelsen Star Twin, men sidstnævnte model går nu ud af produktion og erstattes af en *Shooting Star* med letmetaltopstykke og kompressionsforhold 7,25:1. Også denne maskine har svinggaffelaffjedring af baghjulet. Model A 10 er den noget større udgave, der går under modelbetegnelsen *Golden Flash*, en maskine, der er lige populær som solo-maskine og sidevognsmaskine, og derfor kan den leveres med både teleskopaffjedring og svinggaffelaffjedring af baghjulet. Sportsversionen af *Golden Flash* hedder som bekendt nu *Road Rocket*, og denne maskine har topstykke støbt i letmetal, kompressionsforhold 8:1, effekt på 40 hk ved 6000 omdr./min. og Amal RN-karburator. De øvrige A-modeller bliver alle monteret med Amal Monoblock karburator, og et stort effektivt luftfilter monteret på stedet og forbundet til karburatoren ved hjælp af et gummirør.

På samtlige modeller fra 350 ccm og op-efter er der nu monteret en ny støddæmperanordning på motorens krumtapaksel, og alle modeller med undtagelse af de to Gold Star modeller, Competition-modellerne og de to Bantam modeller er nu forsynet med styrlås. Gold Star modellerne har på de nye modeller en ny indstillingsanordning af ventilerens spillerum, og såvidt det på nuværende tidspunkt kan konstateres, drejer det sig om en ekscentrisk vippearmsaksel. Priserne på BSA modellerne vil fremkomme i vort oversigtsnummer i december måned.

Plads i Monte Carlo-vogn

mod betaling søges.

Billet mrk. »Monte Carlo« til SMJ

teknisk **BREVKASSE**

Angående en BSA, A 7, Star Twin, 500 cc, 1954, gået 13,600 siden 12. februar d. å. Maskinen er standardjusteret overalt, d. v. s.: Karburatoren: Nålen i andet hak, dysen 160. Tomgangssystemet justeret til en pæn tomgang. Tændingen stillet til korrekt fortænding: 3/8" ved høj tænding. Magnetens kul er O.K., ledningerne intakte, platinen og tændrør justeret til standard. Ventilene har været slebet een gang, de er justeret, så de hverken klapper eller snærer. De snakker mindst muligt. Maskinen er kørt ordentligt til og får en Red-Ex-kur for hver 1000 kilometer.

Den kører nu på tredje sæt tændrør. De andre brændte. Den er meget følsom for modvind. Med en tophastighed på ca. 140 km/t kan den kun løbe 115 km/t i modvind. Dette kan ikke være normalt. Det har været forsøgt at sætte en 180" dyse i og at hæve nålen til 3die hak. Hastigheden forblev uændret; en overgang faldt den endog i *medvind* — motoren gik også ujævnt. En ny kondensator i magneten hjalp den til at trække nogenlunde igen. Den mangler stadig trækraft; thi så snart der er modvind, kan den højst køre 115, og da får den tændingsbanken og må reguleres ned, hvorefter den så bliver overhedet. Magneten har været til afprøvning hos Ketner. Det oplystes, at den var brændt ud ved afprøvning i bæk og derfor viklet om. Efter dette er motorens ydelse alligevel ikke blevet bedre. Så prøvede man at sætte en ny magnet på. Samme resultat.

Dette var i korte træk vanskelighederne og hvad der har været gjort for at afhjælpe dem.

Da vi gennem længere tids studier af SMJ har fået den opfattelse, at De er noget af en kapacitet på det tekniske område, ville vi gerne have Dem til at stille

en diagnose, hvis dette kan lade sig gøre på basis af de her givne oplysninger.

D. A. J., Nykøbing F.

Nålen i Deres karburator er et hak for langt nede, eftersom den skal stå i tredje hak og ikke i andet hak fra oven. Tænding og alt det andet ser normalt ud. Deres maskine skal have en tophastighed på 137 km/t med én mand i oprejst stilling, i jævn modvind vil den kunne gå ca. 120 km/t og i stærk modvind fra 105 til 115 km/t, så der er i og for sig intet mærkværdigt i det.

Som abonnent på SMJ vil jeg høfligst tillade mig at skrive til Dem. Jeg har lige fået en ny Victoria Capri, jeg har lige fået skiftet olie SAE 50, men i instruktionsbogen står der Mobiloil Arctic. Og en anden forhandler siger SAE 40. Hvor tit skal der skiftes olie, og hvor meget skal der fyldes på maskinen.

Må der ikke komme en prøvekørsel af Victoria Capri i SMJ, da der går nogle hundrede af disse maskiner her i Vendsyssel.

A. K., Sindal.

Inden en motorcyklemodel kommer på markedet, foretager fabrikerne altid meget omhyggelige prøver med forskellige smøremidler for at finde frem til den sværelse og kvalitet i olie, der giver de bedste resultater. Når fabriken derfor foreskriver Mobiloil Arctic, der har SAE 20, skal man naturligvis holde sig til den sværelse. Vi ved godt, at man i almindelighed anvender SAE 40 om vinteren og SAE 50 om sommeren på denne maskine, men vi vil råde Dem til at holde Dem til fabrikkens instruktion.

Som læser af SMJ vil jeg gerne give hr. E. N., Sorø, et godt råd med hensyn til oliespild ved hans »Thunderbird«. Jeg har

været udsat for det samme med min »Speed-Twin«.

Fejlen var at finde ved oliepumpen, nærmere betegnet ved returpumpen.

For enden af retur-røret ligger en kugle, som skal lukke tæt, og det er uden tvivl denne kugle, der har fået en lille ujævnhed (det kan være en næsten mikroskopisk ujævnhed), således at den ikke slutter fuldstændig tæt i rørets åbning. Som følge heraf pumpes al olien ikke retur, men der bliver for meget olie i krumtaphuset, og den eneste vej ud er gennem ånderøret.

At oliestildet er ukonstant, kan være fordi den omtalte kugle drejer sig, således at utætheden ikke er lige stor hele tiden. Udskift denne kugle, og det hele er sikkert i orden.

W. B. J., Brønderslev.

Til ovenstående vil vi sige, at såfremt returventilen ved returpumpen er utæt, vil olien ganske rigtigt samle sig i for rigelig grad i krumtaphuset, men det er ikke rigtigt, at den eneste vej ud er gennem ånderøret. Oliens vil i meget stor mængde blive slynget op på cylindervæggen og trukket videre op i forbrændingskammeret, således at en stærk røgudvikling uvægerligt vil sladre om den rigelige oliemængde i krumtaphuset. Er returventilen utæt, vil olien i nattens løb løbe fra oliebeholderen ned i krumtaphuset, og vil meget nemt umuliggøre en start. Er hele oliemængden ikke trængt ned i krumtaphuset, vil der alligevel komme en stærkt snøftende eller snorkende lyd fra ånderøret, og er motoren i stand til at starte, vil røgudviklingen være meget kraftig. Det er imidlertid rigtigt at kuglen kan dreje sig under driften, således at returventilen er tæt, når motoren står stille, og under kørslen vil den rigelige oliemængde i krumtaphuset tildels blive forbrugt af motoren. Om returventilen er utæt, kan man konstatere på den måde, at man starter motoren og betragter oliestrømmen fra returrøret i olietanken. Hvis returstrømmen er fyldt med luftblærer, vil returpumpen være i orden, og krumtaphuset tømt for olie.

Jeg vil hermed høfligst bede Dem være mig behjælpelig med følgende spørgsmål, som har forvoldt min forhandler og mig adskilligt hovedbrud:

Det drejer sig om min N.S.U. Fox (to-

takt), der kun har gået ca. 3000 km. Når motoren er kold, er den meget tung at starte; jeg skal træde ca. 15—20 gange på starteren, før motoren kommer igang. Derimod, når den er varm eller blot har gået nogle få sekunder, starter den villigt første gang.

Jeg benytter den foreskrevne fremgangsmåde. Jeg ryster benzinen i tanken, åbner for hanen og tipper til svømmerhuset løber over, lukker for luftspjældet, kortslutter og træder let på starteren et par gange, sætter strøm til og træder kraftigt; dog giver dette ikke resultat, før der atter er tippet og startet ialt ca. 15—20 gange. Jeg har prøvet at undlade at tippe og at åbne mere eller mindre for gas og luft.

