

NR. 12 - 5. ÅRG. 1/50

DECEMBER 1951

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



DKW



Den store, nye og rummelige DKW med det utroligt lave benzinforbrug er atter i Danmark. Ingen anden vogn kan yde så meget for så lidt. — kr. 9190,— excl. afg.

GENERALREPRÆSENTANT:

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S, Sundkrogsgade, København Ø.

Sensationel nyhed
til alle to-takt kørere:

Mobiloil **BB** TO-TAKT"

giver Deres motor

- 1** mere liv
- 2** længere liv
- 3** billig drift
- 4** enestående smøring



1 fordi denne specialolie holder stempelringene fri for sod og derved sørger for fuld kompression. Udblæsningssystemet holdes i en forbavsende grad fri for sod og motoren er derfor i stand til stadig at yde sit bedste.

2 fordi Mobiloil BB To-takt har en enestående evne til at beskytte lejerne mod tæring og rust — to-takterens værste fjender. Stempelringene beholder den rette slibning og man undgår derved stadig udskiftning af ringene, samtidig med at cylinderen skånes.

3 fordi Mobiloil BB To-Takt blandes i benzinen i forholdet **1:30** og netop dette magre blandingsforhold er medvirkende til at holde motoren og tændrøret rent.

4 er bevist med Mobiloil BB To-Takt. Tyske teknikere har forsøgsvis kørt med blandingsforhold **1:60** og opnået de bedste resultater, og flere tyske fabriker foreskriver et blandingsforhold på **1:35** og helt op til **1:45** med denne olie.

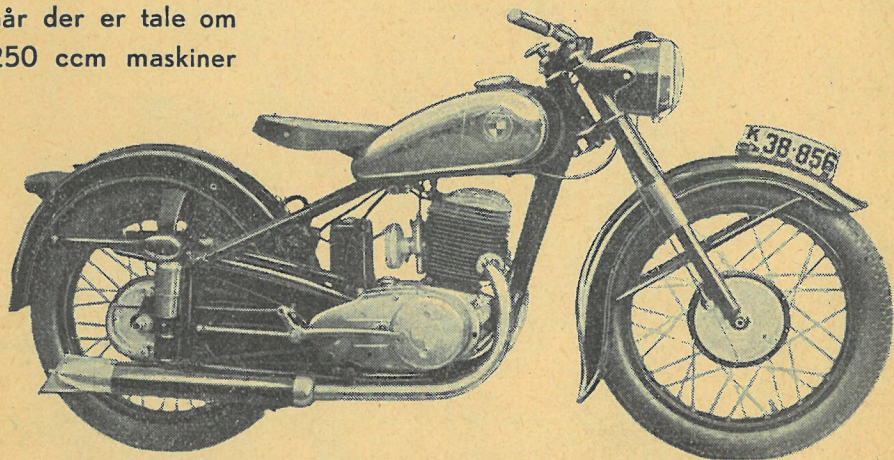
Prøv Mobiloil BB To-Takt — og De vil opdage hvor meget Deres to-takter kan yde, og hvor langt omkostningerne kan holdes nede.

Mobiloil

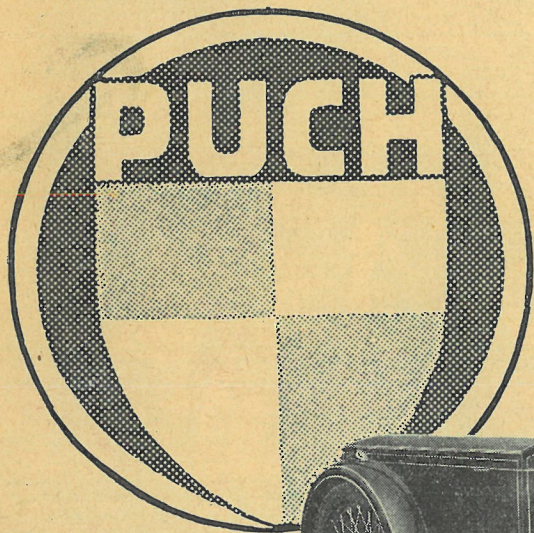
VACUUM OIL COMPANY

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

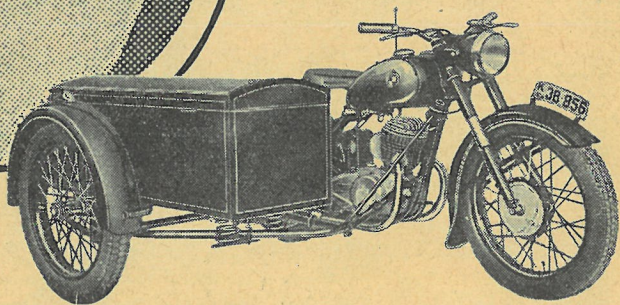
når der er tale om
250 ccm maskiner



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.



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

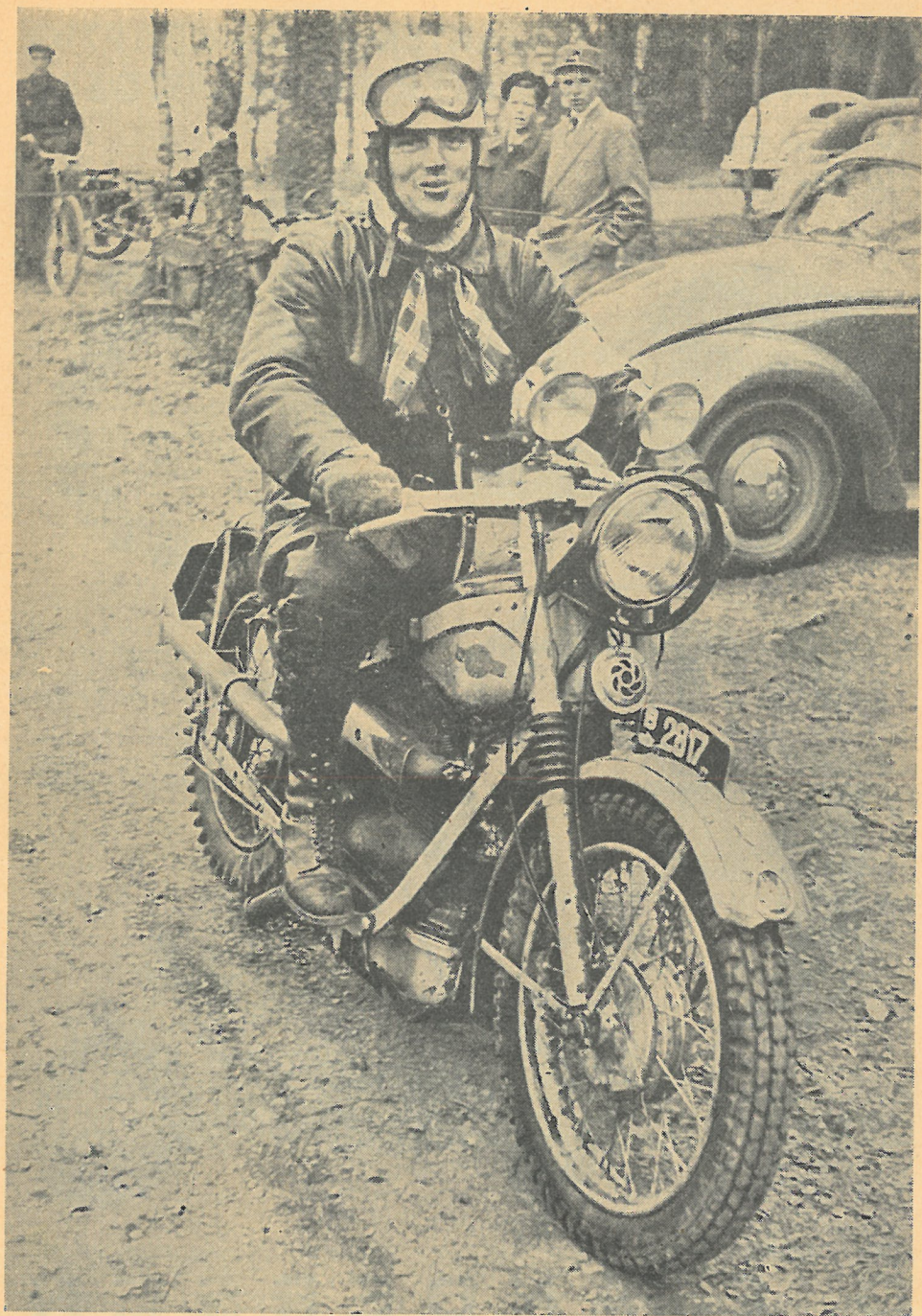


GENERALREPRÆSENTANT:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S . SUNDBY 9201

KONTOR — RESERVEDELSLAGER — SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH



Arne Lohman Jørgensen — bedste udlænding i Sveriges hårdeste vinterløb, »Novemberkåsan«, kørte NIMBUS — Danmarks motorcykle. 22 timer var Lohman Jørgensen i sadlen.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

15. DECEMBER 1951

NR. 12

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkter

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

★

Hvad er årsagen til motorcykle- ulykkerne?	599
Hvorfor ser det så- dan ud?	600
New York-Paris	602
Novemberkåsan	610
De nye motorcykle- modeller	612
Reparationsteknik III	630
Mecanicus giver gode råd	635
Fra bane og vej	637
Skal den have gas i svinget?	641
Fri udblæsning	643
Modelraceren	645
Teknisk brevkasse ..	648
SU karburator	651

Hvad er årsagen -

til motorcykle-ulykkerne?

★ ★

På forsiden af min mor-
genavis kunne jeg for-
leden læse, at nogle unge
mennesker var omkommet
ved to forskellige motor-
cykleulykker. I det stærke
stormvejr havde de unge
mennesker på lejede ma-
skiner kørt meget hårdt,
og et pludseligt stormstød
var årsagen til, at de mi-
stede herredømmet over
maskinerne. To ens tilfæl-
de — to forskellige steder.

Disse uheld gav en del
stof til eftertanke, navnlig
da det meget ofte er lejede
maskiner, ulykkerne ind-
træffer med.

I virkeligheden er det jo
den letteste sag af verden
at dreje gashåndtaget i
bund på en motorcykle —
det er såmænd ikke van-
skeligere end at lukke en
dør op ved hjælp af et al-
mindeligt håndtag. Under

normale omstændigheder
er det heller ikke spor
vanskeligt at køre en ma-
skine for fuld gas ud af
lige landevej, så længe der
ikke indtræffer noget ufor-
udset. Men det er langt fra
let at køre motorcykle i
stormvejr. Idet man pas-
serer et hus eller lignende,
der kan tage af for vin-
den, kan man — hvis man
ikke er opmærksom på
forholdet og reagerer lyn-
hurtigt — blive flyttet fle-
re meter til siden på vejen,
og det kan være så uhel-
digt, at man kører lige ind
i et vejtræ. Jo større ha-
stighed des større spring
til siden. Erfarne motor-
cyclister ved det og passer
på.

Når det så ofte er unge
mennesker på lejede ma-
skiner, der kommer galt af
sted, så er det fordi, de ik-

ke kan køre motorcykle. Selvfølgelig kunne man forbyde udlejning af motorcykler, men det ville gå ud over de mennesker, der kan køre motorcykle, men for tiden er henvist til at leje en maskine. Man kunne også indstille maskinerne således, at de ikke kunne køre over f. eks. 60 km/t, men for at denne ændring skal være virkningsfuld, må der foretages en indsnævring af motorens indsugningsrør eller lignende omfattende operationer. Det bedste ville imidlertid være om de unge mennesker *lærte* at køre motorcykle, og ikke blot lærte at starte og stoppe, række hånden ud, op og vende rundt på gaderne. Hvornår har man set en skolecykel på landevejen? Jeg har aldrig set det.

Det vigtigste af alt må i første række være en revision af køreprøverne, hvorefter den idiotiske teori blev lidt mere tidssvarende, samtidig med at der blev lagt lidt mere vægt på kørslen. I teoribøgerne kan man læse, at en motorcykle ved 60 km/t skal kunne bremse på 56 meter. Det er en meget dårlig maskine, der ikke kan bremse på 12 meter ved denne hastighed. En BSA Golden Flash bremser på ca. 7,7 m ved 48 km/t. Den slags vrøvl skal kørelærerne altså spilde tiden med at lære nybegynderne i stedet for at bruge hvert minut til at lære dem at køre rigtigt, også på landevejen, og også med hastigheder der ligger over 30 km/t.

★

Hvorfor ser det sådan ud?

Importen af biler og motorcykler er stadig langt fra tilfredsstillende. Der er ganske vist lovet os en merimport af personbiler på 50 pCt., men så længe der eksisterer en fordelingsordning, må forholdene betragtes som utilfredsstillende, eftersom det er mennesker, der skal fordele købstilladelserne, og det er stadig menneskeligt at fejle. Det vil under alle omstændigheder være umuligt at forlange en fuldt retfærdig fordeling, navnlig da bedømmelsen af en sag beror på ansøgerens egne oplysninger. Der er imidlertid forholdsvis enighed om, at der ikke ville ske noget stort og forfærdeligt ved at frigive importen, hvilket bl.a. ville medføre et prisfald til et normalt niveau for de brugte biler og motorcyklers vedkommende. Det står klart for enhver, at en forældet vognpark holder hele prisniveauet oppe, eftersom hele vort salgs- og distributionssystem er afhængig af motorkrøjtøjerne.

Hvorfor kommer der da ikke en fornuftig ordning? Hvorfor kommer der ikke saglige undersøgelser og forhandlinger i gang? — Vort handelsministerium er da til for at hjælpe os i vor samhandel med udlandet, det er dog interesseret i, at vor produktion går i vejret og at vore produkter bliver afsat, kort

sagt, det er interesseret i et sundt erhvervsliv uden møre led. Og vognparken er et mørkt led.

Ved en kortfattet undersøgelse mener vi at have fundet den væsentlige årsag, der ikke skal søges hos myndighederne og naturligvis heller ikke hos forbrugerne. Fejlen ligger tilsyneladende hos motorbranchen selv, idet der findes ikke mindre end 7 foreninger og sammenslutninger for importører og fabrikanter af biler og motorcykler, men der er ikke noget egentligt samarbejde mellem disse sammenslutninger. Handelsministeriet bliver bombarderet med henvendelser og forslag fra alle 7 foreninger, og må føre forhandlinger med først den ene og så den anden. Hvordan skal der kunne komme et resultat ud af det? Branchen, d. v. s. importører og fabrikanter, må dog først være enige om en fornuftig ordning, efter hvilken målet kan nås, nemlig hel frigivelse af motorkrøjtøjerne.

Foruden disse 7 sammenslutninger er der de 3 motororganisationer, der repræsenterer forbrugerne, og da det er forbrugerne den nuværende ordning går ud over, ville det være ønskeligt om disse 3 organisationer kunne tage initiativet til et fornuftigt samarbejde, således at man med fælles interesse og med enighed kan drøfte spørgsmålene med regeringen.

STOP og ~~START~~- kørsel betyder den største fare for Deres motors levetid.

Før troede man, at det var den store fart og den lange, uafbrudte kørsel, der sled en motor op. Men nu er det bevist, at det i fuld så høj grad er småkørselen i bytrafikken med dens hyppige stop og start, der tærer på motoren. Stop- og start-kørsel er nemlig »kold« kørsel, fordi motoren ikke bliver tilstrækkelig varm før efter 15 min.s kørsel. »Kold« kørsel medfører uvægerlig »kold tæring« på stempeller og cylindre, d.v.s., at vand- og syredampe fortættes og fremkalder rust og ætsning. Denne fortætning kan ikke undgås, men »kold tæring« kan afværges med den nye specialolie Shell X 100 Motor Oil, der beskytter metallet med 100 pct. sikkerhed. Denne olies virkning på Deres motors ydeevne og levetid er så stor, at De ikke må opsrutte en eneste dag at få skiftet ud til Shell X-100 Motor Oil.



Til langturskørsel - vælg en olie med stabilitet.

Den hårde langvejskørsel med den høje motortemperatur kræver en stabil olie, der ikke bliver træg. Shell X-100 iltes ikke og bliver aldrig træg, den afsætter intet slam, men opsuger alle urenheder i sig.

Shell- forhandleren hælder Dem i dag

Kør ind til en Shell-forhandler og få skyllet den gamle olie ud og påfyldt ny, beskyttende Shell X-100 Motor Oil.





EN HISTORISK BERETNING

Af Collecteur

★

Alderstegne biler — jeg mener virkelige antikviteter og ikke de, der udgør størstedelen af den triste, danske bilbestand — har fået en vis aktualitet efter K. D. A. K.s jubilæumsarrangement, da veritable veteranbiler kørte fra Roskilde til København. Flere, som så de gamle vogne i aktion den lørdag, var højligt forbavsede over, at de i det hele taget kunne køre så langt ved egen hjælp, så ubehjælpssomme tog »old-sagerne« sig ud for moderne øjne, men der var nu mere krudt i biler for næsten et halvt århundrede siden, end mange tænker over i dag.

I og for sig er der nok af glørværdige minder at fremdrage for at vise, hvor meget datidens biler kunne præstere, men ved et fabelagtigt held er redaktionen af SMJ kommet i besiddelse af nogle helt enestående fotografier fra et af bilhistoriens mest dramatiske løb: *New York-Paris 1908*.

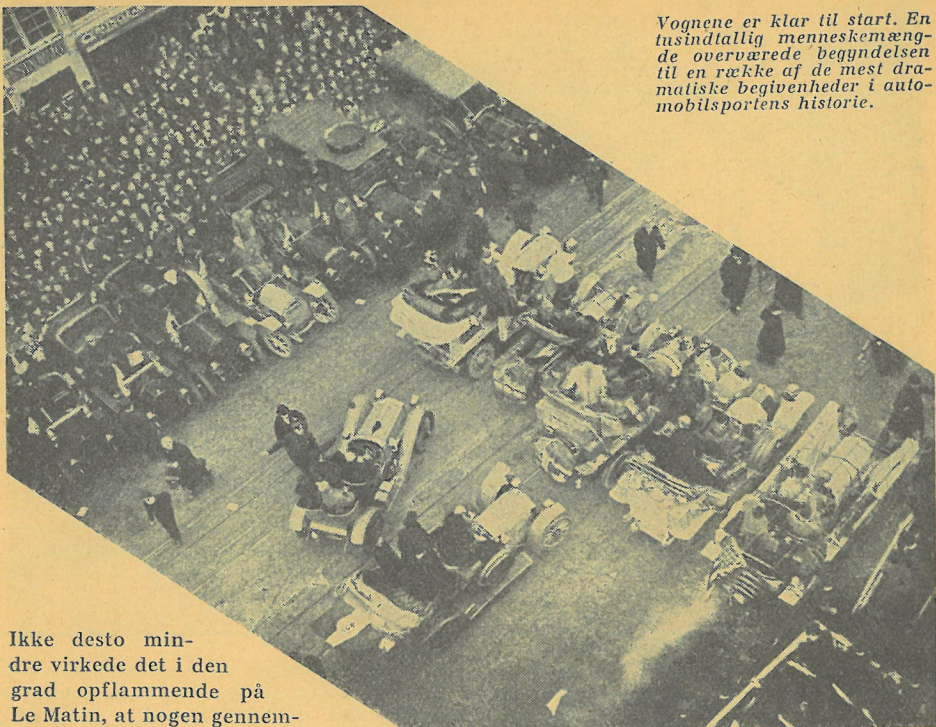
Siden redaktøren — med stemmen skælvende af begejstring — ringede efter mig og, da jeg var kommet styrtende over hals og hoved, bredte disse velbevarede og ganske fremragende fotografier ud på bordet, har jeg fordybet mig i dette fantastiske løbs historie, som jeg ikke tidligere havde studeret nærmere, da det strengt taget ikke er et af de »klassiske« løb. Efter at have skilt det mindre velfunderede sensations-

stof fra, som gennem årene er kommet frem om løbet, er jeg nu i stand til at nedfælde historien om et af alle tiders mest omdiskuterede motorsportslige arrangementer.

Seks år inden New York-Paris startede en vis *dr. E. E. Lehwiss* med en *Panhard-Levassor*, der var udstyret med et sælsomt buskarosseri, ud på en automobilfærd, som skulle føre ham og hans tapre ledsagere verden rundt. Dette forvovne eksperiment, som jeg ved en senere lejlighed skal berette nærmere om, endte i de bundløse sne-drivers i omegnen af *Nisjni Novgorod*.

Dr. Lehwiss' fiasko satte en ivrig diskussion i gang, og de kloge hoveder skændtes i årevis som føre karle om muligheden — eller umuligheden — af at køre en bil verden rundt, indtil det franske blad »*Le Matin*« gjorde et velment forsøg på at omsætte ord til handling ved i 1906 at udskrive et løb fra Peking til Paris, en strækning, som vel de færreste ville søge at tilbagelægge i en moderne bil (rent bortset fra de nu eksisterende visumvanskeligheder). Ikke desto mindre startede fem deltagere fra Peking den 10. juni 1907, og vinderen, den italienske fyrst *Scipione Borghese*, nåede Paris nøjagtigt tre måneder senere med sin *Itala*. Det er dog blevet hævdet, at løbet ikke gav noget bevis for muligheden af at køre i bil fra Peking til Paris, da den fyrstelige *Itala* enten blev »skubbet af kinesiske kulier eller trukket af mongolske okser« det meste af vejen.

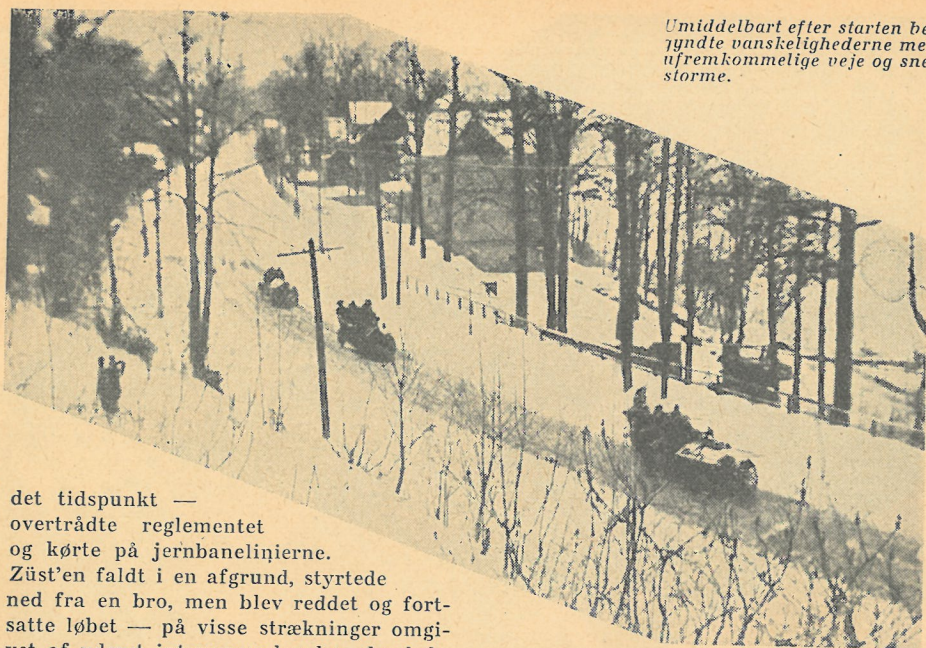
Vognene er klar til start. En tusindtallig menneskemængde overværede begyndelsen til en række af de mest dramatiske begivenheder i auto-mobilsportens historie.



Ikke desto mindre virkede det i den grad opflamrende på *Le Matin*, at nogen gennemførte deres løb, at bladet omgående sammen med *New York Times* og *B. Z. am Mittag* udskrev et nyt og endnu mere fantastisk løb, der skulle føres over tre kontinenter fra New York til Paris, og den 12. febr. 1908 stillede seks biler til start på *Times Square* udfør hjørnet af 43. gade. Frankrig var repræsenteret af en 40 hk *de Dion Bouton*, en 12 hk, eencylindret *Sizaire-Naudin* og en 40 hk *Motobloc*, af hvilke de to første var lette vogne. Italienerne stillede med en 40 hk *Züst*, som kørtes af en tysker ved navn *Haaga*, tyskerne selv med en 60 hk *Protos*, ført af Oberleutnant *Köppen*, og amerikanerne satte deres lid til en 6-cylindret, 60 hk *Thomas Flyer*, ved hvis rat *George Schuster* og *Montague Roberts* skulle afløse hinanden.

