

NR. 12 - 7. ÅRG.

DECEMBER 1953

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

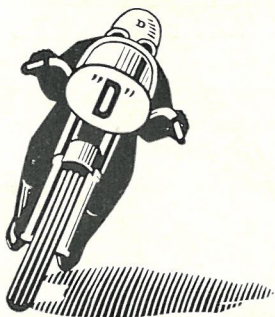
Nutidens mest moderne motorcykler med
centralrørsramme og svinggaffelaf-
fjedring af begge hjul hedder



98 ccm Fox to-takt
120 ccm Fox fire-takt
200 ccm Lux to-takt
250 ccm Max fire-takt
med overliggende
knastaksel

Werner Haas, NSU Renn-Fox, Isle of Man T

Skift olie oftere om vinteren



Mobiloil "D"

raceroilen til standard-motorcykler, der har gået sin sejrsgang landet over, findes nu også i sværelsen SAE30 under betegnelsen

Mobiloil »D« Vinter,
og den har naturligvis den samme modstandsevne overfor mekanisk slid, som *Mobiloil »D« Sommer* er kendt for.

Hver gang en motor og en oliebeholder bliver kold vil luftens fugtighed blive fortættet og afsætte sig som »kondensvand« i oliebeholder og oliesump. Jo koldere det er i vejret jo større mængder kondensvand finder man i oliebeholdningen. Navnlig i motorcyklemotorer med separat oliebeholder kan kondensvand gøre ubodelig skade — eller i hvert tilfælde skade, der kræver øjeblikkelig hovedreparation. Det sker på den måde, at vandet samler sig i et lag under olien, løber ud i tilførselsrøret til motoren og fryser til en isprop i løbet af kort tid, hvis maskinen står ude i frostvejr. Adskillige nye motorcykler er blevet ødelagt på den måde. Skift derfor oftere olie om vinteren.

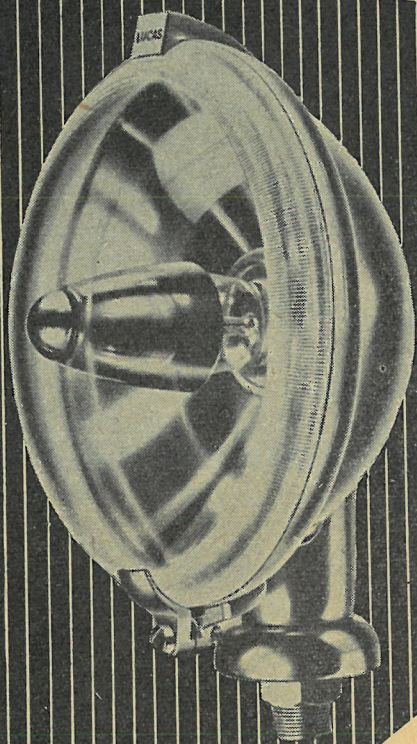
Og skift til den letflydende **Mobiloil**



*Bil eller motorcykle-
Sommer eller vinter:*

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



LUCAS

FJERN-PROJEKTØR

med klart eller gult glas

SLR 576 KR. 94,50

Skønt de begge er mindre end 6" i diameter, har projektøren en styrke på 100.000 lys, koncentreret i en tynd pencilformet stråle, ideel til hurtig natkørsel, og tågelygten kaster et bredt, fladt og gennemtrængende lys, der som radar finder vejen gennem dis og tåge.

Kør uden træthed med LUCAS tvilling-sæt!

100.000 lys
projektør og
radar-tågelygte,
splinternye,
mest elegante
og effektive
hjælpelygter,
De kan få....!

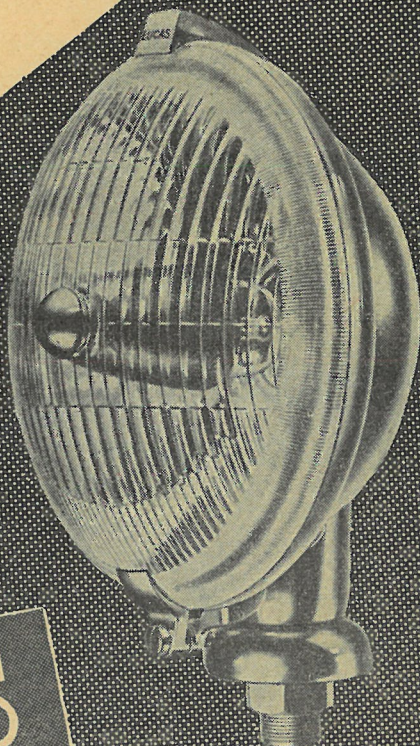
LUCAS

TÅGELYGTE

med klart eller gult glas

SFT 576

KR 94,50



LUCAS

TVILLING-SÆT

Se LUCAS tvilling-sæt hos Deres forhandler



Følg Eksperterne

Med Castrol paa Motorcyklen behøver De ikke „at køre med Skruenøglen i Støvlen“. Castrol's mange Aars Erfaring med Motorcykle-Smøring er Deres bedste Garanti. Den beskytter Motoren og giver største Hastighed og Motorydelse.

De mange forskellige Slags Motorcykler i Danmark kan ikke smøres med en enkelt Sværelse -- derfor er der en korrekt CASTROL Kvalitet til hver Type Motor.

De rette Vinterolier er:

XXL

(SAE 40)

til de fleste 1-cyl. 4-Takt

XL

(SAE 30)

til de fleste fler-cyl. 4-Takt

2-TAKT XXL

(SAE 40)

til 2-Takt

CASTROLITE

(SAE 20)

til enkelte 4-Takt

Anbefales af Motorcykleforhandlerne og føres af de fleste uafhængige Benzintanke.

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S



SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. DECEMBER 1953

NR. 12

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

Ansvarshavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.
Afdelingsleder:
Bjørn Mathisen

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

★

Redaktionelle strøttanker	707
Den »dyre« afdeling	710
Vi prøvekører Jawa »350«	715
Drøm og virkelig- hed	721
Professorens lille forelæsning	724
Orientering om de ny bilmodeller og priser	726
Rumi importeres nu i en scooter model	758
Vincent's program	760
Fra trial-sæsonen	762
Indholdsfortegnelse for årgang 1953	767

REDAKTIONELLE STRØTTANKER

Bunden opsparing

Af det nu offentlig-
gjorte statsregnskab
fremgår det, at motor-
afgifterne i sidste finans-
år indbragte 343 mill. kr.,
eller godt 3½ gange så
meget som i 1939. For før-
ste halvdel af dette
finansår er afgifterne op-
gjort til 245 mill. kr.
(23 % af samtlige told-
og forbrugsafgifter), og
med uændrede afgiftslove
resten af finansåret kan
man altså forudse, at af-
gifterne vil indbringe
mindst ½ milliard for
1953/54.

Størstedelen af afgif-
terne skal ifølge loven gå
til vejformål. Kun en del
af benzinafgiften, den så-
kaldte »krise-femøre«,
der blev indført i begyn-
delsen af 30-erne til støt-
te for landbruget, går
direkte i statskassen. Det
drejer sig om 26 mill. for
sidste finansår. Men re-
sten skal altså gå til
vejene. Imidlertid har det
i efterkrigsårene ikke væ-
ret muligt at anvende de

store summer, som afgif-
terne har indbragt, og de
»opspared« beløb er der-
for indsat i vejfonden.
Resultatet er blevet en
voldsom stigning i vej-
fondens formue, nemlig
fra 9 mill. pr. 1. januar
1946 til 627 mill. pr. 1.
april i år.

Ih, hvor er vi rige.

PRÆMIEKONKURRENCE med 100 kroner i præmie.

I dette nummer sætter
vi vore læsere på en lil-
le skarpsindighedsprøve.
Der er noget forkert på
bladets forside — find
det, og De deltager blandt
andre rigtige løsninger i
en lodtrækning om 100
kroner. Løsningen ind-
sendes til SKANDINA-
VISKE MOTOR JOUR-
NAL, Lille Kongensgade
43, København K, og kon-
volutten skal mærkes
»Præmieopgave«.

Før nogen tid siden ud-
sende Balling's Rekla-
mebureau en færdselspla-
kat med et enkelt blik-
fang og et manende mot-
to: *Liv betyder mere end
fart.* Denne plakat sætter

LIV BETYDER MERE END FART



en masse tanker i sving, fordi plakaten domineres af en skitsering af mor og barn — denne vidunderlige kombination, der til tidernes ende vil kunne holde sig fri af alle tekniske fremskridt, rekordjagerier og rastløshed. Det er mor og barn, der skal skånes for meningsløst fortræd forårsaget af hensynsløshed og hysterisk kørsel. Som ganske ung morer man sig fortræffeligt med motorkøretøjer og løber ubekymret den ene risiko efter den anden — i civiliserede lande på motor-

banerne, i mindre civiliserede lande (til hvilken kategori Danmark må regnes på dette specielle område) på landevejene. Først den dag, da det går op for een, at familie og børns velfærd er afhængig af den fartglade ynglings liv og helbred, bliver man forskrækket over sin egen dumdristighed, og så kører man ordentlig. Desværre er der alt for mange mennesker, der aldrig lærer at køre, fordi de mangler den nødvendige intuition og således må støtte sig til en yderst mangelfuld undervisning.

Selv om en af landets bedste skribenter er kommet til det nedslående, men sikkert meget sandsynlige resultat, at 60 % af landets indbyggere er underbegavede, og at de resterende 40 % er åndeligt defekte, så er der dog håb om, at Balling's plakat vil vække en eller anden form for tankevirk-somhed hos landets trafikanter.

*

De sidste tyske krigsforbrydere og knallerterne blev »løsladt« omtrent samtidig. Med hensyn til krigsforbryderne, så har de kostet blod, nu vækker deres løsladelse kun bit-bitterhed. Knallerterne vil til gengæld komme til at koste blod. Her i landet er det skik og brug enten at nedsætte en sagkyndig komité, der af forsigheds-mæssige hensyn aldrig får afgivet en betænkning, eller at udstede en eller anden forordning uden tanke på konsekvenserne, og på tværs af sund fornuft. Kunne man ikke have indskrænket sig til at fritage knallerterne for skat og omsætnings-afgift, og bibeholde nummerplader, kørekort og frem for alt ansvarsfor-sikring? Som forholdene er nu, kan man risikere at møde en knallertkører, der ikke kender færdsels-reglerne, ikke aner, hvordan maskinen skal betjenes, er fuld som en pave og kørende dels på cyk-lestien, dels udenfor. Han vil få en mindre bøde for at køre beruset i trafikken og kan næste dag gentage eksperimentet. Tak skal justitsministeren have for denne forordning.

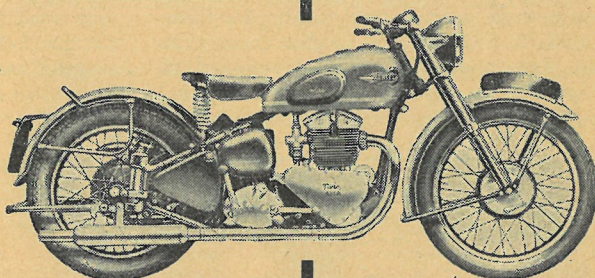
Der er skinnende blank lak
på alle nye motorcykler —
men topkvalitet er uløseligt
forbundet med navnet:

ARIEL

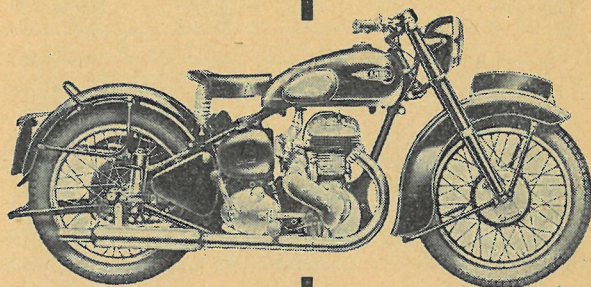
Hver eneste af Ariel's
modeller er ikke alene en
skønhedsåbenbaring
i linier, crome og lak,
men det der tæller —
konstruktionen,
materialerne og de
enkelte deles udførelse
— er af så enestående
høj standard, at De
med en Ariel er sikker
på økonomisk,
komfortabel, sikker og
ubekymret kørsel
i en meget
lang årrække.

Katalog tilsendes
på forlangende.

Forhandlere overalt i landet



Model HUNTER TWIN 500 ccm



Model VB 600 ccm sideventilet

Repræsentant for Danmark:

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K

Den „dyre“ afdeling

skaber epokegørende nyheder — søgelyset rettet mod sportsvognene, der giver grundlaget for fremtidens standardvogne

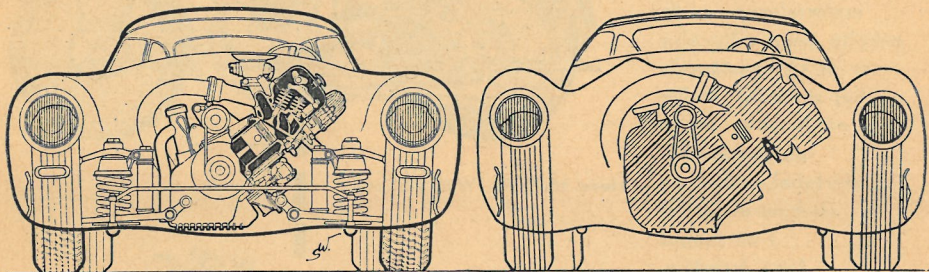
★

Af DETLEV F. HAUG

Interesserer man sig for automobilsport, så vil man også vide lidt om, hvad der foregår bag kulisserne, uden smålig hensyntagelse til, om man nogensinde selv får råd til at anskaffe en af de kostbare sportsvogne, der i endnu højere grad end de deciderede racervogne har betydning for standardproduktionens videreudvikling.

Et typisk eksempel på en udpræget sportsvogn, der kan få betydning for fremtidens konstruktioner, er den forsøgsmodel som Daimler-Benz har anvendt til prøvekursler i den forløbne sommer. Denne vogn er bygget over de samme grund-

blev kørt af Hermann Lang, Kling, Riess og den opdukkende Mercedesstjerne, Herrmann, der kun er 25 år. Herrmann kørte den hurtigste omgang på den snoede, smalle og bjergfulde bane, og det viste sig, at han satte ny Solituderekord, hvilket er ganske bemærkelsesværdigt, eftersom den gamle rekord blev sat af Ken Kavanagh på Norton i det tyske Grand Prix i 1951. Da Kavanagh satte tempoet i vejret, til hvad man anså for det yderste, for at indhente sin mærkekammerat Duke, kørte han en omgang med 139,39 km/t, i gennemsnit. Herrmann gennemførte den 11,5 km lange strækning med den nye SL model på

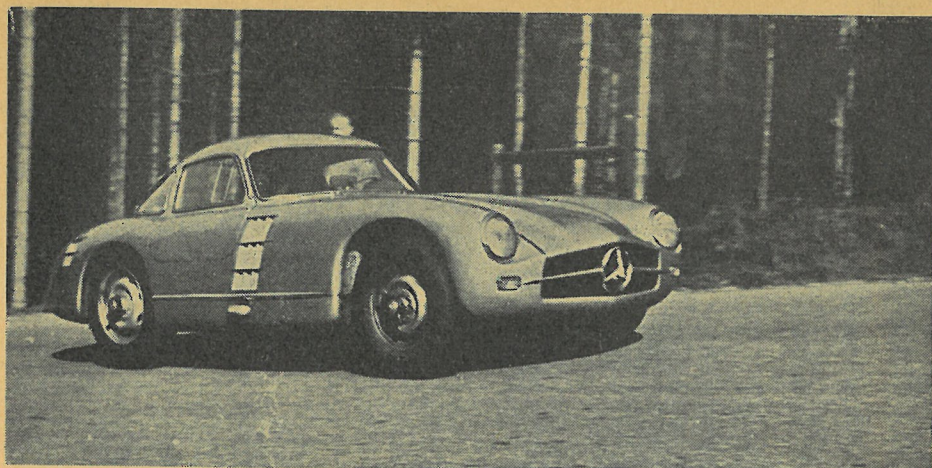


På ovenstående skitse ses til venstre model 300 SL i tværsnit. Til højre ses den ny forsøgsmodel med direkte benzinindsprøjtning. Da man på forsøgsmodellen ikke behøver at tage hensyn til de lodretstående karburatorer, er kølerhjelmen blevet lavere og mere nedadbøjet end på den tidligere model.

principper som model 300 SL, men med betydningsfulde ændringer, som bl. a. direkte benzinindsprøjtning i stedet for det tidligere system med tre karburatorer. I al stilhed har Daimler-Benz kørt med denne vogn på Monza, for at gennemføre nogle forsøg med dæk under de samme betingelser, som er til stede under et løb, og disse forsøg er senere blevet fortsat på den kendte Solitudebane ved Stuttgart. På den tyske bane kørte man såvel med den gamle type, 300 SL, som den ny model med indsprøjtningssmotor, og man fik således et vist sammenligningsgrundlag for de to vogne. Løbsleder Neubauer ønskede imidlertid at fastslå, at den ny model kun var en forsøgsvogn. Vognene

4.52,0, hvilket svarer til 141,78 km/t. Man har aldrig troet, at det ville være muligt for bilerne at nå de samme hastigheder, som 500 ccm maskinerne kan opvise på denne strækning, og resultatet er ganske bemærkelsesværdigt, fordi banen knapt nok var tør, da Herrmann kørte, ligesom den unge kører ikke har megen erfaring med den ny model.

Den ny 300 SL model med direkte indsprøjtning har en noget gunstigere facon end den ældre model, bl. a. fordi man ikke har været nødsaget til at tage hensyn til karburatorerne og derfor har kunnet give motorhjelmen en mere hensigtsmæssig facon. Den skråtliggende motor er blevet drejet yderligere en tak for at gøre vog-



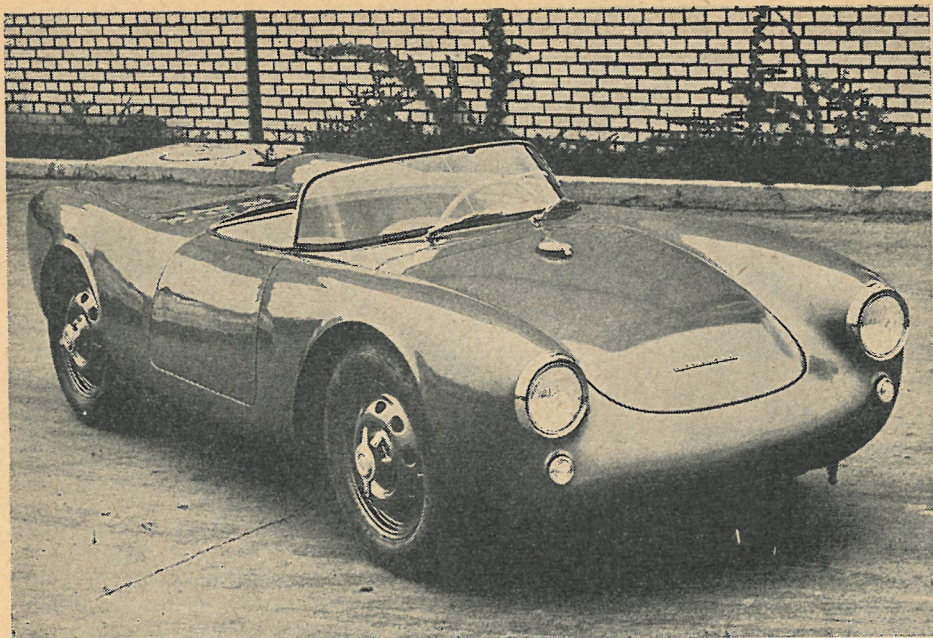
Forsøgsmodellen med direkte benzinindsprøjtning under prøveførsel på Solitudebanen.

nen lavere fortil. Ifølge stopuret skulle den ny model være ca. 25 km/t. hurtigere end den gamle 300 SL, og såvidt man kan konstatere, er bremserne blevet yderligere forbedret, bl. a. gennem bedre afkøling, og indsprøjtningsmotoren kommer betydelig hurtigere op i omdrejninger. Man kan hurtig konstatere, at den ny model har bedre køreegenskaber end den gamle, og navnlig krænger den ikke så meget i kurverne. De forbedrede køreegenskaber må sikkert føres tilbage til en bedre afstemning af fjedrene og støddæmperne og sandsynligvis også til en ny bagakselophængning. Fra »sædvanligvis velunderrettet kilde« opgives motorens effekt til 240 hk ved ca. 6000 omdr./min.

Fabriken understreger, at den ny indsprøjtningmotor er en sportsvogsmotor til studieformål og ikke en racermotor efter den ny formel. Racermotoren skal for øjeblikket befinde sig på prøvestandsstadiet, og i løbet af foråret 1954 skulle det være muligt at foretage de første prøveførsler på de forskellige europæiske Grand Prix baner. Det ligger endnu ikke helt klart, om Mercedes vil starte i både racerklassen og sportsvognsklassen i 1954, men såvidt man kan konstatere, lægger teknikerne alle kræfter i for at få racermotoren færdig til den ny formel, således at de starter i Grand Prix klassen i 1954, medens man sikkert først kan vente sportsvognene til start i 1955.

Den berømte, italienske automobilkonstruktør Giacchino Colombo har i disse

dage meddelt, at hans kontrakt med Maserati ikke vil blive fornyet, da han i stedet agter sig til Bugatti i Molsheim, og samtidig meddeler Bugatti, at de efter mange års tavshed atter tænker på en formel-racer til de internationale Grand Prix, og det vil af hensyn til de nye bestemmelser blive en 2,5 liter vogn. At Colombo er en af de virkelig store konstruktører, forstår man, når man får at vide, at han blandt andet har været med til at udforme den berømte Alfa Romeo »Alfetta«, og at det faktisk skyldes hans arbejde, at denne vogn blev bragt til et højdepunkt i effekt (1500 ccm med kompressor = 425 hk) samt, at han hos Ferrari konstruerede den firecylindrede racermotor, der vandt verdensmesterskabet for derefter at vende tilbage til Alfa Romeo, hos hvem han konstruerede 1900 modellen, og endelig overgik han til Maserati, hvor han gik i gang med opgaven at fremstille en formel-II racer, der som bekendt har gjort sig meget bemærket i den forløbne sæson. Colombo's opgave hos Bugatti vil blive at omdanne den hidtidige 3,2 liter kompressormotor, der har en effekt på 190 hk, til en kompressorløs motor, der svarer til den ny formel. Bugatti's motor er en ottecylindret rækkemotor, der i begrænset omfang har været fremstillet til de små serier af repræsentative sportsvogne af Bugatti's type 101. Gio Colombo vil dog ikke begive sig til fabriken i Frankrig, men gå i gang med konstruktionsarbejdet på sin tegnestue i Milano. Den 50-årige motorspecia-



Porsche type 550 med fire knastaksler. Specifikationerne for denne vogn er følgende: Største højde 1150 mm, største højde uden vindsjerm 830 mm, total længde 3600 mm, total bredde 1540 mm, akselafstand 2100 mm, sporvidde forhjul 1290 mm, sporvidde baghjul 1250 mm. Fire karburatorer eller to dobbeltkarburatorer, fabrikat Solex. Fire overliggende knastaksler drevet af taklaksler med koniske tandhjul. Forholdet mellem fuldt optanket vægt og effekt er ca. 5,45 kg/hk. Maksimalhastighed over 225 km/t. Maksimal effekt 110 hk ved 7000 omdr./min. Benzintanken rummer 68 liter, olietanken er separat, idet der er tørsumpsmøring på denne model (fabriksfoto til SMJ).

list skal efter sigende forlade Maserati, fordi »man ikke kunne blive enige om den finansielle side af kontrakten«, men trods det skal Colombo inden sin afsked fra Modena have konstrueret endnu en 2,5 liter firecylindret motor for Maserati. Den ny Bugatti racer skal, hvis alt går planmæssigt, kunne deltage i de sidste løb i den kommende sæson, men vil næppe vise sig regelmæssigt på banerne før i 1955.

Porsche er tilsyneladende ikke til at styre for tiden. Det lyder selvfølgelig ikke så godt om en vogn, men den indledende bemærkning skal også i højere grad give udtryk for det ubændige gå-på-mod, der behersker såvel fabrikens konstruktionsafdeling som kørerne af dette mærke i alle europæiske lande. Efter at have erobret flere nationale mesterskaber kan Porsche nu også notere et europæisk mesterskab. Ved en tilsyneladende ret beskedne placering, nemlig som nr. tre i Rallye Lissabon, kom det berømte, tyske rallyepar, H.

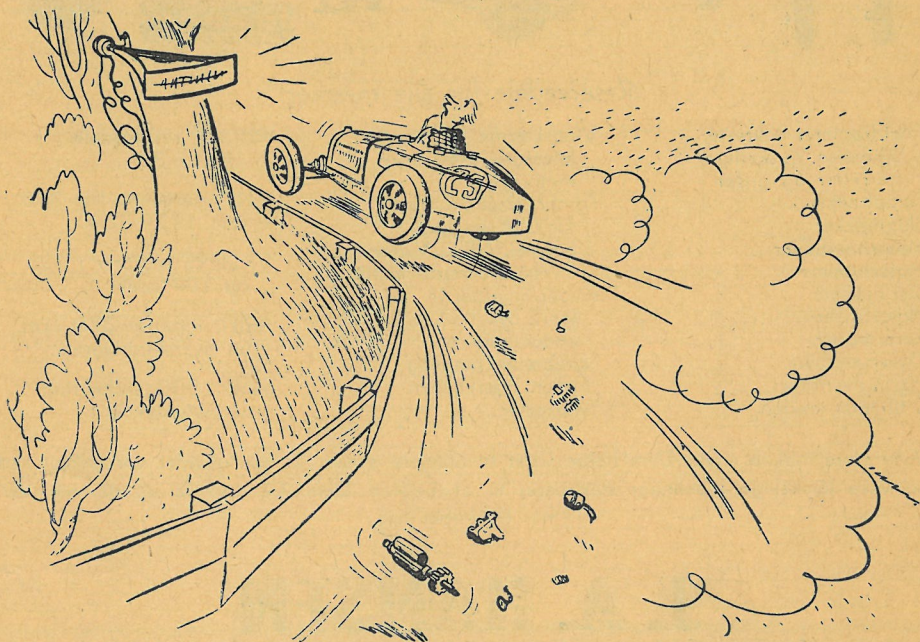
Polensky og W. Schlütter med deres Porsche op på ialt 74 points i europamesterskabet, der bedømmes ud fra resultaterne af de ti mest betydningsfulde rallies i denne sæson. Det Portugisiske Rallye blev iøvrigt vundet af en portugiser ved navn Nogueira i Porsche. Bedømmelsen af rallyemesterskabet sker som bekendt på den måde, at hver deltagerpars fire bedste resultater bliver lagt til grund for den samlede bedømmelse. Den kendte, engelske kører, Appleyard, og dennes hustru blev nr. to i Jaguar med ialt 68 points. Parret Appleyard havde en førsteplads, to andenpladser, og en femteplads, medens Polensky havde to førstepladser, en andenplads og en tredjeplads.