Iøvrigt kan følgende oplyses:

1. Tænderøret (der nyligt er udskiftet til et Lodge model HH 14), er ikke vådt selv ved kraftig tipning, har iøvrigt den rigtige brune farve; elektrodeafstanden er korrekt.
2. Karburatoren er rigtig indstillet dyse 85, nåledyse 310, og nålen står i 2. hak fra oven.
3. Platin-afstanden er for nylig for at bedre starten stillet til 0,30 mm, fortændingen er også rigtig.

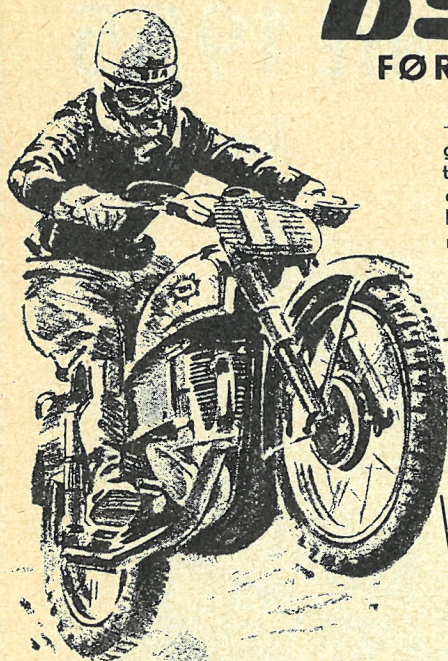
Efter min mening skulle en så ny maskine starte lettere, selvom det er ved at blive koldt i vejret, iøvrigt har den ikke, fra jeg fik den, startet særlig villigt, når den er kold; det er dog blevet dårligere i den senere tid. — Jeg håber på, at De kan finde ud af — wo der Fehler liegt — og takker Dem på forhånd.

B. A., Åkirkeby.

Vi kunne godt lide at vide, hvem der har givet Dem den opskrift på at starte en motorcykel på den besynderlige måde. En karburator skal ikke tippes, så den løber over, og hvis en motor erfaringsmæssigt skal tippes for at kunne starte, skal man blot trykke tipperknappen ned i ca. fire sekunder, så er karburatoren tippet, som den skal, og på en lille maskine, som Fox med et tilsvarende lille svømmerhus, skal tipperknappen kun trykkes ned et par sekunder. Derefter skal maskinen kunne starte, og er det koldt om morgenen, må man i reglen lukke for luften. Vi kan ikke se, hvad det skulle gavne, at De sætter kontaktafstanden ned til 0,3 mm, stil den

BSA

FØRER I KRAFT AF KVALITET



— det største forskningsarbejde og den mest gennemførte omhu i udarbejdelsen af hver detalje er medvirkende til, at en BSA yder mere og holder længere. Enhver BSA er lydløs, sikker, økonomisk og komfortabel — og man får mest for pengene i en BSA.

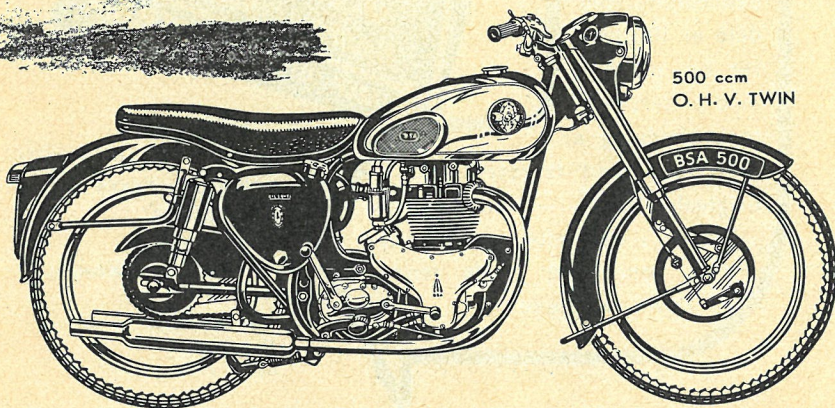
EXPERTS GRAND NATIONAL
Nr. 1. I. V. Smith Nr. 2. B. Stonebridge
Nr. 3. J. Avery Nr. 4. Brian Martin

**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.



500 ccm
O. H. V. TWIN

DE KAN STOLE PÅ

BSA

VERDEN'S MEST
POPULÆRE
MOTORCYKLE

Generalrepr. for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

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

HAR DE VORT NYE 1955

katalog?

GRATIS

sender vi Dem
vort nye 1955
katalog, når De
skriver efter det.
Kataloget inde-
holder alle de
sidste nyheder i
motorcykle - re-
serve dele, tilbe-
hør, udstyr og
beklædning. Alle
dele er illustre-
ret og mærket
med priser. Mo-
torbeklædning er
illustreret med farvetryk i de
originale farver. — Skriv derfor
allerede i dag efter gratis kata-
log, som med glæde sendes
Dem omgående.



MOTORCYKLE-RESERVEDELE
FOR ALLE MÆRKER
TILBEHØR
UDSTYR
MOTORBEKLÆDNING

*Vort 1955 katalog holder
Dem à jour
med de sidste nyheder!*

J. A. HANSEN - HOLBÆK

MOTORCYKLEFORRETNING

EN GROS - EN DETAIL

derfor hellere op til 0,45—0,5 mm kontaktafstand, og sørg derefter for at fortændingen er korrekt. Hvis karburatorens tomgangsjustering er korrekt indstillet, er det sikkert magneten, der er for svag, og dette bør De få undersøgt på et specialværksted. Det er kun i de færreste tilfælde, at en to-takt motor starter første gang, man træder på den; men motoren skal være i gang efter, at man har trådt højst tre gange på kickstarteren. Nærmere kan vi ikke komme sagen i denne omgang.

Jeg har en Ariel model Colt fra dette forår. Den har kørt ca. 8—9000 km.

Den er i de sidste par måneder begyndt at trække dårligere; det hjælper ikke, at jeg giver den mere gas, når jeg f. eks. skal op ad en bakke, den taber alligevel meget mere fart, end da den var ny. Jeg véd ikke, om det skyldes forkert karburering, i så fald ville jeg være Dem meget taknemlig, hvis De ville give mig anvisning på at afhjælpe fejlen.

Ligeledes kan den ikke tage gassen særlig hurtigt, heller ikke i tomgang, den dør bare ligeså stille. Jeg har forelagt problemet hos forhandleren, men der kunne de heller ikke finde nogen årsag dertil. De rensede karburatoren og prøvede sig frem med forskellige indstillinger af tænding og karburator, men intet har hjulpet.

Den laver temmelig meget støj i ventilerne, men det er vist almindeligt for topventilede maskiner? Det værste er dog næsten, at hele maskinen ryster og laver støj i motoren, som skulle det hele falde fra hinanden, når farten kommer over de 60—70 km/t. Har De råd for det? Forhandleren har ikke.

Jeg har desværre tabt det originale luftfilter (metaltrådsfilter), er det nogen ubetinget fordel at påmontere et olieluftfilter, eller er der et filter, De særligt vil anbefale? (Amal karburator).

Er De i stand til at fremskaffe oplysninger om olie, indstilling af tænding og karburator og afstande i ventiler etc.? Jeg har kun nogle meget sparsomme oplysninger desangående, som er opgivet i inc., da det er trykt på engelsk. Forhandleren er ikke meget bedre stillet end jeg, han havde heller ikke andre oplysninger.
E. O., Kollemorten.

Med hensyn til Deres Colt bør De først og fremmest indstille denne til standard-

mål. Indsugningsventilen skal have et spillerum på 0,001" og udblæsningsventilen på 0,002". Kontaktafstanden skal være 0,3 til 0,38 mm og tændingen skal finde sted 1,6 mm før top. Tændrørselektroderne skal indstilles til en afstand på 0,5 mm, og karburatoren skal have nålen stillet i andet hak fra oven (det midterste hak). Såfremt disse justeringer ikke giver nogen væsentlig forbedring af maskinens trækraft, bør De slibe ventilerne ganske let. For samtlige engelske fire-takt motorcykler med slagvolumen under 250 ccm gælder det, at ventilerne bør slibes efter på et forholdsvis tidligt tidspunkt, og på mange engelske service-værksteder foretages denne ventilslibning første gang allerede efter indkøringsperioden. Medens topstykket er afmonteret, bør man naturligvis samtidig foretage en sodafrensning, da navnlig indkøringsperioden giver anledning til ret store kulansamlinger. Med hensyn til rystelserne og støjen fra motoren ved hastigheder på 60—70 km/t skyldes disse sikkert, at motorophænget trænger til at blive spændt efter, og det vil sikkert være klogt også at efterspænde tank, skærme o. s. v., da vibrationerne forplanter sig villigt til de dele, der ikke er monteret absolut fast. De bør benytte det originale luftfilter i forbindelse med den originale karburator. Olien skal om vinteren være SAE 30 og om sommeren SAE 50.