De færreste af kørerne havde gjort sig nærmere forestillinger om, hvad de var i færd med at begive sig ud på. Startskudet faldt kl. 11,15, og tungt belæst med reservedæk, dunke med benzin og olie, reb, kæder, værktøj og alle mulige andre sager begav de seks vogne sig af sted under tordnende applaus fra en tusindtallig menneskemængde. Vanskelighederne kom snart. Allerede en 60 kilometer fra starten mødte

vognene en brølende snestorm og kom kun langsomt frem under flittig anvendelse af skovle og heste. Den følgende dag løb den lille *Sizaire* på en klippe, der var skjult under sneen, og sprængte differentialt, hvorefter den måtte udgå. Men det var kun begyndelsen, og i dagene efter kæmpede de fem resterende vogne sig langsomt og under de utroligste vanskeligheder frem mod *Toledo*. Kort efter starten fra denne by løb *Thomas*-vognen, som lå i spidsen, ind i den i forvejen barske vinters mest forrygende snefog, og efter at have gravet sig en 15-16 km frem om dagen gennem mægtige driver fik *Roberts* den lyse idé at lade ti hundespand med slæder køre foran og bane vejen. *Thomas*-holdet kom til *Chicago* den 26. februar, fulgt dagen efter af *Züst*'en og de *Dion*'en, mens *Protos*-vognen og *Motobloc*'en stred sig frem gennem snemasserne i *Indiana*, og da de nåede ind i *Iowa*, blev *Motobloc*'en siddende uhjælpeligt fast i det bundløse mudder, som tøbruddet skabte ved *Omaha*. De fire vogne, der endnu var med, sled sig frem fra mudderpøl til mudderpøl, over *the Great Divide*'s vejtløse strækninger, hvor de alle — på et eller an-



Umiddelbart efter starten begyndte vanskelighederne med u fremkommelige veje og sne-storme.

det tidspunkt — overtrådte reglementet og kørte på jernbanelinjerne. Züst'en faldt i en afgrund, styrtede ned fra en bro, men blev reddet og fortsatte løbet — på visse strækninger omgivet af yderst interesserede ulve, der lækersultent slikkede sig om munden. Thomas-vognen forsvandt komplet i vildmarken og dukkede først op fem dage efter for atter at blive væk, da den krydsede Mojave-ørkenen, men endelig nåede den frem til *San Francisco* efter 42 dages eventyr. På det tidspunkt befandt Züst-vognen sig i *Utah*, de Dion'en i *Wyoming* og Protos'en helt tilbage i *Pocatello*, hvor den oplystes at have opgivet løbet.

Fra *San Francisco* blev Thomas-vognen bragt pr. skib til *Valdez* i *Alaska*, hvorfra dens ukuelige mandskab søgte at nå frem til *Nome* ved at køre på frosne floder! Den 17. april dukkede amerikanerne, der påny havde været forsvundet i nogen tid, op i *Seattle* og forklarede, at ruten til *Nome* var ganske umulig at forcere. Desuden viste det sig, at Beringstrædet, som efter organisationskomiteens opfattelse kunne passeres om vinteren over isen, ikke havde været tilfrosset i mands minde, så hele det storstilede arrangement var ved at gå aldeles i fisk. Ikke mindst fordi deltagerne var kommet gevaldigt i totterne på hinanden. Thomas-vognens konstruktør beskyldte Züst'en og Protos'en for ureglementeret at være blevet transporteret med jernbane, og til gengæld beskyldte disse to vognes besætninger Thomas'en for at have fået motoren udskiftet.

Organisationskomiteen besluttede derefter at sløjfe *Alaska*-etapen og samle de fire endnu deltagende vogne i *Seattle*, hvorfra de skulle sejles til *Vladivostok* for at køre videre mod *Paris*. I arrangementet var inkluderet, at Thomas-vognen skulle have 15 dage godskrevet på grund af forsøget på at nå frem til *Nome*, og at Protos'en, der skulle sendes med toget fra *Pocatello* til *San Francisco* skulle belemres med 15 »straffedage«. Dette arrangement bragte endnu mere liv i de ophidsede gemytter, og Züst og de Dion-vognene meddelte, at de trak sig tilbage i protest. Desuagtet fortsatte de i løbet!

Langt om længe kom de alle af sted til *Asien*, og derefter gik den vilde jagt gennem *Manchuriet*, hvor endeløse regnskyl havde gjort alle veje til rene moradser. Vognene forsvandt atter i dagevis for omverdenen, og da man atter hørte om dem,

Har De sikret Dem et eksemplar af

MED LIV OG SJÆL

Kr. 2.85

Skandinavisk Motor Journal

var rækkefølgen: Protos, Thomas, Züst, de Dion.

Over Sibiriens umådelige stepper hvirvledes det tørre støv op efter Thomas-vognen, som påny var i spidsen, og den tyske Protos, som af alle kræfter prøvede på at holde sin hurtigere amerikanske rival stangen. En præmie på 1000 dollars ventede den, der først nåede *Sct. Petersburg* (Leningrad), og der blev kørt som i et sprinterløb over de åbne vidder. Afgørelsen faldt i nærheden af *Omsk*, hvor Thomas-vognen dumpede i en mose og sprængte tandhjulene i gearkassen, da den med assistance af en landsbys hele befolkning prøvede at komme på tørt land igen. Efter 42 dages kørsel fra Vladivostok nåede Oblt. Köppen *Moskva*, hvorfra han fortsatte til *Sct. Petersburg* og straks kørte mod Berlin.

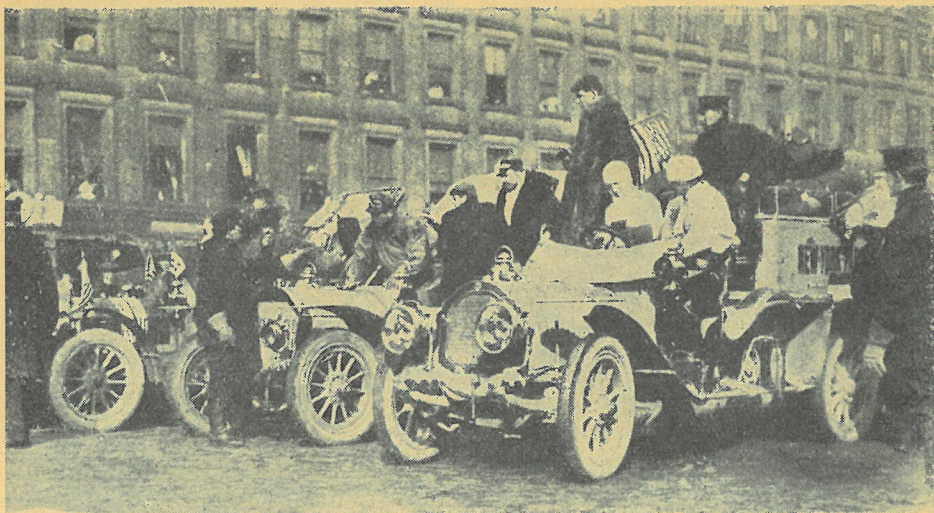
På grund af de 15 dage, Thomas-vognen havde fået godskrevet, havde den dog stadig gode chancer for at vinde løbet, og da vejene blev bedre, jo længere vognene nåede frem mod den tyske grænse, steg hastigheden. Köppen overlod alle reserve-dele og alt værktøj til en ledsagebil og spurtede frem til Berlin, hvor han fik en stormende modtagelse, men da han sam-

ket voldte nogen fortrædelighed hos modtagelseskomiteen, hvis stort anlagte fest gik i vasken.

Schuster gjorde også kort proces med al festlighed, da han nåede Berlin den 27. juni, for dagen inden havde Köppen nået Paris med sin Protos. Ganske vist havde Thomas-vognen de 15 godskrevne dage at løbe på, men for den amerikanske prestiges skyld måtte alt sættes ind på at komme frem til målet snarest muligt efter den tyske konkurrent og derved understrege den amerikanske vogns overlegenhed.

Det var nær gået galt, for tæt ved *Hannover* kunne kardanakslen ikke mere, og fem kostbare timer gik tabt, inden vognen påny var køreklar, og mens arbejdet stod på, prøvede George Schuster at få lidt mad ned, men faldt besvimet sammen på grund af ren og skær udmattelse.

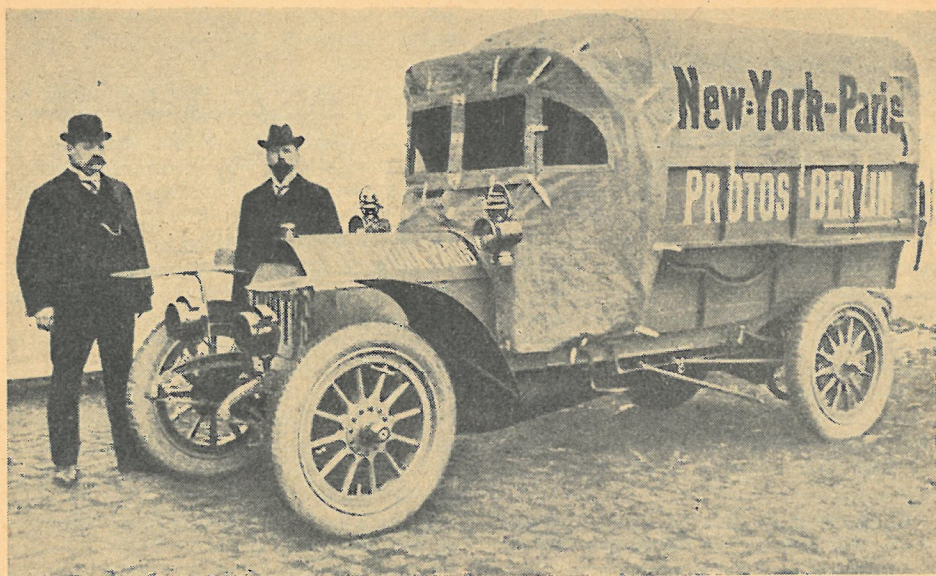
Endelig kom Thomas-vognen på vej igen, og den 30. juli 1908 kl. 8 om aftenen rullede fire dødsenstrætte, tilstøvede mænd i en skrammet, bulet og af landevejssnavs fra tre verdensdele oversølet vogn op for *Le Matins* redaktionskontorer på *Boulevard Poissonière* — det store løb verden rundt var endt med en sejr for Thomas Flyer-vognen.



Vognene var nærmest udstyret som en mellemting mellem slagskibe og redningsfartøjer.

tidig fik at vide, at Thomas-vognen netop var kommet over grænsen til Tyskland, gjorde han kun ophold i tre minutter, inden Protos'en kørte videre mod Paris, hvil-

På 112 dage havde den utrættelige amerikanske besætning kørt ligeved 180.000 kilometer — en ufattelig præstation, når man betænker de datidige bilers konstruk-

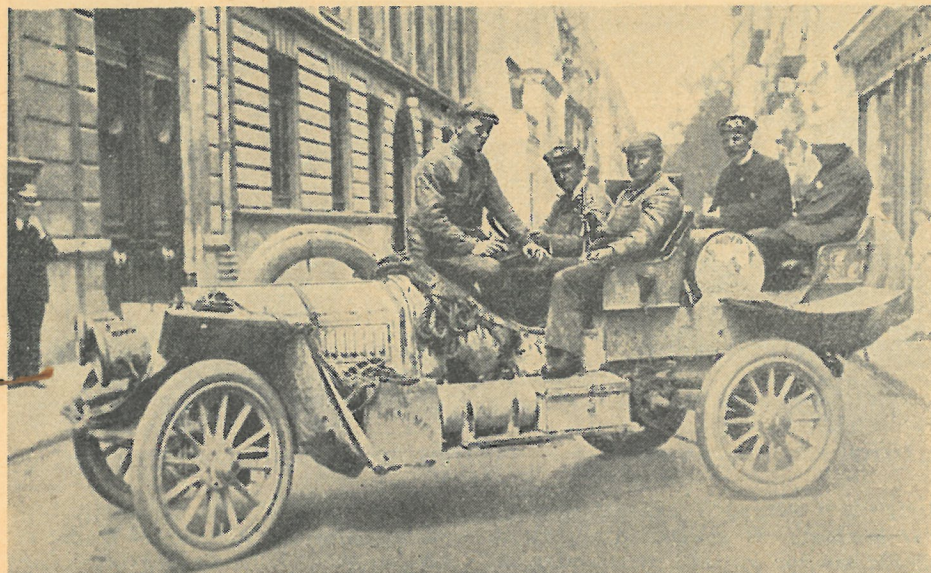


Den lille Protos var udstyret som en prærievogn.

tion og ikke mindre datidige vejes tilstand.

Desværre var arrangementet af løbet ganske dilettantisk, og resultaterne (nr. 1 Thomas Flyer 112 dage, nr. 2 Protos, nr. 3 Züst — de eneste, der fuldførte) blev forflygtigede i en serie fornærmede protester, beskyldninger for snyderi og mere

almindelige injurier, men på baggrund af den megen reklame for moderne bilers egenskaber er beretningerne fra New York-Paris løbet tankevækkende, og når man følger ruten på kortet og ser på de grænser, der åbnede sig for løbet, fristes man til i disse såkaldte fremskridtstider at mumle et »ak, hvor forandret«.



Vinderen af det krævende løb, Thomas Flyer, efter ankomsten til Paris.

— det er den grønne dunk med det røde syvtal, De skal købe . . .

**- kun EEN
dunk**

**- og EEN
behandling**

*er nok for at opnå
det bedste resultat*



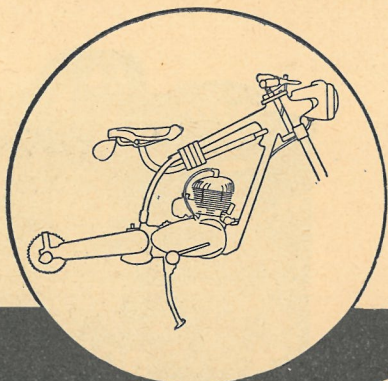
Imperial Chemical Industries Ltd. Paints Division, Slough, Bucks, England

Polish 7 er det mest effektive middel til at beskytte og bevare automobilets kostbare lakering. Skånsomt og dog hurtigt opnås den fornemme, højpolerede glans, der kendetegner en virkelig velplejet vogn.

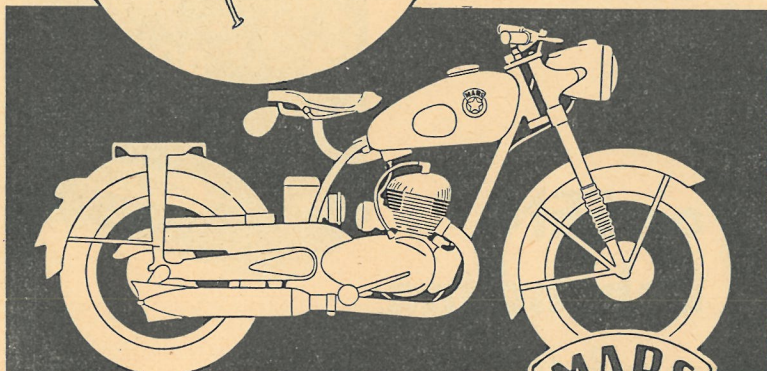
**7
POLISH**

er »Speed blend«
derfor hurtigt virkende





*Rigtig
i et og alt*



„MARS“ er den mest gennemarbejdede og fuldkomne motorcykle, både hvad konstruktion og udseende angår „MARS“ er den eneste motorcykle, der har sædlen ophængt på den helt korrekte måde med hængsling ved kronhovedet.

Uanset hvor langt man kører og uanset hvor dårlige vejene er, bliver man ikke træt af at køre en „MARS“. „MARS“ er affjedret på begge hjul, den kraftige 6,5 hk Sachs-motor er højglanspoleret, hver detalje er gennemført — kort sagt: „MARS“ er den fuldkomne motorcykle.

Generalrepræsentant:

SIMONSEN & NIELSEN A/S
FREDERIKSHOLMS KANAL 4 - KØBENHAVN K.

SMJ UDSENDER SENSATIONEL BOG OM MOTORCYKLE REPARATIONER

Skandinavisk Motor Journal,

Bernal Osborne:

„Motorcykle Reparationer“

197 sider, illustr., kr. 9,75

Vi har på SMJ's forlag netop udsendt en ny bog under titlen *Motorcykle Reparationer*. Da vi såvel gennem teknisk brevkasse som gennem vort daglige arbejde har god føling med, hvilke oplysninger motorcyklisterne og mekanikerne har brug for, fandt vi det naturligt at oversætte den engelske »Modern Motorcykle Maintenance«, der er skrevet af det engelske blad »Motorcycling«s tekniske medarbejder, Bernal Osborne.

Denne bog adskiller sig fra alle andre reparationsbøger, fordi den ikke på forhånd går ud fra, at alle motorcyklister er faglærte mekanikere og heller ikke regner med, at mekanikere ikke kan skille og samle en maskine. For den almindelige motorcyklist vil det være meget lærerigt at læse bogens første kapitler om metallerne, rigtig brug af værktøjet, måling af slid på arbejdende dele m.m. Medens mekanikeren vil finde en komplet fortegnelse over de engelske maskiners data. Med data mener vi ikke de sædvanlige specifikationer som cylindervolumen, kompressionsforhold o. s. v., men derimod de forskellige spillerum i såvel motor som gearkasse. Man kan således for næsten en hvilken som helst engelsk model finde cylinderboringen i tommer med en tusindedels nøjagtighed samt de korrekte opboringsmål, stempel-spillerummet ved stempelkronen, toppen af skørtet og bunden af skørtet samt spillerummet mellem stempelringenes ender og ringenes lodrette bevægelse i rillerne. Man kan finde den rigtige fortænding, ventils-spillerum samt ventilernes åbne- og lukketider, ventilstyrenes højde over topstykket, lejedimensioner og foreskrevet endeslør på krumtapakslen og sideslør på plejlstangslejet. Endvidere får man alle oplysninger om de forskellige oprivnings-

mål, om der findes venstregevind, og hvilket specialværktøj der findes.

Såvel almindelige motorcyklister som mekanikere vil få glæde af karburator-tabellerne, der viser, hvilken karburator og hvilken standardjustering hver enkelt maskine kræver, og dette gælder også for førkrigs-modellerne. Endvidere bringes gevind-, kæde- og tændrørstabeller.

Det øvrige stof må betragtes som en omhyggelig undervisning i reparationsteknik, idet motor, kobling, gearkasse og det elektriske system omfattes med lige stor interesse. Den grundighed, hvormed der gås til værks, forstår man bedst, når man hører, at et helt kapitel er viet omtalen af Velocette's kobling og gearkasse, der i konstruktion afviger fra alle andre koblinger. Selv den mindste koblingsjustering kan ikke foretages, uden man kender denne konstruktion til bunds.

Montering af teleskopgafler på gamle maskiner med gittergaffel behandles ret indgående, og såvel den almindelige motorcyklist som mekanikeren vil finde et væld af gode tips, der gør arbejdet lettere og bedre.

Motorcykle Reparationer er gennemillustreret med klare, tydelige stregtegninger, der underbygger teksten på en måde, som gør stoffet let tilgængeligt og let forståeligt.

Motorcykle Reparationer hører egentlig hjemme i den »dyre prisklasse«, men prisen er ikke desto mindre kun kr. 9,75. De kan få den hos Deres boghandler, eller De kan bestille den direkte på SMJ's forlag, Lille Kongensgade 43, København K.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504



Børge Nyström, 350 ccm Royal Enfield, går gennem vandhullet.

JUNIORKØRER VINDER DET KRÆVENDE LØB

Dette års Novembekåsa er den hårdeste prøve, vore motorcyklekørere har været ude for efter krigen. Et lille billede af strabadserne får man, når man hører, at den danske kører Arne Lohmann Jørgensen, der trodsede alle vanskeligheder i Monte Carlo løbets sidevognsklasse og gennemførte som vinder, var lige ved at opgive i pausen mellem natetaperne — udelukkende af træthed. Hvis ikke Joseph Koch (der kun fungerede som dansk sekundant) og Poul Rasmussen fra SMU havde givet ham en alvorlig indsprøjtning, havde han ikke fortsat. Hans to landsmænd heppede ham op, efterhånden som han kom frem til etaperne, og da han gennemførte som nr. 17 i seniorklassen, var der mange, der var imponeret af, at det i det hele taget kunne lade sig gøre at gennemkøre banen med den tunge Nimbus.

Oprindelig var der 10 etaper, men arrangørerne strøg 9. etape, da den uden tvivl ville sætte a't for store krav til både ryttere og materiel. Lige fra begyndelsen regnede det med strafpoints, og rytterne syntes ofte, at deres stilling måtte være håbløs, skønt de lå fint.

Start og mål var i Halmstad, og løbet

strakte sig lidt ned i Skåne, idet Hallandsåsen skulle forceres, men vel at mærke ikke ad den fine og forholdsvis nye vej, men ad skovstier og gennem terrænet. Kort efter 5. kontrol skulle rytterne gennem et vandhul på 20 meters længde og 40 cm dybde. De fleste ryttere klarede dog denne prøve fint, og kun nogle enkelte legede torpedobåd og fik vand i motoren. De stenede og lerede veje og bundløse løvbunker var langt værre prøver.

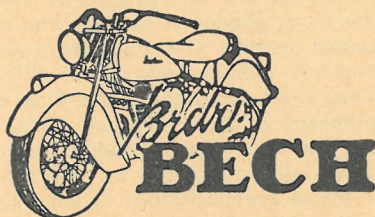
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG UDS TYR

Aut Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tega 9926

Årets vinder blev den kun 21 år gamle juniorkører Lennart Carlström, Triumph, der gennemførte med 195 strafpoint fordelt med 107 om natten og 88 om dagen. Han var iøvrigt den eneste kører, der gennemførte dagetaperne med under 100 straf-

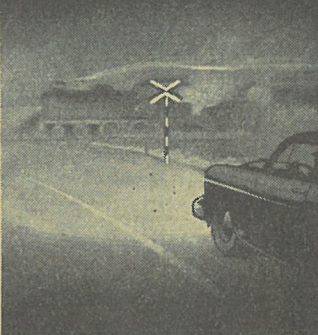


Lohman, Jørgensen var bedste udlænding. På sin Nimbus gennemførte han som nr. 17 i seniorklassen.

points. Nr. 2 blev seniorkøreren Börje Nyström, Royal Enfield, der fik 208 strafpoints. Nr. 3 blev Alvar Strandberg, Royal Enfield, 256 points, og juniorkøreren Lennart Svensson, Triumph, besatte fjerdepladsen med 257 points. Vinderen af Junior A-klassen Bengt Söderström, Triumph, blev i den samlede opgørelse nr. 5 med 259 points.

Der var almindelig enighed om, at det var en god, men også en meget krævende Kåsa. Uheldigt nok fandt nogle unge lømler morskab i at fjerne afmærkningerne, og af denne grund kørte mange ryttere forkert og fik strafpoints, de kunne have undgået. Det ville være morsomt at se nogle flere af de bedste danske trial-kørere i dette krævende løb.

BOSCH TÅGE-OG KURVELYGT

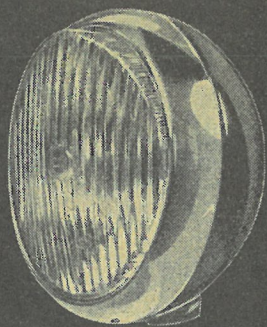


Kraftigt, blændfrit lys foran vognen og til siderne.

Det kileformede glas holder sig altid fri for sne.

2 størrelser m. hvidt el. gult glas:

130 m/m lysåbning 150 m/m lysåbning



*større sikkerhed
i tåge*

A/S MAGNETO

JAGTVEJ 155 - KØBENHAVN N. - CTR. 77 16

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

DE NYE MOTORCYKLE-MODELLER

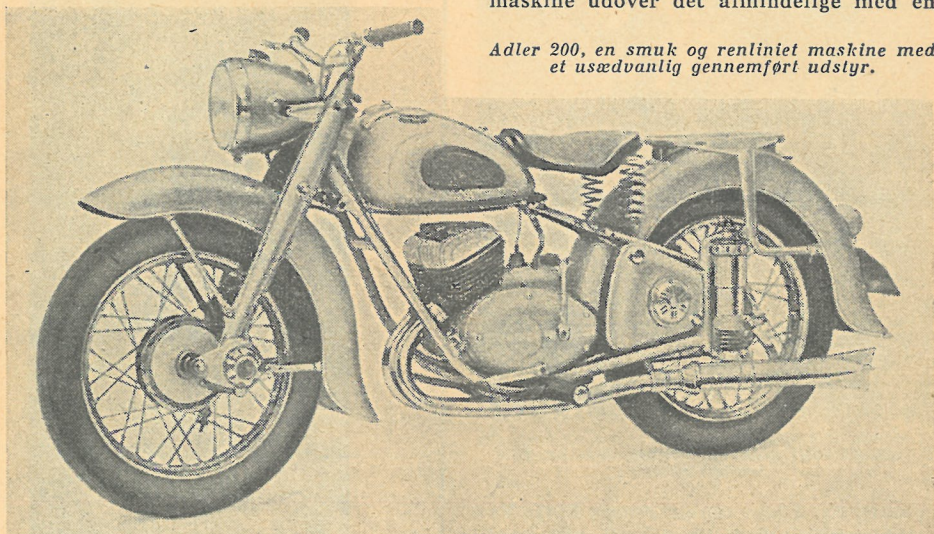
En oversigt med priser over de fleste modeller, der vil komme på det danske marked i 1952

På baggrund af de internationale motorcykleudstillinger i Frankfurt og London samt ved hjælp af fabrikernes pressemeddelelser er vi nu i stand til at bringe en oversigt over 1952-modellerne, idet vi dog hovedsagelig vil interessere os for de modeller, der kommer på det danske marked. Så vidt muligt bringer vi priserne, men disse må gives med almindeligt forbehold, idet der kan ske ændringer fra dag til dag. Maskinernes fuldstændige specifikationer findes i nr. 4, 1951, af hvilken grund vi kun nævner eventuelle ændringer.

i hvilken det elektriske horn også er monteret. Bagkæden er indkapslet i en lukket kædekasse, og maskinen er i det hele taget så indkapslet, som det overhovedet er muligt uden anvendelse af »karosseri«. Forhjulet er ligesom på de øvrige Adler modeller ophængt i en svinggaffel og affjedret ved hjælp af indkapslede *spiralfjedre* med friktionsstøddæmpere, der kan indstilles uden værktøj. Baghjulet er affjedret efter teleskopprincippet og dæmpet af indstillelige, hydrauliske dæmpere. De fire gear skiftes ved en pedal i venstre side.

