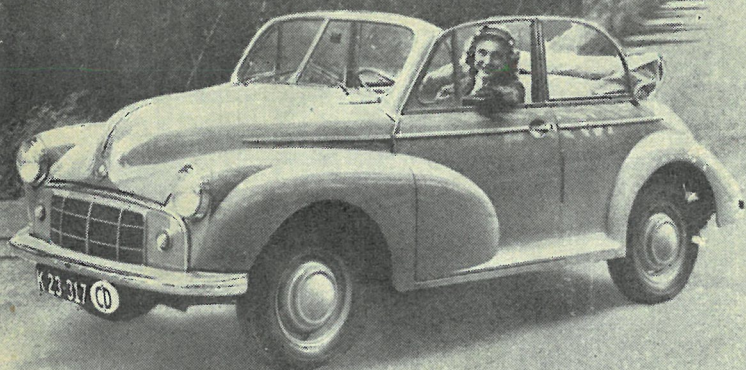


NR. 11 - 5. ÅRG.

NOVEMBER 1951

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT

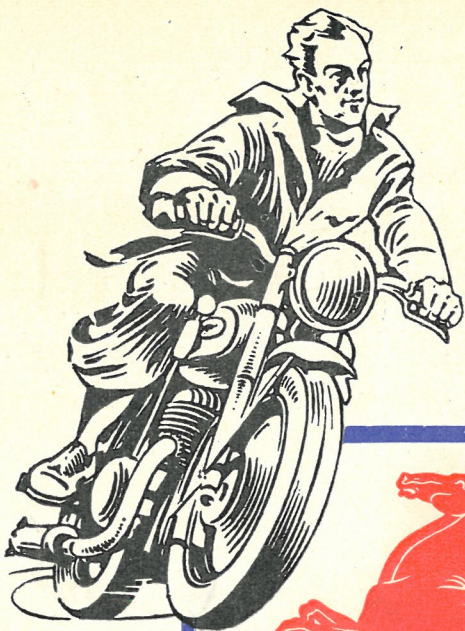


MORRIS

MINOR CABRIOLET 1952



Årets mest populære vogn — der giver Dem mest, både hvad angår økonomi, køre-egenskaber og rummelighed til den mindst mulige pris.



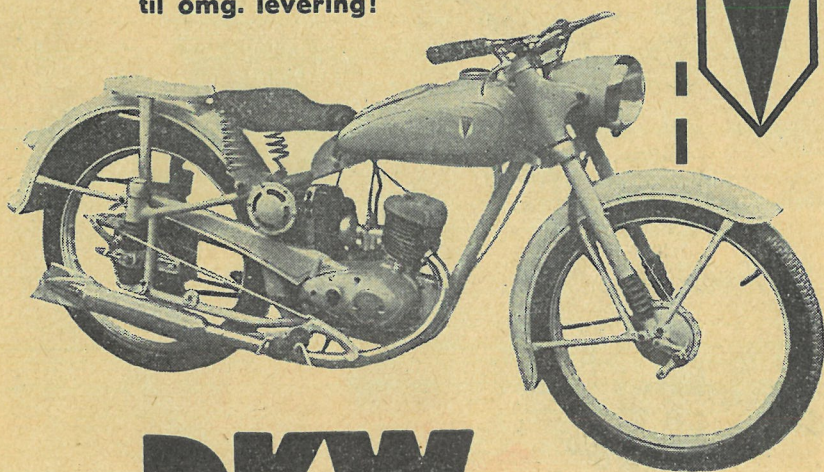
En perfekt, velsmurt maskine,
en gnistrende ren motor, der
kan aflevere sin maksimale
ydelse time efter time, sikker
styring med korrekt dæmpning
i teleskopgafflen — med andre
ord, en maskine, hvis ejer
lader den bevingede røde hest
være med overalt, en motor-
cyklist, der kun har tillid til
det bedste.



VERDENS MEST SOLGTE MOTOROLIE

RT 125

På lager
til omg. levering!



DKW



Teleskopaffjedring
på begge hjul

Rigtig brug af indkøbstilladelse
er køb af en **DKW**

den passer for enhver
og så er den billigere!

DKW kan nu leveres i 200 ccm

KR. 1665.-
excl. oms.afg.

Import og montagefabrik:

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S

Sundkrogsgade 3, København Ø
Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:

AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2, København K
Central 12018 - 12846



Følg Eksperterne brug Castrol den „selvrensende“

Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende“ med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødig Slid undgaas.

Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

15. NOVEMBER 1951

NR. 11

Der mangler noget ...

For nogen tid siden havde vi besøg af en englænder, og efter at have kørt forskellige ture i byen kom vi ganske naturligt til at tale om trafik.

— Jeg kan godt se, at jeres trafik er lagt an på intelligent kørsel, sagde vor englænder, og efter en lille pause fortsatte han: »Men det er, ligesom der mangler noget.« Pæn mand, der ikke ligeud siger, at vi er dumme. Når man daglig kører gennem Københavns gader og benytter en af byens mest trafikerede udfaldsveje mindst to gange om dagen, kan man ikke andet end undre sig over den mangel på intelligens, der bliver lagt for dagen. Vi ser i denne forbindelse bort fra cyklisterne, for hvis disses åndelige kvalifikationer stod på højde med — eller rettere havde nået samme lave niveau som deres kørsel, burde de spørres inde allesammen, og så galt står det vel heller ikke til.

Som bekendt siger færdselsreglerne, at man skal vise af til højre, når man vil forlade en rundkørsel. Kører man imidlertid bag en bil, og der er en rundkørsel foran, vil man i de fleste tilfælde se, at samme bilist slår afviseren ud til venstre, inden han når rundkørslen. Ud fra denne tegngivning må man antage, at den foranliggende bilist vil gennemkøre rundkørslen venstre om, men så galt er det ikke, han slår bare venstre afviservinge ud for at markere, at nu drejer han til højre, og når først man er klar over det, er det kun indlysende, at han slår højre afviservinge ud, når han er kommet ind i rundkørslen og begynder at dreje til venstre. Højre afviservinge bliver ude, medens en eller to af rundkørselens tilstødende gader passerer og opfylder endelig lovens bogstav, når han forlader rundkørslen ad den tredje gade.

Selv om motorkørsel for en stor del er baseret på de rene refleksbevægelser, bør man dog ikke helt formene hjerne adgang til førersædet. Mange trafikkløge har været inde på den tanke, at man helt kan undlade at vise af i rundkørslerne, men rigtig afvisning i en rundkørsel vil absolut lette trafikken, fordi en rundkørsel uden afvisningspligt altid vil tegne et noget uklart trafikbillede, hvilket ikke fremmer en hurtig afvikling.

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.
Afdelingsleder:
Bjørn Mathisen

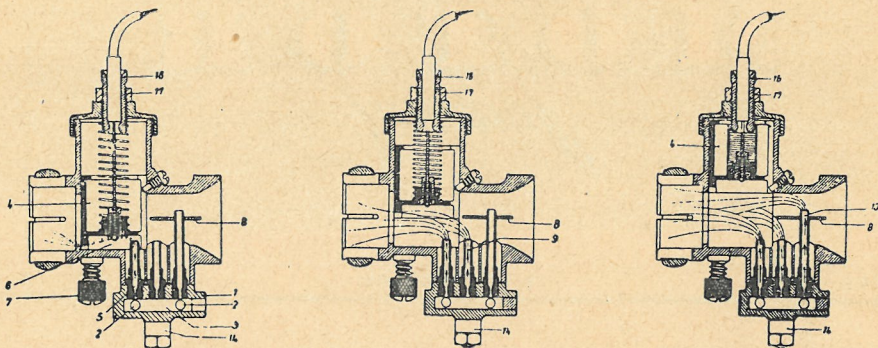
Eftertryk af bladets
artikler og gengivelse
af illustrationer må
ikke finde sted uden
tilladelse



Knap et minut hurtigere	546
To interessante Horex-modeller	553
Vauxhall fornyr sig	556
Med »Diogenes« på skovtur	558
Austin »Seven« kommer igen	564
Ung må verden endnu være	565
Reparationsteknik	566
Vi prøvekører A-40	572
Harley-Davidson med fodgear	575
En ny gearkasse-konstruktion	576
Æbelø Motor-Club	579
Old Boys	580
Nye rekorder	582
Fri udblæsning	584
Fra trial-sæsonen	589
Model-racere	591
Fra månedens motorløb	595

SUM

KARBURATOREN



SUM karburatoren i de tre faser: Til venstre tomgang, i midten halvt åbent spjæld og til højre fuldt åbent spjæld.

Den tyske SUM karburator adskiller sig på væsentlige punkter fra de almindelige kendte motorcyklekarburatorer, idet den i hovedprincippet minder mere om de karburatortyper, man anvender i biler.

Blandingskammeret består ganske normalt af en lodret cylinder, i hvilken et cylindrisk spjæld kan bevæges op og ned og på denne måde åbne og lukke for det vandrette indsugningsrør. I blandekammerets bund er anbragt tre dyser, og indsugningsrøret, altså den del af blandekammeret, der ligger udenfor spjældet, er delt ved en vandret skillevæg i to halvdele.

Det cylindriske spjæld har en ganske lille udskæring, der vender *ind mod motoren*, og denne udskæring giver i forbindelse med den første dyse mulighed for tomgang. Først skal det bemærkes, at SUM karburatoren arbejder uden nål, idet benzintilførslen udelukkende reguleres af det skiftende vacuum i indsugningsrøret. Når spjældet er helt tillukket, er dette vacuum meget stort, og tomgangsdysen, der er anbragt indenfor det cylindriske spjæld, træder i funktion, når luftstrømmen gennem en lille udskæring i spjældets *udadvendende side* trækkes henover den. Tomgangsdysen danner på denne måde en selvstændig startkarburator med en nøje afpasset gasblanding. Tomgangen indstilles ved hjælp af stilleskruen (7), der har den rent mekaniske funktion at virke som

stopklods for spjældet. Når spjældet hæves lidt, træder tillige dyse nr. 2 i funktion, medens den tredje dyse ikke bliver påvirket af den indsugede luft, fordi denne dyse munder ud i den øverste del af indsugningsrøret, som endnu er tildækket af spjældet. Først når spjældet åbnes yderligere, kommer den tredje dyse ind i billedet.

Blandingen af luft og benzin bliver således stadig reguleret af gasspjældets stilling uden brug af nål, idet det herskende vacuum på den ene eller anden side af gasspjældet regulerer benzintilførslen.

Klichéerne laver

Drue Dahl

Bella 2409



DE NYE MODELLER

vækker Opsigt og Beundring



I England staar Publikum i Kø for at se og købe de nye Vauxhall-Modeller - og det er forstaaeligt, for her er virkelig Tale om en Nykabelse, som ganske ændrer Opfattelsen af, hvad man tør vente at finde i en Vogn til rimelige Penge.

Illustrationen vil give Dem et Indtryk af den ny Vauxhall's overordentlig elegante Linjer, og at denne Ny-Konstruktion er Aar

forud for sin Tid, - men hvad De ikke kan se, er, at For- og Bagsæde er næsten halvanden Meter brede - og har Plads til 5-6 Personer!

Ej heller kan De se, at Vognens fremragende Topventilmotor - hvad enten De vælger den 4- eller 6-cyl. - accelererer fabelagtigt trods sit beskedne Benzinforsbrug, - at en splinterny, raffineret Affjedring med moderne Teleskop-Støddæmpere vil kæle for Deres Komfort,

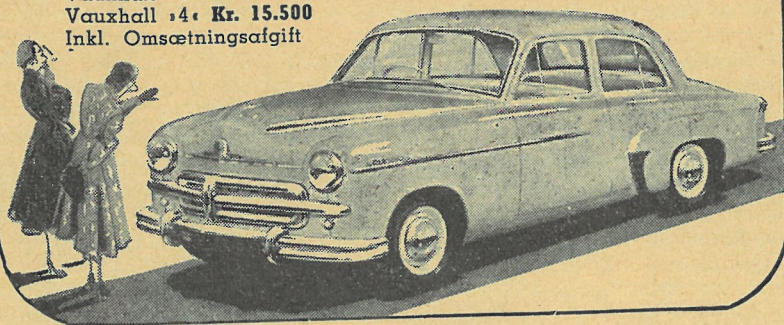
eller at Bagagerummet let tager alle Familiens Kufferter.

Men dette - og mange andre usædvanlige Fordele - vil De kunne overbevise Dem om hos General Motors Forhandlere Landet over, hvor de nye Vauxhall-Modeller vil blive udstillet.

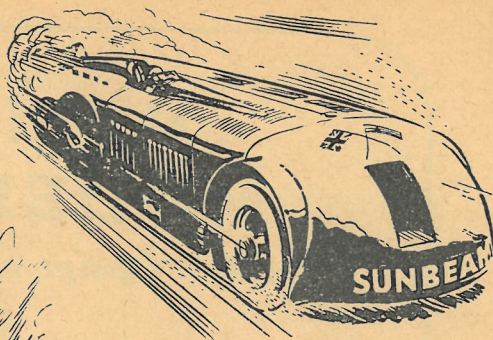
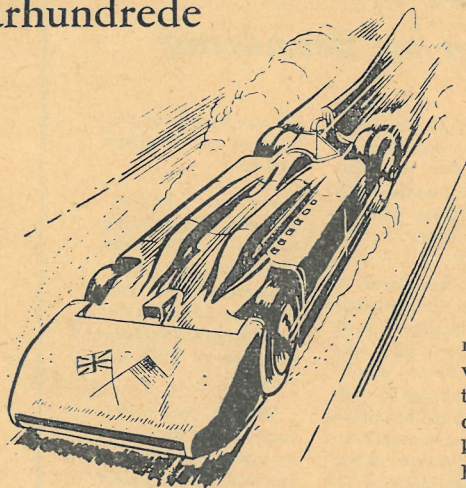
Hvis De gaar i »Bil-tanker«, bør De se den ny Vauxhall. - - En saakelsættende Nyhed har ikke været lanceret i mange Aar.

Vauxhall

Vauxhall 6: Kr. 17.340
Vauxhall 4: Kr. 15.500
Inkl. Omsætningsafgift



Knapt et minut hurtigere på et halvt århundrede



*Den absolute verdensrekords
historie*

AF COLLECTEUR

Trangen til at overtrumfe sine medskabninger er dybt rodfæstet i den menneskelige natur, og da de første automobiler under udfoldelse af megen larm samt ilde lugt viste sig på vejene, varede det ikke længe, inden kappestriden begyndte. Først kørte man på gammeldags, hæderlig vis om kap med hinanden, senere prøvede man kræfter enkeltvis med uret for at afgøre, hvilken kører eller vogn, der var hurtigst, og dermed gik jagen på automobilrekorderne ind.

Efterhånden som udviklingen gjorde det nødvendigt, vedtog den internationale automobilfederation regler for, hvorledes rekorder skulle sættes for at blive anerkendte, og en lang række spidsfindige bestemmelser garanterer for korrekt tidtagning, opmåling af banen o. s. v. Man inddelte også bilerne i klasser efter slagvolumen, og det hele blev med tiden en ret indviklet affære, men een rekord står over klasseinddelingen, den absolute verdensrekord — den højeste fart, noget menneske har opnået på landjorden. Den er ganske vist omgærdet af strenge kontrolbestemmelser som alle andre rekorder,

men konstruktøren af en verdensrekordvogn er uhemmet af begrænsninger i motorstørrelse. Det er helt andre hindringer, der tårner sig op, hvis man vil forsøge at køre hurtigere, end nogen anden hidtil har præsteret. Det er — trods alle forhåndsregninger — et skridt ud i det store ukendte.

Gennem årene har ingen rekord været mere efterstræbt end den absolute verdensrekord, og kampen om sekundbrøkdelen har sat mange mænds fantasi i sving — og det har kostet både menneskeliv, megen teknisk snilde og utalte summer i klingende mønt at presse rekorden for en kilometer med flyvende start ned fra 57 sekunder til 5,68 sek. Det har også taget 49 år at klemme tiden de 51,32 sekunder ned, d. v. s. godt eet sekund om året.

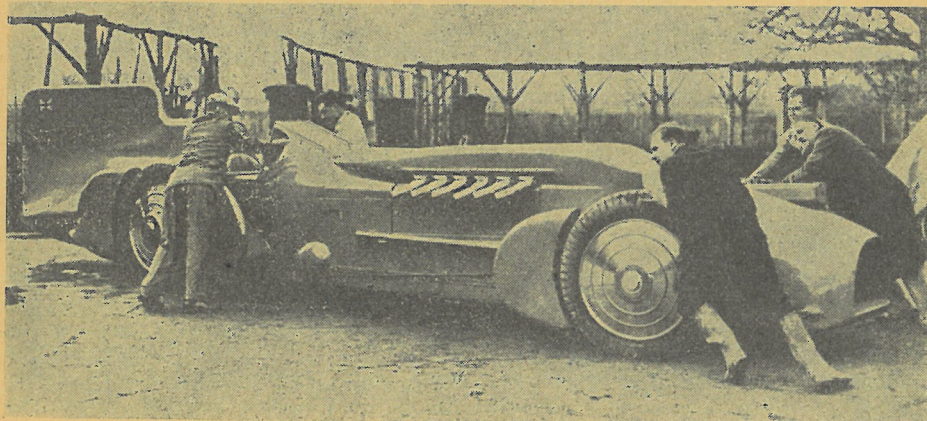
Begyndelsen blev gjort i 1898, da bladet *La France Automobile* på forslag af Monsieur Paul Meyan arrangerede en match på en øde vejstrækning ved Archères i nærheden af Paris. Den 18. december stillede tidens dristigste købere i øsende regn for at køre om kap med uret, og resultatet blev, at grev Chasseloup-Laubat med en elektrisk drevet *Jentaud* vogn slog de forskellige *Bollée*-dampvogne og en *de Dion* tricycle ved at opnå den formidable hastighed af 63,15 km/t for en kilometer med flyvende start. Det lyder ganske vist ikke af så meget i dag, men der krævedes

både mod og kørefærdighed for at bringe den næsten 1,5 tons tunge elektrovogn, der havde hjul på en meter i diameter, op på den hastighed.

Chasseloup-Laubat fik dog ikke lov at beholde sin rekord i fred ret længe. Dagen efter Archères-matchen fik han et brev fra den belgiske kører *Camille Jenatzy*, som udfordrede ham til en ny match, der fandt sted på Archèresvejen den 17. januar 1899. Jenatzy startede først med en cigarformet elektrovogn af egen konstruktion — »La Jamais Contente« — Den aldrig tilfredse — og satte tiden tre sekunder ned, d. v. s. til 66,66 km/t. Chasse-

km/t, men allerede samme år fik den amerikanske gentlemankører *W. K. Vanderbilt* en 60 hestes *Mors* (4 cyl., 140×150 mm) presset 0,4 sekunder hurtigere over en kilometer (122,45 km/t) og opnåede dermed at indskrive sit navn i bilhistorien som den første, der satte verdensrekord med en benzindrevet vogn.

Heller ikke Vanderbilts rekord fik nogen lang levetid. Inden udgangen af 1902 var hastigheden steget til 124,14 km/t, og det følgende år nåede den efterhånden op på 136,36 km/t. Konkurrencen var hård, og berømte kørere kæmpede med vekslende held om titlen som den hurtigste



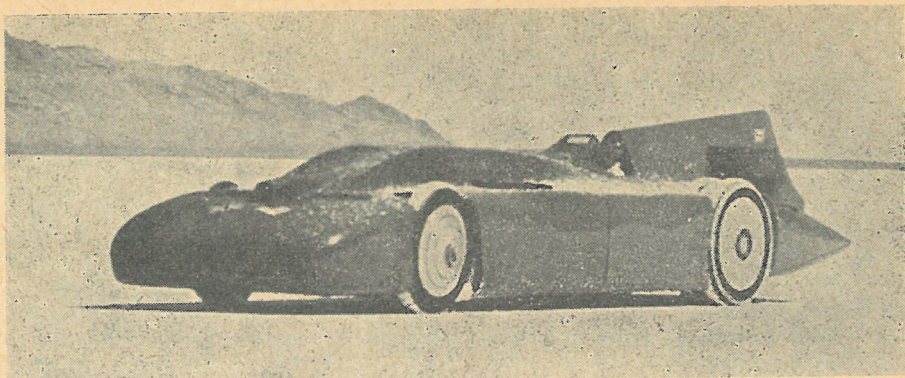
En af de tidligere udgaver af Blue Bird. Denne vogn udstråler mere brutal kraft end de senere modeller, der var mere hensigtsmæssigt udformet.

loup-Laubat lod sig ikke imponere, men kørte den flyvende kilometer på 51,2 sekunder (70,31 km/t) og beholdt sin rekord til trods for, at der knapt to hundrede meter før målet »sås et blåt glimt fra vognen, som lugtede brændt«, da elektromotoren gik i brand.

De to konkurrenter fortsatte deres rivaliseren et par måneder efter denne match, og først da Jenatzy kom op over de 100 km/t den 29. april 1899, blev dette indledende kapitel i verdensrekordens historie skrevet til ende. De første 23 sekunder var taget fra den oprindelige rekord, og elektrobilernes saga var ude. Det første magiske, runde tal var overskredet, og man begyndte at fantasere om de 150 km/t.

Léon Serpollet tog det næste skridt, da han under løbene i Nice i 1902 fik en dampvogn af eget fabrikat op på 120,8

mand i verden — det var inden flyvemaskinernes tid. Rekordlisten, som kun omfatter de officielt anerkendte rekorder, viser, hvordan hastigheden blev sat i vejret med forholdsvis små spring, og først i 1904, da *Henry Ford* med sin legendariske 999 — en stor firecylindret motor i et nøgent chassis, uden gearkasse eller kobling — kørte 147,04 km/t på den islagte St. Clair sø, kom de 150 km/t indenfor rækkevidde, men opgaven blev sværere, og »999« vibrerede så voldsomt, at mekanikeren måtte kravle frem til motoren og holde luftspjældet åbent! Fords rekord blev slået med en ret lille margin af Vanderbilt med en *Mercedes* (4 cyl., 165×140 mm) på *Daytona Beach*, der senere blev skuepladsen for en lang række rekordforsøg, og det blev Europa, der tegnede sig for de eftertragtede 150 km/t, da *Rigolly* kørte 152,54 km/t med en *Go-*



Den senere udgave af Blue Bird har fået mere afrundede former. Campbell er her fotograferet under prøveførslen umiddelbart før sin sidste rekordkørsel i Utah.

bron-Brillié (4 cyl., 140×220 mm). Også hans rekord holdt kun kort, idet belgieren *Pierre de Caters* kom op på knapt 4 km/t højere fart, men nogle måneder efter satte *Rigolly* yderligere rekorden op til 166,66 km/t og blev dermed den første, der passerede 100 miles grænsen, som i de engelsktalende lande var det første »runde« mål. 1905 bragte ikke noget sensationelt fremskridt, omend rekorden blev forbedret i to omgange af henholdsvis englænderen *Macdonald* med en *Napier* og franskmændene *Victor Hémery* med en enorm 200 hestes *Darracq* (V-8, 160×140 mm), men selv disse resultater blegnede ved siden af amerikaneren *Frank Marriott's* hastighed over en mile med flyvende start på Daytona, hvor han overskred de 200 km/t og nåede 205,45 km/t. Denne rekord var så meget mere bemærkelsesværdig, fordi den blev sat med en *Stanley* dampvogn, hvilket var sidste gang, dampkraften benyttedes ved et rekordforsøg. Iøvrigt knytter der sig også den omstændighed til *Marriott's* rekord, at kun hans tid for kilometeren blev anerkendt af federationen i Paris (18,4 sek., 195,65 km/t), medens den amerikanske automobilklub også godkendte resultatet for milen (28,2 sek.). Derfor tilfalder æren for de 200 km i Europa *Hémery*, som i 1909 kørte en *Benz* med 202,15 km/t på *Brooklands*banen, men iøvrigt gjorde *Barney Oldfield* ende på alle tvivlsspørgsmål ved at køre 211,94 km/t på Daytona — og dog. Da rekordkomiteen trådte sammen for at tage stilling til *Hémery's* rekord, blev det besluttet, at fremtidige rekorder skulle køres i beg-

ge retninger over samme strækning, så gennemsnittet af de to løb anerkendtes som rekord, og derfor blev *Hémery's* og *Oldfield's* rekorder ikke anerkendte, så den officielle rekord gik til England i juni 1914, da *L. G. Hornsted* med en firecylindret *Benz*, hvis slagvolumen var ikke mindre end 21.504 ccm (185×200 mm) — samme type som *Hémery's* — kørte 199,78 km/t. Ved denne hastighed blev den anerkendte rekord stående i otte år, ikke fordi det blev anset for umuligt at slå den — men fordi verdenskrigen brød ud mindre end to måneder efter *Hornsted's* kørsel og foreløbig bragte alle videre rekordplaner til ophør.

Denne første fase i verdenscordens historie beherskes dels af særligt tunede væddeløbsvogne fra perioden, dels af vogne med ganske overdimensionerede motorer i ret tilfældige chassis, men de under krigen indvundne tekniske erfaringer blev bragt i anvendelse på rekordvogne, så snart der igen var lejlighed og midler til at gøre nye forsøg.

U.S.A. spillede ud i 1920, da *Tommy Milton* kørte en 16-cylindret *Duesenberg* med 251,08 km/t på Daytona, men kun i een retning, hvorfor rekorden ikke blev internationalt anerkendt, og det blev englænderen *K. Lee Guinness*, der tog det første stik hjem med en 350 hestes *Sunbeam* på *Brookland*, hvor han kørte 215,25 km/t.

Derefter var der stille om rekorden i to år inden de legendariske hastighedsprøver på *Arpaionvejen* — en smal *Route Nationale* ved Paris, kantet med træer. Her kæmpede *René Thomas* og *Ernest*

Elridge om rekorden med henholdsvis en *Delage*, hvis motor havde et slagvolumen på fulde 10,5 liter, og en gigantisk *Fiat*, der havde kædetræk og var forsynet med en 21-liters flyvemaskinemotor. Det må — efter de samtidige referater at dømme — have været alle tiders oplevelse at se en af de to vogne tordne hen ad Arpajonvejen, slingrende fra side til side. Elridge blev iøvrigt diskvalificeret i første omgang, da *Fiat*'en ikke havde noget baggear, men han riggede hurtigt nogle længere kæder på og lagde dem overkors, så vognen kunne kravle baglæns, hvilket tilfredsstillede reglementets bogstav, men næppe dets ånd. Efter disse formaliteter gjorde Elridge sit andet rekordforsøg og nåede 234,99 km/t — sidste gang verdensrekorden blev sat på en landevej.