Hvis De retter Dem efter disse instruktioner, skal De nok blive tilfreds med maskinen.



Mobiloil

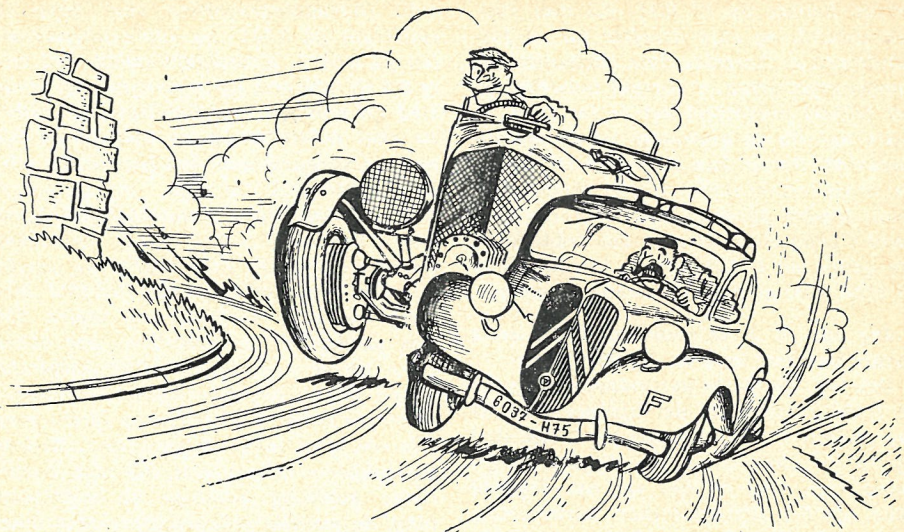
"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY





Brockbank's opfattelse af en »presset Citron«

(Fra »The Motor«, London)

De bedes venligst svare mig på følgende:
En bil, der er indregistreret med gule plader, må den bruges til kørsel om søn- og helligdage, eller må den overhovedet ikke færdes nævnte dage. Til orientering om, hvorfor jeg spørger, kan jeg sige, at

jeg nogle gange har kørt ud om søndagen for at indkassere nogle penge hos kunder. Der er slet ikke tale om arbejdskørsel og jeg kører altid alene. Er det tilladeligt? Et konkret svar udbedes venligst.

O. K., Kirkelte, Lillerød.

P. S. Jeg véd godt, at helligdagsloven forbyder arbejdskørsel, men i mit tilfælde har det intet med arbejdskørsel at gøre.



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY

En varevogn, der er indregistreret på gule nummerplader, er fritaget for omsætningsafgift, idet der er dokumenteret et behov for varetransport, og bilen må derfor kun anvendes til dette formål. De må hverken om søndagen eller på hverdage benytte vognen til at indkassere penge, når der ikke samtidig finder varetransport sted. Ifølge helligdagsloven må last- og varevogne ikke uden særlig dispensation køre efter kl. 10. Dette skal dog forstås således, at såfremt et læs er blevet kørt over en længere distance søndag morgen og er aflæsset inden kl. 10, må vognen køres tom tilbage til hjemstedet.

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

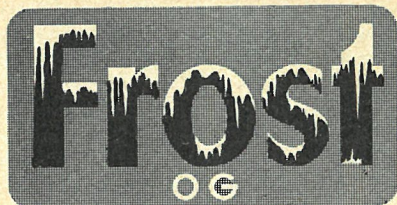
FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“

MOTORCYKLESporten

Spaniens Grand Prix er årets sidste klassiske landevejsløb, der tæller til verdensmesterskabet, men i reglen går det sådan, at alle verdensmesterskaber er afgjort, inden løbet startes. Dette var i hvert tilfælde en kendsgerning i år, og derfor stillede kun de tre italienske fabrikker, Guzzi, MV og Mondial, til dette løb, medens de engelske og tyske fabrikker brillierede ved deres fraværelse. Der blev kørt i tre soloklasser, nemlig 125, 350 og 500 ccm, og dagens første løb var for de små maskiner på 125 ccm, der skulle køre 27 omgange på den 3,79 km lange bane. Carlo Ubbiali førte løbet på sin MV og satte ny omgangsrekord på 2 min. 8,2 sek., men på den 11. omgang måtte han udgå efter et styrt. Ubbiali kom ikke selv noget til, men hans maskine blev temmelig kraftigt beskadiget. Provini, der havde presset Ubbiali meget hårdt med sin Mondial, overtog derefter føringen, og han kunne fuldføre løbet som sikker sejrherre. Hans tid blev 59.05,8 (103,8 km/t.), og på andenpladsen kom Roberto Colombo (MV) i 60.27,4. Kun disse to ryttere gennemførte de 27 omgange, medens resten blev flaget af på deres 26. eller 25. omgang. Af de 19 startende ryttere fuldførte kun syv løbet.

I 350 ccm klassen var der en del engelske privatkørere, men denne klasse blev alligevel domineret af Guzzi's hold, der var bemanded med Dario Agostini, Fergus Anderson og Ken Kavanagh. Denne klasse skulle køre 40 omgange, og der var en del kamp om placeringen på de første 10 omgange, men da rytterne gik ind på den 20. omgang, havde Kavanagh et ret sikkert forspring, som han beholdt indtil den 30. omgang, på hvilken han måtte udgå med maskinskade, og Fergus Anderson overtog derefter føringen, satte ny omgangsrekord med 2. min. 5,2 sek., og efter en heftig duel med Agostini gik Fergus Anderson i mål som vinder i tiden 1.25.44,9 (106 km/t.). På andenpladsen kom som nævnt Agostini i tiden 1.25.47,3. Kun disse to ryttede gennemførte de 40 omgange, medens de øvrige ryttere blev flaget af, inden de havde gen-



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



23 A

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

FORLANG SMITHS på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

nemkørt den foreskrevne distance. På tredjepladsen kom J. Grace (Norton), og som nummer fire kom privatkøreren G. Braun på NSU.

Dickie Dale indledte dette års sæson ved at vinde 500 ccm klassen i Floreffe, og han afsluttede ligeledes sæsonen ved at vinde 500 ccm klassen i det spanske Grand Prix. Han førte løbet fra start til mål i et yderst dramatisk løb, der strakte sig over 53 omgange. De to MV-kørere Luige Taveri og Carlo Bandirola styrtede blandt mange andre kørere, og der var iøvrigt krig på kniven om næsten hver eneste placering. Dale gik i mål i tiden 1.51.55,0 (107,5 km/t.), og Kavanagh (Guzzi) blev nummer to i tiden 1.52.35,2. N. Pagani kom på tredjepladsen med sin MV i 1.52.43,4, og kun disse tre ryttere gennemførte de 53 omgange.

Når man sammenligner gennemsnitshastigheden for vinderne i de tre klasser, vil man kunne forstå, at banen i Barcelona ikke er nogen udpræget »maskinbane«.

Resultaterne fra verdensmesterskabet.

Allerede inden det spanske Grand Prix blev kørt, var verdensmesterskabet af-

gjort, og resultatlisten for 1954 ser således ud:

125 ccm

1. R. Hollaus (NSU) 32 p.
2. C. Ubbiali (MV) 18 »
3. H. P. Müller (NSU) 15 »
4. T. Provini (Mondial) 14 »
5. Werner Haas (NSU) 11 »
6. Hans Baltisberger (NSU) 10 »

250 ccm

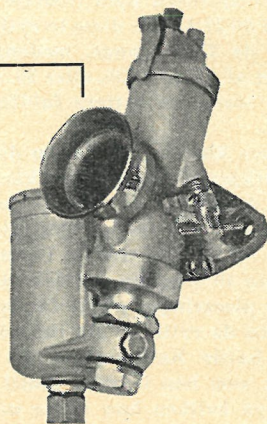
1. Werner Haas (NSU) 32 p.
2. R. Hollaus (NSU) 26 »
3. H. P. Müller (NSU) 17 »
4. A. F. Wheeler (Guzzi) 15 »
5. Hans Baltisberger (NSU) 14 »
6. G. Braun (NSU) 6 »
7. R. Ferri (Guzzi) 6 »

350 ccm

1. Fergus Anderson (Guzzi) 32 p.
2. Ray Amm (Norton) 22 »
3. R. W. Coleman (AJS) 20 »
4. Ken Kavanagh (Guzzi) 18 »
5. E. Lorenzetti (Guzzi) 15 »
6. Jack Brett (Norton) 14 »

DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER



og originale reservedele

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

500 ccm

1. G. Duke (Gilera) 32 p.
2. Ray Amm (Norton) 28 »
3. Ken Kavanagh (Guzzi) 16 »
4. R. Armstrong (Gilera) 13 »
5. R. H. Dale (MV) 13 »
6. R. W. Coleman (AJS) 11 »
7. Fergus Anderson (Guzzi) 8 »
8. J. Brett (Norton) 8 »
9. P. Monneret (Gilera) 8 »

Sidevognsklassen

1. Wilhelm Noll (BMW) 30 p.
2. Eric Oliver (Norton) 26 »
3. Cyril Smith (Norton) 22 »
4. F. Hillebrand (BMW) 14 »
5. W. Schneider (BMW) 14 »
6. W. Faust (BMW) 8 »

★

Det tyske moto-cross mesterskab

er nu blevet afgjort, og resultatet i de forskellige klasser ser således ud:

Indtil 125 ccm Bodmer (DKW).