Adler 200 må alt i alt siges at være en maskine udover det almindelige med en

Adler 200, en smuk og rentliniet maskine med et usædvanlig gennemført udstyr.



Adler,

der nu importeres af A/S Vilh. Nellesmann, Aarhus, og Nellesmann & Drewsen A/S, København, vil i den kommende sæson hovedsagelig blive repræsenteret af den nye model 200 — en ganske overordentlig elegant og gennemført konstruktion. Den to-cylindrede to-takt motor har et slagvolumen på 195 ccm, boring 48 mm, slaglængde 54 mm, kompressionsforhold 5,75:1 og en effekt på 9 hk. Motor og gearkasse er sammenbygget i en enkelt blok, men gearkassen kan adskilles uden at skille motoren. Karburatoren er indkapslet og indbygget i motorblokken, akkumulatoren er gummiophængt og indbygget i en lukket kasse,

konstruktion og et udstyr, som kun få større maskiner kan opvise lige til. Prisen er endnu ukendt.

A. J. S.

biholder samtlige sine modeller, og der er kun få ændringer. Samtlige modeller vil nu blive monteret med samme gearkasse, som findes på racermodellen 7 R. De encylindrede modeller bliver i knastsiden monteret med et glideleje i bronze. Alle modeller får positiv stelforbindelse i modsætning til de tidligere modeller, der havde negativ stelforbindelse i det elektriske anlæg. De nye Lucas forlygter med separat parkeringslys vil blive anvendt på

samtlige modeller, og spændingsrelæet er monteret på siden af akkumulatorkassen. Forhjulets bremseankerplade er fremstillet i højglanspoleret letmetal. Samtlige modeller har nu hårdforkromet stempelring monteret i øverste stempelrille.

Priserne er:

Model 16 M (350 ccm) kr. 3100,00 + omsætningsafgift kr. 940,00.

Model 16 MS (350 ccm) kr. 3400,00 + omsætningsafgift kr. 1060,00.

Model 18 (500 ccm) kr. 3400 + omsætningsafgift kr. 1060,00.

Model 18 S (500 ccm) kr. 3700,00 + omsætningsafgift kr. 1180,00.

Model 20 (500 ccm Twin) kr. 4050,00 + omsætningsafgift kr. 1320,00.

De maskiner, der har S i modelbetegnelsen, har baghjulsaaffjedring. Endvidere fremstilles trialmaskinerne og model 7 R i begrænset omfang.

Ariel.

Foruden sine 6 kendte modeller kommer Ariel i 1952 med model VHA, der i sine specifikationer svarer nøje til den en-cylindrede, topventilede Red Hunter 500 ccm, blot er cylinderen på model VHA støbt i letmetal ligesom på trialmaskinen, der går under modelbetegnelsen VCA. Stødstangstunnelerne på den nye model er støbt ind i cylinderblokken. For samtlige modellers vedkommende gælder det, at køleribberne på såvel cylinder som topstykke er blevet større, og med undtagelse af model 4 G (»Fire i Kvadrat») monteres samtlige maskiner med en ny olietank med mere afrundede former og et lettere tilgængeligt påfyldningsrør. De en-cylindrede, topventilede modeller har fået en anden stempelkonstruktion — opslidsede stempler —, der tillader mindre spillerum ved monteringen. »Fire i Kvadrat» har fået større benzintank med udkæring til sadelspidse. Den to-cylindrede Red Hunter får tandhjul af støbejern i stedet for fiberhjul til dynamo- og magnetdrev. Den sideventilede model VB har fået letmetal-topstykke, hvilket yderligere forbedrer afkølingen.

Priserne er:

Model 4 G (1000 ccm) kr. 5100,00 + omsætning kr. 1740,00.

Model KH (500 ccm, Twin) kr. 4000,00 + omsætning kr. 1300,00.

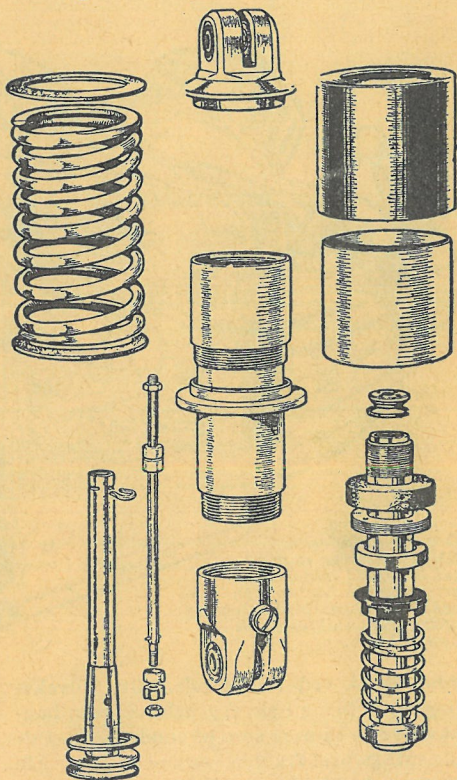
Model VH (500 ccm) kr. 3600,00 + omsætning kr. 1140,00.

Model VHA (500 ccm) kr. 3800,00 + omsætning kr. 1220,00.

Model VCA (500 ccm) kr. 3900,00 + omsætning kr. 1260,00.

Model NH (350 ccm) kr. 3200,00 + omsætning kr. 980,00.

Model VB (600 ccm) kr. 3250,00 + omsætning kr. 1000,00.



Teledraulic baghjulsaaffjedringen på AJS og Matchlessmodellerne. En meget robust og slidstærk konstruktion med hydraulisk dæmpning.

B. M. W.

B. M. W. har fire modeller på programmet, nemlig 250 ccm modellen R 25/2, der afløser model 25, 500 ccm modellen R 51/3, 590 ccm modellen R 67/2 og en ny 590 ccm model R 68. R 25/2 svarer ret nøje til model R 25, blot er den nye model monteret med svingsadel ligesom de store maskiner og en elektrisk gearindikator, der gennem en kontrollampe i lygten meddeler, når maskinen er i frigear. Endvidere er styret blevet mindre og forskærmen dybere. Bortset fra et nyt luftfilter leveres model R 51/3 uændret, medens model R 67 bliver

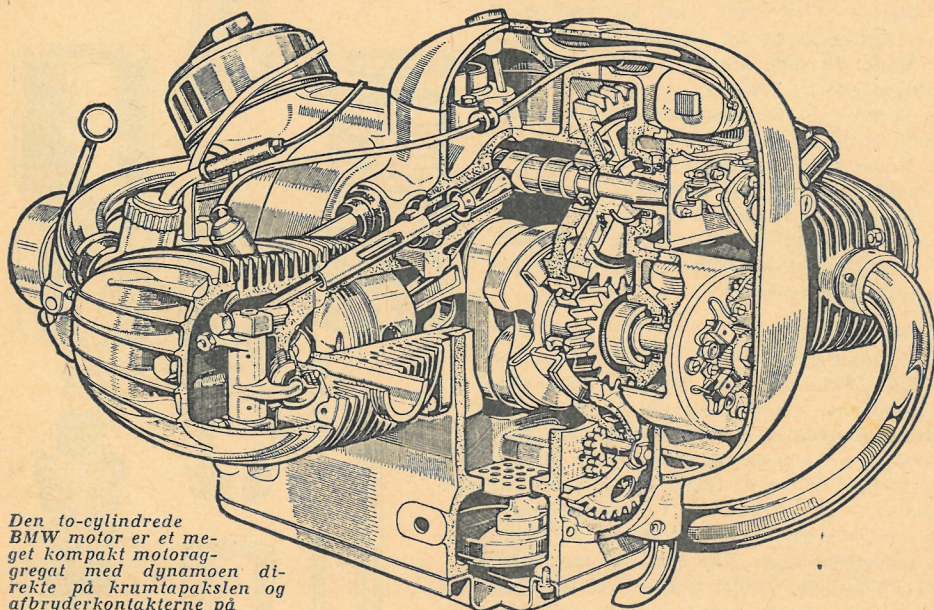
afløst af model R 67/2. Den væsentligste ændring består i en forøget effekt, idet motoren på den nye model yder 28 hk. Denne forøgelse af effekten er sket ved at sætte kompressionsforholdet i vejret, samtidig med at stemplets facon er blevet forandret.

Model 68 er en helt ny model på 590 ccm, der med et kompressionsforhold på 8:1

Model R 67/2 (590 ccm) kr. 5805,00 + omsætningsafgift kr. 2102,50.

Prisen på model R 68 kendes endnu ikke.

B. M. W. vil tillige i det kommende år blive importeret fra fabriken i Eisenach, og disse maskiner importeres af A/S Bohnstedt Petersen. Disse B. M. W.-modeller kommer i to typer, nemlig en 250 ccm-mo-



Den to-cylindrede BMW motor er et meget kompakt motoraggregat med dynamoen direkte på krumtapakslen og afbryderkontakterne på knastakslen.

yder 35 hk ved 7000 omdr./min. Udvekslingsforholdene i såvel gearkasse som bagaksel er de samme som på model 51/3. Udblæsningsrøret fra den venstre cylinder går over motorblokken og forenes med røret fra den højre cylinder i et fælles, oplagt udblæsningsrør, hvilket yderligere bevirker et indtryk af en hurtig sportsmaskine. Tophastigheden i T. T. stil er 160 km/t, i oprejst stilling 150 km/t og med bagsædepassager 145 km/t. Både model R 51/3 og model R 68 har to bremsenøgler og således to ledende sko på forhjulsbremsen. Model R 68 svarer i alle øvrige specifikationer nøje til model R 67/2, blot er styret på den nye model 725 mm mod 790 mm på alle de øvrige modeller.

Priserne er:

Model R 25/2 (250 ccm) kr. 3495,00 + omsætningsafgift kr. 1098,00.

Model R 51/3 (500 ccm) kr. 5505,00 + omsætningsafgift kr. 1952,50.

del og en 350 ccm-model, begge en-cylindrede maskiner med teleskopisk affjedring af begge hjul og kardantræk.

B. S. A.

er som bekendt den fabrik, der har de fleste modeller på markedet. Alene »Bantam« med to-takt motor findes nu i 5 forskellige modeller. Den oprindelige model, der gik under betegnelsen D 1, findes nu tillige i en udgave med baghjulsaffjedring samt som trialmaskine med eller uden affjedring.

I Danmark må hovedinteressen samles om modellerne C 10 og C 11 på 250 ccm med henholdsvis side- og topventiler, da disse maskiner efter de nye bestemmelser fås på »lille« indkøbstilladelse. Disse modeller leveres med eller uden baghjulsaffjedring og model C 11 tillige i en de Luxe type med firetrins gearkasse. B 31 og B 33 er de topventilede modeller på henholdsvis 350 ccm

og 500 ccm, medens B 32 og B 34 er de tilsvarende Gold Star modeller. M 33 er en topventilet 500 ccm hovedsagelig beregnet til sidevognskørsel, hvilket iøvrigt også gælder de sideventilede M 20 og M 21 på henholdsvis 500 og 600 ccm. Endelig er der »A« modellerne, der alle er monteret med twin-motorer. A 7 på 500 ccm findes også som »Star«, den såkaldte »Star Twin«. Endelig tilhører den kendte »Golden Flash« på 650 ccm også denne gruppe og går under modelbetegnelsen A 10. På samtlige modeller undtagen Bantam, Gold Star, Star Twin og Golden Flash er bremserne blevet gjort mere robuste på 1952 modellerne.

Den fri højde fra jorden er forøget ved hjælp af et nykonstrueret midterstativ. På »Star Twin« er den automatiske tændingsregulering erstattet med reguleringshåndtag. På model B 34 er vippearmshusene ikke længere sammenstøbt med topstykket, men boltet til dette. For samtlige modeller er teleskopgafflen ændret, idet den hydrauliske dæmpning nu sker ved hjælp af to gennemgangsventiler i stedet for kun een, medens Bantam-modellerne har fået dæmpning ved hjælp af syntetisk gummi.

Priserne er:

Model D 1, Standard Bantam, 125 ccm, 2-takt, kr. 2050,00 + omsætningsafgift kr. 520,00.

Model BD 1, Black de Luxe Bantam, 125 ccm, 2-takt, kr. 2135,00 + omsætningsafgift kr. 554,00.

Model C 10, 250 ccm, sideventilet, kr. 2625,00 + omsætningsafgift kr. 750,00.

Model C 11, 250 ccm, topventilet, kr. 2725,00 + omsætningsafgift kr. 790,00.

Model B 31, 350 ccm, topventilet, kr. 3200,00 + omsætningsafgift kr. 980,00.

Model B 32, 350 ccm, topventilet, Sports, kr. 3700,00 + omsætningsafgift kr. 1180,00.

Model B 32, 350 ccm, topventilet, Gold Star, kr. 4250,00 + omsætningsafgift kr. 1400,00.

Model B 33, 500 ccm, topventilet, kr. 3600,00 + omsætningsafgift kr. 1140,00.

Model B 34, 500 ccm, topventilet, Sports, kr. 3900,00 + omsætningsafgift kr. 1260,00.

Model B 34, 500 ccm, topventilet, Gold Star, kr. 4600,00 + omsætningsafgift kr. 1540,00.

Model A 7, 500 ccm, topventilet, 2-cyl., incl. fjedrende bagstel, kr. 4060,00 + omsætningsafgift kr. 1324,00.

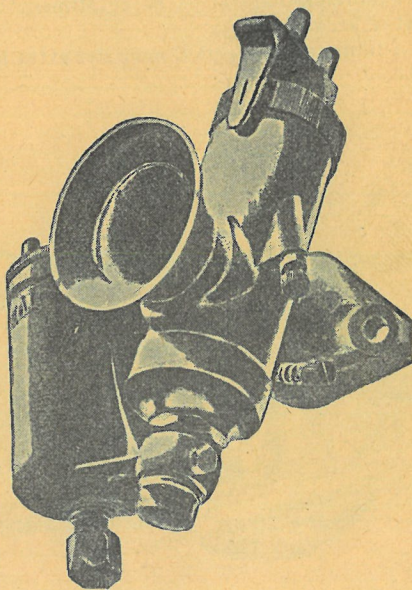
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

Model A 7, 500 ccm, topventilet, 2-cyl., Star Twin, incl. fjedrende bagstel kr. 4250,00 + omsætningsafgift kr. 1400,00.

Model A 10, 650 ccm, topventilet, 2-cyl., Golden Flash, incl. fjedrende bagstel, kr. 4250,00 + omsætningsafgift kr. 1400,00.

Model M 33, 500 ccm, topventilet, kr. 3750,00 + omsætningsafgift kr. 1200,00.

Model M 20, 500 ccm, sideventilet, kr. 3460,00 + omsætningsafgift kr. 1084,00.

Model M 21, 600 ccm, sideventilet, kr. 3560,00 + omsætningsafgift kr. 1124,00.

Extra udstyr.

Fjedrende bagstel på D-modeller extra kr. 120,00.

Fjedrende bagstel på C-modeller, extra kr. 160,00.

Fjedrende bagstel på B- og M-modeller extra kr. 235,00.

4-trins gearkasse på C-modeller extra kr. 110,00.

Prisen for 150 ccm modellen bliver kr. 2160,00 + omsætningsafgift kr. 564,00.

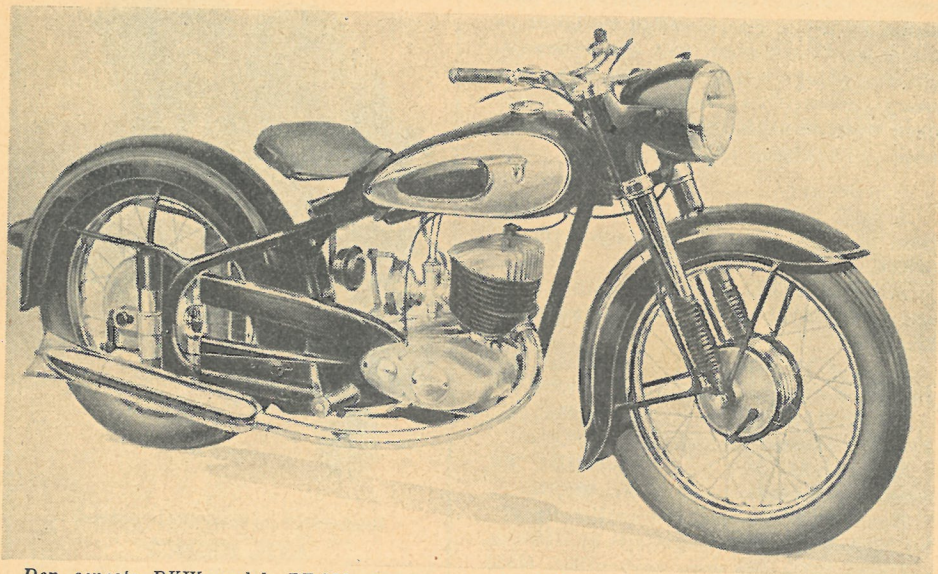
DISA

vil i 1952 fremtræde i uændret skikkelse med en 98 ccm Villiers motor. Vi har stadig forespørgsler om, hvornår DISA vil blive leveret med motor af eget fabrikat, men vi kan kun sige så meget, at arbejdet stadig skrider frem, og skønt man tilsyneladende har opnået resultater, der i højeste grad må siges at være tilfredsstillende, sættes motoren ikke i produktion, før alle prøvekørsler m. m. kan stå for fabrikenes meget kritiske bedømmelse.

Prisen på model V 100 er fortsat kr. 1600,00 + omsætningsafgift kr. 400,00.

DKW

har 3 modeller på programmet, idet 125



Den seneste DKW-model, RT 250, har gennemgående bremsetromler og indkapslet bagkæde. En smuk og gedigen maskine med teleskopaffjedring på begge hjul.

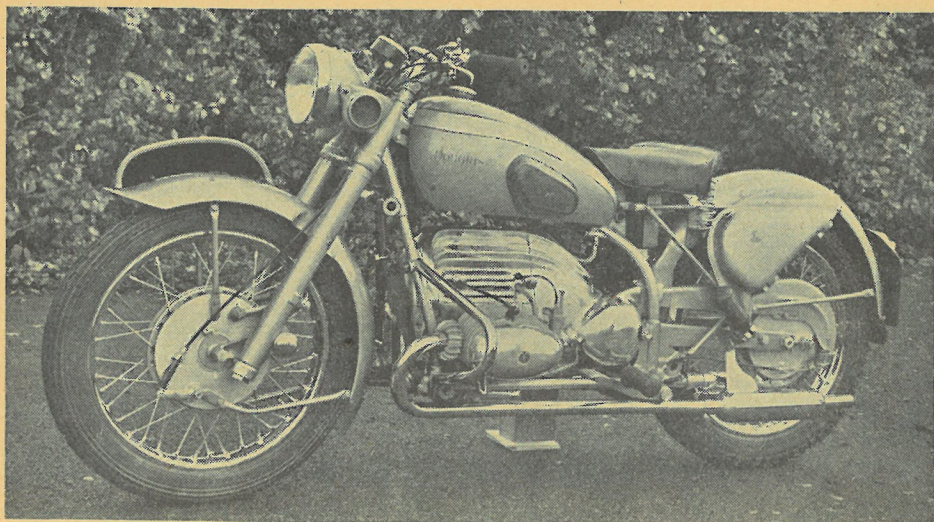
CZ

vil i det kommende år udelukkende blive indført som 150 ccm model med indkapslet karburator og baghjulsaffjedring (samme baghjulsaffjedring som på Jawa), medens 125 ccm modellen, der ligeledes fabrikeres med baghjulsaffjedring og indbygget karburator, kun vil blive taget hjem på bestilling. Der er igrøvrigt ingen ændringer på disse modeller.

ccm modellen og model RT 200 er uændrede, og en helt ny model, RT 250 på 250 ccm vil kunne leveres i januar-februar. Denne model vil blive leveret med teleskopaffjedring af begge hjul. Endvidere arbejder fabriken med en 350 ccm model, men denne kommer næppe frem før 1953.

Priserne er:

Model 125 kr. 1665,00 + omsætningsafgift kr. 416,25.



Her er et billede af den nye 500 ccm Douglas. Den er konstrueret efter samme principper som 350 ccm modellerne, men vi kender endnu ikke de nøjagtige specifikationer.

Model RT 200 kr. 2375,00 + omsætningsafgift kr. 650,00.

Model RT 250: Prisen kendes endnu ikke.

DOT

der hidtil har været monteret med en Villiers motor, kommer i den kommende sæson tillige med en 250 ccm fire-takt motor af Brockhouse-fabrikat. Denne sideventilede motor har en umiskendelig lighed med den 250 ccm motor, firmaet fremstiller til de amerikanske 250 ccm Indian. Specifikationer er da også ganske de samme: Boring 64,5 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 248 ccm, kompressionsforhold 6,3:1, effekt: 8,25 hk ved 4800 omdr./min. Stel og udstyr er iøvrigt det samme som på de tidligere maskiner med Villiers motor. Disse er stadig i fabrikation, men importøren vil ret naturligt først og fremmest interessere sig for den nye model.

Prisen er ca. kr. 2900,00 + omsætningsafgift kr. 860,00.

Douglas

De særprægede 350 ccm Douglas maskiner med to-cylindrede boksermotorer, kædetræk, torsionsaffjedring af baghjulet og forhjulet ophængt i en svinggaffel er uændrede i konstruktion og specifikationer, men en helt ny 500 ccm model vil komme på markedet i 1952. Denne model, som vi endnu mangler nærmere specifikationer

på, er opbygget efter samme konstruktion som 350 ccm modellerne, men et stort letmetalskjold kapsler dynamo og luftfilter ind, således at hele motoraggregatet får et mere kompakt udseende. Vi kan naturligvis ikke sige noget om prisen på denne maskine, der først kommer i produktion til foråret.

Prisen på 350 ccm modellen »Mark V« er uforandret kr. 3600,00 + omsætningsafgift kr. 1140,00.



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

DMF

er et nyt mærke på det danske marked. Maskinen kommer fra Holland, men er forsynet med en tysk Ilo motor på 175 ccm. Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel, og baghjulet er monteret ved hjælp af en stikaksel. Værktøjsskassen er indbygget i benzintanken og lukket med et absolut vandtæt låg. På det bageste venstre stellerør er påsvejset et håndtag, der gør det meget let at sætte maskinen op på midterstativet. Sadlen er en etpunkt ophængt svingsadel, og akkumulatoren er indkapslet i en »værktøjsskabe«. DMF, der for-

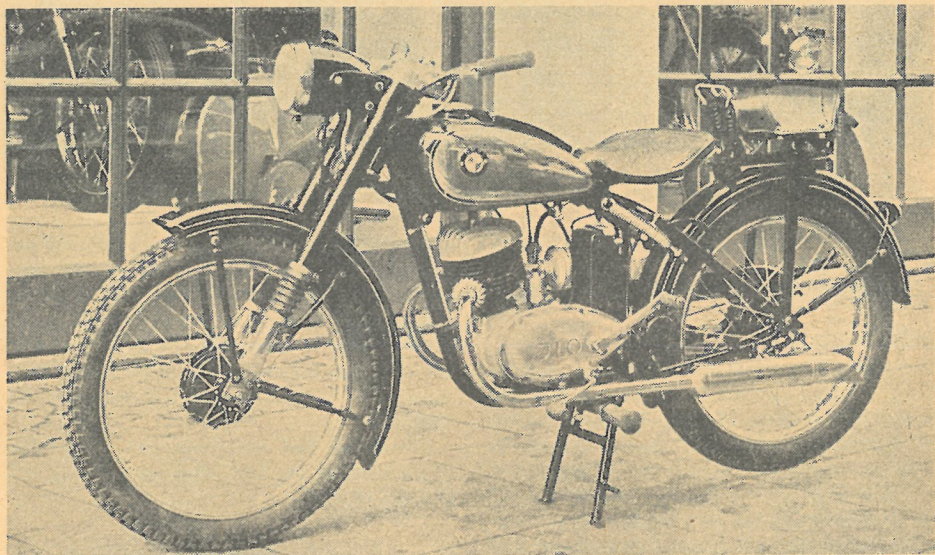
Talisman vil også kunne leveres med to karburatorer og med twin-sadel, men sidstnævnte forbedring har kun interesse uden for Danmarks grænser, eftersom denne form for bagsæde stadig er forbudt her i landet.

Priserne er:

125 ccm: kr. 1750,00 + omsætningsafgift kr. 437,50.