Senere meldte daværende Captain Malcolm Campbell sig som aspirant til verdensrekorden med den gamle Guinness' *Sunbeam*. Campbell havde bygget karosseriet noget om og havde tunet den gamle 18.322 ccm (V-12, 120×135 mm) aeroplanmotor, så den gav noget over 355 hk ved 2.000 omdr./min. Efter nogle forgæves forsøg — bl. a. på *Fanø*-stranden — lykkedes det Campbell at komme op på 235,22 km/t og det følgende år som den første at nå 150 miles i timen, 242,8 km/t på *Pendine*-stranden i England.

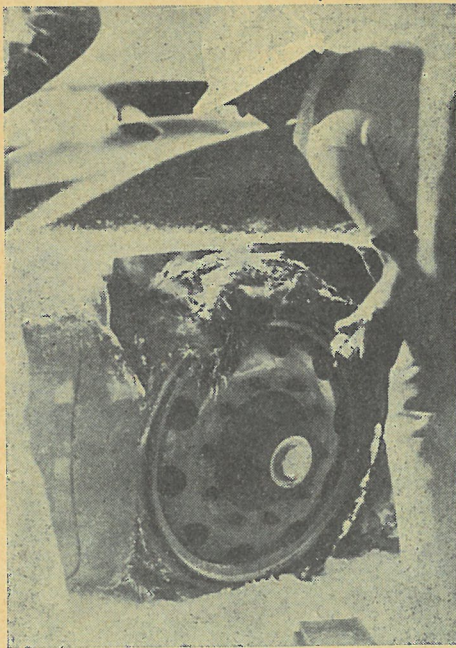
Otte måneder efter blev han detroniseret af major *Henry Seagrave*, som med en mesterligt konstrueret *Sunbeam* (V-12 kompressormotor, 3.976 ccm, 67×94 mm) gav rekorden endnu et lille skub opad. Vognen stammede fra *Louis Coatalen's* tegnebord og lignede ganske hans andre væddeløbskonstruktioner. Den var bemærkelsesværdig allerede på grund af sin ringe motorstørrelse, for andre rekordvogne byggedes efterhånden omkring store, lavt belastede flyvemaskinemotorer, hvilket var den billigste måde at sikre sig de nødvendige hestekræfter, men *Coatalen* mente — med rette — at det endnu var muligt at anvende praksis fra vogne beregnet til landevejssløb.

Rekorden holdt kun fem uger, så blev den hævet af *J. G. Parry Thomas* til 275,23 km/t med en af ham selv bygget vogn »*Babs*«, i hvilken en *Liberty* flyvemotor på 26.907 ccm (V-12, 127×177 mm) leverede de nødvendige 350 hk. Dette betydelige spring opad fik hans konkur-

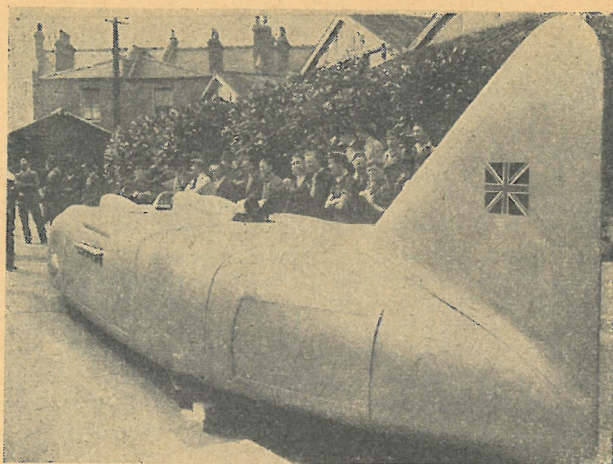
renter til at tænke sig grundigt om. Alle mulige rygter cirkulerede om deres planer, og man vidste kun med sikkerhed, at *Parry Thomas* var ved at forbedre *Babs* grundigt.

Campbell kom først med en yderst velbygget ny *Blue Bird* (*Napier* »*Lion*« motor, 12 cyl. i »kløverblad«, 502 hk ved 2.200 omdr./min.), og kort efter ankomrede *Parry Thomas* med den næsten ukendelige *Babs* til *Pendine* for at gøre Campbell rangen stridig. Samtidig var *Seagrave* på vej til U.S.A. med S.S. *Berengaria*, som i lasten medførte en umådelig stor kasse, der indeholdt *Coatalen's* sidste kælebarn »*Mystery Sunbeam*«, med hvilken han håbede at overskride de 200 miles i timen.

Parry Thomas, som blev holdt hen på *Pendine* af dårligt vejr, fik først *Babs* ud på stranden den 3. marts. Hans to første løb var meget hurtige, men tidtagningsapparatet var i uorden, så han måtte køre om. Den store vogn blev bragt til start påny og jog frem over stranden, indtil den skred voldsomt ud, væltede og gik i brand. Den ene kæde var knækket, slyn-



Resterne af Campbell's dæk efter eksplosionen. Under opbremsningen brød det eksploderede dæk i brand, men det lykkedes Campbell at bringe vognen til standsning.



George Eystons mægtige vogn parat til afskibningen til USA i 1937. Med denne vogn slog Eyston Campbells verdensrekord ved at køre med 502,1 km/t. »Thunderbolt«, som vognen hed, vejede ikke mindre end 7 tons og var forsynet med 2 Rolls-Royce »R« flyvemotorer.

gedes gennem sikkerhedsskærmen og hals-huggede Parry Thomas, som blev dræbt på stedet.

En tapper kører og en blændende dygtig tekniker havde kørt sit sidste løb, og resterne af hans elskede vogn blev begravet i sandet på stranden.

Meddelelsen om Parry Thomas' tragiske endeligt nåede Segrave, mens han var på vej til U. S. A., og inden »Mystery Sunbeam« blev gjort startklar på Daytona, gik mekanikerne kæderne minutløst efter. Svære panserplader blev monteret som kædeskærme, og alt, hvad gøres kunne, blev gjort for at sikre Segrave under hans vovelige forsøg. Coatalens hemmelighedsfulde konstruktion var opsigtsvækkende. To »Matabele« Sunbeam flyvemotorer på hver 22.444 ccm, som tilsammen afgav lidt over 800 hk — vognen gik under navnet »1.000 hk Sunbeam« — var bygget ind i hver sin ende af et kæmpemæssigt chassis. Motorerne var koblet sammen med en klokobling og trak gennem en tretrinsgearkasse en tværgående aksel med kædetræk til baghjulene. Hele konstruktionen var indesluttet i et aluminiumspontonkarosseri. Dunlop leverede de nødvendige specialdæk — med garanti for 3½ minuts holdbarhed med 200 miles i timen.

Efter et par prøvekørsler tog Segrave vognen ud den 29. marts og havede rekorden med ikke mindre end 46,53 km/t til 327,98 km/t (203,79 miles). Coatalen's beregninger havde passet på en prik og Dunlop's heldigvis også.

Næppe havde Segrave sat sin fantastiske rekord, før Campbell med karakteristisk stædighed igen begyndte at bygge en ny Blue Bird, som han bragte til Daytona i februar 1928. Foruden Campbell mødte to amerikanske rekordjagere med højst forskellige vogne. Af disse var Frank Lockhar's Black Hawk Stutz ubetinget den mest interessante. To ottecylindrede 1,5 liters motorer var anbragt side om side og gearret sammen. Hver cylinderblok var forsynet med en centrifugal-kompressor, som løb med 42.000 omdr./min., og Lockhart, som var en usædvanlig ingeniørbegavelse, havde både konstrueret vognen og egenhændigt forarbejdet mange af de enkelte dele. Det smalle karosseri var perfekt strømliniet og frembød et minimum af frontareal, hjulene sad frit, men var hver for sig omgivet af en strømlinieskærm i ganske tynd aluminiumsplade. Vognen havde ingen egentlig køler, men kølevandet passerede en istank.

Den anden amerikanske konkurrent var en helt anden fremtoning — den rendyrkede brutalitets sidste repræsentant i form af tre Liberty flyvemotorer på hver 26.907 ccm, d. v. s. ialt henvend 81 liters slagvolumen anbragt i et klodset chassis, en foran og to bagved førersædet. Karosseri var der ikke meget af bortset fra en spids »snude« og en vindskærm foran Ray Keech, der trods mange betænkeligheder havde indvilget i at køre dette af Mr. J. H. White fra Philadelphia konstruerede monstrum, Triplex, der disponerede over 12—1500 hk.

Campbell lagde for — efter forskellige besværligheder — med en ny rekord på 333,06 km/t, og nogle dage efter tog Lockhart sin elegante lille vogn ud på stranden. Under en af prøvekørslerne nåede han 320 km/t, men et følgende forsøg gik galt, da den ganske lille vogn af et vindstød blev slynget i vandet, mens Lockhart kørte over 300 km/t. Ved et mirakel kom han næsten intet til, og vognen blev heller ikke alvorligt beskadiget.

Efter Lockhart's uheld prøvede Keech lykken, men måtte opgive efter at være blevet alvorligt skoldet, da et kølevandsrør sprang.

Da Campbell ikke så sin nyerhvervede rekord slået, vendte han tilbage til England, men to måneder senere lykkedes det Keech med den uhåndterlige Triplex at sætte rekorden op til 334,02 km/t — den mindste margin rekorden nogensinde er faldet med. 1928 bragte endnu et rekordforsøg, da Lockhart atter kørte sin Stutz kort efter Keech's rekord. Det lille, blanke projekt fløj hen over stranden med henved 330 km/t, da et dæk eksploderede, og denne gang kunne intet mirakel frelse Lockhart. Efter en vild udskridning på 2—300 meter væltede vognen, Lockhart blev slynget ud, og Stutz'en fortsatte i vanvittige volter, før den standse — knust mod Daytonas hårde sand.

Rekorden tilhørte nu U.S.A., en tilstand, som ærgrede englænderne umådeligt, hvorfor både Segrave og Campbell kastede sig over nye projekter. Segrave kom til Daytona i marts 1929 med »Golden Arrow«, en af de mest sagnomspundne af alle de legendariske biler, der gennem årene har aspireret til titlen som verdens hurtigste. Omkring en 900 hestes Napier »Lion« racermotor af samme type som den Vickers »Supermarine S 5« rekordflyvemaskine anvendte, byggede Sun-

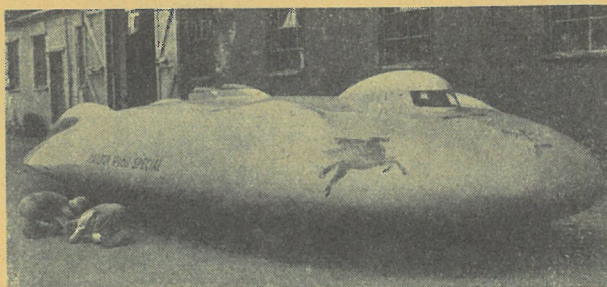
beam-fabriken efter Capt. J. S. Irving's tegninger en slank vogn på 844 cm's længde med et frontareal på kun 1,1 m². »Golden Arrow« havde aldrig bevæget sig ved egen kraft, før den kom til Daytona, hvor Segrave med legende lethed gav rekorden et skub på 28,32 km/t opad, så den atter tilfaldt England — en bedrift, som han blev adlet for af kong George V.

Campbells forsøg, som fandt sted på Vernek Pan, en udtørret sø i Sydafrika, mislykkedes, og han gik atter i gang med at forbedre sin Blue Bird for at overtrumfe Segrave, men det rystede ham en kende, at Sunbeam allerede havde en ny rekordvogn, »Silver Bullet«, under bygning. Denne gang havde Sunbeam-folkene dog gabet over mere, end de kunne sluge, og »Silver Bullet«s forsøg var en ynkelig fiasko — den nåede ikke over 300 km/t.

Efter sit fejlslagne forsøg blev Malcolm Campbell endnu mere opsat på at overvinde de mange vanskeligheder, der tårnede sig op på den anden side 300 km/t — og hans ambition var at nå 300 miles, et tal, som ligger nærmere de 500 km/t. Derfor allierede han sig med Reid A. Railton, som kom til at stå for bygningen af de Blue Bird-vogne, Campbell benyttede til sine følgende rekorder. I 1931 var den første færdig — med en 1.400 hestes Napier motor — og gjorde det muligt for Campbell at køre 396,04 km/t. Efter denne rekord blev han adlet til Sir Malcolm Campbell, hvilket dog ikke fik ham til at hvile på sine laurbær. Et år senere var han igen på Daytona, hvor han passerede 250 miles (og 400 km) grænsen med en ny rekord på 408,72 km/t. De 300 miles var endnu et fjernt mål, men Sir Malcolm blev ved med al sin utæmmelige energi. I 1933 havde han fået en Rolls Royce »R« flyvemaskinemotor af

Blad venligst frem til side 586

Verdens hurtigste bil er John Cobb's Railton Mobil Special, med hvilken han forbedrede sin egen verdensrekord i 1947. Førersædet er anbragt foran forakslen. De to motorer driver på alle fire hjul, og vognens vægt er 3 tons.



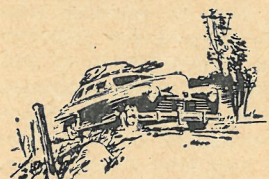
Kør længere uden udboring og hovedreparation!

Hvilke vogne trænger hyppigst til udboring og hovedreparation? Er det hovedsagelig de vogne, der kører den hårde landevejskørsel? Nej, det er lige så meget bytrafikkens tusinder af varevogne og personbiler, der hyppigt stopper og starter. De kører den kolde kørsel og er derfor særlig udsat for den »kolde tæring«. »Kold tæring« er uundgåelig, når motoren ikke er tilstrækkelig varm til at hindre vand- og syredampene i at fortætte sig. »Kold tæring« er simpelthen rustdannelse og syreætsning. Kun en særlig specialolie: Shell X-100 Motor Oil kan beskytte »stop og start kørerens« motor effektivt. Takket være sin enestående vedhængsevne og sin neutraliserende virkning på de skadelige syreprodukter giver Shell X-100 ikke den »kolde tæring« nogen chance for at ødelægge stempler og cylindre.



Lad en Shell-
forhandler
give Deres vogn
længere og
bedre kørsel!

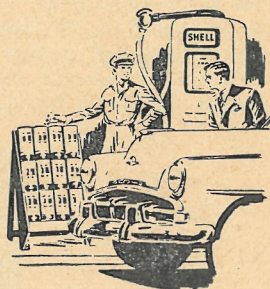
Få al gammel olie tappet af i dag, få motoren skyllet ren og påfyldt ny Shell X-100 Motor Oil hos nærmeste Shell-forhandler. Det vil sikre Dem bedre kørsel, færre reparationer og længere levetid for Deres motor.



Særlig stabilitet i den hårde kørsel

Under høj motortemperatur filter olien, bliver træg, smører dårligt og afsætter slam. Dette hindrer Shell X-100. Den iltes praktisk taget ikke, og ved sin store renseevne opslækker den alle urenheder.

- ◀ BESKYTTENDE
- ◀ STABIL
- ◀ SELVRENSENDE



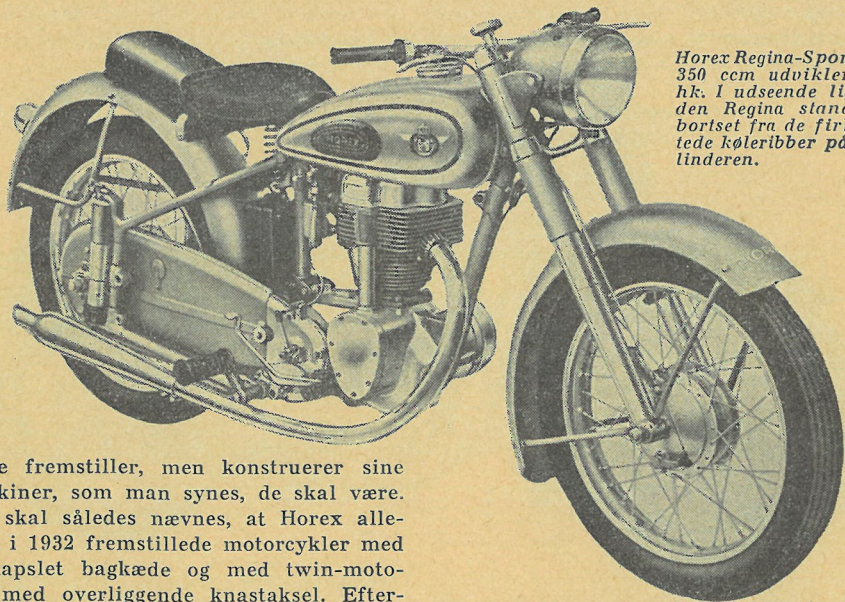
4 d

To interessante Horex-modeller

En af de fabriker, som motorcykleentusiaster verden over respekterer mest, er Horex-Columbus-Werk, fordi denne virksomhed med sine konstruktioner ofte viser sig at være både 10 og 20 år forud for sin tid. På Horex fabrikerne skeler man ikke så meget til, hvad konkurren-

kan skærmene og fælgene også leveres i letmetal. Vægten på sportsmodellen er 140 kg uden olie og benzin.

Medens sportsmodellen er en videreudvikling af Regina standardmodel, er »Imperator« en helt ny Horex model med en 500 ccm twin-motor med overliggende



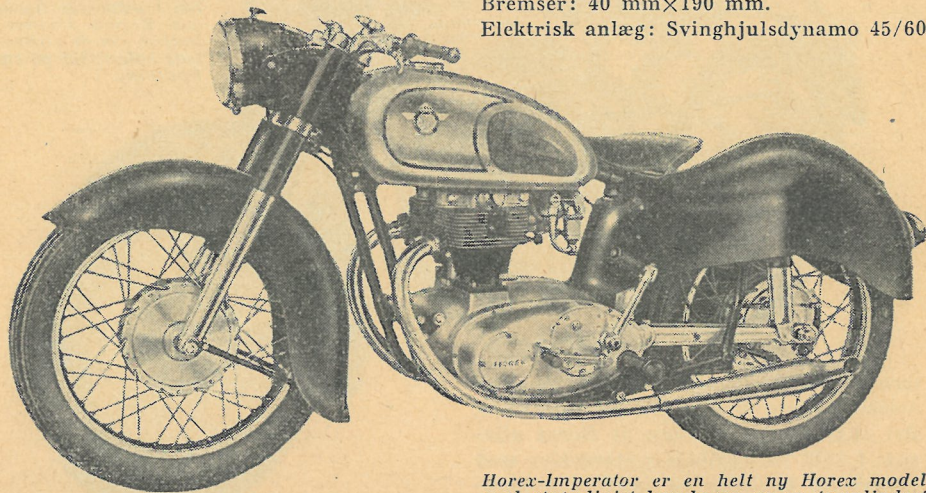
Horex Regina-Sport på 350 ccm udvikler 20 hk. I udseende ligner den Regina standard bortset fra de frkantede køleribber på cylindren.

terne fremstiller, men konstruerer sine maskiner, som man synes, de skal være. Det skal således nævnes, at Horex allerede i 1932 fremstillede motorcykler med indkapslet bagkæde og med twin-motorer med overliggende knastaksel. Efterkrigsmodellen, Regina, er en af de meget få topvilede 350 ccm maskiner med krumtaphus og gearkasse støbt ud i eet. Motoren på denne model er ligeledes monteret med en svinghjulsdynamo, hvilket ikke alene giver maskinen et smukt, indkapslet ydre, men tillige overflødiggyr dynamo- og magnettræk. Endelig skal det nævnes, at udformningen af de store, gennemgående bremsetromler er forbillig.

Fabriken fremstiller nu tillige en model, der betegnes som Regina-Sport. Specifikationerne er i det store og hele de samme som for model Regina, men kompressionsforholdet er sat i vejret fra 6,35:1 til 7:1, og motoren giver 20 hk på sportsmodellen i stedet for 18 hk på den almindelige Regina. Sportsmodellen kan præstere en tophastighed på 125 km/t. Der er i udbredt grad anvendt letmetal i konstruktionen, og mod ekstra

knastaksel. Ligesom på de øvrige Horex modeller er motor og gearkasse bygget ud i eet, og alle dele er indkapslet. Også denne motor er forsynet med en svinghjulsdynamo, og bagkæden er indkapslet i en tæt kædekasse. Motoren yder 30 hk ved 6800 omdr./min. og er i stand til at give maskinen en fabelagtig accelerations-evne. Det skal således nævnes, at man fra stående start kan komme op på 100 km/t på 10 sekunder, men samtidig er motoren overordentlig smidig, og den trækker jævnt i det højeste gear ved 20 km/t. Marchhastigheden er 125 km/t, og der er således tale om en hurtig langtursmaskine, der tilmed er overordentlig levende og smidig i trafikken. Den overliggende knastaksel drives ved hjælp af en kæde mellem de to cylindre. Smøresystemet er tørsumpsmøring med en fødepumpekapacitet på 120 liter i timen.

Stellet er udformet som en dobbelt rør-ramme med forhjulet ophængt i en teleskopgaffel og baghjulet ophængt i en svinggaffel med teleskopisk indkapslede skruefjedre som affjedrende element. Bremsepedalen er forbundet til baghjuls-bremsens bremsearm ved hjælp af et bowdenkabel, således at den affjedrende bevægelse ikke kan få indflydelse på bremsevirkningen. Bremserne er ligesom på Regina-modellen med gennemgående bremsetromler i letmetal med 40 mm bredde, men med 190 mm diameter.



Bagskærmen er udformet som et strøm-liniet dæksel, der er let aftageligt. Under den forreste del af dette dæksel er akkumulatoren anbragt, således at den er indkapslet, men alligevel let tilgængelig. »Imperator« kan iøvrigt leveres med en eller to karburatorer efter ønske, idet motorblokken kan monteres med en aftagelig indsugningsmanifold.

Specifikationerne er iøvrigt:

Motor: 2-cylindret, 4-takt, boring: 65 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen 497 ccm, topventilet med overliggende knastaksel. Kompressionsforhold: 7:1, maksimal motoreffekt: 30 hk ved 6800 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,74 m pr. sek.

Transmission: Motor til kobling: Kæde $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ ". Udveksling 1:2. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og

baghjul: 1. gear 15,2:1, 2. gear 9,63:1, 3. gear 6,94:1, 4. gear 5,6:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ ". Udveksling 1:2,8. Dækstørrelse for: 3,25×19, bag: 3,50×19.

Stelkonstruktion: Dobbelt rørramme, slag-loddet.

Hjulophængning: forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Svinggaffel.

Bagsæde: Ja.

Benzintank rummer 20 liter, heraf 4 liter på reserve.

Olietank rummer 2,5 liter.

Bremser: 40 mm×190 mm.

Elektrisk anlæg: Svinghjulsdynamo 45/60

Horex-Imperator er en helt ny Horex model med strømliniet bagskærm og en to-cylindret motor med overliggende knastaksel. Motoren yder 30 hk, og tophastigheden opgives til 150 km/t. Denne model vil først blive sat i seriefabrikation til foråret 1952.

watt. Ampèretimer på akkumulator: 8. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Kontrollampe.

Dimensioner: Akselafstand: 1400 mm. Sadelhøjde: 750 mm. Fri højde fra jorden: 160 mm, styrets bredde: 760 mm. Egenvægt: 175 kg.

Beniznforbrug: 4,5 liter pr. 100 km (22,4 km pr. liter).

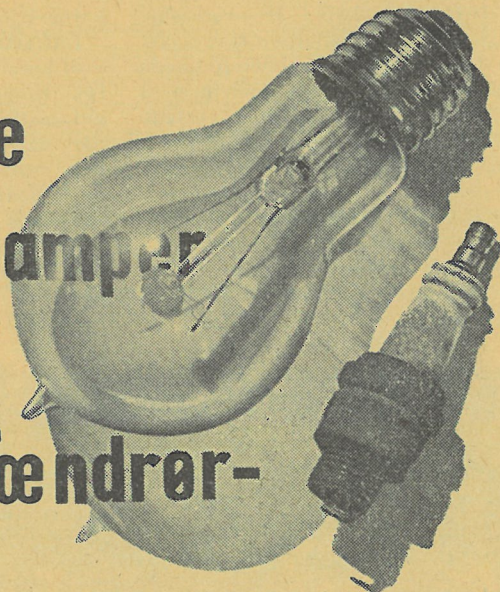
Tophastighed: 150 km/t.

Den nye »Imperator« vil først gå i serieproduktion i forsommeren 1952.

Morris nået de 2 millioner

Som den første virksomhed udenfor Amerika har Morris-fabrikerne nu produceret 2 millioner køretøjer. Begivenheden fandt sted på Lord Nuffields 74 års fødselsdag forleden.

At bruge gamle Lamper og gamle Tændrør-



er det samme som at holde

paa Skillingen og lade Daleren rulle.

De sparer intet

ved at køre for længe med Tændrørene — tværtimod!

Der er Chancer for, at 10 % af Benzinen

ryger uforbrændt igennem Motoren til ingen Nytte.

Lad Deres Mechaniker kontrollere Tændrørene regelmæssigt.

Er de ikke perfekte, saa skift til AC

med den patenterede CORALOX ISOLATOR.

FØRENDE TIL LANDS,

TIL VANDS OG I LUFTEN



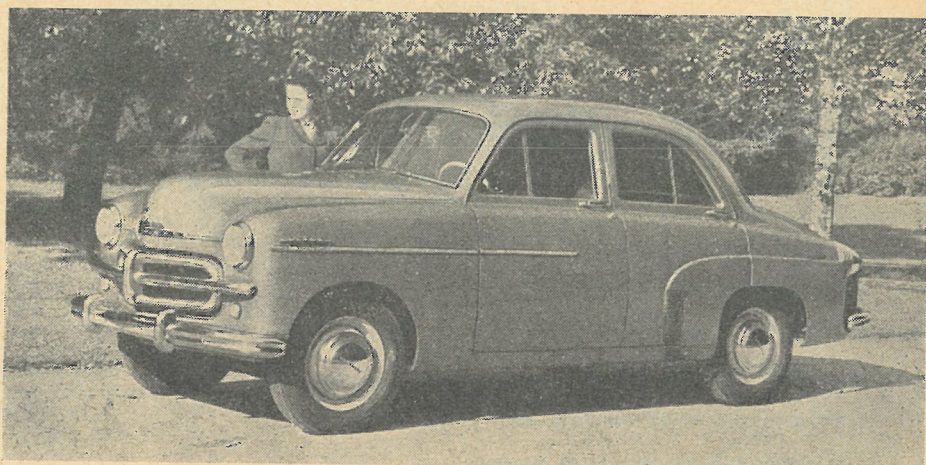
VAUXHALL FORNYR SIG

Vauxhall-fabriken har i år overrasket med sine 1952 modeller — overrasket fordi de tidligere modeller netop havde gennemgået ret væsentlige ændringer i karosserikonstruktionen, og man ventede derfor ikke større nyheder fra den engelske General Motors fabrik. Ikke desto mindre må de to nye Vauxhall-modeller, der stadig bærer betegnelsen Velox og Wyvern for henholdsvis den sekscylindrede og den firecylindrede model, betegnes som fuldstændig nykonstruerede, hvad karosseriet angår, og i virkeligheden ken-

karosseriets fulde bredde blive udnyttet.