Indtil 175 ccm Reiter (DKW).

Indtil 250 ccm Wüstenhagen (Maico).

Indtil 350 ccm Wasel (Matchless).

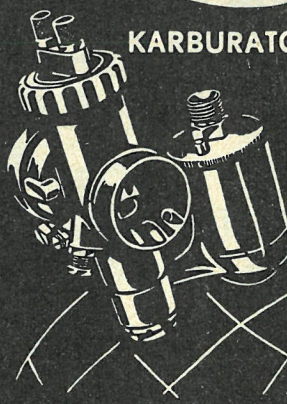
Indtil 500 ccm Kohler (BSA).

★

Fra NSU fabriken har vi modtaget meddelelse om, at fabriken ikke aktivt vil deltage i de internationale motorløb i 1955. Grunden til denne beslutning opgives som vanskeligheder med at afse teknisk mandskab til dette formål, eftersom fabriken i den kommende tid må søge at udvide sin kapacitet. Endvidere oplyser man, at NSU's deltagelse i motorløbene ikke kan have nogen større interesse, da den forløbne sæson har vist, at fabriken ikke møder nævneværdig konkurrence, hverken på de tyske eller de udenlandske baner. Dette kunne naturligvis lyde som pral, men gennem vore referater vil vore læsere have fulgt den næsten ubrudte sejrsrække for NSU, og i de tyske mesterskaber har NSU startet 24 gange og vundet 24 løb. Ikke en eneste gang er NSU køerne blevet besejret i de tyske mesterskabsløb, og i de fleste tilfælde har NSU maskinerne besat de to eller tre første pladser. I den tyske fagpresse har man i stærke vendinger kritiseret, at NSU maskinerne for en meget

BING

KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE

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.**

Forlang ARMSTRONG på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

SMITHS

22a

K.L.G.

TÆNDRØR

betyder

BEDRE START
STØRRE FART

Det mest solgte tændrør
i Danmark - førstemon-
tering i 75% af alle dansk
fabrikerede motorkøre-
tøjer.

Gnistrende
godt!

Forlang K.L.G. på DERES VÆRKSTED

Import: Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers

HVORFOR FRYSE -

når De hos **Forst- og Jagt-
huset** kan blive varmt påklædt
fra top til tå.

Hvis De ikke kan aflægge os et besøg, så ring
eller skriv efter vort rigtillustr. „Jagt- og
Motorkatalog“, der tilsendes
gratis. Af indholdet næv-
ner vi motordragter fra

kr. 98,00 -
kr. 235,00.



FORST- OG JAGTHUSET

GL. KONGEVEJ 119 - KBHVN V.

TELF. EVA 4020 og C. 8632

stor del blev dirigeret fra depotet, men fabrikken anfører til denne kritik, at når en kører har et væsentligt forspring i pointstillingen til verdensmesterskabet, da er det naturligt, at denne rytter får lov til at bevare og eventuelt forøge dette uden at skulle konkurrere med sine mærkekamrater.

De tre fabrikskørere Werner Haas, H. P. Müller og Hans Baltisberger bliver stillet frit i 1955 sæsonen på den betingelse, at de skriver kontrakt med NSU for 1956, og der er således ikke tale om, at NSU trækker sig definitivt tilbage fra motorcyklesporten, men man holder pause et år.

AUTOMOBILSPORTEN

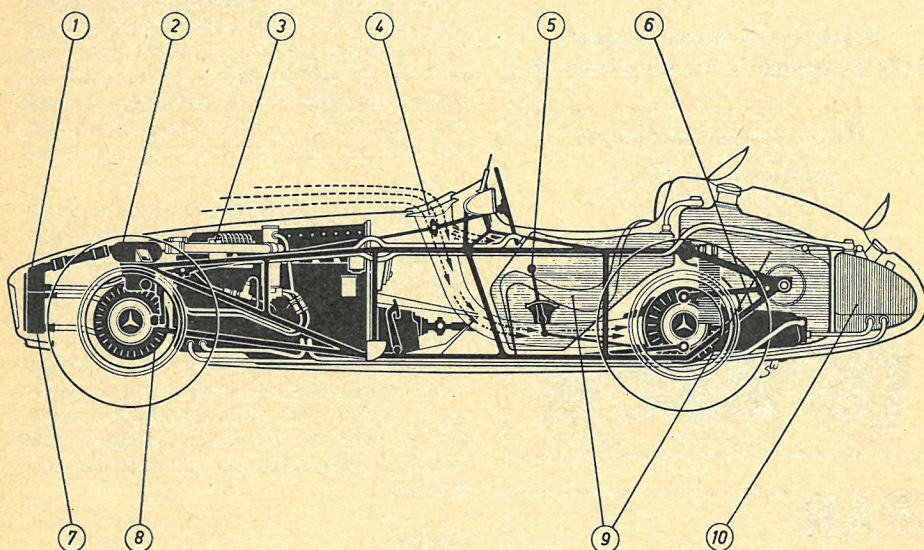
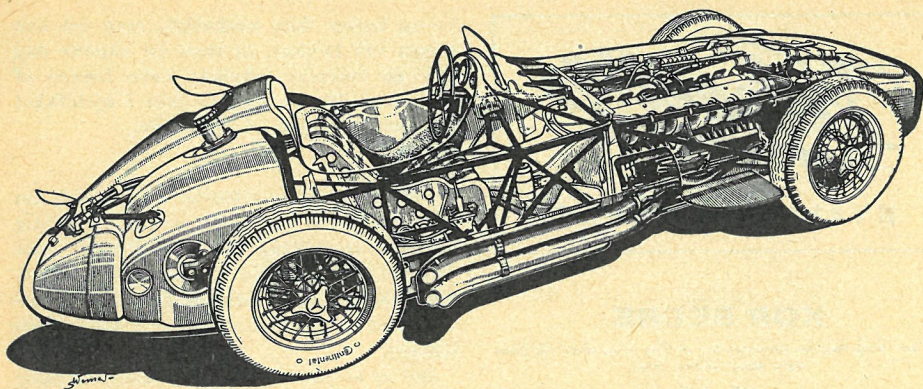
England

Stirling Moss, der så sandelig har haft sin mere end rigelige andel i sæsonens mekaniske uheld, fik en vis oprejsning ved de sidste større løb i England i år. På Goodwood-banen vandt han hovedløbet *The Goodwood Trophy*, som fører over 21 omgange (ialt 81 km) med 147,2 km/t, 20 sekunder foran *Peter Collins*, der kørte en *Ferrari* 4,5 liters model under navnet *Thin Wall Special*. Moss kørte sin 2,5 liters fabriks-Maserati fejlfrit og vandt overbevisende — ikke mindst for den, der kender Goodwoods mange og lumske kurver. Trediepladsen i dette løb gik til *Ray Salvadori*, som også kørte en Maserati.

Da den engelske sæson afsluttedes med en righoldig løbsdag på *Aintree-banen* ved Liverpool, var Moss i endnu mere overdådig form og kørte ikke mindre end tre førstepladser hjem. Hovedløbet, *Daily Telegraph Trophy*, på 82 km vandt han med 137,5 km/t (stadig i sin 2,5 liters Maserati) foran *Hawthorn*, som kørte den nye engelske *Vanwall Special*. Schell blev nummer tre med en Maserati.