197 ccm: kr. 1990,00 + omsætningsafgift kr. 497,50.

250 ccm: kr. 2500,00 + omsætningsafgift kr. 700,00.



Den hollandske DMF med 175 ccm Ilo-motor.

handles af Isidor Meyer, København K., fremtræder som en smuk, lille maskine i en usædvanlig pæn og gennemført udførelse.

Prisen er kr. 2350,00 + omsætningsafgift kr. 640,00.

Excelsior

vil i det kommende år blive importeret i de tre største modeller, nemlig 125 ccm og 197 ccm med Villiers motor — begge uændret — og Talisman Twin med Excelsiors egen to-cylindrede to-takt motor. Denne model vil i 1952 være monteret med den nye Lucas forlygte med separat parkeringslys, og i motoren er kun sket en enkelt ændring, idet det yderste kugleleje ved magneten er blevet erstattet med et rulleleje.

Francis-Barnett

Model Falcon 55 er uændret i 1952, men vil tillige kunne leveres med baghjulsaffjedring under modelbetegnelsen Falcon 58. I modsætning til de fleste andre engelske motorecykler i letvægtsklassen er baghjulet ophængt i en svinggaffel, og affjedringen sker ved hjælp af teleskopisk indkapslede skruefjedre, der er indskudt mellem stellet og svinggafflens yderste ende. Dette princip giver i reglen større affjedringsbevægelse, end det er tilfældet med de mere almindeligt anvendte teleskopaffjedringer.

Prisen er:

Falcon 55 (197 ccm Villiers motor) kr. 2048,00 + omsætningsafgift kr. 519,20.

Falcon 58 (197 ccm Villiers motor) kr. 2700,00 + omsætningsafgift kr. 780,00.

Spar Benzin
Forny Deres Tændrør i Tide

skift til



med den patenterede **CORALOX
ISOLATOR**

HANS LYSTRUP

Pileallè 5—7

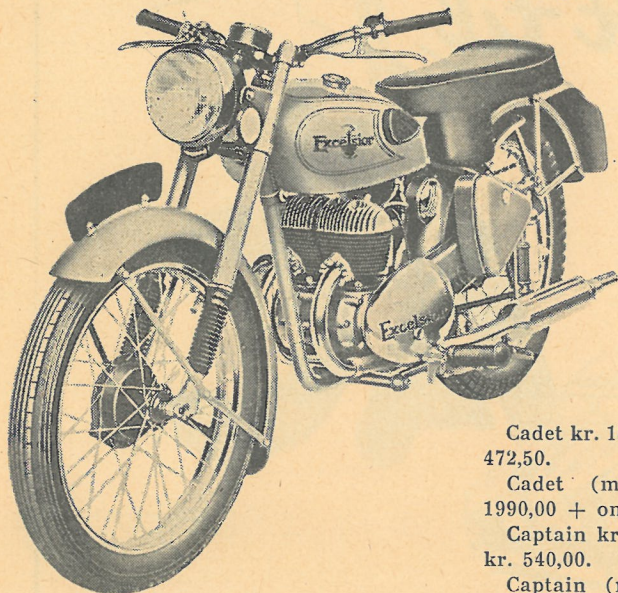


København F

Göricke

vil i 1952 blive importeret i tre modeller, nemlig model Gö 150 med en 150 ccm Sachs motor og model Gö 175 med en 175 ccm Ilo motor. Førstnævnte model har fire-trins gearkasse og sidstnævnte tre-trins gearkasse. Endelig bibeholdes model Gö 125 med 125 ccm Ilo motor og baghjulssaffjedring.

Prisen for sidstnævnte model er kr. 1665,00 + omsætningsafgift kr. 416,25.



Horex

blev udførligt omtalt i sidste nummer, og vi skal derfor blot bringe priserne: Model »Regina« kr. 3850,00 + omsætningsafgift kr. 1132,00. Prisen på »Regina Sport« og »Imperator« kendes endnu ikke.

Husqvarna

er i det store og hele uændret i 1952, blot er forhjulet afdækket af en dybere skærm, og kontrolgrebene er flyttet lidt, således at de ligger mere bekvemt for betjeningen. Endvidere er de nye modeller forsynet med Bing karburatorer, hvilket yderligere har forbedret tomgangen. Denne maskine har som bekendt forhjulet ophængt i en svinggaffel, der giver en enestående styring og sidestabilitet.

Prisen er for model 228 (120 ccm) kr. 1735,00 + omsætningsafgift kr. 433,75.

James

vil hovedsagelig blive importeret i 197 ccm modellen »Captain« med eller uden baghjulssaffjedring, men modellerne »Cadet« på 125 ccm med eller uden baghjulssaffjedring og »Comet« på 98 ccm kan naturligvis stadig leveres. Der er ingen nævneværdige ændringer i programmet.

Priserne er:

Comet kr. 1550,00 + omsætningsafgift kr. 387,50.

Excelsior Talisman Twin med den nye Lucas forlygte og twin-sadel. Denne form for kombineret sadel og bagsæde er som bekendt forbudt i Danmark, medmindre man monterer et håndtag, og hvordan skal det gøres? Hvornår bliver motorlovgivningen revideret, og hvornår bliver det fagfolk, der skal afgøre den slags spørgsmål?

Cadet kr. 1890,00 + omsætningsafgift kr. 472,50.

Cadet (med baghjulssaffjedring) kr. 1990,00 + omsætningsafgift kr. 497,50.

Captain kr. 2100,00 + omsætningsafgift kr. 540,00.

Captain (med baghjulssaffjedring) kr. 2350,00 + omsætningsafgift kr. 640,00.

JAWA

der nu importeres fra den hollandske samlefabrik, har kun små ændringer at byde på. Sadlen er blevet gjort blødere og er af mere robust konstruktion, bremserne er blevet større, speedometeret er blevet forsynet med trip-tæller, og styret kan låses ved hjælp af en hængelås, der griber ind i en tap på henholdsvis stellet og forgaflen. Det er hovedsagelig 250 ccm modellen, der vil blive importeret, medens 350 ccm modellen naturligvis tages hjem på bestilling. Prisen på 250 ccm Jawa bliver kr. 2900,00 + omsætningsafgift kr. 860,00.

Lambretta

er uændret i begge modeller. Den »åbne« model er monteret med et kombineret ben- og bundskjold, medens den »lukkede« mo-

del har indkapslet motor, idet bagskærmen er udbygget, således at den indkapsler hele den bageste del af maskinen.

Priserne er:

Model 125 C (åben) kr. 2035,00 + omsætningsafgift kr. 514,00.

Model 125 LC (lukket) kr. 2445,00 + omsætningsafgift kr. 678,00.

Mars

Model »Stella« er blevet en eftertragtet lille maskine for de motorcyklister, der sætter pris på komfortabel kørsel og let manøvrering. Motoren er en 150 ccm Sachs-motor med firetrins gearkasse. Et håndtag på styret sætter automatisk maskinen i frigear, uanset hvilket gear der er bragt i anvendelse.

Prisen er kr. 2485,00 + omsætningsafgift kr. 694,00.

Matchless

Det er en kendt sag, at AJS og Matchless i virkeligheden er nøjagtig den samme maskine, bortset fra arrangementet af magnet og dynamo. Denne lille forskel er imidlertid forsvundet fra 1952-modellerne, idet magneten på Matchless er blevet flyttet frem foran cylinderen ligesom på AJS.

Med hensyn til de øvrige ændringer og forbedringer kan vi derfor henvise til AJS.

Priserne bliver de samme som for AJS modellerne:

Model G 3/L = AJS model 16 M.

Model G 3/LS = AJS model 16 MS.

Model G 80 = AJS model 18.

Model G 80 S = AJS model 18 S.

Model G 9 = AJS model 20.

Motobecane

bliver i den kommende sæson importeret i 2 modeller, nemlig den topventilede 175 ccm model Z 2 C, der yder 7,5 hk ved 5500 omdr./min., og model D 45 S, der er sideventilet og med et slagvolumen på 122,5 ccm yder 5 hk ved 5500 omdr./min. Begge disse maskiner har et kompressionsforhold på 6,3:1, men model Z 2 C kan på bestilling leveres som sportsmodel med et kompressionsforhold på 8,6:1 og med en anden knastaksel. Effekten på denne model er 11 hk ved 6500 omdr./min.

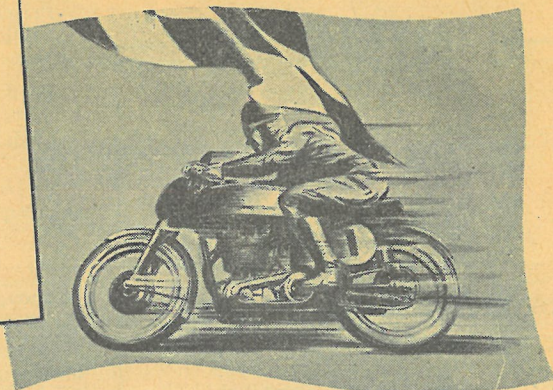
Priserne er:

Model Z 2 C kr. 2895,00 + omsætningsafgift kr. 858,00.

Model D 45 S kr. 1830,00 + omsætningsafgift kr. 457,50.

Mobylette (kraftig cykle med hjælpe-

RENOLD MARK 10 motorcykelkæder repræsenterer den højeste udvikling af kædeteknik, både i konstruktion og fremstilling. Særlig omsorg er gjort for at eliminere begyndelses-slidet ved en tilkøringsproces før afsendelse fra fabrikken. RENOLD „MARK 10“ er den af køerne foretrukne i T. T. løb, pålidelighedsløb og internationale væddeløb.



RENOLD

motorcyklekæder

E. T. GREW

Rådmandsgade 43, København N., Telefon Ægir 700

KUN SALG TIL GROSSISTER



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350-1000 ccm⁸

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.
Vermlandsgade 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

motor) koster ca. kr. 1125,00 incl. omsætningsafgift.

Nimbus

monteres nu med en hårdforchromet stempekring øverst på hvert stempel. Desuden monteres vippearmsene med nogle pakninger af syntetisk gummi, hvilket forhindrer olien i at komme ud på vippearmshuset. Ældre maskiner kan også få disse gummi-pakninger påmonteret, hvilket koster ca. kr. 30,00.

Prisen er kr. 3600,00 + omsætningsafgift kr. 1140,00.

Norman

er en godt udstyret lille letvægter i en gedigen udførelse. Denne maskine vil i 1952 blive leveret med bagagebærer som standardudstyr, og prisen bliver ca. kr. 2050,00 + omsætningsafgift kr. 520,00.

Norton

På grund af vanskeligheder med såvel materialer som arbejdskapacitet ændrer Norton kun sine modeller, når omstændighederne tillader det, d. v. s. at man — ligesom mange andre engelske fabrikker — mere og mere går over til seriefabrikation. Norton's modeller er således foreløbig uændrede for 1952.

Priserne er:

Model »Dominatore«, 500 ccm Twin, kr. 4425,00 + omsætningsafgift kr. 1470,00.

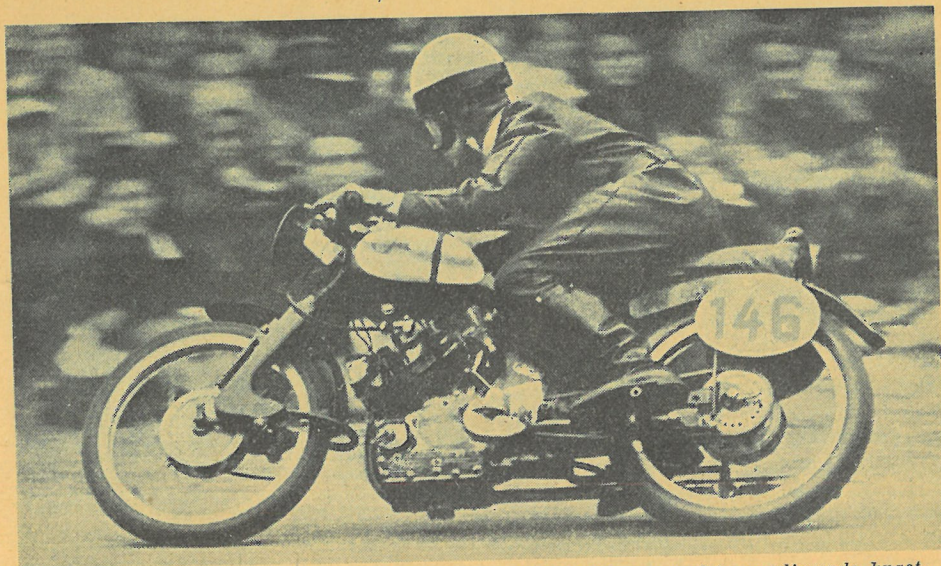
Model ES 2 kr. 4220,00 + omsætningsafgift kr. 1388,00.

Model Big Four kr. 3825,00 + omsætningsafgift kr. 1230,00.

Priserne på de øvrige modeller kendes ikke for øjeblikket.

NSU

spænder nu over et meget stort program. Den lille model Quick med 98 ccm motor og trædepædaler har der ikke været overvældende interesse for, eftersom der kræves indkøbstilladelse til denne maskine, og er man endelig så heldig at have erhvervet dette kostelige dokument, vil man gerne have en lidt større maskine. Model Fox har derimod vist sig at være en succes også i de nordiske lande. Denne maskine leveres enten med en 98 ccm fire-takt motor på 6 hk eller en 125 ccm to-takt motor på 5 hk. Fire-takt motoren er undergået forskellige ændringer. Krumtapakslen, der tidligere



Af den lille NSU Fox er der udviklet en racermodel på 125 ccm med to overliggende knast-aksler. Tophastigheden er ca. 138 km/t.

var ensidigt lejret, er nu lejret i begge sider, og krumtaphuset ventileres gennem krumtapakslen. Et lille brystykke forbin-der cylinderen med stellet, hvilket for- mindsker motorvibrationerne betydeligt. Baghjulsauffjedringen er blevet suppleret med en indstillelig støddæmper, lyddæmpe- ren er mere effektiv på den nye model, sadelfjederen er blevet blødere, og kick- starterpedalen kan lukkes ind til siden. Fox leveres nu også med en 125 ccm to-takt- motor.

Model Lux er så ny en model, at der na- turligvis ikke kan være tale om ændrin- ger. Model OSL, der kom på markedet før- ste gang i 1936, ændres naturligvis fra år til år, men gittergaflen bibeholdes stadig. Ændringerne for 1952 består hovedsagelig i en ny lejring af krumtapakslen, bedre ventilation af krumtaphuset og svingsadel.

Endnu to nye modeller så dagens lys i 1951, nemlig Konsul I og Konsul II på hen- holdsvis 350 ccm og 500 ccm med en effekt på 18 hk og 22 hk og med teleskopaffjed- ring på begge hjul. Disse to modeller vil blive nærmere omtalt i et af de kommende numre.

Priserne er:

Model Quick kr. 1250,00 + omsætningsaf- gift kr. 312,50.

Model Fox, 98 ccm, kr. 1800,00 + omsæt- ningsafgift kr. 450,00.

Model Fox 125 ccm kr. 1910,00 + omsæt- ningsafgift kr. 477,50.

Model Lux 200 ccm, kr. 2700,00 + om- sætningsafgift kr. 780,00.

Model OLS, 250 ccm, kr. 2675,00 + om- sætningsafgift kr. 770,00.

Model Konsul I, 350 ccm, kr. 3550,00 + omsætningsafgift kr. 1120,00.

Model Konsul II, 500 ccm, kr. 4250,00 + omsætningsafgift kr. 1400,00.

Panther

vil i den kommende sæson hovedsagelig blive importeret i model 65 på 250 ccm, idet man udelukkende vil tage de Luxe mo- dellene med fire-trins gearkasse hjem. Vi har tidligere oplyst, at denne model yder 12 hk, men ved en nærmere efterforskning viser det sig, at man har givet os forkerte oplysninger, idet 250 ccm modellen kun yder 8,75 hk, medens 350 ccm modellen yder 12 hk. Både model 65 og model 75 fremstilles nu også som trialmodeller. Panther er stadig den eneste engelske fa- brik, der fremstiller en topventilet, een- cylindret 600 ccm model, nemlig model 100 med skråtliggende cylinder. Denne model er meget populær som sidevognsma- skine i England. Ingen af modellerne er undergået ændringer.

Priserne er:

Model 65, kr. 2840,00 + omsætningsafgift kr. 836,00.

Model 75, kr. 3095,00 + omsætningsafgift kr. 938,00.

Model 100 kr. 3725,00 + omsætningsafgift kr. 1190,00.

Trialmodellerne: ca. kr. 3400,00 uden omsætningsafgift.

Pirol

er en ny og stor scooter, importeret af Isidor Meyer, København. Maskinen er monteret med en 198 ccm to-takt motor med 60 mm boring og 70 mm slaglængde, kompressionsforhold 5,7:1 og en effekt på 7,5 hk ved 3600 omdr./min. Begge hjul er ensidigt ophængt i svingarme og aftagelige og udskiftelige på samme måde som et bilhjul. Pirol har 4 gear, der skiftes ved hjælp af en fodpedal og en indikator anbragt på benskjoldet viser, hvilket gear der er bragt i anvendelse. Benzintanken rummer 9,5 liter, og benzinforsyningen opgives til 2,8 liter pr. 100 km. Tophastigheden opgives til 80 km/t, og maskinens vægt er 93 kg fordelt med 30 pct. på forhjulet og 70 pct. på baghjulet.

Prisen er kr. 2850,00 + omsætningsafgift kr. 840,00.

Puch

vil i den kommende sæson kunne findes i 3 modeller, nemlig 125 SL, 150 TL og 250 TF. Samtlige modeller har været udførligt omtalt, og der er ingen ændringer i 1952. Dette kan man forøvrigt ikke sige med så stor bestemtighed, eftersom Puch-modellerne er i seriefabrikation, men foreløbig vil der næppe komme ændringer. Der vil derimod komme endnu et skud på stammen, idet en Puch-scooter vil se dagens lys i det kommende år. Bortset fra at scooteren naturligvis bliver monteret med en dobbeltstempelt motor, ved vi endnu intet om denne model.

Priserne er:

Model 125 SL kr. 2495,00 + omsætningsafgift kr. 698,00.

Model 150 TL kr. 2300,00 + omsætningsafgift kr. 620,00.

Model 250 TF kr. 3070,00 + omsætningsafgift kr. 928,00.

Royal Enfield

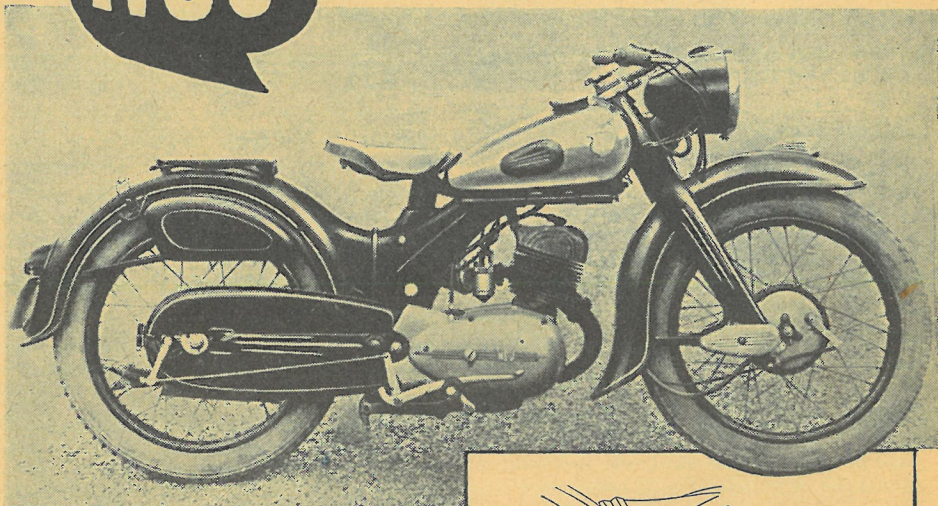
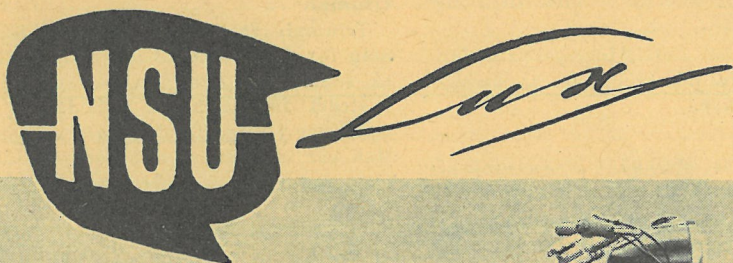
Royal Enfield's mindste model RE 125 med en 125 ccm to-takt motor undergik så væsentlige ændringer sidste år, at man ikke kan forvente større nyheder i år. Vi



Pirol adskiller sig fra de øvrige scootere ved en motorstørrelse på 198 ccm. Tophastigheden opgives da også til 80 km/t.

skal blot erindre om, at denne ret særprægede konstruktion har koblingen direkte på krumtapakslen, og da det derved bliver et mindre moment koblingen skal overføre, end hvis den er anbragt på den nedgearede gearaksel, kan man anvende mindre kraftige fjedre og i det hele taget dimensionere koblingen mindre.

Den største model, 500 ccm »Twin«, har på 1952 modellerne udvendige olierør til smøring af vippearmene. Disse rør er monteret til krumtaphuset, i hvilket der er ført olieganget til oliepumpen. Både »Twin« og de en-cylindrede modeller G og J 2 på henholdsvis 346 og 499 ccm har fået et lille instrumentbord støbt i letmetal øverst på teleskopgafflerne, og i dette er speedometeret anbragt. Model J 2 kan leveres med speciel sidevognsgearing og med speciel teleskopgaffel beregnet til sidevognsbrug. Denne gaffel er i modsætning til de andre gaffler monteret med en styredæmper. »Twin« er monteret med den nye Lucas dynamo med indbygget strømfordeler og automatisk tændingsregulering. Denne dynamo drives af den samme kæde som driver knastakslerne. 350 ccm »Bullet« og 500 ccm »Twin« har begge baghjulsaffjedring, idet baghjulet er ophængt i en svinggaffel, og teleskopisk indkapslede fjedre er indskudt mellem gaffel og stel. Af hensyn til vore læsere i de øvrige nordiske lande skal vi oplyse, at de to sidstnævnte modeller kan leveres med en Dunlop twinsadel, den sikreste og mest hensigtsmæssige måde at



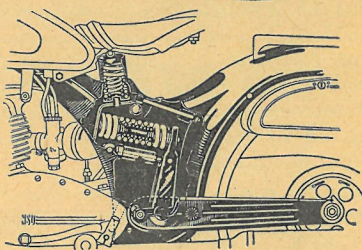
MED ØKONOMI *for øje...*

NSU LUX præsterer det utrolige med et næsten utænkeligt lavt benzinformbrug, men en god kørselsøkonomi er baseret på mere end et lavt forbrug. Fremfor alt kommer den gode kvalitet i hver enkelt, lille del ejeren til gode i form af de lavest mulige driftomkostninger gennem årene.

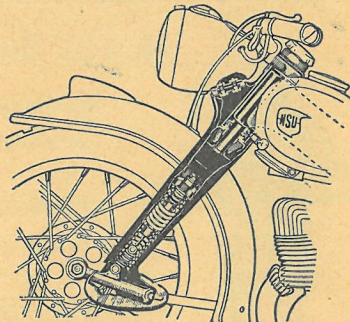
Model LUX har de samme fremragende køreegenskaber, der kendetegner alle NSU-modeller, fordi verdens største motorcyklefabrik kan tillade sig eksperimenter, der er udenfor mindre fabrikers rækkevidde.

Generalrepræsentant:

FRED. RASMUSSEN
ODENSE . KØBENHAVN



Centralrøret og bagskærmen går ud i eet og baghjulet er affjedret ved hjælp af en svinggaffel — den bedste og behageligste kørsel også for bagsædepassageren.



Forhjulet er ophængt i svinggaffel, hvilket giver den laveste uaffjedrede vægt, største sikkerhed og uforlignelig holdbarhed.

montere et bagsæde på — men altså forbudt i Danmark.

Model S 51 har særlig interesse for danske læsere, fordi den kan købes på letvægt-indkøbstilladelse.

Priserne er:

Model S 51 kr. 3030,00 + omsætningsafgift kr. 912,00.

Model J 2 kr. 3670,00 + omsætningsafgift kr. 1168,00.

Priserne på de øvrige modeller kan endnu ikke opgives.

Sunbeam

De efterkrigsmodeller, Sunbeam sendte på markedet, var så nye og så gennemkonstruerede, at de praktisk taget ikke er blevet ændret i det forløbne år. Heller ikke i år finder man store nyheder. Det skal blot nævnes, at den kæde, der trækker den overliggende knastaksel, nu holdes spændt af en indstillelig kædestrammer, og kontakten til kontrollampen for olietryk er blevet flyttet bort fra cylindrene, således at den ikke påvirkes af den skiftende temperatur. Model S 8 er monteret med »normale« motorcyklehjul og dæk af dimensionerne 3,25-19 på forhjulet og 4,00-18 på baghjulet, medens S 7 på grund af sin usædvanlige dækdimension, 4,50-16, får et amerikansk præg. På sidstnævnte model er de hurtigt aftagelige hjul omskiftelige.