Kuffertrummet er stort og rummeligt med specielt rum til reservehjul og værktøj. Klappen til kuffertrummet aflåses automatisk, når den lukkes og låses op, når man trykker på en knap inde i vognen. Når man trykker på denne knap, låser man ikke alene op for kuffertrummet, men klappen åbner sig automatisk.

Kølerhjælmen kan vippes til begge sider, og man har på den måde god plads under en eventuel motorreparation. Vognens udstyr er gennemtænkt og hensigts-



Bortset fra de traditionelle forkromninger på torpedoen er det vanskeligt at genkende Vauxhall bag disse tip-top moderne linier. Linierne og rummeligheden er »amerikanske«, men køreegenskaberne bygger på de bedste europæiske traditioner.

der man kun motorerne og transmissions-systemet fra de gamle modeller.

Det selv bærende karosseri er fuldt moderne i dette ords bedste betydning. Selvfølgelig kan man ikke undgå det amerikaniserede syn på forkromningens rette anvendelse, men det vigtigste er, at karosseriet er bygget ud i fuld bredde, hvilket giver en glimrende udnyttelse af de indvendige mål. Der er således rigelig plads til 5 personer, og om nødvendigt kan der sidde 3 personer både på for- og bagsædet. Såvel akselafstanden som sporvidden er blevet forøget, ligesom motoren er flyttet længere frem. På den måde har det været muligt at flytte bagsædet helt frem foran hjulkasserne, således at

mæssigt. Instrumenterne er let overskuelige, og vognene er forsynet med et effektivt ventilationssystem, der i forbindelse med det specielt konstruerede varmeapparat holder luften frisk og varm om vinteren og frisk og kølig om sommeren.

Fra førersædet har man et bemærkelsesværdigt godt udsyn både fremefter og til siderne, idet vindspejlet er buet og fremstillet i eet stykke. En kort prøvetur med de nye modeller viste, at begge vogne har glimrende køreegenskaber. Krængningen er minimal og affjedringen tilpas — hverken for blød eller for hård. Det eneste, man kan kritisere, er udvekslingen i styretøjet, der forekommer ret stor, men det er naturligvis en smags sag.

Det selv bærende karosseri er nøjagtig ens for de to modeller, og i virkeligheden består hele forskellen i de to cylindre mere i Velox. Forhjulene er ophængt i triangellarme med skruefjedre, medens baghjulene er ophængt i halvelliptiske bladfedre. Alle fire hjul dæmpes af hydrauliske teleskopstøddæmpere af den forsegledede type, der ikke kræver efterfyldning af olie.

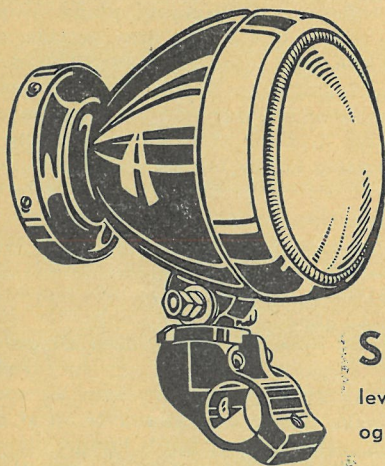
Mærkeligt nok har nogle bilister en indgroet mistillid til Vauxhall, medens denne fabrik med sine fine racertraditioner altid har lagt stor vægt på vognenes køreegenskaber. Det bør derfor fremhæves, at man med de nye Vauxhall-modeller kun har hentet gode ideer fra USA, medens man har bibeholdt de gode køreegenskaber, som mange af Europas veje kræver.

MOTOR SPECIFIKATIONER

	»Velox« 6-cyl.	»Wyvern« 4-cyl.
	Topventiler	Topventiler
Boring	69.5 mm	69.5 mm
Slaglængde	100 mm	95 mm
Slagvolumen	2,275 liter	1,442 liter
Kompressionsforhold	6.75:1	6.4:1
Maksimum hk	58.3 v. 3500 o/m	35 hk v. 3200 o/m
Maksimum Drejningsmoment	14.72 kg.m. v. 1100 o/m	9.82 kg.m. v. 1800 o/m

DIMENSIONER OG VÆGTE

Vauxhall »Velox« 6-cyl.
Vauxhall »Wyvern« 4-cyl.
Akselafstand 2,616 m.
Sporvidde, for, 1,346 m.
Sporvidde, bag, 1,384 m.
Totalbredde 1,702 m.
Total længde 4,382 m.
Største højde 1,613 m.
Forsædets bredde 1,422 m.
Bagsædets bredde 1,448 m.
Egenvægt: »Wyvern« 1043 kg.
»Velox« 1112 kg.
Elektrisk system: 12 volt.
Kølesystemet rummer: »Velox« 6-cyl. 10.51 l.
»Wyvern« 4-cyl. 5.68 l.
Dækstørrelse - begge modeller 5.90-15".



SPOTLIGHT og SPEJLE

leveres med Bæspænding til Rørstyr
og til Nimbus

FORLANG AUTOSPEED TILBEHØR
HOS DERES GROSSIST

KNUD JØRGENSEN

Fabrik for Automobili- og Motorcykeltilbehør

Kingsgade 9
København V

Telefon Eva 2433 & 7118
Telgr.-Adr.: AUTOSPEED

MED »DIOGENES« PÅ SKOVTUR

AF TAGE ESKESTAD

Det må være en trøst for mange motorfolk i disse tider, at glæden og udbyttet af et motorkøretøj ikke behøver at stå i forhold til dets alder og udstyr. Her fortælles om en 21 år gammel, engelsk motorcykel, en trofast og uopslidelig følgesvend gennem tykt og tyndt — i dette tilfælde på en 2300 km lang skovtur gennem Sverige og Norge.

Lad mig for at undgå eventuelle misforståelser straks pointere, at den gamle, tro følgesvend på mine ferievagabonderinger ikke er af gammel græsk oprindelse. Han er ifølge stampapirer udgået fra fabriken New Imperial i England i det herrens år 1930, da der hverken skulle indkøbstilladelse eller særlig mange penge til at erhverve sig et sådant køretøj. Men han er opkaldt efter *Diogenes*, den græske filosof, hvis tønne er symbolet på campismens idé. Tønden har udviklet sig i teknisk retning i løbet af de 1500 år, men *diogenes'* ånd: trangten til at udforske natur og menneskeliv lever urgammel og uforandret i den moderne turists skikkelse.

Min kone og jeg er flere gange blevet kørt i skoven af *Diogenes*. Her skal fortælles om den længste skovtur: Op gennem Bohuslän, Värmland og Dalarne til Jämtland, ind i Norge og hjem over Oslo. 1000 km nordpå fra Göteborg og 1000 km hjemad plus 2—300 km til diverse svinkeårinder undervejs — 2300 km alt inklusive for ca. 85 kr. til benzin og olie plus 3,50 kr. til en reparation undervejs!

Da vi i Frederikshavn entrede »Kronprinsessan« med *Diogenes*, gjorde opsynsmanden mellem en kø af svenske dollargrin på bildækket sig vittig med en bemærkning om, at der nok var en forsendelse til Tekniska Museet i Göteborg! I sit glossarium havde han åbenbart ikke nogen nærmere betegnelse for det, vi her til lands betegner som et ældre, velholdt

familiekøretøj. *Diogenes* kan imidlertid være ømtålelig på visse punkter, og det må betragtes som en personlig hævnakt, når han på svenskens pertentlig hvidskurede dæk efterlod en liter svær sommerolie og alt det landevejsstøv, han havde samlet op på hovedvej 10. Selvom *Diogenes* undertiden får uberegnelige nykker, plejer han altid at holde tæt.

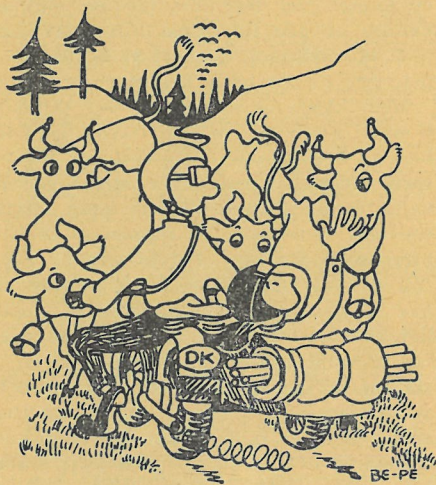
Diogenes har tydeligt ikke meget tilovers for vore dages populære små letvægtene. Han spyttede forarget efter dem, da de næsvist begyndte at summe ham om næsen i Göteborg og sprang foran ham i jetjager-takt. *Diogenes* satte sin elefantfod af et stempel i bund og stampede med et jævnt, solidt fodslag ud af storbyen og satte kursen mod Trollhättan uden at spille nogen tid. Vi skulle jo på skovtur!

I skoven kom vi nu ikke den første nat. Det var allerede begyndt at mørkne, inden vi forlod Göteborg. *Diogenes* måtte have blus på lampen, mens vi stampede af sted mod Trollhättan, og efter 3—4 svenske miles forløb fandt vi en idyllisk plet, velegnet til camping plads. Klipperne rejste sig stejlt til den ene side, og Götaelven gled pludrende forbi på den anden side af vejen. Her var faktisk, hvad ferievagabonden, der løber hjemmefra en gang om året for at få lidt afveksling i tilværelsen, kunne begære: Storladen natur, ophøjet ro fjernt fra storbyens larm og rastløshed... mente vi! Men illusionen brast hurtigt. Næppe havde vi fået rigget vort transportable sommerhus til og var kommet til køjs, før hele den oldnordiske gudeverden blev sluppet løs omkring os. Først kom Thor med sit gedebukkeforspand lynende og tordnende forbi, så klippegrunden rystede, og vore teltpløkke truede med at kravle op af de få centimeter jord, vi havde kunnet plante dem i. Straks efter plaskede selve Midgårdsormen snøftende op gennem elven, og på vejen holdt resten af gudeverdenen efterårsmanøvre.

Efter en søvnløs nat, hvor vi flere gange var på nippet til at vende os fra kristendommen til troen på Odin og Thor, meldte dag gryet sig med naturvidenskabelig nøg-

ternhed. Den skønne plet, hvorpå vi havde slået lejr, lå midt mellem fire af Sveriges vigtigste trafikåre: Hovedvej 2 fra Ystad til Oslo mødtes lige udenfor vor fredelige plet med hovedvej 7 mod Norrland, Thors lynende og tordnende gedebukkeforspand var den elektriske jernbane, som til overmål løber mellem hovedvejen og Götaelven, og Midgårdsormen var eskadrer af små og større fartøjer med slæbepramme på vej til og fra Göteborg med tømmer og importvarer.

Vi flygtede fra dette eksempel på svensk udnyttelse af gamle nordiske naturkræfter og fortsatte til Trollhättan, hvor trolderiet også er underlagt nutidens dressur, *Trollhättans kraftverk og slussarna* er et moderne trolderi, hvor naturkræfterne er lagt i lænker, og troldmandens lærlinge er elevator drenge, som står og lukker op for dampskibene og



Undertiden standsede de os ved at stille sig i flok og følge på vejen...

kører dem i elevatorer op til 15. sals højde. Den svenske troldmandskunst forfulgte os til akvadukten i Haverud, hvor elven frejdigt løber henover trafikanterne på landevejen takket være et illusionsnummer i jernbeton.

Vi slap helskindet op i Värmland, hvor svensk teknik endnu ikke har fået has på den storladne natur. Og så kunne skovturen tage sin begyndelse. Diogenes havde snart lagt nogle hundrede kilome-

ter skov bag sig, og bebyggelserne begyndte at blive sjældne. Hist og her dukkede en lille ansamling af skovarbejderhytter og småbondegårde frem. Der var ikke længere nogen risiko for, at nattesønnen skulle blive forstyrret af andet end storskovens mange tyste og fortryllende lyde, og om morgenen blev man vækket, ikke af et skrattende vækkeur, men af fjeldkøernes bjælder, når de i højskoven dukkede op ved teltet for at hilse beboerne i den pludselig opståede nybebyggelse velkommen. Disse skovens faste indvånere er ikke så stilige og afmålte som svenskerne er flest. De studerede med åbenlys nysgerrighed Diogenes. Undertiden standsede de os ved at stille sig op i flok og følge på vejen og lod uden at blive afskrækket af Diogenes' eksplosive funktion deres lange drøvtyggertunger slikke henover hans grønlakerede skrog for dog skuffet at konstatere, at han i virkeligheden ikke var mosgroet, og at der ikke var fugls endsige kos føde at finde på ham.

Diogenes fandt sig tålmodigt i den nærgående interesse. Han var iøvrigt en nøjsom og ideel følgesvend på vejen gennem Sveriges uendelige skovland, skønt den stillede hans styrke og sejghed på en hård prøve. Det, svenskerne så flot kalder *huvudled*, indskrænker sig mange steder i skovlandet til to hjulspor i en sandet rydning gennem skoven, og disse spor er dannet af de store, tunge lastbiler, som bringer tømmeret fra fældningsstedet til fløtning på den nærmeste elv. Sporvidden passede aldeles ikke til en smalsporet motorcykle med sidevogn. Vi måtte skiftevis køre med sidevognshjulet nede i det ene spor og motorcyklens hjul på det ujævne vejterræn og omvendt, alt eftersom man fik krampe i højre eller venstre arm af at holde maskinen i denne skråstilling. Det må sikkert ses på denne baggrund, at Diogenes vakte opsigt, hvor vi kom frem til beboede steder og småbyer i skovlandet. I begyndelsen forekom det os besynderligt, at mange trafikanter standsede for at kigge efter os, eftersom motorcykler er det almindeligste transportmiddel i disse egne. Næsten hver skovarbejder har en af de små, stabile motorcykler, som svenskerne selv tilvirker på Husquarna fabrikkerne. I det vældige skovområde, hvor arbejderne ofte har 4—5

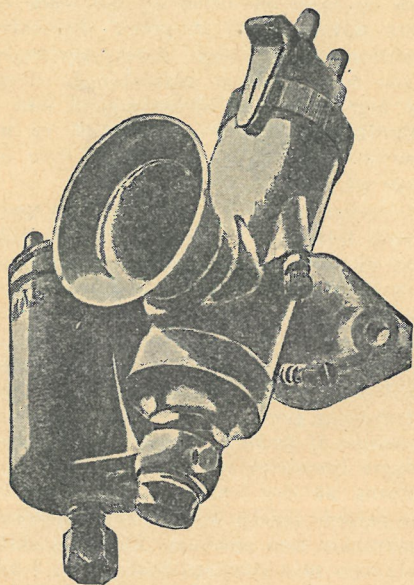
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevejd 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 14100

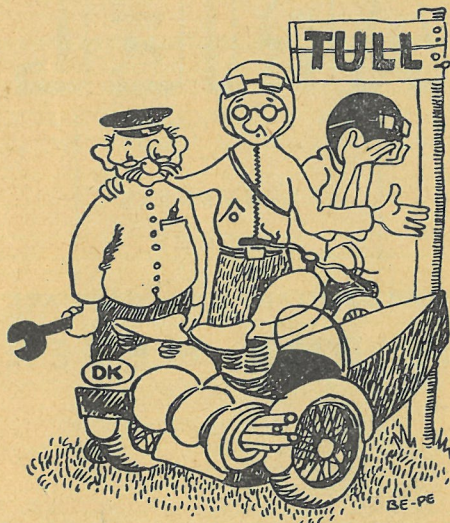
mil (og en svensk mil er som bekendt 10 km) til arbejdspladsen, forslår en træde-cykle ikke. Men en motorcykle med sidevogn var noget højst usædvanligt på disse kanter. I en af de små skovbyer, hvor vi havde parkeret køretøjet på et torv, stimlede byens drenge sammen og diskuterede i fuld alvor, om en sådan motorcykle også kunne gå på elven. De mente, efter at have set den bådformede Acap-sidevogn, at der måtte være tale om en slags amfibie-motorcykle.

Uden mad og drikke går det ikke i det svenske skovland. Vi havde dog ikke større vanskeligheder med at komme på talefod med befolkningen og få den fornødne proviantering og lidt til på de spredte gårde og i små provianthandeler i skovbygderne. Vanskeligere var det at indfri Diogenes' krav. Ganske vist kan han gå 20—25 km på en liter benzin, og når hans bug var fyldt, kunne han som en kamel, der har fået tørsten slukket, vandre et par hundrede kilometer gennem skovørkenen, uden at vi behøvede at bekymre os for hans helsen.

Men ikke alle steder var der tankstationer i nærheden, når vi havde brug for benzin. I et skovområde vest for Siljansøen, hvor der var store stigninger på vejen, havde Diogenes været mere forslugen end sædvanlig. På toppen af et lille bjerg udstødte han et dybt suk og gik i stå. Der var ikke mere benzin i tanken. Fra højdedraget så vi ud over et uendeligt skovområde uden tegn på bebyggelser, så langt øjet rakte. Af vejkortet fremgik det, at der måtte være ca. 100 km til den nærmeste by, hvor vi med sikkerhed kunne finde en tankstation. Det sted, hvor vi befandt os, bestod af lutter høje graner ind mellem vældige klippeblokke. Der var ikke fem kvadratmeter grønsvær, hvor vi kunne slå teltet op for at vente på, at en lastbil eller en Jeep fra skovdistriktet skulle komme forbi og yde os en hånds-rækning. Jeg lukkede op for reservetanken, der indeholder een liter benzin, og vi besluttede at køre så langt, som denne nødbeholdning gjorde det muligt. Men nu gik det nedad, Diogenes blev atter nøjsom, han travede 25—30 km på den sidste liter, og på denne måde nåede vi frem til en lille bebyggelse på en halv snes hytter. Den var ikke aftegnet på kortet, men der fandtes en *konsum* — en af de

små kooperative butikker, som forhandler alt fra kolonialvarer til medicin og ugeblade og samtidig er stedets sparekasse og postkontor. Her provianterede vi og slog teltet op på en grønsvær mellem et par af husene og besluttede iøvrigt at afvente begivenhedernes gang. Imidlertid kom uddeleren, apotekeren og postmesteren i tanker om, at han vistnok havde en tønde benzin stående i et lagerskur. Den kom også for dagens lys, og et pottemål blev holdt under hanen. Den første liter, som flød ud, var et ubestemmeligt fluidum, tykt som sirup og ræverødt af rust. Den blev efter en kort konference kasseret, og den næste liter, som antog en mere letflydende, men mistænkelig rød kulør, gik samme vej. Tredie liter af stærk lyserød farve vovede vi at hælde på tanken, og det viste sig, at Diogenes kunne tygge sig igennem det (jeg tror, han kan gå på mosevand og må se at få prøvet det ved næste lejlighed), så fortsatte vi trøstigt med pottemålet og en petroleumstragt. Diogenes blev mæt, og vi nåede alle tre i god behold til Mora, hvor vi kunne få en frisk forsyning af benzin. Med en frisk og veloplagt Diogenes fortsatte vi mod nordøst. Som dagene gik, opdagede vi i skovlandet, at det ikke alene er Thor og Midgårdssormen, svenskerne har tæmmet og rationaliseret. Også den uforgængelige galt Særimner har svenskerne i princippet okkuperet. Nordsverige er en vældig uudtømmelig skov-Særimner, og efterhånden mættes man af skoven. Uvante, som vi danske er med andet end velfriserede, overskuelige beplantninger, længtes vi faktisk til sidst mod det åbne landskab, og vi besluttede os til at trække os sidelæns ud af herligheden. Diogenes slog over i luntetrav, og vi satte kursen stik øst ind mod den norske grænse for at undres med Bjørnson over de store vidder. Vi nåede en lille svensk-norsk grænsestation en aften lidt efter sædvanlig lukketid. Men det forhindrede ikke de to toldembedsmænd i at udfolde den mest grundige undersøgelse af vore personer og vor bagage, som vi efter krigen har været ude for ved passage af 11 europæiske landegrænser. Der var virkelig ikke levnet os en hæderlig chance for at tage andet end træ med over de to landegrænser, og jeg blev først nervøs, da den svenske tolder begyndte at træffe forberedelser til at

skille motorcyklen ad, fordi det hverken var lykkedes ham eller mig ved en kropsvisitation af Diogenes at finde det motornummer, hvorunder han var opført i sine stampapirer. Da jeg forsikrede tolderen, at han kom til at aflevere Diogenes i gangbar stand igen, om det så skulle tage tre uger, hvad det højst sandsynlig ville gøre, så opgav tolderen i dyb for-



Jeg blev først nervøs, da den svenske tolder begyndte at træffe foranstaltninger til at skille motorcyklen ad.

tvivlelse at fremture i sin svenske grundighed. Men han plages sandsynligvis endnu af svar samvittighed over, at han har ladet et trehjulet motorkøretøj slippe ud af riget uden at kunne besvare alle de på det rigsautoriserede skema fremsatte spørgsmål minutløst. Vejen forbi grænsestationen lod formode, at han kun har chancen for at udfolde sin myndighed et par gange om måneden.

Selv om vi således slap over landegrænsen, holdt skoven dog ikke op. Landskabet begyndte at skifte karakter fra det mere jævne svenske højland til det mere uensartede norske landskab, og vi kunne skimte fjeldene i horisonten, men det var fortsat et udpræget skovlandskab, vi bevægede os i. Men en dag var skoveventyret forbi. Vi var nået ned til Kongsvinger, hvor det åbne landskab bredte sig for vore øjne, omkranset af fjeldrygge og skovrygge til alle sider.



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11956 . København K.

NIMBUS

Aut. forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermelandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Vi afsluttede skovturen med et besøg i den norske hovedstad og tog næste dag turen sydpå langs Oslo fjord. Et halvt hundrede kilometer syd for Oslo standse vi og ville næppe tro vore motorbriller. Vi havde kørt ud mod den tilsyneladende åbne kyst, da vi bogstavelig talt dumpede ned i et stykke norditaliensk landskab. Helt ude ved fjorden snoede landevejen sig i en proptrækkerspiral ned mod fjorden, og her lå i små terrasseformede indhug i klippevæggen en idyllisk fjordby med »hængende haver«, hvor vinrankerne snoede sig op ad husvægge og klippevægge. Vi pudsede motorbrillerne en ekstra gang og konstaterede, at byen hed Drøbak og alligevel var så norsk i enkelthederne, at der ikke var fare for, at vi var kommet for langt. Så slog vi lejr i et gæstfrit hjørne af en af de små, morsomme trævillaer i byen i et par dage. For der var ikke jord nok noget sted til at få teltplokkene gjort fast.

Sidste kapitel af skovturen er skrevet på gråt papir. Den druknede i regn, og Diogenes fik lejlighed til at demonstrere sine søgående egenskaber, da vi satte kursen stik syd over Svinesund til Göteborg. Til Vorherres ugunst kom det kungl. svenske vejvæsens initiativ med at udbedre vejen nord for Uppsala efter samme princip, som vore forfædre lavede lerstampede gulve. Sådant arbejde foregår i regnvejr til lettelse for de kungl. vejarbejdere, men til udpræget besvær for vejfarende. Da vi havde forceret de første 20 km af et tommetykt lag lerpløre, mødte vi ikke mere befordringsmidler af den sædvanlige type — kun rullende lerklumper. Og at Diogenes efterhånden var undergået en tilsvarende forandring, lod sig ikke i længden skjule for vore øjne, skønt et tykt lerlag også havde bredt sig over vindskærm og motorbriller og hindrede en uhildet iagttagelse.

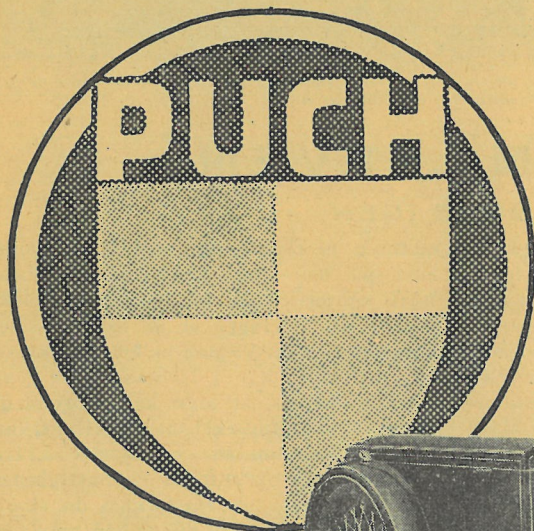
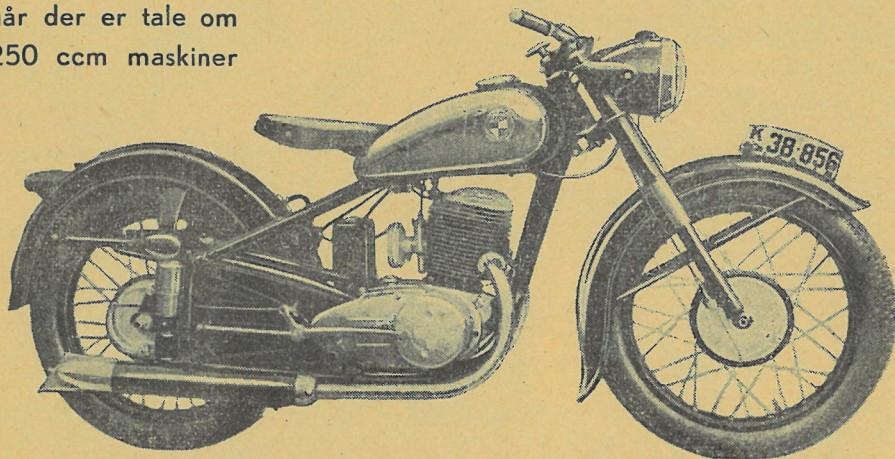
Vi vakte ikke ringe opsigst, da vi efter 4—5 timers uafbrudt kørsel trillede ind på havnekajen i Göteborg og steg ud af den rullende lerklump. Og da vi så hinanden an, forstod vi, hvilken oplevelse mødet med en vaskeægt skovbjørn må være.