Konstruktionsafdelingen vil imidlertid ikke på nogen måde stå tilbage for den sportslige afdeling, og af hensyn til den kommende sportsvognsformel har man fremstillet en 1300 ccm supermotor med en effekt på 60 hk ved 5500 omdr./min. og med et maksimalt omdrejningstal på

5700 omdr./min. Denne motor, der adskiller sig fra 1500 supermotoren ved andre cylindre, stempler og karburatorer, er tilmed udstyret med en Hirth krumtapaksel og plejlstænger med rullelejer. 1300 ccm motoren skulle derefter stå fuldt på højde med den normale 1500 ccm motor, men tilsyneladende har vogne forsynet med 1300 ccm motor en bedre accelerationsevne end 1½ liter modellen. Forholdet mellem optanket vægt på vognen og motoreffekt er 12,5 kg/hk. Den ny 1300 ccm model kan uden større vanskeligheder indbygges i enhver Porsche 356, og den ny motor kan allerede leveres i begrænset omfang. Umidelbart inden Parisersalonen åbnede sine døre, kom Porsche med endnu en ny type, nemlig en 1½ liter vogn med en bærende gitterkonstruktion og letmetalkarosseri samt en motor på 1488 ccm med fire knastaksler. Denne motor yder ved 7000 omdr./min. ca. 110 hk, hvilket giver en liter-effekt på over 70 hk pr. liter. Hvad der er ret bemærkelsesværdigt er, at denne effekt

nåes på almindelig pumpebenzin (hvilket i Tyskland vil sige oktantal 80), og at accelerationen er ganske usædvanlig, forstår man, når man ser, at forholdet mellem vognens køreklare vægt og effekten er 5,45 kg/hk. Med denne vogn har Porsche uden tvivl givet sine sportskørere et meget slagkraftigt våben i hænde.

Efter at Alfa Romeo's løbsledelse har givet afkald på at starte i Carrera Mexicana, har Daimler Benz givet sine Mercedeskørere lov til at starte i dette løb for Porsche, hvilket Karl Kling har benyttet sig af. Han er derefter rejst til Amerika med Porsche's løbsleder, Huscke von Hainstein, men netop som disse linier skrives, meddeles det, at amerikanerne har nægtet Karl Kling indrejsetilladelse i Amerika. Også Borgward vil deltage i det amerikanske løb med en 1500 ccm sportsvogn, der skal køres af Hartmann og Brudes. Om denne vogn er en roadster eller coupé, ved man endnu intet om.



„— vognen begynder at gå urent, og nu er farten for alvor ved at gå af den!“
(Fra »The Motor«, London).

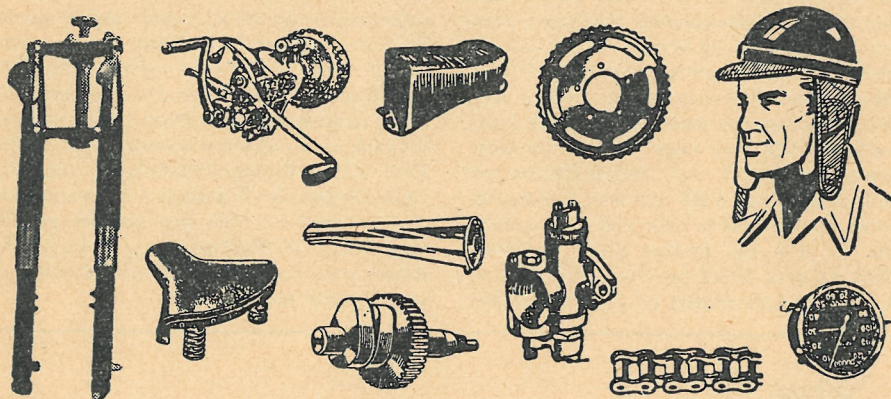
Det er lykkedes SMJ at erhverve rettighed til at bringe en af den humørfyldte, engelsk tegner Brockbanks tegninger i hvert nummer af SMJ. Brockbanks tegninger er ganske uforlignelige og med sit store kendskab til motorismen og motorsporten er han altid i stand til at sætte fingeren på det ømme punkt. Vore læsere kan glæde sig til et regelmæssigt gensyn med Brockbank i det kommende år.

MOTORCYKLE-RESERVEDELE

Tilbehør og udstyr

*Danmarks største forsendelsesforretning i motorcyklereserve­dele
med den bedste post-ordre service*

Forlang vort julegave-katalog



Reservedele for alle mærker

Pilotdragter i lækreste
udførelse, forskellige
størrelser og priser
Skindfrakker
Skindjakker
Motorhandsker
Motorhjelme
Styrthjelme
Motorbriller
Køretæpper
Overtræksben
Plastikovertræk
til motorcyklen

Vindskærme for scooter
letvægts- samt store
motorcykler
Forchr. bagagebærer
for BSA m. fjedr,
bagstel, NSU, Victoria,
TWN, Zündapp m. fl.
Forchr. styrtbøjler
for 2-cyl. BSA og
andre mærker
Nyrebælter med og
uden mærkenavn
Twinsadler

RUDGE reservedele
1931—39

F.N. reservedele for 350
ccm 1929—34

VILLIERS motorer i 125
og 197 ccm

ARIEL motorer 350 ccm
fra overskudslagrene

Samt 1000 andre ting
til motorcyklen

Vore store indkøb sikrer Dem bedre varer til billigere priser. Vi har udvidet vor virksomhed og vore forskellige afdelinger står parat til at betjene Dem. De kan få alt på eet sted, når De køber hos

J. A. HANSEN

Motorcykleforretning — Holbæk

Telf. 1018* (3 ledn.)

Telf. 1618

Se vore 7 store udstillingsvinduer

Import — Fabrikation — en gros — en detail

VI PRØVEKØRER JAWA

»350«

Det er egentlig lidt sent, vi prøvekører Jawa's to-cylindrede 350 ccm model, eftersom denne maskine, da den kom frem i 1946, var mange skridt forud for sin tid og på den måde blev et forbillede for moderne, europæisk motorcyklekonstruktion. Det er imidlertid helt morsomt at konstatere, at selv om Jawa konstruktionen på mange punkter er blevet indhentet af andre mærker, så har den dog været så langt forud, at den stadig er fuldt up to date, omend der ikke har været store ændringer i de sidste syv år. Gav man således den eksisterende Jawa model en svinggaffelaffjedring af såvel for- som baghjul samt en lukket kædekasse, ville kon-

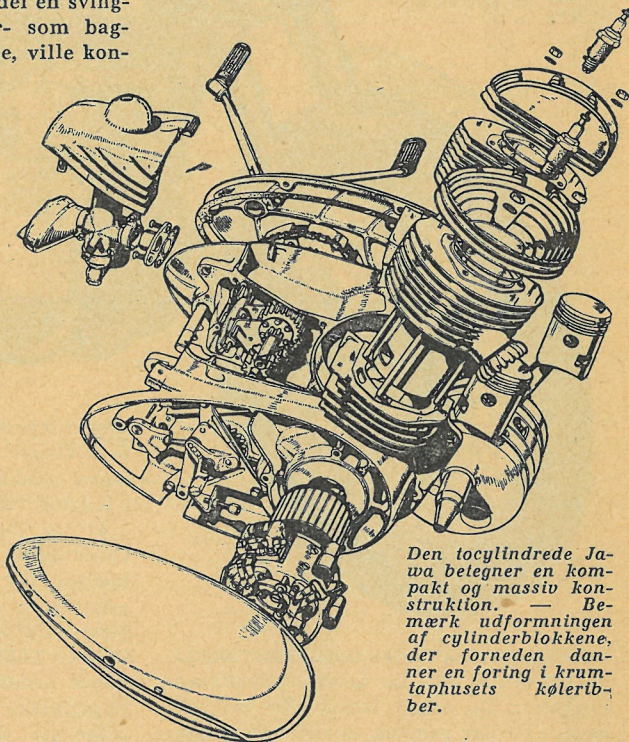
terste leje er pakket i en stor simmerring, der samtidig spænder rundt om lejet. Krumtapsakslen er udformet som på en eencylindret model, idet de to akselhalvdele og midterstykket samt krumtapsølerne og svinghjulene er sammensat af enkelte dele, således at hele krumtapsakslen kan skilles. Den to-cylindrede Jawa er derfor i

Af

Mogens H. Damkier

struktionen kunne henregnes til en af de mest moderne også i de kommende syv år. Stelkonstruktionen på Jawa modellerne er ret bemærkelsesværdige, eftersom stellet er opbygget af firkantede, helsvejste stålrør, og kun de rør, i hvilke baghjulets teleskopaffjedring er monteret, er runde. Det er jo en forholdsvis kendt sag, at et firkantet rør har stor modstand over for bukning, men lille modstand over for vridning, hvor imod det omvendte er tilfældet med et rundt rør. Således som stellet på Jawa modellerne er opbygget, er der kun chance for egentlig vridning ved baghjulets teleskopophængning, og derfor har man anvendt runde rør på dette sted.

Motor og gearkasse er sammenbygget til en enkelt blok, der er delelig langs midten. Krumtappen er lejret i tre kuglelejer nemlig et i hver side og et i midten. Det mid-

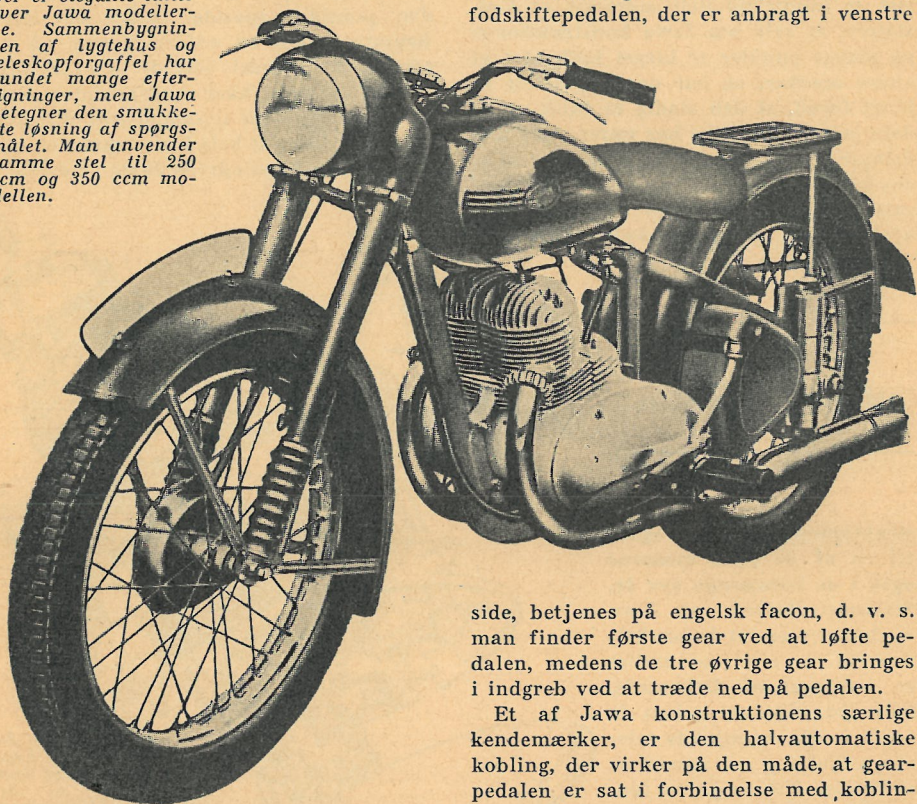


Den to-cylindrede Jawa betegner en kompakt og massiv konstruktion. — Bemærk udformningen af cylinderblokkene, der forneden danner en foring i krumtapsaksels køleribber.

mod sætning til de fleste andre to-cylindrede maskiner monteret med rullelejer i plejlstængerne. På hver halvdel af krumtapsakslen er en del af cylinderen anbragt på den måde, at den underste del af cylinderen er sammenstøbt med krumtapsakslen. De egentlige cylindre er udformet som to separate blokke, der øverst bærer normale køleribber, medens den nederste del af cy-

lindrene er udformet som foringer, der går ned i krumtaphusets køleribber. De to separate topstykker er udformet i letmetal, og de er sammen med cylinderblokkene monteret ved hjælp af gennemgående stagbolte. De fladtoppede stempler er monteret med tre kompressionsringe og med udskæringer til at styre gasstrømmen. Cylinderne er eenportede, hvilket er en ret

Der er elegante linier over Jawa modellerne. Sammenbygningen af lygtehus og teleskopforgaffel har fundet mange efterligninger, men Jawa betegner den smukkeste løsning af spørgsmålet. Man anvender samme stel til 250 ccm og 350 ccm modellen.



naturlig løsning for en to-cylindret maskine, således at man får to separate udblæsningsrør. En enkelt karburator betjener begge cylindre gennem en indsugningsmanifold. Karburatoren er fuldkommen indkapslet, idet et dæksel støbt i letmetal går i ét med motorblokkens linier, og bagsiden af dette dæksel lukkes af karburatorens luftfilter, der er forsynet med et luftspjæld af drejetypen. Svømmerhusets tipperknop går op igennem dækslet, således at den betjenes på normal vis, uden at dækslet skal afmonteres.

Udenfor krumtaphusets højre halvdel er dynamoen anbragt og indkapslet under et letmetaldæksel, medens kæden mellem krumtapsaksel og gearkasse er anbragt uden på krumtaphusets venstre halvdel ligeledes indkapslet under et letmetaldæksel. Kickstarteren virker på den indgående gearkasseaksel, således at man altså kan starte motoren, medens denne står i gear, og koblingen er udløst. Der er fire udvekslingsforhold i gearkassen, og fodskiftepedalen, der er anbragt i venstre

side, betjenes på engelsk facon, d. v. s. man finder første gear ved at løfte pedalen, medens de tre øvrige gear bringes i indgreb ved at træde ned på pedalen.

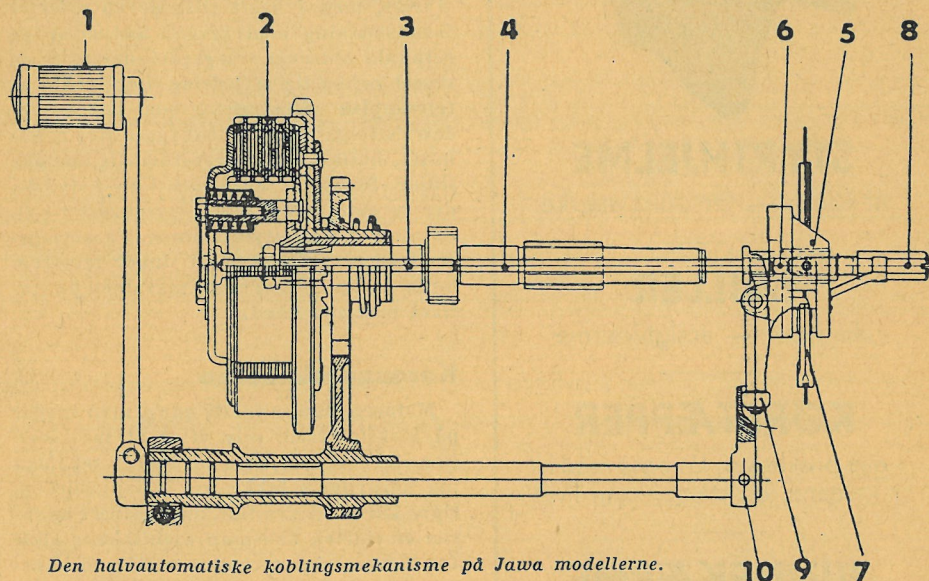
Et af Jawa konstruktionens særlige kendetegn, er den halvautomatiske kobling, der virker på den måde, at gearpedalen er sat i forbindelse med koblingens udløsermekanisme således, at man udløser koblingen samtidig med, at man hæver pedalen eller træder på den. Koblingsgrebet, der er anbragt på normal måde på styret, anvendes således kun, når maskinen skal startes fra stilstand. Denne halvautomatiske koblingsmekanisme er udformet på den måde, at gearkassens vælgeraksel, der er i direkte indgreb med fodpedalen i sin modsatte ende af pedalen, bærer en knast, der ved akslens drejende bevægelse påvirker en vippearms, som igen trykker koblingens udløserstang ind på nøjagtig samme måde som en

almindelig håndkobling. Bagved denne vippearms ligger håndkoblingens udløserarm, der udløser koblingen gennem fodgearkoblingens vippearms og koblingens stødstang.

Det elektriske anlæg er særpræget, bl. a. fordi det i sit udstyr er, hvad man ganske

tændt, og drejer man to takker til venstre, starter og kører man maskinen uden om batteriet.

Speedometret er indbygget i lygten, og ovenpå lygtehuset finder man en stor stilleskrue, med hvilken man kan hæve eller sænke reflektorindstillingen, således



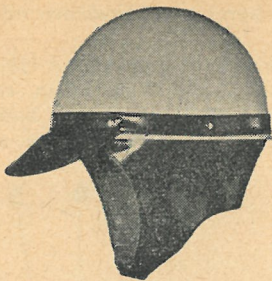
Den halvautomatiske koblingsmekanisme på Jawa modellerne.

- 1) Skiftepedal
- 2) Kobling
- 3) Udløserstødstang
- 4) Udløserstødstang
- 5) Konsol til udløsermekanismen
- 6) Kugle

- 7) Udløserarm til håndkobling
- 8) Indstillingsskrue til den automatiske udløsermekanisme
- 9) Rulle på automatkoblingens udløserarm
- 10) Knast til den automatiske koblingsudløsning

roligt kan kalde gennemført. Dynamo, der er anbragt direkte på krumtapakslen, bærer udvendigt afbrydermekanismen, som består af to afbryderkontakter — en for hver cylinder — og knasten er naturligvis anbragt direkte på krumtapakslen. De to afbryderkontakter er i forbindelse med hver sin spole, der er anbragt under tanken. Ovenpå tanken er et lille instrument- og kontaktbord monteret, og i dette finder vi øverst en kontrollampe for frigegaret, derunder et regulært amperemeter og endelig den kombinerede kontakt og tændingslås. Drejer man nøglen een tak til højre, er der tænding til maskinen, og man kan starte. Drejer man to takker til højre, er der tænding, og samtidig er parkeringslyset tændt, og drejer man tre takker til højre, er der tænding og stort lys. Drejer man een tak til venstre, er der ikke tænding, men derimod er parkeringslyset

at man hele tiden kan have en passende lyskegle i forhold til vejbanen, hvilket ikke har mindst betydning når maskinen belastes af en bagsædepassager. Akkumulatoren er indkapslet i en særlig kasse, der er udformet på samme måde som værktøjsskassen og anbragt som en pendant til denne. Jawa er monteret med stoplys, der virker på den måde, at det almindelige baglys og stoplyset virker på samme pære. Når lygterne er tændt, føres strømmen frem til baglygten gennem en modstand, men i det øjeblik fodbremsen aktiveres, sendes strømmen frem til baglygten uden om modstanden, således at baglygten lyser stærkt op. Hornkontakten og afblændingskontakten er sammenbygget i et enkelt kontakthus, der er anbragt på styrets venstre side, således at begge kontakter kan betjenes med venstre hånds tommelfinger, medens hånden er anbragt



STYRTHJELME

af plastic — fantastisk stærke

BRILLER

alle typer — ansigtskærme

KØRETÆPPER

i alle prisklasser, fås også med filt
i knæene, og stålboje om livet

VINDSKÆRME

for alle modeller motorcykler
og scooter

DUP

beskytter deres reservetændrør
så det altid er rent og klar til
brug. Fås hos Deres forhandler



Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V
Eva 6621 EVa 6621

i den normale kørestilling på håndtaget.

Begge hjul er monteret i stikaksler, og bremserne er yderst veldimensionerede. Når styret drejes i yderstilling til venstre, kan man aflåse forgaflen i denne stilling ved hjælp af en hængelås — måske ikke særlig praktisk i forhold til en moderne styrlås, men i hvert tilfælde en effektiv foranstaltning mod tyveri. Sadlen er en eetpunkt ophængt svingsadel, der giver en meget behagelig affjedring. Begge hjul er teleskopisk affjedret, og som bekendt er Jawa's forgaffel sammenbygget med lygtehuset, hvilket giver overordentlig smukke linier. Styret er udformet i to halvdele, der er monteret gennem lygtehuset til en bøsning ovenpå styrstammen. Parkeringsstativet er anbragt midt under motoren, og man kan næsten sætte maskinen på stativet med een hånd.

Køreegenskaberne

Motoren starter første gang, man træder på kickstarteren, selv efter at maskinen har stået ude en kold og fugtig nat. Man må naturligvis lukke for luftspjældet og tippe karburatoren lidt, men såsnart motoren er startet, kan man øjeblikkelig åbne for luften, uden at motoren slår ud i karburatoren. Den maskine, vi prøvekørte, havde en besynderlig ejendommelighed: såsnart motoren var startet, kunne man sætte maskinen i gear og køre med det samme uden at den hakkede og stammede eller slog ud i karburatoren, men når man ville accelerere maskinen, medens den



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

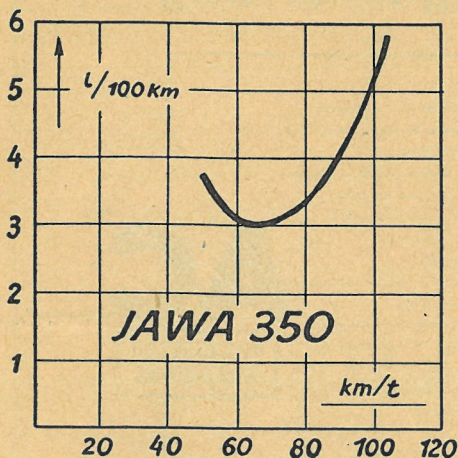
FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY

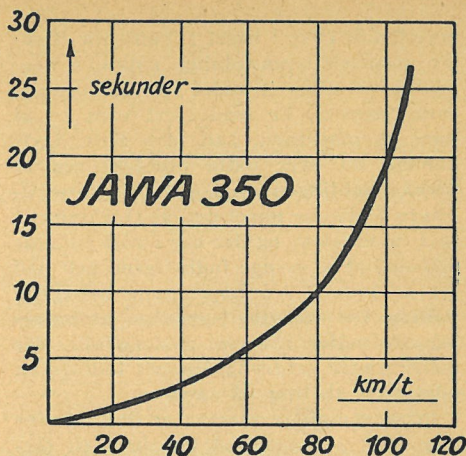


endnu var halvkold, nægtede den imidlertid pure at tage gassen — det var som om motoren sagde: »Hov, hov, brette ven, vi er ikke varme endnu«. Bogstavelig talt alle andre motorcyklemotorer af vort bekendtskab og for den sags skyld også de fleste bilmotorer reagerer på den måde, at de slår ud i karburatoren og giver en hakkende og stødende gang, så snart man giver den kolde motor gas, men de reagerer dog omend på en ubehagelig måde. Den to-cylindrede Jawa nægtede simpelt hen at reagere, før den var varm, og hvis dette er ens for samtlige maskiner og ikke kun er et justeringsspørgsmål af karburatoren på den enkelte maskine, må man sige, det er et yderst sundt træk i konstruktionens karakter.

Som ventet fandt vi en glimrende acceleration i første og andet gear, og selv i tredje gear var der et herligt kraftoverskud. Til at begynde med er man ikke helt gode venner med den halvautomatiske kobling, fordi man rent vanemæssigt er tilbøjelig til at slippe gearpedalen for pludseligt efter skiftningen, og det vil sige, at man fra første til andet og fra andet til tredje gear kobler til, som om koblingshandtaget smuttede for en. Navnlig fra første til andet gear giver det et voldsomt ryk i maskinen, men når man har prøvet denne skiftning nogle gange, bliver tilkoblingen normal. Styringen er let og ubesværet, og man kører sikkert og



Benzinforbrugskurven for Jawa 350 er ret særpregt, fordi benzinforbruget ved 50 km/t er så afgørende meget større end f. eks. ved 65 km/t.



Som det fremgår af ovenstående kurve, er accelerationsevnen for Jawa 350 særdeles tilfredsstillende.

stabilt selv ved de laveste kørehastigheder i trafikken. I acceleration op gennem gearerne til tophastigheden som vi målte til 106 km/t. i oprejst stilling, var der på intet tidspunkt styrevanskeligheder eller ubehagelige motorvibrationer. Affjedringen forekom at være meget behagelig, og navnlig virkede baghjulsaffjedringen forbløffende smidig i betragtning af, at det er en teleskopisk affjedring med forholdsvis ringe slaghøjde. Ved meget hurtig kørsel gennem ujævne kurver viste maskinen svag tilbøjelighed til kantning, hvilket tilsyneladende er en udpræget tendens for maskiner med teleskopisk baghjulsaffjedring. Ved hård opbremsning på tør vej viste baghjulsaffjedringen sin effektivitet derved, at baghjulet ikke hoppede på vejbanen, men til stadighed var i kontakt, selv når hjulet blokerede. Forhjulsbremsen er overordentlig effektiv og sikkert virkende. Man kan i det hele taget sige, at maskinen opførte sig, som man kan forvente det af en god 350 ccm maskine, og dertil kom, at accelerationen fra stående start gennem første og andet gear var bedre, end man er vant til.

Så snart man kommer ned i hastighed, viser to-taktmotoren imidlertid en grim tilbøjelighed til at hakke således, at maskinen rykker og rusker voldsomt. Dette overraskede os lidt, eftersom det er en to-cylindret motor, men fingrende klør ligefrem efter at indbygge enten et regu-

lært friløb eller i hvert tilfælde en effektiv støddæmperanordning enten i baghjulsnævten eller et andet sted i transmissionssystemet. Er man først vant til at køre på maskinen, kan man naturligvis komme ud over dette problem ved at trække koblingen an i god tid. Kørestillingen fortæller noget om, at tjekkerne er små mennesker, og det var i vort tilfælde nødvendigt at svinge fodhvilerne helt ned for at indtage en nogenlunde behagelig stilling. Det skal dog bemærkes, at under tegnede måler 184 cm, medens alle, der måler under garderhøjden, vil indtage en udmærket stilling på Jawa'en.

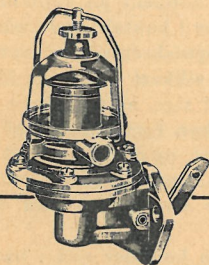
Efter vor ringe mening er der lidt for stor vægt på baghjulet i forhold til forhjulet på den tocylindrede Jawa, hvilket navnlig kom til udtryk, da vi af hensyn til vor netop beskrevne højde fandt anledning til at placere os langt tilbage på sadlen. Dette mærkes dog kun i meget hård acceleration, men til gengæld får man en yderst effektiv bremsevirkning, når man bruger begge bremses samtidig, fordi man trods alt bibeholder en helt god vægt på baghjulet. Som det fremgår af kurven for benzinforsyningen, er den mest økonomiske kørehastighed omkring 70 km/t., og det gennemsnitlige benzinforsyning inclusive hurtig landevejskørsel, hårde accelera-

tioner, mange opbremsninger og bykørsel svarede til 27,8 km pr. liter. Specifikationerne er:

Motor: tocylindret to-taktsmotor. Boring 58 mm, slaglængde 65 mm, slagvolumen 344 ccm, kompressionsforhold 6,25:1, effekt 14,5 hk ved 4000 omdr./min., smøresystem olie/benzin. **Transmission:** Motor til kobling: kæde 3/8" × 3/8", kobling: Flerplade i oliebad, antal gear: 4, skiftemekanisme: Fodpedal i venstre side, gearkasse til baghjul: Kæde 1/2" × 5/16". Dækstørrelse, for 3,00 × 19, bag: 3,25 × 19. **Stelkonstruktion:** Svejsede, firkantede stålrør. **Hjulophængning:** Forhjul: Teleskopgaffel, baghjul: Teleskopaffjedring, stikaksler. **Stativ:** Midterstativ. **Benzintank** rummer 13 liter, heraf 1 liter på reserve. **Bremses:** 160 mm diameter, 25 mm brede. **Elektrisk anlæg:** Fabrikat: Jawa. Ampèretimer på akkumulator: 7, dynamo 54 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter. **Udstyr:** Værktøj, pumpe og speedometer. **Dimensioner:** Akselafstand: 1297 mm. Sadelhøjde: 702 mm. Fri højde fra jorden: 140 mm. Styrets bredde: 700 mm. Egenvægt uden brændstof: 120 kg.