Priserne er:

Model S 7 kr. 5100,00 + omsætningsafgift kr. 1740,00.

Model S 8 kr. 4800,00 + omsætningsafgift kr. 1620,00.

Triumph

Triumph fabrikkerne har meddelt, at man for fremtiden vil ændre modellerne, så snart man finder anledning til det, i stedet for at holde nyheder og forbedringer tilbage til de nye års-modeller. Man går med andre ord over til såkaldt serieproduktion, og foreløbig omfatter serierne fire modeller, af hvilke de tre er de kendte 500 ccm *Speed Twin*, *Tiger 100* og *Trophy*, og den fjerde er *Thunderbird*. Medens Trophy overhovedet ikke er ændret, er de tre andre modeller nu monteret med den nye 7" Lucas forlygte med separat parkeringslys indbygget på lygteshusets underside, og samtidig er maskinerne blevet forsynet med et nye luftfilter, der — navnlig ved høje hastigheder — giver bedre fyldning af motoren. Den mest interessante nyhed er at finde på Thunderbird, der for fremtiden vil være monteret med den nye S.U. karburator, der er konstrueret specielt til Triumph. Fabriken lover større motoreffekt og mindre benzinforbrug med denne karburator. Twinsadlen findes som standard på Tiger 100 (men er stadig forbudt her i landet, hvor sindssygt dette end må forekomme) og leveres som ekstraudstyr på de andre modeller. Triumph's fjedrende baghjul leveres som ekstraudstyr til alle modeller.

Priserne er:

Model 3 T (350 ccm) kr. 3200,00 + omsætningsafgift kr. 1000,00.

Model Speed Twin kr. 3600,00 + omsætningsafgift kr. 1140,00.

Model Tiger 100 kr. 3800,00 + omsætningsafgift kr. 1220,00.



MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkr.

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og

varmt pelsfor fra kr. 198,00

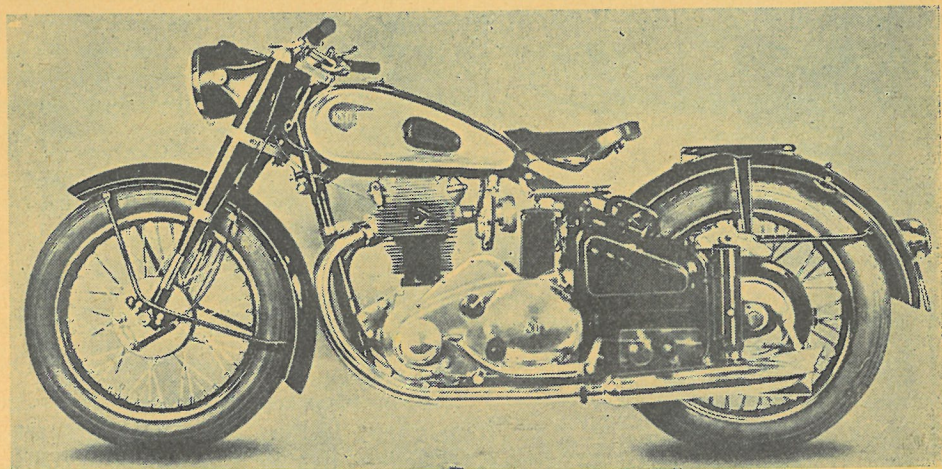
Oilskinsfrakker enkelte og med for fra ... - 39,15

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet
til motorkørsel.

Køretæpper (kraftig, vandtæt kaleschedug) - 29,50

Nyrebælter prima kvalitet - 21,50

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



NSU Konsul I og II på henholdsvis 350 og 500 ccm har det samme gedigne præg, som kendetegnede dette mærkes før-krigsmodeller.

Model Trophy kr. 3800,00 + omsætningsafgift kr. 1220,00.

Model Thunderbird kr. 3700,00 + omsætningsafgift kr. 1180,00.

Grand Prix tilbehør til Tiger 100 koster kr. 700,00.

TWN

vil ligesom sidste år komme i to modeller, model BDG 250 H på 250 ccm, 11 hk, med baghjulsaffjedring og model BDG 125 H på 125 ccm, 6,5 hk, med baghjulsaffjedring. Bortset fra baghjulsaffjedringen er der ingen ændringer på disse modeller, der som bekendt har en dobbeltstemplet to-takt motor med cylindrene anbragt side om side.

Priserne er:

Model BDG 125 H kr. 1850,00 + omsætningsafgift kr. 462,50.

Model BDG 250 H kr. 3000,00 + omsætningsafgift kr. 900,00.

Velocette

fremstilles fortsat kun i to modeller, nemlig den vandkølede, tocylindrede model LE 200, der er uforandret, og model MAC på 350 ccm, der nu er monteret med en støbejernsforet aluminiumcylinder. Velocette, der altid er blevet fremstillet i seriefabrikation, skiftede i foråret over til aluminiumtopstykke med eet stort vippearmhus, men nu er hele motoren altså fremstillet i letmetal hvad de ydre dele angår. Model LE 200 er en meget ekseptio-

nel maskine, idet den er bygget efter det princip, der kendetegner scooternes oprindelige idé — nemlig god beskyttelse af føreren og næsten intet vedligeholdelsesarbejde — samtidig med at motorcyklens gode køreegenskaber er bibeholdt. Dertil kommer, at motoren er lige så lydløs som i en bil.

Priserne er:

Model LE 200: kr. 2860,00 + omsætningsafgift kr. 844,00.

Model MAC kr. 3470,00 + omsætningsafgift kr. 1088,00.

Motor-lageret

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSKYR**

Vi leverer:

Krumtapplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler

Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis å vis Købbyen og Fragtmændshallen
København V

Velocette

KVALITETS MÆRKET



FORHANDLER I

ÅRHUS

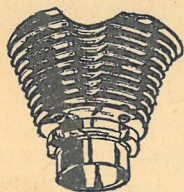
ARNES MOTOR SERVICE

KIRKEGÅRDSVEJ 10, TELEFON 10189

Tidligere

JYDSK MOTOR SERVICE

Sjællandsgade 25



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 851 - 2403

Vespa

Som tidligere omtalt er de nye Vespa modeller blevet monteret med en hydraulisk støddæmper på forhjulet samt en ny gearskiftningsmekanisme, der gennem et dobbelt Bowden-kabel sikrer en yderst præcis gearskiftning. Samtidig er maskinerne blevet monteret med et indbygget speedometer og en ny, mere effektiv lyd-dæmper.

Prisen er inclusive bagsæde kr. 2425,00 + omsætningsafgift kr. 670,00.

Reservehjul som ekstraudstyr kr. 100,00.

Viktoria

vil i det kommende år blive leveret med baghjulsaffjedring, men udover denne forbedring er der ingen nyheder på denne maskine, der har en 247 ccm to-takt motor.

Prisen er kr. 2500,00 + omsætningsafgift kr. 700,00.

Zündapp

Model DB 201 på 125 ccm og håndgear forsvinder til fordel for model DB 202, der har fodgear, men ivotrigt er den samme maskine som »201«. Model »202« vil kunne leveres med eller uden baghjulsaffjedring. Denne baghjulsaffjedring, der er udformet efter teleskopprincippet, kan også påmonteres ældre maskiner af model DB 201 eller 202, idet stellet på disse modeller er holdt sammen, og ved at fjerne hele bagstellet og montere det nye bagstel med affjedring kan man forny de ældre modeller. Prisen for et affjedret bagstel er kr. 365,00 uden montering. Montringen er dog ikke vanskeligere, end at de fleste kan udføre den selv.

Model KS 601 fortsætter uforandret i 1952.

Priserne er:

Model DB 202: kr. 2500,00 + omsætningsafgift kr. 700,00.

Model DB 202 med baghjulsaffjedring kr. 2750,00 + omsætningsafgift kr. 800,00.

Model KS 601 kr. 5835,00 + omsætningsafgift kr. 2034,00.

HUSK AT FORNY

Deres Abonnement

på

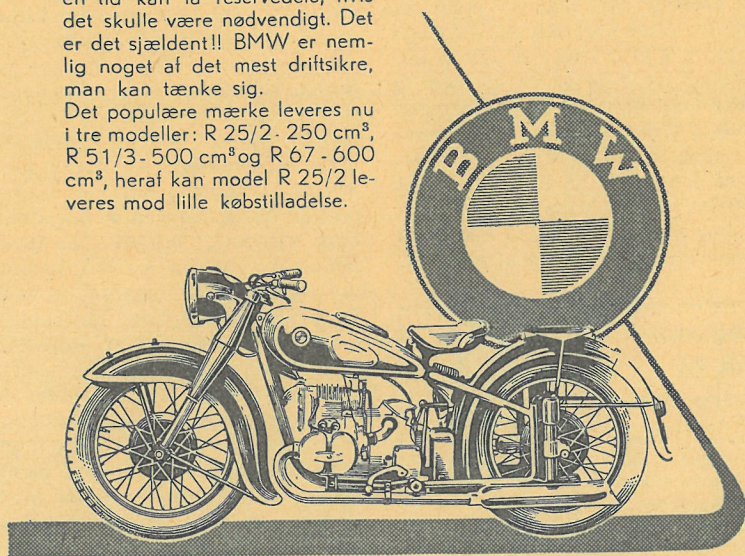
Skandinavisk Motor Journal

En kan De altid få reservedele til...

men det er sjældent aktuelt!

Sammen med sine aldeles fremragende køreegenskaber har BMW det fortrin, at De til hver en tid kan få reservedele, hvis det skulle være nødvendigt. Det er det sjældent!! BMW er nemlig noget af det mest driftsikre, man kan tænke sig.

Det populære mærke leveres nu i tre modeller: R 25/2 - 250 cm³, R 51/3 - 500 cm³ og R 67 - 600 cm³, heraf kan model R 25/2 leveres mod lille købstilladelse.



Importer for Jylland:
VILH. NELLEMANN A/S
Motorafdelingen, Vestergade 55-67
Århus - Telefon 14100

Importer øst for Storebælt:
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
Østerbrogade 135 - København Ø.
Central 8411

REPARATIONSTEKNIK III.

RIGTIG BEHANDLING AF RULLE- OG KUGLELEJER

Af civilingeniør J. Fogelberg-Jensen

Denne artikel, der på trods af sin måske noget ambitiøse titel ikke indeholder andet, end hvad ethvert tænkende menneske, der kan læse, kan finde ud af ved at studere kuglelejekataloger, er inspireret af de hårrejsende eksempler på misrøgt af lejer, som man desværre alt for ofte er vidne til på selv de mest moderne auto- og motorcykleværksteder. Forhåbentlig skyldes det kun uvidenhed om, hvad de har med at gøre, der får mekanikerne til at lade lejerne ligge og flyde på gulvet ved siden af det køretøj, der repareres, uundgåeligt udsat for indtrængning af støv og snavs fra skærme og karosseri, snavs, som lejets oliehinde næsten med begærlighed suger til sig. Derefter bliver lejet blot tørret af med en snavset finger og »monteret« ved hjælp af et par kraftige slag med en hammer. Når så kunden efter kort tids kørsel kommer tilbage og klager over, at det og det leje er begyndt at støje på en ubehagelig måde, piller man lejet ud og konstaterer, at det er meget slidt eller har indtrykningsmærker i løbebanerne, hvorpå man, i betragtning af den korte tid, lejet har været i drift, skyder skylden over på lejet, putter et nyt i og er forhåbentlig så heldig, at man glemmer at tage lejet ud af original-

pakningen, indtil umiddelbart før det skal monteres, hvorved chancerne for forurening af lejet mindskes betydeligt, og lejets levetid øges tilsvarende. Men spild af både kundens og ens egen tid og penge har det været, og det kunne være undgået ved at udvise en smule omhu og gøre sig klart, at et kugleleje ikke er et stykke materiale i lighed med en bolt eller en møtrik, men et meget sart og følsomt præcisionsmaskinelement, som skal behandles med tilbørlig respekt. Det er virkelig på tide, at mekanikerne lærer dette og lægger sig følgende forekommende anvisninger på sinde:

Almindelige bemærkninger: Lejerne skal opbevares i et tørt rum, hvor de er beskyttet mod fugtighed og støv. Først umiddelbart før monteringen må de tages ud af originalpakningen. En forudsætning for et tilfredsstillende driftsresultat er, at der ved monteringen iagttages den størst mulige renlighed. Bedst ville det være, om monteringen foretoges i et lokale, der var adskilt fra de øvrige arbejdssteder. Er dette ikke muligt, må der i det mindste vælges et specielt område, så langt som muligt fra spåntagende maskiner og fra døre, således at lejerne ikke forurenes af metalstøv, spåner e.l. Af samme grund må lejerne ikke ligge og flyde åbent på filebænkene. Det fedt, der sidder på lejerne, når de tages ud af indpakningen, er et rustbeskyttende middel, som i reglen ikke bør fjernes. Kun hvor det drejer sig om meget små, hurtigtgående lejer, kan dette være for stift, af hvilken grund lejerne helst må renses inden monteringen. Snavsede lejer renses bedst med benzol eller benzol. Efter rensningen må lejerne ikke ligge i længere tid, men skal hurtigst indfedtes igen. Aksler og lejhuse må før monteringen renses omhyggeligt og indfedtes i specialfedt eller svær maskinolie. Ved montering af lejer med konisk hul kan det ske, at inderringen glider tilbage igen på konus'en, såfremt der findes for meget smøremiddel mellem de koniske flader. Disse må derfor kun være ubetydeligt smurte.

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,
lytglas, transfers til de fleste maskiner,
forcomede styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede
specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. efterkrav

Montering: Når det drejer sig om mindre lejer, kan inderringen som regel drives koldt på akseltappen. Bedst er det her til at anvende et rør, som ligger an mod inderringens hele sideflade (fig. 1). Går inderringen skævt på, beskadiges både akslen og lejet. Under ingen omstændigheder må der slås med hammer på yderring eller kugleholder, da dette uundgåeligt vil ødelægge lejet.

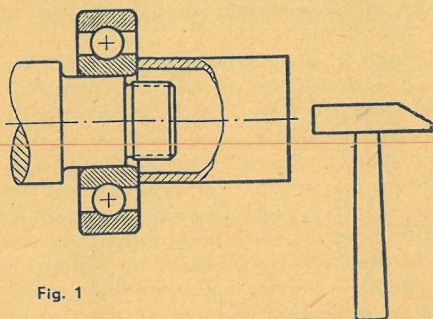


Fig. 1

Når lejet skal monteres på en aksel, bør man slå det på plads, idet man benytter et rør, der ligger an mod inderringen.

Påsætningen af lejet på en akseltap lettes betydeligt — specielt hvad store lejer angår — ved opvarmning af hele lejet eller — ved adskillelige lejer — af inderringen i et oliebad på 70°—80° C. Skal et leje anbringes samtidigt på akseltappen og i huset, er det formålstjenligt at anvende en skive som vist på fig. 2. Ved lejer, der ikke kan adskilles, foretages monteringen af yderringen i huset og monteringen af inderringen på akseltappen særskilt. Ved samlingen må enhver form for vold eller kantning undgås, da løbebanerne ellers let øde'ægges.

Klemmer lejet efter samlingen, må der ikke anvendes vold, men huset eller akseltappen trækkes forsigtigt tilbage, og samlingen forsøges forsigtigt påny. Monteres to lejer mod hinanden, må dette udføres så forsigtigt, at der lige kan mærkes en smule slør, eller at den evt. ønskede forspænding opnås. Skal der monteres remskiver, tandhjul eller andre maskindele på en allerede lejret aksel, må de kræfter, der anvendes hertil, ikke ledes over lejerne. Akslen må understøttes på passende måde for at undgå, at lejerne beskadiges.

Alle skruer og møtriker må spændes godt til og om nødvendigt sikres. Lejet skal smøres omhyggeligt og skal let kunne

drejes. Efter endt montering foretages en prøvekørsel. Lejets gang aflyttes ved, at man lægger øret mod håndtaget på f. eks. en skruetrækker, hvis anden ende trykkes mod lejehuset. Høres der da en hvislende lyd, tyder dette på utilstrækkelig eller forkert smøring, medens en støjende og ujævn gang som oftest skyldes forurening af lejet. Stærk støj og temperaturstigning er tegn på forkert smøring, klemning, for stort eller for ringe »spil«, forurening og andre fejl, som straks må afhjælpes. En unormal stor temperaturstigning kan dog ikke altid føres tilbage til en monteringsfejl; grunden kan også være, at der findes for meget smøremiddel i lejet.

I hvert tilfælde må der under ingen omstændigheder køres med et usmurt leje. Selv en kort prøvekørsel med et usmurt leje kan føre til beskadigelser.

Demontering: Skal et leje demonteres, lettes dette meget ved, at man før demonteringen ved hjælp af tegninger e. l. fastslår, hvorledes lejet er indbygget. For at undgå forvekslinger, bør de demonterede dele lægges eller mærkes således, at man

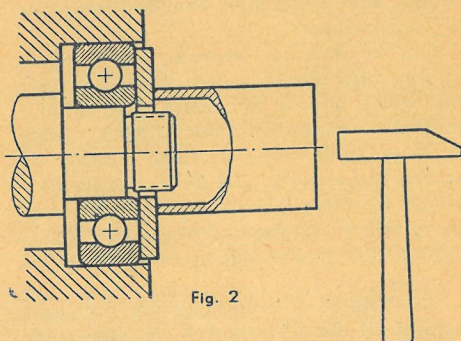


Fig. 2

Hvis lejet skal monteres i et hus og på en aksel samtidig, skal man lægge en ringformet plade mellem røret og lejet, således at slagene fra hammeren samtidig overføres til inder- og yderringen.

med sikkerhed ved, hvorledes leje, afstandsbojninger, tætningsringe o. s. v. har været indbygget. De demonterede lejer gøres rene og undersøges nøje. Ved aftrækning af lejet skal om muligt anvendes aftrækkere som vist på fig. 3. Før lejerne igen indbygges, vaskes de omhyggeligt og indfedtes.

Om smøring af kuglelejer.

Kugle- og rullelejer fordrer et omhyggeligt valg af smøremidler. Da en enkelt på-

fyldning holder et længere tidsrum, må ikke prisen, men smøremidlets kvalitet være udslagsgivende for, hvad der skal anvendes.

Smøremidlets opgave er at danne en smørehinde mellem løbebanerne og kuglerne eller rullerne samt i holderens lommer, en hinde som forhindrer det slid, der

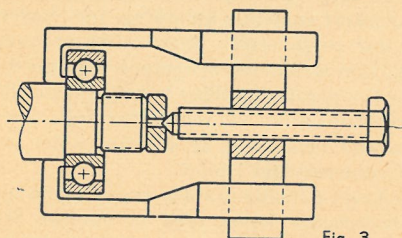


Fig. 3

For at undgå beskadigelse af lejet ved afmonteringen bør man altid anvende en aftrækker. Lejer, der er indbygget i letmetal, kan dog ofte »hældes ud«, når letmetallet opvarmes.

opstår ved den metalliske gnidning, samt beskytte lejets dele mod rust. Ved fedtsmøring forlanges det hyppigt, at smøremidlet skal tætte lejet mod indtrængning af forureninger.

Lejerne kan alt efter driftsforholdene smøres med olie eller fedt. Bedst egnet er mineralsk olie og mineralsk fedt. Smøremidler af vegetabilsk eller dyrisk oprindelse er trods deres til tider udmærkede smøreevne uegnede, idet de let danner harpikser og syrer. Tilsætning af fnug- eller støvgratit til smøremidlet er skadeligt, da dette virker smerglende og forkorter lejets levetid.

Ved valg af smøremiddel må der tages hensyn til den på grund af de omløbende rulningslegemer opstående stadige gennemvaskning af olien eller fedtet. Denne virkning stiger stærkt med tiltagende omløbstal.

I almindelighed må et smøremiddel for at være egnet til smøring af kugle- og rullelejer, besidde følgende egenskaber: det skal være kemisk neutralt, have den mindst mulige tilbøjelighed til at blive tykkere, danne harpikser, udskille olier og syrer og må ikke indeholde frit vand eller forureninger.

Oliesmøring anvendes hovedsagelig, når det drejer sig om lejer, der løber med meget høje omløbstal, og når der optræder særligt høje driftstemperaturer. Tætninger skal være udført meget omhyggeligt for at

forhindre olien i at løbe ud. Ved høje omløbstal anvendes med fordel cirkulations-smøring, i visse tilfælde med mellemkøling af olien. Ved lavere omdrejningstal kan smøringen udføres som oliebad, hvor olien ved stilstand når omtrent til midten af den nederste kugle eller rulle. Ved høje omdrejningstal skal der være så lidt olie som muligt i lejet. Bedst er det at anvende dråbesmøring og lede den overflødige olie bort, idet for megen olie forhøjer driftstemperaturen.

Valget af olien afhænger af den forventede driftstemperatur, omdrejningstallet, belastningen, lejets art og smøremetoden. Jo større belastningen og jo lavere omdrejningstallet er, desto større må oliens viskositet være. Det må her iagttages, at den krævede viskositet bibeholdes ved selv de højeste temperaturer. I almindelighed skal viskositeten være så ringe som muligt for at mindske den ved vædskegnidningen opståede temperaturstigning så meget som muligt.

Fedtsmøring af lejer bliver ofte foretrukket frem for oliesmøring, idet vedligeholdelsen er enklere, og fordi det er lettere at tætte mod udtrængning af fedt og mod indtrængning af snavs. Fedtmængden skal som regel fornyes een eller to gange om året eller blot suppleres op; i mange tilfælde rækker een fyldning til flere års drift. Fedtsmøringen er tilmed meget fordelagtig ved vanskeligt tilgængelige lejesteder.

Kun få af de i handelen værende fedtstoffer egner sig til smøring af kugle- og rullelejer. De to hovedgrupper af fedt er:

Kalksæbe-fedt med et dråbepunkt på 90°—100° C. Disse fedter egner sig for lejetemperaturer op til ca. 60° C. Kalksæbefedter er uopløselige i vand og egner sig derfor til lejer, der udsættes for overdrevent meget vand, som f. eks. hjullejer.

Natronsæbe-fedter med et dråbepunkt på 180° C kan anvendes ved lejetemperaturer op til 110° C. Disse fedter kan optage vand. Denne egenskab anvendes med fordel, hvor det drejer sig om at smøre lejer, der er anbragt på steder, hvor der optræder kondensvand. Den samme egenskab er uønsket på steder, hvor der kommer større mængder vand til lejet, idet vandet vasker fedtet fuldstændigt ud af lejet efter at have emulgeret med dette.

Mindre lejer kan også smøres med va-

Norton

— verdensmesteren over alle sportsmaskiner, kvalitetsmaskinen over alle standard-motorcykler. Den to-cylindrede »Dominatore«, ønskedrømmen for den motorcyklist, der sætter pris på en smidig, overlegen maskine i trafikken og en hurtig landevejsmaskine med enestående køreegenskaber, og model »Big Four«, den sejge sidevognsmaskine er ligesom Norton's øvrige 8 modeller konstrueret med et specielt formål for øje.

ADLER



— den lille maskine, »der har det hele«. Kraftig to-cylindret motor, forhjulsophængning i svinggaffel, baghjulsaffjedring, kobling på krumtapakslen, transmission med een kæde — kort sagt motorcyklen, der er forud for sin tid.

Francis-Barnett

Englands førende letvægter, kendt og skattet verden over for sine gode køreegenskaber og sin solide konstruktion, leveres nu også med baghjulsaffjedring, og traditionen tro er denne nykonstruktion udført med de bedste køreegenskaber og den længste levetid for øje.

FEM FREMRAGENDE FABRIKATER
fra fem af verdens mest anerkendte motorcyklefabrikker

23 MODELLER
der indenfor hver sin kategori betegner et teknisk højdepunkt, repræsenteret af

TO FIRMAER
som har samvittighedsfulde og faglig dygtige forhandlere over hele landet.

NÆRMESTE

FORHANDLER ANVISES AF

ØST FOR STOREBÆLT

NELLEMANN & DREWSEN A/S KHV. K
CENTRAL 9846

VEST FOR STOREBÆLT

VILH. NELLEMANN A/S ÅRHUS
TELEFON 14 100

Royal Enfield

Fra den lille to-takter model RE 125 til den store 500 ccm »Twin« er alle Royal Enfield modellerne ensbetydende med pålidelig og økonomisk kørsel dag efter dag, år efter år.



Husqvarna

Traditionerne fra den tid, da et lille antal HVA-racere dominerede de europæiske landevejsbaner ligger til grund for det mål, fabriken har stillet sig ved fremstillingen af sine letvægtere: fremfor alt køreegenskaber, der gør maskinerne letkørte for selv uøvede motorcyklister. Kombineret hånd- og fodgear, forhjulet ophængt i svinggaffel, slidstyrke uden sidestykke, det er nogle af de fordele, der har gjort Husqvarna populær overalt. Husqvarna har tænkt på Deres sikkerhed.