Jeg har det bestemte indtryk, at toldbetjentene kun anerkendte vore rejsepas som hjemmel for udrejse af landet, fordi

Blad venligst frem til side 578

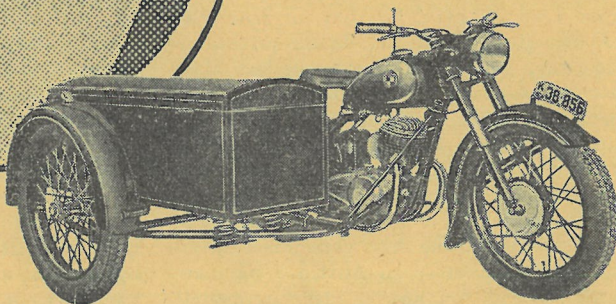
INGEN ANDEN TO-TAKTER ER SÅ KRAFTIG OG INGEN FIRE-TAKTER ER KRAFTIGERE

når der er tale om
250 ccm maskiner



Puch's varemotorcykler er efterspurgt som intet andet mærke, fordi en 250 ccm Puch er driftsikker og holdbar og enestående økonomisk

Puch's patenterede, dobbeltstemplede motor er enestående, fordi den har en topydelse, og dog er så simpel i sin mekaniske opbygning, at den har de lavest mulige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Puch's dobbeltstemplede motorer er ubestridt de mest slidstærke motorer på markedet, og de smukke Puch motorcykler har uovertrufne køreegenskaber.

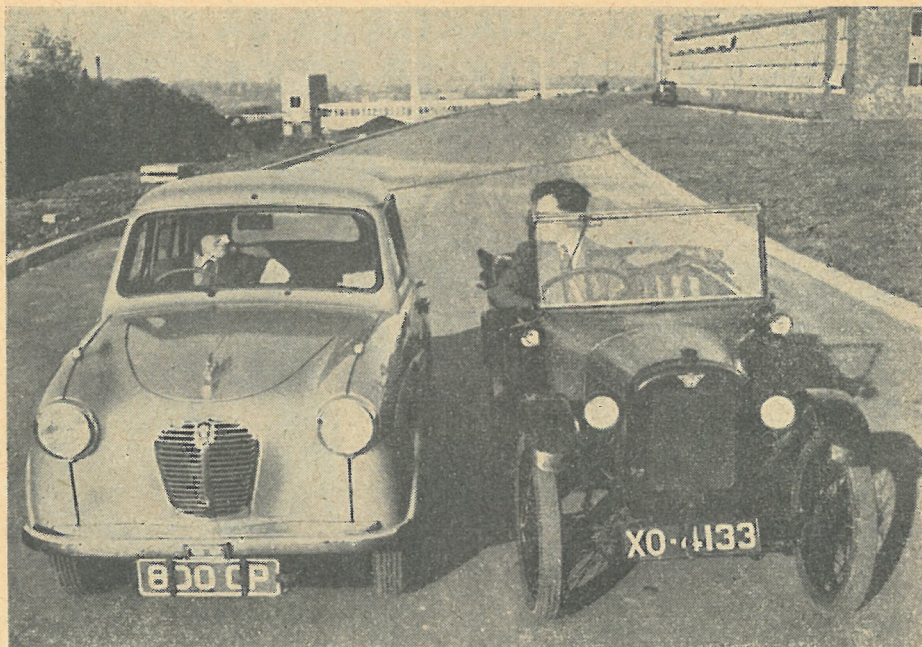


GENERALREPRÆSENTANT:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 · KØBENHAVN S · SUNDBY 9201

KONTOR — RESERVEDELSLAGER — SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH



Et morsomt billede af den nye og den ældre model »Seven«. Den nye model ser unægtelig lidt mere rummelig og bekvem ud.

AUSTIN „SEVEN“

KOMMER IGEN

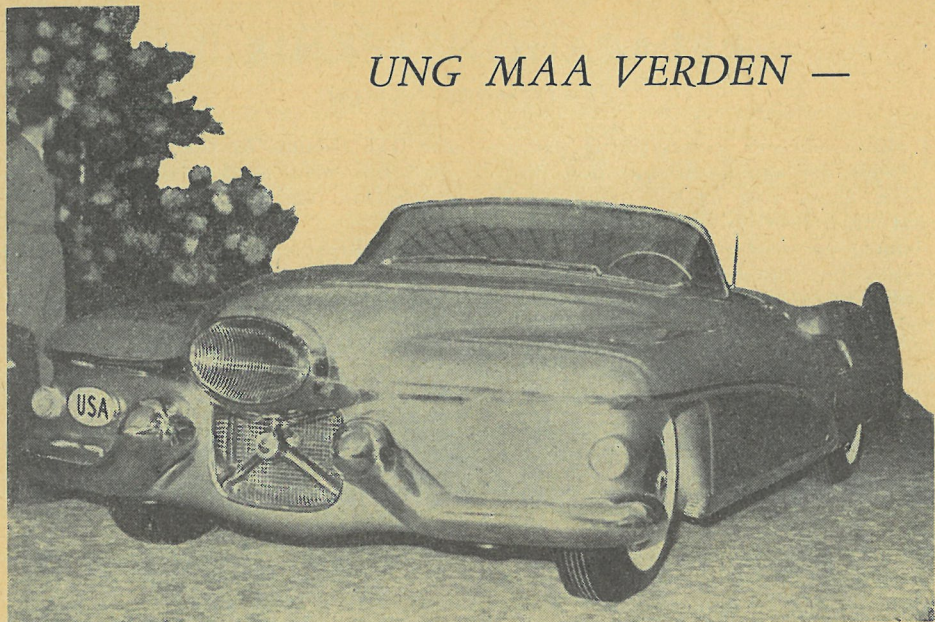
Det fuldstændig fjollede ord »Baby car« betegnede en gang den største mode indenfor motorkøretøjerne. Da Austin i 1922 sendte sin lille Austin Seven på markedet, skulle alle mennesker pludselig køre i »Baby car«, ligesom nu scooterne er den store mode. At denne prisbillige lille vogn var mere end et modelune, viser den kendsgerning, at model *seven* var i produktion fra 1922 til 1939, i hvilket tidsrum vognen kun undergik få tekniske ændringer, medens karosseriet langsomt undergik en udvikling, der holdt modellen à jour.

Austinfabrikerne har genoptaget ideen og sender nu atter en Austin 7 på markedet, omend det kun er ideen og modelbetegnelsen, der er fælles for de to vogne. Den nye model 7 har samme linier som model A 70, og de tekniske enkeltheder svarer ret nøje til den konstruktionspraksis, man anvender på de nye Austin-modeller. Forhjulene er således uafhængigt affjedret ved hjælp af skruefjedre,

motoren er topventilet med et slagvolumen på 800 ccm, kompressionsforhold 7,2:1 og en effekt på 30 hk ved 4800 omdr./min. Boringen er 58 mm og slaglængden 76 mm. Vægten er kun 673 kg, og da gearkassen har 4 fremadgående gear, må det antages, at man kan udnytte de 30 hk i en udmærket accelerationsevne. Udvekslingsforholdene er iøvrigt 5,14:1, 8,64:1, 13,32:1 og 21,03:1. Tophastigheden opgives til over 90 km/t, men da akselafstanden kun er 2,02 meter, må man forme, at den lille vogn er mere »levende«, end hvad der er behageligt ved så store hastigheder. Meningen er naturligvis også, at model 7 skal være en økonomisk vogn, der er let at manøvrere, og da venderadius kun er godt 5 meter og totallængden 2,47 meter, er den ideal til bytrafik. Benzinforbruget opgives til ca. 1 liter pr. 20 km.

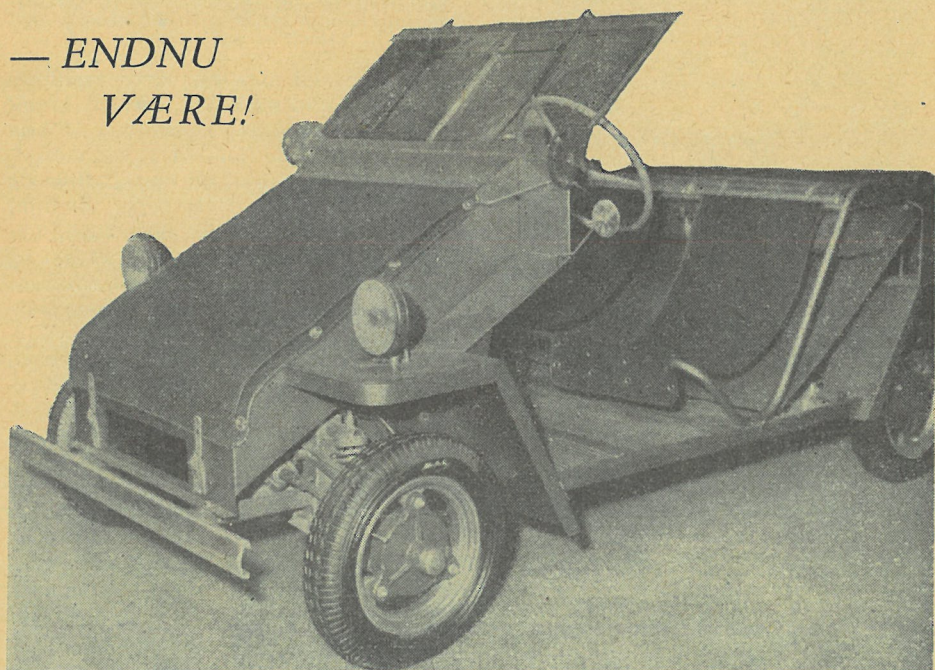
Den nye Austin Seven vil i Danmark kunne leveres på gaden for en pris af ca. 10.000 kr.

UNG MAA VERDEN —



På automobiludstillingen i Paris viste G.M. sin eksperimentalvogn, »Le Sabre«, der også betegnes som en 1960 model. Den overordenlig lave vogn er monteret med en 300 hk V 8 kompressormotor beregnet for benzin og alkohol. Instrumentbordet omfatter 34 kontrolgreb, af hvilke eet er en kontakt til opvarmning af sæderne, et andet ruller kalechen op o. s. v. »Le Sabre« er beregnet til marchhastigheder over 200 km/t. På samme udstilling så man nedestående scooter-bil, der fremstilles i små serier. I denne vogn er sæderne ikke elektrisk opvarmet, men er simpelthen fremstillet efter liggestol-princippet — ung må verden endnu være.

— ENDNU
VÆRE!



REPARATIONSTEKNIK II

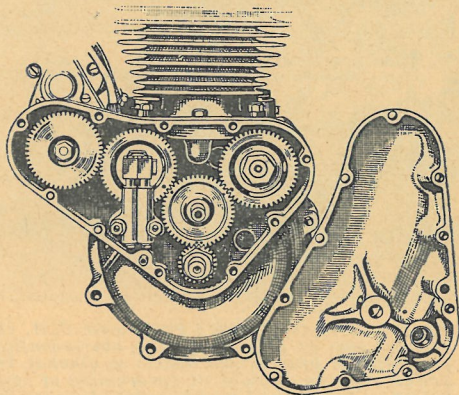
VENTILMEKANISMEN

I sidste nummer gennemgik vi det arbejde, der kan forekomme med ventilerne, disses styr og ventilsæderne. Vi skal nu beskæftige os med ventilmekanismen, der består af takthjulene med eventuelle mellemhjul, knastfølgerne, stødstængerne og vippearmene. I virkeligheden er der et utal af variationer af ventilmekanismen i de forskellige motorer, men der gælder dog de samme retningslinier for eventuelle reparationsarbejder, uanset om det er bilmotorer eller motorcyklemotorer, og uanset om det er topeller sideventilede modeller.

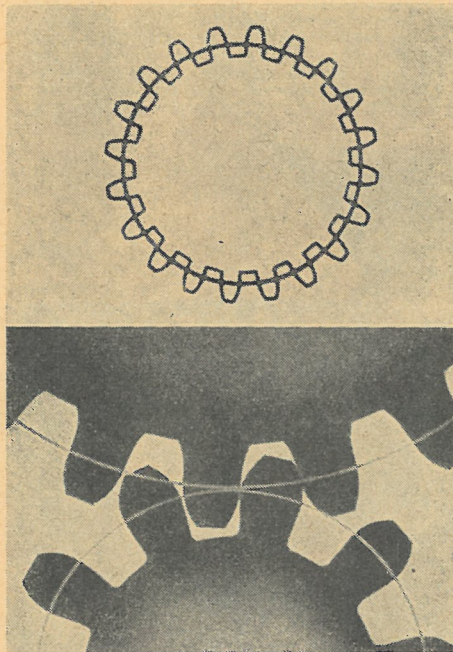
Begynder vi nu fra bunden, må vi først omtale takthjulene, der i reglen er mærket, således at man ikke skal måle sig til en indstilling, men blot kan passe tandhjulene sammen efter mærkerne. Findes

der ikke sådanne kendetegn på tandhjulene, bør man mærke indstillingen op, inden man tager tandhjulene ud af indgreb.

I bilmotorer anvender man ofte et tandhjul af stål på krumtapakslen og et fiber-tandhjul på knastakslen. Hvis man kan



Knasthjulene i en Triumph Twin. Læg mærke til pasmærkerne, der markerer, hvordan tandhjulene skal være i indgreb. Denne konstruktion er en såkaldt »high camshaft«, idet der mellem krumtap-hjulet og knasthjulene er indskudt et mellemhjul.



Fra Shell-filmen »Tandhjulets historie« har vi hentet disse billeder, der viser et tandhjuls konstruktion. Som det ses, er tænderne formet på en sådan måde, at tandfladerne ruller mod hinanden. Denne rulning er naturligvis betinget af, at de to tandhjuls centrer holder den korrekte afstand, d. v. s. at de to cirkler, der er tegnet gennem tænderne, netop berører hinanden.

konstatere slid imellem disse tandhjul, kan fiberhjulet udskiftes, uden at krumtapakslens tandhjul udskiftes. Fiberhjulene kan ofte leveres i overstørrelser, og de to tandhjul vil hurtigt slide sig til efter hinanden. Hvis begge tandhjul er fremstillet i stål, bør man aldrig udskifte et enkelt af hjulene, da et nyt og et gammelt tandhjul hurtigt vil ødelægge hinanden. Det træk, der sker mellem takthjulene, er ikke særlig hårdt sammenlignet med trækket i transmissionssystemet, og når tandhjulene slides eller ødelægges, skyldes det i reglen, at knastaksel-lejerne er slidt, således at tandhjulene ikke længere centrerer ordentligt. Tænderne på et tandhjul er konstrueret på en sådan måde, at trykfladerne ruller mod hinanden, men det er en betingelse, at tandhjulets centrum er fixeret. Hvis en aksel derfor ikke ligger fast i sine lejer, vil de enkelte tænders bæreflader ikke rulle, men glide mod hinanden, og derved opstår et unormalt slid.

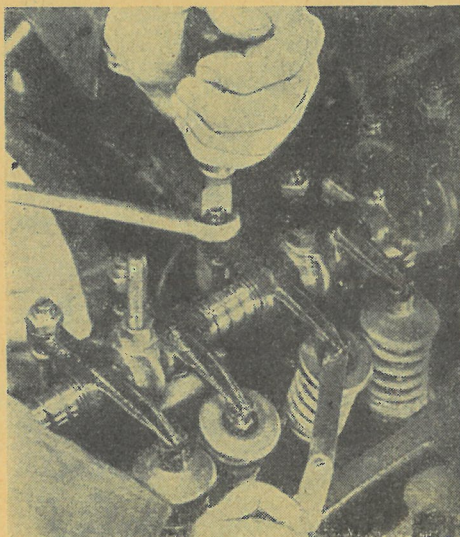
Ved en undersøgelse af ventilmekanismen er det derfor af største vigtighed, at man konstaterer, om der er slid i lejerne — både knastaksellejerne og lejerne for eventuelle mellemhjul. Det er selvfølgelig lige så vigtigt, at krumtapakslen ligger fast i sine lejer, d.v.s. at den ikke kan rokke op og ned, medens et eventuelt endeslør er uden betydning. (En del krumtapaksler skal have endeslør.)

Ventildiagramet.

En motors karakteristik er i højeste grad afhængig af ventildiagrammet, d.v.s. ventilernes åbne- og lukketider, løftehøjden og ventilbevægelsen. Det skal i forbifarten nævnes, at motorens effekt og omdrejningstal for en stor del bestemmes af ventildiagrammet, og det er derfor indlysende, at knasterne og hele ventilmekanismen er uhyre ømfindtlige komponenter i en motor.

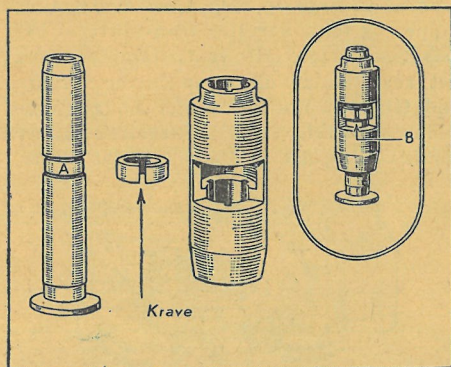
Vi vil i denne forbindelse se helt bort fra forskellige tuningsproblemer og kun beskæftige os med rene standardudførelser, til hvilke motorerne skal bygges op. Hvis knasterne er slidt mærkbart, vil det i reglen kunne betale sig at udskifte knastakslerne, da det sjældent kan betale sig at slibe dem i kontur og genhærde dem. Man skal imidlertid ikke stirre sig blind på knasterne, eftersom sliddet i reglen er at finde på knastfølgerne, der er fremstillet af blødere materialer end knasterne. Der er mange forskellige former for knastfølgere, men fælles for dem alle gælder, at der ikke må være slidt spor i bærefladen, og der må ikke være mærkbart slør i deres bevægelsesled. Man kan med held slibe en knastfølger i kontur igen, men efter bearbejdningen skal den sendes til hærkning. Andre typer er forsynet med en lille rulle, der løber på knasten, og en sådan rulle må ikke kunne vrikkes om sin tap, da den i så fald vil bevirke et stort slid på knasten. Knastfølgerne er i reglen forsynet med en bøsning, der passer til en fast tap. Såfremt spillerummet mellem tap og bøsning er blevet for stort, må bøsningen udskiftes, da ethvert slør i ventilmekanismen vil ændre ventildiagrammet.

I de topventilede motorer er der tillige mulighed for slid i vippearms bøsninger. I nogle tilfælde kan man udskifte disse bøsninger, der kan leveres i over-



Vippearmene i en G. M. vogn. Læg mærke til hvordan indsugnings- og udblæsningsarmen spidser lidt sammen. Justeringen foretages ved hjælp af en indstillingsskrue, der låses med en kontramøtrik. Søgerbladet skal netop kunne gå frit ved det foreskrevne mål, når ventilen er helt lukket. For de fleste motorcyklemotorer opgives spillerummet til kold motor, medens de fleste biler skal have ventilerne stillet med varm motor.

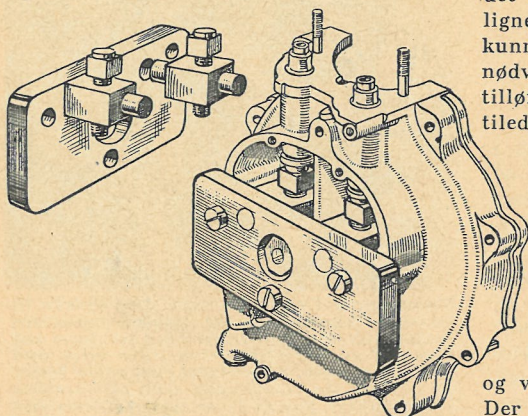
størrelse, men i andre tilfælde er man nødt til at forny hele vippearmen og dens aksel. I bilmotorer sidder alle vippearmene på een eller to aksler, og der skelnes da i mange tilfælde mellem vippe-



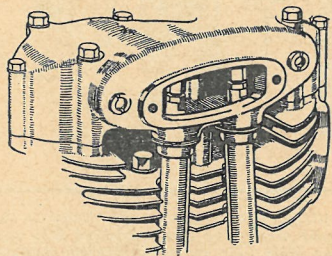
Da ventilløfterne og disses styr i reglen er konstant godt smurt, er der sjældent tale om slid på disse dele. Er en udskiftning nødvendig, skal man ligesom ved ventilstyrene sørge for, at styret presses ind til det foreskrevne mål. Styret i ovenstående ventilløfter har en udskæring, gennem hvilken den manuelt betjente ventilløfter (til at sløppe motoren) griber ind om kraven på ventilløfterstammen.

arme til indsugnings- og udblæsningsventiler, idet vippearmene ikke er vinkelret på akslen.

For at forstå betydningen af en »fast« ventilmekanisme uden slør må vi lige betragte knasten. Knasten er forsynet med en tå, der gennem de forskellige led løfter ventilen. Denne tås længde og form betinger løftehøjden og varigheden af åb-



ningen. Hvis der nu er slør i knastfølgerne og vippearmene, vil for det første løftehøjden blive formindsket, fordi der ikke sker nogen drejende bevægelse af knastfølgeren eller vippearmen, før sløret er udlignet. Det vil sige, at den første del af knastens løftning medgår til at udligne sløret således, at bøsningerne kommer til at ligge an mod deres aksler eller tappe, og først derefter transmitteres bevægelsen videre til ventilstammen med det resultat, at åbningen bliver mindre end tilsigtet. For det andet ændres ventilens åbnetid, fordi bevægelsen bliver forsinket, og det samlede resultat bliver,



På denne topventilede Norton finder man justeringen ved vippearmene. Efter en justering må man sørge for at skrue dækslet tæt på. Gamle og defekte pakninger ved ventildækslerne giver ofte anledning til, at hele motoren søles ind i olie.

at motoren yder mindre, end den skal.

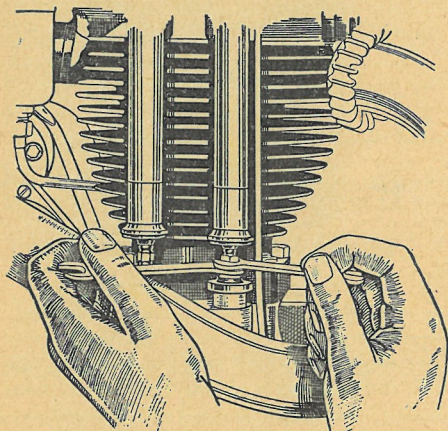
Det eneste sted, der må være spillerum i ventilmekanismen, er ved justerskruerne. Det er en kendt sag, at metal udvider sig, når det bliver opvarmet, og såfremt der ikke et eller andet sted i mekanismen var et spillerum, ville der komme spænding i løfteanordningen, når motoren blev varm, og da ventilerne er det eneste sted, denne spænding kan udlignes, vil det sige, at ventilerne ikke ville kunne lukke, når motoren blev varm. Det nødvendige spillerum findes mellem ventilløfterne og ventilstammen på sideventilede motorer og mellem stødstængerne

Skal ventilløfterstyrene udskiftes, bør man presse dem ud med en aftrækker af den her viste konstruktion. Ventilløfterstyrene skal efter monteringen rives op efter fabrikanstens mål. Da det sjældent kan betale sig at anskaffe specialværktøj til denne sjældne reparation, vil det hovedsagelig være et job for mekanikere.

og vippearmene på topventilede motorer. Der findes dog forskellige variationer, men man er altid sikker på at finde et sted i ventilmekanismen, hvor der er mulighed for at justere dette spillerum. Fabrikerne foreskriver en ganske bestemt værdi for dette spillerum, som man indstiller til ved hjælp af søgerblade i den foreskrevne størrelse. Det opgivne mål bør overholdes nøje, eftersom en for stram indstilling kan medføre, at man brænder ventilerne af, fordi de ikke kan lukke, og et spillerum større end det foreskrevne vil forringe motorens effekt, fordi løftehøjden forringes og åbnings-tidspunktet forsinkes. Søgerbladet skal derfor kunne glide let frem og tilbage mellem berøringsfladerne. Man må sikre sig, at disse flader er plane, da tidens tand let kan danne en fordybning i stødstangen eller ventilløfteren. Hvis man ikke er sikker på sine følerblades nøjagtighed, kan man forsøgsvis køre motoren meget varm og derefter hurtigt kontrollere spillerummet, der næsten, men ikke helt, skal være udlignet.

På mange nye motorcykler kan man konstatere, at fabriken opgiver et spillerum lig nul. Sådanne motorer har topstykket støbt i letmetal, og da letmetallet udvider sig mere end det øvrige gods under opvarmningen, bliver vippearmene

ligeftem løftet i vejret. Naturligvis er der på disse motorer (AJS, Matchless, Ariel m. fl.) justeringsmulighed, og når motoren bliver meget varm, kan der opstå et lille spillerum. Når man justerer disse ventilmekanismer, skal man indstille således, at stødstængerne kan drejes rundt med fingrene, uden at der er mærkbart slør i længderetningen.



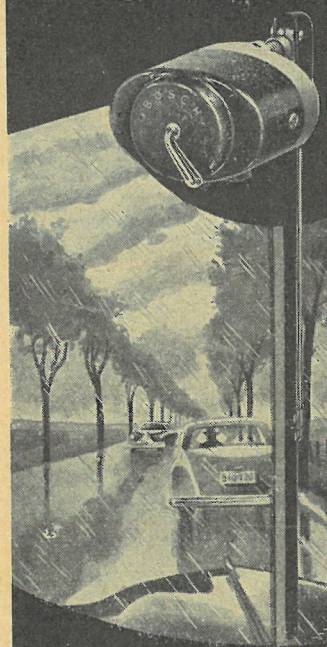
På denne topventilede Triumph 1938 justerer man ventilerne mellem ventilløfterne og stødstængerne efter at have skudt den nederste halvdel af stødstangstunlerne op.

Justeringsanordningen kan være udformet på forskellig måde. På topventilede automobiler er der i reglen anbragt en bolt på selve vippearmen, og denne bolt ender i et kuglehoved, der passer til en kugleskål på stødstangens øverste ende. Uanset hvordan justeringsanordningen er indrettet, låses den altid ved hjælp af en kontramøtrik. Når man har stillet ventilerne til det opgivne mål og låst justeringen ved at stramme kontramøtriken an, skal man kontrollere, at indstillingen stadig passer, da den let kan forrykkes, når man låser med kontramøtriken.

I ovenstående har vi udelukkende beskæftiget os med de dele, der åbner ventilen, men det er indlysende, at den del, der atter skal lukke ventilen, er mindst lige så vigtig. Ventilens lukning besørages altid af en ventiltjeder, der kan være udformet som en hårnålefjeder (i reglen kun på racermaskiner) eller mere almindeligt som en skruefjeder.