Pris excl. omsætning kr. 3300,00
incl. omsætning » 4320,00

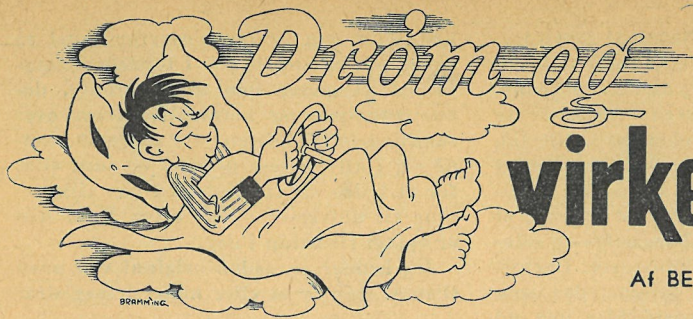
40.000.000 i brug hver dag...



90 % af alle
amerikanske Biler
bruger AC Benzinpumpe.

Siden 1927. da AC Fabrikkerne
introducerede Benzinpumpen,
er der fremstillet
over 115 Millioner AC Benzinpumper.
40.000.000 af disse slår stadig
mere end Tusind Pumpeslag
for hver Kilometer.
Det koster Lidt
Et Eftersyn i Tide er at foretrække
for et Stop i Utdet
Når de slidte Dele udskiftes med
ORIGINALE AC RESERVEDELE
er Deres Benzinpumpe klar til nye
Tusinder af Kilometer
troløst Tjeneste.

AC
BENZIN
PUMPE



Drøm og virkelighed

Af BENNY DICKSON



I troperne findes forskellige snyltevækster, der i den grad bemægtiger sig sine værters organer, at det efter et vist tidsrum er vanskeligt at skelne snylteren fra den oprindelige vækst. Mennesker under alle himmelstrøg er på samme måde udsat for psykiske snyltere, der i form af en eller anden idé eller tanke med tiden vokser sig så kraftig, at mennesket bliver næsten identisk med denne idé eller hobby. En skikkelig kontorchef bliver på den måde af alle, der kender ham, identificeret som sommerfuglejæger eller skakspiller eller, hvad det nu er, der har inficeret hans sjæl og sind. Hans navn vil ikke kunne nævnes uden at folk i samme åndedræt tænker på hans hobby.

I en eller anden tidlig alder er et sådant tankefrø trængt ind i min bevidsthed eller underbevidsthed. Dette frø har haft en kim i form af en lille bitte motorcykle, der på den naturligste måde futede rundt i mit legeme inclusive de organer, der dirigerer den psykiske afdeling. Med tiden har dette frø udviklet sig til den af-sindige tanke, at jeg til min personlige transport kan anvende en motorcykle, hvornår og hvor, det passer mig og dog blive regnet for et anstændigt menneske. Når mit navn bliver nævnt i fjerne og fornemme familiekredse, vil et kvindeligt medlem uvægerligt udbryde: »Åh, er det ikke ham, der sommetider dukker op på en motorcykle?» og en let ubehagelig kuldevirkning vil forplante sig op ad hendes ryggrad, når hun tager dette forfærdelige ord i sin mund — muligvis vil det uanstændige køretøj endda efterlade en vis kvalmefornemmelse i hendes svælg. Jeg er altså blevet identisk med en motorcykle, og betragtes derfor som en blanding af et sort får og en original, hvilket jeg tager med så knusende en ro, at jeg

tilmed er i stand til at vække en passende forargelse.

Det med originalen er imidlertid helt fejlagtig. Folk, der kun er befængt med en enkelt snylter af en idé, kan aldrig prale med at være originaler. Der er tilmed folk, der mener, at kunstnere er originaler. Jeg har godt indblik i kunstnerkredse, ikke fordi jeg på nogen måde selv er udøvende kunstner eller føler mig tiltrukket af langhårede individer i islandsk trøje, men fordi min egen bacille ofte tvinger mig i motorcyklistens lidet klædelige kostume således, at jeg er henvist

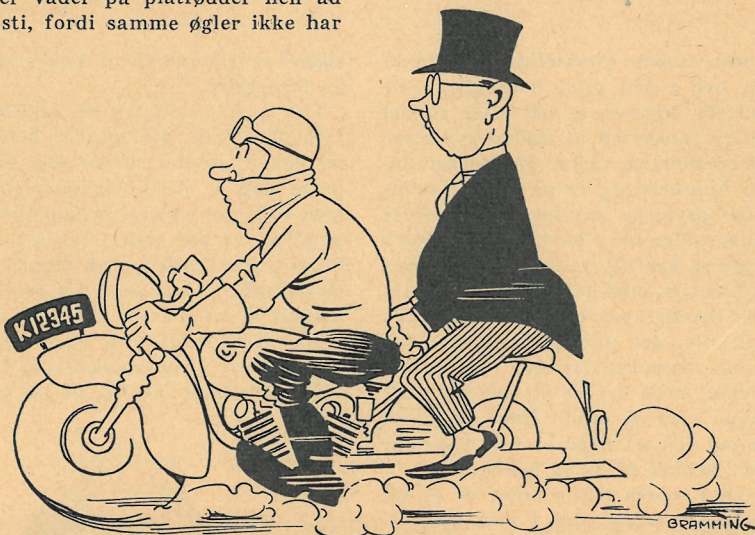


Jeg tvinges ofte i motorcyklistens lidet klædelige kostume

til at indtage mine måltider på kunstner-restauranter, hvor man ikke tager påklædningen så højtideligt, og alene den kendsgerning, at disse kulturens forposter er forbløffende ens i København, Berlin, Paris og Rom burde være tilstrækkeligt til at udelukke enhver form for originalitet. Men samtidig vil man opdage, at der ikke findes så spidsborgerlige og selvoptagne individer som kunstnere. Overalt er samtaleemnerne de samme, der som fortidsøgler vader på platfodder hen ad en banet sti, fordi samme øgler ikke har

hed, eller han er immun overfor noget så småt som en enkelt idé. I frydefuld sorgløshed galoperer han med paraply, dokumentmappe og hornbriller frem over samfundets trivialiteter for enten at blande sig i alt mellem himmel og jord eller for at holde sig isoleret med nær tilknytning til universet — alt efter, hvad han er oplagt til netop i dag.

Jeg kender en sådan original ved navn Olsson. Han er et eller andet i magistra-



Det generer ikke Olsson at sidde bagpå i begravelsestøj, hvilket nærmere vil sige jaket og høj hat.

mod til at jukke ud i det »ordinære«, friske græs af frygt for at spille klovn. Det eneste originale ved kunstnere er den almindelige opfattelse af, at disse langhårede og ofte temmelig uvaskede personer skulle være kulturens forposter, for hvordan skal en person, der ikke kan holde sig selv ren og velsoigneret, kunne forandre verden til det bedre?

Næh, rigtige originaler finder man oftest i den mest ordinære påklædning og med en jordbunden tankegang, der piller problemerne op, undersøger dem og med lynende skarp intelligens, finder sandheden om dem for enten at indlemme dem i en righoldig samling af erfaringer eller at smide dem fra sig som værende interesseløse. Den rigtige original er enten inficeret af en hel masse snyltere, der gør hans eget jeg til en forvirrende personlig-

ten eller et departement eller noget i den retning. Somme tider kører han med mig til byen, og disse små morgenture er altid oplivende, fordi Olsson kan bringe et fuldkommen afsindigt emne på bane, og han kan med utrættelighed finde helt nye sider ved en hvilken som helst sag — og det er altid den eneste uforsøgte mulighed, nemlig den rigtige, han finder frem til. Småsorger og bekymringer skræker Olsson lige råt igennem og uden at spille det sædvanlige tema med variationer over dagliglivets små skuffelser, kommer han til en fornuftig konklusion, som han bagefter smider væk med en rundhåndet gestus — har ingen interesse. Tager jeg motorcyklen i stedet for bilen, generer det ikke Olsson at sidde bagpå i begravelsestøj, hvilket nærmere betegnet vil sige jaket og høj hat. Hvad folk siger er ham

så rystende ligegyldigt, for det er uden almen interesse.

Det blev derfor også Olsson, der blev min redning forleden morgen. Om natten drømte jeg, at jeg fik en splinterny Ferrari Coupé forærende med nummerplade og det hele, lige til at gøre landevejene usikre med. Jeg sad allerede i vognen og var klar til at køre, da min kone afbrød alle trafikale præstationer med et velrettet spark i maven, hvilket normalt er den blideste form for at gøre mig opmærksom på at jeg snorker. Jeg var endnu bitter over tabet af min røde Ferrari, da jeg samlede Olsson op i den mere dagligdags husholdningsvogn. Olsson smed sin dokumentmappe om i bagsædet, så veloplagt på mig og sagde: Sur over hvad?

— Min Ferrari, svarede jeg. Jeg drømte, jeg fik en herlig Ferrari forærende, og så vågnede jeg, og så var det selvfølgelig bar løgn.

— Er Ferrari en fin ting — jeg mener for kendere, kostbar og alt det dér?

— Er du gal mand, den koster mindst 125.000 på gaden, og du kan bande på, den er for kendere.

— Du er en stor idiot, konstaterede Olsson med en saglighed, der i øjeblikket overvældede mig. Du oplever noget abstrakt, som du vil gøre konkret uden at tage det konkretes konsekvenser. Tænk dig nu at det ikke havde været en drøm, men at du virkelig havde fået den vogn til 125.000 — hvad mærke det er har ingen interesse i den forbindelse. Hvad er din skattepligtige indkomst? Godt, du skal svare skat af 14.000 kroner, når sygeforsikring, skat og alt det dér er trukket fra. Så får du en vogn til 125.000 kroner kvit og frit ind af døren, og det vil altså sige, at du det år skal svare skat af 139.000 kroner, og du har to børn under 16 år — et øjeblik.

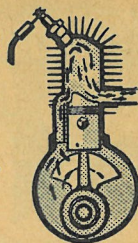
Olsson vender sig og får atter fat i dokumentmappen, fra hvilken han fremtryller en skattetarif.

— Ved du, hvor meget du skulle betale i skat af det beløb?

— Næh.

— Kun 105.550,00 kroner. Tør man spørge, hvordan du ville klare den? Du sidder altså og ærgrer dig over, at du ikke til morgen er vågnet op med en skattegæld på over 100.000 — det er realiteten i den sag. Lad os tale om noget andet —.

**FOR MOTORCYKLER
LETVÆGTERE
SCOOTERE
KNALLERTER OG
BILER MED 2-TAKT
MOTORER**



SHELL 2 TAKT MOTOR OIL

GOD VEDHÆNGSEVNE.

Shell 2 TAKT Motor Oil lægger en uigennemtrængelig oliehinde omkring motorens ædle dele og sikrer en effektiv smøring selv ved den hårdeste belastning.

RINGE SODAFSÆTNING.

Vælg Shell 2 TAKT Motor Oil, den kan anvendes i et magert blandingsforhold og smører alligevel effektivt, samtidig med at den reducerer sodafsætning på tændrør og stempeltop til absolut minimum.

EFFEKTIV RUSTBESKYTTELSE.

Faren for rustangreb kan kun overvindes af en olie med særlige rustbeskyttende egenskaber. Shell 2 TAKT Motor Oil er tilsat de additiver, der beskytter Deres motor effektivt.

GOD VEDHÆNGSEVNE RINGE SODAFSÆTNING EFFEKTIV RUSTBESKYTTELSE



A/S DANSK SHELL



Sidste gang kom vi så småt ind på motorens fyldning og kompressionstrykket, og vi skal i dag se på de forhold, der betinger motorens fyldning med frisk gas og udtømning for afbrændt gas. Da vi lærte om fire-takt motoren i skolen, fik vi at vide, at indsugningsventilen åbnede, såsnart stemplet gik nedad i indsugningstakten for atter at lukke, når stemplet havde nået bunden. Begge ventiler var naturligvis lukkede i kompressionsslaget og forbrændingsslaget, medens udblæsningsventilen åbnede, når stemplet efter forbrændingsslaget var i bund for atter at lukke, når stemplet havde nået top i udblæsningsslaget. Det er i det store og hele også meget rigtigt, og man kan også fremstille en motor med dette knastdiagram, men en sådan motor vil være meget langsomtgående. Ifølge »skoleteorien« skulle de to knaster stå vinkelret på hinanden, men dette er aldrig tilfældet i virkeligheden. Den friske gas, vi skal have suget ind i motoren, og den afbrændte gas, vi skal have blæst ud af motoren, er at betragte som almindelig luft, der som bekendt besidder en vis træghed, og det er denne træghed der betinger, at man kan flyve, at vinden i det hele taget kan blæse o.s.v. — luft, af hvad art den end er, er altså en masse, der kan sættes i bevægelse, og som besidder en vis inert, der vil søge at bremse denne bevægelse igen. For at en motor kan have en nogenlunde anstændig ydeevne, er det nødvendigt at få så stor en mængde af gasblandingen ind i cylinderen ved hvert indsugningsslag, uanset motorens øjeblikkelige omdrejningstal. Indsugningsventilen står ganske rigtig åben i indsugningsslaget; men den lukker ikke i samme øjeblik, stemplet når bund i

indsugningsslaget, den står fortsat åben, medens stemplet atter bevæger sig op i kompressionsslaget. Dette skyldes, at luften (gasblandingen) ikke kan nå at komme hurtigt nok ind i cylinderen til at udfylde det vacuum, der naturligvis opstår ved stemplets nedadgående bevægelse. Regner man teoretisk med, at der er 1 at. tryk udenfor, vil der, når stemplet når bund i indsugningsslaget, være et undertryk i cylinderen, og trykket kan måles til ca. 0,6 at. Luften udenfor motoren vil således stadig have betingelser for at strømme ind i motoren, indtil der er 1 at. tryk i cylinderen. Man lader derfor indsugningsventilen stå åben et stykke ind i kompressionsslaget, idet gasblandingen stadig strømmer ind i cylinderen, medens stemplet er på vej opad. Det opadgående stempel vil imidlertid meget hurtigt sætte trykket i vejret, og man må naturligvis lukke indsugningsventilen, inden der bliver overtryk i cylinderen, da gassen ellers ville blive pumpet ud af den åbne indsugningsventil. Da en motor skal kunne køre med vidt forskellige omdrejningstal, kan man ikke hårfint beregne indsugningsventilens lukning til det øjeblik, da der er nøjagtig 1 at. tryk i cylinderen, og i det store og hele kan man sige, at en almindelig motor har et tryk på 0,8 at., idet indsugningsventilen er lukket — dette tal angives dog blot for at vise, at cylinderen ingenlunde er helt fyldt i det øjeblik, stemplet begynder at sætte trykket i vejret. Resten af kompressionsslaget er begge ventiler naturligvis lukket, ligesom de er lukkede i første del af forbrændingsslaget. Inden stemplet når bund i forbrændingsslaget, lader man udblæsningsventilen åbne, idet man har mere fornøjelse af at nedsætte forbrændingstrykket, således at stemplet møder så lille en modstand som muligt, når det atter skal op i udblæsningsslaget, end man har af at udnytte forbrændingen helt i bund. Det store overtryk i cylinderen under forbrændingen lader sig heller ikke på én gang lede ud i den fri luft gennem udblæsningssystemet, da luften skal passerere den ofte ret krogede og besværlige vej forbi udblæsningsventil o.s.v. En del af trykket afledes altså allerede i forbrændingsslaget, og ved sin strømning ud gennem udblæsningssystemet sættes hele mængden af udblæsningsgas i bevægelse således, at

stemplet ikke alene pumper gassen ud, men gassen trækker selv den sidste rest udblæsningsgas med ud, og der opstår derfor et vist undertryk i forbrændingskammeret, når stemplet nærmer sig top i udblæsningslaget. Inden stemplet når top i udblæsningslaget, lader man derfor indsugningsventilen åbne, således at man allerede på dette tidspunkt udnytter det vacuum, der er i cylinderen, og den indstrømmende friske gas hjælper til med at skubbe bagpå den afbrændte gas, således at den sidste rest kan komme ud. Man vil se, at ventilerne åbne- og lukketider har et vist »overlap«, d. v. s. et tidsrum, i hvilken begge ventiler står åbne. Ventildiagrammet er i højeste grad medvirkende til at give en motor dens karakteristik, og skal man konstruere en racermotor, der skal have den bedst mulige fyldning ved høje omdrejningstal, er det nødvendigt at regne med et stort overlap, idet luftens træghed jo er den samme ganske uanset motorens omdrejningstal, og indsugningsventilen er således nødt til at være åben i længere tid, efter at indsugningsslaget påbegyndt. Udblæsningsventilen åbner ligeledes tidligere og lukker samtidig ret sent, medens indsugningsventilen begynder at åbne tidligt i udblæsningslaget. En sådan motor med stort overlap har imidlertid en dårlig fyldningsgrad ved lave motoromdrejninger, og d. v. s. at motoren ikke er i stand til at præstere noget videre arbejde ved lave omdrejningstal, hvilket man jo heller ikke har brug for ved racermotorer. En sejttrækkende, langsomtgående motor vil derimod ikke kunne præstere ret meget ved høje omdrejningstal eller rettere sagt, det bliver umuligt at nå høje omdrejningstal, fordi cylinderens fyldning ved et givet omdrejningstal er for ringe til yderligere at sætte omdrejningerne i vejret. Knastindstillingen for en firetaktmotor betegner da gerne en kompromisløsning, således at man får god trækraft ved alle omdrejningsområder, medens deciderede racermotorer er forholdsvis kompromisløse, idet det kun har været hensigten at få en god effekt ved høje omdrejningstal.

**HUSK AT FORNY DERES
ABONNEMENT**



Vandet i køleren fryser

BRUG

SHELL ANTI-FROST

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

SHELL ANTI-FROST forhindrer frostsprængning af køler og motorblok.

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

SHELL ANTI-FROST fordamper ikke.

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

Een påfyldning — sikkerhed
for hele vinteren.

Fås hos alle Shell-forhandlere.



A/S DANSK SHELL

ORIENTERING OM DE NYE BILMODELLER OG PRISER

Vor årlige oversigt over de bilmodeller, der findes på det danske marked samt omtalen af ændringer, nyheder og priser, vil vi i år gribe an på en lidt anderledes måde end sædvanlig, idet vi ikke vil behandle mærke for mærke, men derimod importør for importør, således at vore læsere samtidig er orienteret om, hvem der importerer hvad.

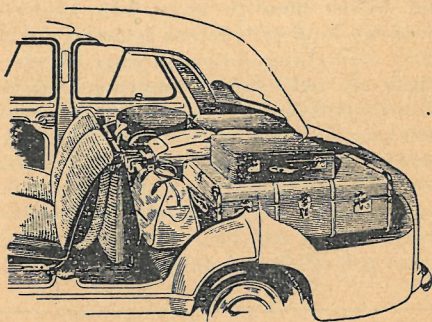
Nordisk Diesel A/S

Standard fabrikkerne, der før Vanguard modellen kom til verden, fremstillede den meget kendte lille Standard Eight, har nu atter en lille vogn i produktion under modelbetegnelsen Standard Eight. Denne vogn hører hjemme i den billigste prisklasse og er derfor ikke overfyldt med overdådigt og forholdsvis nytteløst udstyr, medens man til gengæld heller ikke kan tale om nogen decideret »skrabet« vogn. Standard Eight er en fire-dørs Sedan med moderne linier og med en konstruktion, der i højeste grad kan betegnes som hensigtsmæssig. Den er først og fremmest tænkt som en nyttig hverdagsvogn, og det skal således nævnes, at bagsædet kan klappes sammen og frem, således at hele den bageste del af vognen fremtræder som et stort bagagerum, velegnet til lettere varevogns-transport. I instrumentbordet findes et meget stort åbent handskerum, i hvilket man kan anbringe en almindelig mappe, og iøvrigt betegner modellen en sund balance mellem lave fremstillingsomkostninger og de krav, det ret forvante automobilpublikum i dag stiller til en vogn. Det skal naturligvis ikke være nogen hemmelighed, at Standard Eight allerede et stykke tid har været på markedet, men som det så ofte går, er der allerede en betydningsfuld ændring at notere for det kommende års modeller. Den eneste alvorlige indvending vi har mod denne vogn er, at det er meget vanskeligt for føreren at stige bekvemt ud og ind, eftersom rattet

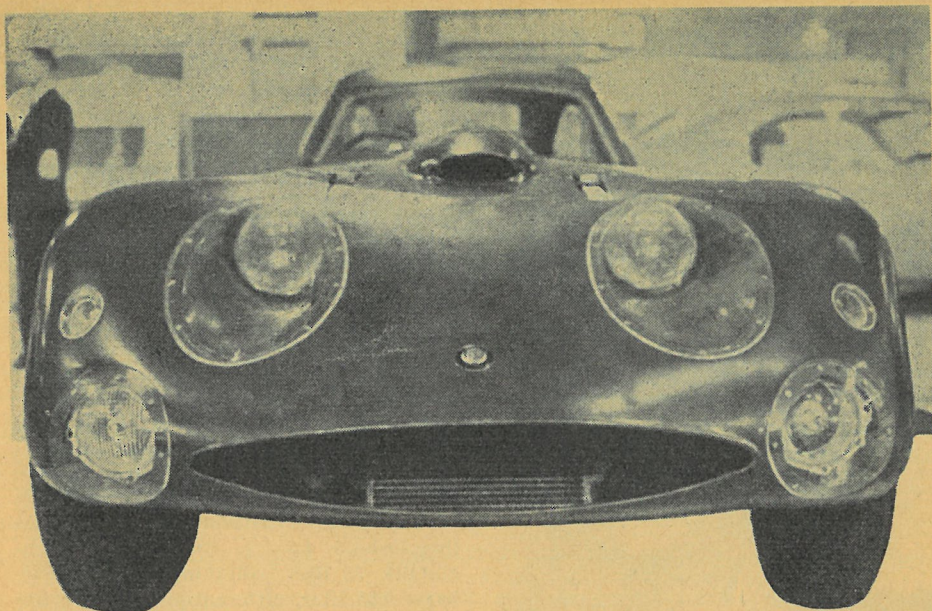
når meget langt ned mod førersædets bund, og den eneste bemærkelsesværdige nyhed for 54 modellerne er da også, at rattstammen bliver mere lodret, således at

pladsforholdene bliver forbedret for førerens vedkommende. Vi skal iøvrigt nævne, at der i denne model er »gammeldags« gearstang i gulvet, hvilket taler til gunst for konstruktørens sunde sans, eftersom forsædet er udformet som to selvstændige stole, på hvilke der ikke kan sidde mere end to personer og et ratgear vil derfor kun være at følge modens luner

frem for at betrede fornuftens vej. Når man løfter kølerhjelm, får man indtryk af en konstruktion, der i allerhøjeste grad er det, vi kalder »lavet færdig«. Motor, akkumulator og styreapparat er anbragt som i en pæn, lukket æske uden snørklede kringelkroge eller afklippet plade, der skal give plads for et eller andet.



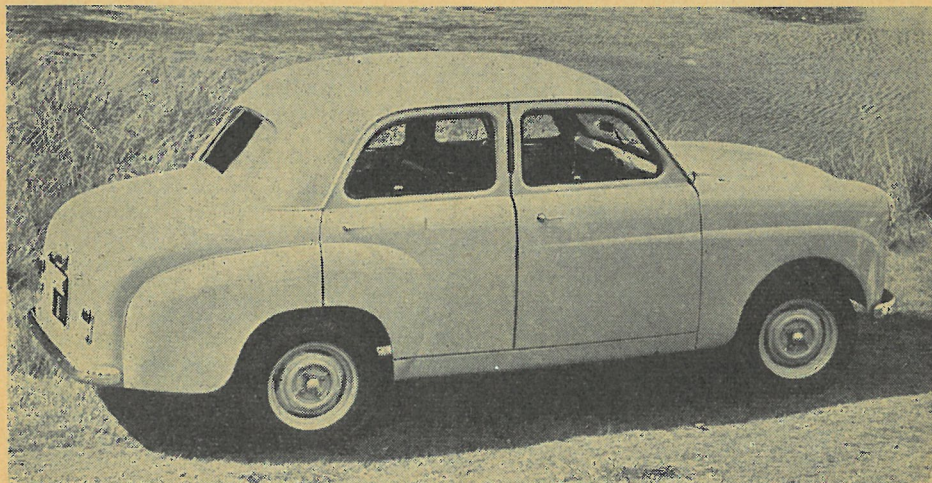
Et snit gennem den bageste del af Standard Eight viser, hvorledes hele vognens bagende kan udnyttes som bagagerum.



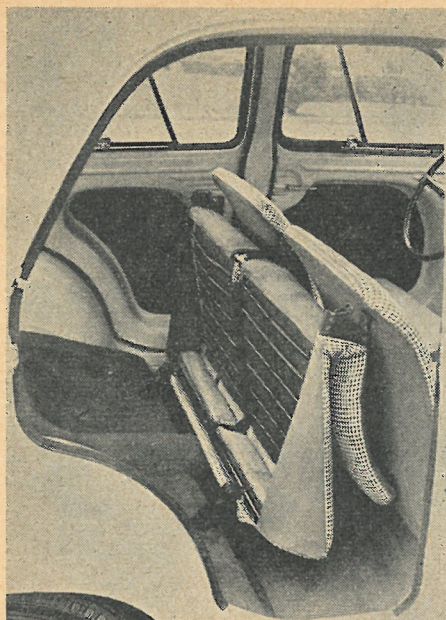
Den ny toliter Bristol sportsvogn fremstillet til konkurrencebrug. Denne vogn har slået en lang række rekorder med hastigheder over 200 km/t.

Standard Eight er bygget som en monokonstruktion, d. v. s. at karosseriet er selv-bærende, og bunden er således glat, hvilket i højeste grad bidrager til at nedsætte luftmodstanden. Af hensyn til bagsædepassagerernes behagelighed er gulvet mellem sæderne forsænket, hvilket man med stor fordel også kunne have gjort ved før-

sædet. Idet man sætter sig ind på førersædet, virker gulvet nemlig ualmindelig højt (eller sæderne meget lave), og det ville have forhøjet bekvemmeligheden for såvel fører som den passager, der sidder ved siden af ham, hvis man havde slået en god bule i bunden på samme måde som ved bagsædepassagerernes fødder. Kontrolor-



Standard Eight er smukt proportioneret og hensigtsmæssigt indrettet. De vogne, der er på markedet i Danmark, har forkrømede hjulkapsler.