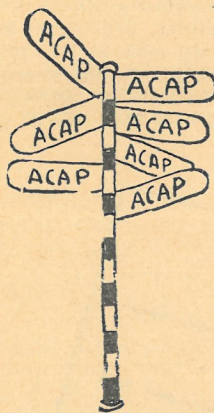
seline. I sådanne tilfælde må temperaturen imidlertid ikke være over 40° C, idet smeltepunktet ellers nås. Ved meget lave temperaturer bliver vaseline hård og sprød og er da uegnet til smøringsformål. Ved sådanne temperaturer må der anvendes specielle fedter.

For at undgå en for stor stigning i leje-temperaturen, må kun ca. halvdelen af det frie lejerum fyldes med fedt. Ved meget høje omdrejningstal kan temperaturen stige så meget, at fedtet kan ændres fuldstændigt og blive ubrugeligt. Derfor må en opvarmning over den tilladelige driftstemperatur undgås.

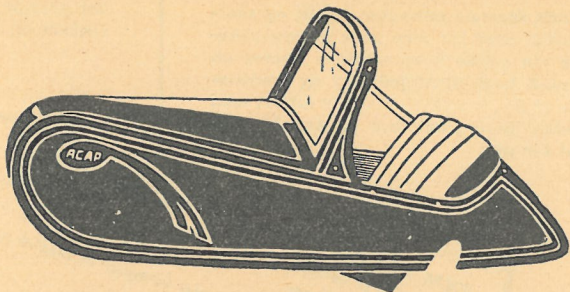
Pasning og tilsyn: I godt tættede lejeindbygninger forbruger kugle- og rullelejer mindre smøring end glidelejer, hvorfor eftersmøringen ikke pågår så ofte. I almindelighed gælder, at lejerne skal eftersmøres oftere, jo større omdrejningstallet er. Kun så meget smørelse, der er trængt ud af lejets tætning skal fyldes i. Efter bestemte tidsrum skal det gamle smøremid-

del fjernes, lejerne renses med benzin eller benzol, tørres og fyldes påny med friskt smøremiddel.

Af speciel interesse for ejere af to-takts motorcykler kan sluttelig nævnes, at et af de førende oliefirmaer har bragt en smørelie på markedet her, med hvilken man i udlandet har haft strålende resultater for to-taktmotorer, for hvilke det som bekendt er vanskeligt at opnå en effektiv smøring og samtidig hindre rustdannelse og tæring af krumtapsidelejerne. Olien har en viskositet på ca. 12 E° (som SAE 50), der blandes med benzinen i forholdet 1:30. Olien er tilsat visse additiver, er rustbeskyttende og hindrer den tæring af lejerne, der skyldes kondensater fra uforbrændte motor-gasser, hvis virkning nærmest er syrelignende. Olien er ret svær, men danner på trods heraf og på grund af de før nævnte additiver ikke koks og slagger i »toppen« og i udstødsporene og må, alt taget i betragtning, anses at være absolut anbefalingsværdig.



Alle Veje fører til **ACAP** ^{°/s}



Det mest populære Sidevognskarosseri

bygget specielt for danske Forhold

Kr. 550.-

Prisen indbefatter Sidestykker og Overtræk

Leveres i Farve efter Ønske

Acap Sidevognsunderstel
Nyttelast 150 kg

Acap Letvægtsunderstel
Nyttelast 120 kg

Se den hos Deres Forhandler
eller hos

ACAP ^{°/s}

Blegdamsvej 32 - Central 8545

Mecanicus giver gode råd om

Teleskopgaffler ved vintertide

★

Vi plejer hvert år at give nogle gode råd om kørsel ved vintertide, idet det dog navnlig har været bilerne, vi har beskæftiget os med. De forholdsregler, en motorcyklist skal tage, er da heller ikke så omfattende, idet langt den overvejende del af motorecyklerne er forsynet med luftkølede motorer. Vi vil blot minde om, at det er meget vigtigt at skifte olien oftere end om sommeren, fordi der uvægerligt bliver udskilt en del vand i smøresystemet — først og fremmest i oliebeholderen —, og da vanddråberne er tungere end olie, har de en meget kedelig tilbøjelighed til at synke ned i olierøret, hvor vandet let kan fryse til en isprop. Følgerne af en sådan isprop bliver ofte en hovedreparation, man kunne have undgået.

Der er imidlertid en anden sag, der bør omtales i forbindelse med motorcyklisternes vinterkørsel. Langt de fleste teleskopforgafler og en del baghjulsaffjedringer dæmpes ad hydraulisk vej, d. v. s. at affjedringssystemet indeholder en oliemængde, der under affjedringsbevægelsen skal passere gennem nogle små ventiler og på denne måde hindre affjedringen i at blive for voldsom. Den dæmpende virkning er imidlertid ikke alene afhængig af ventilerne, men også af oliens beskaffenhed. En svær olie virker mere dæmpende end en tynd olie, og da olien bliver tykkere, jo koldere det er i vejret, er det indlysende, at man ikke kan have den samme olie på affjedringssystemerne sommer og vinter. Skifter man ikke til tyndere olie om vinteren, vil affjedringsbevægelsen blive dæmpet i en sådan grad, at maskinen bliver stiv, og forhjulet hopper hen over vejbanen, et forhold der er meget uheldigt når vejene er fedtede eller glatte.

Uanset om det er sommer eller vinter, bør olien på teleskopgafflerne udskiftes ret ofte, fordi den foruden at virke i støddæmpersystemet også skal smøre de bevægelige dele. En teleskopforgaffel er langt fra nogen ideel løsning af motorcyklernes affjedringsproblem, for selv om affjedringsbevægelsen i forhold til stødpåvirkningen er rigtig, kan det ikke undgås, at der kommer nogle voldsomme påvirkninger på teleskopstykernes stempler eller bæreflader. Det lodrette ryk, som forhju-

let udøver på den skråtstillede forgaffel, bevirker, at de bevægelige teleskoprør udøver et sidetryk på de faste rørstykker, fremefter på de underste og bagud på de øverste bøsninger. Det er indlysende, at disse bøsninger har behov for en overordentlig stærk oliehinde, hvis de skal have en nogenlunde anstændig levetid.

Motor

1952

er udkommet

Den er fuld af oplysninger beregnet for bilister og motorcyklister, den vil i mange tilfælde betyde en lettelse, når man har brug for en konkret oplysning om vægt-afgift, kilometertafstande el. lign. En fliks lille gave til motormanden.

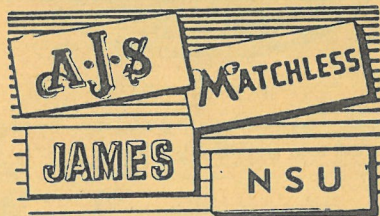
★

Faas hos alle boghandlere

kr. 3,50 - 4,50

★

JØRGEN HALKIER'S FORLAG
Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø.



Forhandlere i København:

Specialværksteder

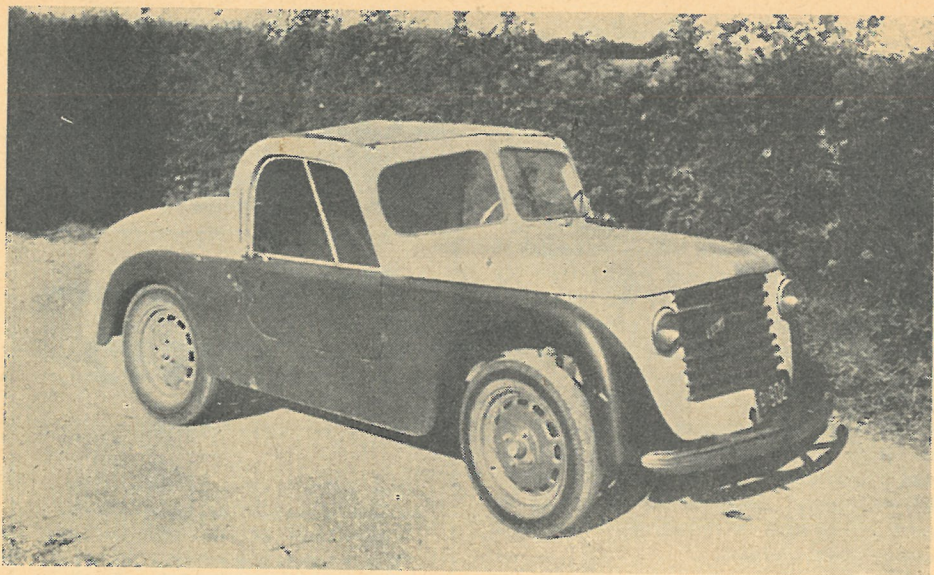
Cylinderudboring

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 • Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 • Palæ 6721



En af de mærkeligste biler, der nogen sinde er bygget, er indregistreret i Rudkøbing. Det er malermester Ervin Rasmussen, der har bygget den af nogle gamle dele af to selvbindere, en gammel fryseboks, tre lokomobiler og resterne af et bombeplan, der under krigen faldt ned ved Langeland. Motoren er en gammel 4-cylindret motor, der i sin tid har kostet 350 kroner. Vognen er i stand til at køre med en fart af 50 kilometer i timen, og den kører 20 kilometer på en liter. Nordfoto — Helge Knudsen, Rudk.

FINDES DER EN BEDRE 250 ccm?

Spørg en af de mange JAVA-kørere

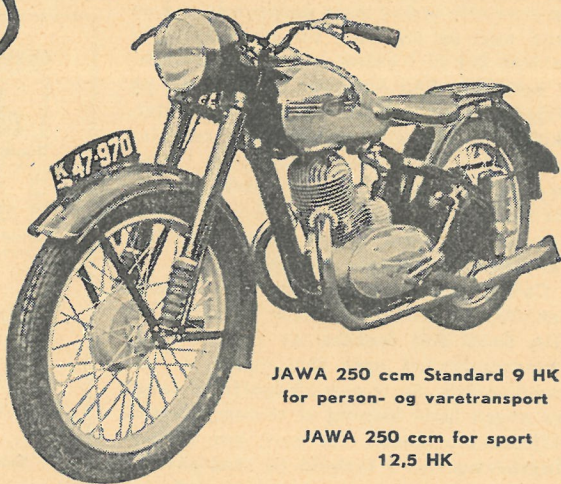


Den letteste maskine
med den største ydeevne

Omgående levering

Fornuftige betalings-vilkår

Forhandlere over hele Landet



JAWA 250 ccm Standard 9 HK
for person- og varetransport

JAWA 250 ccm for sport
12,5 HK

ERIK ORTH

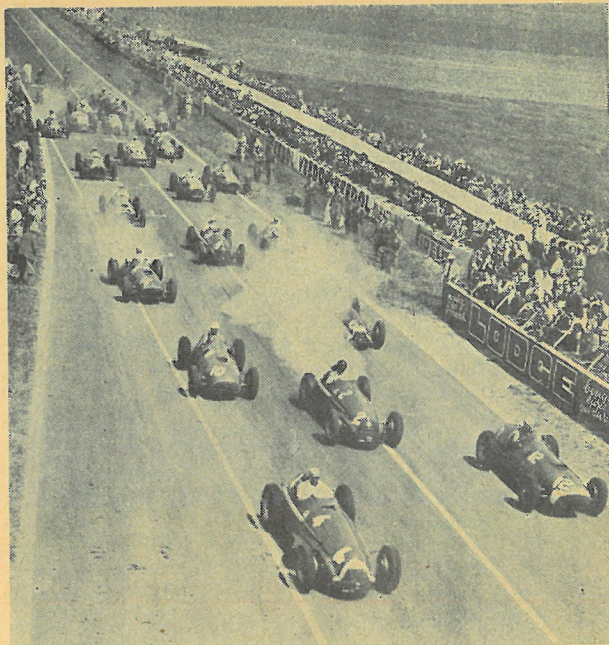
Lyngbyvej 36 - KØBENHAVN Ø - Central 12375

FRA BANE OG VEJ

at
OBSERVÉR

★

Internationale løbskalendere ★ De nye formler ★ BMW, til Isle of Man? ★ Mislykket rekordforsøg ★ Vil Italienerne overraske med Gilera og MV?



Et billede fra Europas Grand Prix med en samling af de ypperste vogne og kørere. Nu da sæsonen er forbi, arbejdes der intenst på værksteder og fabrikker. Spørgsmålet er: Hvad finder de andre på, og hvad vil næste sæson bringe?

Væddeløbssæsonen 1951 vil gå over i historien som en af de helt »store«, og mange vil være tilbøjelige til at anse den for at have været lidt for stor. Sportskalenderen har været ganske overtegnet hver eneste måned, og det er i virkeligheden en kende for meget af det gode. Både kørere, arrangører og — hvad der ikke er det mindst vigtige — publikum har været lidt mere trætte end godt er. Det er ikke særlig heldigt, at kørerne dårligt har tid til at få vognene i stand mellem to vigtige løb, og tilskuerne, som betaler for det hele, gør man klogt i at tage rimeligt hensyn til.

De vise mænd i FIA's sportskommission grundede også dybt over sagerne, da de mødtes i Paris i oktober for at lægge den nye sportskalender og vedtage den nye formel for Grand Prix-vogne samt de nødvendige tilføjelser til sportsreglementet.

1952-kalenderen er, trods alle forsøg på at mindske antallet af løb, større end nogensinde, men hvis De er ved at lægge planer for en kommende ferietur til udlandet, kan jeg meget tilråde at lægge turen, så De kan overvære et af de »rigtige« løb, for det er en virkelig oplevelse. Jeg har

plukket de vigtigste løb ud (og de skandinaviske). Listen bliver så følgende, men glem ikke, at der kan ske forskydninger:

Løbskalender 1952 (i uddrag):

Januar:

22.—29.: Rallye Monte Carlo, T

Februar:

24.: Sverige, vinterløb, F1, F2, F3, S

Marts:

16.: Italien, Syrakus G. P., F1

April:

13.: G. P. Coppa Inter-Europa (Monza) S. T.

14.: Frankrig, Pau G. P., F2

27.: Frankrig, Marseilles G. P., F2

Maj:

4.: Italien, Mille Miglia, S. T.

10.: England, Silverstone, F1, R, S

11.: Finland, Eläintarhanajo — Djurgårdsløbet, F1, F3, S

14.: Finland, Tampere, F1, F3, S

18.: Finland, Lappeenranta, F3, S

*18.: Schweiz, Grand Prix, F1

25.: Tyskland, Eifelrennen, F1, F2, F3, S

*30.: U. S. A., Indianapolis 500 miles, R.

Juni:

- 1.—2.: Monaco, Grand Prix, S
- 8.: Italien, Monza G. P., R
- 14.—15.: Frankrig, Le Mans 24 timer, S
- 19.—22.: Sverige, Midnatssolrallye, T
- *22.: Belgien, Europas G. P. (Spa), F1
- 29.: Italien, Targa Florio, S

Juli:

- * 6.: Frankrig, Grand Prix, Rouen, F1 eller F2
- *19.: England, Grand Prix, Silverstone, F1
- 27.: Sverige, løb ved Stockholm (?)

August:

- * 3.: Tyskland, Grand Prix, Nürburg, F1, F2, F3, S
- 15.: Sverige, løb ved Stockholm, F1, F2, F3
- *17.: Holland, Grand Prix, Zandvoort, F1, F3
- 17.: Finland, løb i Hivinkää, F1, F3, S
- 22.—24.: Norge, Vikingrallye, T
- 24.: Finland, løb i Savonlinna, F1, F3, S
- 30.: Finland, løb i Kuopio, F1, F3, S

September:

- * 7.: Italien, Grand Prix, F1
- 14.: Sverige, løb ved Stockholm, F1, F2, S

20.—21.: Norge, løb F1, F2, S

28.: Tyskland, Avus-rennen, F1, F2, F3, S

Oktober:

*26.: Spanien, Grand Prix, F1

November:

16.: Brasilien, Sao Paulo G. P., F3, R

December:

*14.: Brasilien, Grand Prix, F1

F1: Formel 1 (4.500 ccm uden, 1.500 med kompressor).

F2: Formel 2 (2.000 ccm uden, 500 ccm med kompressor).

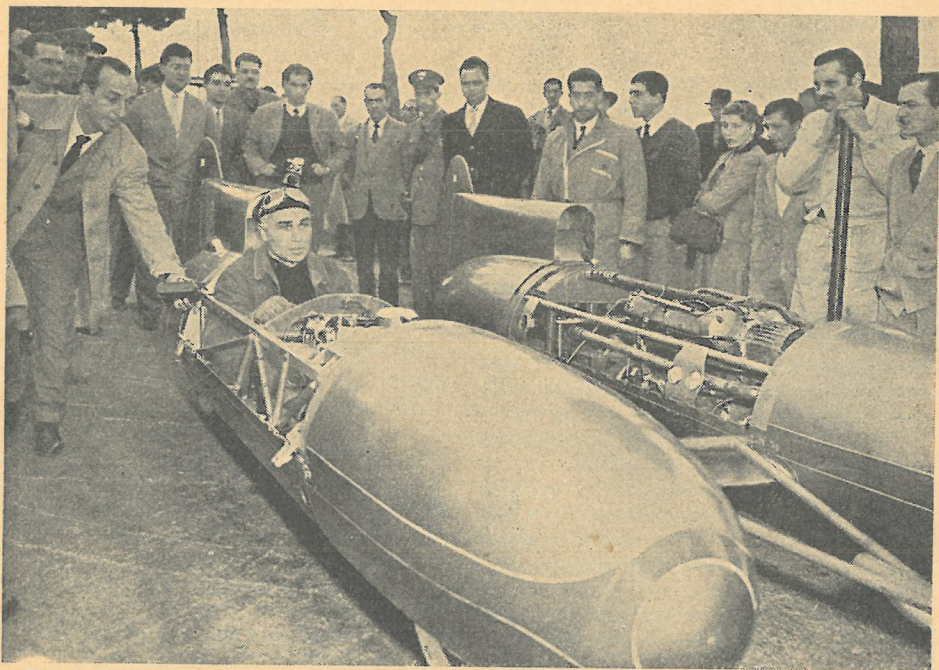
F3: Formel 3 (500 ccm uden kompressor).

S: Sportsvogne under code sportive.

T: Standardvogne under code sportive.

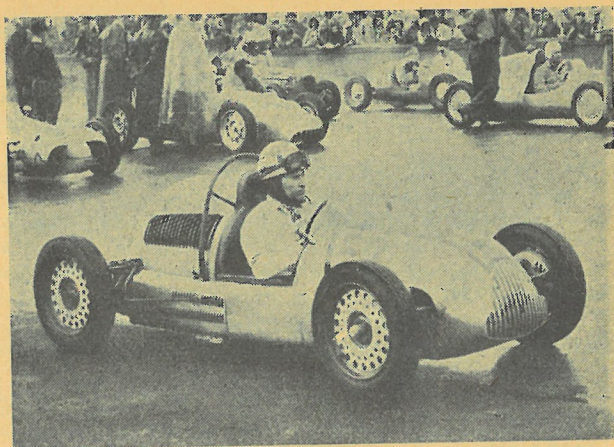
*: Tæller til verdensmesterskabet.

Den nye formel 1 blev efter frådende skænderier fastsat således: 2.500 ccm uden kompressor og 750 ccm med kompressor. Forslaget stammer fra italienerne, der kom frem med det under møderne i Bruxelles tidligere på året. Englænderne gik kraftigt imod dem, og tyskerne opponerede ligeledes, men da de ikke havde stemmeret,



Den italienske kører Piero Taruffi, der har slået adskillige rekorder med sine dobbelt-torpedovogne, har gjort nogle uheldige forsøg med at slå landevejsrekorden for 50, 100 og 200 km med sin »Italcorsa«, der var monteret med en Maserati motor. Forsøgene mislykkedes, fordi han havde vanskeligheder med dækkene. Taruffi, der begyndte at køre løb allerede som 18-årig, afrejste straks efter rekordforsøgene til Mexico, og de sidste telegrammer meddeler, at han har vundet det store mexicanske landevejsløb.

Den eneste danske automobilfører, der for alvor har høvedet sig i udlandet, er Kaj Hansen. Her ses han sammenbidt og arrig over regnvejret på Nürburgring. Også på Kaj Hansens værksted foregår nu omfattende forberedelser til den næste sæson, i hvilken han allerede er engageret til flere store internationale løb.



gik den igennem og træder i kraft den 1. januar 1954. Om det er nogen heldig løsning, får tiden vise, men det ser i dag ikke ud til, at der er større begejstring for nogen af de to muligheder, den nye formel rummer for konstruktørerne. Den eneste, der har en vogn færdig, er — naturligvis — *Ferrari*, der til enhver tid har de særeste typer på sit program. *Alfa Romeo* har den 6-cylindrede 2,5 liters personvogn, der måske kan danne grundlag for en racerkonstruktion, *Mercedes* den nye treliters, som kan ændres, franskmændene ingenting, og englænderne næppe andet end en overskåret *B.R.M.*-motor, hvis den kan bringes til at arbejde, men måske *Aston-Martin* eller *Jaguar* har en overraskelse i vente. Vi får se — og måske ret hurtigt, for rygtet vil vide, at italienerne vil udskrive løb under den nye formel allerede i 1953.

Af sportskommissionens øvrige beslutninger er der grund til at nævne følgende: de betydeligste Grand Prix-løb, *les grandes épreuves*, skal køres over mindst 500 km eller vare mindst tre timer; styrthjælm bliver obligatorisk. Tyskland har fået stemmeret i kommissionen. I de nordiske lande kan internationale løb udskrives med dansk, norsk, svensk og finsk deltagelse, uden at sådanne løb behøver at optages i den internationale kalender; samme regel gælder for Storbritannien og Irland. Den nordiske specialvognsklasse blev ophævet.

Siden sidst er der faldet et par bilrekorder til *N. S. U.*, som med den i sidste nummer afbildede vogn aflivede bl. a. »Goldie»

Gardner's *M. G.*-rekorder i klasse I (350—500 ccm) og klasse J (under 350 ccm).

Rekorderne blev sat på Autobanen München-Ingolstadt med disse resultater (de gamle rekorder i parentes):

Ferdi Lehder, *N. S. U.* 500 ccm motorcyklemotor: Klasse I: 1 km, flyvende start, 261,6 km/t (249,2 km/t), 1 mile, flyvende start, 254,3 km/t (247,1 km/t), 5 km, flyvende start, 256 km/t (242,2 km/t), 10 km, flyvende start, 249,2 km/t (164,9 km/t).

v. Opel, *N. S. U.* 350 ccm motorcyklemotor: Klasse J: 1 km, flyvende start, 213,3 km/t (193,7 km/t), 1 mile, flyvende start, 212 km/t (194,8 km/t), 10 km, flyvende start, 193 km/t (124 km/t).

De sidste løb i år køres i Syd- og Mellemamerika. Endnu har mine spioner ikke sendt deres detaljerede indberetninger, så resultaterne må vente til næste gang, men det bliver spændende at se, hvordan *Carrera Messicana* forløber. Det er en af de mere fantastiske affærer, et løb for udelukkende standardvogne over 3.150 km uafspærrede landeveje hele Mexico rundt; det er doteret med en førstepræmie på 170.000 kroner! Henvend 125 deltagere starter, bl. a. *Louis Chiron*, 4,5 liters *Delahaye*, *Ascari & Villoresi*, 2,6 liters *Ferrari*, samt *Taruffi & Chinetti*, 2,6 liters *Ferrari*. Desuden møder en *Lancia Aurelia* for at bryde en lanse med de mange *Chrysler*, *Packard* og *Oldsmobile*, der plejer at dominere.

Det er i det hele taget nogle formidable løb, de gode sydamerikanere kører. Juan Galvez har lige, for tredje gang, vundet det

argentinske landevejsløb, der går over godt 8.500 km, med 111,5 km/t. Ikke underligt, at man taler om »sydamerikansk temperament« som noget ret særpræget. Caramba!

På motorcyklisternes internationale organisation, FIM, er der blevet vedtaget forskellige beslutninger af almindelig interesse. Det internationale seksdages løb skal i 1952 køres i Østrig, og det vil blive påbudt alle kørere at bruge styrthjelm. Der blev ikke ændret noget i reglementet for konkurrencen om verdensmesterskabet i landevejsløb, men det blev derimod vedtaget, at et lignende reglement skulle indføres for Moto-Cross, således at der ved en række klassiske løb blev uddelt 8-6-4-3-2-1 point til de første seks ryttere, og den rytter, der ved sæsonens slutning har det højeste antal points, får titlen som verdensmester. Man blev endvidere enige om, at de ryttere, der kom for sent til start i det internationale seksdagesløb, ikke som tidligere skulle have strafpoints, men skulle tildeles en senere starttid. Endelig gav Frankrig afkald på et af de klassiske landevejsløb til fordel for Tyskland, der vil gennemføre arrangementet på Nürburgring eller Solitude, og et af disse løb kommer altså til at tælle til verdensmesterskabet i 1952.

Den internationale løbskalender er fastlagt, og vi bringer nedenstående de vigtigste løb:

Verdensmesterskabet for landevejsløb:

- 4. maj eller 5. oktober: Spaniens Grand Prix, Barcelona.
- 17.—18. maj: Schweiz Grand Prix, Bern.
- 9.—11.—13. juni: Isle of Man T. T.
- 28. juni: Hollands T. T., Assen.
- 6. juli: Belgiens Grand Prix, Francorchamps.
- 20. juli: Tyskland Grand Prix, Nürburgring eller Solitude.
- 14.—16. august: Ulster Grand Prix, Belfast.
- 14. september: Nationernes Grand Prix, Monza.