Ventiltjederen skal have en sådan styrke, at den lukker ventilen præcist, d. v. s. at ventilløfteren eller knastfølge-

BOSCH ELEKTRISKE VISKER



Kendt og værdsat
for sin enkle
og driftssikre konstruktion

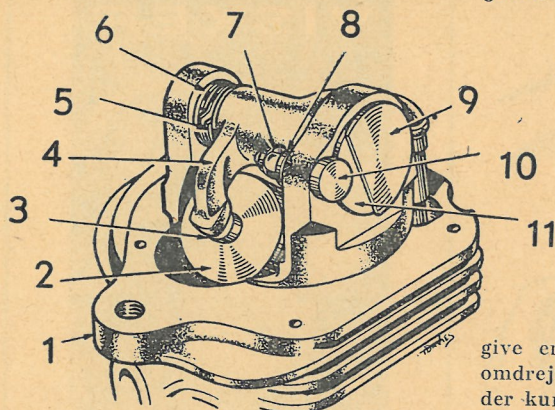
*klart udsyn
i al slags vejr*

A/S MAGNETO

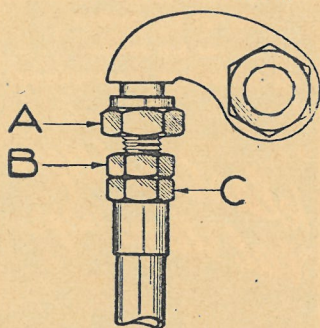
JAGTVEJ 155 - KØBENHAVN N. - CTR. 77 16

Generalrepræsentant for ROBERT BOSCH - G.m.b.H.
Stuttgart.

ren hele tiden skal ligge an mod knasten og ikke hoppe hen over denne. I virkeligheden skulle man tro, at en så simpel indretning som en fjeder var et højst unøjagtigt virkemiddel i det matematisk nøjagtige ventilsystem, men erfaringen viser noget andet.



Fjedrenes styrke opgives i reglen i lbs. (engelske pund), og jo højere en motors omdrejningstal er, des kraftigere fjedre skal man anvende, da ventilerne ellers kan komme til at »flyde«, d. v. s. at ventilerne ikke kan nå at lukke helt, før de atter skal åbne. Selvfølgelig har den almindelige motorecykle- eller bilejer ikke måleinstrumenter til at konstatere, om fjedrene holder den rigtige spænding — og det er også kun meget få værksteder, der kan foretage en sådan måling — men

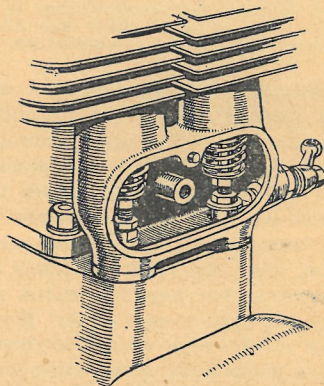


En almindelig udformning af indstillings-skruerne finder vi på 350 ccm AJS. A er indstillings-skruen, der skrues ned i stødstangen C. B er kontramøtrikken. På de nye modeller skal spillerummet være 0, d. v. s. at stødstangen lige skal kunne drejes med fingrene. Justeringen skal selvfølgelig foretages, medens ventilen er lukket, medens kontramøtrikken skal slækkes og spændes, medens ventilen er åben.

hvis man har lejlighed til at sammenligne en gammel fjeder med en ny, kan man ud fra en eventuel forskel i fjedrenes højde slutte sig til den gamle fjeders tilstand, idet fjedrene med tiden sætter sig noget. Når der er tale om standardmaskiner, skal man altid anvende de originale fjedre, da en slappere fjeder vil

På AJS og Machless Twin finder man denne konstruktion: 1) topstykke, 2) ventilskal, 3) ventilstemme, 4) vippearm, 5) fjederpakning, 6) glat pakning, 7) møtrik for spændebolt, 8) fjederskive, 9) akslens endestykke, 10) spændebolt, 11) forsenket del af vippearms-aksel. Ved hjælp af kickstarteren drejer man motoren, indtil ventilen er helt lukket, hvorefter man løsner spændeboltens møtrik og drejer den ekscentriske vippearmsaksel, indtil det rigtige spillerum fremkommer (0,006"), hvorefter møtrikken atter tilspændes.

give en dårlig ventilbetjening ved høje omdrejningstal, medens en kraftigere fjeder kun vil forringe motorens mekaniske virkningsgrad ved at yde en større modstand i ventilmekanismen end nødvendigt. Vi skal i denne forbindelse påpege,

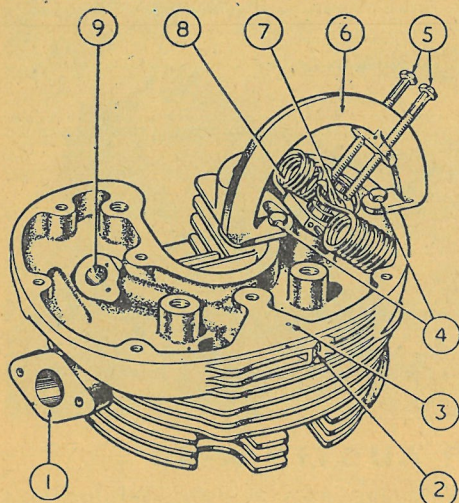


På sideventilede maskiner er justeringen i reglen udformet som på ovenstående Norton.

at det ikke har nogen betydning at montere en tunet maskine med strammere fjedre, hvis omdrejningstallet ikke er sat i vejret.

Er man i besiddelse af en ældre motorecykle, på hvilken man ikke kan finde pasmærker på knasthjulene, kan man fra forhandleren eller fabrikken få opgivet ventilerens åbne- og lukketider og ved hjælp af en gradskive (monteret på krumtaphuset) og en viser (monteret på krumtapakslen) måle sig frem til maski-

nens indstilling og sammenligne den med standardindstillingen. Der er imidlertid en lille faldgrube på dette punkt. Når en fabrik opgiver, at ventilerne åbner og luk-



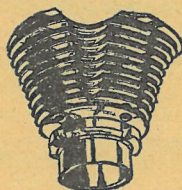
Man bør altid anvende originale pakninger, når disse skal fornyes. På ovenstående figur ses en lille oliegang (3), gennem hvilken olien skal løbe fra vippearmshuset ned til udblæsningsventilens styr. Hvis man skærer en uoriginal pakning til, kan man glemme sådanne kanaler. Man må ligeledes anvende pakmidler med sparsomhed, da kanalerne ellers kan blive tilstoppet.

ker ved et vist antal grader i forhold til stemplets top- og bundstilling, opgiver den samtidig et bestemt spillerum for ventilerens løftmekanisme, og dette spillerum behøver ikke at være det samme, som ventilerne normalt skal stilles til. Som et eksempel skal det nævnes, at en AJS 498 ccm model 18 med letmetaltopstykke ikke skal have spillerum i ventilmekanismen under driften, men når man skal indtille knastakslerne til målene: Indsugning åbner 32° før top og lukker 63° efter bund, og udblæsning åbner 65° før bund og lukker 30° efter top, skal ventilerne indstilles med et spillerum på 0,016" for begge ventilers vedkommende. Grunden til at man foreskriver dette spillerum er, at man på den måde kan opgive åbne- og lukketiderne i hele grader, således at indstillingen kan foretages efter en billig, eventuelt hjemmelavet gradskive. Når man får opgivet åbne- og lukketiderne, må man derfor samtidig have oplyst, ved hvilket ventilspring disse indstillingsmål gælder.

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål



CYLINDER SERVICE

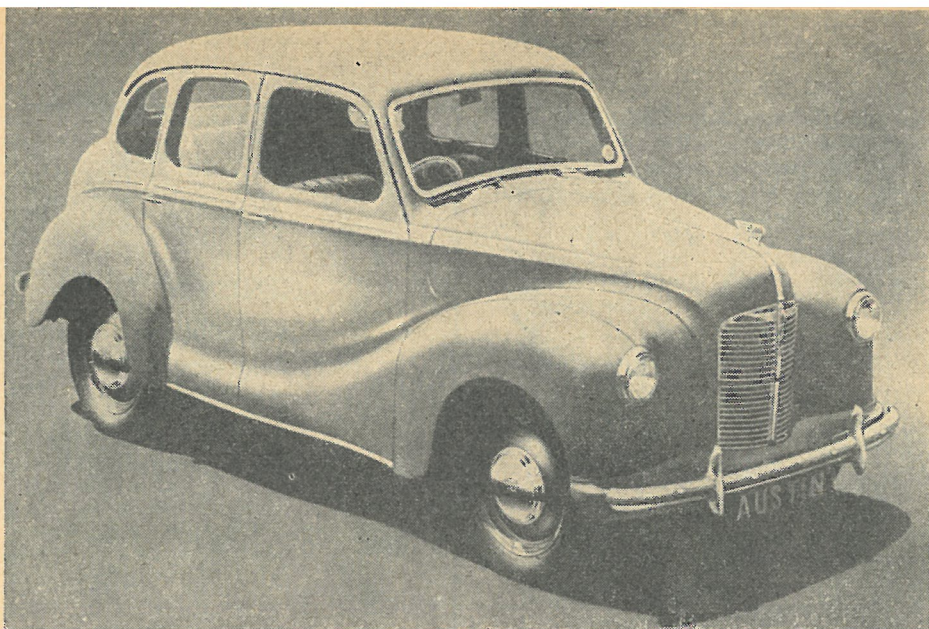
Før eller senere skal
Deres motor bores ud.

Dette arbejdes rigtige udførelse er hele nerven i Deres maskine – løb ingen risiko, men overlad det job til os. — Vi er **SPECIALISTER** i JAP sprintere – krævende og morsomt arbejde – og vi har stort lager af foringer og stempler til JAP. Vi behandler **BIL- OG MOTORCYKLE-MOTORER** med samme omhu, og leveringstiden er ikke et øjeblik længere, end et fint stykke arbejde kræver.

Københavns
CYLINDER SERVICE

Nørrebrogade 209-211

Ægir 2403



VI PRØVEKØRER AUSTIN A-40

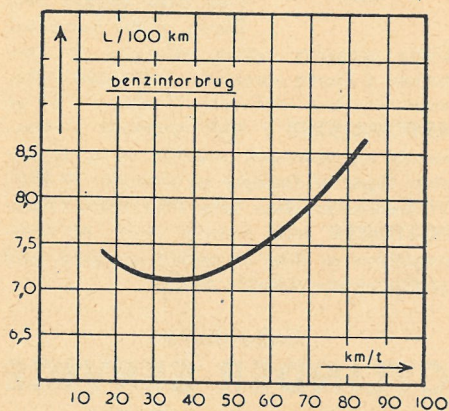
Man er tilbøjelig til at overse Austin model A-40, »fordi den er så almindelig«. Ifølge dens udseende og specifikationer betegner den ikke noget egentlig nyt, men synes at gå stille og roligt i fodsporene på allerede kendte modeller i denne slagvolumenklasse. Og dog. Ved nærmere eftersyn — og navnlig ved en grundig afprøvning — kommer man til det resultat, at selv om model A-40 er yderst konventionel i sin opbygning, er den dog en ener i sin klasse.

Karosseriet er konservativt i sin ud-

formning, uden at dette skal forstås i nedsættende betydning. Der er ikke på nogen måde tale om en »amerikanisering«, og alligevel er der gode pladsforhold. Ind- og udstigning er let, der er rigelig plads til tre personer på bagsædet, og vognen er på alle måder rummelig. Karosseriet virker meget solidt og gedigent, og på et enkelt punkt lidt for solidt, idet sidesprodsnerne ved vindspejlet uden skade kunne være lidt spinklere, hvilket ville forbedre udsynet. Interiøret giver indtryk af den samme håndværksmæssige kvalitet, med solidt læderindtræk og et gedigent armlæn, der — når det er slået ned — adskiller bagsædet til to behagelige armstole.

Vognens køreegenskaber viser også, at fabriken er de europæiske traditioner tro. Affjedringen er stivere, end man er vant til i 1951, men netop denne omstændighed giver en god og stabil kørsel. Selv når man kører hårdt på dårlige veje, føler man ikke et øjeblik den usikkerhed, der ofte er kendetegnende for vogne med decideret blød affjedring. Krængningen i sving er næsten umærkelig, og det er ret bemærkelsesværdigt, at det er vanskeligt at bringe vognen til udskridning selv på en fedtet vej, hvor vogne med mindre motoreffekt let bringes til udskridning.

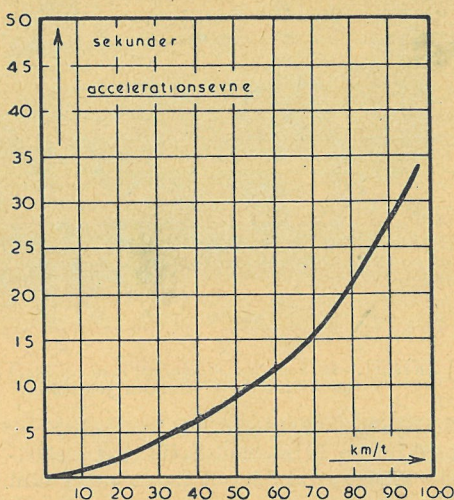
Motoren er noget af en overraskelse. Med sine 40 hk og 1200 ccm er motorens



Benzinforbruget for Austin A-40 er bemærkelsesværdigt lavt, selv ved hastigheder omkring 80 km/t.

litereffekt 33,33 hk, hvilket er »over middelhøjde«, og maksimaleffekten er den samme som for de fleste 1½ liter vogne. Boring og slaglængde er henholdsvis 65,5 mm og 89 mm, hvilket giver en stempelhastighed på 12,79 meter pr. sekund ved 4300 omdr./min. eller 7,69 meter pr. sekund ved en kørehastighed på 60 km/t, hvilket er en ret høj værdi sammenlignet med kontinentale vogne. Til gengæld er den topventilede Austin motor meget hurtig i accelerationen, og man drømmer ikke et øjeblik om, at det er en motor på under 1½ liter. Forbrugsmålingerne viser samtidig, at denne motor er meget økonomisk ved store kørehastigheder. Man får i det hele taget det indtryk, at model A-40 er en vogn, der kan præstere meget for billige driftsudgifter.

Vognen er meget smidig i trafikken. Med sine fire fremadgående gear er man hele tiden i stand til at opnå en kraftig acceleration, og da der er syncromesh mellem de tre højeste gear, volder skiftningen ingen vanskeligheder for uøvede købere. I det højeste gear kan man gå ned til 30 km/t og trække jævnt op uden tændingsbanken trods det høje kompressionsforhold på 7,2:1. Gearstangen er anbragt i gulvet, hvilket vi er så konser-



Accelerationsevnen er forbløffende god, når motorens slagvolumen tages i betragtning.

vative at betragte som en fordel. Skiftebevægelserne er korte og præcise.

Det kraftige chassis har uafhængig forhjulsophængning med triangellarme og skruefjedre, og baghjulene er ophængt i halvelliptiske bladfjedre. Bremsene er kraftigt virkende ved et lille pedaltryk.

SPECIFIKATIONER

Cylinderantal: 4
Boring: 65,5 mm
Slaglængde: 89 mm
Slagvolumen: 1200 ccm
Ventilstilling: Topventilet
Kompressionsforhold: 7,2:1
Maksimal motoreffekt: 40 hk ved 4300 omdr./min.

Transmission

Kobling: Tør enkeltplade
Gearkasse: 4 hastigheder frem. Syncromesh mellem 2., 3. og 4. gear.
Udvekslingsforhold: 1. gear 4,09:1, 2. gear 2,43:1, 3. gear 1,72:1, 4. gear 1:1.
Differentiale: Spiralskårne tænder.
Udveksling 5,43:1
Dækstørrelse: 5,25×16

Elektrisk anlæg

Fabrikat: Lucas
Volt: 12
Ampèretimer på akkumulator: 110

Bremser

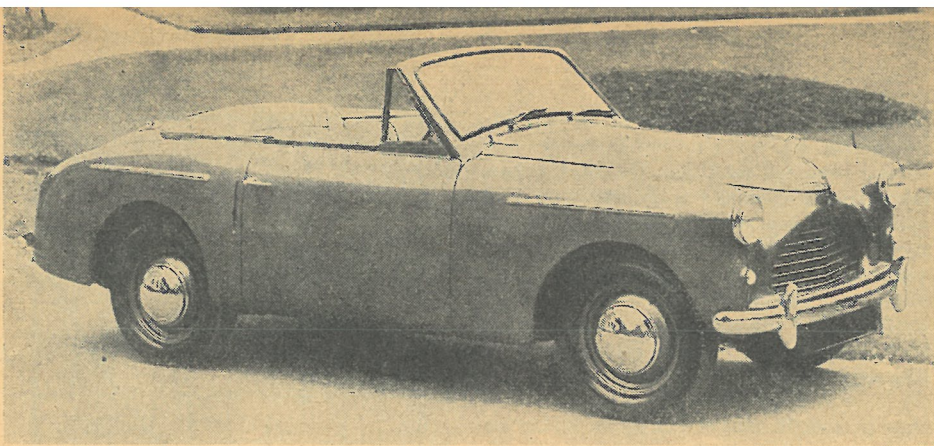
Fabrikat: Girling
System: Hydromekanisk
Forhjulsophængning: Uafhængig, skruefjedre
Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre

Karosseri

Type: 4-dørs sedan med solskinstag.
5 personer

Hoveddimensioner

Akselafstand: 2350 mm
Sporvidde: 1260 mm
Total længde: 3880 mm
Total bredde: 1610 mm
Total højde: 1600 mm
Egenvægt: 950 kg
Benzintank: 29 liter
Olieindhold: 3,25 liter
Vand: 9 liter



Austin A-40 som sportsmodel med to karburatorer. Det var denne vogn, der i forbindelse med Festival of Britain gennemførte den fantastiske kørsel rundt om jorden.

Forhjulene aktiveres ad hydraulisk og baghjulene ad mekanisk vej. Det elektriske udstyr er et 12 volt Lucas anlæg med 110 amperetimer på akkumulatoren.

I instrumentbordet er speedometer, olietryksmåler, benzinstand og kontrol-lamper anbragt hensigtsmæssigt. Kontrol-lamperne for tænding og radio kan flyttes, og på deres plads kan anbringes et kølevandstermometer. Til højre i instrumentbordet findes et godt handskerum, og under instrumentbordet er anbragt en

rummelig hylde til pakker, mapper o. s. v. Varmeapparatet er i forbindelse med et udmærket defrosteranlæg, der holder vindspejlet dugfrit. De forreste vinduer er forsynet med drejelige ventilationsrunder, og modellen er udstyret med sol-skinstag. Som et sammenfattende indtryk kan man fastslå, at Austin med denne model holder fast ved sin gamle linie: Økonomiske, hensigtsmæssige brugsvogne, der er udstyret med lang levetid for øje.

Med



STEMPLER

først i mål

ALUMINIUM-CYLINDRE og ALUMINIUM-TOPSTYKKER

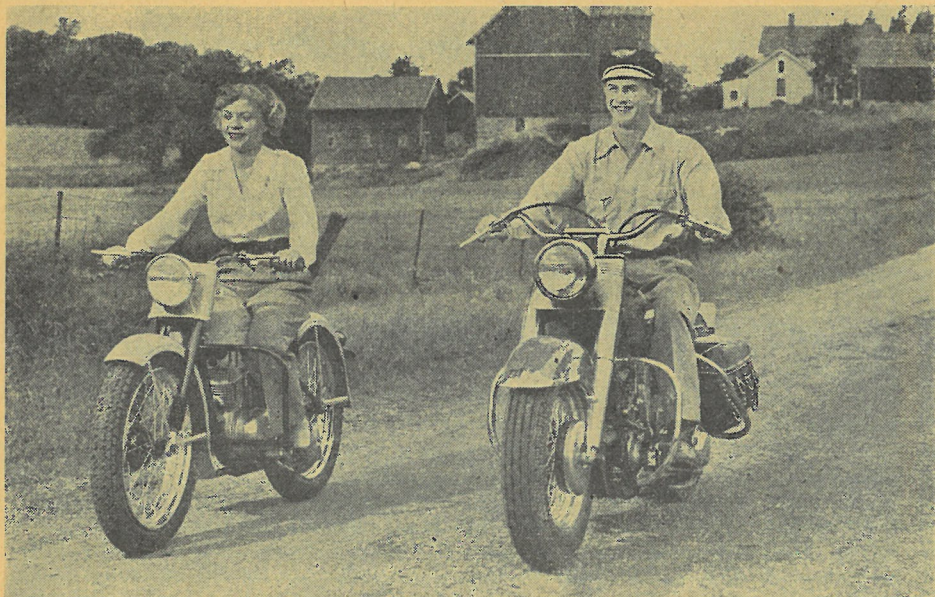
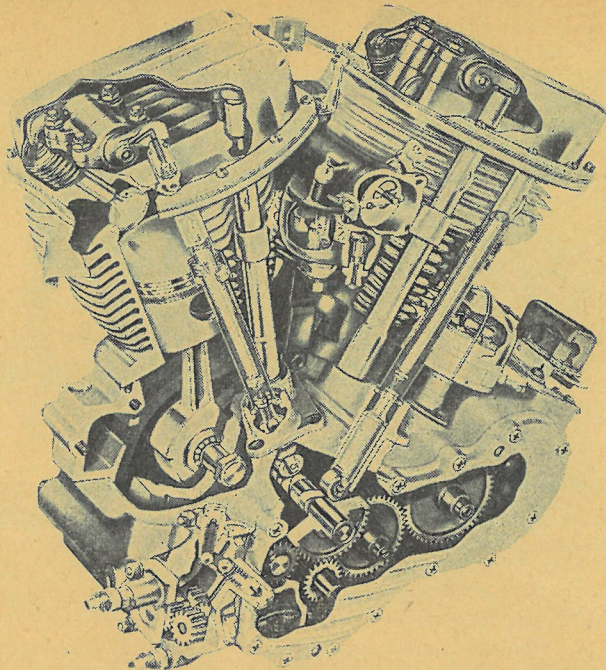
KARL SCHMIDT **NECKARSULM**
G. m. b. H **WÜRTTBG**
PETER SKARRING
 Generalrepræsentant for Danmark: **KØBENHAVN V.**
 Reventlowgade 22
 Ctr. 5202 - Eva 5202

HARLEY- DAVIDSON

med fodgear



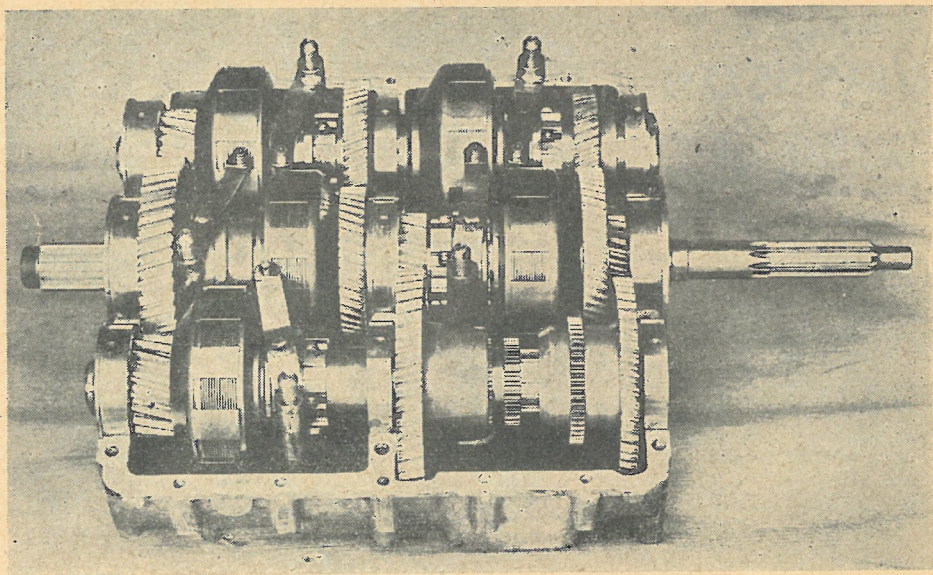
Den 1200 ccm topventilede Harley-Davidson motor yder 55 hk ved 5600 omdr./min. Ventilerne betjenes af en hydraulisk ventilløfter-mekanisme på samme måde som i dyrere amerikanske vogne. Topstykket er støbt i letmetal med indpressede ventilsæder. Stempelernes kompressionsringe er hårdforcromede.



Den mest bemærkelsesværdige ændring ved de store Harley-Davidson modeller er anvendelsen af fodgear og håndkobling. Når amerikanerne slår denne nyhed op som en sensation, har vi, der er vant til europæiske maskiner, lov til at trække lidt på smilebåndet. For at lette udkoblingen er et servosystem monteret.

De topventilede to-cylindrede modeller har endvidere hydrauliske ventilløftere — det samme system, som anvendes på dyrere amerikanske vogne — og hårdforcromede stempelringe. Topstykkerne er af letmetal med indpressede ventilsæder af bronze. Endvidere er de topventilede maskiner monteret med en ny lyddæmper, der nedsætter udblæsningsstøjen til et minimum.

Letvægtsmodellen, der er en 125 ccm to-takter, er ikke ændret i konstruktionen, bortset fra, at fodhvilerne er til at slå op, og teleskopgaflen har fået hydraulisk dæmpning. De store to-cylindrede modeller yder 55 hk.



Et snit gennem »Media« gearkassen. Man ser tydeligt de store flerpladekoblinger.

En ny gearkassekonstruktion

Automatiske eller halvautomatiske gearkasser under den ene eller den anden form har siden automobilets barndom haft en uhildet interesse for såvel konstruktører som publikum. Fords berømte T-model havde egentlig et genialt gearsystem, der blev betjent af en enkelt pedal, men efterhånden som motoreffekten blev sat i vejret, mente man ikke at have tilstrækkelig »magt over tingene« med planetgearet og dettes bremsebånd. At denne teori for så vidt er forkert, viser den kendsgerning, at transmissionssystemet i f. eks. Chevrolet foruden en torque converter er forsynet med et planetgear.

Besyderligt nok har man lige siden den almindelige gearkasses indførelse ønsket at komme af med den igen, men ingen har vovet at gå skridtet tilbage og anvende planetgearet i dets oprindelige udformning. I stedet har man forsøgt sig med alle mulige og en hel del umulige former for gearskiftning baseret på forskellige hovedprinciper. Daimler kom ret tidligt ind på brugen af en vædskekobling i forbindelse med en almindelig manuelt betjent gearkasse, og denne konstruktion var dikteret af et praktisk hen-

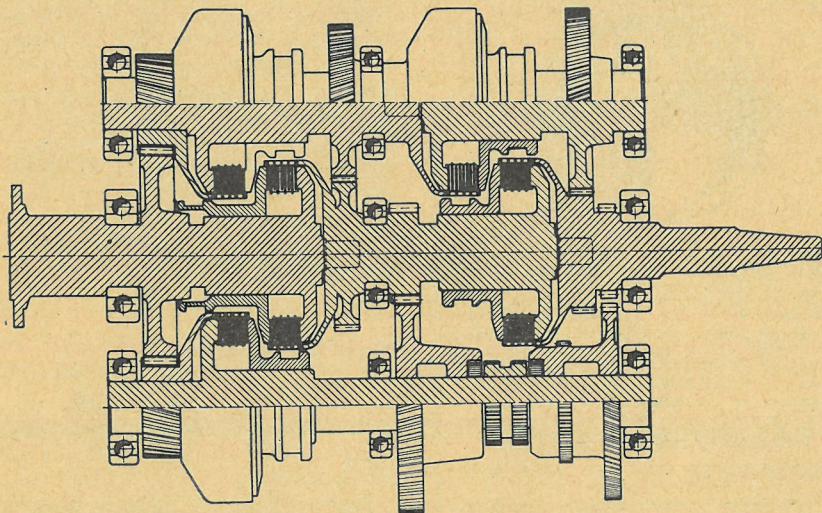
syn til fabrikenes store leverancer af omnibusser til London og andre storbyer. Chaufførerne fik simpelthen benene ødelagt, når de dag efter dag skulle foretage tusinder af udkoblinger gennem en tung pedal. Da først Daimler indførte vædskekobling på busserne, stillede chaufførerne krav om, at *alle* busser skulle udstyres på denne måde.