Bagsædet slået sammen og frem på Standard Eight. Den bageste del af vognen kan derefter udnyttes til bagageplads.

ganerne er samlet i et enkelt instrument, hvis hovedpart optages af speedometret og kilometertælleren. Desuden er der en benzinstandsmåler samt kontrollamper for olietryk og ladekontrol. Vognen er tilsyneladende yderst gedigent udført, og den giver sig ikke ud for at være mere, end den er, nemlig en god og robust hverdagsvogn. Specifikationerne er: Motor: firecylindret,

topventilet, boring: 58 mm, slaglængde: 76 mm, slagvolumen: 803 ccm, kompressionsforhold: 7,25:1, maksimal effekt: 28 hk ved 4500 omdr/min, maksimal hastighed: 100 km/t. Benzinförbruget ved 80 km/t svarer til 14,2 km pr. liter. Dimensioner og vægt: Akselafstand 2134 mm, sporvidde for og bag 1232 mm, fri højde fra jorden 177 mm, venderadius 4900 mm, total længde 3607 mm, total bredde 1473 mm, total højde (ubelastet) 1524 mm, vægt (køreklar med benzin, vand og olie) 720 kg. Dækstørrelse 5,20 x 13. Transmission: Kobling: tør enkelplade, fabrikat Borg & Beck, med hydraulisk aktivering. Gearkasse med udvekslingsforhold, og synkromesh mellem andet, tredje og fjerde gear. Elektrisk system: Fabrikat Lucas, 12 volt, batterikapacitet 30 ampèretimer. Hjulophængning halvelliptiske bladfedre. Differential med hypoidfortanding, udvekslingsforhold 4,857:1. Rumindhold: Benzintank 35 liter, oliesump 4 liter, gearkasse 0,85 liter, differentiale 1,0 liter, kølesystem 4 liter. Forsædebredde: 1040 mm, bagsædebredde mellem dørene 1160 mm. Pris incl. omsætningsafgift kr. 10.600,00. Defroster og varmeanlæg er ekstraudstyr og koster kr. 300,00.

Standard Vanguard kommer ikke med nogle nyheder i 1954, men vi kunne nu godt give fabriken et par tips til ændringer for kommende år. Som det vil erindres, gennemgik vognen sidste år en ret omfattende forandring, idet der blev påbygget et stort udvendigt bagagerum, men i stedet for at udnytte vognens forøgede længde ved at flytte bagakslen tilbage, bibeholdt man i det store og hele vognens tidligere dimensioner. Bagakselen burde flyttes et godt stykke tilbage, hvilket ville lette indstigningen til bagsædet ganske betydelig. For øjeblikket skal man nærmest være akrobat for at folde sig ind på bagsædet, idet man i en sammenkrummet stilling skal glide henover bagskærmen, en konstruktion som sikkert kun englændere kan bringe på markedet. En nemmere løsning var at omdanne vognen til en to-dørs model. Prisen for Standard Vanguard er incl. omsætningsafgift kr. 17.880,00.

Triumph Mayflower er gået ud af produktion til fordel for Standard Eight — Triumph og Standard kommer nemlig fra samme fabrik. Studebaker bringer heller



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY





God jul og godt nytår
Erik Orth

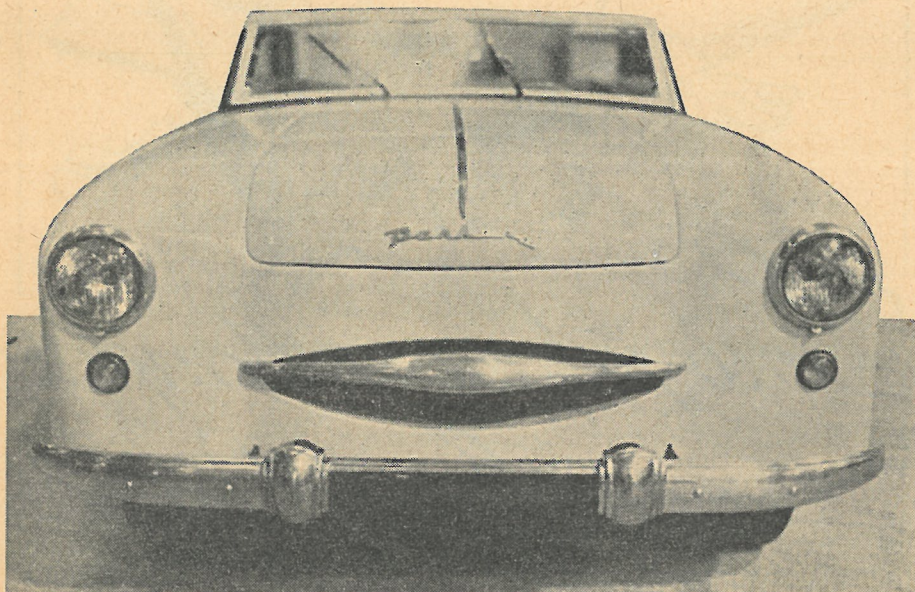
ingen nyheder, og vi skal kun nævne, at den store Commander model med V 8 motor incl. omsætningsafgift koster kr. 54.000,00, medens Champion modellen med sekscylindret motor koster kroner 27.980,00. Den svenske Saab, der må betragtes som en af verdensmarkedets bedste småvogne, melder heller ikke om ændringer for 1954, men ifølge oplysninger fra »sædvanligvis velunderrettet side» skulle denne model inden længe komme med buet vindspejl i stedet for spidst vindspejl med midtersprosse. Om dette bliver i 1954 eller -55, er der imidlertid ikke et menneske, der kan sige noget om. Prisen for Saab'en er incl. omsætningsafgift kr. 13.485,00.

Nordisk Fiat A/S

Hos Fiat er der stort set ingen nyheder, blot skal vi nævne, at det bageste motorophæng på model 1100, der oprindeligt bestod af en skruefjeder, er blevet erstattet af et gummiophæng — en ændring, der allerede fandt sted i sommer. Med det gamle motorophæng havde visse af vognene tilbøjelighed til at ruske, når de skulle bakke op ad mindre stigninger, og denne rusken er bortelimeret med gummiophænget. Fiat 1100 findes i standard

og de luxe udgave uden andre ændringer end den ovennævnte. Der er ingen nyheder på Fiat 1400 og Fiat 1900, der, hvad karosseriet angår, er identiske. Fiat 1900 har som bekendt fem fremadgående gear og vædskekobling. Ønsker man således at køre uden at bruge gearerne, kan vædskekoblingen sættes i funktion. Udstyret i 1900 er meget raffineret, der er blandt andet et ur, på hvilket man kan aflæse den gennemsnitlige kørehastighed over længere distancer. Model 500 C fremstilles nu kun som cabriolimousine og som station car med stålkarosseri. Der er ingen nyheder på Simca, men der findes nu også en Simca i standardudførelse med malede kofangere og lygtekranse, ingen armlæn i dørene og ingen skindforstærkninger på sæderne. Endvidere fremstilles Simca nu som Station Car med stålkarosseri. Priserne er følgende:

Fiat 1100 standard	kr. 12.700,00
Fiat 1100 de luxe	» 13.450,00
Fiat 1400	» 17.880,00
Fiat 1900	» 23.950,00
Simca de luxe	» 13.900,00
Simca standard	» 13.150,00
Simca station car	» 16.280,00



På Earls Court vistes denne Panhard sportsvogn. Panhard's glimrende personvognsmodeller har ikke vundet større indpas på det danske marked, fordi det store publikum finder vognene for dyre.



Ford Anglia i sin ny skikkelse. Anglia modellen kan i det store og hele betragtes som en todørs standardudgave af Prefect modellen —

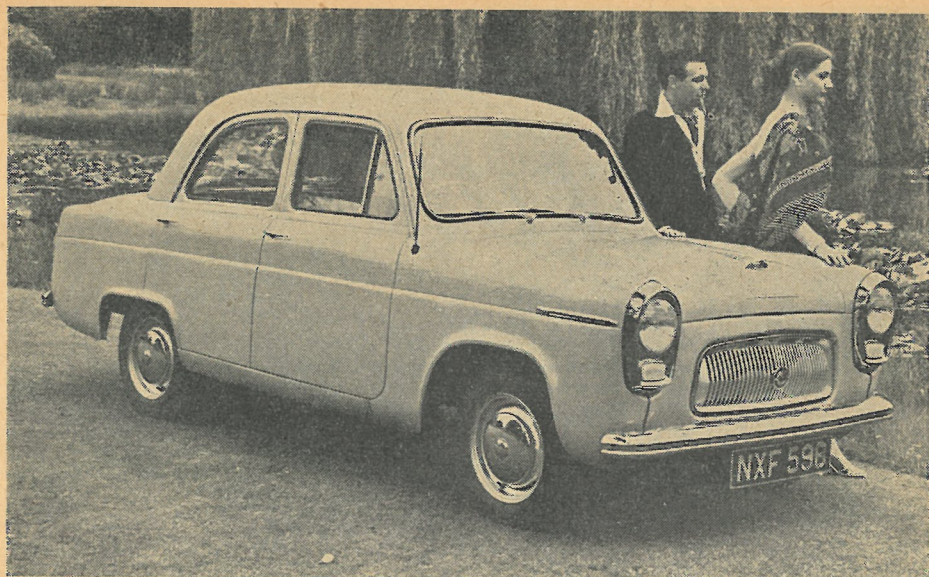
I samtlige omstående priser er inkluderet omsætningsafgift, varme og defrosteranlæg og for model 1900 tillige radio.
 Fiat 500 C kr. 9.505,00
 Fiat 500 C station car » 12.560,00

Ford Motor Company A/S

Der findes i England en mand, vi i disse dage har lidt ondt af. Han fandt nemlig ud af, at delene til de små Ford modeller Anglia og Prefect var ganske fortræffelige; men han syntes blot ikke om den måde, de var sat sammen. Han havde ganske ret i sine betragtninger, når han mente, at publikum i dag forlanger små vogne, der kan køre hurtigt, og Anglia og Prefect har aldrig været beregnet for hurtig kørsel, men derimod til den billigst mulige transport. Bemeldte englænder fremstillede derefter af Ford-dele en vogn, der havde sådanne køregenskaber, at den let tunede motor kunne udnyttes fuldt ud, således at Prefect og Anglia modellerne fik udvidet deres virkefelt fra økonomisk transport til også at omfatte hurtig transport. Grunden til, vi har lidt ondt af denne mand er, at Ford fabrikkerne i England fandt ud af nøjagtig det samme.

Det er jo en kendsgerning, at såfremt de trafikale forhold ellers tillader det, kan man med sindsro køre 100 km/t med

de økonomiske og hurtige continentale småvogne, og for at tage konkurrencen op har Ford konstrueret to helt nye Anglia og Prefect modeller. Det er iøvrigt morsomt at se forskellen på de engelske automobil- og motorcyklefabriker, idet de sidste stadig forbedrer på de gammelkendte konstruktioner — ganske vist med udmærket resultat — medens de engelske bilfabriker uden videre smider de gamle konstruktioner i brokkassen og starter på en helt frisk. Ford gjorde det med Zephyr og Consul modellerne, Morris har gjort det, og Austin har gjort det. I Tyskland er det stik omvendt — pudsigt nok. Som således antydte betegner den ny Anglia og den ny Prefect to splinternye vogne konstrueret efter de mest moderne principper og med overtagelse af visse konstruktionsdetaljer fra Ford Zephyr og Ford Consul. De to nye modeller er rent teknisk identiske, idet Prefect'en fremtræder som en fire-dørs Sedan med et ret luksuriøst præg, medens Anglia'en er en todørs Sedan med mere sparsomt udstyr. Motor, hjulophængning o. s. v. er det samme for de to vognes vedkommende, ligesom dimensioner og en væsentlig del af karosseriet er ens for de to modeller. Karosseriet er iøvrigt udformet som en selvbærende konstruktion, hvilket har bragt vægten på



— og Prefect'en er således en firedørs de luxe udgave af Anglia'en.

den samlede vogn ned til en meget lav værdi. Anglia vejer således 734 kg, og Prefect vejer 757 kg, og da den firecylindrede motor afgiver 36 amerikanske hk, hvilket efter europæisk målestok svarer til ca. 30—32 hk, kan man regne med en glimrende accelerationsevne. Efter den amerikanske målestok med en effekt på 36 hk (SAE) er forholdet mellem vægt og effekt for Anglia'ens vedkommende 20,4 kg pr. hk og for Prefect'ens vedkommende 21 kg pr. hk. Gearkassen er udformet som en tretrins gearkasse med gearstangen pla-

ceret i gulvet, d. v. s. i direkte indgreb med gearkassens skiftegafler. Forhjulsophængningen er udført på samme måde, som det er tilfældet med Zephyr Six og Consul, idet de uafhængigt ophængte forhjul affjedres ved hjælp af skruefjedre indkapslet i et lodretstående rør, i hvilket den hydrauliske teleskopstøddæmper tillige er indbygget. Baghjulene er på normal måde affjedret ved hjælp af halvelliptiske bladfjedre. Også baghjulsaaffjedringen dæmpes af hydrauliske teleskopstøddæmpere. Ligesom på de større modeller er koblings- og bremsepedalen hængslet foroven under instrumentbrættet, og man undgår på den måde de sædvanlige åbninger i bundbrættet, og dermed er faren for træk i vognen i væsentlig grad bortelimineret. Kølerhjelmen er hængslet fortil, hvilket giver mulighed for at anbringe en meget effektiv og driftsikker låsemekanisme lige under vindspejlet og direkte betjent af et håndtag fra vognens indre. Man er altså fri for kabeltrækket, der før eller senere sandsynligvis vil knække og bringe vognens ejer samt diverse tankpassere og mekanikere til vanviddets rand.

Såvel vindspejlet som bagrunden består af buet glas, instrumenterne er samlet hensigtsmæssigt i et enkelt aggregat anbragt lige foran ratstammen og let over-



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

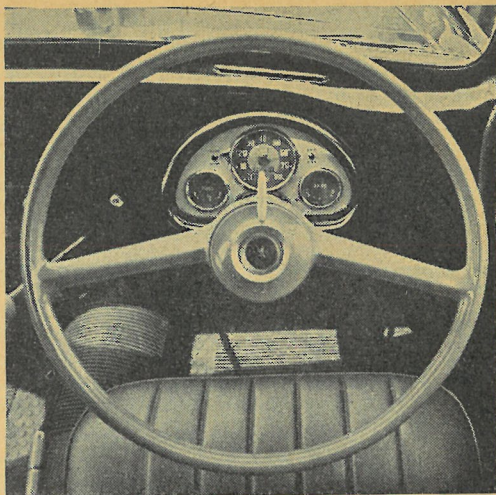


VACUUM OIL COMPANY

skueligt, fordi rattet kun har to egre. Ford har i disse modeller bibeholdt et rigtigt, gammeldags og anstændigt ampèremeter, medens der er kontrol-lamper for olietryk og forlygter.

Som et fingerpeg i retning af hvad de nye Ford modeller kan præstere, kan vi oplyse, at man med den ny Anglia på prøvebanerne har opnået en maksimal hastighed på 120 km t. Specifikationerne er iøvrigt: *Motor*: fire cylindre, sideventilet, boring 63,5 mm, slaglængde 92,5 mm, slagvolumen 1172 ccm, kompressionsforhold 7,0:1, effekt 36 hk ved 4400 omdr/min. Dynamisk afbalanceret krumtapaksel lejet i tre hovedlejer. *Transmissionssystemet*: tør, enkeltpladet kobling med permanent smøring til udløserlejet. Tretrins gearkasse med synkromesh mellem andet og tredje gear, udveksling mellem motor og baghjul: første gear 15,072:1, andet gear 8,252:1, tredje gear 4,429,1, baggear 19,71:1. Differentiale og bagaksel udført efter Hotchkissystem med dynamisk afbalanceret kardanaksel. Nålelejer i kardanleddene. *Bremser*: Hydrauliske bremses med 7" diameter og 1,25" bredde, to selvforstærkende bremsesko på forhjulene. *Styretøj*: Snekke og sektor med udveksling 11,5:1. *Dækstørrelse*: 5,20 x 13. *Elektrisk udstyr*: 12 volt. To-kul dynamo og spændingsregulator, batterikapacitet 40 ampèretimer. *Dimensioner*: Total længde 3,482 m, total bredde 1,535 m, total højde 1,467 m, akselafstand 2,210 m, sporvidde forhjul 1,219 m, sporvidde baghjul 1,207 m, vægt Anglia 734 kg, Prefect 758 kg.

Der er kun få ændringer på den sekscylindrede Zephyr, men det skal nævnes, at den har fået bredere kofangere, der er højere rundt om skærmene, således at såvel for- som bagkofanger i nogen grad beskytter skærmene på siderne. Endvidere er modellen blevet forsynet med en for-kromet liste i hele vognens længde anbragt lige over skærmens udskæringer. Der er kommet nye sæder, idet det hovedsagelig er rygstøddet, der er blevet forbedret, således at man indtager en mere bekvem kørestilling. Den indvendige belysning er blevet forbedret, og der er kommet nyt askebæger både foran og bagved. Consul modellen har ligeledes fået større kofangere, der nu også er forsynet med



Instrumentbrættet i de nye Anglia og Prefect modeller er let overskueligt fra førersædet. Der er naturligvis rat i venstre side på de vogne, der kommer her til landet.

stødhorn, og også på denne model har man anbragt en forkromet liste i hele vognens længde over skærmerkassernes udskæring. 1954 modellen er forsynet med en kølerfigur og eksportmodellerne, som altså kommer her til landet, har fået hornkontakt udformet som en krans på rattet. På eksportmodellerne kommer der ligeledes armlæn på dørene og et nyt rygstød i sæderne.

Den gamle Anglia model er blevet for-enklet, således at den kan sælges til den billigst mulige pris, og denne hæderkronede vogn fortsætter under navnet »Popular« og må betegnes som en af de billigste hvis ikke den billigste vogn på markedet i dag. Ford Taunus fra de tyske fabrikker er uændret, b'ot er standard modellen blevet forsynet med ratgear. Den franske Vedette er bogstavelig talt uændret bortset fra en pynteliste langs vognens sider. På Ford fabrikkerne i Sydhavnen i København samler man den sekscylindrede Mainline og den skescylindrede Customline, begge disse modeller kan mod ekstrabetaling på ca. kr. 1200,00 monteres med V8 motor. Disse to amerikanere kan ikke leveres på dollarbasis, men kun på almindelig indkøbstilladelse. Mercury modellerne bliver kun hjemtaget på særlig bestilling, da de er urimeligt dyre her i landet — prisen ligger tæt op under kr. 40.000,00.

Priserne er iøvrigt:

Ford Popular kr. 7.950,00 incl. omsætningsafgift.

Ford Consul kr. 14.880,00 incl. omsætningsafgift og varmeapparat.

Ford Zephyr kr. 18.480,00 incl. omsætningsafgift og varmeapparat.

Priserne for Consul og Zephyr er de øjeblikkeligt gældende for 1953 modellerne.

Ford Prefect firedørs Sedan
ca. kr. 12.000,00.

Ford Anglia todørs Sedan
ca. kr. 10.800,00.

Inclusive omsætningsafgift, varme- og defrosteranlæg mod ekstrabetaling.

Ford Talnus standard kr. 12.300,00 inklusiv omsætningsafgift.

Ford Taunus de luxe kr. 14.400,00 inklusiv omsætningsafgift.

Ford Vedette kr. 22.900,00 inklusiv omsætningsafgift og varmeapparat.

Ford Mainline kr. 23.775,00 inklusiv omsætningsafgift og varmeapparat.

Ford Customline kr. 25.350,00 inklusiv omsætningsafgift. Varmeapparat ca. kr. 500,00 ekstra.

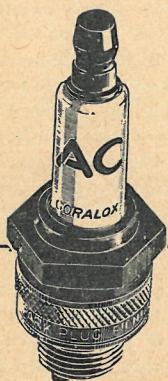
V 8 motor i stedet for sekscylindret række-motor ca. kr. 1.200,00 ekstra.

Domi A/S

Der er ingen betydningsfulde tekniske nyheder på de tre Morris modeller, Minor, Oxford og Six, men såvel Minor som Oxford findes nu i to udgaver nemlig som standard og de luxe, ligesom begge vogne leveres som station waggons. De luxe modellerne af Minor og Oxford leveres nu med blinklys, med automatisk kontakt, to solskærme, vindspejlvaskere og stødhorn på kofangerne. Oxford modellen er i de luxe udgaven monteret med læderbetræk og totonet horn.

MG's TD Midget er blevet ændret på et par punkter og kaldes nu i sin ny udgave TF. Ændringerne går først og fremmest ud på, at forlygterne er blevet indbygget i skærmene, og kølegitteret er ændret lidt i faconen. Den populære lille sportsvogn leveres nu enten med pladehjul eller trådhjul, men der er ingen tekniske nyheder af betydning. MG kommer i 1954 med en 1½ liter saloon-model under modelbetegnelsen Magnette. Denne smukke og moderne vogn minder ikke meget om sportsmodellen bortset fra kølegitteret. Motorens specifikationer er følgende: fire cylindre, topventilet, boring 73 mm, slaglængde 89 mm, slagvolumen 1489 ccm, effekt 60 hk. To SU karburato-

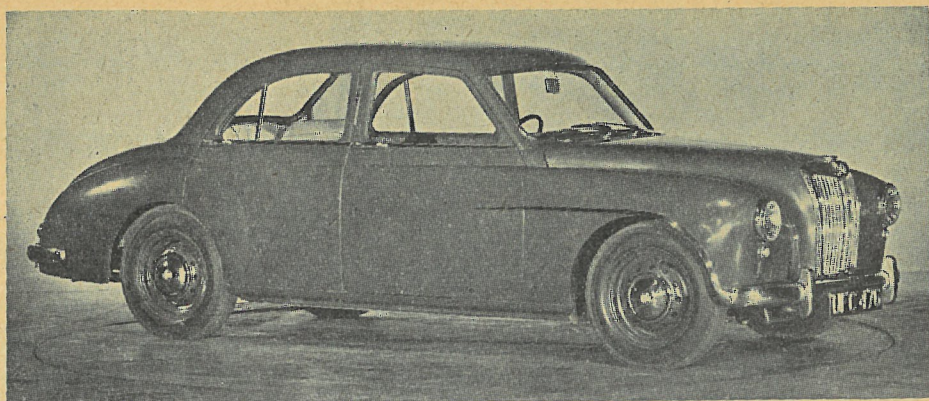
Det rigtige til enhver Motor



AC Tændrør anvendes
i flere fabriksnye Biler
end noget andet Fabrikat. —
og det har naturligvis
sine gode Grunde.
AC er f. Eks. det eneste
Tændrør med den diamant-
haarde, patenterede
Coralox Isolator.

Hold Øje med
deres Tændrør
— skift i Tide til AC
og kør flere Kilometer pr. Liter Benzin.

AC
TÆNDRØR



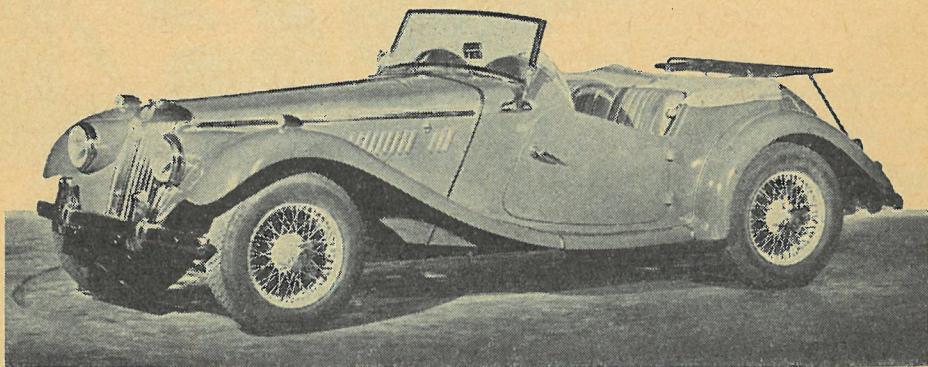
Den smukke MG saloon med moderne linier, men stadig med MG vognenes livlige temperament. Denne model er overordentlig smukt og elegant udstyret — en MG skifter man ikke ud hvert andet år.

rer. Det er tilsyneladende en tiltalende og hurtig lille vogn med et elegant udstyr baseret på MG's fornemme traditioner, men oplysningerne om denne model er indtil videre yderst sparsomme.

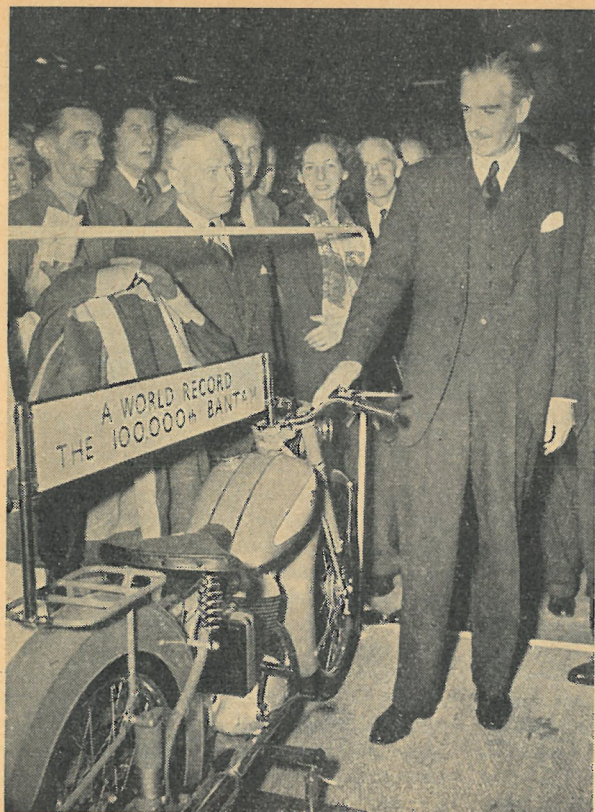
MG's TD motor anvendes som bekendt i Wolseley model 4/44, og der er iøvrigt ingen nyheder på de to Wolseley modeller nemlig 4/44 og Six, sidstnævnte med seks-cylindret rækkemotor og overliggende knastaksel. Riley har foretaget nogle få ændringer på den eksisterende 1½ liter model, og det skal således nævnes, at tåge-lygterne, der er standardudstyr på denne vogn, nu er indbygget i skærmene ligesom hovedlygterne. På den tidligere model gik skærmene i bløde linier over i karosseriet, men på den ny model er skærmene blevet mere »selvstændige«, ligesom de indelukker hjulene mere. Riley har imidler-

tid fremstillet en helt ny 1½ liter model, der ganske vist er baseret på den samme motor og det samme transmissionsystem og samme chasis som den tidligere 1½ liter model. Bemærkelsesværdigt ved dette chasis er, at baghjulsophængningen af den stive bagaksel sker på den måde, at to uafhængige vridearme er monteret mellem akslen og chassiset, medens to lodretstående skruefjedre med indbyggede teleskopstøddæmpere er anbragt lodret over akslen ved hvert hjul. Den ny Riley model, der går under modelbetegnelsen Pathfinder, er bygget ud i karosseriets fulde bredde, således at vognen fremtræder som en fuldt moderne model, men med Riley's karakteristiske kølgitter. En eksklusiv vogn i en eksklusiv prisklasse.

Den tyske model Hansa 1400 er udgået til fordel for model 1800, der nu også le-



MG type TF med lygter indbygget i skærmene. Sportskørerne vil hilse gensynet med de originale trådhjul med glæde, medens mere dovent anlagte personer med tilfredsstillelse konstaterer, at vognen kan leveres med pladehjul, der er nok så lette at rentlig holde.



Mr. Antony Eden, der åbnede Earl's Court, ses her ved BSA Bantam nr. 100.000 — den første motorcyklemodel, der efter krigen er kommet op på et produktionstal med seks cifre.