Det formelfri løb gik også til Moss, der kørte samme vogn, denne gang en anelse langsommere (137,2 km/t). Hans holdkammerat *Mantovani* besatte andenpladsen og *Ron Flockhart* fik en *B.R.M.* ind som nummer 3. Endelig fejrede Moss en smuk triumf i *F III-løbet*, som han vandt med en *Cooper* (124,7 km/t) foran *Ivor Bueb* og *Les Leston*.

Sportsvognsløbet gik til den unge amerikanske kører *Masten Gregory* (4,5 liters



SMJ kan her som et af de første blade i verden vise et snit gennem den nye Mercedes-racer og en perspektivtegning, der viser vognens indretning. Tallene på snittegningen henviser til: 1. vandkøler, 2. vandtryksudligner, 3. indsprøjtningpumpe, 4. køleluft til førersæde og baghjulsbremse, 5. gearstang, 6. gearkasse, 7. oliekoeler, 8. bremsernes køleturbiner, 9. brændstoflanke, 10. oiletank.

Ferrari) med 128,9 km/t foran Peter Collins' Aston-Martin.

Frankrig

Amedée Gordini har ikke haft det for let i år. Hans vogne er gode, omend næppe helt gode nok til at kæmpe på lige fod med tyskerne og italienerne. Fabriken lever i meget høj grad fra hånden i munden, og den finansielle situation lægger mange hindringer i vejen for den energiske Gordini.

Derfor virkede det så meget hårdere, da hans bedste kører, Jean Behra, blev fri-

stet af et mere lukrativt tilbud fra Maserati. Sådan set kan det ikke lægges Behra til last, at han ser sig om efter en god kontrakt for 1955, men på den anden side er det ikke svært at forstå, hvor det må ærgre Gordini, hvis hans bedste mand forsvinder. Så meget mere som Gordini har uddannet ham fra motoreyklist til bilkører.

Gordini har med en vis ret talt om nødvendigheden af at indføre det samme transfer-system for bilkørere som det, der gælder for fodboldstjerner. Det er dog vist ikke sandsynligt, at tanken vinder indpas

Velocette

KVALITETS MÆRKET

KØR BEDRE

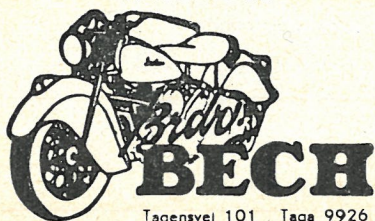
er en bog, der er skrevet for at De ikke skal slå Dem selv eller andre ihjel.

KR. 4,85

Skandinavisk Motor Journal
Lille Kongensgade 43, København K

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 Taa 9926

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

— og heller ikke ønskeligt; men det kan meget vel tænkes, at man en skønne dag ser de ledende fabriker købe kørere af hinanden. Der er nemlig ikke i øjeblikket ret mange kørere af topklasse.

Italien

Det første *Giro d'Italia* — et 5.763 km langt rally Italien rundt — var en vældig beneficeforestilling for *Alfa Romeo*, som vandt hovedpræmien (*Martignoni-Favero*, AR 1900 TI) og besatte de fire førstepladser samt flere førstepladser i forskellige klasser.

Der er et godt oplæg til et klassisk rally i *Giro d'Italia*, men endnu er reglementet noget løst. En deltager startede således på en af etaperne til fods(!), mens hans vogn blev bragt direkte fra den kontrollerede parkeringsplads til et værksted, hvorfra den i udbedret stand blev bragt til sin ejer, der traskede ud ad den vej, der skulle følges.

Monza var skueplads for mange hemmelighedsfulde prøvekørsler i september og oktober, men ingen mere spændende end *Lancia's*. Endnu havde ingen set de nye vogne køre rigtigt stærkt, men lige inden det spanske Grand Prix var Ascari og Villorosi ude at køre til for alvor. Ascari var i al beskedenhed kun 1 minut og 56 sekunder om at komme banen rundt. Det er fulde tre sekunder hurtigere, end *Fangio* kunne drive det til med den nye Mercedes.

Spanien

Med denne optakt var spændingen selvfølgelig på kogepunktet, inden Spaniens Grand Prix, som kørtes den 24. oktober på *Pedralbes-banen* i Barcelona. Ascari havde kørt den hurtigste omgang under træningen og førte den første af løbets 50 omgange. Allerede i anden omgang havde Schell (Maserati) og Hawthorn (Ferrari) overhalet ham, men næste runde var Ascari atter i spidsen. Han holdt stillingen indtil niende omgang, så måtte han aflægge et besøg i depotet, og en omgang senere udgik han, da Lancia'ens kobling ikke ville mere. Villorosi's Lancia varede kun en omgang.

Derpå udviklede løbet sig til en voldsom kamp mellem Schell, Hawthorn og Trintignant, mens Moss (Maserati) og Fangio (Mercedes) tilsyneladende for-

Ind til



- **Største salg**
- **Bedste kvalitet**
- **Flest stationer og tanke**

- der er altid en **Esso** -tank i nærheden



holdt sig afventende. Moss måtte dog hurtigt give op, da vognen svigtede, og Schell faldt tilbage efter at have »tabt« sin vogn i et sving. Sensationen var, at Mercedes-Benz overhovedet ikke gjorde sig gældende. Ganske vist fik Fangio en andenplads forærende efterhånden, som førerfeltet tyndede ud, men *Hermann's* Mercedes udgik med motorskade, da kun halvdelen af løbet var kørt, og *Kling's* var ikke meget værd. Fangio gjorde et heltemodigt forsøg på at hale ind på Hawthorn, som førte løbet med 20 sekunders forspring, men det var mere, end vognen kunne stå til. Et oliefer sprang læk og den arme Fangio måtte køre, som han bedst kunne, sølet til med varm olie.

I mellemtiden blev han overhalet af *Musso* (Maserati), og da Hawthorn efter 3 t., 13 min., 52,1 sek. gik i mål med 158 km/t som gennemsnit, var Fangio een omgang bagud og reddede sig kun med nød og næppe en tredjeplads. *Musso* blev nummer to i tiden 3.15.5,3 og *Mieres* (Maserati) nummer fire, mens *Kling* kom på femtepladsen.

For Lancia var løbet således en lovende

debut, for Ferrari en revanche, for Mercedes-Benz et forsmædeligt nederlag, og for Maserati et solidt resultat at bygge videre på.

Dagens sportsvogns-løb blev vundet af *Picard* med en *Ferrari* (1.42.43,7 for 40 runder). Nummer 2 blev *Salvadori* (Jaguar) med 1.42.59,2 og nummer tre *Sanderson* (Jaguar) 1.45.2,7.

U.S.A.

Det 20 km lange bjergløb Pikes Peak blev i år vundet af *Keith Andrews* ved rattet af en »Joe Hunt Magneto Special« — hvad så end det er for et køretøj. Hans tid var 14 min., 39,7 sek., og det er ensbetydende med en rekordforbedring på ikke mindre end 35 sekunder. Førsteprisen var iøvrigt den betragtelige sum af 35.000 kroner, udbetalt i blanke dollars.

Observer.

Bogen for de teknisk interesserede motorcyklister

Større viden - større fart

kr. 8,75

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

De vandt alle 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

TRIALSÆSONEN ER I FULD GANG

Motorcykleklubben »Svendborg« afholdt søndag den 24. oktober 1954 årets første trial ved Skaarupøre uden for Svendborg. Mange tilskuere overværede i løbet af dagen på de opblødte baner et mudderbad uden lige, og man så bl. a. enkelte kørere gennemkøre en af etaperne med blokeret forhjul på grund af mudder. Samme etape var utilgængelig for sidevognsmaskinerne.

Ejvind Hansen var ude for det enestående tilfælde, at han måtte starte i senior solo uden konkurrenter.

Der opnåedes følgende placeringer:

Sidevognsklassen:

1) Willy Baasch, 2) Svend Schmit, 3) Erik Andersen.

Letsvægtsklassen:

1) Mogens Petersen, 2) Erhardt Fisker, 3) Jørgen Jensen.

Juniorklassen:

1) Gunnar Krom, 2) Olav Olsen, 3) Ebbe Christensen.

Begynderklassen:

1) Bent Kjeldsen, 2) Bjarne Hansen (Ejvind Hansen jun.), 3) Villy Olsen.

Senior solo:

1) Ejvind Hansen (eneste deltager i klassen).