Indførelsen af hel- eller halvautomatiske gearkasser i personvogne synes derimod i mange tilfælde at være dikteret i højere grad af salgsmæssige end af praktiske grunde, og dette forhold har ofte genspejlet sig i konstruktionerne, der ud fra et teknisk synspunkt ofte måtte betegnes som halvfærdige.

Vi skal ikke her gennemgå alle de forskellige former for automatik, der gennem tiderne har været anvendt, men blot betragte nogle af de konstruktioner, der anvendes i dag. Amerikanerne anvender i udstrakt grad de såkaldte torque converters, som vi omtalte i SMJ nr. 1 og 2, 1951, samt enkelte automatiske gearkasser, der er udformet som en almindelig gearkasse, blot med automatisk skiftning. I Europa synes man ikke at have tillid til

disse transmissionsformer, dels fordi en torque converter har en forholdsvis dårlig virkningsgrad, hvilket medfører et større benzinforbrug end ved normale gearkasser, og dels fordi de automatiske gearkasser er ret kostbare at fremstille og tilmed er ret sårbare i den indviklede konstruktion. Amerikanerne kan se stort på disse ulemper, der kun er af ringe betydning indenfor Amerikas grænser, hvor benzinen ikke er dyr, og hvor en bil ikke koster en lille formue, uanset hvor kompliceret den er.

men med selve gearskiftningen, og på den måde behøver køreren blot at flytte sin gearstang til den ønskede stilling, hvorefter op- eller nedgearingen finder sted på en blød og lydløs måde. Denne gearkasse har flere fordele. For det første er motoren i fast mekanisk forbindelse med bagakslen, hvilket giver en høj virkningsgrad, idet der ikke finder andet mekanisk tab sted, end hvad der er normalt i en tandhjulsudveksling. For det andet kan gearkassen ikke ødelægges af en uøvet chauffør, hvilket giver større holdbarhed,



En skematisk fremstilling af gearkassen. Man ser, hvordan hovedakslen er delt i tre dele, der er i indgreb med to forlagsakser.

Når der nu fremkommer en ny løsning af problemet i Europa, kan det ikke undre, at resultatet afviger i væsentlig grad fra de allerede kendte systemer. Den tyske gearkassefabrik *Zahnradfabrik Friedrichshafen AG.* har fremstillet en gearkasse, der ikke fordrer udkobling under skiftningen, medens selve skiftningen foretages af køreren på de tidspunkter og under de forhold, han finder passende. Denne gearkasse, der går under navnet »Media«, er stort set opbygget som en almindelig gearkasse med skråtårnede tænder og fire eller seks udvekslingsforhold, blot er der indskudt nogle kraftige syncromesh anordninger, der overflødiggør udkobling under skiftningen. Disse syncromesh-koblinger er udformet som flerpladede oliebadskoblinger af samme type som de, der anvendes på de fleste motorcykler. Disse koblinger aktiveres automatisk sam-

og for det tredje sker skiftningen hurtigt. Endelig slipper man for en mængde justeringsarbejde på den almindelige kobling, der kun anvendes ved start og stop.

Medens amerikanerne har søgt helt bort fra brugen af en kobling, har tyskerne således koncentreret sig om at fremstille et transmissionssystem, der nøje svarer til den kendte type, men med en række koblinger indbygget i selve gearkassen. Den nye »Media« gearkasse fremstilles i to modeller med fire udvekslingsforhold til motorer på henholdsvis 55 hk og 85 hk og to typer med seks udvekslingsforhold til 130 hk og 200 hk. Det er således interessant at se, at denne gearkasse også tager hensyn til de små vogne, der indtil dato har været afskåret fra nogen form for automatik, bortset fra almindelige syncromesh gearkasser.

Det er indlysende, at koblingerne i de

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

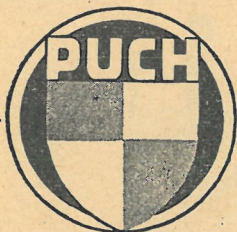
Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504



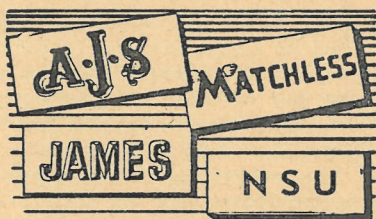
Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine. De kan opdrive, men det er lige så betydningsfuldt, at den bliver leveret gennem et firma, der er indstillet på service, hjælp og vejledning. Når De vælger en PUCH, får De den bedste maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

RASMUSSEN & CO.

WESTEND 15

EVA 953



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

store gearkasser er meget kraftige, og der ville derfor kræves en meget tung eller en meget stor skiftebevægelse, hvis denne skulle overføre skiftningen ad almindelig mekanisk vej. Skiftningen af de store gearkasser foregår derfor ad elektrisk vej, idet en gearvælger, der i virkeligheden er en elektrisk kontakt, gennem en elektromotor foretager skiftningen. Samtidig viser en elektrisk gearindikator, hvilket gear der er bragt i anvendelse.

De små gearkasser skiftes ad ren mekanisk vej ved hjælp af ratgear, der betegner en vandring ad en cirkelbue og ikke ligger i H-form som et almindeligt ratgear. Indikatoren på fire-trins gearkasserne er mekanisk. Det vil sikkert ikke vare længe, før vi ser de første kontinentale person- og lastvogne monteret med denne nye udformning af transmissions-systemet, der i virkeligheden bygger over samme idé som planetgearet i Ford-T, nemlig at betjene gearet med en enkelt bevægelse.



Med »Diogenes«

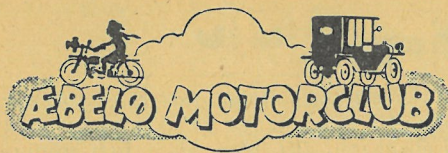
fortsat fra side 562

de skønnede, at det var fornuftigst hurtigst at slippe de tre ubestemmelige afarter af den nordiske race ud af det anstændige kongerige.

Udgravningen af Pompei under lavmasserne har været det rene legeværk mod det hestearbejde, der forestod med at få Diogenes gravet fri af det lerlag, som havde omsluttet alle ædlere dele af køretøjet. Om jeg havde kunnet få de nødvendige bevillinger af metal fra Varedirektoratet, så kunne jeg have foretaget en nøjagtig afstøbning i nyt materiale af Diogenes efter de lerflager, jeg brød løs fra skroget. Nu må Diogenes i sin 20-årige skikkelse holde til adskillige skovture endnu!

Velocette

KVALITETS MÆRKET



Hrr. red.

Der er sket noget forfærdeligt her i klubben — den pukkelryggede skrædder er nemlig blevet optaget som medlem. Jeg må dertil bemærke, at foreningslivet flourerer rigt her på øen, og den pukkelryggede skrædder er medlem af alle foreninger — undtagen jordemoderforeningen, der kun har eet medlem. Skrædderen er sådan set meget god, og han siger ikke ret meget, men når han åbner munden, bibringer han let en hvilken som helst bestyrelse den opfattelse, at foreningen er komplet overflødig, hvis bestyrelsen ikke tager sig gevaldigt sammen. På den måde er det selvfølgelig blevet gode foreninger, vi har her på øen, men der ligesom mangler fred og hygge.

I motorclubben er vi jo alle medlem af bestyrelsen, og vi er lidt betænkelige ved at få skrædderen med, men vi kunne ikke komme udenom ham, da hele den øvrige bestyrelse skylder ham penge. Skrædderen insisterede imidlertid på, at han ikke ville være medlem af bestyrelsen, og han bliver på den måde det eneste menige medlem. Så havde vi jo håbet på, at vi kunne klare ham, og vi regnede også med, at han ville være, hvad man kan kalde mindre aktiv, eftersom han aldrig i sit liv har siddet på en motorcykle og heller ikke agter at gøre det.

Forleden havde vi så generalforsamling, og den var stormfuld som sædvanlig. Vi kom bl. a. til at diskutere, om man i det hele taget behøvede forhjulsbremse på en motorcykle — de fleste mente nej, men enkelte hævdede, at De, hrr. red., holder på, at man bedre kan undvære baghjulsbremsen, og at dette synspunkt derfor måtte antages at være korrekt. Så begik Kleinjern sit livs største dumhed. Han spurgte om skrædderens mening i dette spørgsmål, og han gjorde det vel nærmest for at vise det nye medlem en venlighed uden at vente, at skrædderen havde nogen som helst mening i dette spørgsmål.

Skrædderen bakkede sindigt på sin pibe, medens der blev stilhed i forsamlingshuset. Så sendte han en enorm røgsky op mod loftet, tog piben ud af munden, så sig om i kredsen og holdt følgende tale, medens han så på os een for een:

— Jeg er, medens disse forhandlinger stod på, kommet til den overbevisning, at så længe der er sæbe og vand i denne verden, og så længe folk kan holde deres kæft, er der stadig en chance for at bevare kulturen. (Her bakkede han igen på piben og fortsatte så): Efter at have meldt mig ind i denne club, har jeg sat mig nøje ind i alle problemer, også motorcyklernes bremsesystem, og jeg er blevet målløs under mine studier. Jeg har ikke fundet eet eneste bremsesystem, som man blot kan kalde hæderligt. Selvfølgelig skal for- og baghjulsbremsen aktiveres samtidig ved hjælp af et håndtag på styret, og systemet skal naturligvis være hydraulisk. Endelig skal en fodpedal på maskinens højre side betjene forhjulsbremsen alene og ad mekanisk vej, således at man har to effektive af hinanden uafhængige bremsesystemer. Hovedbremsen skal naturligvis betjenes med hånden, fordi man har den bedste følelse i hånden. Iøvrigt er jeg klar over, at så længe fabrikerne lefler for den dårlige smag og benytter sig af folks uvidenhed, og så længe forskellige motorredaktører betragter disse forhold som uomstødelige kendsgerninger — ja, så længe er der ikke chance for at få udformet motorcyklerne på en korrekt måde. Endelig kan jeg ikke se, hvorfor man ikke kan standardisere bremsesystemerne, således at pedalen i det mindste kommer til at sidde i samme side på alle maskiner. Jeg foreslår derfor, at bestyrelsen vedtager en resolution, i hvilken vi opfordrer samtlige motorcyklefabrikker til at standardisere bremsesystemerne, således at de er ens for alle maskiner fra f. eks. 1960.»

Derefter rejste skrædderen sig og gik hjem uden at deltage i det efterfølgende kaffebord. »Jeg træner ikke til danmarksmesterskabet i 50 meter fælles kaffebord,« sagde han bare, da vi opfordrede ham til at blive. En underlig mand.

Deres ærbødige

Ljusholmer
(Fyrmester).

Old Boys

Det var en strålende idé af Kongelig Dansk Automobilklub at fejre sit 50 års jubilæum ved at lade fortiden genopstå lyslevende og yderst velbevaret i et rally til Roskilde for biler af årgangene 1911—1920 og en kavalkade fra Domkirkepladsen i Roskilde til Tivoli for rallydeltagerne og biler fra de glade svundne tider inden 1911. Hele arrangementet havde dette lette, hyggelige tilsnit, som gjorde

kirkeuret slog tolv, var alle vognene klar til at starte ud på kavalkaden mod København. Det blev ingen helt almindelig køretur, men et veritabelt triumftog for de usandsynligt velholdte biler. Folk stod som en mur langs hele ruten, og københavnernes var stillet mand af huse for at hylde optøget. De engelske deltagere fra *Veteran Car Club* havde aldrig oplevet noget lignende, og de to



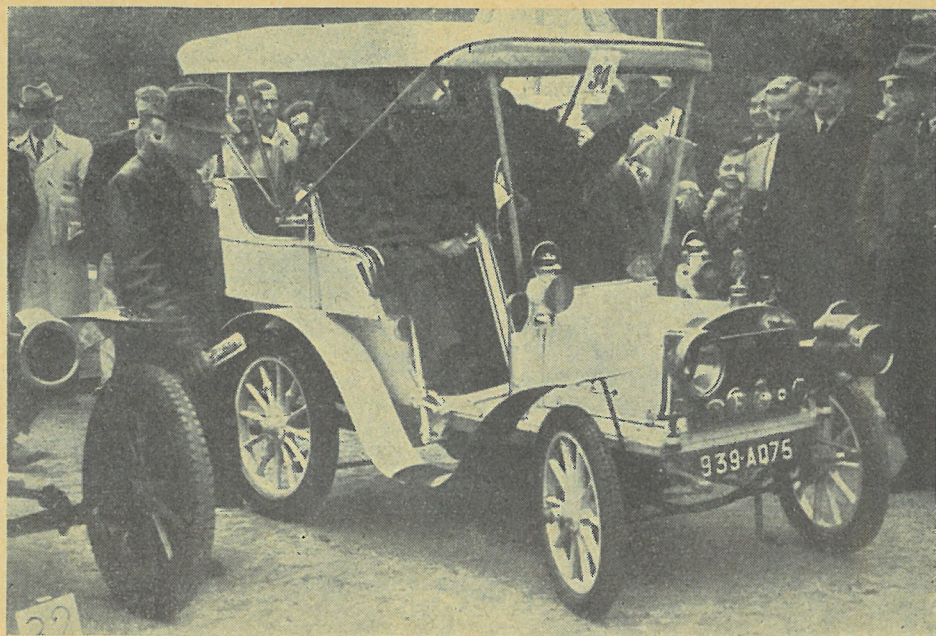
Budd's Cement-Talbot, der fik førstepræmien for den mest velholdte vogn. Den minder meget om vor barndoms brandbiler med en masse messing og solidt smedearbejde. Mange betragter det som en bedrift, at disse gamle vogne kunne køre fra Roskilde til København, men læs vort næste nummer, og De vil erfare, at lignende modeller en gang kørte væddeløb fra New York gennem Sibirien til Paris.

det til en god, sportslig spøg for deltagerne, og som sikrede den ærværdige klub en mageløs publikumssucces — jo, det var kongeligt morsomt! Æren for succesen tilfalder helt og udelst den kongelige klubs kontorchef *Vagn Loft*, som præsterede det utrolige — uden på noget tidspunkt at trække fløjlshandsken af jernhånden. Han var overalt på een gang og var simpelthen utrættelig.

Rally'et blev vundet af *Søren Villiam Nielsen's* Humber 1918, som ved at starte fra Skagen sikrede sig et stort forspring i points. Alle gennemførte iøvrigt uden uheld, og lørdag den 20. oktober, da dom-

gæve franskmænd fra *Club des Teuf-Teufs* var aldeles lamslåede — de fortrød bestemt ikke den lange togrejse med deres historiske biler. Den ene var en *Panhard-Levassor* fra 1898, en fuldgyltig repræsentant for de allertidligste »vogne uden heste«, den anden en uforlignelig *Gladiator* fra 1901, komplet i de mindste detaljer, lige til parasolstativet for Madame.

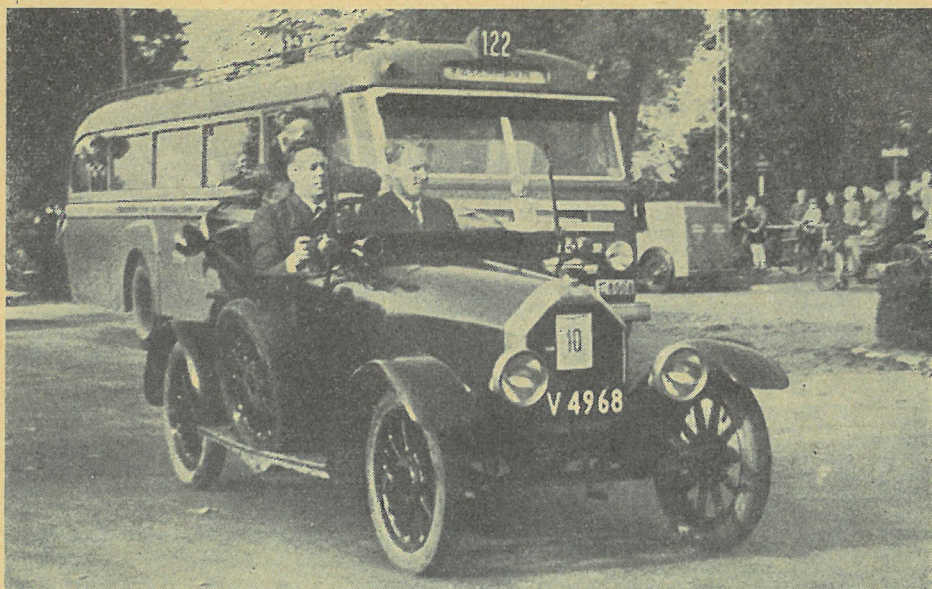
Foruden en prægtig fransk *Léon Bollée* (1898) stillede englænderne med fornemme repræsentanter for den britiske motorindustri: Budd's elegante *Clement-Talbot*, som vandt den præmie, der var udsat til den mest velholdte vogn, og *Watson's*



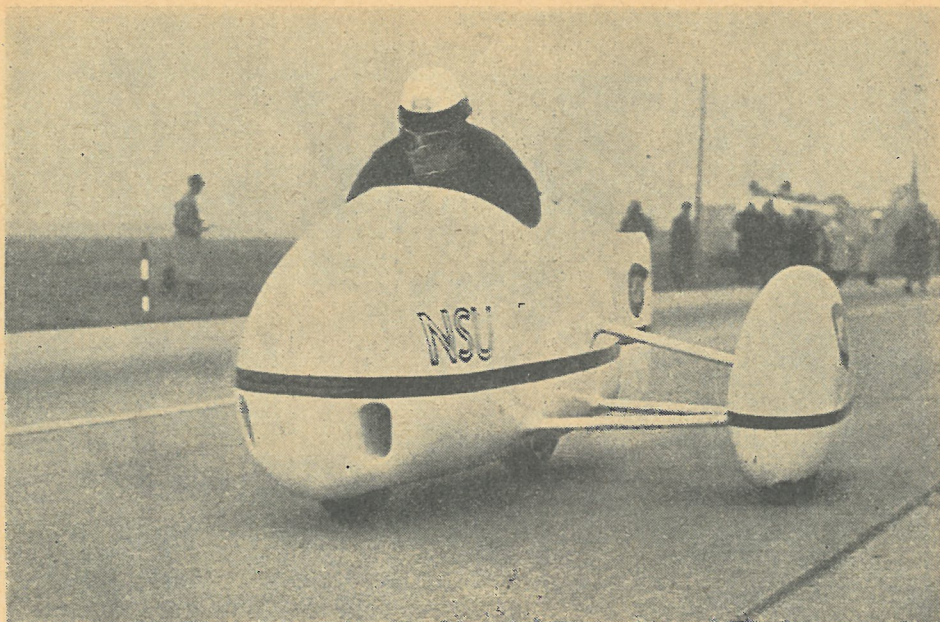
Den gamle Gladiator havde været en fryd for Storm P.

imponerende *Rolls-Royce* fra 1911, der kørte uden en lyd og var udstyret med et overdådigt karosseri, for slet ikke at tale om den dejlige maskine, der lå un-

der den lange røde motorhjem. Det var sager, og man ser næsten ikke mere biler af så høj en håndværksmæssig kvalitet.
Coll.



Den danske Humber, der vandt dette Old-boys rallye — gad vidst om den ikke er fra 1923.



Herman Böhms indkapslede sidevognsmaskine umiddelbart efter starten.

NYE REKORDER

A.M.A. — den amerikanske motorcykleorganisation — har godkendt en række rekorder i den amerikanske C-klasse for standardmaskiner, der kører på almindelig benzin. Rekorderne er blevet sat af »Blackie« Bullock på en 650 ccm Triumph Thunderbird, med hvilken han på saltsøsletten i Utah kørte den flyvende mile med 213,5 km/t. Bullock satte endvidere en række distancerekorder, af hvilke vi skal nævne hastigheden over en strækning på 50 miles, som androg 189,7 km/t.

★

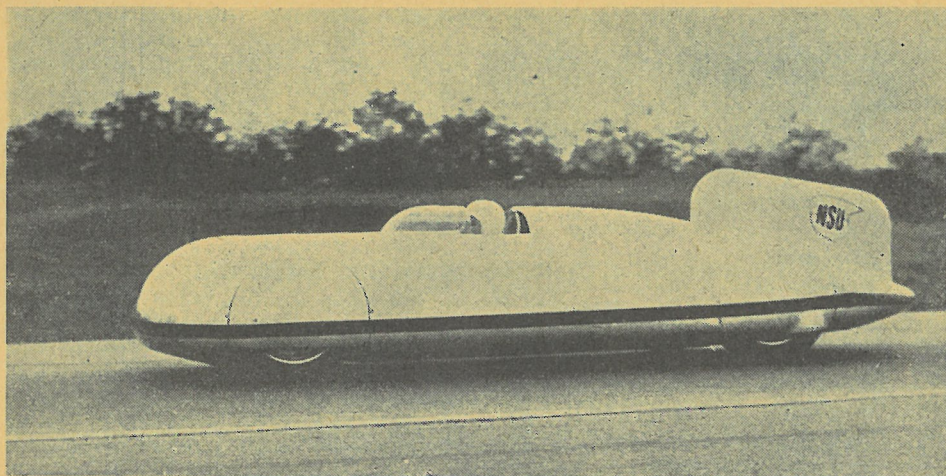
Den 20. oktober startede W. Doran og den franske kører G. Monneret en rekordkørsel på Montlhéry banen. Med en 348 ccm AJS model 7R monteret med en Blacknell sidevogn lykkedes det at slå 17 rekorder i denne klasse. Rekordlisten kom til at se således ud:

10 kilometer	143,2 km/t	1 time	147,8 km/t
10 miles	145,6 »	2 timer	143,2 »
50 kilometer	148,3 »	3 »	143,7 »
50 miles	148,2 »	4 »	142,5 »
100 kilometer	148,25 »	5 »	142,1 »
100 miles	147,9 »	6 »	142,3 »
500 kilometer	143,5 »	7 »	142,2 »
500 miles	142,0 »		
1000 kilometer	142,2 »		

Den følgende dag gik de to samme ryttere i gang med rekorderne i soloklassen, men efter at rekorden for to timers kørsel blev slået med en gennemsnitshastighed på 176 km/t, måtte kørslen indstilles på grund af det dårlige vejr. Mange af de ovenfor nævnte rekorder gælder tillige i 500 ccm- og 750 ccm-klassen. AJS er den engelske fabrik, der er i besiddelse af de fleste rekorder.

Ny absolut hastighedsrekord for sidevogne

På autostradaen München-Ingolstadt har Wilhelm Herz og Hermann Böhm sat 22 nye verdensrekorder, deriblandt den absolute hastighedsrekord for motorcykler med sidevogn, idet Hermann Böhm med en NSU kompressormaskine opnåede en gennemsnitshastighed på 248 km/t. Böhms maskine er den samme 500 ccm kompressormaskine, som han anvendte under rekordkørslen i foråret, men denne gang var maskinen indkapslet totalt efter samme mønster som Herz's rekordmaskine. Den gamle rekord tilhørte englænderen Eric Fernihough, der i 1937 kørte 221 km/t med en 1000 ccm Brough Super

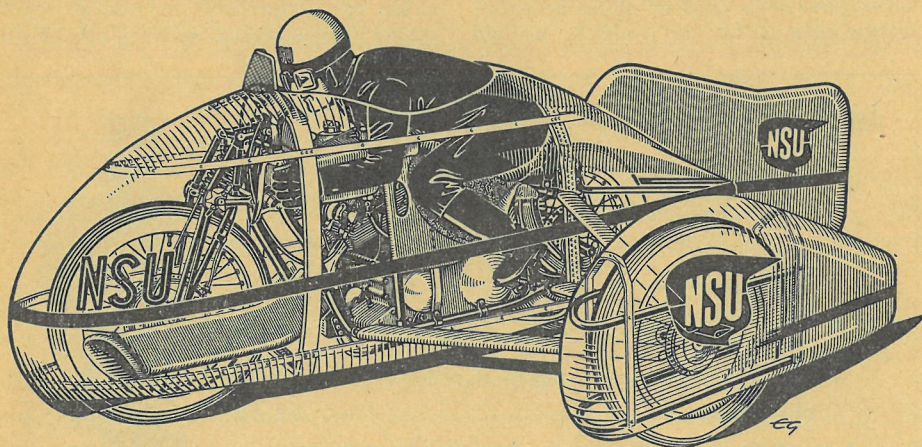


I en specialbygget rekordvogn monteret med den to-cylindrede 500 ccm kompressormotor opnåede Ferdinand Leher 254 km/t.

rior. Endvidere forbedrede Böhm sine rekorder i 500 ccm klassen, idet den flyvende kilometer blev sat i vejret fra 201 km/t til 248 km/t, og den flyvende mile fra 201 km/t til 247 km/t. Endvidere slog Herman Böhm Ernst Hennes gamle rekord for 1 km med stående start. Hennes 19 år gamle rekord lød på 122 km/t, og Böhm kørte med 136 km/t. En mile med stående start blev forbedret med 20 km/t, idet Böhm klarede denne distance med 157 km/t. Også i 350 ccm klassen for sidevognsmaskiner forbedrede Böhm sine egne rekorder, idet hastigheden for en fly-

vende kilometer blev sat op til 217 km/t og en flyvende mile til 216 km/t.

Også Wilhelm Herz satte en række nye rekorder, men denne gang med en almindelig baneracer. Taruffis gamle rekord for en km med stående start blev forbedret til 164 km/t, og Herz kørte en mile med stående start med 183 km/t. I 350 ccm klassen fik Herz noteret 146 km/t for 1 km med stående start og 164 km/t for 1 mile med stående start. Rekorderne i 500 ccm klasserne gælder til lige for de store klasser for maskiner med slagvolumen på 750 ccm og 1200 ccm.