*Fra den
- til*

GOLDI

Bantam 125 — Bantam Major 15
500 O.H.V. — 600 S.V. —

BSA er navnet på 'En
kvalitetsmaskine.
fremstiller flere mo
nogen anden motor
kan derfor sælge bed
billigere. BSA kan
motorcyklister verden
udvalg end noget a

*Forhandlere
og service over
hele landet*

BSA

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen . Vesterbrogade 10

mindste »Bantam« en største N FLASH

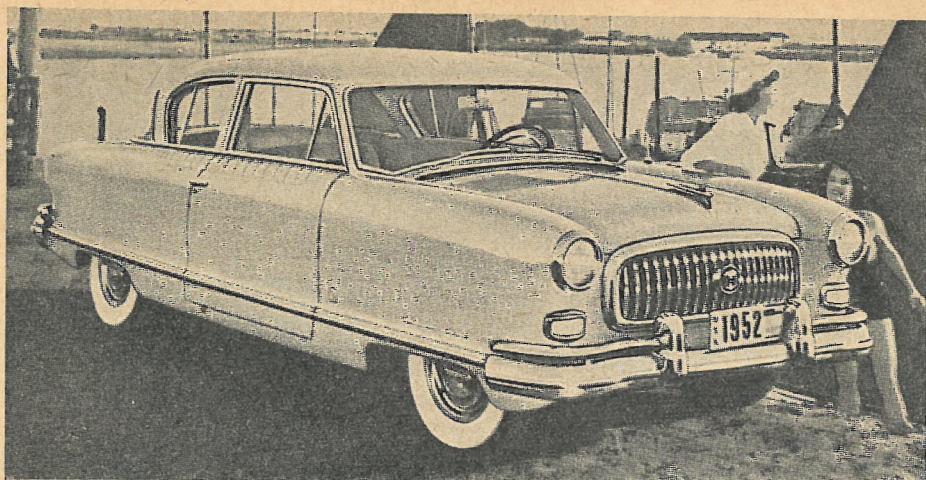
50 S.V. — 250 O.H.V. — 350 O.H.V. — 500 S.V.
O.H.V. Twin — Golden Flash 650 O.H.V. Twin

ds fineste
-fabriken
kler end
fabrik og
motorcykler
å tilbyde
et større
fabrikat.



650 ccm Golden Flash

København V . Vester 3187



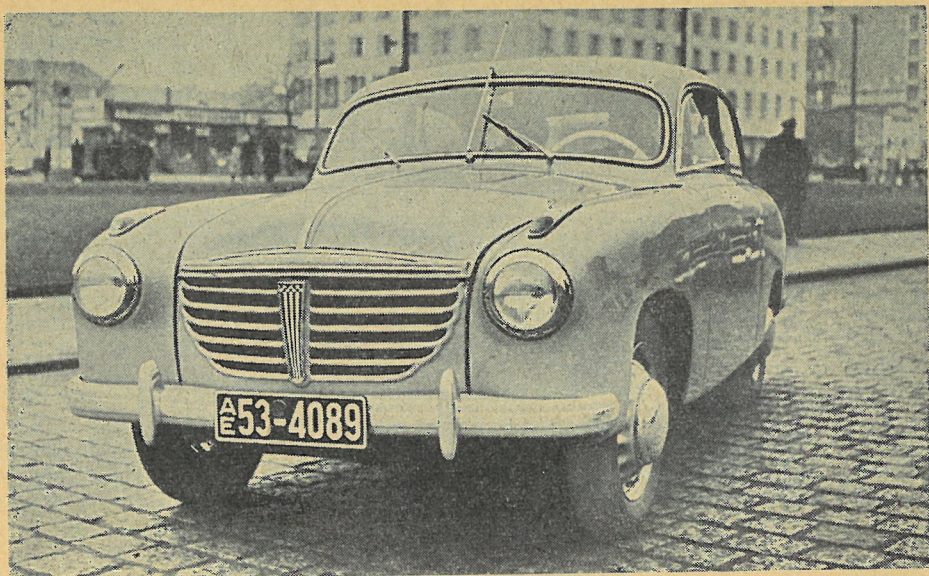
Den smukke Nash model med karosseri, tegnet af den italienske mester Farina, betegner den fornemste kombination mellem europæisk stil og amerikansk komfort. Denne model har i det store og hele været uændret i produktion siden 1952 — en usædvanlig foreteelse for en amerikansk vogn.

veres med dieselmotor. Hansa 1800 fremstilles som sportscabriolet og såvel denne som den eksisterende todørs Sedan er bygget efter ret traditionelle linier, hvad de indre mål angår. Man har således indtryk af at sidde i en meget stor vogn, når man placerer sig bag rattet, og det ville være en stor fordel, hvis konstruktørerne på de fremtidige modeller ville sænke kølerhjelmen fortil, således at man havde bedre udsyn over den nærmeste vejbane. Den firecylindrede motor har 78 mm boring, 92 mm slaglængde, hvilket giver et slagvolumen på 1758 ccm. Kompressionsforholdet er 6,35:1 og maksimaleffekten er 60 hk. Model 1800 har ratgear og synkronisering mellem alle fire gear. Den uafhængige forhjulsaffjedring indgår i hjulophængningen på den måde, at en tværliggende bladfjeder erstatter det nederste sæt triangelarmer, medens hvert hjul foroven er monteret i en triangearm. Forhjulenes affjedringsbevægelse dæmpes af teleskopiske støddæmpere. Baghjulene er ligeledes uafhængigt affjedret ved hjælp af pendulakslers, og også her bruges en tværliggende bladfjeder som affjedrene element. Model 1800 har en top-hastighed på 150 km/t, og forbruget ved ca. 100 km/t er 9,5 liter pr. 100 km. Model 1800 har en stigeevne på 36 pct. i første gear. Af de øvrige specifikationer skal nævnes: Akselafstand 1400 mm, sporvidde forhjul 1250 mm, sporvidde baghjul 1300

mm, total længde 4165 mm, total bredde 1620 mm, total højde (belastet) 1380 mm, fri højde fra jorden 170 mm, venderadius 5 m, vægt uden benzin, olie og vand 1150 kg. Som for en del andre tyske vogne er den tilladelige belastning overordentlig lav, idet den angives fra fabriken til 260 kg, og d.v.s. at vognen er overbelastet, når der sidder fire personer à 75 kg i den. Skal vognen således transportere fire personer uden bagage, må disse personer i gennemsnit veje 65 kg.

Denne model kan også leveres med dieselmotor, der har samme boring og slaglængde som benzinmotoren, medens kompressionsforholdet er 19,8:1. Dieselmotorens maksimaleffekt er 42 hk, og tophastigheden er 100 km/t, brændstofforbruget er ca. 6,5 liter pr. 100 km ved 75 km/t. Dieselvognens stigeevne i første gear er 32 pct., og vægten er ca. 1210 kg som todørs Limousine og 1245 kg som firedørs Limousine uden brændstof, olie og vand. Selvom dieselvognen har større egenvægt end benzinvoغن, har den ikke desto mindre større tilladelig nyttelast, nemlig 395 kg. Der er ellers ingen nyheder på hverken model 1800 eller model 2400. Model 2400 har en sekscylindret motor med boring 78 mm, slaglængde 81,5 mm, slagvolumen 2337 ccm, kompressionsforhold 6,9:1, og maksimaleffekt 82 hk.

Den tyske Goliath, der vinder større og større indpas på hjemmemarkedet, leveres



Goliath med direkte benzinindsprøjtning. Denne vogn er økonomisk, kraftig og rummelig, og vil derfor få et temmelig stort ord at sige på verdensmarkedet i de kommende år.

nu også i standardudgaven med indsprøjtningssmotor, og kun denne motortype importeres her til landet. Karosseriet er undergået forskellige ændringer, og bagruden er gjort betydelig større. Denne type leveres nu også som station waggon, der i Tyskland anvendes overordentlig meget som rejsevoan. Goliath er monteret med en tocyldret totaktsmotor med 74 mm boring, 80 mm slaglængde, kompressionsforholdet er 7,7:1 (i karburatormotoren 6,83:1), og effekten er 29 hk (karburatormotoren 25,5 hk), maksimalhastigheden er 108 km/t, og benzinförbruget er 5,9 liter pr. 100 km ved ca. 75 km/t, medens förbruget för karburatormotoren var 7,5 liter pr. 100 km ved samme hastighed. Stigeevnen er 33 pct. i første gear. Specifikationerne er iøvrigt: Total længde 4035 mm, total bredde 1580 mm, total højde (ubelastet) 1470 mm, sporvidde 1250 mm, akselafstand 2300 mm, fri højde fra jorden 200 mm, venderadius 6 m.

Nash har endnu ikke præsenteret nogen 1954 model, men det skal blot nævnes, at Nash siden 1952 har haft en af de smukkeste amerikanske vogne på sit program, hvilket i og för sig ikke er så mærkeligt, eftersom den kendte italienske karosserikonstruktör P. Farina har tegnet karosseriet.

Ligesom på de övrige danske samlefabriker finder der för öjeblikket montage af amerikanske vogne sted hos Domi. Det drejer sig om Plymouth Savoy model, der er en firedörs Sedan. Denne vogn förlægges også på Domi, således at den kan anvendes til taxa- og lillebil. Savoy-modellen er forsynet med en sekscyldret sideventilet motor med 82,5 mm boring, og 111 mm slaglængde, hvilket giver et slagvolumen på 3570 ccm, kompressionsförholdet er 7,1:1, men topstykker til lavere kom-



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY

pressionsforhold kan leveres. Maksimal-effekten er 100 hk ved 3600 omdr./min. De store Chrysler modeller tages kun hjem på bestilling. Priserne er:

Morris Minor	kr. 10.900,00
Morris Minor Cabriolet »	10.900,00
Morris Oxford standard »	14.960,00
Morris Oxford de luxe »	15.280,00
Morris Oxford station wagg. »	16.080,00
Morris Six	19.640,00
MG TF m/ pladehjul	16.600,00
MG TF m/ trådhjul	17.200,00
MG Magnette	20.760,00
Chrysler Plymouth firedørs	
Sedan	25.550,00
Chrysler Plymouth Savoy	
firedørs Sedan	27.562,00
som taxa 8 personer »	27.657,00
som lillebil 8 personer .. »	31.320,00
Chrysler Windsor	53.375,00
Chrysler Windsor N. Yorker »	62.200,00
Wolseley 4/44	19.560,00
Wolseley 6/80	21.800,00
Riley, 1½ liter	27.845,00
Riley Pathfinder	33.490,00
Goliath	12.963,00

Samtlige priser er inclusive omsætningsafgift og for de engelske vogne tillige med varmeapparat.

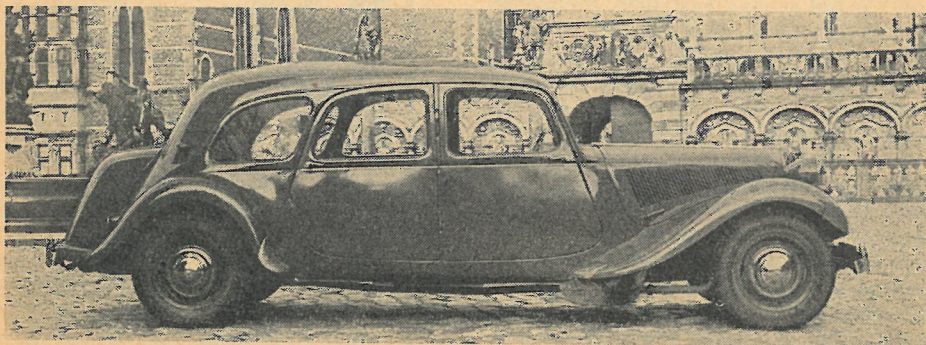
Automobiles Citroën A/S

Der er vist ingen, der vil tage os det fortrydeligt op, når vi meddeler, at der selvfølgelig ikke er nogen ændringer på modellerne Berline 11, Berline 11 Sport og Berline 15 samt den luftkølede model 2 CV. Samtlige disse modeller er uændret i produktion, men dertil kommer, at man til model 2 CV, der som bekendt er en

meget billig vogn, har fremstillet et invalideaggregat til kørsel uden anvendelse af benene eller til kørsel med brug af eet ben. Model 2 CV koster incl. omsætningsafgift normalt kr. 8.770,00, men når vognen er udstyret med invalideaggregat og naturligvis solgt til en invalid, er den fritaget for omsætningsafgift, således at model 2 CV med invalideaggregat koster kr. 7.000,00. Citroën har over Berline 11 fremstillet en ny model med otte personers karosseri. Denne ny vogn, der går under modelbetegnelsen *Familiale 11*, vil her i landet først og fremmest finde udbredelse som lillebil, og den har samme motor og gearkasse og teknisk udstyr iøvrigt som model Berline 11, men er lidt lavere gearet i bagakslen. Citroën, der i forvejen ligger som en af de bedst accelererende vogne i den mellemstore personvognsklasse, vil aldrig kunne virke som en død og tung vogn, fordi den får et større karosseri. Priserne er:

Model 2 CV	kr. 8.770,00
Model 2 CV, invalidevogn .. »	7.000,00
Model Berline 11	17.960,00
Model Berline 11 sport	16.920,00
Model Berline 15 (seks cylindre, ca. 79 hk)	23.880,00
Model Familiale 11	21.560,00
Model Familiale 11 som lillebil med adskillelse bag førersæde og med den gældende omsætningsafgift for lillebiler	18.720,00

I samtlige ovenstående priser er inkluderet omsætningsafgift med undtagelse af 2 CV invalidevogn, der som ovenfor nævnt er fritaget for omsætningsafgift.

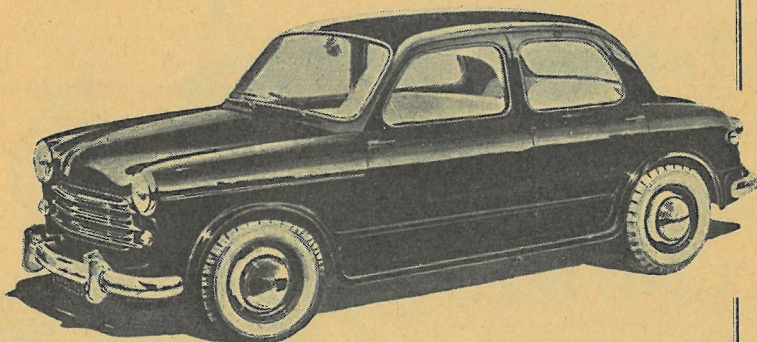


Citroën Familiale med syvpersoners karosseri, hovedsagelig beregnet til taxa og lillebil.

FIAT

DEN NYE
"1100"

**VOGNEN
MED DE HELT
FANTASTISKE
KØREEGENSKABER**



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



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

NORDISK FIAT A/s

GRIFFENFELDSGADE 32, KØBENHAVN N, CENTRAL 15367-15967



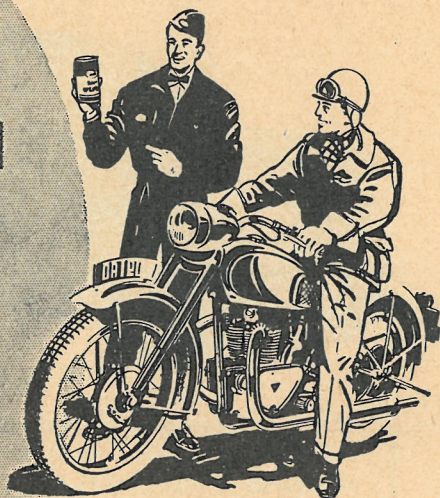
**Enhver
motorcykel
er bedst
tjent med**

**Esso
smøreolie**



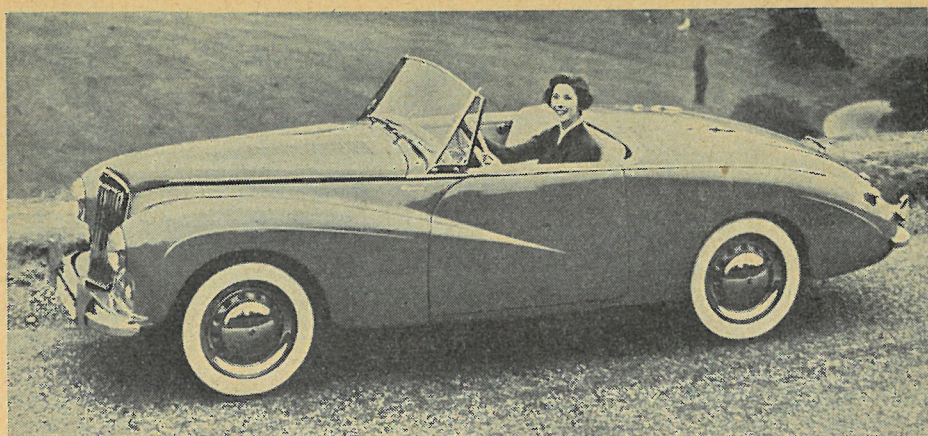
ESSO EXTRA

er det mest fremragende smøremiddel til fire-takt motorer. Det særlig høje viskositetsindeks sikrer Dem let start, bedre beskyttelse af motoren og behagelig, økonomisk kørsel.



ESSO TO-TAKT

Denne specielle olie modvirker koksafsætning i udstødsporte og på stempler, soddannelser på tændrør og rust på lejer. Derfor er De sikker på stabil og økonomisk kørsel, når De bruger ESSO TO-TAKT OLIE.



Sunbeam Alpine med 80 hk motor. Denne hurtige og elegante sportsvogn vil sikkert finde mange begejstrede liebhavere, men prisen vil nok indtil videre begrænse salget.

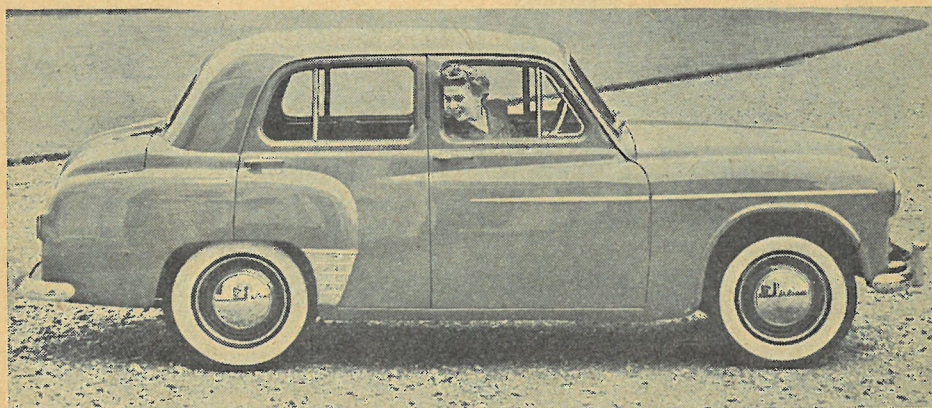
British Motors A/S

Den populære Hillman er for de tre modeller Saloon, Hardtop og Cabriolet blevet forlænget i det i forvejen noget afstumpede bagparti, hvilket ikke alene giver bedre plads i kuffertrummet, men også betydelig smukkere og mere harmoniske linier. Af tekniske ændringer er der kun en enkelt, der gælder for de tre ovenfor nævnte modeller samt for Estate Car, nemlig at selvstarteren aktiveres af en trykknop, d. v. s. med relæ på selvstarteren i stedet for med trækkabel.

Sunbeam Talbot 90 er uændret i produktion som Saloon og Cabriolet. Disse fire personers modeller, der har en mo-

toreffekt på 70 hk ved 4200 omdr/min, har fået en stærkere lillebror, nemlig en to personers model med en motoreffekt på 80 hk ligeledes ved 4200 omdr/min. Det er den samme motoropbygning, man benytter i den ny *Alpine* som i Sunbeam Talbot 90, blot er kompressionsforholdet sat i vejret til 7,42:1, og der er større ventiler i Alpine motoren.

Humber Hawk, der i stor udstrækning leveres til den danske hær, er uændret i produktion, og det samme gælder den forholdsvis ny model Super Snipe. Den topventilede Super Snipe motor anvendes tillige i den repræsentative syv personers model Pullman, der nu også har uafhængig forhjulsaffjedring. Priserne er:



Hillman saloon hardtop og cabriolet er blevet forlænget bagtil, hvilket giver større plads i kuffertrummet og mere harmoniske linier.

FRI FART

BEDRE START



**GNISTRENDE
GODT!**



Import: Vilh. Nellesmann A/S, København

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



MOD FROST OG RUST

Hillman Saloon	kr. 12.970,00
Hillman Hardtop	» 15.500,00
Hillman Cabriolet	» 15.500,00
Hillman Estate Car	» 15.500,00

I ovenstående priser er inkluderet omsætningsafgift, medens varme- og defrosteranlæg koster kr. 400,00 ekstra.

Sunbeam Talbot 90 Saloon..	kr. 28.400,00
Sunbeam Talbot 90 Cabriolet »	29.800,00
Sunbeam Alpine	» 29.800,00

I ovenstående priser er inkluderet omsætningsafgift, men de tre modeller kan kun erhverves mod udvidet indkøbstilladelse.

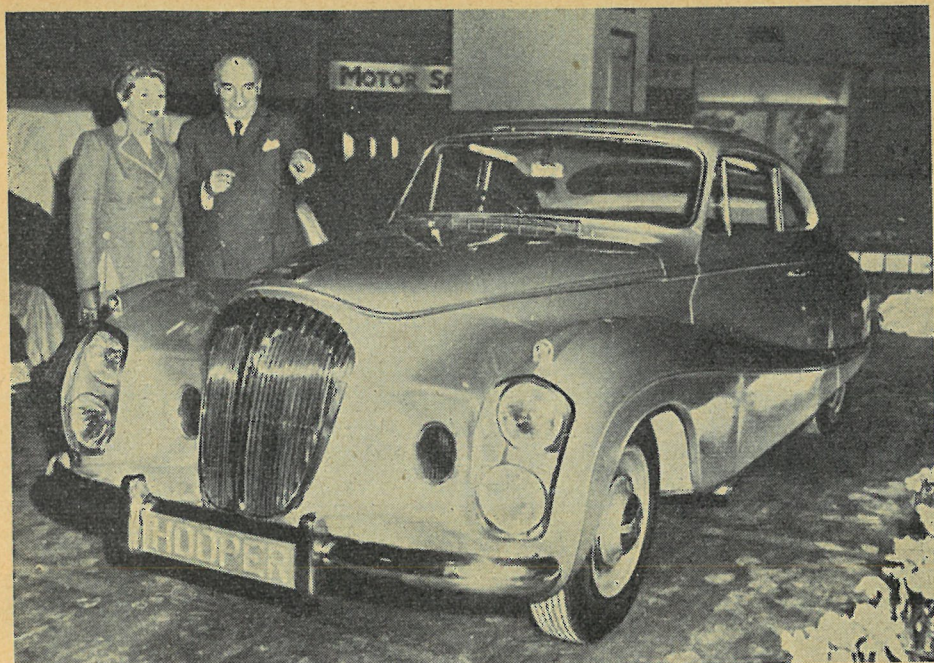
Humber Hawk	kr. 21.900,00
Humber Super Snipe	» 38.550,00
Humber Pullman	» 59.550,00
incl. omsætningsafgift	

Humber Super Snipe og Humber Pullman kan kun erhverves mod stor indkøbstilladelse plus dollarpræmiering, der for Super Snipe's vedkommende andrager en ekstra pris af kr. 1.810,00, medens dollartillægget for model Pullman på stor indkøbstilladelse er kr. 9.340,00.

Såfremt man kun har en lille indkøbstilladelse, kan disse vogne erhverves ved et dollartilskud på kr. 4.810,00 for Humber Super Snipe og kr. 12.340,00 for Humber Pullman — hvor er det dog blevet indviklet at handle med biler.

Brdr. Friis-Hansen A/S

Den populære lille Renault 4 CV, der slet ikke er så lille endda, har en hel del nyheder at byde på i sin 1954 udgave. Set udvendig fra er der kun en enkelt forandring nemlig, at det imiterede kølgitter i vognens næse, der tidligere bestod af seks smalle, vandrette lister, nu er erstattet af tre brede, vandrette lister. Batteriet, der før var anbragt i bagagerummet (under torpedohjelm), er flyttet om til motorrummet i vognens bagende, og reservehjulet, der før lå vandret i bagagerummet, er blevet rejst op og står lodret foran i vognens næse, hvilket alt i alt har givet betydelig bedre bagageplads. Varmeanlægget er blevet ændret, idet en varmetilgang nu føres frem under bagsædet, og de to tidligere varmekanaler, der udmundede i gulvet ved førersædet, er blevet forlænget frem som defrosterkanaler, me-



Den her viste Daimler "Silver Flash" vises på Earls Court. Det er en 3½ liters to-sædet saloon, malet i grå polykromat og med instrumentbrædt, rat og andre dele betrukket med dybrød krokodilleskind. Vognen er usædvanlig lav og let, og karosseriet er fremstillet af aluminium. Vognen er specielt fremstillet på bestilling. Blandt de utallige raffinementer skal vi nævne to store kufferter i rødt krokodilleskind, »indbygget« sølvcigaretæske, cigartønder, klædebørste, håndspejl og meget andet. Prisen inclusive den engelske omsætningsafgift er lidt over 100.000 kr.

dens de to ventilationsklapper i gulvet er blevet sløjffet. Endvidere er der på 1954 modellen et fjernstyret kølerjalousi, således at man kan til- og afdække køleren fra vognens førersæde. Der er blevet bedre benplads for bagsædepassagererne, idet den bageste hynde er trukket længere tilbage, og samtidig er ryggen på de to forreste stole blevet gjort smallere. Prisen for 1954 modellen er uændret nemlig kr. 9.962,00 incl. omsætningsafgift.

Renault Fregat er ikke ændret i produktionen, men der er foregået forskellige tekniske forbedringer ved gearkassen. Prisen incl. omsætningsafgift excl. varmeapparat er kr. 20.475,00.

Daimler's ny model *Conquest* med samme karosseri som Lanchester modellen (der til fordel for den ny Daimler er udgået af produktion) er ikke alene uløseligt knyttet til den takkede kølerkrans, men også til Daimler's specielle vædskekobling. Ligesom på Lanchester modellen og de tidligere Daimler modeller er gearkassen udformet efter pre-selektor syste-

met, d. v. s. at man indstiller en vælgerkontakt på det gear, man ønsker bragt i anvendelse, og i det øjeblik man træder på koblingspedalen, (der altså kun er en kontakt), skifter gearet. Daimler *Conquest* koster inclusive omsætningsafgift kr.