JYDSKE MESTERSKABER OG FØRSTE AFDELING AF DANMARKSMESTERSKABERNE

I strålende solskin afvikledes 1ste del af Danmarksmesterskaberne i trial samtidig med de jyske mesterskaber i terrænet ved Tirstrup på Djursland den 30. oktober.

Bedre terræn til trial findes ikke mange steder i landet, og arrangørerne havde formået at lægge de 6 etaper så fint, at de 76 kørere kom igennem alle denne sports forskellige forhindringer; der var markveje, skovstier, mudderhuller, bratte fald og stigninger, så både kørere og den store tilskuerskare, der benyttede det fine vejr til at møde eliten blandt Danmarks motorkø-



Bent Kjeldsen (BSA) i motorcykleklubben Svendborgs trial.

rere, virkelig opdagede, hvilke muligheder trialsporten giver.

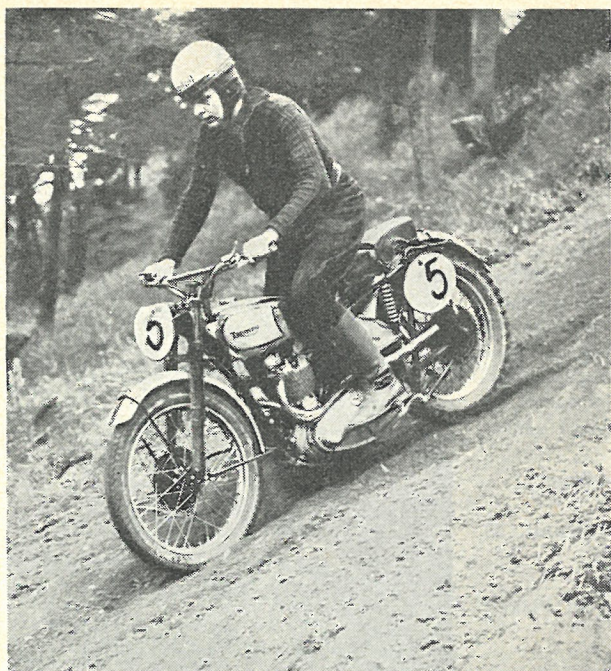
Enkelte steder svigtede arrangementet, f. eks. mistede mange kørere tid, fordi starterne ikke arbejdede efter samme system, skønt instruktion var givet; et par steder kneb det også med markeringen ved rundkørsler, rent bortset fra at etape-skiltene nogle steder var godt gemt.

Til gengæld er der tilsyneladende blandt kørerne enkelte, som ikke er helt klar over, at det er motorløb og ikke børnehaver, de beskæftiger sig med; men det er åbenbart det offentlige barnepigesystem, der bruges som målestok.

Løbet var spækket med styrt, og for en enkelt kørers vedkommende gik maskinen ikke stærkt nok, i hvertfald passerede han mållinien i vandret stilling 1 meter over



Skift til **LODGE** og mærk forskellen



Den 10. oktober afholdt Randers Motor Sport et trial ved Volk Mølle. I soloklassen indtil 750 ccm for seniorer vandt Ejvind Hansen (AJS) foran H. C. Pedersen (AJS). I senior solo indtil 175 ccm besatte N. Pedersen (Husqvarna) førstepladsen foran Poul Damgaard (DKW), og i junior solo indtil 750 ccm blev Svend Back (Ariel) vinder foran Gunnar Krum (Ariel). Begyndersolo indtil 750 ccm blev vundet af N. M. Nielsen (Triumph) foran Gert Nielsen (Triumph). På billedet til venstre ses Johannes Jensen (Triumph).

jorden, men uden maskine, den var han stået af ca. 5 meter før. Luftturen klarede han dog uden en skramme!

Efter forventning var løbet af god stan-

dard, f. eks. kørte Ejvind Hansen, A.J.S., med fulde points 600, og sidevognskøreren Anker Hansen, Frederikssund, præsterede 585 points, hvorimod de jyske mestre ikke lå særlig godt i kampen om Danmarks-mesterskabet.

De jyske mestre blev følgende:

Solo senior, 500 ccm.

H. Chr. Petersen, Randers, 380 points.

Senior sidevogn, 750 ccm.

Harry Petersen, Århus, 480 points.

Lettvægtsklasse, 175 ccm.

Henrik Bækgård, Randers, 255 points.

Juniorklasse.

N. P. Christensen, Gørding.

Vindere i 1ste del af Danmarks-mesterskaberne blev:

Senior solo.

Ejvind Hansen, Ejlstруп, 600 points.

Boris Rasbo, København, 485 points.

Sidevogns senior.

Ank. Hansen, Frederikssund, 585 points.

Erik Nielsen, København, 525 points.

Lettvægts senior.

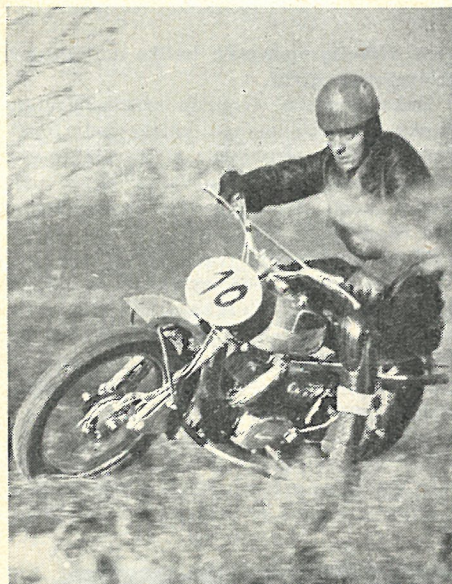
Kiehn Berthelsen, Kbhvn., 495 points.

Mogens Dyhr, Kbhvn.

Juniorklasse.

N. P. Christensen, Gørding.

Gunnar Krum, Ørbæk.



Mogens Petersen (Husqvarna) under Danmarks-mesterskaberne.

Med varekøretøj til

UDLANDET

Der har været ikke så lidt forvirring om spørgsmålet gule nummerplader i udlandet, og vi har f. eks. i den forløbne sommer fået den besked af en af automobilklubberne, at køretøjer indregistreret på gule nummerplader må køre i udlandet, sålænge reglerne for sådanne køretøjer iagttages indenfor landets grænser, d. v. s., at der ikke befordres passagerer på dansk område. Vi ved, at ikke så få køretøjer indregistreret på gule nummerplader har været i udlandet i det forløbne år, men det viser sig, at der er ganske nøjagtige regler for kørsel i udlandet med lastvogne og lastmotorcykler indregistreret på gule plader. Sådanne køretøjer må kun benyttes i udlandet, når det kan dokumenteres, at den tomme vogn skal afhente læs i udlandet eller læs skal befordres til udlandet. Der kræves i alle tilfælde internationalt førerbevis, internationalt certifikat, politiattest og carnet de passage, ved kørsel i Skandinavien er carnet dog ikke nødvendigt. Desuden skal man indhente arbejdsministeriets tilladelse til kørslen, medmindre kørslen i udlandet omfatter flyttegods, vareprøver i mindre mængder og udstillingsgenstande samt sportsartikler som væddeløbsheste og motorcykler.

Sådan er lovens bogstav, og en anden side er det så, at det fortolkes mere eller mindre strengt.

Med hensyn til varevogne for hvilke der er betalt halv omsætning, kan vi ikke få helt klar besked. Politiet henviser til toldvæsenet, og toldvæsenet henviser til tra-

fikministeriet, der oplyser, at man ikke der har regler, der brydes, såfremt en varevogn på sorte nummerplader anvendes til ren feriekørsel i udlandet. Meget kunne dog tyde på, at man har glemt at give dispensation fra den almindelige regel om kørsel med last- og varevogne i udlandet, da disse blev delt op i de to afdelinger med sorte og gule nummerplader.

250.000 DKW motorcykler

DKW-fabrikerne startede på absolut bar bund efter krigen. De få fabriksanlæg i Vest-Tyskland var ødelagt, og man måtte naturligvis afskrive de østtyske fabrikker. Dertil kom, at de værktøjsmaskiner, man rådede over, blev demonteret; men der er sikkert ingen, der i dag er i tvivl om, at DKW-fabrikerne er i fuld gang. Også på dette område har Marshall-hjælpen naturligvis hjulpet; men DKW-fabrikerne er hovedsagelig blevet opbygget af midler skaffet fra forhandlerne. At fabrikken har sørget for at give forhandlerne noget at bestille fremgår af den kendsgerning, at DKW-motorcykle nr. 250.000 af efterkrigsproduktionen gik af samlebandet den 20. oktober 1954 — en ganske anselig produktion, når man tager i betragtning, at fabrikkerne desuden har fremstillet 122.000 DKW-automobiler i årene efter krigen.