Andre klassiske løb:

- 17. august: Nationernes Moto Cross, England.

18.—23. september: Internationalt seksdagesløb, Østrig.

Øvrige Grand Prix:

- 11. maj: Finlands Grand Prix, Djurgårdsloppet, Helsingfors.
- 22. maj: Luxemburg Grand Prix.

Verdensmesterskabet for Moto Cross.

- 1. juni: Italien.
- 3. august: Belgien.
- 10. august: Luxemburg.
- 24. august: Sverige.
- 7. september: Frankrig.

Disse løb køres som Grand Prix og tæller til verdensmesterskabet i Moto Cross. Baserne kendes endnu ikke.

Øvrige internationale løb i uddrag:

- 20. april: San Remo, Italien.
 - 25. maj: Eifelrennen, Nürburgring.
 - 1. juni: Avus, Berlin.
 - 18. maj: Ruissalo, Finland.
 - 14.—15. juni: Juneloppet, Sverige.
 - 12.—13. juli: Hedemora, Sverige.
 - 7. september: Pyynikki T.T., Finland.
 - 14. september: Skåneloppet, Sverige.
- Internationale Rallye og orienteringsløb i uddrag:*

- 25.—27. april: Belgien — Monaco — Belgien.
- 5.—10. maj: Skotsk seksdagesløb.
- 4.—6. juli: Rallye Monaco.
- 24. august: Østrigs Alpeløb.
- 8.—9. november: Novemberkåsan.

Der er en del spænding om den internationale deltagelse på Isle of Man dette år. Italienerne vil efter al sandsynlighed stille med flere fabrikshold fra Gilera, Guzzi, MV og Mondial, og der går hårdnakkede rygter om, at BMW vil deltage på Isle of Man uden dog at ville deltage i de øvrige klassiske løb. De engelske blade skriver, at BMW's deltagelse næsten kan betragtes som en kendsgerning, medens de tyske blade påstår, at BMW overhovedet ikke vil deltage i internationale konkurrencer. Samtidig meddeler fabriken, at det er for tidligt at sige noget bestemt endnu. Der har også verseret forskellige rygter om, at NSU skulle deltage i kampen om verdensmesterskabet, men dette vil ikke blive tilfældet, eftersom fabriken ikke har egnet materiel. Rekordmaskinerne og landevejsmaskinerne er alle forsynet med kompressor.

Når rigtige motorfolk kommer sammen, udveksles der erfaringer og synspunkter — sådan har det været fra motorkøretøjernes barndom, og sådan bliver det sikkert ved med at være. Bølgerne kan ofte gå højt i sådanne diskussioner, men på et enkelt punkt synes der ofte at herske en forbavsende enighed, og det er, når talen falder på svingteknik både indenfor sporten og den daglige kørsel. På dette punkt er alle rørende enige om, at »den skal have gas i svinget«, uanset om der er tale om bil eller motorcykle. Men skal »den« nu også have gas i svinget?

Det er på dette punkt, som på så mange andre punkter, umuligt at generalisere. Vi har tidligere talt om svingteknik i sporten, men der vil måske være grund til at påpege, at netop hvad svingtekniken angår kan den almindelige bilist og motorcyk-

Skal den have gas i svinget?

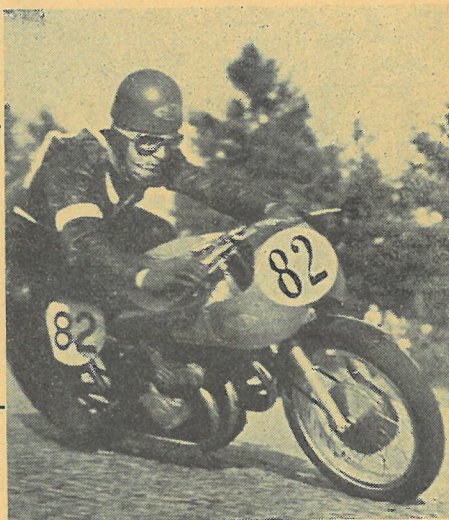
Hvad den almindelige bilist og motorcyklist kan lære af motorsporten

list lære uhyre meget af motorsporten, selvom det for ham eller hende i almindelighed gælder om at komme frem så sikkert og ikke så hurtigt som muligt. Netop i den kommende tid med glatte og islagte veje er det af yderste vigtighed, at svingtekniken er i orden, blot skade, at vi ikke gennem SMJ får *samtlig*e landets bilister og motorcyklister i tale.

Vi har i tidligere artikler gjort rede for den kendsgerning, at der mellem hvert enkelt hjul og vejbanen er en vis »portion« friktions- eller adhæsionsevne til stede, og at denne »portion« bruges til stabilisering i såvel dækkets længde- som sideretning, d.v.s. at friktionen mellem hjul og vejbane både skal bruges til at stabilisere køretøjet i sideretningen, således at det ikke skrider ud, og til fremdrift eller opbremsning af vognen. Hvis man ved en hård opbremsning eller acceleration bruger en væsentlig del af friktionen i dækkernes længderetning, bliver der tilsvarende mindre mulighed for at stabilisere køre-

tøjet i sideretning, og en udskridning bliver ofte den direkte følge. Dette er repetition for SMJ's læsere, men det er vigtigt at huske.

Vi har også tidligere omtalt, at man i automobil- og jordbanesporten ved en hård acceleration ofte tilstræber en sådan udskridning, når det gælder om at gennemkøre en kurve med den størst mulige hastighed. Men hvordan stiller sagen sig i et hårnålesving af den art, man kender fra løbene på flyvepladserne, og hvordan skal man i den daglige trafik køre rundt om et ganske almindeligt gadehjørne? Skal den stadig have gas i svinget?



Alfred Milani, vinder af Nationernes Grand Prix i Monza — han giver ikke sin Gilera gas i svinget, tværtimod er forhjulsbremsen trukket an.

Spørgsmålet er let at besvare: »Den« skal ikke have gas. Et af de mest berygtede sving i motorsporten er hårnålesvinget ved Ramsey på Isle of Man. Det er imidlertid en kendsgerning, at de fleste ryttere, der styrter i dette sving, er kommet ind i svinget med for ringe hastighed, har opdaget fejlen, og for at spare de kostbare sekunder giver de så gas midt i svinget. I betragtning af T.T.-maskinernes hestekraftoverskud og den lave gearing, der er bragt i anvendelse netop på dette sted, er det næsten en selvfølge, at en udskridning bliver følgen af for megen gas, fordi baghjulet spinner rundt. De rutinerede ryttere går ind i svinget med en passende hastig-

hed og gennemkører dette med koblingen trukket an — altså absolut uden gas. Det samme ser man i automobil-løbene, og som nævnt navnlig flyveplads-løbene, hvor vognene skal gennem et eller flere hårnåle-sving af den værste art. I virkeligheden skal de blot rundt om en halmballe og tilbage ad samme vej, de kom. Når kørerne nærmer sig svinget, gearer de naturligvis ned samtidig med, at bremserne aktiveres, men i selve svinget sættes vognen i frigear for på den allersidste del af svinget at blive sat i et passende accelerationsgear. Vognen ruller altså gennem svinget. Går vi tilbage til den grå teori om friktionskræfterne i længde- og tværretningen, vil vi se, at den rene rulning er den kørselsform, der forbruger mindst af friktionen i dækkets længderetning, og følgelig er der så meget større overskud af adhæ-sionsevne i dækkets tværretning — netop hvad vi har brug for, når det gælder om at stå fast i et sving.

I almindelighed hersker der en vis ængstelse for at sætte en kørende vogn i frigear, en ængstelse, der, såfremt den er baseret på erfaring eller tankevirksomhed og ikke blot må betragtes som en overlevering, netop beror på teorien om friktionskræfterne. Skal man bremse en rullende vogn — d.v.s. en vogn i frigear — op, kan hjulene lettere blokeres, end hvis de drivende hjul er tilkoblet motoren, og blokering betyder fare for udskridning. Skal man rundt om et gadehjørne, sker dette sikrest i frigear, men manøvren bør foretages på en sådan måde, at man umiddelbart efter svingets påbegyndelse skifter ned i accelerationsgearet og først kobler dette til, når vognen er rettet op. Sker der noget uforudset, der gør en opbremsning nødvendig, behøver man blot at slippe koblingen.

Hvorfor så megen snak om kørsel rundt om gadehjørner? Ser man nogensinde »det store race« rundt om disse hjørner, og sker der uheld ved gadehjørnerne? Ja, der sker uheld, og al denne snak om kørsel rundt om gadehjørner er ikke uden grund: I fedtet føre kan en vogn let skride, hvilket i reglen er ganske uden betydning, men bliver køreren nervøs og bremser, forværres udskridningen, og det samme er tilfældet ved en hård acceleration. Den bedste måde at klare den slags situationer på er ved at ignorere udskridningen og blot give moto-

ren så meget gas, at motorens omdrejning-er netop svarer til vognens hastighed, d.v.s. at motoren hverken trækker eller bremser vognen.

Når man gennemkører en kurve med en almindelig bil eller motorcykle, er spørgs-målet om gas eller ikke gas af mindre be-tydning, fordi de almindelige brugskøre-tøjer ved jævne kørehastigheder ikke er i stand til at præstere et hestekraftoverskud, der kan få det eller de drivende hjul til at spinne og dermed bevirke en udskridning. Er der tale om et brat sving på en meget fedtet vej, kan man med fordel tage gassen fra og endda gearer ned, idet man går ind i svinget.

Denne manøvre vil naturligvis virke bremsende på vognen, og derved vil væg-ten komme frem på forhjulene og stabili-sere styringen, samtidig med at de let slæ-bende baghjul skrider lidt ud. Er vognen forhjulstrukket, er det en dødssynd at give den gas i et fedtet sving, navnlig hvis en nedgearing har fundet sted, fordi forhju-lene da let bringes til at spinne, og styrin-gen kan da svigte totalt.

For motorcyklisternes vedkommende gælder det om at holde »jævn gas« i sving og kurver for at undgå udskridninger, men er hastigheden stor og kurven blød, vil det være vanskeligt at bringe en motorcykle til udskridning, hvilket også fremgår af re-sultaterne fra de internationale landeveis-løb. Hvis man derimod skal rundt om et hjørne, og vejbanen er fedtet, vil det ikke være vanskeligt at bringe baghjulet på en stor maskine på f. eks. 25 hk til at spinne ganske overdådigt, og i et sådant tilfælde kan maskinen smutte væk under een, som var den en skoldet mandel. En motorcykle med en motoreffekt på op til 35 hk og et forholdsvis beskedent bagakseltryk skal manøvreres med følsomhed, navnlig når der er tale om at »give den gas i svinget«.

Når diskussionen om forskellige motor-emner udmunder i en rørende enighed om, at »den skal have gas i svinget«, plejer dette at udløse et øredøvende foredrag fra min side, og min opposition varer i reg-len så længe, nogen gider høre på mig. Med min sædvanlige sans for selvbeherskelse regner jeg med, at vi nu har uddebateret emnet, så jeg vil slutte med at takke for den udstviste interesse, og for at jeg for en enkelt gangs skyld kunne få lov til at tale uden at blive afbrudt.

Ralph Nicholson.

Om bremses.

En af de ting, jeg er mest øm over på min beskedne lille bil, er bremsene, og jeg har gjort det til en fast regel at prøve dem af, hver gang vognen kommer ud af garagen. På den måde bliver man også straks klar over føret og ved præcis, hvordan vognen reagerer på den specielle slags »fedt«, der er på vejen den dag. For at holde bremsvirkningen helt i orden stiller jeg dem også hyppigt — ikke fordi jeg bruger dem ret meget, det er så langt sikrere at bremse gennem gearene, men når nu både andres og ens eget liv kan afhænge af, om bremsene er, som de skal være, hvorfor så ikke tage det ubetydelige besvær.

Bremses er ivoirigt noget pudsigt noget. Jeg bor ved et yderst trafikeret kryds uden lyskurv, og sikke jammerhyl man hører dagen lang. Af 20 vogne bremses de 10 med et hvin i sidste øjeblik, og på mindst de 8 heraf trækker bremsene skævt eller binder, så akslerne gunges. De øvrige 10 kan atter deles i nogle undergrupper. En 3—4 stykker tror, at andre vejfarende bremses, bare hornet bruges; en enkelt braser

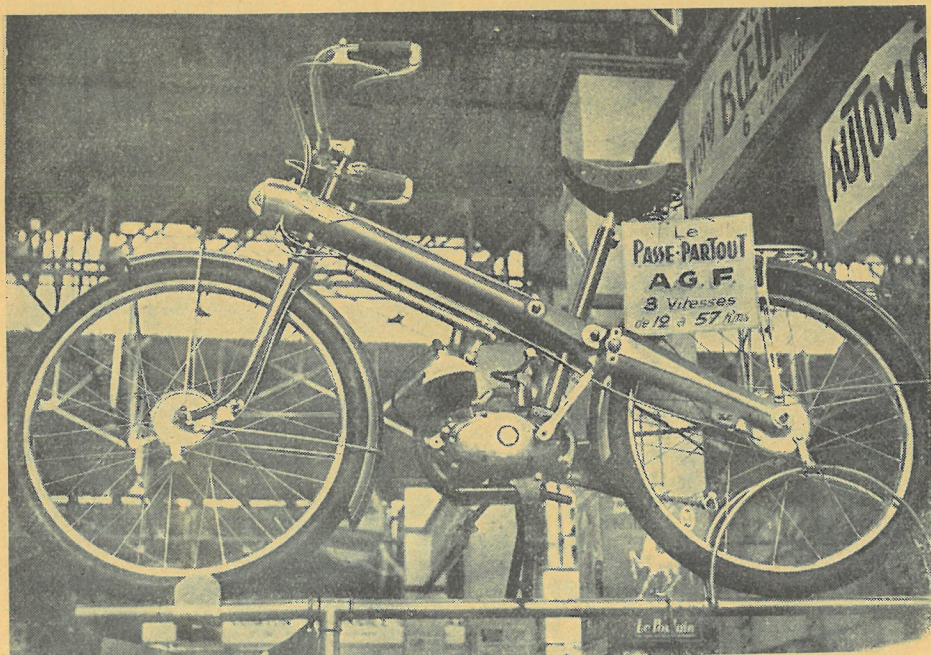
FRI Udbræsning

lige over — full speed, ikke et trut, ingen opbremsning; mindst tre bremses længe inden roligt og stille, men til gengæld holder de så den arme vogn i topgear, så den hamrer og banker i motoren, når den igen slæber sig frem. Højst to retfærdige sjæle kommer med jævn fart, skifter ned i gear, accelererer frem — og taber næsten ingen tid, men skåner vognen og kører med en betydelig sikkerhedsmargin.

Lærerigt — ikke?

Nuvolari.

Den megen snak om bremses får mig til at tænke på den berømmelige Tazio Nuvolari, vel nok alle tiders største væddeløbskører. Nuvolari havde en ganske egen køreteknik, utroligt fræk, men meget



Alt kan gå over gevind, også »knallerter«. Her ses en fransk cykle med indbygget hjælpe-motor på 48 cm, 3 gear og baghjulsaffjedring ved hjælp af en svinggaffel. Benzintanken er konstrueret efter samme idé som på de gamle NIMBUS. Prisen er den samme som for en god letvægtsmotorcykle, og hvad er så ideen med det hele.

durkdreven. Inden en kurve tog han farten af sin vogn ved at sætte den i en hel serie små udskridninger og udnyttede hver en ujævnhed i vejbanen til at placere vognen. Denne teknik var især anvendelig i begyndelsen af trediverne, inden de blødere fjedre blev brugt på racervogne, og det var en virkelig nydelse at se *il Mantovano Volante* — den flyvende Mantuaner — udfolde sin virtuose kunnen. Da så de nye vogntyper kom frem, Mercedes-Benz og Auto-Union, mente de kloge hoveder, at Nuvolaris kunststykker måtte gå over i historien.

Men de kloge hoveder tog fejl, og den lille, benede italiener med den lange, lange hage kørte sin Auto-Union, som han havde kørt sine Alfa Romeo, Maserati eller Bugattivogne. Når han havde kørt, var bremsetromlerne iskolde, og hans klassiske bemærkning da han skulle afprøve en vogn og blev spurgt om bremserne, lød: »Bremser, mig? — Jeg bruger da ikke bremser, når jeg kører stærkt!«

Bugatti.

De ord var som talt ud af Ettore Bugattis hjerte. Denne geniale kunstner indenfor automobilbygning interesserede sig heller ikke meget for bremser. Han betragtede dem som en art nødhjælp for kluntede kørere og samlede sin filosofi om dette emne i den uddødelige bemærkning: »Mine biler skal kunne køre — blæse være med, om de kan stoppe.«

Trist at denne uforlignelige mand ikke lever mere, men lykkeligvis lever hans egenartede tankesæt endnu i hans elskede »atelier« i Molsheim. For første gang siden 1939 var *Automobiles Bugatti* i år repræsenteret på Parisersalonen med en ny vogn, type 101. Et yderst lækkert karosseri — eller rettere to — i behersket moderne stil var at se, men gik man vognene nærmere efter, fandt man det klassiske type 57 chassis fra 1934 så at sige uforandret, og der var ingen uafhængige forhjul, men en brav, stiv foraksel af den uforgængelige slags, som le patron tegnede med den motivering, at den 1) så godt ud og 2) gjorde, hvad den skulle, idet han betragtede uafhængig forhjulsaffjedring som en undskyldning for ikke at kunne bygge et ordentligt chassis.

Specifikationen, som jeg har fået sendende, er aldeles rørende og ganske typisk Bugatti. De tekniske data anføres omhyggeligt — det nævnes, at forakslen er fuld-

stændigt poleret — og den slutter således: Med hver chassis følger 2 lygter, 2 horn, en baglygte, et monteret reservehjul og en taske med værktøj.

Resten må man så selv se at klare, karosseri og slige småting beskæftiger man sig skam ikke med i Molsheim.

Prisen — ja, den står der ikke noget om, men det nøgne chassis koster — inklusive de medfølgende løse lygter, horn etc. en bagatel af henimod 75.000 kr. »Mine biler skal kunne køre...« Det er muligt, jeg er sentimental, men så reaktionært et tanke-sæt virker nu helt charmerende.

Husqvarna's cheffkonstruktør i motorcykleafdelingen, ingeniør Carl Heimdahl, har været meget aktiv som kører indenfor alle kategorier af motorcyklesporten. I sin tid var han da også medlem af det berømmelige fabrikshold fra Husqvarna. Under træningen til Sveriges Grand Prix i Saxtorp kom han med for stor fart ind i et fedtet sving, og da vejbanen var som grøn sæbe, havde han ikke den ringeste chance for at bremse sin store Husqvarna racer op. Et styrt var uundgåeligt, og den gæve ingeniør røg hen ad vejbanen med en sådan fart, at den derved opståede gnidningsvarme gav ham brandsår på benene. Da han løftede hovedet for at tage et hurtigt overblik over situationen, var det første, hans blik mødte, en stor ladegavl, på hvilken der med store bogstaver stod malet: Husqvarna motorcykler er bedst. — Det skal nok være rigtigt, tænkte ingeniør Heimdahl, hvorefter han fortsatte træningen.



Modelraceren

For at få et godt resultat ud af en modelracer må man lige fra begyndelsen have sin opmærksomhed henledt på, at det er af største vigtighed, at vognens gearing er i overensstemmelse med motorens effekt. De vogne, der anvender fast træk, d. v. s. det drivende hjul monteret på krumtapakslen, har kun een mulighed for gearing, nemlig ved valg af hjulstørrelse. Hjulstørrelsen er ligeledes den eneste mulighed for en op- eller nedgearing på de vogne, der har udveksling mellem motor og de drivende hjul. I klasse A og B er hjuldiameteren valgfri, men i klasse C er største diameter 102 mm og mindste diameter 76 mm, når vognen holder stille. Sidstnævnte bemærkning kan måske lyde lidt mærkelig, men i virkeligheden forøger centrifugalkraften dækkens diameter ret væsentligt under kørslen.

Drejer man selv fælgene, bør man anvende duraluminium og ikke silumin, da sidstnævnte materiale er tilbøjelig til at sætte sig og derved forårsage, at hjulene går løse. Til fastsiddende hjul (drivende hjul) bør man gennembore fælgen efter standardmålet $\frac{1}{4}$ ", da man på den måde

muliggør en udskiftning af et enkelt eller flere hjul med hjul fra andre vogne, hvadenten disse tilhører konstruktøren selv eller de tilhører en bekendt, der også retter sig efter disse standardmål.

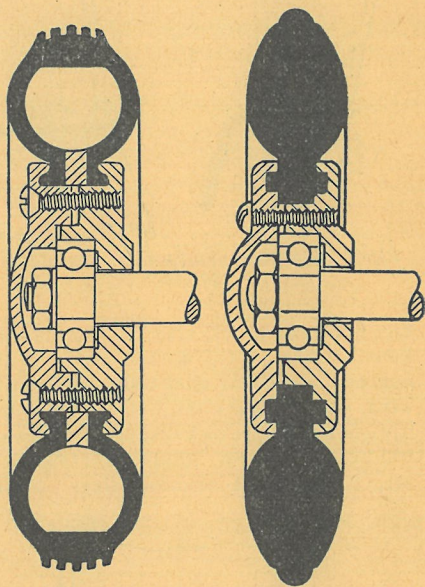


Fig. 2. Et fritdrejende hjul med kugleleje. Læg mærke til de forskellige måder de to dækktyper låses på.

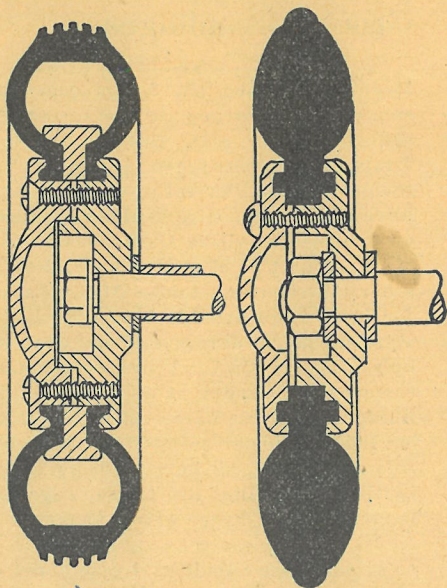


Fig. 1. Et fastsiddende hjul kan fremstilles på denne måde, men man må naturligvis tage hensyn til dækkets konstruktion.

Af fig. 1 og 2 fremgår det, hvordan man drejer et henholdsvis fritløbende og fastsiddende hjul. Når man skal dreje i aluminium, er det vigtigt, at man har et højt skær på drejestålet og smører godt med kogesprit under arbejdet.

Fig. 3 viser en afbryder til den elektriske tænding. Selve afbryderen er en almindelig lille gaffelaafbryder, som man påloder en længere fane. »Antennen«, der skal stikke op over vognen, består af et stykke 1,5 eller 2 mm pianotråd, der formes således, at det kan aktivere selve kontakarmen. Pianotråden lejes i et stykke ombøjnet hvidblik, som gennembøres med et bor af samme diameter som kontakthalsen, således at hvidblikket kan monteres over kontakthalsen og sikres med monteringsmøtriken. Hele kontakten anbringes på et stykke 3 mm aluminiumplade. Til

forbindelserne har plasticledning vist sig at være bedst egnet.

Da flere modelbyggere har spurgt, hvordan man bedst udformer et vinkeldrev til

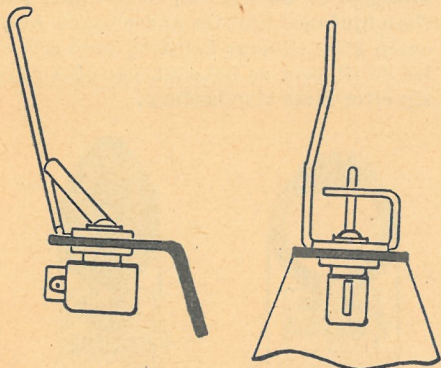


Fig. 3. Afbryderkontakten set fra siden og forfra.

den drivende aksel, viser vi her en sådan konstruktion på fig. 4, men man kan ikke opgive arbejdsmaal eller udførligere anvisning, da arbejdets udførelse afhænger af hjulenes størrelse og konstruktion. Det skal imidlertid anføres, at det selvfølgelig er meget vigtigt, at akslerne ligger absolut

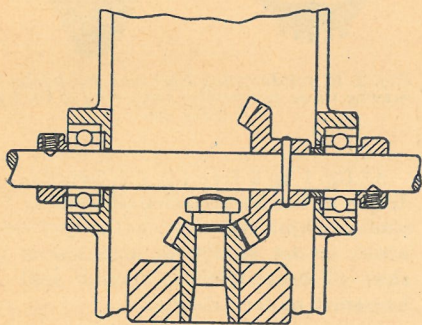


Fig. 4. Konstruktionen af et almindeligt vinkeldrev.

fast. Dette og mange andre spørgsmål skal vi komme nærmere ind på i de følgende numre, i hvilke vi skal bringe arbejdstegninger og byggevejledning for en vogn i mite-klassen.