Mobiloil

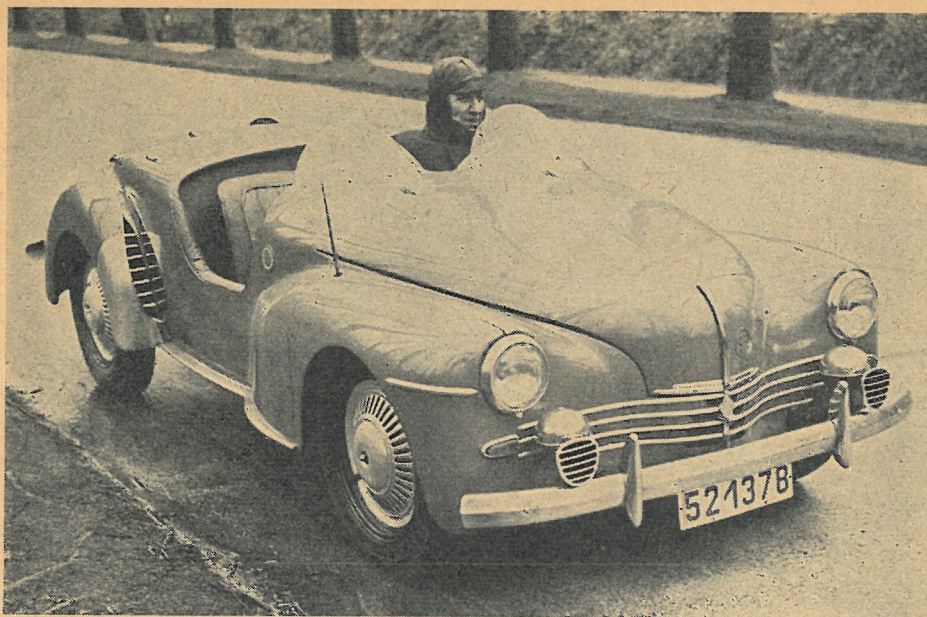
"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY



Renault 4 CV i en speciel sportsudgave. Konstruktøren af denne vogn, M. Legros, har opnået en maksimalhastighed på 135 km/t.

37.197,00, men kan til denne pris kun erhverves på den helt store og ubegrænsede købstilladelse. På udvidet købstilladelse må man betale et dollartilskud svarende til kr. 4.900,00.

En af de mest moderate amerikanske vogne er Kayser-produktet *Henry J.* Af en amerikansk vogn at være har den beherskede ydre mål og fornuftig motoreffekt, ligesom brændstofforbruget ikke er overvældende målt med en europæisk målestok. Linierne er smukke, og komforten er amerikansk. Modellen betegnes som en seks personers vogn, og prisen svarer til de dyre mellemstore europæiske vogne. Specifikationerne er: seks cylindret sideventilet motor, boring 79 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 2638 ccm, effekt 80 hk ved 3800 omdr/min, kompressionsforhold 7,0:1, tør enkeltpladet kobling, og fuldsynkroniseret gearkasse med tre udvekslingsforhold samt bakgear og overgear, udvekslingsforholdet mellem motor og kardanaksel er: Overgear 0,7:1, tredje gear 1:1, andet gear 1,63:1, første gear 2,605:1, bakgear 3,536:1. Hjulophængningen er traditionel, idet forhjulene er uafhængigt affjedret ved hjælp af triangel arme og skruefjedre med indskudte teleskopstøddæmpere, medens baghjulene

er ophængt i halvelliptiske bladfjedre og dæmpet ved hjælp af teleskopstøddæmpere. Forhjulsaffjedringen er tillige suppleret med en krævningsstabilisator. Dækstørrelse 5,90 × 15. Akselafstand 2540 mm, total længde 4510 mm, vægt 1130 kg. Benzintanken rummer 49 liter. Pris inklusive omsætningsafgift kr. 24.475,00.

Skandinavisk Motor Co. A/S

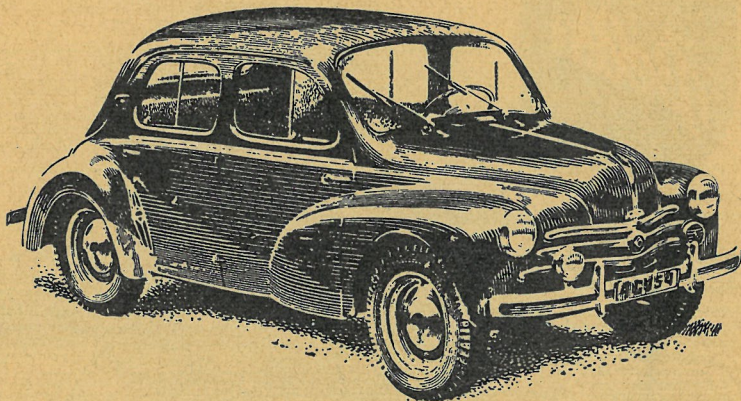
Der er ikke nogen tekniske ændringer på den tyske folkevogn, siden de luxe modellerne fik indført synkromesh gearkasse og andre småforbedringer, som på daværende tidspunkt blev omtalt her i bladet. Priserne er:

11 A standard	kr. 9.820,00
11 C de luxe	» 11.230,00
11 GS de luxe med skydetag »	12.060,00
15 A de luxe cabriolet	» 17.070,00

I samtlige priser er inkluderet omsætningsafgift.

Der er en enkelt ret bemærkelsesværdig nyhed ved Rolls-Royce's fætter Rover, der nu ikke længere har ratgear, men en særlig gearstang placeret i gulvet på en måde, der ikke forhindrer, at man stadig kan sidde tre på forsædet. Rover

Alle roser den nye Renault 1954



Stadig

Kr. 9.962

incl. omsætningsafg.

- ★ Elegantere forparti - smukkere udseende.
- ★ Ændret indvendig konstruktion - bedre udstyr.
- ★ Mere plads - større komfort.
- ★ Meget større bagagerum.
- ★ Ændrede støddæmpere - større stabilitet . blødere kørsel.
- ★ Nyt varmeanlæg med defroster giver behagelig og konstant varme i hele vognen.
- ★ Flere farver.

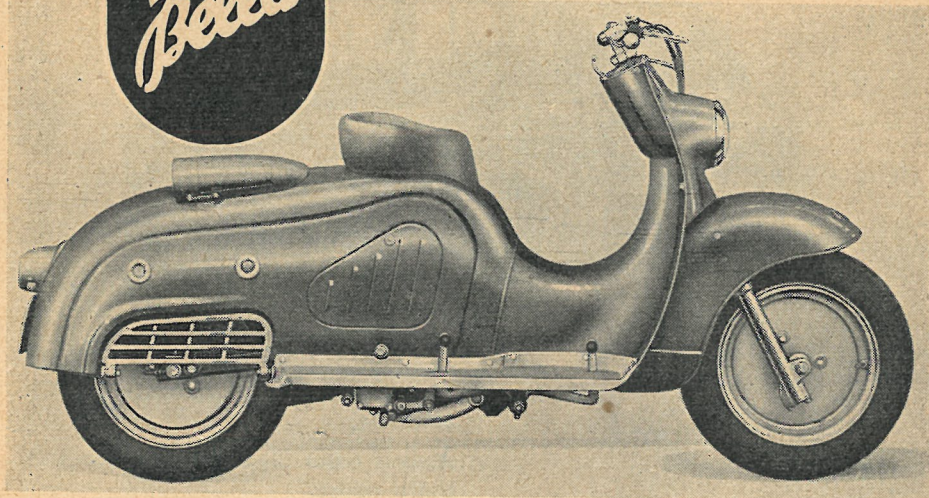


FORHANDLERE OVERALT I DANMARK

BRDR. FRIIS - HANSEN A/S - KØBENHAVN Ø

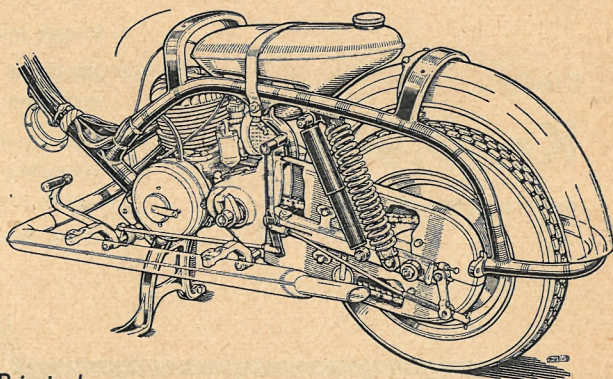


En hurtigkørende
scooter med plads
til stor bagage...



Zündapp Bella er den ideale maskine for alle, der sætter pris på økonomisk, hurtig, renlig og lydløs transport. »Bella« er lige stabil, såvel i byen som på landevejen. »Bella« er den eneste scooter med virkelig effektiv og hensigtsmæssig bagageplads.

»Bella« har teleskopforgaffel og baghjulsaffjedring, lukket kædekasse, fuldt elektrisk udstyr, 150 ccm to-takt motor. Hjulstørrelse 8.50-12.



Pris incl.
omsætnings-
afgift

kr. 3760.-

ZÜNDAPP *Bella*

FRISIA A/S . MØNTERGADE 19 . KØBENHAVN K . MINERVA 2240

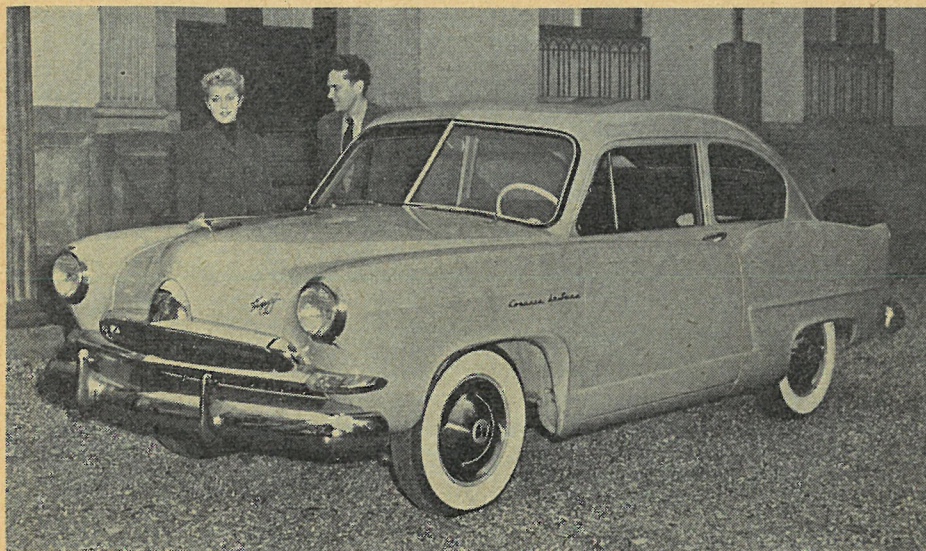
koster inclusive omsætningsafgift kroner 23.600,00.

BMW 501 er stadig uændret i produktion. Ved en skønhedskonkurrence i Tyskland blev BMW 501 iøvrigt kåret til den smukkeste vogn, og under et løb for standardvogne på Nürburgring viste det sig, at BMW 501 — iøvrigt den eneste der deltog — er den hurtigste standardvogn på den vanskelige og krævende tyske bane. Dette løb blev kørt den 4. oktober og for-

km/t, og en distance over 200 miles (321,8 km) blev kørt med en gennemsnitshastighed på 202,52 km/t. Efter rekordforsøget kørte vognen en afsluttende runde med 202,91 km/t.

De forenede Automobilfabriker A/S

Ovennævnte automobilimportør indtager en særstilling i danske importørkredse, eftersom man har koncentreret sig om et enkelt mærke, nemlig Austin. Da De for-



Kayser-produktet Henry J., der nu sælges i Danmark, er en mellemstor amerikaner med moderate mål.

mede sig som et 500 km udholdenhedsløb for seriefremstillede sports- og personvogne. Den eneste deltagende BMW med Ernst Loof ved rattet vandt en overlegen sejr i to-literklassen, og samtidig blev denne BMW den bedst placerede vogn i samtlige klasser. Prisen på BMW 501 er inclusive omsætningsafgift kr. 41.275,00 plus tillæg ved de to mindste købstilladelser.

Den engelske Bristol, der som bekendt bygger på BMW konstruktionen, kender man ikke så meget til for øjeblikket, og prisen ved man slet intet om. Til gengæld kan vi fortælle, at Bristol på Monlherybanen har sat seks nye internationale hastighedsrekorder i klasse E for to-litervogne. Blandt andet har man kørt 500 km med en gennemsnitshastighed på 186,80

enede Automobilfabriker er et af de største foretagender i branchen, kan man roligt sige, at denne koncentration ikke har været forgæves. Austin har iøvrigt ingen ændringer på de eksisterende modeller, men den lille A 30, også kaldet Austin Seven, der indtil dato har fremtrådt som en firedørs saloon, bliver nu suppleret med en ny model, nemlig A 30 todørs saloon. Den populære A 40 og den noget større A 70 er begge uændret i produktion. Priserne er:

A 30 firedørs saloon		kr. 10.600,00
A 40		» 12.800,00
A 70		» 18.500,00

I ovenstående priser er omsætningsafgiften inkluderet. Prisen på den ny todørs model kendes endnu ikke.

DET HÅRDESTE VERDENS- MESTERSKAB

*Fabriksmesterskabet i
125 ccm-klassen*

blev vundet af

MV-AGUSTA

på

MOBILLOIL »D«

der giver fuld og pålidelig smøring også til denne motor, der har den største stempelhastighed og de fleste HK pr. cm² stempeloverflade i sin klasse.

Giv Deres motor et ekstra langt liv med den samme olie!

Mobiloil "D" fås på de førende service-stationer og koster ikke mere end almindelig olie

Sommer SAE 50 . Vinter SAE 30



Mobiloil

"D"

VACUUM OIL COMPANY A/S

Fa. Ejnar Nielsen

Peugeot 203 er i det store og hele uændret i produktion. Af forandringer på 1954-modellerne skal nævnes bredere kofangere, benzinpåfyldningsstuds i bag-skærmen, større bagrude, automatisk indvendig belysning, når dørene åbnes, og endelig en mindre ændring af karosseriet, der ganske vist ikke bemærkes, når man betragter en 1954-model i forhold til 1953-modellen, men den lille ændring er der, og den har bevirket, at der bliver mere plads inde i vognen. Motoren i Peugeot 203 er som bekendt ret særpræget, idet kompressionsrummet i topstykket er halvkugleformet med topventiler i 60° vinkel for hinanden. Vippearmene sidder således på hver sin vippearmsaksel, men aktiveres fra samme knastaksel. Motoren udvikler 45 hk, og Peugeot 203 har som bekendt ganske glimrende køreegenskaber. Prisen for Berlina-modellen, der er udstyret med regulært solskinstag, fremstillet i plade, forekommer at være lav for en vogn af denne størrelse, nemlig 14.200 kr. inklusive varme og defrosteranlæg samt omsætningsafgift. Peugeot 203 fremstilles også som coupé og cabriolet og begge disse modeller koster inklusive omsætningsafgift 18.700 kr.

Bohnstedt Petersen A/S

For nogle måneder siden omtalte vi de nye Mercedes-modeller, og der er naturligvis ikke sket ændringer siden dengang. Som bekendt deles Mercedes-modellerne op i forskellige grupper, der er baseret på den gammelkendte Mercedes Benz 170 V, den nyere model 170 S, den helt ny Mercedes Benz 180 med selv bærende karosseri, model 220 og model 300. Model 170 V har uafhængig forhjulsaffjedring ved hjælp af triangellarme og tværliggende bladfjeder, medens model 170 S har uafhængig forhjulsaffjedring ved hjælp af to sæt triangellarme og skruefjeder for hvert hjul. Model 170 S har rummeligere karosseri end model 170 V. Der findes dog kombinationer mellem disse to modeller, der begge kan forsynes med den kendte firecylindrede dieselmotor. 170 S med dieselmotor hedder 170 DS, medens model 170 S-D er et forstærket V-chassis med Skarosseri og dieselmotor. Model 180, som blev nærmere omtalt i vort oktober-num-

mer, har som ovenfor omtalt selvbærende karosseri, og er forsynet med en 170 S motor, model 220 har sekscylindret motor med overliggende knastaksel, og det samme gælder Mercedes Benz 300. Priserne er iøvrigt:

Mercedes-Benz 170 V firedørs limousine kr. 15.960,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 170 S-V firedørs limousine kr. 19.480,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 170 S firedørs limousine. kr. 20.920,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 180 firedørs limousine kr. 24.650,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 220 firedørs limousine kr. 31.825,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 220 cabriolet B kr. 44.950,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 220 cabriolet A kr. 50.200,00 inklusiv omsætningsafgift.
Mercedes-Benz 300 firedørs limousine kr. 57.200,00 inklusiv omsætningsafgift og radio.
Mercedes-Benz cabriolet D kr. 68.270,00 inklusiv omsætningsafgift og radio.

DKW's Meisterklasse model F 89 P med to cylindret motor og firetrins gearkasse er uforandret. Den to cylindrede motor yder 23 hk og chassis og karosseri er iøvrigt det samme som i type F 91 Sonderklasse med trecylindret motor. Effekten på den trecylindrede motor, som vi omtalte ret indgående i vort oktober-nummer, er 34 hk, og de forskellige modeller i Sonderklasse har iøvrigt ratgear. Priserne for DKW er følgende:

DKW F 89 P fire- til fempersoners luksus limousine kr. 12.175,00.
DKW F 89 P firepersoners luksus cabriolet kr. 15.240,00.
DKW F 91 Sonderklasse fire til fempersoners luksus limousine kr. 12.475,00.
DKW F 91 firepersoners luksus coupé (hardtop) kr. 13.900,00.
DKW F 91 firepersoners luksus cabriolet kr. 16.760,00.
I samtlige priser er omsætningsafgiften inkluderet.

DKW's østtyske bror, IFA, leveres i to typer, nemlig F 8-700 med to cylindret



Ingen kulde og træk i vognen...

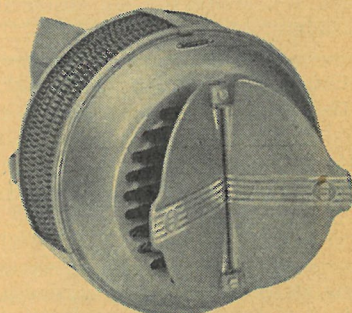
Mange, der gennem en årrække har været nødt til daglig at tilbringe timer i bilen, har fået varige minder i form af gigtildelser i arme, ben eller ryg, og kun fordi vognen ikke har været hensigtsmæssigt opvarmet i den kolde tid. Ingen har råd til at sætte helbredet på spil, og et godt og effektivt varmeapparat i vognen er idag ingen luksus, men et nødvendigt tilbehør for den, der lever en stor del af sit liv i bilen.

- ★ BOSCH varmeapparat har største varmeevne. Konstant varme og støvfri luftforsyning.
- ★ BOSCH varmeapparat har lydløs gang og lille strømforbrug. Det kan leveres med dobbelt defrostersæt, så forruden holdes fri for is og dug.
- ★ BOSCH varmeapparat kan om sommeren anvendes som ventilator.
- ★ Elegant og driftssikker udførelse.

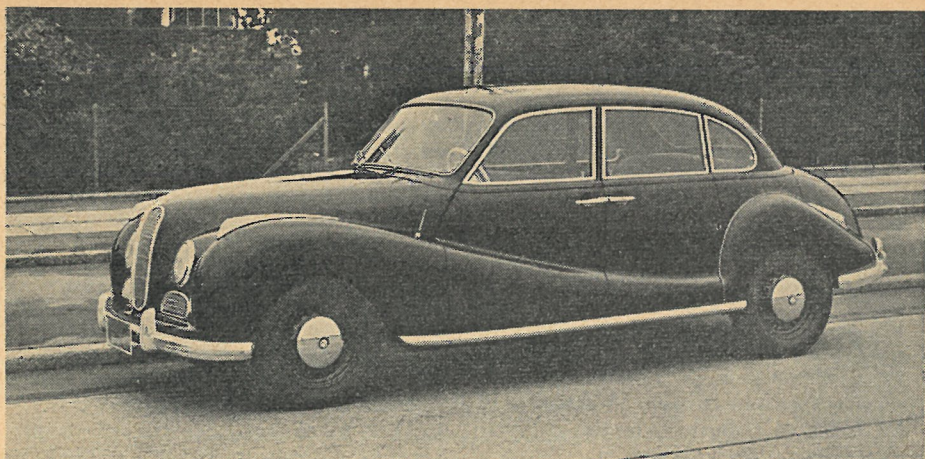
BOSCH

varmeapparat

— den uovertrufne kvalitet



A/S MAGNETO - Jagtvej 155, Kbh. N., Ægir 4601 - Generalrepr. for Robert Bosch GMBH, Stuttgart



BMW 501 er en fornem og hurtig limousine med vidunderlige køreegenskaber. Det er imidlertid kun i det slagte Tyskland, man møder denne vogn i større udstækning. Her i landet har de mennesker, der kan gøtere denne vogn, ikke råd til at købe den, medens det publikum, der gerne giver 41.000 kr. for en vogn, vælger en mere iøjnefaldende model.

motor og F 9-900 med trecylindret motor. F 8 svarer som bekendt nøje til den gamle DKW-model, medens F 9 er udformet på samme måde som de nye trecylindrede DKW med strømlinet karosseri. Disse modeller er uændret i produktion, og priserne er:

F 8-700 fire- til fempersoners	
limousine	kr. 7.900,00
F 8-700 firepersoners cabrio-	
let (Gläser)	» 9.790,00
F 9-900 fire- til fempersoners	
luxus limousine	» 9.700,00
F 9-900 fire- til fempersoners	
luxus cabrio-limousine ...	» 9.985,00
F 9-900 firepersoners cabriolet	» 11.950,00

Samtlige priser er inclusive omsætningsafgift.

Singer SM 1500 firedørs sedan er uændret i produktion og koster inklusiv omsætningsafgift 16.920 kr.

General Motors International A/S

Den største sensation hos GM er uden tvivl den helt ny Kaptajn, der i linier og udformning minder stærkt om Opel Rekord.

Da Kaptajn'en i efteråret 1938 afløste Opel Super Six, vakte den ny model en del furor, fordi den med sine moderne linier viste en ny retning, og fordi den ny Kaptajn i virkeligheden svarede til en lille amerikaner med selv bærende karosseri.

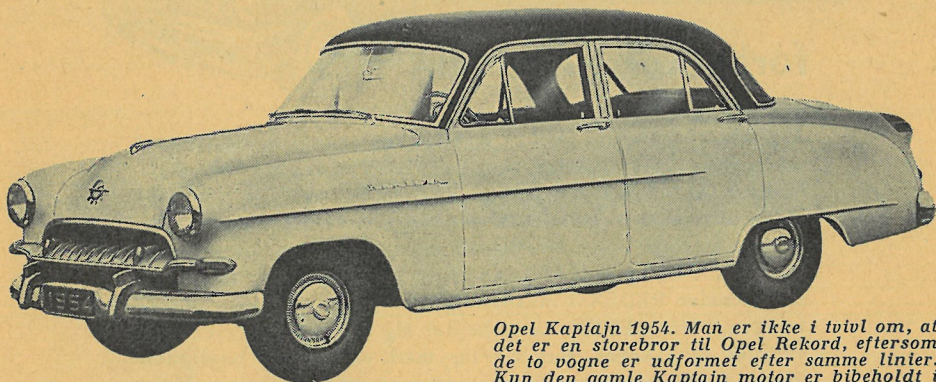
Den oprindelige model har bogstavelig talt holdt sig uændret i produktion til dette år, kun fik den efter krigen andre skærme og senere et stort udvendigt kuffertrum.

Opel Kaptajn 1945 betegner helt igennem en helt ny vogn, idet det kun er motoren, man overtager fra 1953-modellen. Motoren er praktisk talt uændret, blot er kompressionsforholdet sat i vejret fra 6,25:1 til 7,0:1. Effekten, der måles i amerikanske »heste« efter SAE-koden, d. v. s. motorens maksimal-effekt målt uden ventilator, dynamo og vandpumpe, er sat i vejret fra 65 hk til 75 hk, og samtidig er benzinforbruget gået 10 pct. ned. Maksimalhastigheden er gået i vejret fra 125 km/t. til 138 km/t. Vognens totalbredde er kun fire cm større end bredden på 1953-modellen, men forsædet er blevet 16 cm og bagsædet 30 cm bredere, idet karosseriet er bygget ud i vognens fulde bredde. Akselafstanden er blevet forøget 5,5 cm, og bagagerummet er 32 pct. større. Koblingen er en nykonstruktion — de tidligere skruefjedre er blevet erstattet med pladefjedre, og gearkassen er ligeledes en nykonstruktion med tre fremadgående gear med synkromesh mellem andet og tredje gear.

Udstyret i den ny Kaptajn er, hvad man med et mildt udtryk kan kalde overdådigt, men frem for alt er blinklyssystemet forbilledligt. Blinklysene er anbragt således, at man også kan se tegngivningen fra

siden af vognen, og der er fremstillet en kombination mellem stoplygte og blinklys, så man under en afvisning ikke kan risikere, at stoplygten overses — den største ulempe ved de nutidige blinklyssystemer. Det kombinerede bag- og stoplys er udformet som to store lygte-aggregater, ét i hver side af vognen. Begge stoplygter lyser naturligvis, når man bremses, men i det øjeblik, man samtidig har vist af til

hængt i gummi, krængningsstabilisator. **Bremser:** Hydrauliske med to selvforstærkende bremsesko på forhjulene, mekanisk håndbremse med håndgreb anbragt under instrumentbrættet tilhøjre for ratstammen. **Hjul og dæk:** Pressede pladehjul, dækstørrelse 6,40 × 13, **Udstyr:** Buet vindspejl og bagrudd, samtlige vinduer af splintsikkert glas, blinklysafvisere, vinduesviskere trukket af motoren, fuld-

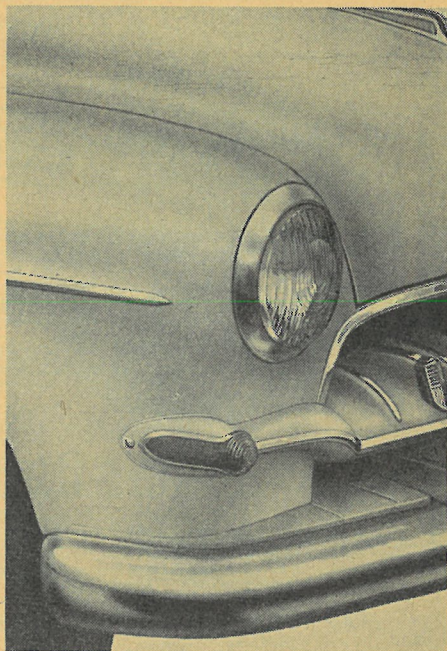


Opel Kapitajn 1954. Man er ikke i tvivl om, at det er en storebror til Opel Rekord, eftersom de to vogne er udformet efter samme linier. Kun den gamle Kapitajn motor er bibeholdt i 1954 udgaven, resten er nyt.

én af siderne, lyser kun den stoplygte, der er anbragt i modsat side af det fungerende blinklys. Derved er skabt et afvisersystem, som ikke kan misforståes eller overses.

Specifikationer er:

Motor: topventilet rækkemotor, seks cylindre, boring 80 mm, slaglængde 82 mm, slagvolumen 2473 ccm, kompressionsforhold 7,0:1, effekt 68 hk ved 3700 omdr./min. (DIN), letmetastempler med stålindlæg (autothermik) Opel faldstrømskarburator med accelerationspumpe. **Elektrisk anlæg:** Spænding seks volt, batterikapacitet 84 amperetimer, batteritænding, automatisk tændingsregulering med tilsluttet vacuumregulering. **Transmission:** Kobling med tør enkelplade og skivefjedre, tretrins gearkasse med skiftning fra ratgear, synkromesh mellem andet og tredje gear, udvekslingsforhold første gear 2,896:1, andet gear 1,661:1, tredje gear 1:1, bakgear 2,896:1, differentiale med hypoidfortanding, udvekslingsforhold 3,9:1. **Forhjulsophængning:** uafhængig med triangelarme, affjedring med skruefjedre dæmpet af teleskopstøddæmpere, krængningstabilisator. **Baghjulsophængning:** halvelliptiske bladfjedre med fem lag ophængt i gummi, dobbeltvirken- de teleskopstøddæmpere, ligeledes op-



Blinklysene på Opel Kapitajn er ført hen på siden af skærmene, således at blinklyset også kan ses fra siden.