LØBSKALENDEREN

November:

21. Fyens Motor Sport — trial.

28. Frederiksberg Motor Klub — trial.

(2. afd. af DM i trial 1954-55).

Hovedkontrol: Lyngø Kro.

December:

5. Børgense Motor Klub — trial.

SPEEDWAY

VERDENS BILLIGSTE

ALT I MOTORBEKLÆDNING

KORSGADE 30

V/ BLÅGÅRDSGADE

LUNA 2434

STYRTHJELMEN

Anerkendt af Teknologisk Institut og D.M.A.

Kr. 15,-

21,- 29,- 39,-
ALLE FARVER

har mistet navnet Talbot) er heller ikke forandret med undtagelse af karosseri-detaller.

Rover gør sig ikke bemærket ved nye modeller, men soignerer stadig de velmeritede tre vogne 60, 70 og 90.

Mens de mere gangse mærker i det store og hele holder sig på den slagne vej, var der nok at se på blandt sports- og luksusvognene. Jaguar kom ganske vist ikke med den ventede 2,5 liters model, men den i ydre kun ubetydeligt forandrede Mark VII lukkede 5—6 personers model, der nu hedder Mark VIIM, dækker over en kraftigere motor (192 hk) og har fået tandstangsstyring, så den er endnu mere attraktiv end før. De mere sportslige XK modeller — nu XK 140 — er blevet rummeligere. Både den lukkede og cabriolet'en har fået plads til nød- eller barnesæder bag førersædet, og den åbne topersoners er også blevet rigeligere til målt. Alle kan leveres med en motor på over 200 hk. Type D var også udstillet, og det er en vogn, som selv den mest blaserte tilskuers standser op ved. Teknisk set er den meget interessant, og SMJ bringer snart en artikel om udviklingshistorien bag denne vogn, som ubestrideligt er verdens hurtigste vogn i serieproduktion — omend kun i en ganske lille serie.

Daimler har til sine kendte, noble repræsentationsvogne føjet en iøjnefaldende sportsmodel, som dog forekommer lidt vel »glamouragtig».

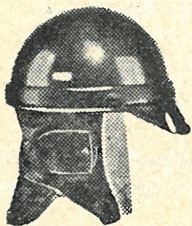
Jensen mødte atter i år med den i 1953 for første gang viste 541 — en lækker firepersoners lukket sportsvogn, som nu har karosseriet helt udført i plastic. Motoren er den velprøvede store Austin 135 i trimmet udgave, og det er meningen nu at sætte modellen i regulær produktion. Den gør et svært tiltalende indtryk og omtales meget fordelagtigt af de, der har haft lejlighed til at køre den.

Singer viser også et plastic-karosseri, men ikke andet nyt, hvorimod det lille firma A. C. udstiller to pudsige kontraster: den eneste vogn på det britiske marked med stiv foraksel (og bagaksel) og en sportsmodel med uafhængig affjedring af alle fire hjul. På sportschassis'et har A. C. iøvrigt bygget et af udstillingens kønneste karosserier, en lækker lille topersoners coupé, som får tænderne til at løbe i vand selv hos mere forhærdede kritikere.

Morgan er stadig lige uforandret og lige forfriskende. I år er karosserityperne suppleret med en »lejlighedsvis» firepersoners cabriolet. Den er meget lejlighedsbetonet — ihvertfald så længe kaleschen er oppe.

Kieft, der i nogen tid har figureret på væddeløbsbanerne med held, udstillede en yderst spartansk topersoners sportsvogn, som senere skal have selkab af en coupé-model. Der er noget tiltalende ærligt over konstruktionen, men den appellerer til et meget begrænset publikum.

Et andet nyt mærke på Earls Court udstillingen er *Swallow Doretti*, som består af et velbygget rørchassis og en Triumph-



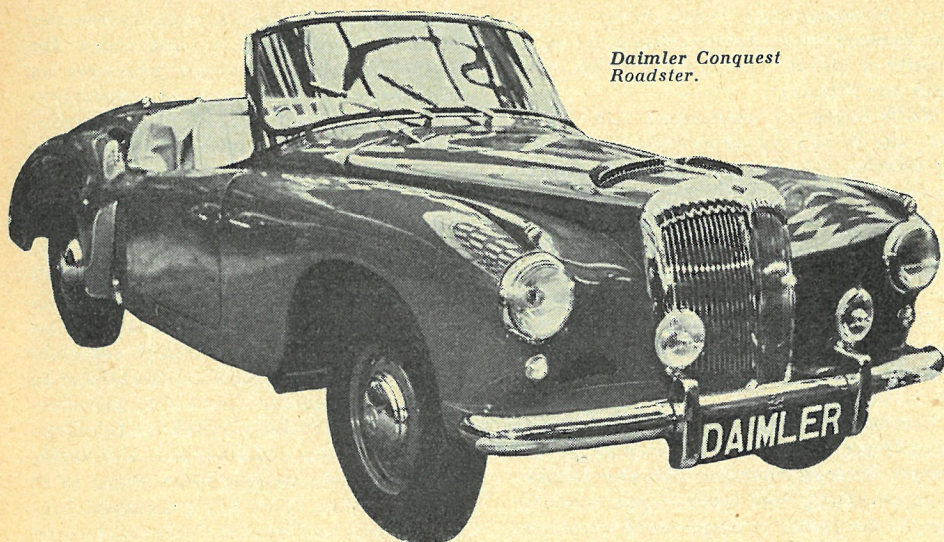
Kvalitets-Styrthjelman **JOBİ**

har til Dato reddet 104 Menneskeliv fra Kraniebrud og Død.

Køb derfor kun JOBİ Styrthjelman, der har bestaaet Prøver paa Teknologisk Institut med dobbelt saa stor Kraft, som forlanges af D. M. U.

JOBİ	Glasfiber m. d. ufarlige halvstive Læderskygge (3 Aars Garanti)	Kr. 60, —
JOBİ	Turist (3 Aars Garanti)	Kr. 55, —
JOBİ	Konkurrence Fabrikation	Kr. 39,50
JOBİ-NYHED:		
To-i-een	Glasfiber (3 Aars Garanti)	Kr. 65, —
To-i-een	Turist (3 Aars Garanti)	Kr. 60, —

JOHN EWALD - MITCHELLSGADE 2 - BYEN 1820

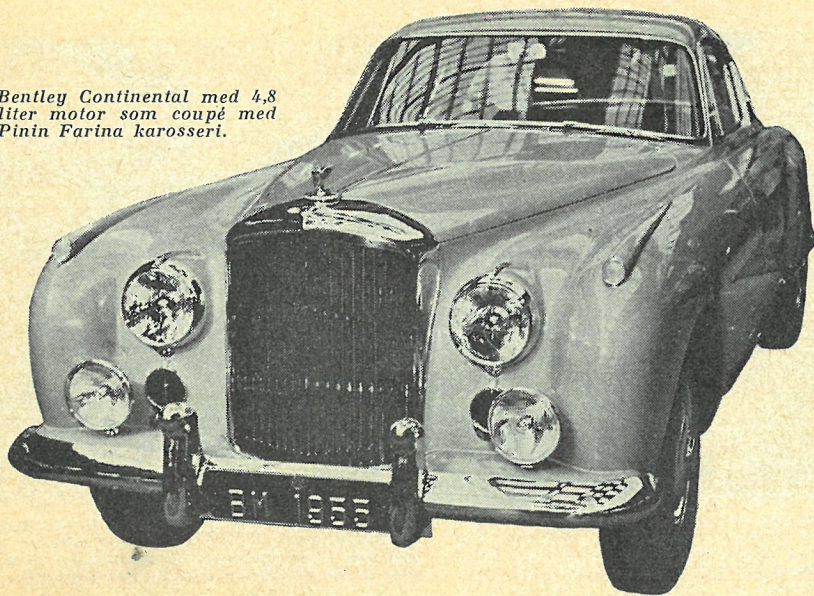


*Daimler Conquest
Roadster.*

motor. Den bygges af Swallow Coach Building Co., som ellers gør i flyvemaskindele, og er opkaldt efter den amerikanske forhandlers datter, Miss Doretti. Det er en rar, lille nipsgenstand — vognen, selvfølgelig! — men næppe helt original nok til at klare sig i den efterhånden skarpe konkurrence på det særlige sportsvogns-marked.