Et snit gennem Böhms rekordmaskine. De foreskrevne 60 kg ballast, der skal erstatte sidevognsmændens vægt, er anbragt i sidevognshjulets skærm.

ERI = 0 = 0 = 0 *Udbræsning*

Det store sus

Sad forleden aften hos *Collecteur*, der bevæbnet med en kolossal papirsaks og en alvorlig klisterbøtte var i færd med at føre sine rekordlister a jour til brug for *Observer*. Samtalen drejede fra de rene racerrekorder over til sportsvognsrekordene, og jeg blev en kende overrasket, da *Collecteur* afslørede, at den internationale rekord i klasse C (3.001—5.000 ccm) for een times kørsel blev sat for 15 år siden af *Robert Benoist* med en *Bugatti*, type 57, *sportsmodel*! Altså med skærme, lygter og alt det der; og hastigheden var ikke mindre end 217,9 km/t, hvilket er 15 km/t hurtigere end *Jaguar's* stærkt opreklamerede time»rekord« for sportsvogne. Klasserekorden for 24 timer tilhører også endnu *Bugatti* med 199,45 km/t — stadigvæk med en regulær sportsmodel uden kompressor eller andre narrestreger og tilmed en kende mindre i slagvolumen end *Jaguar'en*.

Regnekunst

Disse fabelagtige hastigheder med en katalogmodel får mig til at tænke på en festlig episode fra de glade år mellem

krigene. To unge engelske sportsvognskørere arrangerede engang en privat match fra Hyde Park Corner til St. Pauls Katedralen. Den, der kom frem med den laveste gennemsnitsfart, skulle bløde 100 pund plus samtlige bøder for begge parter. Den ene kørte sin *Lagonda* i lyntempo gennem den tætteste Londontrafik og nåede frem med en gennemsnitsfart af henved 55 km/t — hvilket er mere end hurtigt. Den anden kørte i jævnt tempo ud af London og satte farten godt i vejret, da han kom på åben vej. På kort tid nåede han den nu nedlagte *Brooklands*-bane, hvor han i en god times tid spurtede rundt med speedometernålen dansende mellem 150 og 170. Så kørte han sin *Bentley* tilbage til St. Pauls Katedralen og fik for hele udflugten noteret et gennemsnit, der lå langt over konkurrentens!

Navnlig for sælgere

De glade dage i London bringer mange minder frem — specielt nu i udstillings-sæsonen. På en af de engelske biludstillinger i tyverne indfandt der sig en meget kritisk mand, der nærede den dybeste mistro til mekanik. Eftersom hans bekendte utrætteligt havde forklaret ham, hvor uendeligt driftsikre biler efterhånden var blevet, havde han nu besluttet at se dem nærmere an for måske at købe een. Da han nåede frem til Rolls-Royce's stand, blev han lidt mere interesseret og gik een af de udstillede vogne efter i alle ender og kanter. Den ulykkelige repræsentant fra fabriken måtte svare på alle

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

- Ridebenklæder** berømt for snit og pasform
Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra **kr. 198,00**
Oilskinsfrakker enkelte og med for fra ... - **39,15**
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel.
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalesschedug) - **29,50**
Nyrebælter prima kvalitet - **21,50**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



mulige spørgsmål om de ubetydeligste detaljer, men klarede for sig, og den kritiske skeptiker var faktisk ved at være overbevist om vognens fortræffelighed. Han gik derfor en sidste runde om bilen, standsede brat, da han nåede hen foran den, og idet han pegede på håndsvinget: »Hvad er det der? Hva' skal det bruges til?« »Det er startsvinget, Sir«, lød svaret. »Men De har jo lige vist mig, at selvstarteren sidder der, og De forklarede, at den aldrig svigter«. »Jo, men i nødstilfælde...« »Så er starteren altså ikke pålidelig — det tænkte jeg nok, og hvis De ikke kan forklare dette her, skal jeg ingen bil have«. Den arme sælger, der følte en sikker handel forsvinde, tænkte, så det knagede og udbrød med fortvivlelsens inspiration: »Jeg skal give Dem et eksempel på, hvor lille chancen er for, at De kommer til at bruge håndsvinget til at starte motoren. Når De er i bad, har De så bemærket to små ting på Deres bryst?« »Ja, naturligvis«. »Se — de er der for det tilfælde, at De skulle få en baby. Chancerne for, at selvstarteren svigter er ikke større!«

Bilen blev solgt på stedet.

Officiel ankomst

Aftenen før Isle of Man T.T. 1936 var løbsledelsen og øens øverste embedsmænd som sædvanlig samlet til en middag hos guvernøren, Sir Montagu Butler. Under samtalen kom man ind på gamle engelske mål og vægte, og guvernøren spurgte A. C. U.'s sekretær, T. W. Loughborough, om han vidste, hvor meget en *firkin* var. Hverken sekretæren eller nogen af de andre tilstedeværende vidste, hvor meget dette mål var, omregnet til kendte engelske mål.

Den følgende dag ventede sekretæren og den øvrige løbsledelse ved tribunen for at modtage guvernøren. Et medlem af den kongelige automobilclub stod parat til at hejse flaget, i kontrolrummet var man klar til at udsende den nationale hymne gennem banens højttalere, Loughborough stod parat med blomst i knaphullet, handskerne i hånden og nervøse synkebevægelser, og alt var således, som det skulle være, da guvernørens vogn rullede op foran tribunen. Den repræsentative Daimler var knapt bragt til standsning, før guvernøren steg

ud og til de omkringstående forundring råbte: »Ni gallons!« til den måbende A. C. U.-sekretær, hvorefter flaget gik til tops, og 'God save the King' dokumenterede, at guvernøren var behørigt ankommet.

Volant.

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

**Først og størst
med alt til
den kære rok**

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian Akkumulatorer, koblingsgreb, læderbælter brede kr. 5,50, lydpotter kr. 29,00, amalkarburatordele, lygteglas, transfers til de fleste maskiner, forchromede styr 1" og 7/8".



Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. efterkrav.

**Motor-
lageret**

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

Krumtaplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler

Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Frøgtmandshallen
København V

ET MINUT HURTIGERE . . .

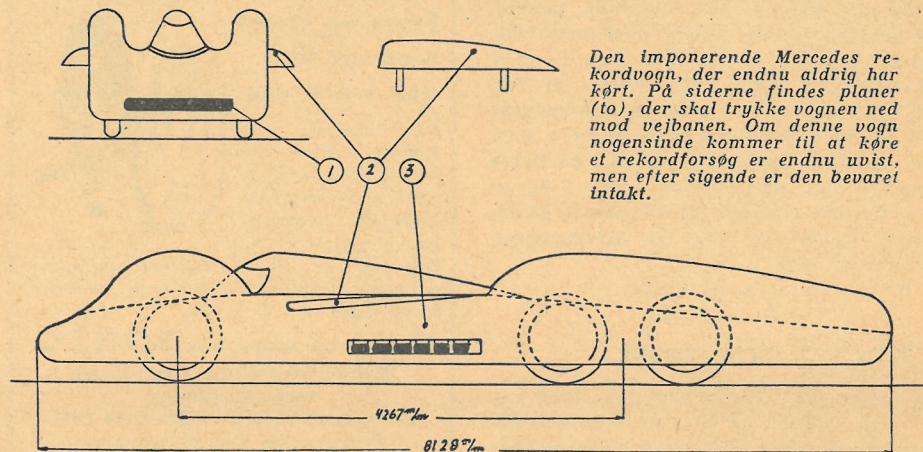
fortsat fra side 551

racertype (V-12, 2.500 hk, 36.500 ccm) under Blue Bird's motorhjem, og med den ene arm i bind efter en alvorlig forstuvning under prøvekørslerne bragte han den 4½ tons tunge vogn over den afmålte mile med 438,49 km/t — en præstation, der savner sidestykke i motorhistorien.

Derefter pauserede Campbell i to år, før han atter viste sig på Daytona i 1935 med en efter Railtons anvisninger fra inderst til yderst forynget Blue Bird. Daytona stranden var i meget dårlig stand, men trods de ugunstige forhold pressede

England mistede rekorden, satte han sig for at erobre verdensrekorden for motorbåde, hvilket også lykkedes for ham i 1937. Samme år faldt hans bilrekord, da George Eyston med den enorme Thunderbolt, Tordenkilen, der havde to Rolls-Royce »R« motorer, nåede 502,1 km/t.

1938 prøvede to englændere kræfter på den blændende hvide saltbane i U.S.A. Eyston lagde over 50 km/t til sin fart fra det foregående år, men blev slået 14 dage senere af John Cobb, en stiltfærdig pelshandler fra London, som med sand lidenskab havde dyrket motorsport i mange år, men hidtil aldrig havde kørt hurtigere end ca. 250 km/t. Hans vogn,



Den imponerende Mercedes rekordvogn, der endnu aldrig har kørt. På siderne findes planer (to), der skal trykke vognen ned mod vejbanen. Om denne vogn nogensinde kommer til at køre et rekordforsøg er endnu uvist, men efter sigende er den bevaret intakt.

Campbell farten op til 445,49 km/t — med den bevidsthed, at de 300 miles ikke kunne nås på Daytona Beach. Derfor besluttede han at gøre et nyt forsøg på Bonnevilles saltsletten ved Utah, og her nåede han som 54-årig sit livs mål den 3. september, da han tilbagelagde den »flyvende« mile på 11,96 sekunder, d.v.s. med 301,13 miles i timen (484,62 km/t) — men ikke uden at vise sig som den sande mesterfører. Da vognen havde tilbagelagt rekordstrækningen første gang, sprængtes det venstre fordæk, og i en fart af 480 km/t fik Campbell ved en overmenneskelig anstrengelse og en fabelagtig hurtig reaktion rettet den 5 tons tunge Blue Bird op. Da vognen standsede, stod resterne af dækket i flammer!

Denne eklatante succes var Sir Malcolm's sidste rekordkørsel. Med en erklæring om, at han agtede at prøve igen, hvis

der var konstrueret af Railton, var David mod Eyston's Goliat. Over to gamle Napier motorer på hver 1250 hk havde Railton — man fristes til at sige det — »digtet« en meget elegant vogn, der kun vejede 3 tons mod Thunderbolts 7.

Railtonvognen var helt igennem ganske uortodox. Føreren sad under en lille kupel foran forhjulene, og hele konstruktionen dækkedes af et glat, dråbeformet aluminiumskarosseri, som var fæstet med otte bolte til udriggerne på chassis'et, der bestod af en »rygrad« i form som et fladt S. I den forreste bue lå den motor, der trak baghjulene, i den bageste bue motoren, der drev forhjulene. Een gearstang kontrollerede begge gearkasser; koblinger fandtes ikke, men to friløbsanordninger, der muliggjorde gearskiftning — hvis man eller var tilstrækkelig fiks til den kunst.

DEN ABSOLUTE VERDENSREKORD

1898 - 1951

1898	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	63,15 km/t
1899	Jenatzy	Jenatzy	66,66 »
1899	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	70,31 »
1899	Jenatzy	Jenatzy	80,35 »
1899	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	92,69 »
1899	Jenatzy	Jenatzy	105,88 »
1902	Serpollet	Serpollet	120,80 »
1902	Vanderbilt	Mors	122,45 »
1902	Fournier	Mors	123,28 »
1902	Augières	Mors	124,14 »
1903	Duray	Gobron-Brillié	134,33 »
1903	Duray	Gobron-Brillié	136,36 »
1904	Ford	Ford 999	147,04 »
1904	Vanderbilt	Mercedes	148,54 »
1904	Rigolly	Gobron-Brillié	152,54 »
1904	de Caters	Mercedes	156,52 »
1904	Rigolly	Gobron-Brillié	166,66 »
1904	Barras	Darracq	168,22 »
1905	Macdonald	Napier	168,42 »
1905	Hémery	Darracq	176,47 »
1906	Marriott	Stanley	195,65 »
1909	Hémery	Benz	202,15 » *)
1910	Oldfield	Benz	211,94 » *)
1914	Hornsted	Benz	199,78 »
1922	Lee Guinness	Sunbeam	215,25 »
1924	Thomas	Delage	230,63 »
1924	Elridge	Fiat	234,99 »
1924	Campbell	Sunbeam	235,22 »
1925	Campbell	Sunbeam	242,80 »
1926	Segrave	Sunbeam	245,15 »
1926	Parry Thomas	Thomas Special	272,46 »
1926	Parry Thomas	Thomas Special	275,23 »
1927	Campbell	Napier-Campbell	281,45 »
1927	Segrave	Sunbeam	327,98 »
1928	Campbell	Napier-Campbell	333,06 »
1928	Keech	Triplex	334,02 »
1929	Segrave	Irving-Napier	372,34 »
1931	Campbell	Napier-Campbell	396,04 »
1932	Sir Malcolm Campbell	Napier-Campbell	408,72 »
1933	Sir Malcolm Campbell	Campbell-Special	438,49 »
1935	Sir Malcolm Campbell	Campbell-Special	445,49 »
1935	Sir Malsolm Campbell	Campbell-Special	484,62 »
1937	Eyston	Thunderbolt	502,10 »
1938	Eyston	Thunderbolt	556,00 »
1938	Cobb	Railton	563,60 »
1938	Eyston	Thunderbolt	575,30 »
1939	Cobb	Railton	593,50 »
1947	Cobb	Railton	634,40 »

*) Disse to rekorder nåede ikke at blive anerkendte, inden det blev bestemt, at kørslen skulle ske i begge retninger.

Dette revolutionerende køretøj satte rekorden op til 563,6 km/t, men Cobb beholdt kun titlen een dag, så kørte Eyston 575,3 km/t.

I august 1939 var Cobb igen på Bonneville-banen, efter at Railton havde kureret nogle ubehagelige vibrationer i vognen, og knapt otte dage inden tyskerne begyndte at sprede »kultur« i Europa, gik rekorden op til 593,5 km/t — men det blev så temmelig overset på grund af andre og ubehageligere begivenheder.

Påny gik der otte år, før det igen blev muligt at tænke på rekorder, og den 17. september 1947 registrerede chronograferne på Bonneville-banen, at Cobb havde tilbagelagt en kilometer med flyvende start på 5,68 sek. — næsten et minut hurtigere end den tapre grev Chasseloup-Laubat havde kørt samme strækning et halvt århundrede før. Tilmed var Cobb's

hastighed over den flyvende mile noget større, da vognen endnu accelererede kraftigt på kilometerstrækningen trods et til-løb på 8 kilometer, og rekorden står i dag på 9,1325 sek. for mile'n, 634,4 km/t.

Hvor længe den bliver stående ved dette tal, er et åbent spørgsmål. *Mercedes-Benz* havde allerede før krigen i dybeste hemmelighed bygget en jættestor rekordvogn, som var klar til et forsøg på at nå 700 km/t, men vognen, som eksisterer endnu, har aldrig kørt — og mon den nogensinde kommer til det?

I så fald vil andre kørere sikkert søge at fravriste tyskerne rekorden, som rummer megen prestige og samtidig er en inciterende udfordring til dem, der drages af det ukendte og gerne vil udrette noget, ingen har udrettet før.

Collecteur.

Uheldig knallertbog

På Georg Andersens forlag har ingeniør

John F. Ekvall udsendt »Cyklemotorbøger«, der på sine 91 sider skulle redegøre for de problemer, knallertkørerne kan komme ud for, men i betragtning af, at bogen er skrevet for folk, der aldrig har haft med motorer at gøre før, må man sige, at arbejdet er lidt mangelfuldt. Forklaringen om hvorledes en to-taktmotor arbejder, vil sikkert ikke blive forstået af mange — medmindre de ved det i forvejen. I en illustration af en almindelig to-taktmotor kaldes topstykket for cylinderhovedet (frit oversat fra engelsk), og i en fejlfindingstabel for benzinanlægget får man at vide, at såfremt motoren går i stå, kan det skyldes, at benzinpumpen er i uorden. Vi vil gerne se blot en eneste cyklemotor med benzinpumpe. Under fejlfindingstabellen for det elektriske anlæg hedder det, at »knækkede, forbrændte, sodede eller våde tændrør« er årsagen til, at motoren går ujævnt. Javel, det er rigtigt, men der er dog et par andre muligheder som f. eks. forbrændte plantiner og forkert afstand mellem disse. Hvis tændrøret svigter, kan grunden ifølge samme tabel kun være »brodannelse mellem tændrørets poler eller forkert gniståbning«. Når den ulykkelige

knallertejer ved et motorstop skruer sit tændrør af og konstaterer, at elektrodeafstanden er rigtig, og at der ikke er nogen brodannelse mellem elektroderne, hvad så? Hvorfor anfører man ikke fugt og kul som muligheder for svigtende tændrør, når disse to fejl endda er de hyppigste? Det vil sikkert også volde lidt reservedelsvanskeligheder, når knallertejeren kommer og skal have en ventil, og det så viser sig, at det er et karburatorspjæld, han skal have.

Det forekommer os at være en noget letkøbt spekulation i den knallertfeber, som iøvrigt er stærkt i aftagende.

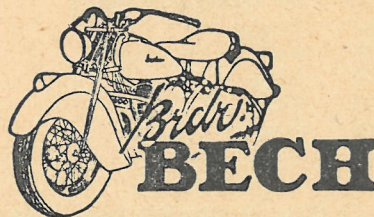
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

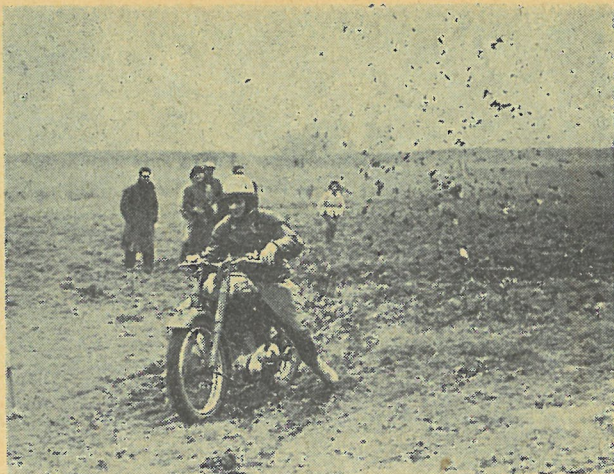
RESERVEDELE OG UDSTYR

Aut. Indian-forhandler

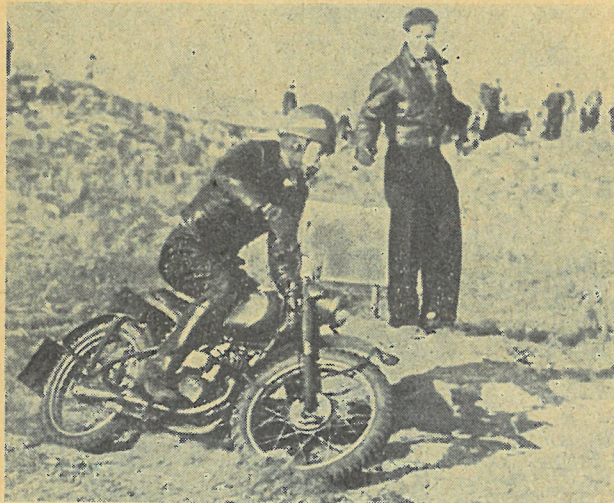


Tagensvej 101 . Taga 9926

Sportsmotorklubben København afholdt den 21. oktober et trial ved Svogerslev kro. På de fem etaper mødte kørerne to grusgrave, et par opblødte markveje med stejle sligninger og en rundbane. På rundbanen styrte Poul Hansen og var så uheldig at brække et ben. Sidevognskøreren Thorvald Hansen kørte op i hegnet og eksede sit forhjul, men for at opnå sin placering bogstaveligt talt bar sidevognsmanden og køreren cyklen rundt 2½ baneomgang. Begynderklassen blev vundet af Poul J. P. Hansen, Triumph, junior solo af Franz Christiansen, Triumph, medens Poul Egon Hansen, Ariel, vandt senior solo, og Gudmann Petersen, Excelsior, blev vinder i letvægtsklassen. Junior sidevogn gik til Svend Mortensen, Zündapp, og den gamle veteran



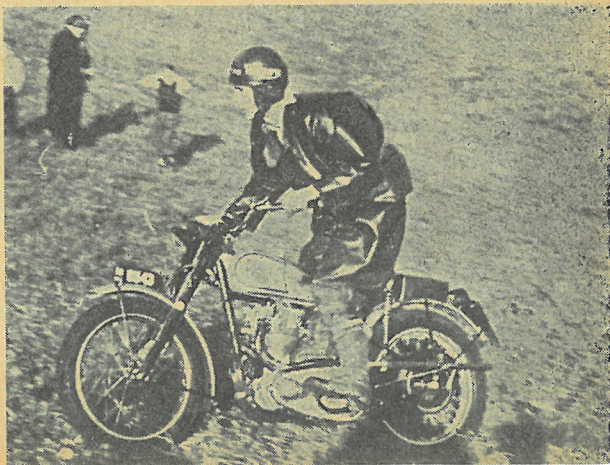
FRA TRIAL-SÆSONEN

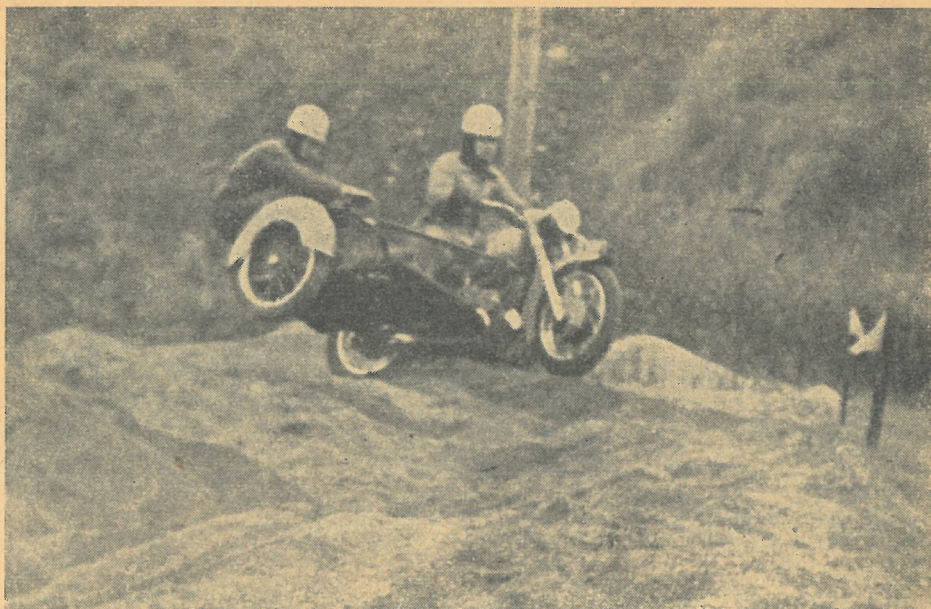


Egon Walther, Triumph, vandt senior sidevogn. På billedet til højre ses Egon Hansen, hvis baghjul hvirvler den løse jord op.

På billedet til venstre er Erhard Fisker, PUCH, ved at runde en kurve i Næstved Motor Klubs trial. Fisker vandt letvægtsklassen, i hvilken han har vist sig ret suveræn.

Eivind Hansen, Triumph, vandt i Næstved senior solo. Eivind Hansen er vel nok vor sikreste trialfører idag. På billedet til højre ses han i engelsk stil.





Vinderen af Junior sidevogn i SMK's trial, Svend Mortensen, nærmest flyver sin Zündapp gennem grusgraven.

FINDES DER EN BEDRE LETVÆGTER?

Spørg en af de mange JAVA-kørere



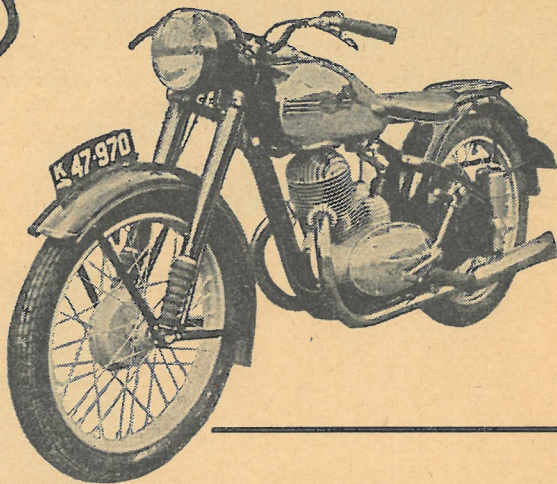
250 ccm

Omgående levering

Lempelige vilkår



NÆRMESTE FORHANDLER
opgives af



ERIK ORTH

Lyngbyvej 36 - KØBENHAVN Ø - Central 12375

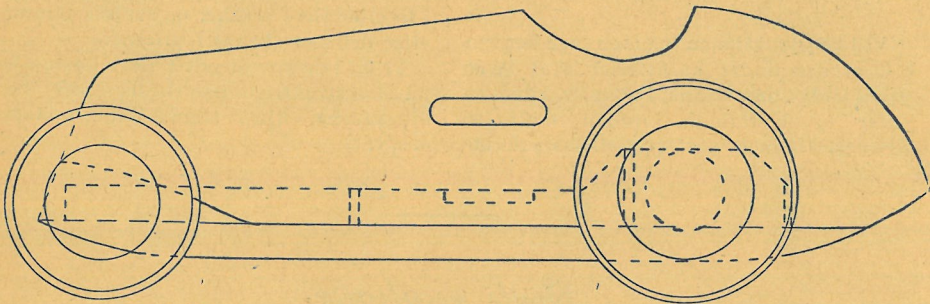
Modelracer

Den morsomste side af modelracersporten er bygningen og forbedringen af vognene, medens konkurrencerne viser, om konstruktørens ideer har været rigtige, og om arbejdet er lykkedes.

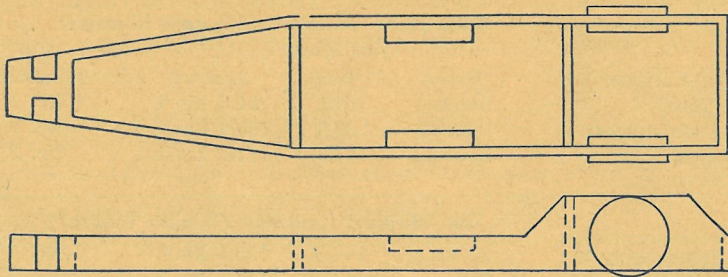
Da der i denne vintersæson er mange begyndere, der vil gå i gang med at bygge en vogn, vil vi her give nogle anvisninger, der ikke må betragtes som en præcis byggebeskrivelse med tilhørende arbejdstegninger, men kun som en første vejledning, på hvilken de enkelte kan bygge videre under udfoldelse af deres fantasi og håndværksmæssige færdighed.