REDEX



forbedrer motoren

Hvad REDEX er: REDEX er en specialraffineret mineralolie, der opløser beg, renser oliegangene for slam, hindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m. v. REDEX nedsætter motorens friktion og forlænger motordelenes levetid. På skemaet ses resultaterne af en REDEX-kur på en Hillman 1939. En kur består bl. a. i, at man hælder REDEX i indsugningen, medens motoren går på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig ind omkring stempler, ventiler etc., kører man en tur med varierende hastighed, hvorved alle urenheder blæses ud med udblæsningen. Kompression og acceleration øges, benzinforbruget mindskes. REDEX-kuren omfatter en udmåling af motoren før og efter kuren, således at DE direkte kan konstatere forbedringen.

ikke tomme
løfter, men

FACTS

RESULTATER AF EN REDEX KUR

FØR					EFTER			
CYLINDER NR.	1	2	3	4	1	2	3	4
KOMPRESSIØN LBS. PR. INCH	65	70	60	70	95	90	90	90
ACCELERATION FRA 20-50 KM/T	2,6 sek.				1,6 sek.			
BENZINFORBRUG 60 KM/T MED 4 PASS.	10,3 km/l				11,5 km/l			
* FORBEDRING								



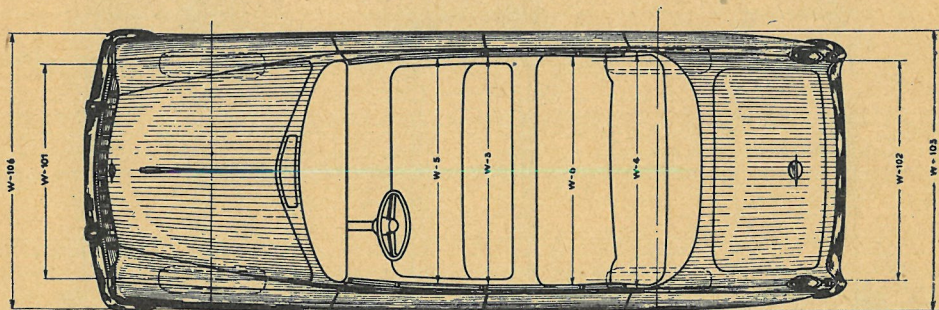
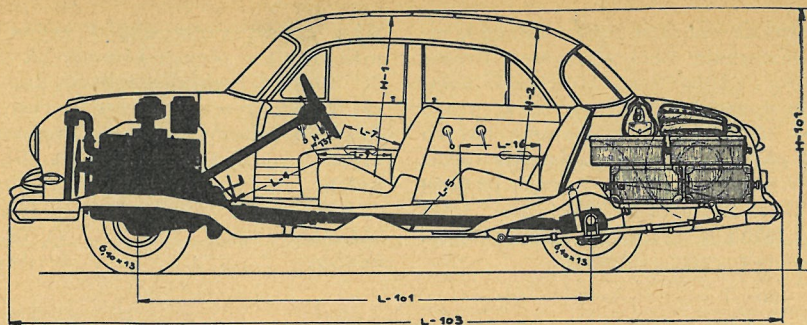
F. BÜLOW & CO.

Kongelig Hofleverandør



POLITITORVET, København V. — Central 1722

FÅS HOS AUTOMOBILFORHANDLERE OG MEKANIKERE LANDET OVER



Da Opel Kaptajn uden tvivl er en vogn, der stadig har det danske publikums bevågenhed, bringer vi her en målskitse af den ny model. H-1 højde foran 925 mm, H-2 højde bagtil 890 mm, H-13 mellem rat og forsæde 140 mm, H-101 total højde belastet 1530 mm, L-4 benplads foran 1080 mm, L-5 benplads bagved 1035 mm, L-7 fra rat til ryggen 380 mm, L-9 sædebag foran 470 mm, L-16 sæde dybde bagved 470 mm, L-101 akselafstand 2750 mm, L-102 dækstørrelse 6,40×13, L-103 total længde 4710 mm, W-3 skulderplads foran 1355 mm, W-4 skulderplads bagved 1360 mm, W-5 sideplads foran 1500 mm, W-6 sædebredde bagved 1520 mm, W-101 sporvidde foran 1341 mm, W-102 sporvidde bagved 1372 mm, W-103 total bredde 1760 mm, W-106 bredde over forskærmene 1680 mm.

stændigt sæt instrumenter bestående af speedometer med kilometertæller, benzinmåler, kølevandstermometer, ur, kontrol-lampe for blinklys, ladekontrollampe, kontrollampe til olietryk. Afblæseligt handskerum, askebæger med elektrisk cigar-tænder på instrumentbrættet og i den forreste sofas ryglæn, to solskærme, totonet horn, indvendig belysning med direkte lyskegle mod tændingslåsen (tændes auto-matisk, når døren åbnes), polstring med skumgummipuder. *Dimensioner og øvrige data:* Total længde 4710 mm, total bredde 1760 mm, total højde (ubelastet) 1600 mm, akselafstand 2750 mm, sporvidde: forhjul 1341 mm, baghjul 1372 mm, køle-systemet rummer 10 liter, benzintanken rummer 45 liter og oliesumpen rummer 4 liter, vægt i køreklar stand ca. 1190 kg, maksimal hastighed ca. 138 km/t., stige-evne i første gear 38 pct., i andet gear 19 pct., i tredje gear 11 pct., benzinforbrug ca. 10,1 liter pr. 100 km ved ca. 95 km/t.

Opel Rekord er endnu så ny i tjenesten, at der ikke er ændringer på denne model. Der er heller ikke store ændringer, hvad Vauxhall-modellerne angår, blot skal det nævnes, at kølerhjelmene nu åbnes efter det såkaldte alligator-system, d. v. s. at hjelmen er hængslet bagtil. Styretøjet er blevet noget forbedret på disse modeller, idet man er gået over til at bruge en art kugleleje indskudt mellem snekken og sektoren.

I lighed med de andre danske samlefabriker er General Motors nu igang med at samle amerikanske vogne, og det drejer sig selvfølgelig om en Chevrolet-model. Selv om det af gode grunde er gået ret spórlost hen over den danske vognpark, er det en kendsgerning, at Chevrolet er verdens mest solgte personvogn.

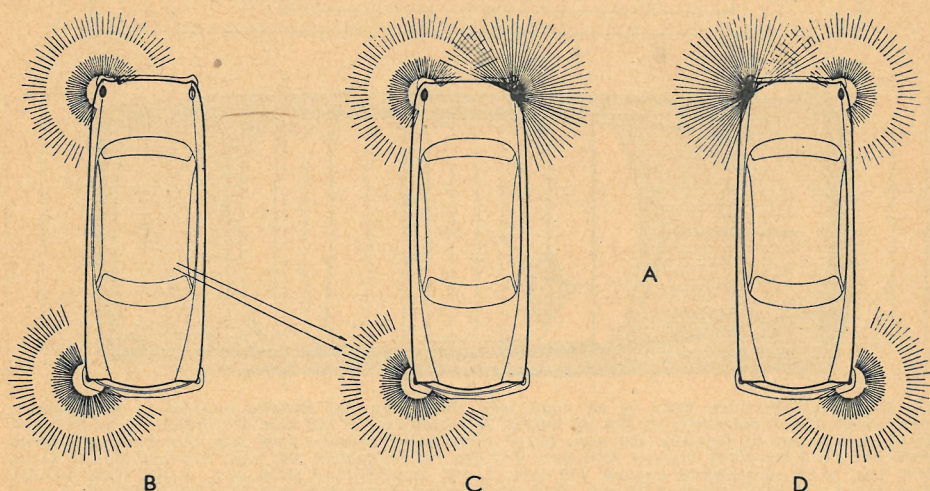
Den Chevrolet-model, man samler på General Motors, er serie 2100, firedørs sedan. Vognen kan leveres med almindelig synkromesh-gearkasse og motor, der ud-

vikler 105 hk ved 3600 omdr./min. og kompressionsforhold 6,8:1 eller med Torque Converter; i sidstnævnte tilfælde er kompressionsforholdet 7,1:1 og effekten 108 hk ved 3600 omdr./min. Motoren har en boring på 90,49 mm og slaglængde 100,01 mm, hvilket giver et slagvolumen på 3860 ccm, akselafstanden er 2920 mm, total længde 4950 mm og totalbredden 1900 mm.

Priserne for GM's vogne er:

ikke, og det varer sikkert endnu nogle måneder, før vognen kommer på markedet. På dollarpræmieringsbasis kan General Motors levere sine dyre mærker, og de følgende priser er inklusiv omsætningsafgift og dollartilskud til kurs 80:

Buick	kr. 69.648,00
Cadillac	» 100.918,00
Oldsmobile	» 64.164,00
Pontiac	» 56.030,00



A: Blinklyset ses godt fra siden. B: Blinklys til venstre og stoplygte i funktion.

C: Blinklys til højre og stoplygte i funktion. D: Blinklys til højre i funktion.

Det kombinerede system mellem blinklys og stoplygte på den ny Opel Kaptajn 1954.

Opel Olympia Rekord.....	kr. 12.970,00
Vauxhall Wyvern fire-cylindret	» 16.350,00
Vauxhall Velox sekscylindret	» 18.095,00
Chevrolet med synkromesh	» 24.740,00
Chevrolet med powerglide	» 26.910,00

Samtlige ovenstående vogne leveres på almindelig indkøbstilladelse, og omsætningsafgiften er inkluderet i prisen. Prisen på den ny Opel Kaptajn kendes endnu

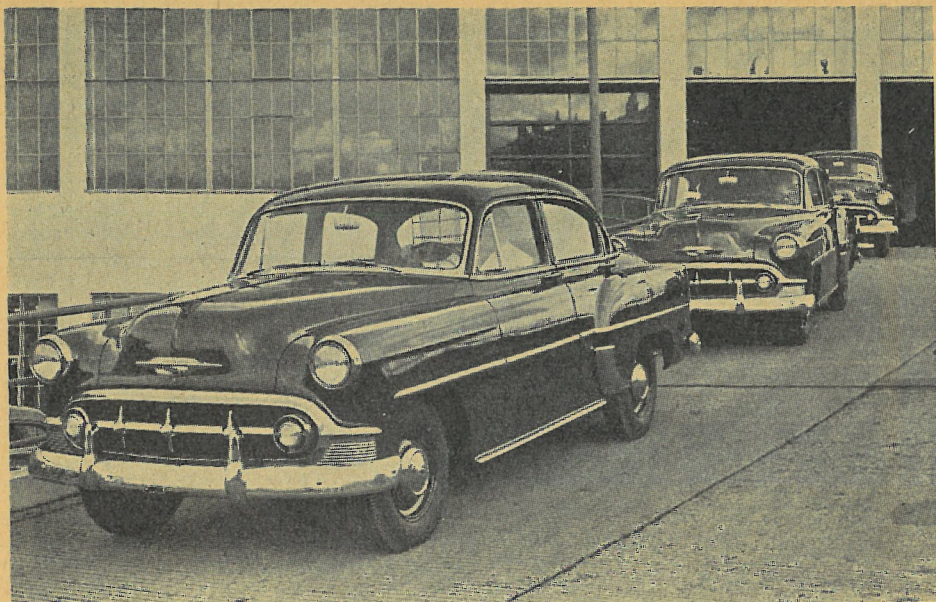
Skandinavisk Auto-Import, Birkerød

Den tjekkiske Skoda er uændret i produktion, og den topventilede, firecylindrede motor yder nu 36 hk, ligesom der på de nye modeller er 12 volt anlæg. Priserne er for Skoda sedan kr. 12.850,00 og for Skoda station waggon kr. 14.680,00, omsætningsafgift, varmeapparat og defrosteranlæg er inkluderet i ovennævnte priser. Tatra er fuldkommen uændret i produktion, og prisen inklusiv omsætningsafgift, varmeapparat og defrosteranlæg er 15.000 kr. Den lille Aero Minor med to-taktmotor er helt udgået af produktionen, og den ny model, man truede med for et års tid siden, er altså aldrig blevet til noget.

Fa. Jens Larsen

Volvo findes nu i to modeller, nemlig PV 444 ES, der er en luksusudgave af PV 444 E, som er standardudgaven, hvilket





Her ses den Chevrolet model, der bringes på markedet i Danmark, rulle ud fra General Motors fabriker i København

vil sige den model, vi hidtil har kendt. Luksusudgaven 444 ES er forsynet med nogle forkromede pyntelister, kølerfigur og elektrisk cigartænder, men det er også hele forskellen på de to modeller. PV 444 ES koster 14.065 kr., medens PV 444 E koster 14.675 kr., begge inklusiv omsætningsafgift.

E. Sommer

Javelin har siden sin fremkomst holdt sig uændret i produktion, når lige bortses fra ganske små ændringer fra årgang til årgang. På 1954-modellen er der et nyt instrumentbrædt, d. v. s. instrumenterne er de samme, blot har instrumentbrættet et andet udseende. Som bekendt er Javelin udstyret med en firecylindret boxer-motor, og den indtager således rent konstruktivt en særstilling i engelsk automobil industri. Motoren udvikler 52 hk ved 4100 omdr./min. Prisen er 15.400 kr. inklusiv omsætningsafgift, varme- og defroster-anlæg.

Jaguar XK 120 cabriolet er uændret i

fabrikation, prisen er 44.600 kr., og dertil kommer et dollartilskud på 7.608 kr., selv når man har indkøbstilladelse. Den store Jaguar Mark 7 med 3½ liter, seks-cylindret motor på 160 hk er for så vidt uændret i produktion, men kan nu tillige leveres med automatisk gearskifte. Dette er udformet som en Torque Converter samt et ekstra automatisk gear, idet man har to kørselsområder »low og high» som på andre systemer med Torque Converter, men dette system er yderligere suppleret med en automatisk skiftning i det høje område, svarende til et automatisk overgear. Denne sportsprægede og elegante vogn har en maksimalhastighed på 180 km/t., men det skal dog bemærkes, at man under særlig gunstige forhold har opnået en maksimalhastighed på 197 km/t.

Prisen med automatisk gearskifte er 44.600 kr. med et dollartillæg på 7.360 kr. og indkøbstilladelse, medens prisen med almindelig gearkasse er 40.400 kr. med et dollartilskud på 6.320 kr. på almindelig indkøbstilladelse.



Skift til LODGE og mærk forskellen

RUMI

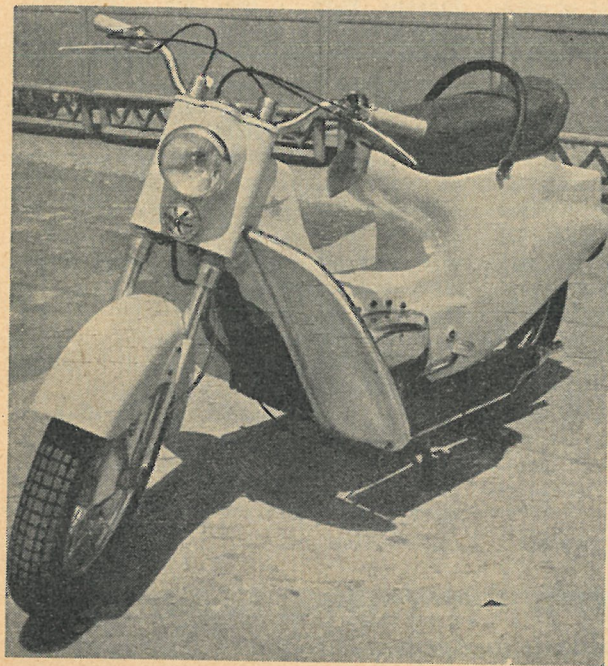
importeres nu i en

SCOOTER MODEL

Den kendte italienske motorcykle-fabrik Moto Rumi, der fremstiller motorcykler ligefra de spinkleste letvægtene til kraftige grand prix maskiner, bli-i Danmark foreløbig repræsenteret af en enkelt model, nemlig en scooter på 125 ccm.

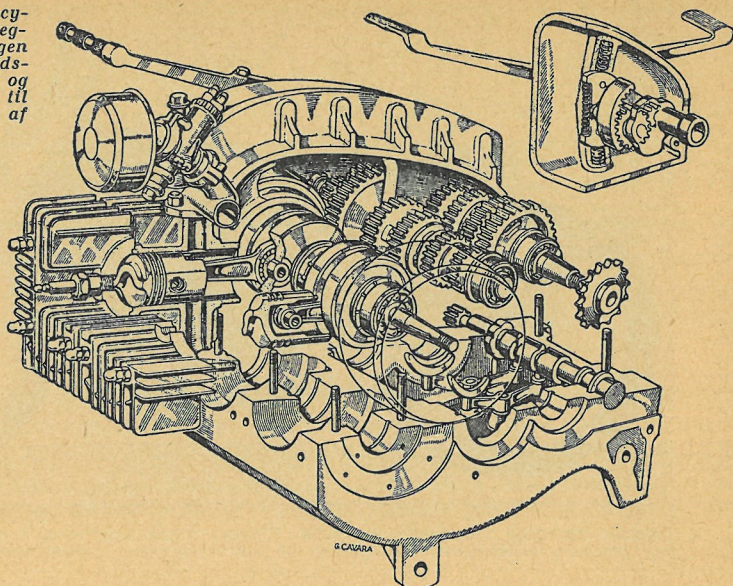
En scooter på 125 ccm lyder efterhånden som noget ret ordinært, men det er det sidste man kan beskyldte denne maskine for at være. Motoren er udformet efter en meget særpræget konstruktion, der iøvrigt kendetegner de fleste af Rumi's modeller. Det er en tocyldret totaktsmotor, sammenbygget med gearkassen i en meget kompakt og stabil blok. Rumi er således den eneste tocyldrede scooter på det danske marked. Smøresystemet er delt op i to grupper, eftersom stempler og plejlstangslejer smøres på

sædvanlig totaktsmåde ved at blande olie i benzinen, medens krumtaplejerne smøres med olie fra gearkassehuset. Transmission mellem krumtapakslen og kobling foregår ved hjælp af tandhjul, medens kraften overføres fra den udgående gearkasseaksel til baghjulet ved hjælp af kæde. Rumi scooteren er i nok så høj grad en forklædt motorcykle, eftersom den har letvægtsmotorcyklernes data for hjulophængning, hjulstørrelse, akselafstand og styregeometri. Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel og baghjulet i en svinggaffel, og begge hjul er af størrelsen 3,25×14. Benzintanken er indbygget i stellet med påfyldningsstuds lige bag kronhovedet, og maskinen er monteret med en twinsadel, under hvilken værktøjskassen er anbragt. Lygte og horn er bygget sammen i et fælles hus anbragt på teleskopforgaflen. Gearkassen har fire udvekslingsforhold, skiftningen sker ved hjælp af en fodpedal anbragt i højre side. Maskinen er forsynet med meget brede benskjold, der som fodbrætter føres helt bag ud, således at de også tjener som fodbrædt for bagsædepassageren. »Karosseriet« er udformet i ét stykke der er helvejst. Motoren er anbragt i en vindtunnel.



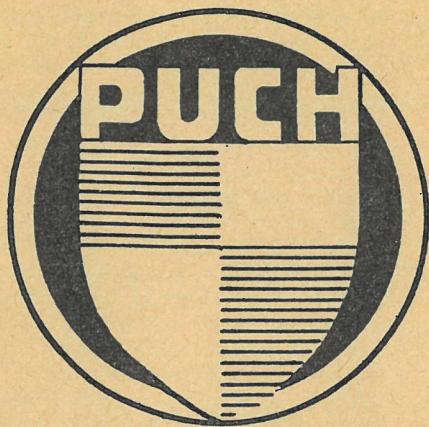
Rumi er et elegant køretøj, men om den skal betegnes som scooter eller som indkapslet motorcykle er vanskeligt at sige. Efterhånden som forskellen mellem scootere og motorcykler bliver mindre og mindre, må man vel fastslå, at det er en scooter sålænge køreren ikke har et ben på hver side af benzintanken. Som det svagt fremgår af illustrationen er Rumi scooteren monteret med trådhjul. Mellem de to benskjold er den vandretliggende motor placeret i en lav vindtunnel.

Den vandretliggende, to-cylindrede to-taktsmotor betegner en ualmindelig gedigen konstruktion. Bemærk godstykkelsen i krumlaphuset og de mange solide slagbolte til at samle de to halvdele af huset med.



Specifikationer er: Tocylindret to-taktsmotor med vandretliggende cylindre, boring 42 mm, slaglængde 45 mm, slagvolumen 124,68 ccm. Transmission: Flerpladet kobling i oliebad, trukket af tandhjul fra krumtapakslen, firetrinsgearkasse

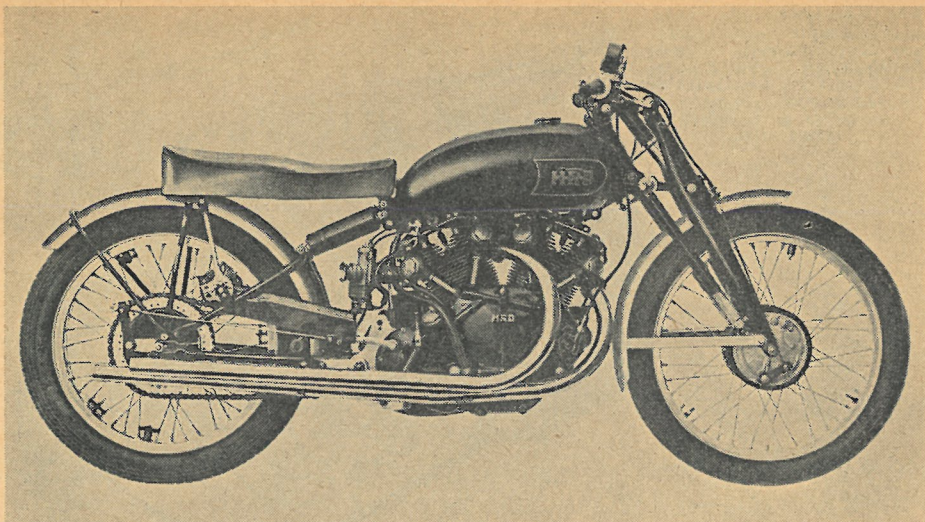
med fodskifte, kæde til baghjulet. Svinghjulsmagnet med to separate kontaktafbrydere. Benzinforbruget er ca. tre liter pr. 100 km, tophastighed 80 km/t., effekt 5,6 hk. Prisen er inklusiv omsætningsafgift kr. 3.550,00.



Vælger De
Puch,
vælger De
rigtigt!

Generalrepræsentant for Danmark:

O. E. ANDERSEN . ØRESUNDSVEJ 126 . KBHVN. S.



Verdens hurtigste standardmotorcykle, Vincent Black Lightning i racertrim. Denne maskine kan præstere hastigheder i nærheden af fabriksracerne — men den er også dobbelt så stor.

VINCENT'S *program*

Vincent har fire modeller på programmet, samt en knallertmotor. De fire modeller er de tre 998 ccm tocylindrede maskiner, Black Lightning, Black Shadow og Rapide samt den eencylindrede 499 ccm Comet. Den eencylindrede 499 ccm Meteor er gået ud af produktion. Her til landet importeres kun den store 998 ccm Rapide på 54 hk og den eencylindrede 499 ccm

Comet på 27 hk, begge meget temperamentfulde standardmaskiner beregnet for store kørehastigheder. Black Lightning og Black Shadow bliver ikke importeret uden på særlig bestilling, eftersom disse maskiner er altfor kostbare. Det skal således nævnes at Black Lightning, verdens hurtigste standardmaskine, inklusiv omsætningsafgift koster 11.800,00 kr. Der er kun få ændringer på Vincent's modeller, men det skal nævnes at den forreste montering på sadlen er løfte lidt i vejret for at give en bedre kørestilling, ikke mindst af hensyn til langbenede ryttere. Sadlen kan naturligvis indstilles i forhold til rytterens højde. Vincent motorerne er ret kendt for at være ualmindelig tætte for olie, og man har yderligere foretaget nogle forbedringer for at leve 100 pct. op til dette prædikat. Vincent's modeller er som bekendt ret særprægede i opbygningen, idet man anvender parallelført forhjulsophængning med teleskopisk indkapslede fjederelementer lagt uden for den egentlige forgaffel, medens baghjulet er ophængt ved hjælp af en særlig svinggaffel med fjedrende element indskudt mellem de øverste gaffelrør og det egentlige stel. Som et lille kuriosum af stor praktisk betydning skal vi erindre om at reservedelnummeret på hver enkelt del er indstøbt eller indgraveret på den pågældende del, så man kører



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY

i virkeligheden rundt på et rullende reserveredskatalog. På model Rapide er der endvidere foretaget forskellige ændringer for yderligere at gøre denne maskine anvendelig til sidevognsbrug. Man har bl. a. monteret en mere effektiv styrebremse. Priserne er følgende:

Rapide 998 ccm kr. 5.900,00 eksklusiv omsætningsafgift. Kr. 8.050,00 inklusiv omsætningsafgift.

Comet 499 ccm kr. 4.660,00 eksklusiv omsætningsafgift. Kr. 6.225,00 inklusiv omsætningsafgift.

Der er nu indledt et samarbejde mellem Vincent fabrikkerne og de tyske NSU fabrikker, idet den engelske fabrik på licens fremstiller NSU Fox og NSU Max. Motor, gearkasse og stel leveres af NSU, medens komplettering og montering foretages af Vincent. NSU-Vincent vil således fremtidig kunne leveres i England og Dominions.

Bestyrer søges til Norton-Hansens forretning

Som de fleste af vore læsere ved, kom en af vore kendte motorkørere, *Norton-Hansen* fra Holbæk, ulykkeligt af dage ved en færdselsulykke på den ny ringvej ved Roskilde.

Fru Hansen, der ønsker at drive forretningen videre, har henvendt sig til SMJ for gennem bladet at finde en dygtig forretningsbestyrer, der naturligvis må være branchekendt og således kan påtage sig salget af motorcykler og såvel indkøb som salg af reservedele, tilbehør og udstyr. Forretningen kan eventuelt ad åre overtages. Al henvendelse om dette spørgsmål rettes skriftligt til Fa: Norton-Hansen, Smedelundsgade 10, Holbæk.

Til våre norske lesere

Vi henstiller til våre lesere i Norge å fornye abonnementet direkte gjennom Norsk avd., da De således blir spart for unødigt venting på bladet.

Norsk avd. fører samtlige av SMJ's bøker:

Skandinavisk Motor Journal, Norsk avd., Postboks 2817, Oslo K.



PARKA COAT

Imprægn. og gennemforet med Teddy-Bear. Udv.: Militærdug. Alm. Mod. Kr.

176

Model Grønland med af-tagelig Hætte, der kan om-byttes med Krave Kr.

230

MOTORDRAGTEN

»TEDDYBEAR«

U.S. Navy, foret med lækre Teddy-Bear — ganske enestaaende Kr.

290

SKINDJAKKE

Engelsk, gennemforet Kr.

221

ABC Fiber-Hjelme

godkendt af D.M.U. .. Kr.

60

Forl. gratis Katalog o. Motorbeklædn.



Forst- og Jagthuset

Gl. Kongevej 119, V.

C. 86 32.

EVa 40 20.

Motor Lommebogen

1954

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 vægtafgift, kilometerafstande el. lign. En fiks lille gave til motormanden.

★

Reserver den hos Deres
boghandler

kr. 3,85 - 4,85

★

JØRGEN HALKIER'S FORLAG
Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø

FRA TRIAL SÆSONEN

Anden afdeling af danmarksmesterskabet og jydsk mesterskab. - Jagt og trial ved Tommerup.

Den 16. november afholdt Fyens Motor Sport sit mesterskabstrial ved Tommerup, i det mest velegnede terræn man kan tænke sig til denne sport, og samtidig var etaperne udlagt med virkelig sans for det afvekslende, så kørerne fik deres færdigheder prøvet såvel i skov som engstykke og mose, samt på en virkelig hastighedsetape.

En kedelig episode satte sit præg på dagen, idet den jagtberettigede til løbsarealet pludselig mødte op og omgående

Af resultaterne kan nævnes:

Senior-solo 500 ccm: Ejvind Hansen, Odense, 500 points, Arne Nielsen, Sorø, 435 points, Mogens Dyhr, Kerteminde, 420 points.

Senior-sidevogn: Bruno Jensen, Vanløse, 740 points, Willy Bäsch, Odense, 430 points, Sv. Schmidt, Kerteminde, 425 points.

Lettvægts-solo: Kiehn Berthelsen, København, 450 points, Mogens Solvang, Odense, 440 points, Jørgen »Berlin« Rasmussen, Odense, 435 points.

Junior-solo: Carl M. Hansen, Dræby, 500 points, Arne Leo Christensen, Slagelse, 410 points, Ejler Marcussen, Tommerup, 390 points.

Begynder-solo: Poul Nielsen, Holmstrup, 460 points, Erhardt Sørensen, Århus, 395 points, Henning Jørgensen, Odense, 390 points.



Karl M. Hansen forcerer en veritabel vandgrav på sin Ariel (Fyens Motor Sport's mesterskabstrial).

forlangte løbet standset. Da dette blev afvist, begyndte jægerne at fjerne afmærkningen på flere etaper, og stod et par gange i vejen for kørerne på en af etaperne. Klubben var i sin gode ret til at afholde løbet, efter at have fået ejerens samtykke, og også politiet i Odense var underrettet på forhånd, så den sag, der er rejst, må blive mellem jagtindehaveren og ejeren.



Bent Hansen kom med sin Triumph kørende på en skovetape, men pludselig forsvandt forhjulet ned i den tilsyneladende bundløse undergrund. Det blev atter løftet op, men —

— så forsvandt baghjulet på samme måde. Det ser ud som om rytteren ligger på knæ, men det er ikke tilfældet. Jo mere han løflede i maskinen, jo mere sank han selv ned. Det tog 12 minutter at få maskinen op igen.

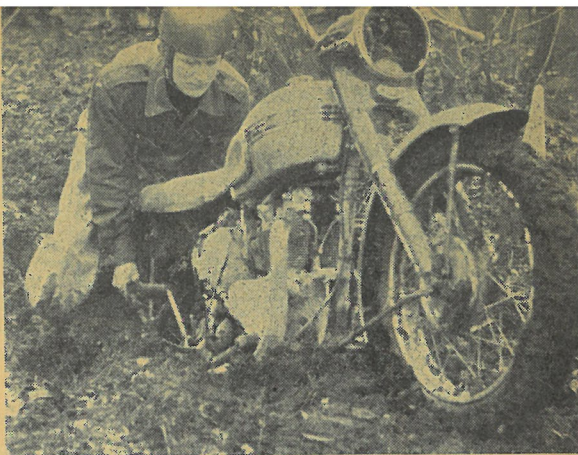
A nden afdeling af det danske mesterskab i trial og jydsk Mesterskab kørtes søndag den 22. november i et glimrende terræn ved Rejstrup nær Randers, og det blev absolut en succes, afviklet på fortrinlig måde.

Den arrangerende klub, Randers Motor Sport, havde lagt megen vægt på arrangementet, bl. a. havde man installeret et højttaleranlæg i ryttergården, og dette var stærkt medvirkende til, at kørslen kunne afsluttes ca. en time tidligere end beregnet. Som en service overfor publikum, og til stor lettelse for officials, havde samtlige maskiner numre, og der var trykt et program, der blev solgt i ikke så få eksemplarer. Iøvrigt afvikledes dette trial efter det nye reglement for pointsberegning.

Etapen, der skulle gennemkøres, var 6650 m lang. Første gang kørerne blev sendt ud på den, var det stilen det gjaldt, mens det næste gang var tiderne der talte. Kørerne blev hurtig klar over, at det var en fortrinlig bane, men den stillede store krav til både mandskab og til materiellet, der iøvrigt stadig bliver bedre og bedre.

På etappen var indlagt syv sektioner. Den første var en mose med tuer, og den var så blød, at man måtte sløjfe den i hastigheds-etapen. Så fulgte en gammel grusgrav med huller og forhøjninger og vinkelrette sving, og derefter gik det i zig-zag over en stejl bakkekam. Endnu en grusgrav, og så et ujævnt terræn, hvor banen bl. a. gik på siden af en stejl skrænt. Endelig var der en plantage med stejle stigninger og lumske trærødder, inden maskinerne røg ud på en eng, der var så blød, at det bogstavelig talt var umuligt at gå på den. Men køre der — det kunne man altså.

Ved tilrettelæggelsen af ruten var der lagt vægt på, at der aldrig kunne blive tale om et virkeligt hastighedsløb, idet de forskellige forhindringer var anbragt med sådanne mellemrum, at det hurtigt igen blev nødvendigt at lukke af, og tendenser i den retning kan man kun hilse med glæde. Det er i det vanskelige terræn



man skal vise sin køredygtighed, og tilmed nedsætter denne form for kørsel risikomomentet ganske betydeligt.

Der var også ved denne lejlighed mange der måtte stige af, hvad enten de væltede eller det simpelthen var nødvendigt for at skubbe maskinen gennem æltet. Der skete et enkelt styrt, der så ret alvorligt

GLÆD ALLE

der kører paa motorcykle eller
knallert med en

JOBİ STYRTHJELM

i julegave. Styrthjelm, der til
dato har reddet 50 mennesker
fra kraniebrud og død.



3
aars
garanti
paa Turist- og
Luxusmodel

Jobi konkurrencemodel ca. 40.00
Jobi turistmodel 60.00
Jobi luxus m. lammeskind 70.00

JOHN EWALD

Brøndbyvænget 19 pr. Glostr.
Tlf. Rødovre 3176



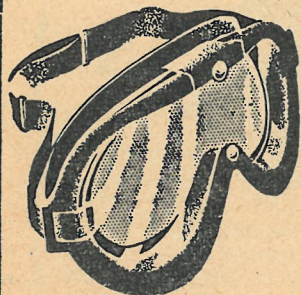
Kiehn Berthelsen, Puch, i det meget opløste terræn under Danmarks mesterskabernes anden afdeling.

ud. Det overgik Gunnar Villadsen fra Aalborg, der blev ramt så hårdt i hovedet af Maskinen, at han var bevidstløs. Det viste sig dog på sygehuset, at styrthjælmen havde opfyldt sin mission, og at han var sluppet med en lettere hjernerystelse. Løvrigt medførte hans uheld ikke forsinkelser i arrangementet, idet man til stadighed havde to ambulancer holdende parat.

Selv om Ejvind Hansen ikke kom med til den første afdeling af DM, har han med sin førsteplads sikret sig en plads i

spidsen, og der er ingen tvivl om at det glæder ham, særlig da han syntes, at han blev meget dårligt behandlet, da første afdeling afvikledes. Anmeldelsesfristen var ganske vist udløbet, men Ejvind Hansen havde ikke kunnet melde sig før på grund af et handelsbrud, han pådrog sig i Ny Mølle. Han blev imidlertid afvist, skønt man aftenen i forvejen havde modtaget — og godkendt — anmeldelse fra vinderen af første afdeling i senior solo, Otto Andreasen, Køge.

Resultaterne følger på næste side.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude

kr. 9.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform	
Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra	kr. 168.00
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra	- 56.50
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) ..	- 24.50
Nyrebælter prima kvalitet	- 19.50
Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetal-hjelme	- 59.50

MOTOR DRESS

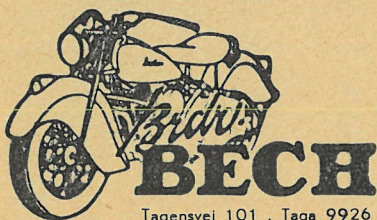
BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Senior solo. Danmarksmesterskabet.

Nr.	Navn	Stil- etape	hastig- heds.	Talt
1.	Ejvind Hansen, Ejstrup ..	90	100	190
2.	Arne Svendsen, Silkeborg ..	100	90	190
3.	Johs. Jensen, Silkeborg ..	85	85	170
4.	Niels Blumensaaft, Randers ..	80	70	150
5.	Arne Nielsen, M. S. M.	70	80	150
6.	Robert Christensen, Aarhus ..	75	75	150
7.	Hans J. Hansen, Kerteminde ..	65	55	120
8.	Henning Krogh, Aarhus	50	50	100
9.	Otto Andreasen, Køge	30	60	90
10.	Svend Nielsen, Svendborg ..	20	65	85
11.	Henry Petersen, Aarhus	45	40	85
12.	Harry Christensen, Randers ..	60	25	85
13.	Martin Fischer, Randers ..	20	45	65
14.	Søren Juel, Viborg	25	35	60
15.	Karl J. Larsen, Hillerød ..	40	20	60

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RODGE
RESEVEDELE OG Udstyr
Aut. Indian-forhandler



Tagsvej 101 . Taga 9926

16.	Ejler Svendsen, København	35	20	55
17.	Viktor Simonsen, Aalborg ..	20	35	55
18.	Mogens Kjær, Randers	20	30	50

Junior solo. Ikke åbnet for DM (Jydsk m. undtagen J. Andersen).

1.	Bent Hansen, Løgumkloster	100	100	200
2.	Harry Hansen, Viborg	90	90	180
3.	Jørgen Andreasen, Køge ..	80	85	165
4.	Erhard Sørensen, Aarhus ..	85	80	165

Løtvægt. Ikke åbnet for mesterskab eller jydsk m.

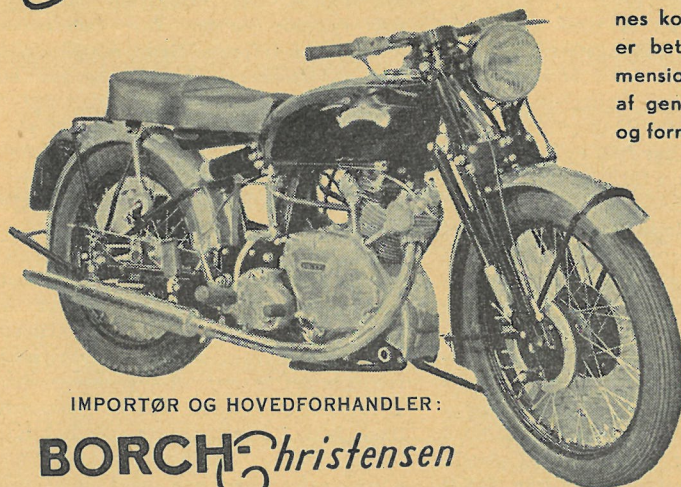
1.	Kiehn Berthelsen, Københ.	100	100	200
2.	Karl Andersen, Aarhus	85	90	175
3.	Erhard Fisker, København	90	85	175
4.	Bent Bigum, Aarhus	80	80	160

Senior sidevogn. Danmarksmesterskab.
Ikke åbnet for jydsk m.

1.	Niels Andersen, Helsing ..	100	100	200
2.	Bruno Jensen, Vanløse	90	90	180
3.	Harry Petersen, Aarhus ..	85	85	170
4.	Sv. Mortensen, Helsing ..	70	80	150
5.	Tage Nielsen, Aarhus	70	75	145
6.	Leo Bakmann, Randers	75	70	145

Senior solo. Jydsk mesterskab.

1.	Arne Svendsen, Silkeborg.
2.	Johs. Jensen, Silkeborg.
3.	Niels Blumensaaft, Randers.
4.	Robert Christensen, Aarhus.
5.	Henning Krogh, Aarhus.
6.	Henry Petersen, Aarhus.
7.	Harry Christensen, Randers.
8.	Martin Fischer, Randers.
9.	Søren Juel, Viborg.
10.	Viktor Simonsen, Aalborg.
11.	Mogens Kjær, Randers.



IMPORTØR OG HOVEDFORHANDLER:

BORCH Christensen

TOLDBODVEJ 5

KØBENHAVN K.

VERDENS HURTIGSTE ★ STANDARD MOTORCYKLE

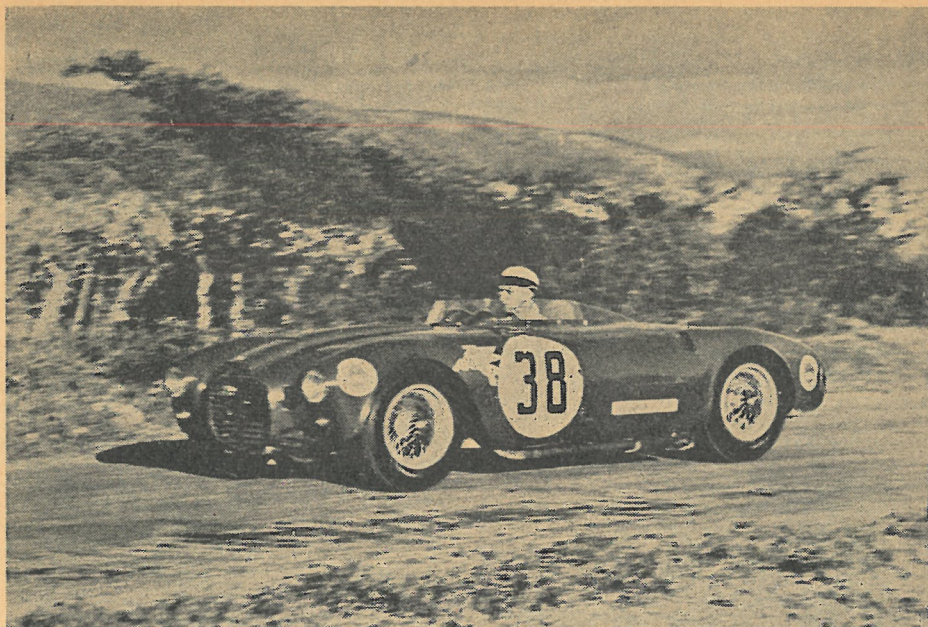
Betragt en Vincent og De vil forstå, at denne maskines kolossale ydeevne ikke er betinget af en overdimensioneret motor, men af gennemført konstruktion og fornemt kvalitetsarbejde.

FORHANDLERE

antages

i ledige distrikter.

TLF. CENTRAL 842
& CENTRAL 14013

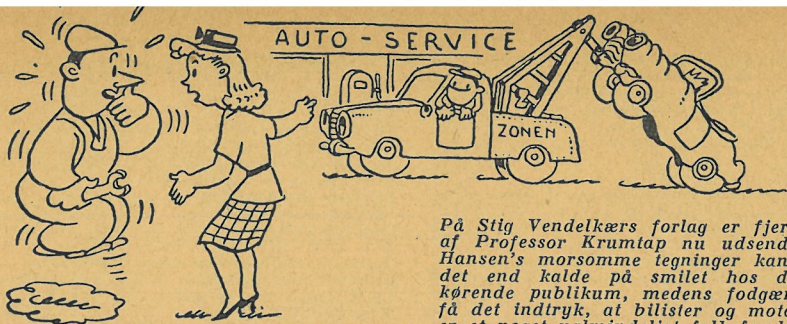


Det fjerde mexikanske løb, der nu har skiftet navn til Pan-American Race er nu afsluttet efter nogle højst dramatiske begivenheder. Der er i automobilsportskredse blevet rejst berettiget klage, fordi flere køreere mistede livet på grund af mangelfulde afspærringer og mangelfuld afmærkning. Løbet strækker sig over 3077 km, og på strækningen er der højdeforskelle fra 0 til 3196 m over havets overflade. I sportsvognsklassen besatte Lancia de tre første pladser med Fangio, Taruffi og Castellotti ved rattet. Først på fjerdepladsen kom en Ferrari kørt af Manchini. Fangio vandt med en gennemsnitshastighed på 169,22 km/t. (på almindeligt landevej). Klassen for standardvogne blev vundet af Lincoln, der besatte de tre første pladser, medens Porsche blev nummer et og to i klassen for sportsvogne op til 1600 ccm. Af 194 startende vogne gennemførte kun de 61. På ovenstående fotografi ses Castellotti i sin Lancia.

Hvor meget benzin bruger en racermaskine

Det er lykkedes en af vore medarbejdere at skaffe forbrugsværdierne for NSU's racermaskiner, der i år har hjembragt to personlige mesterskaber til Werner Haas og et fabriksmesterskab til NSU. NSU fabriken har ført nøjagtig statistik over maskinernes forbrug i de løb, der tæller til verdensmesterskabet og det tyske mesterskab, og i dette år har forbruget for 125 ccm NSU Renn-Fox ligget på værdier mellem 4,55 og 6,3 liter pr. 100 km, medens 250 ccm modellen, NSU Renn-Max, har haft et forbrug fra 5,5 til 8,3 liter pr. 100 km. Disse værdier er ualmindelig lave, når man tager maskinernes effekt i betragtning. Det laveste forbrug opnåede NSU i Ulster Grand Prix i Nord Irland, altså på en meget hurtig strækning, medens det største forbrug fandt sted ved Feldbergrennen i Taunus — en

snoet bane med mange stigninger, der uafbrudt kræver acceleration og opbremsning. Det viser sig at nøjagtigt det samme gælder for racermaskiner som for seriefremstillede maskiner, nemlig, at jævn og hurtig kørsel koster mindre brændstof end stadige opbremsninger og stærk acceleration. Af de forskellige maskiners brændstofforbrug kan NSU's ingeniører tillige sige en del om kørernes kvalitet: en rutineret stjernefører, der kører sin maskine jævnt og behersket, bruger mindre benzin end sin staldkammerat på den samme maskine, når sidstnævnte vel at mærke kører uregelmæssigt og uden mesterkørernes overlegne teknik. Af forbrugsstatistikken fremgår det iøvrigt, at sejrherren, der har gennemført med den største gennemsnitshastighed, i hvert eneste løb har haft et mindre brændstofforbrug end sine markkammerater, der har kørt med mindre gennemsnitshastighed.



»Min mand må ikke vide hvad der er sket, kan De ikke skrive på regningen at De har rensset tændrør og skiftet olie?«

Motorlommebogen 1954

Motorlommebogen 1954 er udkommet — som sædvanlig på Jørgen Hallkiers' Forlag, København. Foruden det almindelige lommebogsstof indeholder Motorlommebogen ting af interesse for bilister og motorcyklister og navnlig forhold om forsikringsbestemmelser og lignende, man ikke til daglig beskæftiger sig med, kan man hurtigt få oplysning om i motorlommebogen. Priserne for biler og motorcykler er for så vidt, det lader sig gøre ført à jour, og ligesom i tidligere år indeholder Motorlommebogen en kortfattet engelsk/dansk motorordbog. Prisen er ligesom sidste år kr. 4,85 i skind og kr. 3,85 i kunststof. Motorlommebogen fås hos alle boghandlere og kan tillige ekspederes fra Skandinavisk Motor Journal, der fremsender bogen pr. efterkrav eller mod forudbetaling på giro 68833 eller mod frimærker.

På Stig Vendelkørs forlag er fjerde årgang af Professor Krumlap nu udsendt. Gunnar Hansen's morsomme tegninger kan ikke andet end kalde på smilet hos det motor-kørende publikum, medens fodgængerne vil få det indtryk, at bilister og motorcyklister er et noget ualmindeligt folkefærd. 24 sider, kr. 2,50.

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

TID
PENGE
PORTO
TELEFON

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

Alt på et sted til motorcykler

**Motor-
lageret**

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



Klichéerne laver

Drue Dahl

Bella 2409

Indholdsfortegnelse 1953

DIVERSE

Betaler De for meget i forsikring?	115
Bliver der aldrig jul i købmandsgården? ..	67
Blod, sved og tårer	594
BMW overtager Veritas	470
Russel Brockbank	88
Marc Birkigt	228
Joe Craig	238
De ny forsikringsbestemmelser for kørsel i udlandet	216
Det begynder med hjulene	171
Det er dyrt at bygge nye motorer	485
Det går stadig godt i USA	258
Det sku' læserne bare høre	450
Det står på tryk	403
DMU forstår ingenting	231
Drøm og virkelighed	721
Et herligt automobilkatalog (anmeldelse) ..	231
Fra hobbyværksted til Grand Prix (Cooper)	175
Fri udblæsning	62
»	487
Fugleflugtslinie	618

God propaganda for børnene	56
Hvilke biler købte danskerne i 1952?	156
Hvor meget koster en fabriksracer?	210
Kort fortalt i tekst og billeder	458
Kunsten stiger	563
Kært barn har mange navne	311
Legetøj	330
Man må give Einstein ret	627
Med bil gennem ukendt land	511
Meddelelse til abonnent 736	404
Ministeriel bilkender	430
Tazio Nuvolari (nekrolog)	503
Nytteløs lomme filosofi i projektørlys	427
Pr. bil — og så til fods	296
Redaktionelle strøtanker	235
»	363
»	491
»	707
Sagen Irving — DMU	207
Stor konkurrence om ny Hillman	116
Turisme på en anden måde	183
Øst-vest, hjemme bedst	566

HISTORISK

Crystal Palace	366
Blade af Fiat's historie	246
Ford 1903—1953	392
Tazio Nuvolari (nekrolog)	503
Paris, Amsterdam, Paris	6
Historien om Puch	494

PRØVEKØRSLER

Adler M 200	12
BSA model C 11	541
Citroën 2 CV	382
Fiat 1100	445
Jawa »350«	715
Matchless Super Clubman	260
Mobylette	528
Morris Minor, topventilet	689
Simca 9 Aronde	267
Sunbeam model S 8	372

SPORT

Belgiens Grand Prix	440
BMW med i den internationale landevejs- sport	62
De klassiske motorcykleløb	533
Den internationale løbskalender for mo- torcykler	64
Det internationale seksdages trial	609
Det italienske motorcykle Grand Prix	603
Djurgårds Loppet i Helsingfors	322
Elektroløbet	484
Europamesterskabet i moto-cross	558
Fra bane og vej	51
»	81
»	167
»	219
»	283
»	344
»	412
»	460
»	552
»	598
Fra månedens motorløb	290
»	355
»	420
»	481
»	558
»	621
Fra trial-sæsonen	762
FuriOSO i den store stil (Carera Mexicana)	53
Hvilke muligheder har dansk motorsport Hvorfor ikke en formel på de store motor- cykleklasser?	96
Isle of Man TT	401
»	299
»	377
Kan man træne til et rallye?	336
Moto-cross des Nations	526
Pikes Peak	52

Saxtorp Grand Prix	557
Tysklands Automobil Grand Prix	476

TEKNIK

Adler sætter teknisk rekord	167
Afbalanceret af hjul	582
Ariel modellerne 1954	700
Biler på Paris-udstillingen	619
Bilernes luftforbrug	278
Bremsebelægning	433
Den bankefri motor	133
Den dyre afdeling (sportsvogne)	710
Det rullende hus (campingvogne)	514
Dikteret af dovenskab	315
DKW tager fat for alvor	591
Dæk og tryk	548
Et fornuftigt ord fra Ford	138
Europæiske personvogne, en oversigt over 1953 modellerne	18
Fjedre	251
Fortiden levendegjort (Hammel vognen)	108
Frankfurterudstillingen (biler)	189
Frankfurterudstillingen (motorcykler)	636
Fremtiden set gennem monocle	70
Fremtidsmusik (fremtids motorcykler)	118
Génève udstillingen	189
Her er de (forskellige motorcyklemodeller)	86
Helikopter i stedet for bil	631
Horex	586
Hvad skal vi gøre ved den gamle motor- cykle?	74
Hydrauliske bremses til motorcykler	57
Interessant moto-cross maskine	204
James	586
Kan man træne til et rallye?	336
Karburatorer betragtet som reservedele	471
Kølersprit og letmetal	703
Liden årsag stor virkning (tændingsind- stilling)	468
Lille forbedring stor virkning (Bosch to-takt tændrør)	179
Løst og fast	142
Malco M 200 S	410
Mercedes 180	577
Morris Minor	116
Motorbrændsel med kompressorvirkning	615
NSU Max var stærkere	166
NSU Quickly	596
Nu kommer twinsadlerne	423
Orientering om de ny bilmodeller og pri- ser	726
Parilla	455
Professoren's lille forelæsning	588
»	635
»	724
Racermaskiner i 1953-sæsonen	302
Rumi importeres nu i en scooter model	758
Schepler karburatorer (servicevejledning)	211
Små nyheder med stor berettigelse (motorcykler)	273
Smøretekniken har slået en kolbøtte	424
Stempler, olie og atomer	111
Teknisk brevkasse	48
»	101
»	160
»	226
»	352
»	405
»	486
»	612
»	693
Topolie bliver vor redning	523
Tuningsudstyr til Consul II	166
Tændingsindstilling	570
Universal og Hoffman	507
USA 1953 (større vogne og flere heste- kræfter)	126
Velkonstrueret invalideudstyr til biler	409
Vespa ændret	166
Vincent's program	760
Zündapp kommer med en scooter	167
Zündapp Bella	326
24-timers løb for motorcykler	60
24 års udvikling (sammenligning mellem forskellige Mercedes modeller)	93

Shell Succeser på verdens væddeløbsbaner i 1953

April 4: **Grand Prix, Pau Frankrig**

- | | | |
|----|----------|---------|
| 1. | ASCARI | Ferrari |
| 2. | HAWTHORN | Ferrari |
| 3. | SHELL | Gordini |

April 26: **Mille Miglia, Italien**

- | | | |
|----|----------|--------------|
| 1. | MARZOTTO | Ferrari |
| 2. | FANGIO | Alfa Romeo |
| 4. | COLE | Ferrari |
| 5. | PARNELL | Aston Martin |

Juli 21: **Britisk Grand Prix, Silverstone**

- | | | |
|----|----------|---------|
| 1. | ASCARI | Ferrari |
| 3. | FARINA | Ferrari |
| 5. | HAWTHORN | Ferrari |

August 4: **Tysk Grand Prix**

- | | | |
|----|----------------|----------|
| 1. | FARINA | Ferrari |
| 3. | HAWTHORN | Ferrari |
| 5. | DE GRAFFENREID | Maserati |

August 24: **Schweizisk Grand Prix**

- | | | |
|----|----------|---------|
| 1. | ASCARI | Ferrari |
| 2. | FARINA | Ferrari |
| 3. | HAWTHORN | Ferrari |

August 24: **Intern. 9 timers sportsvognsløb, Goodwood, England**

- | | | |
|----|-------------------|--------------|
| 1. | PARNELL/THOMPSON | Aston Martin |
| 2. | COLLINS/GRIFFIT | Aston Martin |
| 3. | WHITEHEAD/STEWART | Jaguar |

ALLE BRUGTE SHELL **X-100** MOTOR OIL