Dette marked beherskes — foruden af Jaguar — af *Aston Martin* og *Frazer-Nash*, naturligvis i åben krig med de italienske og tyske mærker. Frazer-Nash er jo en videreudvikling af B.M.W.'s 328 model, hvilket også gælder *Bristol*-modellerne, hvor hovedvægten er lagt på lækkerier, mens Frazer-Nash er rendyrket sport med stort S.

*Bentley Continental med 4,8
liter motor som coupé med
Pinin Farina karosseri.*



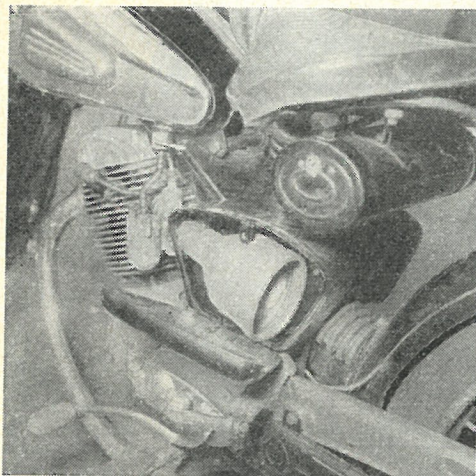
Allard fortsætter de kendte modeller med (hovedsageligt) Fordmotorer. Dog er der kommet en ny karosseriserie til, og de kendte er blevet fikset en kende op, hvad også var tiltrængt.

Rolls-Royce er uforandret (så véd De det, når De skal til at bestille den næste) og Bentley ligeledes, men »Continental«-motoren er blevet boret 3 mm op, så slagvolumen nu er 4.900 ccm (mod tidligere 4.600). Det er blevet hvisket mig, at denne tilvækst i motorstørrelsen var nødvendig for at bevare accelerationen og tophastigheden, når vognen skal monteres med automatgear. Kan man ønske sig noget bedre argument mod automatisk gearskifte i dettes nuværende form?

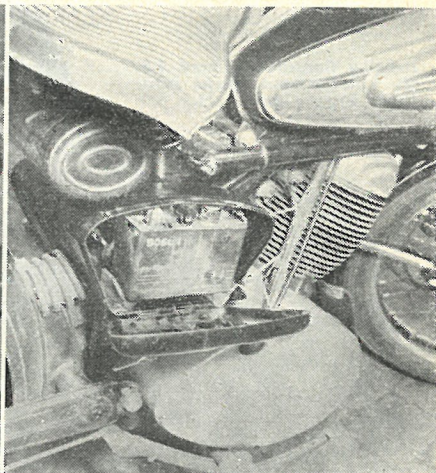
Sammenlignet med Paris Salonen gjorde udstillingen i London et mere virkelighedspræget indtryk. Ganske vist var London mere overdådig med luksusvogne, men der går for det første et meget stort antal virkeligt dyre biler i England, og for det andet er de repræsentative britiske mærker fortrinlige eksportvarer. I Frankrig har et umildt økonomisk klima efterhånden taget livet af disse biltyper, og øjeblikkets franske sportsvogne mangler den inspiration, som præger englændernes og italienernes samt — i noget mindre omfang — tyskernes.

Der var egentligt ikke nye tendenser at spore i London: selvbærende karosserier vinder mere og mere terræn inden for masseproduktionen, overgear monteres nu seriemæssigt i 10 mærker, og automatsystemerne trænger frem. Der eksperimenteres forsigtigt med plastic i karosserierne, men tilsyneladende samler hovedinteressen sig om bremsekonstruktionerne. Servo-bremser oplever en renæssance, men den store nyhed er pladebremserne, som findes på Jaguar's Type D og Austin-Healey's 100 S. De er i besiddelse af en enorm effekt og vil sikkert blive mere udbredt som en logisk konsekvens af de stadigt voksende hastigheder. Affjedrings-konstruktionerne er nærmest uændrede, men i et af gallerierne fandt jeg en virkelig nyhed: en teleskopstøddæmper, hvis virkningsgrad kan varieres ved at dreje dæmperhuset. Dette er et skridt i retning af en billig dæmper, hvis virkning kan varieres fra førersædet — og det ville være en betydelig gevinst, hvis det blev mere almindeligt. I dag er vognenes egenvægt ofte så lav, at køreegenskaberne ændres kraftigt med passagerantallet eller bagagevægten.

Earls Court 1954 var en god og righoldig udstilling med lokkende fremtidsperspektiver. Der var både kontinuitet og idéer — men ikke nogen revolution.

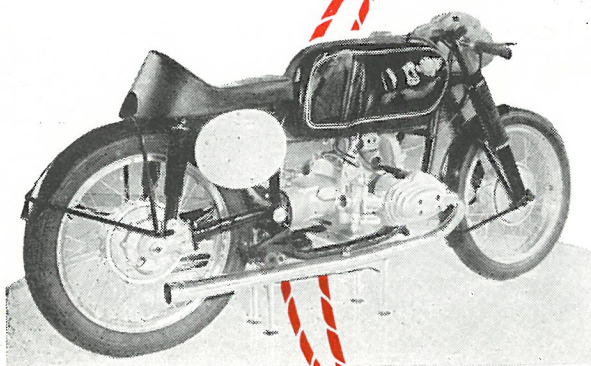


En af vore læsere har vist os et særdeles nydeligt udført »hjemmearbejde« på NSU Fox. Ved hjælp af to almindelige værktøjskasser monteret på hver sin side af centralrørsstellet har han muliggjort en indkapsling af akkumulator-

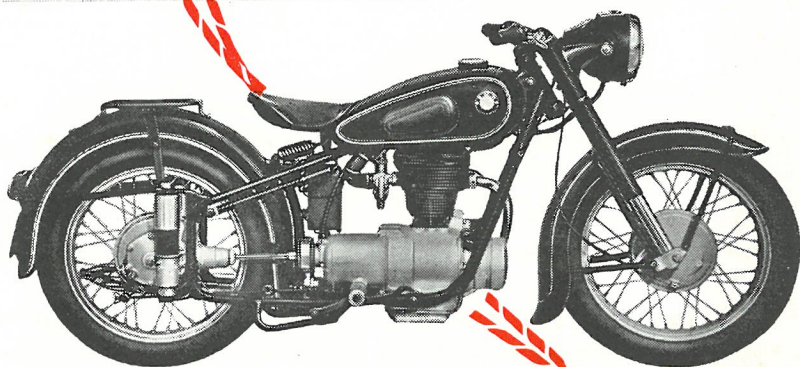


ren (på højre side) og fremstillet et effektivt luftfilter, monteret på maskinens venstre side. Det har naturligvis været nødvendigt at etablere nogle lufthuller i den værktøjskasse, der skjuler luftfilteret.

DEN RØDE TRÅD



Som en rød tråd går den enestående kvalitet gennem alle BMW modellerne. Kvaliteten er nøjagtig den samme i turistmaskinerne som i racermaskinerne – den bedst mulige.



BMW R 25/3 er den fornemste 250 ccm model på markedet. Kraftig teleskopaffjedring af begge hjul, kardantrek, tør enkelplade kobling og luftfilter med kompressorvirkning er tekniske detaljer, der sætter BMW i særklasse.

Importør øst for Storebælt:

Skandinavisk Motor Co. A/S,

Østerbrogade 135, Kbhvn. Ø

Importør i Jylland:

Vilhelm Nellesmann A/S,

Vestergade. Århus



- ★ Nye, patenterede separatorer af porøst gummi og glasuld.
- ★ Gummiaffjedret batteridæksel med speciel lås.
- ★ Ny patenteret aftagelig kabelforbindelse forhindrer korrosion.

Sig til Deres forhandler,

at det skal være

LUCAS

"King of the Road"



LUCAS nye epokegørende batteri til motorcykler, type PU7E/9

- ★ Ny type aftagelige gummi-propper og påfyldningsventil, som hindrer overfyldning.
- ★ Porcelæns-bundribber hindrer kortslutning af pladerne.

Intet ringere end det bedste er godt nok til Deres motorcykel - også når det gælder batterier. Derfor er valget så let, og Deres forhandler vil bekræfte det: Der er intet, som et LUCAS batteri, når det gælder *Kvalitet, Styrke, Levetid og Pålidelighed*. LUCAS er ægte Britisk Kvalitet.

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER . KØBENHAVN . TRIA 3131*