Når man går i gang med sin første vogn, vil man selvfølgelig helst have, at den skal

aksler o. s. v., og det er indlysende, at inden man laver modellen til denne støbning, må man være fuldstændig klar over, hvor de enkelte dele skal sidde, og hvilken konstruktion man finder mest formålstjenlig. Sine erfaringer samler man derfor bedst ved at bygge en vogn på et regulært chassis, da dette giver mulighed for konstruktionsændringer under arbejdet. Chassisrammen fremstilles i 1,5–2 mm plade, der bukes i vinkel for at opnå en passende stivhed. Pladen bør opvarmes, inden den bukes, og den skal først skæres i de rigtige bredder efter bukningsen. Overalt, hvor det er muligt, bør man anvende svejsning og slaglodning, da skruer og bolte på



Som forbillede for den første model-racer kan man indenfor de tilladte mål anvende mange gamle racer-biler.



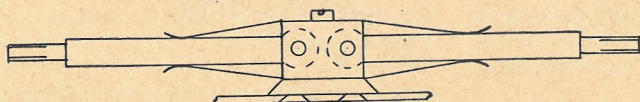
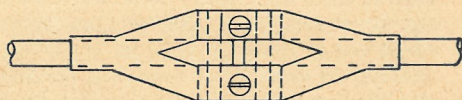
Chassisrammen skal fremstilles i 1,5–2 mm plade, der varmes og bukes, inden vangerne klippes til i den rigtige bredde.

kunne slå verdensrekorden, men for at kunne nå dette forjættende mål må man først samle en række erfaringer, og erfaringerne får man bedst ved at bygge en forholdsvis langsom vogn. De hurtige vogne er næsten alle opbygget på en støbt bund med konsoller til motor, tænding,

grund af de voldsomme vibrationer viser en udpræget tilbøjelighed til at gå løse.

I første omgang skal man ikke koncentrere sig om motorstørrelser over 4,9 ccm, og i den såkaldte »mite«-klasse kan man anvende fast træk eller udveksling ved hjælp af kron- og spidshjul. Da disse tand-

hjul er vanskelige at skaffe i en tilstrækkelig god kvalitet, må man først sikre sig, at man kan få egnede tandhjul, inden man går i gang med konstruktionen, da det i modsat fald vil være bedre at anbringe baghjulet direkte på krumtapakslen og samtidig anvende et lille hjul.



Hvis man vil affjedre vognens forhjul, sker dette lettest ved hjælp af pendulaksler som vist på ovenstående skitse. Som fjedrende elementer lægger man en bladfjeder på hver side af akslerne.

Ved konstruktionen må man tage hensyn til, at der under karosseriet skal være plads til brændstoftank, batterier, kondensator og kontakter foruden motoren. Brændstoftanken skal fremstilles i hvid-

blik, som man får fra en gammel konserverdåse i dette materiale.

Brændstoftankens placering i vognen er af ret væsentlig betydning. Lægges tanken foran motoren, vil vædsken blive trykket op i karburatoren under farten, men man må huske at lægge benzinrøret i højre side, da brændstoffet under kørslen bliver slynget over i denne side af tanken. Lægges tanken bag motoren, er det nødvendigt at montere et overtryksrør, d. v. s. et luftrør, gennem hvilket fartluften dirigeres ned i

benzintanken og på den måde virker som brændstoppumpe.

Karosseriet byder på mange muligheder. Det kan fremstilles i plade, der bankes op i to eller flere stykker og svejses sammen, eller det kan skæres i piletræ.

Vi vil i de kommende numre komme ind på konstruktionsenkeltheder som tændingsanlæg, hjul, transmissionssystemer o. s. v.

Nogle resultater

fra en åben konkurrence i Derby fornylig

Rolls Royce pokalen (10 ccm klassen)

Karosseri	Motor	Hastighed		Placering	Klub
		1. start	2. start		
Arrow	Dooling	204.5	201.3 km/t.	Nr. 1	Surrey
hjemmebygget	Dooling	200.8	195.6 km/t.	Nr. 2	Derby
Arrow	Dooling	191.3	192.0 km/t.	Nr. 3	Surrey

„The Walker“ pokalen (5 ccm klassen)

hjemmebygget	Dooling	140.3	150.5 km/t.	Nr. 1	Sunderland
Arrow mite	Dooling	143.4	144.1 km/t.	Nr. 2	Sunderland
M. D. S.	Dooling	143.4	144.1 km/t.	Nr. 3	Derby

Chaddesden skjoldet (2,5 ccm klassen)

hjemmebygget	Dooling	—	143.8 km/t.		
hjemmebygget	E.D.246	122.3	121.9 km/t.	Nr. 1	Sunderland
hjemmebygget	Oliver	108.7	111.1 km/t.	Nr. 2	Edmonton
hjemmebygget	Oliver	109.8	106.8 km/t.	Nr. 3	Nottingham

NEW HOBBY

Shell har ladet optage en film om modelracere med ovenstående titel. De små vogne, der kun er ca. 35—40 cm lange, er kopier af rigtige racerbiler. De drives af totaktmotorer på 5—10 ccm og kan køre helt op til 100 km i timen.

Filmen er optaget i samarbejde med Pioneer Model Racing Car Club i England, og medlemmerne har selv bygget deres biler. Man ser konstruktionsdetaljer på forskellige modeller, der demonstreres af konstruktørerne, og endelig følger man faserne i et løb, der finder sted på toppen af en bygning med fladt tag i London.

Onsdag den 31. oktober afholdt Odense modelracerklub sin årlige generalforsamling, hvor det vigtigste punkt på dagsordenen var valg af ny bestyrelse. Som formand valgtes Jens Hansen, Finsens Allé 4, Odense, som kasserer Per Ramstedt, som baneleder Henning Lind og som sekretær Erling Sørensen. Klubbens adresse er nu Jens Hansen, Finsens Allé 4, Odense.



KLG's Mini-Rør er i hver
Detaille en Kopi af de
store Rør

FRA BANE OG VEJ

AF OBSERVER

Efter de store styrkeprøver på Nürburg Ring og Monza har der hersket febrilsk travlhed i racerværkstederne hos Alfa Romeo, der gør en kraftanstrengelse for at hente endnu lidt mere fart og navnlig mere holdbarhed frem til den 1,5 liters type 159. Alfa-vognene er stadig de hurtigste, men Ferrari's 12-cylindrede 4,5 liters vogn er ikke nogen sinke, og så holder den bedre.

Sejrene over holdet fra Milano har gjort Enzo Ferrari helt balstyrisk, og midt i travlheden har han fået gjort sin nye 4-cylindrede to liters model så færdig, at den fik sin officielle debut i *Modena Grand Prix*'et, som blev kørt den 23. september. Gordini havde sendt en Simca-trio i ilden, og fra starten førte Simon, men på tredje runde lykkedes det Ascari at presse sig indenom i et sving takket være Ferrariens bedre bremses. Simon blev dog ved at bide fra sig, og først i 14. omgang nåede Villorosi forbi ham med den anden 4-cylindrede Ferrari. Afgørelsen faldt 9 runder senere, da Simon måtte udgå på grund af en mekanisk defekt. Derefter var det processionskørsel — især da Villorosi også udgik — og Ascari vandt med 116,3 km/t for den 250,8 km lange distance, fulgt af Gonzales i en tolvcylindret Ferrari og

af Lance Macklin, der kørte en H.W.M. De øvrige fem fuldførende vogne var tolvcylindrede Ferrari-modeller med undtagelse af een Simca, som schweizeren Tony Branca bragte ind på 7. pladsen.

For Ferrari var den nye models debut en fremragende triumf, og det hører jo heller ikke til hverdagsbegivenhederne at se en to liters motor, som udvikler 175—180 hk ved 7.000 omdr./min.!



Linus-Monthéry-banen ved Paris har været skueplads for flere bemærkelsesværdige rekordforsøg. Først aflivede en 1.100 ccm Porsche George Eystons tyve år gamle rekorder i klasse G (751—1100 ccm) over 500 miles, 1000 km og seks timer. De nye rekorder, som blev sat af Müller, Glöckler, von Hanstein, Ramelow og Frankenberg, står nu på 161,83 km/t for 500 miles, 162,96 km/t for 1000 km og 162,82 km/t for seks timer. Efter disse fine resultater blev der monteret en 1500 ccm motor i vognen, og derefter faldt følgende rekorder i klasse F (1101—1500 ccm):

3.000 km — 158,96 km/t (gl. rekord: Hansa — 153,33 km/t)
2.000 miles — 159,04 km/t (gl. rekord: Hansa — 153,51 km/t).

4.000 km — 159,13 km/t (gl. rekord: Hansa — 152,05 km/t)
 3.000 miles — 159,25 km/t (gl. rekord: Hansa — 147,67 km/t)
 5.000 km — 159,19 km/t (gl. rekord: Hansa — 147,23 km/t)
 5.000 miles — 156,49 km/t (gl. rekord: Hansa — 144,36 km/t)
 10.000 km — 154,29 km/t (gl. rekord: Adler — 126,34 km/t)
 24 timer — 158,98 km/t (gl. rekord: Hansa — 152,00 km/t)
 48 timer — 156,66 km/t (gl. rekord: Hansa — 147,94 km/t)

Selve rekordfarten endte med en absolut verdensrekord for 72 timer på 152,34 km/t eller omsat i distance 10.968,707 km eller knapt 500 km længere end den gamle rekord. For at det så ikke skulle være løgn, kørte Glöckler, von Hanstein og Ramelow lige ud på banen, da de nye rekorder var sat, og tegnede sig yderligere for rekorderne over 500 km (188,1 km/t), 1000 km (184,66 km/t) og seks timer med 184,66 km/t.

Da Porsche-mandskabet endelig havde gjort næsten rent bord i klasse F, tog et hold fra Cooper-fabriken fat på rekorderne i klasse J (indtil 350 ccm), hvor de med en betydelig margin sikrede sig følgende indtegninger i FIA's rekordbog:

50 km	145,85 km/t
50 miles	148,09 km/t
100 km	148,37 km/t
100 miles	147,74 km/t
200 km	148,03 km/t
1 time	145,28 km/t

Derefter satte de en 500 ccm JAP-motor i den strømliniede rekordvogn og slog de tilsvarende rekorder i klasse I (350—500 ccm).

Rekorderne i denne klasse blev:

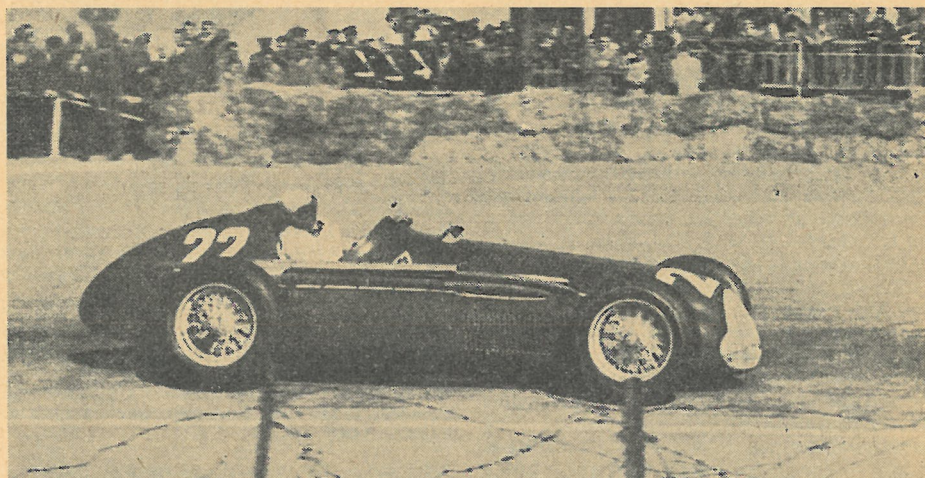
50 km	159,81 km/t
50 miles	160,22 km/t
100 km	160,28 km/t
100 miles	159,99 km/t
200 km	159,53 km/t
1 time	-59,991 km/t

Det vil sige, at de gamle rekorder er faldet med 15—20 km/t i alle tilfælde, hvilket kan tilskrives Cooper-vognens fremragende strømliniekarosseri, idet de hidtidige rekorder tilhørte en Kieft, der var udstyret med et almindeligt racerkarosseri til landevejsbrug.

★

Sidste runde i kampen om verdensmesterskabet blev udkæmpet den 28. oktober i *Spaniens Grand Prix* på *Pedralbes* rundbanen i udkanten af Barcelona — en i mange måder yderst vanskelig bane. Den består af et 2,5 km langt lige stræk, der er ret ujævnt, fører gennem et hårnålesving over et let buget stykke til et nyt spidst sving, derpå ned ad bakke, en jævn kurve, et kort stykke lige vej, atter en kurve — lidt skarpere end den foregående, så en lille tur ned ad bakke, gennem et forbistret sving til højre, og man er atter inde på langsiden. Det hele drejer sig om 6,3 km — men de skulle tilbagelægges 70 gange.

Under træningen kørte Ascari den hurtigste omgang på 2 min. 10,6 sek., d. v. s. 173,9 km/t med sin 4,5 liters Ferrari. Fangio brugte næsten 2 sekunder mere med den 1,5 liters kompressorforsynede Alfa Romeo.



Fangio i sin Alfa Romeo går ind i en kurve i Spaniens Grand Prix. Fangio vandt med dette løb tillige mestertitlen for 1951.

Løbet blev kørt i brændende sol, og fra starten førte Ascari med et par sekunder foran Farina og Fangio. Alle tre satte et afsindigt tempo, og på tredje runde gik Fangio forbi Farina. Derefter fulgte en kort, hidsig duel mellem Fangio og Ascari om førerpositionen, og allerede under næste omgang gik Fangio frem til førerpositionen, som han ikke senere gav fra sig. Ferrariholdet havde en uheldig dag; Taruffi og Villorosi udgik, Ascari måtte skifte hjul tre gange, fordi slidbanerne på grund af den stærke hede blev flået i laser, og kun den digre argentiner Gonzales kørte igen med et hjulbytte.

Alfa Romeo fik hævn over nederlaget på Monza, men om nogen overlegenhed er der ikke mere tale.

Resultaterne blev:

1. J. M. Fangio (Alfa Romeo 1.500 kompr. 2 t. 46 m. 54,1 sek. 158,9 km/t.
2. F. Gonzales (Ferrari 4.500) 54,3 sek. bagved.
3. G. Farina (Alfa Romeo 1.500 kompr.) 39,2 sek. bagved.
4. A. Ascari (Ferrari 4.500) to omg. bagved.

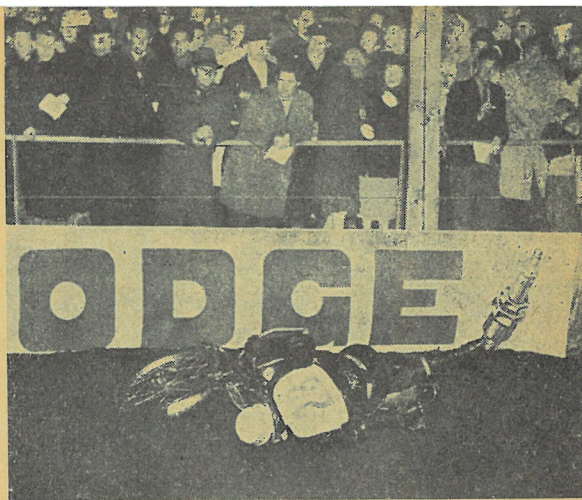
Fangio blev således verdensmester for 1951, og Alfa Romeo holder titlen på andet år — og hermed faldt tæppet for denne sæsons europæiske Grand Prix løb.

Observer.

★

Morian lægger op

Løbene på Gladsaxe Speedway den 14. oktober var tilrettelagt som en holdmatch mellem Gentofte og Gladsaxe, og der blev vist en række gode løb. Der var flere styrt, der dog kun gik ud over materiellet. Englænderne Bill Kitchen og Roy Craighead var holdanførere for henholdsvis Gentofte og Gladsaxe, og det endelige resultat blev en sejr til Bill Kitchen's hold, der opnåede 41 points mod 34. Der er iøvrigt grund til at fremhæve Leif Hirsborg, der kun har kørt specialmaskine i kort tid og dette til trods viser sig i stand til at slå flere drevne køre som f. eks. Craighead, der fandt sin overmand i 6. heat. Hirsborg lå i spidsen fra start til mål og gav ikke englænderen en chance for at komme forbi. Craighead forsøgte i et senere heat at tage revanche, men var så uheldig at tabe sin brændstoftank og måtte derfor igen se sig slået. Bill Kitchen måtte også se sig slået af en dansker, nemlig Kiehn Berthelsen, der i 9. heat vandt over eng-

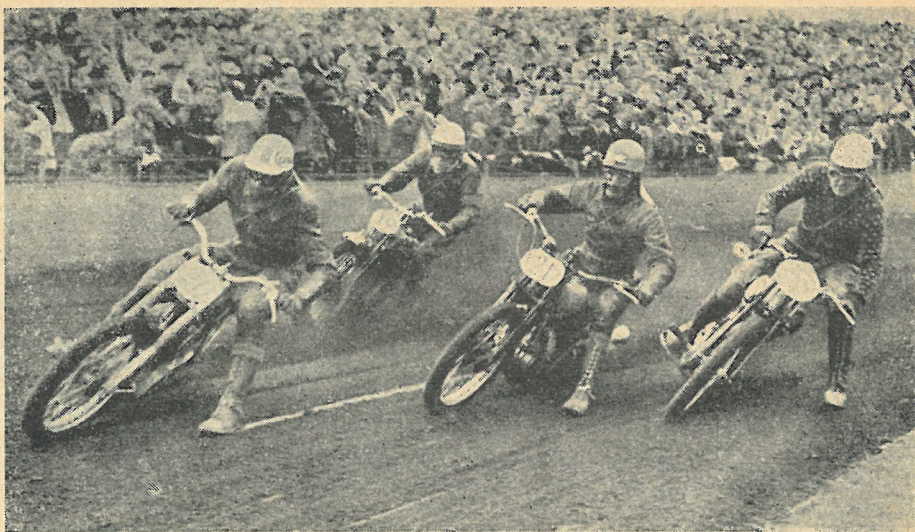


Robert Rasmussen er styrtet med sin Norton. Standardmaskinerne bød næsten på bedre løb end specialmaskinerne, fordi standardkørerne stadig skiftede placering i en hård og jævnbyrdig kamp.

lænderen med en maskinlængde. Vindertiden blev 1.19,8. Iøvrigt blev det såkaldte Ermax crack race vundet af Bill Kitchen med 9 points med sin landsmand og Kiehn på henholdsvis 2. og 3. pladsen. Morian meddelte iøvrigt under løbene, at det var sidste gang, han kørte, og som grund angav han dels sin alder og dels og ikke mindst manglende organisation af løbene og manglen på hjælp fra DMU til rytterne.

Aftenløb på Østerbro stadion

Den 19. okt. blev der lagt ud med de første motorløb på Østerbro stadion i København, og det blev så ubetinget en stor succes. Der deltog både svenskere og nordmænd, og løbene blev både hurtigt og godt afviklet. Der skete en del styrt på den fedtede bane, og det alvorligste resulterede i, at den kendte norske kører Thorleif Andreassen måtte bringes på hospitalet med en brækket skulder. Styrtet skete ved, at svenskeren Kumla Fransson skred ud i opløbssvinget, hvorved han mistede herredømmet over maskinen og væltede. Nordmanden var lige i hælene på ham og forsøgte at smutte imellem den væltede rytter og hegnet, men det mislykkedes, og Thorleif Andreassen måtte af cyklen. Han blev iøvrigt senere tilkendt en konduitepræmie. Banen var glimrende oplyst, og der var trængsel ved de forskellige indgange til banen, da der jo kun var plads til 10.000 tilskuere. I stedet for numre benyttede rytterne forskelligt farvede hjel-



Standarddrytterne har fastslået deres store berettigelse i denne sæson, i hvilken de utallige gange har vist den mest jævnbrydige kørsel. Her ses Henry Vorre forfulgt af Alfred Larsen og Knud Nielsen i inderbanen og Robert Rasmussen i yderbanen.

me, og dette satte en ekstra kolorit på løbene. Det skal iøvrigt anføres, at banen er for smal, især i svingene, og dette medfører, at den rytter, der kommer bedst i start, som oftest vinder. Kørerne havde svært ved at holde maskinerne på banen, og ikke mindst var det lidt af en præstation, der blev ydet af standardkørerne, hvis maskiner er meget tungere end specialmaskinerne.

Resultaterne blev iøvrigt: Ekspertmatch A vandt Kiehn Berthelsen med Orla Knudsen på 2. pladsen. Ekspertmatch B blev vundet af Evert Hägg foran sin landsmand Erik Österberg, medens Lars Thaug, Sverige, besatte 1. pladsen i ekspertmatch C. Standardklassen blev vundet af Børge Mørck, med Robert Rasmussen som nr. 2. Et røverheat vandt Lars Thaug foran Edvin Frederiksen, Norge. Endelig stillede Kiehn Berthelsen og Orla Knudsen op til en udfordringsmatch, og det blev sidstnævnte rytter, der vandt og endda ret overlegent. Dette beviser særdeles godt, at den rytter, der kommer bedst i start, kommer først i mål, netop fordi disse to ryttere er så jævnbrydige.

Iøvrigt blev successen fulgt op den 26. oktober, og denne aften fik en til at mindes de begivenhedsrige løb på Roskilde

landevej. Der var nogle af de bedste dirt-track ryttere med, og man så blandt andet Basse Hveem, Norge, Bill Kitchen, England, og den unge svenske kører Ove Bodin. Orla Knudsens banerekord fra den 19. på 1.22,7 blev omgående sat ned af Basse Hveem til 1.21,5, og han var iøvrigt som sædvanlig suveræn. Knud Nielsen, Norton, satte iøvrigt banerekord i standard klassen på 1.30,4. Ekspertklasserne A, B og C blev vundet henholdsvis af Basse Hveem, Kiehn Berthelsen og Ove Bodin. Standardløbet blev vundet af den snart enevældige Børge Mørck, BSA, medens Ove Bodin drog af med sejren i et røverheat.



LØBSKALENDER

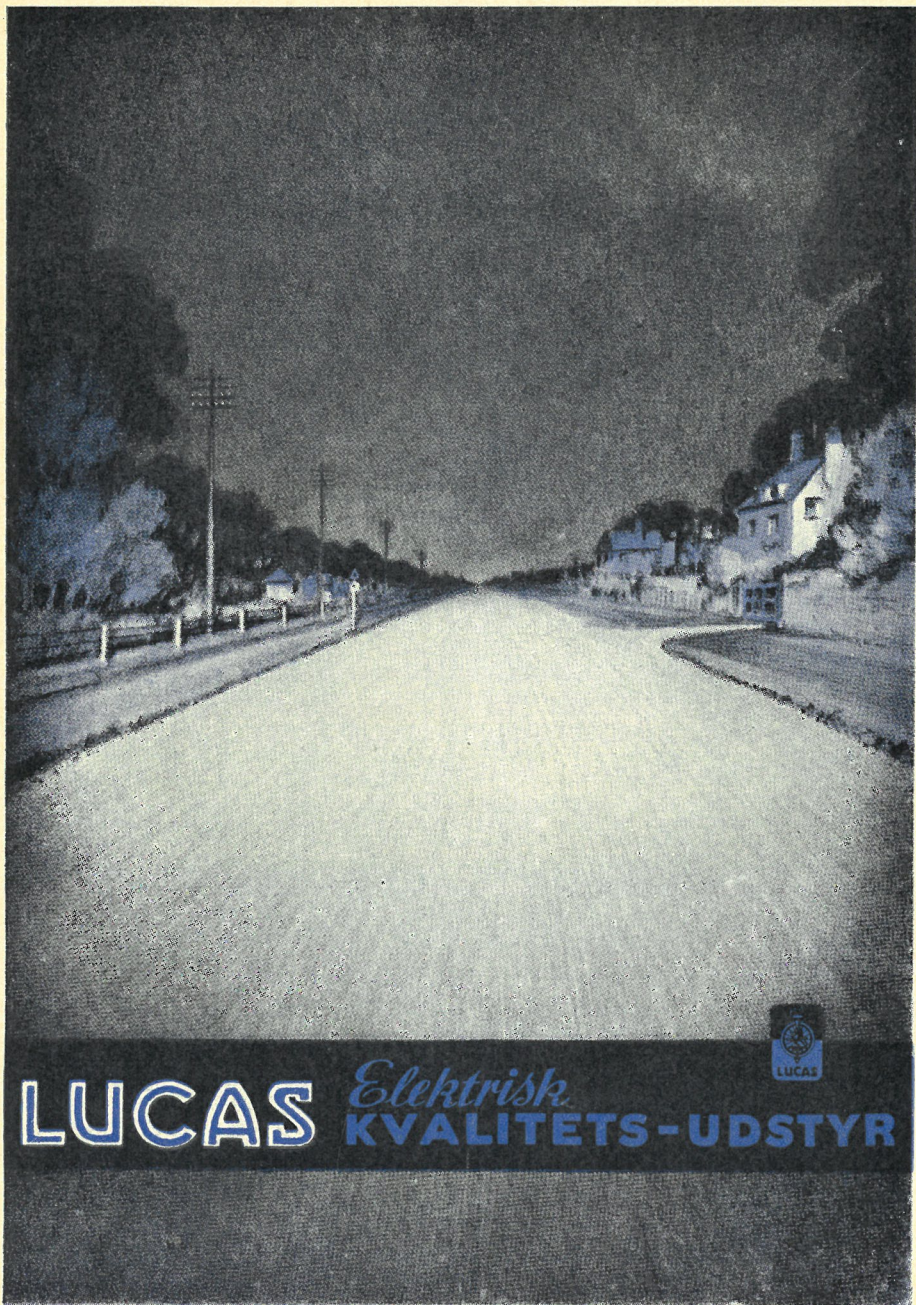
for november og december

November

- 18. Gladsaxe — baneløb mc.
- 24.—25. Midtsjællands Motor Sport — trial mc.
- 25. Jydske trial mesterskaber — trial mc. Afholdes 3 km vest for Haderslev. Mødested: Restauration Damende.
- 25. Gladsaxe — baneløb mc.

December

- 2. Herning Motor Sport — trial mc.
- Bogense Motor Klub — trial mc.
- 9. Glostrup og Omegns Motorklub — trial mc.
- 2. afdeling af danmarksmesterskaberne. Mødested endnu ikke bekendtgjort.



LUCAS *Elektrisk* **KVALITETS-UDSTYR**



REPRÆSENTANT FOR DANMARK: AXEL KETNER, VORDINGBORGGADE 6-8, KBH. Ø.

A/3 DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

WICHMANDSGADE 11 ODENSE

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

**BLUE
seal**