På fig. 5 vises en almindelig brændstoftank. Forrest i tanken er indført to 3 mm rør, der er bukket om og ført op i toppen af tanken, hvor den indstrømmende luft danner det nødvendige overtryk, der gen-

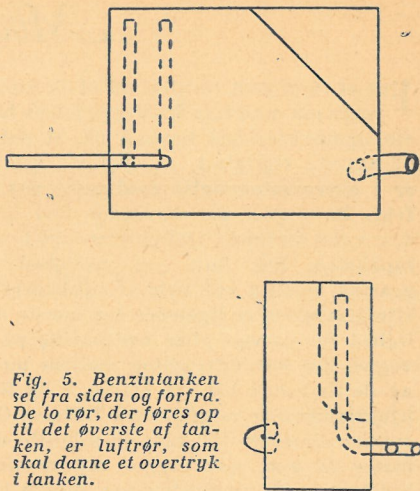


Fig. 5. Benzintanken set fra siden og forfra. De to rør, der føres op til det øverste af tanken, er luftrør, som skal danne et overtryk i tanken.

nem afløbsrøret pumper benzinen frem til karburatoren.

Rettelse.

I nr. 10 stod der, at vognene i klasse B måtte være lige så store som i klasse C, men største længde i klasserne A og B er 26,65 cm.

Generalforsamlingen

Søndag den 18. november afholdt Dansk Modelracer Union sin årlige generalforsamling på Vartov, og alt i alt forløb generalforsamlingen glat. Enkelte indkomne forslag forkastedes, men Alsing Laursens reviderede love blev vel modtaget disse vil blive tilstillet samtlige klubber i landet til godkendelse og vil så (håber bestyrelsen) blive vedtaget på et unionsmøde. Bestyrelsen vil herigennem takke Alsing Laursen for hans store arbejde i den forrige bestyrelse. Det vedtoges endvidere at søge oplysninger i England om et europæisk samarbejde, således at samtlige lande i Europa bygger og kører efter samme regler. Indhentede oplysninger herom vil blive refereret i SMJ, så hurtigt de foreligger; indtil da henstilles det til samtlige medlemmer kun at bygge efter de regler, der findes i »Modelraceren« og kun disse, det er således ikke tilladt at bygge andet end »Mite« i A- og B-klassen. Vogne, som i mål og form ikke svarer til disse regler, skal i fremtiden køre i eksperiment-klassen.

Den valgte bestyrelse blev: Formand: Sv. Sander, genvalgt, næstformand: Willy Bentzen, nyvalgt, kasserer: Ove Petersen, genvalgt, sekretær: Jens Hansen, nyvalgt, bestyrelsesmedlem: Ib Eisenhardt, nyvalgt, suppleanter: Døssing og Bent Hasse'dam, begge nyvalgt, revisorer: Hørring Nielsen og Poul Henriks, begge nyvalgt. 84.

Dansk Modelracerunion: Formand Sv. Sander, Odinsgade 31, Odense. Tlf. 10595. Postkonto 80234.

M. R. K.: Sv. A. Adler, Augustagade 7, København S.

»Record«, Lyngby: J. Hørring Nielsen, Sorgenfrigårdsvej 54, Lyngby.

O. M. K., Odense: J. Hansen, Finsens Allé 4, Odense.

Fredericia Model Motorklub: J. Iversen, Luthersvej 11, Fredericia.

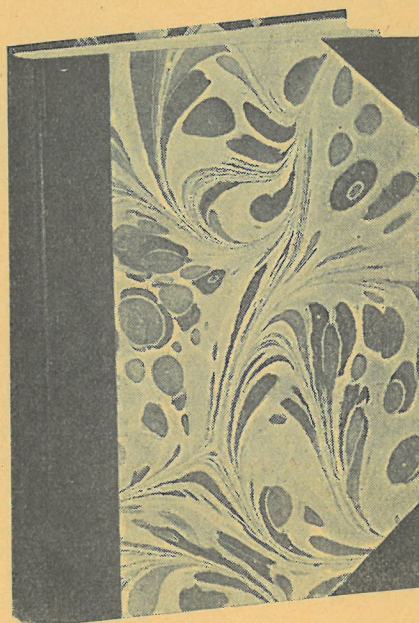
Esbjerg Model Racerklub: I. E. Døssing, Peder Gydesvej 34, 1., Esbjerg.

Århus Model Racerklub: G. A. Pedersen, Gerlachgade 6, Århus.

Vejle Model Racerklub: Olaf Nielsen, Vestergade 93, Vejle.

Tørring Modelracerklub: Fahrendorff, Bredgade 17, Tørring St.

Københavns Model Racerklub: Ib Eisenhardt, H. C. Ørstedesvej 29 B, København V.



Indbind S.M.J.

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 6,75 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og årgang 1951 må derfor være os i hænde senest den 1. februar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 15. marts.

★

Husk at emballere bladene godt og skriv tydelig afsenderadresse både på pakken og på en seddel, der vedlægges bladene.

★

Ukomplette årgange af 1950 og 1951 kan leveres op.

★

Indsend Deres blade til

Skandinavisk Motor Journal
Lille Kongensgade 43, København K.

K.L.G.

Største Kraft og Fart med
K.L.G. Model Gløde-OG
Tændrør

K.L.G.'s Mini-Rør er i hver
Detaille en Kopi af de
store Rør

teknisk **BREVKASSE**

motorcykle, der er papirer på, når der er isat en motor af andet fabrikat?

K. J., København.

Jeg vil gerne have besvaret følgende spørgsmål: Hvorledes regner man en motors hk ud i forhold til cylindervolumen og kompressionsforhold? Er der forskel på de udregnede hk og de hk, som en mekaniker regner med. Jeg havde nemlig en diskussion med en, som havde en Villiers model 6 E. Han påstod, at det var den størrelse, man kaldte en 2 hestes, trods det at den står opgivet til 8,4 hk.

E. S., Kr. Hyllinge.

Man kan ikke ud fra slagvolumen og kompressionsforhold udregne en motors effekt, da mange andre forhold som motorens fyldningsgrad og mekaniske virkningsgrad er afgørende, og endelig er ventildiagrammet bestemmende for effekt og omdrejningstal. 1 hk er lig med 75 kgm pr. sekund, og det er i denne enhed, man opgiver en motors effekt. De mennesker, der stadig kalder en 500 ccm motorcykle for en »5 hestes« og en 350 ccm motorcykle for en »3½ hestes«, aner åbenbart stadig ikke, hvad sagen drejer sig om.

Jeg har købt en brugt motor og et brugt stel af en ophugger og har fået kvittering med stel- og motornummer påført. Jeg har nu påtænkt at samle en motorcykle af disse dele. Skal der betales omsætning af den færdige maskine, når stel og motor er brugt og har været indregistreret før? Skal der skaffes papirer på andet end stel og motor og da hvilke? Skal Teknologisk Institut godkende arbejdets forsvarlighed? Kan De oplyse mig om, hvor meget den vil blive vurderet til, når den bliver som ny fra A til Z? Hvor mange besværligheder er der med at få indregistreret en

For en sikkerheds skyld har vi ladet spørgsmålene gå videre til toldvæsenet, der oplyser følgende: Hvis man kan fremskaffe den gamle toldattest med stelnummeret, skal der ikke betales omsætningsafgift. Hvis der ikke er foretaget ændringer med stellet, og motorstørrelsen svarer til stelkonstruktionen, bliver sagen behandlet som »ombytningsmotor«. Man får da påtegnet det nye motornummer i toldattesten eller muligvis udstedt en ny attest og kan derefter gå videre til indregistrering. Der skal endvidere leveres en samleattest, som udleveres af toldvæsenet og udfyldes af den, der har samlet maskinen. Hvis toldattesten ikke kan fremskaffes, skal der betales omsætningsafgift, og det er muligt, at de motorsagkyndige forlanger, at maskinen skal på Teknologisk Institut. Vi kan intet sige om vurderingssummen, men i reglen går vurderingsmændene frem efter fremstillingsprisen, d. v. s. prisen på stel, motor, dæk og andet tilbehør, lakering, arbejds løn o. s. v., men det er selvfølgelig ikke nogen fordel at fremstille den i stiveste puds. Det er således ikke lobbefalet, at udblæsningsrør, styr o. s. v. skal være forkromet, men er disse dele ny-forkromet, skal man også betale omsætningsafgift af forkromningen. Reglen er den, at maskinen — eller bilen — skal kunne gå til syn umiddelbart efter vurderingen, den skal altså kunne opfylde lovens krav, men mere forlanges heller ikke. Hvis toldattesten er bortkommet, kan man i de fleste tilfælde få udstedt en ny hos toldvæsenet.

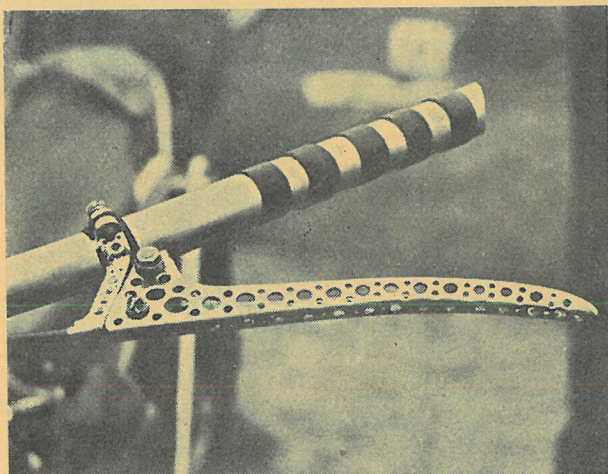
Disse oplysninger er givet med alle mulige forbehold, og vi tilråder alle, der påtænker at samle en maskine af brugte dele, først at søge kontakt med toldvæsenet. Det

er indlysende, at man i disse tilfælde ikke kan generalisere, da det kommer an på, hvor mange brugte dele og hvor mange nye dele der anvendes. Hvis der slet og ret er tale om et stel, medens tank, hjul, skærme, sadel o. s. v. skal købes som nye dele, slipper man sikkert ikke for omsætningsafgift.

For nogen tid siden bemærkede jeg, at Erhard Fisker havde skåret et stort hul i sadlen på sin Puch, og vi er nu flere, der har diskuteret, om så ringe en vægtbesparelse er af betydning. Hvad mener Teknisk Brevkasse?

A. P., Odense

Et eksempel på til hvilke yderligheder man kan gå, når det gælder om at lette en maskine. Det her viste koblingsgreb er monteret på Basse Hveem's maskine. Selvfølgelig betyder vægtbesparelsen af det gennemborede greb ikke noget, men den samlede vægtbesparelse af alle gennemboringer o. s. v. kan lette maskinen flere kg.



Selvfølgelig betyder det enkelte lille hul i en sadel, pedal eller et håndtag ikke noget, eftersom det kun er nogle få gram, der kan blive tale om, men alt i alt bliver det til nogle kilo, og det har en omend lille betydning. Når man letter maskinen ved at anvende letmetal, hvor det er muligt, og borer igennem, hvor dette ikke gør skade, kan man komme op på en halv snes kg vægtbesparelse, og det har temmelig stor betydning. Iøvrigt havde Erhard Fisker ikke skåret bemeldte hul for at spare vægt, men fordi han uheldigvis havde en byld på et kedeligt sted.

Jeg har i den senere tid på grund af den dårlige benzin eksperimenteret lidt med tilsætning af andre væsker. Maskinen er monteret med en Indian militær motor af efterkrigsmodel. Jeg vil nu bede Dem besvare følgende spørgsmål:

1. Motoren går tilfredsstillende under alle omstændigheder på en blanding af 20 liter benzin, 5 liter klar petroleum og ca. 1 dcl. æter. Kan dette virke skadeligt? I så fald hvordan?
2. Hvor stort er kubikindholdet og kompressionsforholdet i den omtalte motor.
3. Hvilket octantal har den omtalte blanding, og hvilket er det bedste for motoren.

Ivrig læser af bladet.

Det var ærlig talt den mærkeligste blanding vi har hørt om. Petroleum vil ned-

sætte blandingens octantal og vanskeliggøre starten, samtidig med at petroleum soder motoren til. Æter kan eventuelt hjælpe på starten, men det forbedrer ikke blandingens kvalitet. Vi kan ikke sige hvilket octantal, den omtalte blanding har, men at det ligger langt under kvaliteten på almindelig benzin er indlysende. Køb De hellere almindelig benzin ved en tank, det vil motoren gå betydelig bedre på. Motorens slagvolumen er ca. 500 ccm, men kompressionsforholdet kender vi ikke. Det er imidlertid ikke højere end at motoren uden vanskelighed kan gå på almindelig pumpebenzin.

De bedes venligst oplyse mig om, hvorledes man skal forholde sig, når man skal have en motorcykeltank forkromet. Jeg har ofte set, at opforkromede tanke begynder

at ruste indvendig, således at man risikerer karburatorfejl og lignende.

A. P. A. Aarhus.

Når en benzintank til en motorcykle skal opforkromes, skal man først fylde den med vand, således at benzindampene kommer ud. Samtidig skal man konstatere, om den er fuldkommen tæt ved såvel haner som dæksel. Vandet lukkes derefter ud, og det lille lufthul i dækslet tilstoppes. Først da kan den almindelige afrensning og den videre proces begynde. Indvendige rustdannelser i tanken stammer fra det syrebad som alle dele, der skal opforkromes, kommer i. Er tanken ikke absolut tæt tillukket, kan syren trænge ind og dér foranstalte et kemisk angreb, der senere vil bevirke de omtalte rustdannelser.

Jeg tillader mig at stille forskellige spørgsmål, idet jeg håber, de vil blive besvaret til gavn og glæde for og andre.

Hvad kræves der, for at en styrthjælm kan anerkendes af unionen? Er de hjelme, der er i handelen for øjeblikket godkendte til løb?

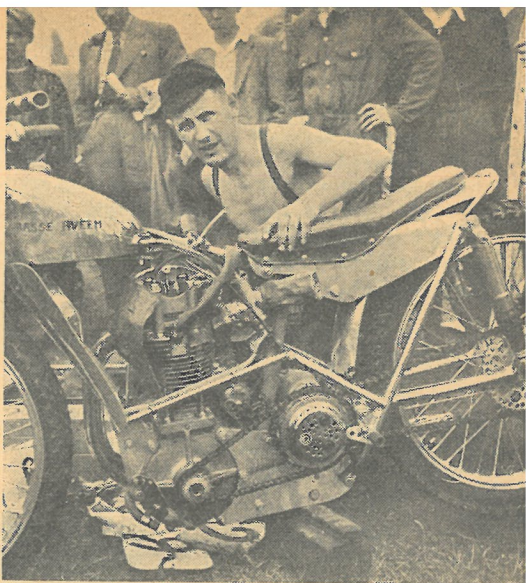
Vil S. M. J. venligst belære mig om den rette anvendelse af en motorcykles bremses? Jeg er klar over, at forhjulsbremserne bør anvendes langt mere, end de fleste gør, men jeg er selv blevet meget forsigtig med at bruge den, efter at have væltet med maskinen, ved at bruge den i et sving, skønt den ikke blokerede hjulet.

Da jeg er i den situation, at noget nær familie i Sverige vil forære mig en brugt motorcykel eller en ny letvægter, beder jeg Dem oplyse mig, om dette er muligt?

Kan der ikke komme en artikel om de forskellige systemer for baghjulsaffjedring — deres fortrin og uheldige sider.

I. K. Odense.

Med hensyn til styrthjelme siger reglementet følgende: Den yderste skal skal være af stift eller halvstift materiale, der ikke kan brækkes. Hjelmen skal indvendig være forsynet med et meget stærkt foer og mellemrummet mellem dette og hjelmens krone skal være mindst 30 mm. Foret skal på indersiden være fastgjort til hjelmens kant med et blødt materiale som svampgummi eller lignende. Hjelmens yderside skal være glat og må ikke have udstopninger eller være påsat skygge af stift materiale (blik eller lign.) Skygger godkendes ikke til internationale landevejsløb.



Flere af vore læsere har bedt om et billede af Basse Iiveems maskine med baghjulsaffjedring. Her er den, og som det ses er baghjulet ophængt i en svinggaffel.

Vi mener ikke at have set styrthjelme i handelen i lang tid.

Den rette anvendelse af en motorcykles bremses har vi allerede omtalt adskillige gange, men vi skal gerne gentage de gyldne regler for solokørsel: 1) undgå så vidt muligt at bruge bremserne i fedtet føre, men benyt i stedet gearet. 2) en almindelig opbremsning sker ved hjælp af begge bremses samtidig, og under ingen omstændigheder med baghjulsbremsen alene, fordi a) den har mindre bremsevirkning end forhjulsbremsen, b) foden er ikke så fintmærkende som hånden og c) en eventuel udskridning af maskinens bagende er vanskeligere at rette op, end en udskridning af forhjulet. 3) Hård opbremsning fra stor hastighed sker bedst ved aktivering af forhjulsbremsen, nedgearing og let aktivering af baghjulsbremsen.

Når maskinen er skredet for Dem ved aktivering af forhjulsbremsen, må vi gå ud fra, at det har været på en meget fedtet vejbane. Så snart man mærker det mindste tegn til udskridning, skal man øjeblikkeligt slippe bremsen — det kan være vanskeligt, men alt er en øvelsessag.

Tal med Direktoratet for vareforsyning om en gavecycel.

Vi skal tænke over en artikel om baghjulsaffjedringer. Skal vi ikke tage forhjulene med?

SU KARBURATOR

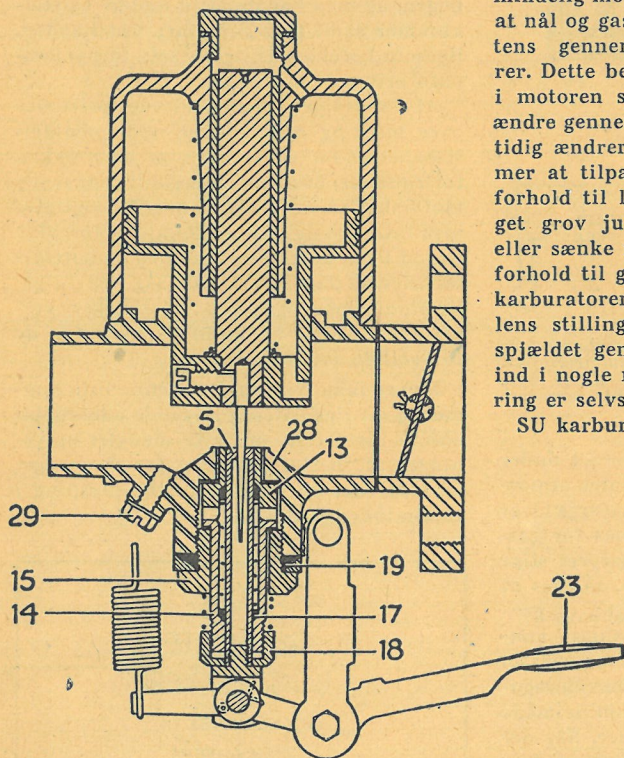
Type MC 2 til motorcykler

Det er i virkeligheden en uhyre vanskelig opgave at indstille en motorcyklekarburator, på en måde der giver den rigtige gasblanding under alle kørselsforhold, og samtidig holde benzinforbruget nede på et minimum. Når karburatoren er sådan indstillet, at motoren belsyneladende reagerer korrekt ved alle belastninger, vil det i virkeligheden vise sig, at blandingen på flere punkter er for fed. De almindelige motorcyklekarburatorer, der anvendes på

karburatorer til de moderne motorcykler, og Triumph kan allerede nu levere model Thunderbird med en SU karburator konstrueret til motorcykler. Flere andre fabrikker vil følge efter, og det vil derfor sikkert være på sin plads at gennemgå denne karburatortype, der ganske vist kun adskiller sig lidt fra de SU karburatorer, der anvendes i bilindustrien.

Vanskeligheden ved at opnå en god karburering under alle forhold med en almindelig motorcyklekarburator ligger deri, at nål og gasspjæld følges ad, medens luftens gennemstrømningshastighed varierer. Dette bevirker at tilsodning af og kul i motoren samt andre faktorer, der kan ændre gennemstrømningshastigheden samtidig ændrer karbureringen. Dertil kommer at tilpasningen af benzinnmængden i forhold til luftmængden sker ved en meget grov justering, nemlig ved at hæve eller sænke nålen i forskellige stillinger i forhold til gasspjældet. På langt de fleste karburatorer sker denne ændring af nålens stilling ved at fastklemme den til spjældet gennem en fjederlås, der griber ind i nogle riller i nålen, og denne justering er selvsagt aftrappet i ret grove trin.

SU karburatoren hører som bekendt til



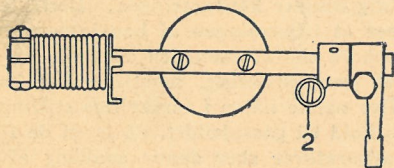
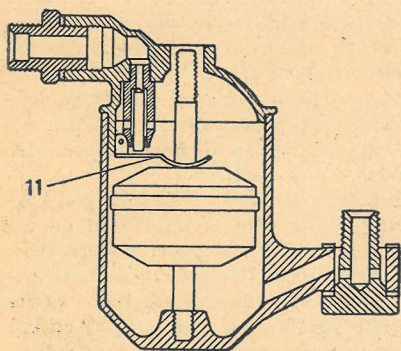
Et snit gennem SU karburatoren type MC 2. Ved hjælp af håndtaget 23 sænkes dyssen, når man ved en kold start ønsker en fed blanding. Klokken er øverst lukket med et plastic dæksel, der ikke må ombyttes med et af de dæksler, der anvendes til bilkarburatorerne. — Sidstnævnte dæksler er nemlig gennemboret, medens dækslerne til motorcyklekarburatorerne lukker tæt.

standardmaskinerne er da også uhyre simple instrumenter, der til gengæld er lette at vedligeholde og rense, medens de karburatorer, der anvendes i bilindustrien, er langt mere komplicerede i deres virkemåde, men også mere følsomme overfor motorens øjeblikkelige krav.

Den engelske motorcykleindustri er nu gået i gang med at finde mere velegnede

»konstant-vacuum« typen, idet den indsugede luft holder samme gennemstrømningshastighed under alle forhold. For at opnå denne konstante hastighed af den gennemstrømmende luft må indsugningsrørets gennemstrømningsareal — chokerboringen — naturligvis ændres, og dette sker ved hjælp af et vacuumreguleret stempel. Over det egentlige blandekammer

er bygget en klokke i hvilken et stempel kan bevæge sig op og ned. Dette stempel er ud i eet med et spjæld, der afdækker indsugningsrøret mere eller mindre. Rummet over stemplet står i forbindelse med den del af indsugningsrøret, der vender



Øverst ses et snit gennem svømmerhuset med ventilen anbragt ved siden af svømmeren. Næderst er gasspjældet og dets aksel vist. Skruen 2 er stopskruen, med hvilken man indstiller tomgangen.

ind mod motoren, medens rummet under stemplet står i forbindelse med den atmosfæriske luft. Det egentlige gasspjæld er et drejespjæld, og når der åbnes for gasen vil vacuumet i indsugningsrøret stige og stemplet vil blive løftet op, således at gennemstrømningsarealet forøges, og gennemstrømningshastigheden holdes konstant. Stemplet er tillige monteret med en konisk nål, der virker som en benzinregulator i strålerøret på ganske samme måde som i de kendte karburator typer. Når der fordres særlig fed blanding ved start, kan strålerøret sænkes.

På type MC 2 kan forbindelsesrøret mellem svømmerhus og blandekammer vrides, således at man på denne måde kan hæve og sænke svømmerstanden i forhold til strålerøret. Den koniske nål kan indstilles lidt i forhold til stemplet, og alt i alt gælder det, at man kan opnå hårfin karburatorjustering med den nye SU kar-

burator. Det er imidlertid meget vigtigt, at karburatoren monteres med den bestemte nål, der fremstilles til hver motor, da gasblandingen kontrolleres helt af faconen på den koniske nål.

★

Motorlommebogen 1952

Jørgen Halkiers Forlag har nu udsendt Motor Lommebogen 1952, der foruden det sædvanlige kalenderstof indeholder særlige oplysninger til gavn for motorfolk. Da man sædvanligvis ikke har sin vogns eller motorcykles papirer på sig, kan man udfylde et lille skema i lommebogen, og man har da altid motor- og stelnummer samt policenummer ved hånden, ligesom kørekortets og passets fornyelsesdato bringes i erindring.

Af det øvrige stof skal nævnes prislister over biler og motorcykler, vedligeholdelsestabeller for såvel bil som motorcykle, fortegnelser over motororganisationer og motorskatter, en oversigt over de vigtigste resultater fra de internationale motorcykle Grand Prix, kørselsregnskab og en kortfattet engelsk-dansk motorordbog. Selvfølgelig finder man også kendingsmærker, vejafstande, vægt- og møntsystemer for de forskellige lande m. m.

Der er ikke tvivl om, at denne lille lommebog vil finde stadig stigende udbredelse blandt motorfolk, der ofte mangler oplysninger af speciel interesse for deres eget køretøj eller en motorteknisk oplysning i al almindelighed.

GENTOFTE
BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål