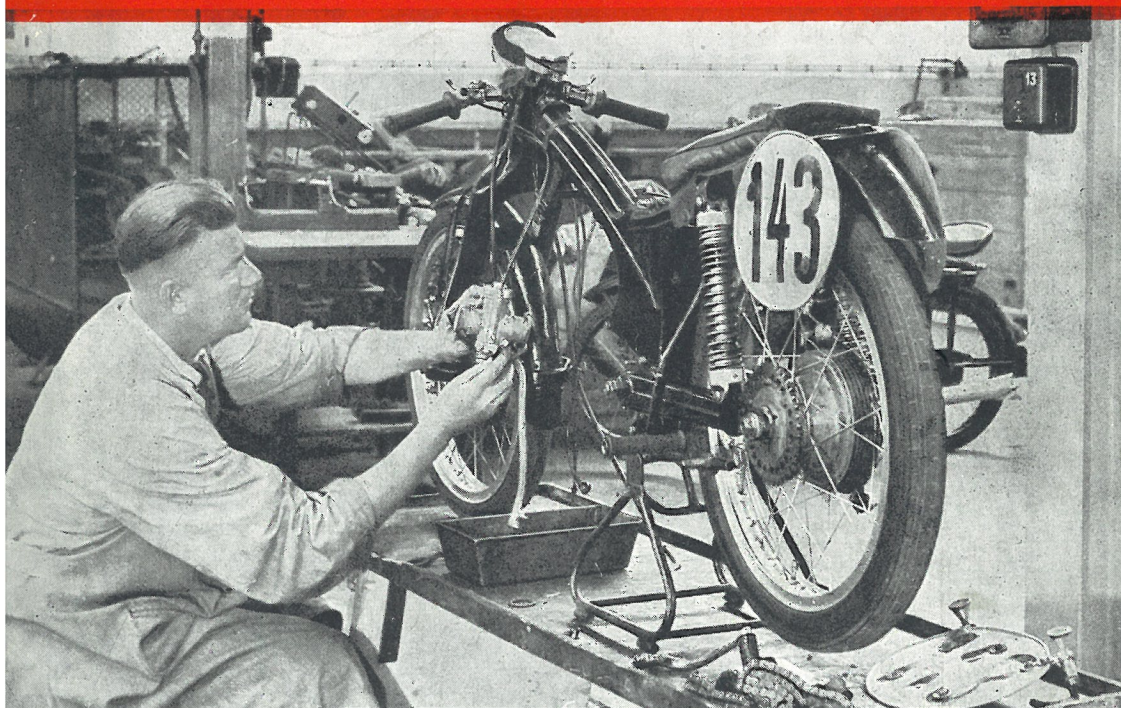
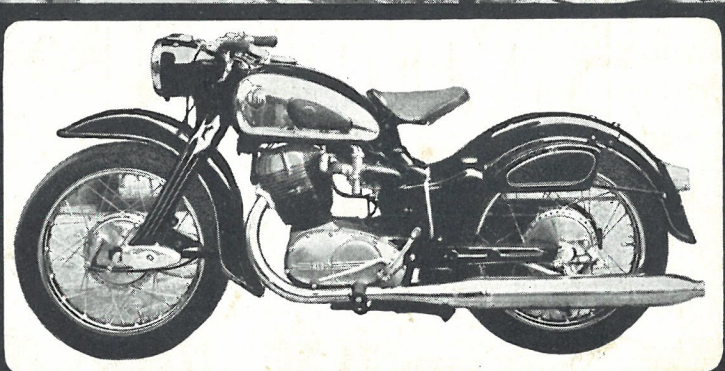


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



SPECIAL MAX



Racerafdelingen og produktionsafdelingen arbejder hånd i hånd hos NSU. Den samme stelkonstruktion og det samme afjedringssystem anvendes i racer- og standardmaskiner — og bremserne på Super Lux og Special Max er overført direkte fra racermaskinerne. Derfor har NSU-modellerne uovertrufne køreegenskaber.

IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN



*Flyvende
start OG-*

**MINDRE
MOTORSLID
MED
Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

Kølevædsken

der tåler kold vurdering...



Lad Dem ikke blufte af mildt vejr — det KAN NEMT blive frost i nat — og dyrt, hvis kulden får frit spil i kølersystemet.

Ind til Esso — og få påfyldt ATLAS PERMA-GUARD ... så kan De trygt køre vinteren i møde!



ATLAS PERMA-GUARD

- ❄ fordamper ikke
- ❄ beskytter også mod korrosion
- ❄ angriber hverken gummislanger, pakninger eller aluminiumstopstykker
- ❄ er mere økonomisk i brug
- ❄ blandingens kogepunkt ligger højere end rent vands
- ❄ og risiko for kogning under kørslen er derfor formindsket

Een påfyldning af Atlas Perma-Guard kan beskytte Deres køler vinteren igennem.

-ind til

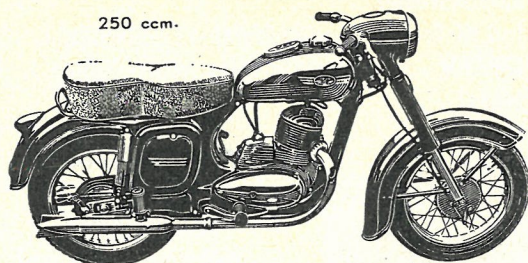


JAWA! VERDENS MEST EKSPORTEREDE MOTORCYKLE — ENESTE MASKINE MED AUTOMATKOBLING

1955 modellerne er hjemkommet og kan beses hos vore forhandlere landet over



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

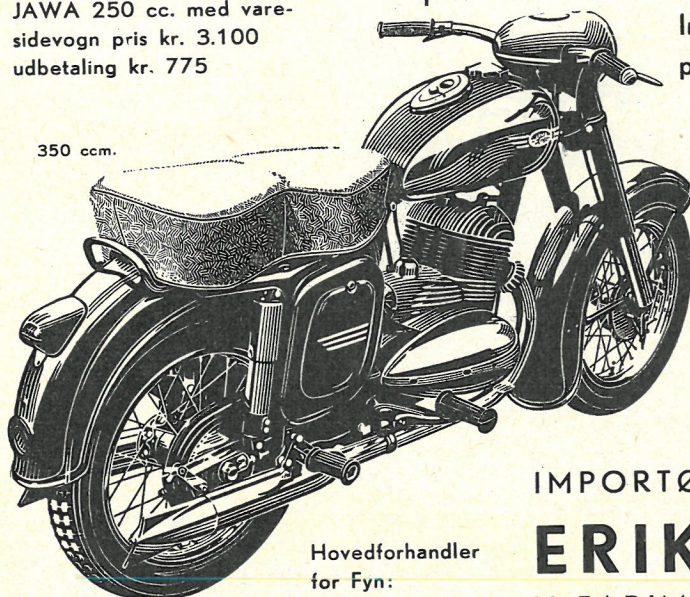


250 ccm.

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

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

Fornuftige vilkår
Indhent tilbud
på dollar.



350 ccm.

JAWA 350 ccm. 2 cyl. er den ideelle motorcykle til solo- og sidevognskørsel. Helt indkapslet motor, indkapslet bagkæde, svinggaffelaf-fjedring af baghjulet og monteret med twinsadel.

IMPORTØR:

ERIK ORTH

V. FARIMAGSGADE 19
MI. 4801*

Hovedforhandler
for Fyn:

E. BRUUN-LARSEN
Ansgargade 1, Tlf. Odense 6301

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

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

8. ÅRG.

15. December 1954

NR. 12

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

Mogens Damkjer
Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

Norsk afdeling
Postboks 2817 - Oslo K.
Eftertryk af bladets
artikler og gengivelse
af illustrationer må
ikke finde sted uden
tilladelse

★

Tre slags løgn	803
Her er London	806
Vi prøvekører Borg- ward Isabella	811
Inger-Lise kommer til Bagdad	818
Moderne sportsvogne	
II. Jaguar	822
Ny to-cylindret Horex	828
General Motors har fremstillet 50 mill. vogne	832
De pansrede ventiler	833
Her er noget af det rigtige	833
100.000 fodgængere udryddet	833
Fejlfinding	834
Ford 4000 kr. ned	840
Oversigts-prisliste for scootere og mo- torcykler	843
Mixed Grill	851
En smuk og velud- ført model	854
Teknisk brevkasse	856
Hammel-bilens æventyrfærd	862
Fra bane og vej	867
Indholdsfortegnelse 1954	871

Tre slags løgn

I denne vor besynderlige verden kommer man som bekendt ud for løgn i tre grader eller afskygninger: løgn, forbandet løgn og statistik.

Vi har gennem mange år troligt studeret statistiken over færdselsulykker, der deles op i såvel de forskellige trafikantgrupper som i områderne København, provinsen og landdistrikterne. Man skulle gennem disse tal kunne udlede, hvor der bør sættes ind med propaganda, på hvilke områder lovene bør ændres, og hvad der i det hele taget kan gøres for at forbedre færdselssikkerheden; men det lader sig desværre ikke gøre af den simple grund, at statistik oftest er grovere end forbandet løgn.

Man læser en dag i avisen, at 38 børn har mistet livet på grund af leg på kørebanen i et eller andet forløbet tidsrum. Ved at granske i sin hukommelse kan man erindre, at dette tal ifølge statistiken er korrekt, og altså bør der sættes ind med propaganda overfor forældrene. Tal i en statistik er kolde kendsgerninger, og kun ad omveje kan de tale til læserens følelser. Tallet 38 kan dække så meget — det kan være prisen på æg og det kan være alderen på en ny professor ved universitetet — men i forbindelse med dræbte børn i trafikken må man tænke i ental. Man må tænke på hvert enkelt forældrepar, der er blevet ramt så hårdt, mennesker kan rammes.

Når et sådant statistisk tal finder frem til bladens spalter, og når en enkelt ulykke skal kommenteres, vil det måske være naturligt, at journalisterne forsøger at øve propaganda for at få børnene bort fra vejbanen; men derved føjes ofte spot til skade, fordi statistiken uden videre slår en række tal sammen og serverer dem for offentligheden som et samlet ciffer — alt sættes i samme bås.

Lad os tage et enkelt tilfælde fra statistikken — et af de 38 legende børn. Ulykken indtraf en søndag — nærmere betegnet på Mors Dag — i Birkerød. To drenge står på en eng, der ligger ved siden af landevejen (en bivej, der er ret stærkt befærdet om søndagen) og med en lille kniv kaster de til måls efter et træ. Kniven rammer ved siden af og havner på vejbanen. Der er tilsyneladende ingen biler i nærheden, og drengen går ud for at samle sin kniv op. I det samme kommer en bil rundt om et hjørne, og den fortsætter hen ad den lige strækning, på hvilken drengen netop har samlet sin kniv op. Ifølge bilistens udsagn tog denne farten af vognen, drengen så sig til venstre, inden han begav sig over til engen igen, men han glemte at se sig til højre — og så skete ulykken. Bilisten udtaler, »at han regnede med, at drengen også ville se sig til højre«, og derfor fortsatte han sin kørsel, ifølge vidners udsagn uden at give signal. Bremsesporene viste, at hastigheden i ulykkesøjeblikket havde været ca. 45 km/t. Denne ulykke blev refereret på den måde, at bilisten var uden skyld, og ulykken figurerer under »legende børn« i statistiken. Rent bortset fra at barnet ikke har leget på vejen, men i og for sig kun har gået over denne, som så mange andre trafikanter, og bortset fra at han ikke ser sig til højre, så er der vel ikke en eneste rutineret bilist eller motorcyklist, der er i tvivl om, at bilisten bære hele skylden både moralsk og juridisk. Moralsk, fordi en motorkørende under ingen omstændigheder kan tillade sig at foretage manøvrer, der indebærer risiko for andres liv og lemmer, og juridisk fordi loven foreskriver, at hastigheden altid skal afpasses til forholdene — og når der står et barn på vejbanen, er hastigheden nul, hvis det da overhovedet er muligt.

Skulle den ovenfor beskrevne ulykke »sættes i bås« i statistiken, hører den hjemme under »urutineret eller hasarde-ret kørsel«, og samtidig må der gøres en anmærkning i rubriken »udlejningsvogne uden fører«. Propagandaen skal i dette tilfælde ikke møntes på forældrene (drenge legede aldrig på vejen, og genboerne vidste ikke engang, hvem han var); men man kan med god grund rette søgelyset mod den bestående praksis for udstedelse af kørekort. Det kan jo ikke undgås, at enhver bilist og motorcyklist, som lige har

fået kørekort, må betegnes som urutineret, og det vil han være, uanset hvor effektiv man søger at gøre køreundervisningen, indtil han har tilbagelagt et større antal kilometer indenfor et kort tidsrum. Det kan derimod undgås, at vi skal have en fast bestand af urutinerede kørere, der hele deres liv igennem må betegnes som urutinerede. Jeg tænker her på de mange, der får kørekort, men kun kører en gang eller to om året — ofte på motorcykler eller i biler de ikke kender. Ved fornyelse af kørekortet skal man ganske vist skrive under på, at man regelmæssigt kører bil eller motorcykle; men på dette punkt tager man det åbenbart ikke så nøje med at afgive falsk forklaring. Et kørekort er ikke noget, man ganske automatisk skal have den dag, man fylder 18 år, det skal først kunne erhverves, når man enten har anskaffet eget køretøj, eller man kan *dokumentere*, at man i sit erhverv kører dagligt eller i hvert tilfælde meget ofte.

Som forholdene er i øjeblikket, arbejder alle færdselspropaganderende instanser i blinde, og før årsagen til hver enkelt ulykke bliver grundigt og sagligt undersøgt af fagligt kompetente folk, vil det blive vanskeligt at opnå større sikkerhed på vore gader og veje. Uendeligt langsomt og uendeligt spredt arbejdes der med så betydende ting som færdslen — et spørgsmål, der berører hver eneste indbygger i landet. Den nye færdselslov burde have været fremme for mange år siden — guderne skal vide, at der har været tid nok — men den er end ikke vedtaget endnu. Alt imedens er der blevet afsagt så divergerende og så meningsløse domme i færdselssager, at ingen kan have respekt for domstolene, der skulle være den sikre klippe, lovydigheden og respekten skulle bygge på. Tåbelige artikler og »rundbordskonferencer« forsøger at sætte bilister, motorcyklister, cyklister og fodgængere i hver sin bås, og alt for ofte kommer den opfattelse til udtryk, at de motorkørende, cyklisterne og fodgængerne indbyrdes er bitre modstandere med vidt forskellige interesser. Sandheden er dog den, at vi alle er trafikanter, og bilisterne og motorcyklisterne er ikke interesseret i at have alt for mange tåber i deres rækker, og såvel fodgængere som cyklister kan sige nøjagtig det samme. Situationen er i dag den, at vi alle bliver svigtet af myndighederne.

Enestående SMØRE-SERVICE fra SHELL..!

Alle Shell salgssteder, værksteder m. m., der fører det 8-kantede skilt: SHELL SMØRING, giver Dem en komplet smøreservice for Deres vogn og holder Deres smørestatus à jour efter et nyt, moderne og usvigeligt sikkert system.

GRATIS
LOGBOG og SMØRE-STATUS

Hvornår skal Deres oliefilter renses? — hvor ofte skal gearolien skiftes? — skal dynamoen smøres med fedt eller olie?

De kan ikke blive ved at huske de mange anvisninger som instruktionsbogen giver — og De behøver det heller ikke. SHELL overtager besværet, og De undgår risikoen for, at vigtige dele i vognen nedbrydes på grund af simpel glemsomhed eller manglende indsigt i de særlige forhold ved Deres vogn.

Næste gang skal Deres vogn Shell-smøres. Bed om at få den gratis »logbog« udfyldt og hav den altid liggende i vognen. Så er De sikker på, at vognen bliver smurt efter fabrikkens forskrifter, enten De befinder Dem i Danmark eller udlandet.



57B



Det 8-kantede skilt betyder, at der findes komplette smøreanvisninger for 200 forskellige modeller og årgange inden for personvogne. Benyt denne enestående service, som SHELL her tilbyder Dem — igen en ydelse, der sikrer Dem bedre og billigere bilkørsel.

HER ER LONDON

AF BENNY DICKSON

Motorcykleudstillingen i London er en af de virkelig store begivenheder for englenderne i al almindelighed og for de engelske motoreyklistere i særdeleshed. Det er dejligt at gå på motorcykleudstilling — man træffer venner og bekendte, man kan hygge sig med mere eller mindre teknisk prægede drøftelser, og man kan i ro og mag

tror sine egne øjne. Linieføringen i karosseripladen er ikke værst, men man kan ikke tale om ædel og stilren formgivning. Der har været mange forsøg på indkapsling af de engelske motorcykler, og ved overmenneskelig anstrengelse fik flere fabrikanter deres maskiner til at ligne kul-kasser på hjul; men på dette punkt har Vincent brudt med traditionen. Ifølge fa-

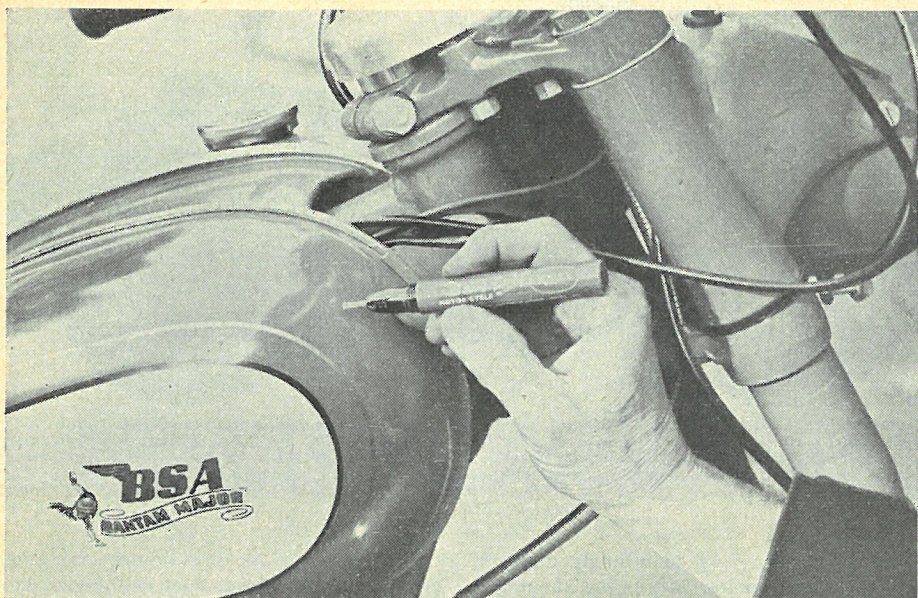


Den imponerende Vincent »D« med plasticindkapsling. Beskyttelsen af hænder og tildels ansigt er udmærket, men den skærm, der skal beskytte ben og fødder, vil kun være effektiv ved ret store hastigheder. Maskinen vil uden tvivl blive overordentlig sidevindsfølsom, og fordelene ved indkapslingen vil næppe kunne opveje denne mindre heldige kendsgerning. Vincent »D« er forsynet med dobbelt forhjulsbremse, stoplygte, der aktiveres fra forhjulsbremsen og twin-sadel, der tillige er affjedret i forhold til stellet.

gøre status i motorcykleindustrien. Udstillingen i Earls Court i London er særpræget på den måde, at man ikke kan få noget at vide om de udstillede modeller, medens man på den tyske udstilling i Frankfurt bliver overøst med et væld af komplet ligegyldige detaljer — i begge tilfælde må man altså gøre sine egne iagttagelser samt trække fra eller lægge til efter bedste evne.

Udstillingen i London viste i år tydelige tendenser mod bedre bremses, bedre affjedring og på visse punkter forenkling af konstruktionerne. Udstillingens sensation var sikkert den nye Vincent serie D, der er fuldkommen indkapslet i et glasfiberarmeret plasticarosseri — et flot og imponerende køretøj, der betegner en så gennemgribende misforståelse, at man ikke

brikens oplysninger skulle dette karosseri beskytte motorcyklisten mod regn, vind og stænk, men dette tør siges at være en noget uunderbygget påstand, eftersom fødderne er ubeskyttede. Hvad kan det nytte, at man eventuelt kan holde en lille plet på bryst eller mave tør, når ens sko eller støvler føles som to våde tørv? At indkapsle en scooters motor og transmissions-system er helt i orden, efterom mange scooterere ikke drømmer om at røre ved disse ædlere dele, der før eller senere vil være godt tilsmurte med olie; men eftersom Vincent-motoren må betragtes som maskinarbejde af den højeste standard, finder man sjældent en olieplet på motoren, og de motorcyklister, der kører en maskine på 55 hk, har sikkert ikke noget imod at se lidt til maskinen en gang imellem. Iøvrigt er der ikke tvivl om, at den indkapslede model vil være meget sidevindsfølsom

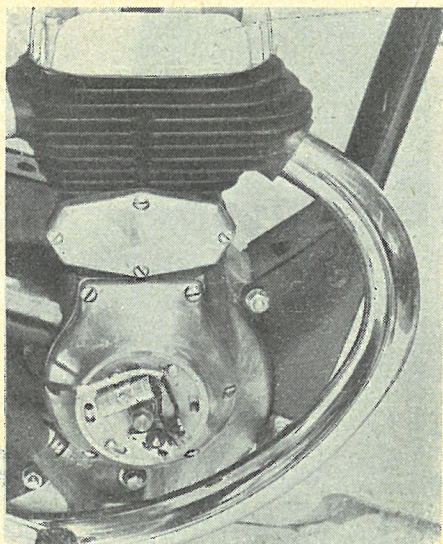


På udstillingen i London kan man altid finde mange fikse nyheder for motorcyklisterne, fordi englænderne, og ikke mindst motorcyklisterne i Dominions, er mere motorminded end andre steder i verden, derfor vises der meget stor interesse for værktøj og tilbehør. Det her viste instrument vil i fremtiden følge med i værktøjsskassen på enhver BSA, og det er en »fyldepensel« fyldt op med den lak, maskinen er lakeret med. Alle småskrammer kan med det samme udbedres med denne pensel, og den hurtigtørrende lak står blank og pæn efter en lille times tørretid.

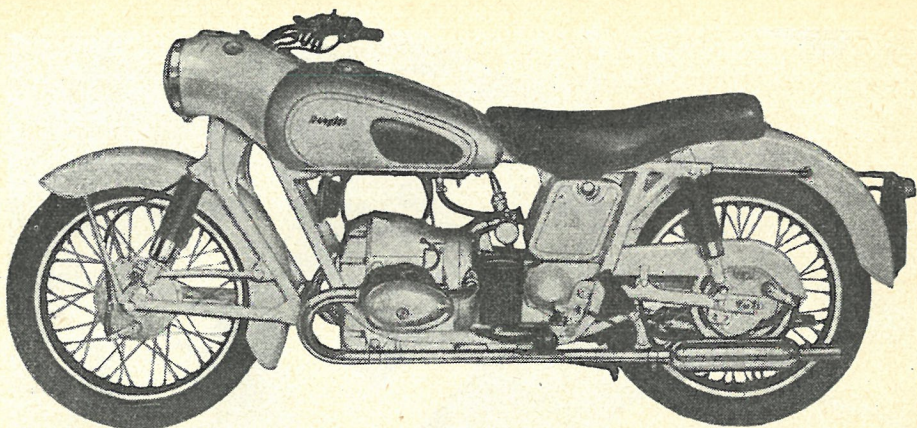
ligesom de indkapslede racermaskiner. Vincent er iøvrigt yderst tiltalende i sin konstruktion og udformning, og detaljer som dobbelt forhjulsbremse og stoplygtekontakten monteret til forhjulsbremsen virker tiltalende, fordi systemet ganske naturligt bygger på fysikens love og ikke på publikums smag eller misforståede opfattelse af bremsernes funktion.

Royal Enfield indførte dobbelt forhjulsbremse på Meteor-modellen (700 ccm), men på 1955-modellerne er de andre to-cylindrede maskiner og Bullet-modellerne også monteret med dobbelt forhjulsbremse. AJS og Matchless indførte gennemgående forhjulsnav på 1954-modellerne, men på de nye maskiner er dette nav fremstillet af letmetal med bremsetromle af støbejern. Denne fuldnavs-bremse finder vi nu også monteret på 1955-modellens baghjul.

Også mange små maskiner har fået bedre bremses, og over hele linien kan man se en tendens til at gå bort fra teleskopgaflerne og i stedet indføre svinggafler i forhjulsophængningen. Denne udvikling finder man dog tydeligst på trial og moto-



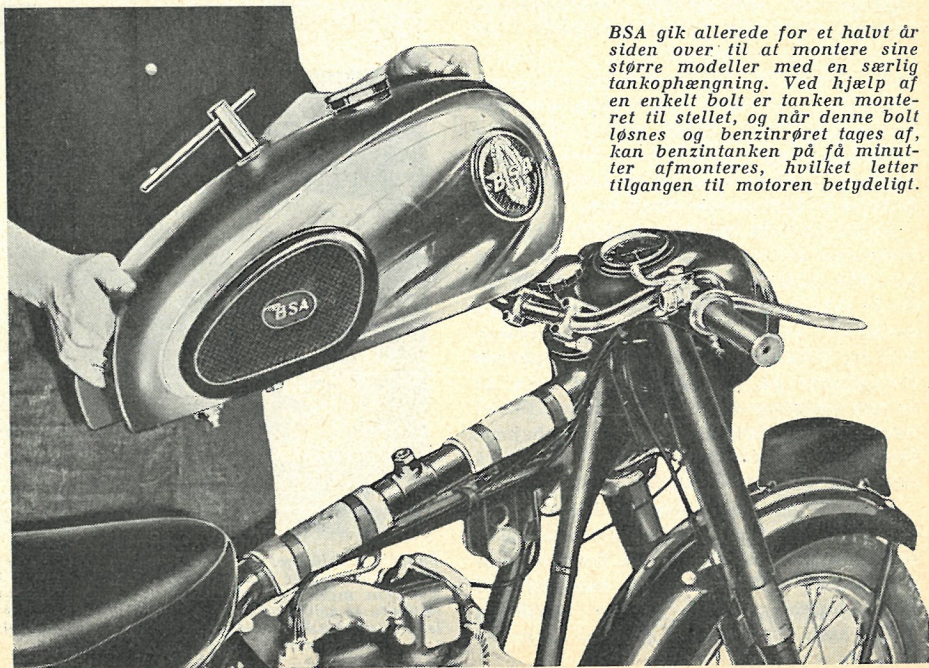
Tændingsanlægget på de engelske maskiner er for tiden ved at blive simplificeret. På BSA's 250 ccm model er afbryderkontakten nu ikke længere et selvstændigt aggregat, men indkapslet under et dæksel på krumtaphuset. Disse maskiner leveres med vekselstrømsanlæg.



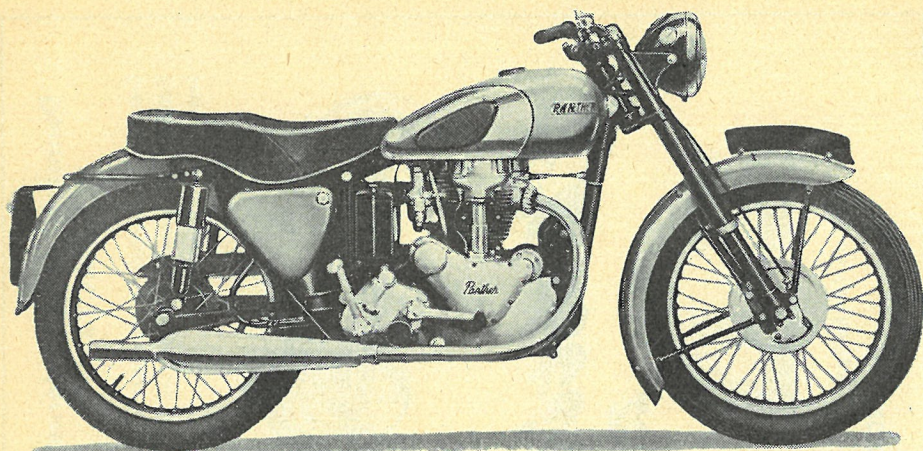
Douglas Dragonfly er smuk i linierne, og det er sikkert en maskine med udpræget gode køreegenskaber. Som det ses, anvendes Earl's forhjulsophængning med reaktionsarm til bremseankerpladen, og baghjulsophængning efter svinggaffelsystemet. De tidligere modelleres svinggaffel var affjedret ved hjælp af torsionsstænger; som det ses, anvender man nu teleskopisk indkapslede skruefjedre. Det er en kilde til stadig undren, hvorfor man ikke monterer denne maskine med kardanaksel.

cross maskinerne, og de mindste udgaver af disse køretøjer har fået en umiskendelig lighed med italienske motorcykler, når disse er bedst i den tekniske udformning og værst i formgivningen. Italienerne kan som bekendt give såvel en bil som en scooter eller motorcykle overordentlig elegante linier; men når det stikker dem, kan de arbejde ud fra princippet »hvad der er rig-

tigt, er smukt«. At maskinerne er rigtige, er der ikke tvivl om, men skønheden kan lige så godt vurderes ud fra en kombination mellem en græsslåmaskine, en racer-cykle og en halmpræsser. En af de herligste maskiner, jeg nogen sinde har kørt på, er Moto-Guzzi's politimodel, men nogen skønhedsåbenbaring er den ikke med sit udvendige svinghjul (så stort som en på-



BSA gik allerede for et halvt år siden over til at montere sine større modeller med en særlig tankophængning. Ved hjælp af en enkelt bolt er tanken monteret til stellet, og når denne bolt løsnes og benzinrøret tages af, kan benzintanken på få minutter afmonteres, hvilket letter tilgangen til motoren betydeligt.



Panther er et af de engelske mærker, der langsomt og gradvist forbedres, medens grundkonstruktionen kan føres tilbage til begyndelsen af 30'erne. Den her viste 350 ccm model har svinggaffelaffjedring, twinsadel og teleskopforgaffel med skrueffjedre (ikke Dowty forgafelen).

lægsmaskine), sine indstillelige friktionsstøddæmpere og andre mærkværdigheder.

I afdelingen for tilbehør fandt man forgafler med svinggaffelophængning til montering på ældre maskiner, men disse forgafler betegnede mere et princip end en fordel, eftersom de stive gaffelrør ligger et godt stykke foran kronhovedet.

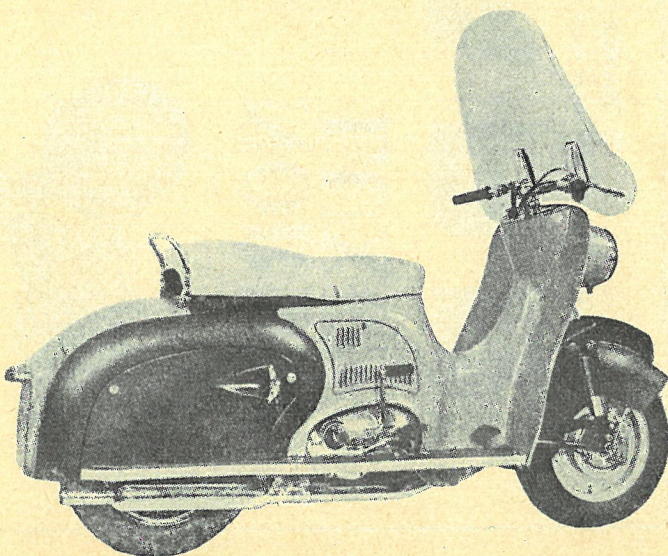
Detailforbedringer fandt man både her og der, men en enkelt vellykket nykonstruktion så man i »Albatross«-scooteren, der har en regulær svinggaffelophængning af baghjulet og Earl's forhjulsoophængning. Motoren er en 224 ccm Villiers mo-

tor med fire-trins gearkasse, og dækstørrelsen er 4,00 x/12". Begge sadlerne er anbragt mellem akslerne, og maskinen har utvivlsomt gode køreegenskaber.

Den ny Douglas er smuk i linieføringen og også på denne maskine benytter man nu Earl's forhjulsoophængning i modsætning til de tidligere modellers almindelige svinggaffel. Baghjulets svinggaffel på den tidligere model blev affjedret ved hjælp af tværliggende torsionsstænger, medens den nye model har teleskopisk indkapslede skrueffjedre med hydraulisk dæmpning.

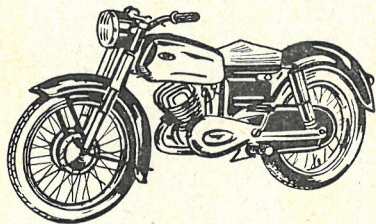
Resten er *a nice cop of tea*.

En af nyhederne på Earl's Couri var Albatros scooteren med 225 ccm Villiers motor. Denne scooter har Earl's forhjulsoophængning og svinggaffelaffjedring af baghjulet, og begge sæder er anbragt mellem akslerne. Denne maskine er ikke alene smuk, men den har tillige fine køreegenskaber.



Danmarks mest moderne MOTORCYKLE

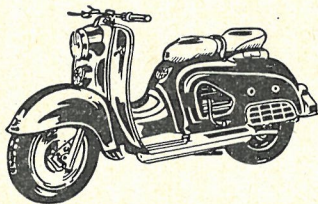
Centralrørsramme, indstillelig svingarmsaffjedring.
Hidtil ukendte køreegenskaber. Spørg en Elastic-
kører, og De bliver overbevist.



Elastic
250

Danmarks mest efterspurgte SCOOTER

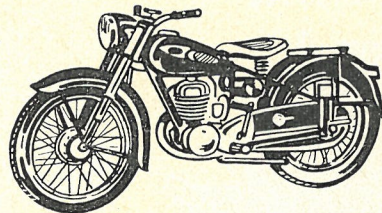
200 ccm., fremragende konstruktion, bedste
køreegenskaber. Den har det hele



Bella

Danmarks billigste 200 ccm.

den fuldt udstyrede moderne motorcykle
uden konkurrence i kvalitet og pris.

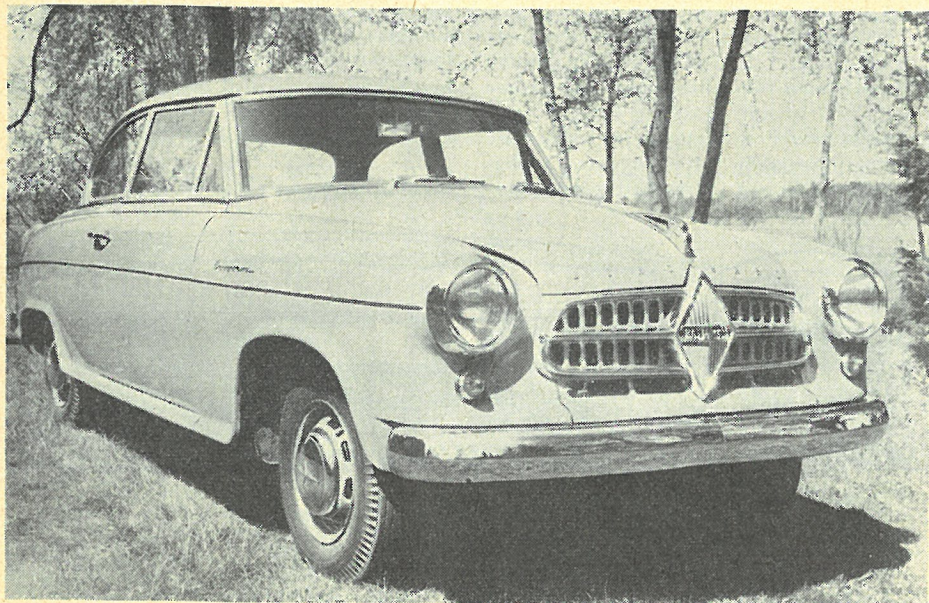


**NORMA
LUXUS**

Z Ü N D A P P

Se de forskellige modeller hos nærmeste Zündapp-forhandler eller skriv efter katalog med pris til

BRDR. FRIIS HANSEN A/S - ØSTER ALLÈ 7 - KBHVN. Ø.



Borgward Isabella er smuk at skue, og prisen vil sikkert belinge en salgssukces.

Vi prøvekører

BORGWARD ISABELLA

AF MOGENS H. DAMKIER

Det er en overordentlig heldig hånd, som har udformet Borgward Isabella, der i parantes hedder Hansa 1500. For ikke alene er de ydre linier smukke og tiltalende, men også pladsforhold, bagageplads, udsyn og alle de så afgørende vigtige mål må siges at være særdeles velproportionerede, og Isabella er i det hele taget placeret på et heldigt sted i den internationale konkurrences skala, der som yderpunkter markeres af de billigste og af de mest luksusbetonede kostbarheder. Isabella er nemlig en mellemstor vogn, skønt motoren kun berettiger den til at placere sig i 1½ liter klassen, og med sit udseende fortæller den noget om ca. 25.000 kr., medens den rigtige pris ligger under 17.000 kr. — altså en virkelig salgssukces.

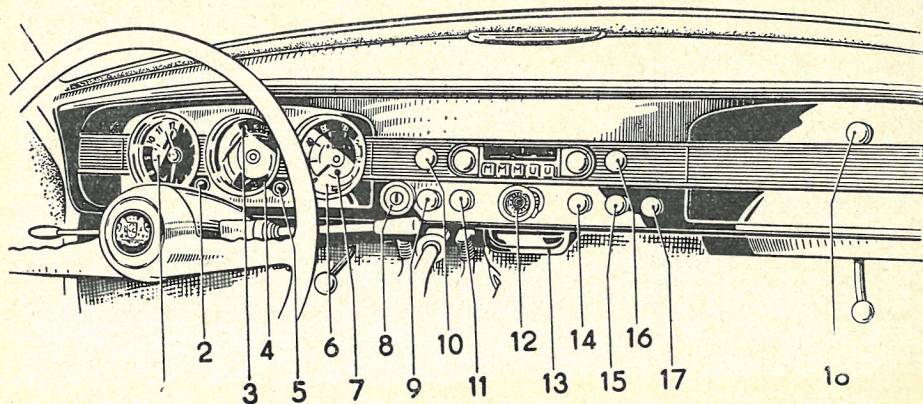
Det selvbærende karosseri er udformet som en to-dørs sedan med meget brede døre, og ligesom de tidligere modeller af dette fabrikat er Isabella monteret med

pendulaksler som baghjulsofhængning, medens den uafhængige forhjulsofhængning nu er indbygget på en motorboggie, på hvilken også motor, kobling og gearkasse samt styretøj er monteret, således at disse vigtige elementer på kort tid kan udtages af vognen ved større reparationer — et system vi allerede har stiftet bekendtskab med gennem Mercedes modellerne. Motoren er en fire-cylindret rækkemotor med et slagvolumen på 1493 ccm, og en effekt på 60 hk ved 4700 omdr./min. Dette svarer altså til en litereffekt på 40 hk, hvilket for tiden må siges at være i overkanten for bilmotorernes vedkommende.

Motoren er naturligvis topventilet med et topstykke i letmetal med indpressede ventilslæderinge. Topstykket med vippearme og indsugningsmanifold er ret særpræget i konstruktionen, eftersom indsugningsmanifolden ligger lige over topstykket og faldstrømkarburatoren er altså an-

bragt på toppen af motoren. Et letmetal-dæksel slutter over ventilmekanismen, og i dette dæksel findes to inspektionslemme for ventilernes indstilling. Den særprægede anbringelse af karburator og indsugningsmanifold giver naturligvis et glimrende indsugningssystem, eftersom gassen bogstaveligt talt har et lodret fald ned i cylin-

tiveres på normal måde ved hjælp af stødstænger og vippearmer. Motoren er iøvrigt monteret med mekanisk benzinpumpe, Solex karburator med Knecht luftfilter og Bosch tændingsanlæg med centrifugal- og vacuumregulering. Alle dele er let tilgængelige ved almindeligt justeringsarbejde, og motorrummet giver tillige et velindret-



Instrumentbordet i Borgward Isabella. Tallene henviser til: 1) ur, 2) olietryksskrollampe, 3) kølevandstermometer, 4) benzinmåler, 5) ladekontrollampe, 6) speedometer, 7) kontrollampe for langt kørelys, 8) tændingskontakt, 9) choker, 10) lyskontakt, 11) vindspejlsviskere, 12) elektrisk cigartænder, 13) askebæger, 14) og 15) defrosterregulering, 16) instrumentbrædebelysning, 17) varmeregulering, 18) handskerum.

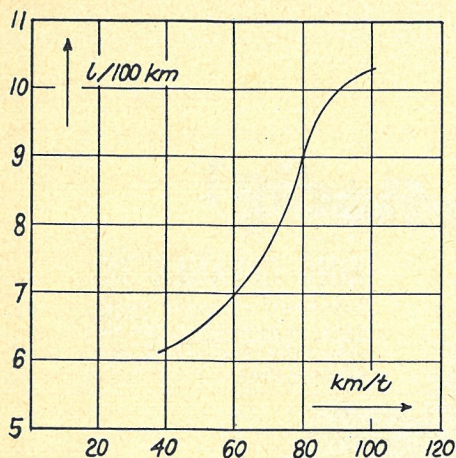
drene, men dette arrangement forårsager tillige den ejendommelighed, at motoren starter iskold uden choker, medens man kan have lidt startbesværligheder ved varm motor, sålænge man ikke kender dennes egenart. Grunden til dette fænomen er, at den gasmængde, der står i indsugningsmanifolden, når motoren stoppes, fortættes på manifoldens væg, og ved en påfølgende kold start drives denne benzinmængde med det samme ind i motoren, hvor den virker som chokergas. Når motoren derimod er varm, bliver karbureringen for fed, hvilket kan medføre startvanskeligheder, medmindre gaspedalen langsomt trædes halvt ned, således at motoren får rigeligt luft. Når indsugningsmanifolden ligger på siden af motorblokken, nedfælder benzindampene sig i fortættet form i bunden af manifoldens enkelte rør, og denne benzinmængde tilføres kun motoren gradvis, af hvilken grund man må give yderligere fed karburering ved anvendelse af choker under kold start.

Knastakslen trækkes ved hjælp af tandhjul fra krumtapakslen, og ventilerne ak-

tet indtryk, da også akkumulator og sikringsboks er anbragt således, at undersøgelse og vedligeholdelse ikke kræver akrobatiske udfoldelser af nogen art.

Motoren trækker over en tør enkeltpladet kobling, en fire-trins gearkasse med synkromesh mellem alle fire gear, og kardanaxlen, der er ophængt i Hardy-skiver, trækker differentialen, som er fastholdt til den bærende konstruktion. Pendulakslerne trækker fra differentialen baghjulene, og disse pendulakslers er monteret i reaktionsarme lejret i silent blocks. Affjedringen sker ved hjælp af skruefjedre med hydrauliske teleskopstøddæmpere, og affjedrings-systemet er monteret med gennemslagsklodder af gummi. Forhjulsophængningen er udført ved hjælp af korte og lange triangelarme, skruefjedre med hydrauliske teleskopstøddæmpere samt krængningsstabilisator. Bremserne er udformet som hydrauliske bremser med to selvforstærkende bremseko på forhjulene og med et totalt bremseareal på 744 cm².

Interiøret er som allerede nævnt meget rummeligt og indstigningen gennem de



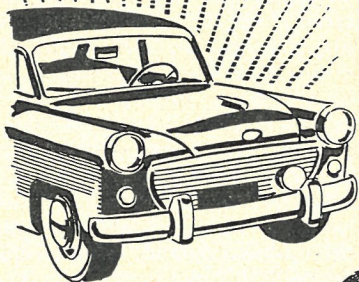
Forbrugskurven for Borgward Isabella må siges at være normal, omend den har et noget besynderligt forløb.

brede døre er bekvem til såvel for- som bagsæde. Forsædet er udformet som en gennemgående sofa, med todelt ryglæn, der kan lægges skråt indefter og fremover, således at indstigningen til bagsædet bliver bekvem. Der er rigelig plads til tre personer på såvel for- som bagsæde. Dørenes vinduer er inddelt i to sektioner, der begge lader sig rulle ned, idet den forreste, trekantede rude er beregnet som en træfri ventilation. Ved prøvekørslen bemærkede vi, at denne udformning af ruderne er særdeles heldig, idet f. eks. tobaksrøg fra forsædepassagererne ledes ud gennem de trekantede ventilationsruder, og når disse er åbne, gives der en rigelig forsyning af frisk luft i vognen. De to store bagruder er hængslet fortil og åbnes således skråt ud efter. Vindspejlet er meget bredt og kraftigt buet, og man har et aldeles fremragende udsyn fra forsædet. Også bagruden er stor og buet og gennem bakspejlet har man et glimrende udsyn over hele vejbanen bag vognen. Både kobling og bremses aktiveres dydraulisk, og pedalene er derfor hængslet under instrumentbrættet, således at de gennem indkapslede stænger aktiverer de dydrauliske hovedcylindre, der er anbragt i motorrummet på forbrættet. Der er naturligvis ratgear og gearstangen er således placeret, at den står vandret, når det højeste gear er bragt i anvendelse. Rattet er forsynet med to kraftige

egre, og man har således godt udsyn til instrumenterne, der er anbragt lige foran ratstammen. Disse består af tre urskiver: lidt til venstre for ratstammen finder vi et rigtigt ur, midt for ratstammen er en urskive, der foroven bærer kølevandstermometer, og for neden benzinmåler, medens speedometret med kilometertæller er anbragt lidt til højre for ratstammen. Skiverne på disse instrumenter er sorte med hvide tal, og når instrumenterne er belyst, er de let aflæselige og ligefrem smukke i udformningen. Til højre for instrumenterne finder vi tændingslåsen, der samtidig fungerer som startkontakt, når nøglen drejes hårdt frem i den yderste, højre stilling. Derefter kommer chokerknappen og en kontaktknap til vinduesviskerne. Midt på forpanelet er en elektrisk cigartænder monteret, og under den sidder askebægeret i skuffeform. Til højre for cigartænderen sidder tre knapper, nemlig regulering af defrosteråbningerne under vindspejlet i henholdsvis højre og venstre side og yderst til højre finder vi knappen, der bestemmer temperaturen i ventilationsanlægget. Ovenover denne række knapper finder vi til venstre en knap, der tænder parkeringslyset og hovedlyset, og til højre en kontaktknap, der tænder instrumentbelysningen. Afblanding fra langt til kort lys sker med en fodkontakt. Afvisersystemet, der er udformet som blinklys med hvidt lys foran på vognen, gult lys bagpå vognen og en gul blinklampe på siden af vognen, aktiveres fra en lille kontaktarm på venstre side af ratstammen. Endvidere er der ventilationskanaler, der betjenes af håndtag under instrumentbordet, og disse leder frisk luft ind i vognen uden om det egentlige ventilationssystem. På hver side af den midterste instrumentskive sidder to kontrollamper, den venstre lyser grønt, når olietrykket bliver for lavt, medens den højre er en rød ladekontrollampe. Midt på den midterste urskive finder vi to små kontrollys for afvisersystemet. Den højre side af instrumentpanelet anvendes som et rummeligt handskerum med klap.

Der er overordentlig god benplads for såvel forsæde- som bagsædepassagerer. Polstringen er blød og behagelig, og sædestillingen er yderst hensigtsmæssig. Armlæn er monteret på dørene, og i armlænene ved bagsædet er der indfældet askebægre. En kontakt i den venstre fordør tænder au-

Vand er overflødig!



1 KING CLEANER 3-D sprøjtes på det snævsede køretøj - direkte fra den fikse plastic-flaske med forstøver - hverken spand eller børste - - nemt og bekvemt.

2 Gnid vognens lak med et stykke tvist og bemærk, at lakken får ikke en eneste ridse. KING CLEANER 3-D indeholder nemlig beskyttende olier, der indkapsler støvpartiklerne, så de ikke ridser.

3 Polér efter med et rent uldent stykke, og - underet er sket: Den specielle tilsætning af SILICONE har gengivet lakken dens oprindelige, dybe, holdbare glans.

KiNG CLEANER 3-D

3-dobbelt virkende vaske-, rens- og polermiddel tilsat vidundermidlet SILICONE giver strålende glans



I praktisk plastic-forstøverflaske

Kr. **7⁵⁰**

KiNG CLEANER (3-D)

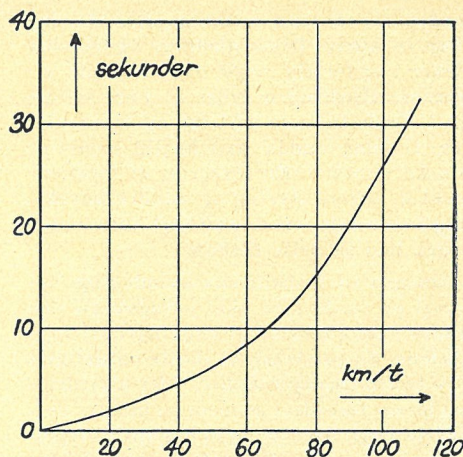


A/S NORDISK BLACKING CO. . LÆRKEVEJ 11 . KBHVN NV . C. 5092
har mere end 50 års erfaring i fremstilling af teknisk-kemiske artikler

tomatisk loftbelysningen, når døren åbnes, og alt i alt kan man konstatere, at udstyret er tilfredsstillende selv for fordringsfulde krav.

Køreegenskaberne.

Kørestillingen er bekvem og udsynet er som allerede nævnt aldeles glimrende. Den vogn, vi prøvekørte, havde kun tilbagelagt ca. 7000 km, og gearskiftningen gik endnu lidt stramt. Mod sædvane fandt vi imidlertid, at bakgearet var let at finde og let at aktivere, når man trak ud i gearstangen, løftede denne helt op og skød den fremefter. Som ventet føltes accelerationen overmåde tilfredsstillende, eftersom Isabella'en repræsenterer en kraft/vægtfordeling svarende til 17,4 kg pr. hk. Koblingen virker blødt og effektivt, selvom man anvender et noget større pedaltryk på de hydrauliske end på de mekaniske anlæg. Styringen virker derimod meget tung, men alligevel lader Isabella sig styre sikkert og let i bytrafikken. Ved moderat hastighed på landevej føles styringen ligeledes meget præcis, men såsnart hastigheden sættes i vejret til 80 km/t eller derover, viser vognen en meget overraskende mangel på retningsstabilitet. Man må uafbrudt arbejde med rattet for at holde vognen på en nogenlunde ret kurs, og på grund af den tunge styring varer det noget, inden man blot i nogen grad behersker denne teknik. Ved



Accelerationskurven for Borgward Isabella er særdeles tilfredsstillende, men i og for sig ikke overraskende, når motorens effekt og vognens vægt tages i betragtning.

hastigheder, der nærmer sig vognens maksimum — 128 km/t —, forekommer det dog at være en håbløs opgave at holde en nogenlunde anstændig retliniet kurs. Isabella er yderst følsom overfor sidevind og for tværhældning af vejbanen, og frem for alt ændres køreegenskaberne ret væsentligt i forhold til passagererbelastningen i vognen. Med en belastning af fire personer viser vognen nogle besynderlige svømmende

SPECIFIKATIONER:

Motor: Fire-cylindret, topventilet rækkemotor, boring 75 mm, slaglængde 84,5 mm, slagvolumen 1493 ccm, kompressionsforhold 6,8:1, effekt 60 hk ved 4700 omdr/min.

Transmissionssystem: Hydraulisk betjent tør-enkeltpladet kobling, firetrins gerkasse med synkromesh mellem alle fire gear, udvekslingsforhold første gear 4,18:1, andet gear 2,23:1, tredje gear 1,47:1, fjerde gear 1:1, bakgear 4,4:1. Differentiale fastboltet på den bærende konstruktion, hypoidfortanding af kron- og spidshjul, udvekslingsforhold 3,9:1.

Forhjulsophængning: Uafhængig affjedring ved hjælp af korte og lange triangelarmer, skruefjedre og teleskopstøddæmpere.

Baghjulsophængning: Pendulaksler m. reaktionsarme, skruefjedre og teleskopstøddæmpere.

Bremser: Hydrauliske fire-hjulsbremser med to selvforstærkende bremse-sko på hvert forhjul og en selvforstærkende og en selvslækkende bremse-sko på hvert baghjul.

Mål og vægt: Total længde 4390 mm, total bredde 1705 mm, total højde 1465 mm ubelastet, vægt 1000 kg, sporvidde forhjul 1340 mm, sporvidde baghjul 1360 mm, akselafstand 2600 mm. Oliesumpen rummer 4,4 liter, kølesystemet rummer 7 liter.

Udstyr: Bosch elektrisk anlæg, 6 volt. Batteri med 24 ampèretimer.

Pris:

Uden omsætningsafgift: kr. 11.525,-,
med omsætningsafgift: kr. 16.840,-,
med dollartillæg: + kr. 6.663,82.

tendenser, når man retter op efter et sving eller en kurve. Disse uheldige egenskaber virker i og for sig meget overraskende, eftersom affjedringen synes at være særdeles tilfredsstillende afstemt og krængningen i sving endda ved hurtig kørsel er ganske minimal. En forøgelse af forakseltrykket, lettere styring og mindre udveksling i styretøjet vil dog sikkert kunne råde nogen bod på dette forhold.

Arsagen til Isabella'ens kvindagtige opførsel på landevejen skal paradoksalt nok findes i pendulakselophængningen af baghjulene. En pendulaksel skulle naturligvis give bedre køreegenskaber, idet affjedringen bliver forbedret gennem en mindre uaffjedret vægt, ligesom de to baghjuls affjedringssystem arbejder uafhængigt af hinanden. De fleste pendulakselophængte vogne har imidlertid en tilbøjelighed til at smide med bagenden ved hård kørsel, fordi baghjulene simpelthen spænder sig sammen og pludselig bliver de tværgående kræfter på dækkene så store, at dækket slipper vejbanen og så kommer udskridningen. Disse tendenser finder man ikke i de nye Mercedesvogne, og vi kunne heller ikke efterspore dem i Isabella, men på Isabella er differentiallet forholdsvis bredt og pendulakslerne er tilsvarende korte, hvilket giver en ret stor vinkelbevægelse under affjedringen. Pendulakslerne er ikke udformet i den rene udførelse, der kendetegnes ved, at akslen i sin bevægelse op og ned til stadighed ligger vinkelret på vognens længdeakse, og man skal ikke være ret meget hjemme i geometriens mysterier for at finde ud af, at på grund af reaktionsarmene vil hver aksel kunne dreje i forhold til en ret vinkel på vognens længdeakse, når hjulet i affjedringsbevægelsen føres op eller ned. Det vil igen sige, at man får forskellige styrende tendenser af baghjulene under affjedring og under krængning, og en vis bevisførelse for dette forhold får

man gennem vognens store følsomhed for tværhældende vejbaner og for divergerende belastninger på bagakslen. For os er der ikke tvivl om, at man ville få en langt bedre vogn, hvis baghjulene blev ophængt i bladfjedre med en stiv, gennemgående bagaksel. En helt anden side af sagen er, at der ikke er grund til at tage så afgørende hensyn til den uaffjedrede vægt på en vogn, der har en egenvægt på 1000 kg. Jo mindre vognenes egenvægt bliver, des mere nødvendigt er det at formindske den uaffjedrede masses egenvægt, og en væsentlig forbedring kan man naturligvis opnå ved at gøre såvel differentiale som halvdelene af pendulakslernes vægt til affjedret masse.

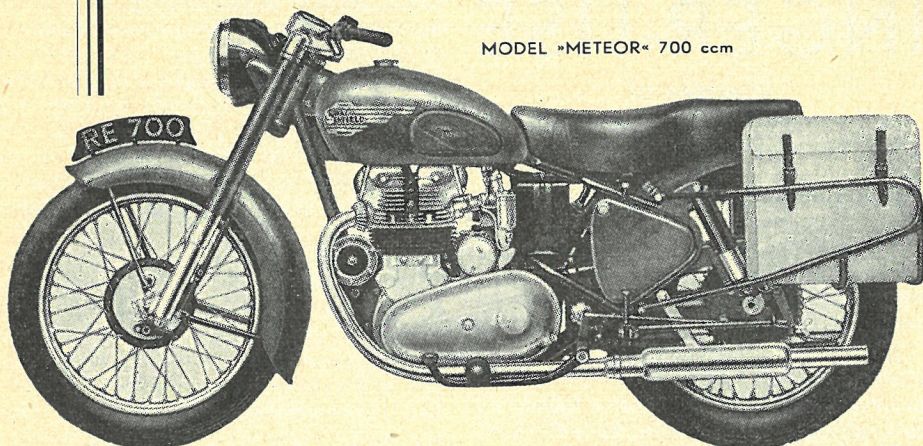
Isabella forekommer iøvrigt at være yderst gennemarbejdet i detaljerne, og det skal således nævnes, at såvel kølerhjul som bagagerummets klap har kontravægte udformet som tværgående torsionsfjedre. Bagagerummet har ikke udvendigt låsegreb eller låsetøj, eftersom et kabeltræk indvendigt fra vognen udløser låsemekanismen. Bremserne på Isabella virker blødt uden noget overdrevent stort pedaltryk, men forhjulsbremserne er vel kraftige i forhold til forakseltrykket. I tørt føre er der ingen grund til beklagelser af nogen art, men såsnart der er tale om vådt eller fedtet føre, vil forhjulene aldeles omgænde blokere; men det skal dog siges til vognens ros, at den er yderst stabil selv under en opbremsning på vejbane med blokerede forhjul.

Der er gjort et stort arbejde i at lydisolere såvel hjul som motor og transmissionssystem fra vognens passagerafdeling, og Isabella bevæger sig da også med lydløs elegance over dårlig vejbelægning og brosten; men motoren høres ret mærkbart i vognen og den er ikke helt fri for ventilstøj. Tandhjulene i såvel gearkasse som differentiale afgiver også en del typisk tandhjulsstøj, for hvilken kron- og spids-hjul bærer ansvar for hovedparten.

Der er imidlertid ikke tvivl om, at Isabella er et glimrende arbejdsgrundlag for fabrikens konstruktører, og udformningen af karosseriet er så up to date, at denne model uden tvivl vil kunne holdes i produktion gennem mange år. Et indgående forædlingsarbejde af Borgward Isabella vil kunne frembringe en særdeles bemærkelsesværdig vogn.

Velocette

KVALITETS MÆRKET



MODEL »METEOR« 700 ccm

Bedst i det lange løb

Royal Enfield indtager en førerstilling i den engelske motorcykle-industri, og de virkelige motorcyklister vælger dette mærke, fordi de ved, at hver enkelt lille del er gennemprøvet kvalitetsarbejde, og hver model repræsenterer den fornemste og mest moderne konstruktion. Fra den mindste 125 ccm to-takter til den største 700 ccm twin er kvaliteten lige fremragende.

Royal Enfield

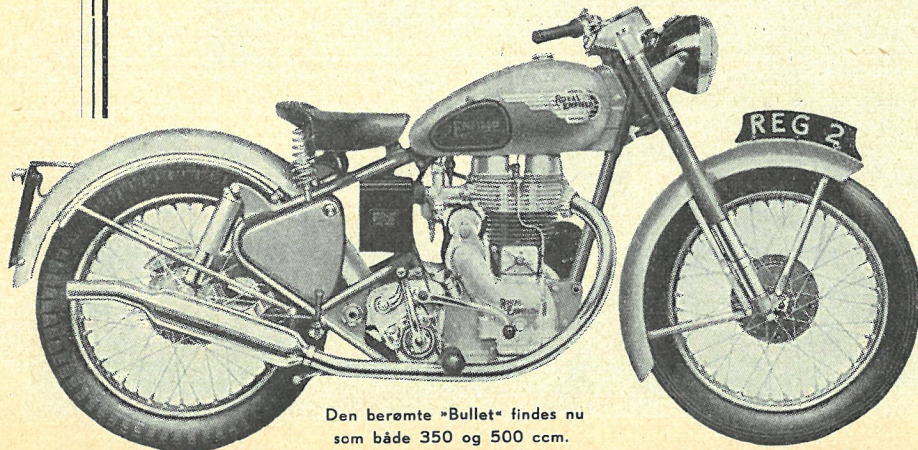
Vi anviser nærmeste forhandler:

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Motorafdelingen, Aarhus
Telefon 34100

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S
Longangstræde 25, København K
Telefon MI 4111



Den berømte »Bullet« findes nu
som både 350 og 500 ccm.

INGER-LISE

kommer til
BAGDAD

Da jeg ankom til Damaskus var der en stor international messe, og byen var fuld af udenlandske biler og motorcykler, og af nummerpladerne fremgik det, at der var mange besøgende fra Libanon, Jordan og Irak.

Jeg tror den mest populære ting på hele udstillingen var nogle film som amerikanerne havde sendt. Kvinderne hylede, og folk følte sig svimle, når de fik indtryk af, at de selv landede i en flyvemaskine eller kørte i rutschebane og andre kriblende ting.

Medens vi taler om film, så besøgte jeg en biograf i Damaskus, og jeg opdagede pludselig, at jeg var den eneste kvindelige tilskuer, medens resten var mænd. Man fortalte mig, at de syriske kvinder holder sig hjemme og venter tålmodigt, til det

passer manden at indfinde sig. To dage om ugen er der film for kvinder, og mændene er nægtet adgang. Jeg kan også tænke, at filmen er specielt udvalgt for ikke at sætte oprørske idéer i kvindernes hoveder. Jeg besøgte en af disse forestillinger, og alle kvinderne havde frokostkurv med sig, og de snakkede så højt under hele forestillingen, at man vanskeligt kunne høre dialogen.

Den moderne mand i Syrien fortæller, at de syriske kvinder har de samme rettigheder som manden, men kvinderne kan bare bedst lide at blive hjemme. Ved tre gange at gentage: *Jeg vil have skilsmisse*, kan den syriske mand få sin frihed, som han i virkeligheden har haft hele tiden dog med forsørgerpligter. Da jeg spurgte, om hustruen kunne gøre det samme, troede de, jeg var blevet sindssyg.

Jeg har fundet ud af, at der er et stort problem for bilister og motorcyklister i Syrien. Efter at have låst motorcyklen, fjernet bagagen og gemt den i et hotel, opdagede jeg, at der fremdeles var ting, som ikke var helt sikre. Benzintankdækslet kan sælges for nogle få pjastre hos metalopkøberne, og der er andre småting af lignende art, der kan fjernes. Ingen ville



Inger-Lise med sin Shooting Star foran minareterne «et eller andet sted».



I nærheden af en RAF flyveplads kunne Inger-Lise få lidt oversigt over sin tur, 3287 miles til London og 55 miles til Bagdad.

finde på at stjæle motorcyklen, så den kunne forsåvidt stå ulåst, men det er hovedsageligt tankdækslerne, der er af interesse for tyve. Det er ganske vist ikke nogen stor ting, men det er irriterende vanskeligt at finde et nyt.

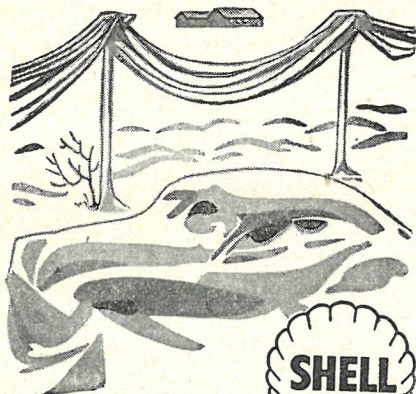
Jeg havde også lidt besværligheder med mit fotografiapparat. Der er f. eks. selvudløser på det, så jeg kan tage mit eget billede, men af og til søger jeg assistance hos tilskuere, hvis der er nogen. Dette gjorde jeg en gang for meget, for en fyr nåede næsten at stikke af med det, og havde der ikke været et par gode sprintere til stede, havde jeg ikke haft noget fotografiapparat i dag.

Jeg har mange indtryk af Syrien, men en ting er sikkert, og det er, at jeg aldrig har mødt så megen gæstfrihed og gavmildhed noget andet sted. Indbyggerne vil gerne lade europæerne forstå, at de er *civiliserede*, noget som folk måske vil tvivle på, hvis de ikke har været her. Selv en læge, jeg mødte i Damaskus, fortalte mig ca. to sekunder efter vi var blevet præsenteret for hinanden, at »vi syrere er ikke vilde og fanatiske, som europæerne tror.« Man kan dog fremdeles se ryttere på halvvilde arabere og kvinder med ring i næsen, men de

fleste rider fredeligt omkring på et muldyr. Benzinprisen i Syrien er iøvrigt rimelig, 50 øre literen, og vejene er gode. Forskellen mellem Syrien og Jordan opdager man i og for sig kun ved hjælp af grænsemærket, for landene ligner hinanden indtil ukendelighed med lange ørkenstrækninger og små landsbyer ind imellem. Ved grænseovergangen blev der serveret the for mig, medens mit pas blev efterset og stemplet, og ifølge pålidelige udsagn er denne service ganske almindelig ved næsten alle arabiske grænseposter. Når grænsevagterne opdager, at den rejsende har et fotografiapparat, er det vist almindelig tradition at tage deres billede. Ind og ud af Syrien og Jordan hændte dette bestandigt — de ville alle stille sig op på rad og række og helst ville de også have hvert sit billede sammen med mig, men der er dog grænser. Og så må man indsamle adresser på hver enkelt grænsegendarm, så man kan sende billedet til ham.

I Jordan er der små militærposter langs hele vejen, og en gang imellem bliver man standset for at vise passet frem, andre gange blot fordi vagtposterne vil se på motorcyklen eller simpelthen sige goddag.

Jerusalem er den eneste by, som så nøj-



PAS PÅ

Kølevandet 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.



A/S DANSK SHELL



agtig ud, som jeg havde forestillet mig; men selve byen er et dyrt bekendtskab. Hvert andet minut bliver der holdt en indsamlingsbøsse hen under næsen på turistene, og i kirkerne får man stukket et stearinlys i hånden, medens man bliver præsenteret for en indsamlingsbøsse — mindst to gange i hver kirke. Prisen på postkort er himmelhøj, og iøvrigt blev det fortalt mig, at næsten alt, hvad turisterne ser i Jerusalem, ikke har nogen tilknytning til de oprindelige steder. Stederne er flyttet, og det er kun mindet om Kristus' tid, der eksisterer. Jeg så flere krøblinge, som antageligt var kommet langvejs fra, og når man skal sende pakker til udlandet, bliver de ikke rekommanderet, men derimod vel-signet.

Den første nat i Jerusalem overnattede jeg lige ved Gethsemane Have og man fortalte mig, at der var man i 100 pct.s sikkerhed — stedet var næsten en legeplads for helgener. I løbet af natten blev jeg vækket af en politimand, der på engelsk spurgte, om jeg sov. Iøvrigt ville han gerne vide, hvorfor jeg opholdt mig der, og han besluttede, at der resten af natten skulle være en politimand i nærheden af mit telt. Da jeg vågnede om morgenen, var der en forsamling på mindst 40 mennesker, så jeg skyndte mig at pakke mine ting sammen og forlade stedet.

Fra Jerusalem kørte jeg til Bethlehem og videre langs "the pipe line road" — vejen der følger olierørene til Irak. Jeg forlod Mafrak med tanken fuld af benzin og fortsatte gennem mere ørken. Det varede næsten tre timer, før jeg så en levende sjæl, og det første menneske, jeg mødte, var en fårehyrde med et vildt udtryk i øjnene og en stor kniv i bæltet. Han stod ved vejkanten og syntes betydeligt mere interesseret i mig end i sine dyr. Det er vel unødvendigt at sige, at jeg ikke stoppede og spurgte til hans velbefindende; men det fik mig forøvrigt til at tænke på, om ikke mod har en definitiv sammenhæng med dumhed.

I Irak lagde jeg mærke til noget mærkeligt. Politimændene havde et mærke på hjelmen, som var nøjagtigt det samme i størrelse og udformning som BSA-emblemet på motorcyklens tank. Den eneste forskel var, at bogstaverne BSA ikke var at finde på politimændenes emblemer. Da jeg ankom til Irak, var der flere politimænd

rundt om mig, og de diskuterede ivrigt dette mærkelige sammentræf. Min maskine er sidste model og mærket er også ganske nyt, såvidt jeg véd. Nogle af politimændene syntes, at det var en degradering af deres stand, eftersom en uniform er en meget vigtig ting for disse mennesker, og jeg fik indtryk af, at deres stolthed i nogen grad var blevet såret ved at se deres emblem på en motorcykle. En af dem sagde til mig på gebrokkent engelsk, at jeg burde skjule mærket, ellers ville folk le af politiet og spørge, om politibetjentene var blevet agenter for BSA.

Inden jeg nåede Bagdad, stoppede jeg en nat ved et engelsk olieselskab, hvor jeg overnattede, og en anden nat overnattede jeg i en RAF lejr. Derfra kørte jeg videre til Iraks hovedstad, hvor disse linier skrives.

Disse sidste uger gennem de forskellige ørkener har været helt anderledes, end jeg havde ventet. Inden jeg kom hertil, havde jeg egentlig indtryk af, at en kvinde ikke en gang kunne føle sig sikker i en bankhvelving; men jeg har opdaget, at der i virkeligheden ikke er et levende menneske, der interesserer sig for et hunkønsvæsen, og jeg er overbevist om, at en mand

er betydelig mere udsat for farer på disse breddegrader.

Efter at jeg er kommet til Irak, har jeg lagt mærke til, at lastbiler og busser, der krydser ørkenen, er udrustet med geværer, og det siges, at der er banditter på de øde strækninger. Selv hyrderne, der kun har nogle få dyr at vogte, har rifler over skuldrene. Mit første indtryk af Bagdad var en masse irriterende unger. Fra det øjeblik jeg stoppede motorcyklen, har de været over mig i tætte skarer — skrigende og hylende, alt imedens de slås som vilde dyr for at komme helt hen til maskinen og sætte deres snavsede fingre overalt på mig og mit køretøj. De prøver hornet, tænder lygterne og undersøger alt muligt, og jeg er ude af stand til at flygte. Det ender altid — eller næsten altid — med, at en politimand viser sig på arenaen, og med en lang pisk i hånden jager han alle ungerne afsted. Såsnart jeg igen sætter mig i bevægelse, har jeg dog hele horden af unger efter mig; men det er selvfølgelig kun nogle irriterende småting, som man må tage med på vejen, og der er så mange morsomme og interessante ting, at man hurtigt glemmer sin irritation.

På gensyn!

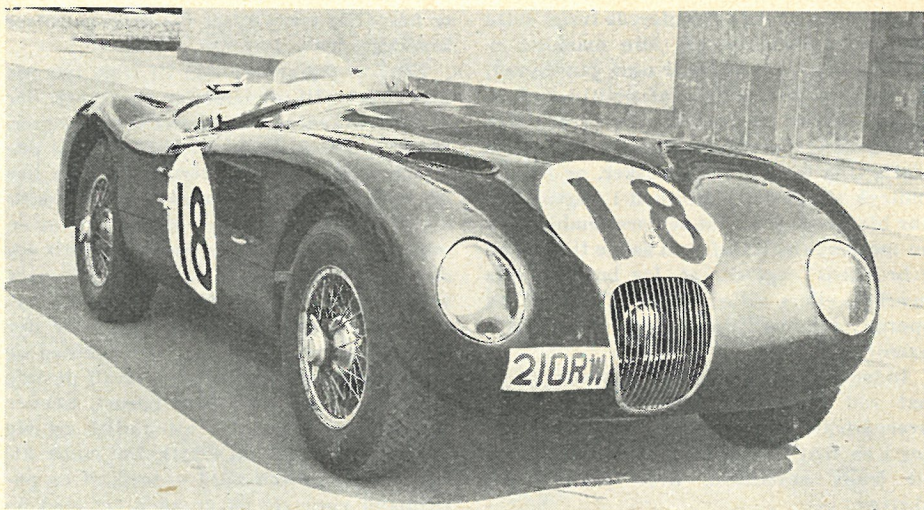
Vælg et batteri der holder

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

Chloride

KVALITETSBATTERI

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



Den berømte Jaguar XK 120 C.

MODERNE SPORTSVOGNE II.

JAGUAR

*of
Collecteur*

Der er mange måder at bygge automobiler på — og i tidens løb har mange mærkværdige biler set dagens lys, fulgt af konstruktørens lønlige drømme om succes. Oftest har de første hede ønsker været forhåbninger om sportslige triumfer, men efterhånden som fabriken og dens ledelse blev midaldrende og lidt mere sat, gik glansen af sportsbedrifterne, og salgssucces blev det eftertragtede mål.

Jaguar er et forfriskende eksempel på en ganske modsat rækkefølge. Da *William (Bill) Lyons* startede sin løbebane med at fabrikere sidevogne til motorcykler i 1922, var det udseendet og det pæne håndværk, der solgte, men solgte så godt, at »Swallow Coach Building Company Ltd.» fik fastere grund under fødderne end den overtrukne bankkonto, »Bill«

Lyons grundlagde virksomheden med. På få år blev det muligt for Lyons at forsøge sig med et bilkarosseri på et populært chassis, og næste skridt var en serie Austinvogne med Swallow-karosseri. Produktionen tog til, finanserne stod fint, og i 1928 flyttede Lyons sin voksende virksomhed fra Blackpool til Coventry og påbegyndte forarbejderne til den vogn, der kom til at dominere biludstillingen i London i 1931.

Til en pris af £ 310 præsenterede Bill Lyons sin bil SS (bogstaverne stod for Standard Swallow, idet Standard-fabrikken leverede de mekaniske elementer), der så ud, som om den kostede det tredobbelte — lang, lav og lækker. Selvfølgelig blev den en enorm salgssucces, men mere kræsne kritikere rynkede på næsen og mumlede noget om »teater«-bil, »parade«-vogn og lignende hånlige gloser.

Der var lidt om snakken, for de første, sideventilede SS-modeller lignede hurtige biler uden at kunne køre ret stærkt. Derimod var karosserierne førsteklases — godt arbejde til en mere end rimelig pris.

»Films-Bentley« sagde de mere hårdhuede observatører, da »Bill« Lyons under mærket *SS-Jaguar* sendte en ny serie på markedet nogle år efter den første succes, men køberne havde et andet syn på de topventilede førkrigs-Jaguarer, der ikke alene så godt ud, men kørte væsentligt bedre end gennemsnittet. Prisen pla-

cerede stadig mærket i mellemklassen, selvom kvaliteten var høj, for »Bill« Lyons havde ikke glemt sin oprindelige recept: at levere lidt mere end man skulle vente til en given pris.

Efterhånden leverede SS-fabriken ikke ret meget »Standard«, men betydeligt mere »Jaguar« for pengene — og ved siden af de elegante vogne, som hovedsageligt udgjorde fabriken stadigt voksende produktion, kastede mr. Lyons en veritabel bombe på sportsvognsmarkedet, da SS 90-modellen og SS 100-modellen præsenteredes et par år før krigen. 90-modellen havde en 2,6 liters, sekscylindret motor (73 × 106 mm), der præsterede 102 hk. Den større 100-model var ligeledes sekscylindret (3,5 liter, 82 × 110) og afgav 125 hk. Karosserierne var ens — klassiske åbne to-personers sportsvogne. De så bedre ud end de fleste biler — og de kørte adskilligt hurtigere.

Nogle rynkede på næsen, men det var lidt af en oplevelse at køre en god sports-Jaguar, og selvom fabriken ikke deltog officielt i løb, blev vognene hurtigt populære — også udenfor kredsen af unge mennesker, der holder af at vise sig i en bil, som ligner en »rigtig« bil.

Da krigen brød ud, måtte forskellige planer lægges på hylden. Kun lidt sivede ud om disse planer, men nok til at skærpe utålmodigheden. Det varede 9 år, før planerne tog form — og hvilken form! På Londons Motor Show 1948 var Jaguar XK 120 udstillingens ubestridte primadonna. Det smukke karosseri var en mesterlig blanding af klassisk linie og moderne elegance, og under motorhjelmen lå en race-ren sekscylindret motor, der var som hentet fra en væddeløbsvogn. Seks cylindre (83 × 106 mm) kronedes med et topstykke, der bar to overliggende knastaksler, som virkede direkte på ventilerne. Forbrændingskamrene var halvkugleformede, og stemplerne var hvælvede, så kompressionsforholdet var 7:1 eller 8:1. Krumtapen løb i syv lejer, beklædt med en bly-bronzelegering, og var et solidt stykke støbearbejde, der kunne stå til et højt omdrejningstal. »Gasværket« var to S.U. karburatorer. Ved 5.000 omdr./min. var effekten 160 hk, og da vognen ikke vejede mere end 1120 kg, var der rimelig grund til at vente usædvanlige præstationer. Forventningerne blev ikke skuffet. Topfarten var et godt stykke på den anden side 200

km/t., og accelerationen var halsbrækken-de i dette ords mest bogstavelige forstand.

Igen havde »Bill« Lyons stjålet billedet, og denne gang var bilen ubestrideligt »rigtig« — både med salg og sport for øje. Måske var den en kende for lækker til veritable løb, men hastighed var der nok af. Det var faktisk kun nødvendigt at montere racerhjul, lidt hårdere fjedre og pille lydporten af for at have en vogn, som kunne figurere på hæderspladsen i ethvert løb.

1950 startede Jaguar i Le Mans løbet med et halvofficielt fabrikshold, nærmest for at prøve sig lidt frem. Manglende løbs-erfaring gjorde udslaget, og der blev ikke hjemført præmier, men megen lærdom.

Fabriken i Coventry var på det tidspunkt navnlig optaget af at få den kendte Mark VIII luksurvogn med XK 120 motoren i produktion, og da der skulle ses nærmere på sportsprogrammet, var det fristende at gå videre ad de allerede med held betrædte stier. Den tekniske direktør, W. M. Heynes var dog af en anden opfattelse. Et nyt, ganske blankt stykke papir blev lagt på tegnebordet, og opgaven lød i al sin irriterende enkelthed således: en topersoners sportsvogn med flere hk, mindre luftmodstandskoefficient, bedre bremses, lavere vægt og bedre køreegenskaber end XK 120 — og XK 120 var i al beskedenhed på det tidspunkt verdens hurtigste serievogn.

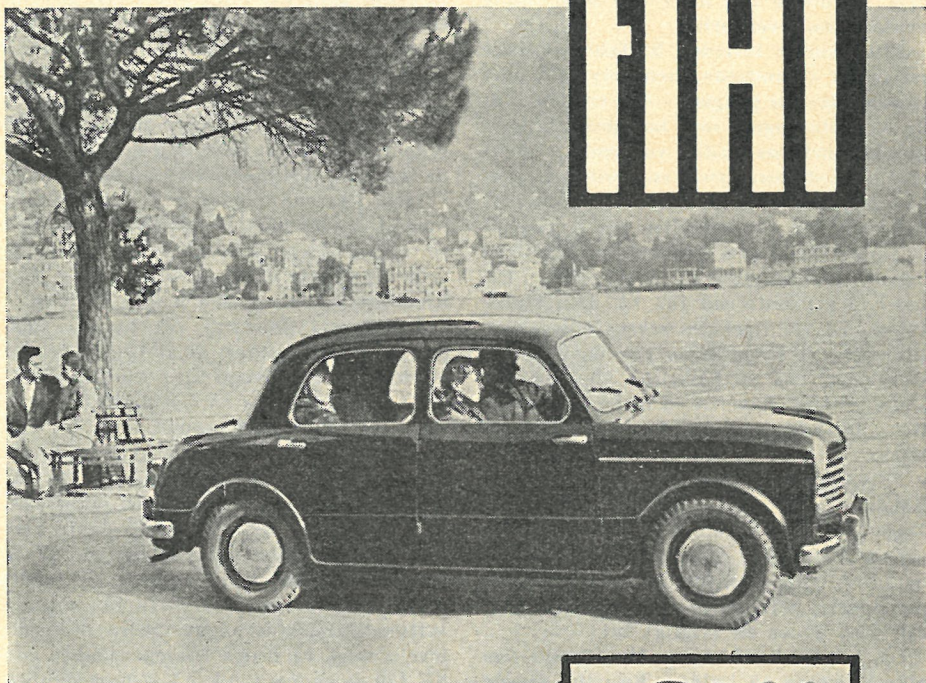
Først blev motoren taget under behandling. Indsugnings- og udstødningskanalerne ændredes, så maskinen »åndede« friere. Samtidigt forandredes ventildigrammet og knastprofilerne. Større S. U. karburator monteredes med direkte luftindtag fra vognens forparti. I forbindelse med et kompressionsforhold på 8:1 eller 9:1 steg effekten til 203, respektive 213 hk.

Et nyt, langt glattere karosseri blev ud-kastet, og Lockheed besørgede et nyt og kraftigere virkende bremsesystem. Tråd-hjul specificeredes for at skaffe mere kø-lende luft til bremserne.

Problemerne med at reducere vægten og forbedre køreegenskaberne løstes i sammenhæng med konstruktionen af et splinternyt chassis. Fundamentet var to stål-rør (50 mm i diameter) forbundet med tre hovedtraverser (ligeledes stål-rør af samme dimension) og en endnu solidere for-travers til at støtte forhjulsophængningen. Til yderligere afstivning var der i »gulyplanet« indlagt dragere til morvirk-

– den nye „1100“

FIAT



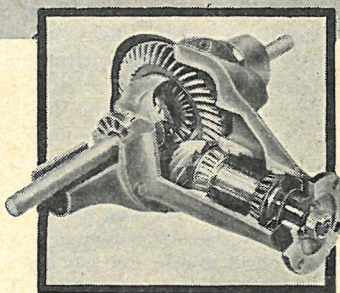
**VOGNEN
MED DE HELT
FANTASTISKE
KØREEGENSKABER**

FIAT „1100“ repræsenterer automobilteknikens mest betydningsfulde fremskridt i kraft, økonomi, komfort og sikkerhed. De vil hurtigt opdage, at ingen anden vogn i middelklassen byder på så rigelige pladsforhold til hele familien. Køreegenskaberne er fremragende. 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.

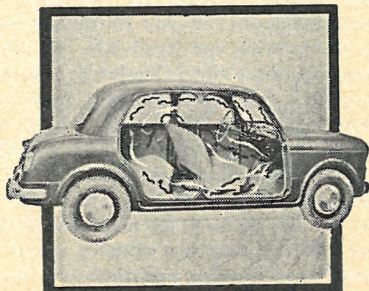
Forhandlere over hele landet

NORDISK FIAT A/S

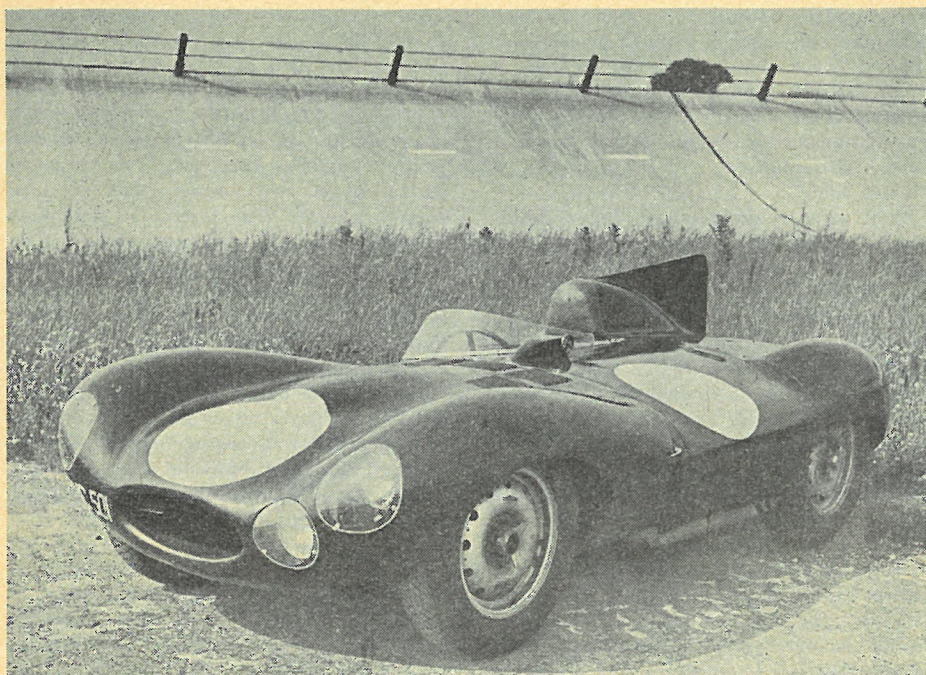
GRIFFENFELDSGADE 32
KØBENHAVN N
CENTRAL 15367 - 15967



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



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



En af nutidens fabelvogne er den her viste Jaguar type D — en noget racerbetonet sportsvogn.

ning af alle påvirkninger, navnlig vridninger. Desuden var chassis'et bygget op som rumgitter med rør af forskellige diametre og trianguleret i alle tre dimensioner. Bag til, d. v. s. umiddelbart bag førersædet, afsluttedes hele denne tilsyneladende komplicerede konstruktion ganske brat med en plade, gennem hvilken kardanakslen passerede.

Bagakslen, som var af normal, stiv udformning, var ophængt i to vandrette radiusarme, een på hver side, som var fastgjort til en fælles tværgående torsionsstang (anbragt i bageste rørtravers). Torsionsstangen var fastgjort midt på.

Desuden var der mellem bagakslen og chassis'et i vognens højre side anbragt et kraftigt dimensioneret hængsel som dels hindrede akslen i at forskyde sig til en af siderne, dels bevirkede at højre baghjul — der i meget kraftige vogne har en tendens til at løfte sig under hård acceleration — blev holdt på plads, så de nyvundne hestekræfter kunne overføres til vejbanen. Dette fænomen — det sprælske højre baghjul — opstår således: når et kraftigt drejningsmoment gennem kardanakslen overføres til en relativt let be-

lastet bagaksel af normal konstruktion, vil bagbroen søge at dreje sig om sin egen akse, så det forreste parti af differentialhuset hæver sig; derpå — da denne første impuls ikke lykkes — vil bagakslen søge at dreje sig om vognens længdeakse, m. a. o. at hæve højre baghjul, mens venstre presses hårdt mod kørebanen. Det aflastede højre hjul kan således kun overføre en mindre kraft end ønskeligt til vejen.

Ved hængsel-konstruktion får reaktionsmomentet en ganske anden — og betydelig større — modvægt, nemlig det meste af hele vognen, og så bliver højre baghjul pænt, hvor det skal blive.

Forhjulsophængningen var udformet som på XK 120-modellen, d. v. s. med to støttearme på hver side. Den nederste påvirker en torsionsfjeder, der ligger på langs, parallelt med vognens længdeakse. Derimod var den sædvanlige styring blevet skiftet ud med en tandstangsmekanisme.

Det samlede resultat var: godt 5 kg pr. hk i stedet for 7,3 kg pr. hk for en standard XK 120. Desuden var accelerationen blevet temmelig meteorisk, og bremserne

var utroligt virksomme — men selvom de tekniske oplysninger virkede overbevisende, vakte det åbenlys måben, da den nye vogn, XK 120 C, så at sige direkte fra tegnebrættet blev bragt til le Mans og med en gennemsnitshastighed af 150 km/t. besatte førstepladsen i dette klassiske 24 timers løb.

Året efter — 1952 mødte Jaguar-holdet med et nyt karosseri på XK 120 C chassis'et, og denne gang var det atter erfaringer og ikke placeringer, fabriken hentede sig. Beregningerne holdt ikke stik, og alle tre vogne måtte udgå med overophedede motorer. I 1953 stod Jaguar's aktier ikke særligt højt blandt tilskuerne, da le Mans-løbet blev startet, men Bill Lyons hold havde atter en overraskelse parat. Tilsyneladende var de 3 XK 120 C, der udgjorde fabriksholdet, af 1951-type, men det var kun på overfladen. Motorerne var blevet en kende kraftigere, bl. a. takket være tre Weber-karburatorer. Men det vigtigste var de helt nye pladebremses, hvis enorme ydeevne alene sikrede Jaguar-holdet en overlegenhed, der sås tydeligt i resultatlisten: 1) Jaguar: 170 km/t., 2) Jaguar: 168,3 km/t., 4) Jaguar: 166,6 km/t.

Til le Mans 1954 havde Jaguar påny en

overraskelse klar i form af den ny XK 120 D, som var bygget over samme recept som C-modellen, men adskillige nye ideer var benyttet. Denne gang var karosseriet en fantasirig kombination af selv bærende konstruktion og en gitterramme. Midterpartiet (omkring førersædet) er bygget op på to meget stort dimensionerede, nærmest ovale rør, der danner en art bundramme, og to tværforstærkninger i form af to plader: skillevæggene dels mod motoren, dels mod bagbroen. Om hele herligheden er der svøbt en karosseriplade, i hvilken der er skåret to åbninger til føreren og passageren.

Foran dette meget solide, men alligevel lette midterparti ligger en gitterkonstruktion, der bærer motor og forhjulsophængning. Bagbroen er ophængt fra bagpladen. Iøvrigt er C-modellens bagakselophængning opgivet, og akslen føres nu af to parallelle arme på hver side.

Motoren er ændret, idet smøreolien ikke længere rummes i et bundkar, men i en særskilt olietank (tørsump-smøring), hvilket kræver et meget effektivt pumpe-system for at holde olien væk fra de steder, hvor den ikke er påkrævet.

Motoren blev meget lavere uden bundkar, og for yderligere at få vognen så lav som mulig blev motoren tippet lidt over til venstre. Effekten var bragt op på 250 hk ved 6000 omdr./min.

En nøjagtig beskrivelse ville blive meget for lang, og lad det være nok, at den på en gang elegante og uhyggeligt udseende D-model efter en nu historisk kamp med den større Ferrari sluttede på 2-pladsen i le Mans — kun 0,2 km/t. langsommere end vinderen.

Dette er foreløbig Jaguars sidste udfordring til alverdens andre konstruktører i den aldrig standsende match om titlen: verdens hurtigste sportsvogn. Trods Ferraris officielle mesterskab, er der vist ikke megen tvivl om, at Jaguar D-type kan gøre krav på titlen, men den må stadig forsvares.

Forøvrigt indgår D-modellen i fabriken almindelige produktionsprogram sammen med de forbedrede modeller: Mark VII M og XK 140. Den koster 38.000 kr. uden omsætningsafgift, så der skal gribes ret dybt i lommen for at blive den lykkelige ejer af en Jaguar D-model — men den kan i katalogform køre 278 km/t. på almindelig landevej.

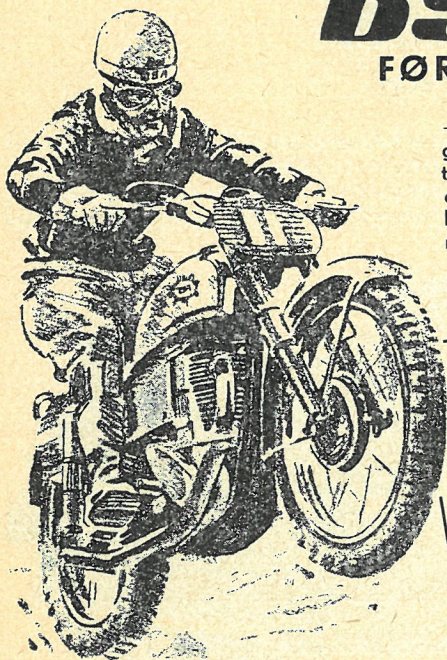


BING
KARBURATORER

IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE

BSA

FØRER I KRAFT AF KVALITET



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

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

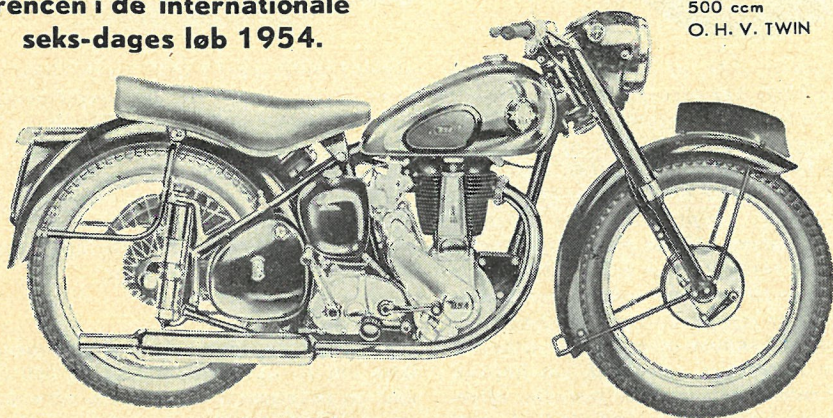
**BRITISH MOTO-CROSS
GRAND PRIX**

Nr. 1. Phil Nex

CLUBMANN T. T.

350 ccm nr. 1., 2., 3. og 4.
500 ccm nr. 1., 2. og 3.

**BSA vandt også fabrikskonkurren-
cen i de internationale
seks-dages løb 1954.**



500 ccm
O. H. V. TWIN

DE KAN STOLE PÅ

BSA

VERDEN'S MEST
POPULÆRE
MOTORCYKLE

Generalrepr. for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

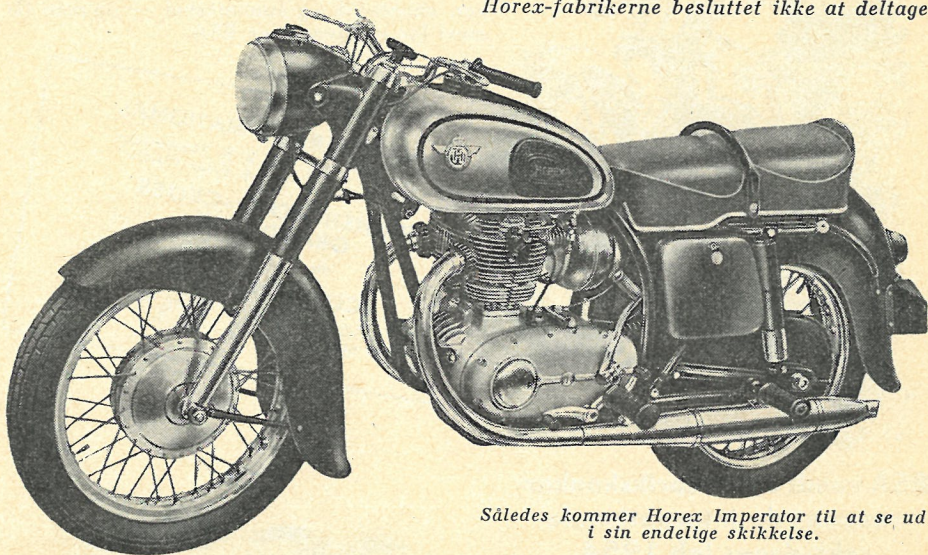
H. V. Hansen · Vesterbrogade 101 · København V
VEster 3187

NY TO-CYLINDRET HOREX

PÅ 400 ccm

På hver forespørgsel om, hvilket program Horex-fabrikerne har for 1955, fik vi følgende svar:

ccm vil være uændret i produktion. Da det ifølge ovenstående er klart, at vore konstruktionsafdelinger er travlt optaget, har Horex-fabrikerne besluttet ikke at deltage



Således kommer Horex Imperator til at se ud i sin endelige skikkelse.

Det passer ikke, at vi, som flere udenlandske blade har skrevet, er i gang med at bygge en 500 ccm motorcykle. I december 1954 begynder produktionen af en meget kraftig to-cylindret motorcykle, hvis konstruktionsdetaller vil blive meddelt Dem, såsnart datoen for produktionens påbegyndelse er bestemt. Ifølge forskellige rygter skulle vi beskæftige os med at fremstille prototypen til en sportsvogn, men heller ikke dette er rigtigt, hvorimod vi kan meddele, at vi gennem lang tid har arbejdet med en fleresædet scooterbil, om hvilken vi dog intet nærmere kan fortælle, eftersom seriefabrikationen først vil finde sted efter udgangen af 1955. Horex agter ikke at bygge nogen to-takt scooter, men i stedet er der planlagt et helt nyt to-hjulet køretøj med forskellige motorstørrelser, der til sin tid skal danne bro mellem scooterne og motorcyklerne. Disse maskiner vil antagelig gå i serieproduktion i maj 1955.

Regina-modellerne på 250, 350 og 400

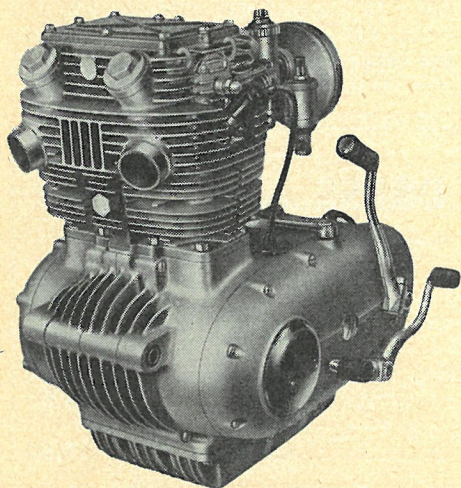
aktivt i motorsport i 1955, og de konstruktører og ingeniører, der har været beskæftiget i racerafdelingen, er allerede i slutningen af sommeren 1954 blevet flyttet til konstruktionsafdelingerne.

Således er altså Horex-planerne for 1955 og den følgende fremtid; men en af de ovennævnte nyheder kan vi bringe, nemlig Horex Imperator på 400 ccm.

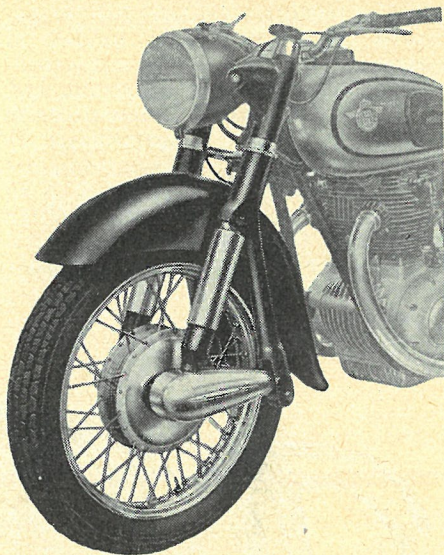
Horex Imperator.

For nogle år siden kunne vi give meddelelse om en ny Horex-model på 500 ccm med en twin-motor efter det kendte mønster med to lodretstående cylindre anbragt side om side. Vi kunne endda bringe billeder af denne maskine, men den har stadig ladet vente på sig. Grunden til at Horex-fabrikerne ikke tog den endelige beslutning og gik i gang med seriefabrikationen i 1952, da maskinen i realiteten var klar, skyldes, at man i Tyskland har beskatning på motorkøretøjer efter disses slagvolu-

men, og da denne skat er forholdsvis høj, er markedet for store maskiner ret begrænset i Tyskland. Imperator er imidlertid netop i disse dage gået i produktion, men i en noget ændret udgave og med et slagvolumen på 400 ccm. Dette bevirker rent salgsmæssigt i Tyskland, at maskinen kommer ind under den billige skatteklasse, og alligevel er motoreffekten så stor, at den ligger på den gennemsnitlige motoreffekt for en 500 ccm maskine. Skønt englænderne gerne vil have æren for twin-motorens konstruktion, så kan såvel Horex som Jawa fremvise nydelige twin-motorer, længe før englænderne tænkte på at fremstille den første Triumph twin. Horex havde iøvrigt en ganske glimrende twin-model i 1932, og denne maskine bragte endda fabrikken det tyske mesterskab i 1935. De lodretstående cylindre var anbragt side om side, og ventilerne blev betjent af en overliggende knastaksel, der ved hjælp af en kæde blev trukket fra krumtapakslen. Denne kæde lå på siden af motoren, medens man på Imperator-modellen 1952 havde anbragt kædetrækket til den overliggende knastaksel midt mellem de to cylindre. Det samme er tilfældet på Imperator 400, men nu ligger kæden på en anden måde, således at de to cylindre kommer til at danne en sluttet motorblok uden om den lukkede kædekasse. Motor og gearkasse er ligesom på Regina-modellerne bygget sammen i et enkelt aggregat med



Motor og gearkasse i Horex Imperator er et overordentligt kompakt og smukt aggregat, der tilsyneladende er meget velkonstrueret.



Horex Imperator vil foruden med teleskopforgaflen kunne leveres med den her viste Earl's forhjulsophængning.

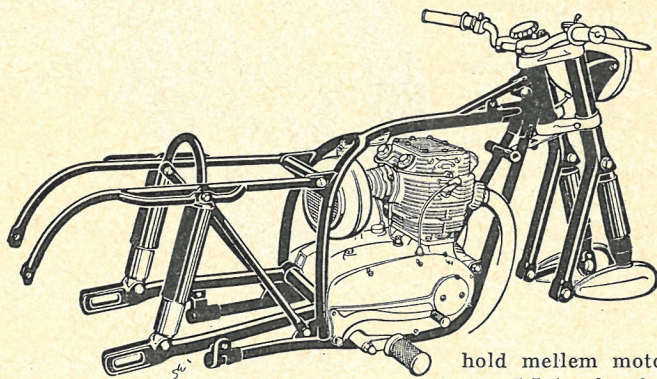
en svinghjulsdynamo på motorens venstre side, medens strømfordeler og tændingsregulator er indbygget i krumtaphusets højre side.

Stelkonstruktionen er udformet som en dobbelt, lukket rørramme, der dels er slaglodet dels svejset og boltet sammen. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel og forhjulet er ophængt i teleskopgaffel, eller såfremt man ønsker det, kan man få maskinen leveret med forhjulsophængning i svinggaffel efter Earl's system. Horex var den første fabrik, der forsynede sine standardmaskiner med fuldnavsbremser og Imperator er naturligvis ligeledes monteret med fuldnavsbremser i smedet letmetal. Smedet letmetal indgår iøvrigt, som på Regina-modellerne, i teleskopforgaflen og i kronhovedebroen på teleskopgaflen. Motoren er indbygget i stellet med kraftige gummimellemlæg, der forhindrer motorvibrationer i at forplante sig til stel, gafler og tank. Motoren trækker koblingen over skråtskærne tandhjul, og gearkassen betegner en nykonstruktion, i hvilken alle tandhjul er i konstant indgreb. Motorens smøreliebeholdning opbevares i et bundkar, der ligesom krumtaphuset er forsynet med kraftige køleribber, og motorolien smører ikke alene motoren men også gearkassen. Et særligt luftfilter, der kaldes Horex luft-

akkumulator, er konstrueret til denne maskine, og luftfiltret omsluter hele karburatoren. Af enkeltheder skal nævnes, at bagkæden er totalt indkapslet, under twin-sadlen er der anbragt et bagagerum, nøglen til styrlåsen passer tillige til de to store værktøjskasser, baghjulsnavet er monteret med gummiøddæmpere og det elektriske anlæg omfatter foruden en 60 watt dynamo og det sædvanlige udstyr en elektrisk frigearedsindikator og stoplys. Bremsene ser ud til at være veldimensio-

omdr/min, tophastighed 135 km/t solo, 120 km/t med sidevogn, benzinforbrug 4 liter pr. 100 km solo, 4,8 liter pr. 100 km med sidevogn. Benzinforbrug solo ved 60 km/t 3,4 liter pr. 100 km.

Transmissionssystem: Tør flerplade-kobling drevet af motoren ved hjælp af skråtskârne tandhjul. Fire-trins gearkasse med fodgearpedal i venstre side. Udvekslingsforhold i gearkassen: første gear 2,54:1, andet gear 1,56:1, tredje gear 1,14:1, fjerde gear 0,917:1. Udvekslingsfor-



Stelkonstruktionen i Horex Imperator er yderst tillidsvækkende og rørstellet er svejset, slaglodet og boltet sammen.

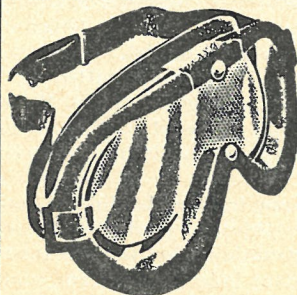
nerede med bremsetromler på 180 mm i diameter, en bakkebredde på 40 mm og et samlet bremseareal på 124 cm².

Specifikationerne ser meget interessante ud og maskinen gør i det hele taget et tiltalende indtryk.

Motor: To-cylindret fire-takt motor med overliggende knastaksel, boring 61,5 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 392 ccm, kompressionsforhold 7,25:1, maksimal effekt 26 hk, normal effekt 24 hk ved 5800

hold mellem motor og baghjul i fjerde gear 5,7:1 solo, 6,45:1 med sidevognsgearing.

Mål og vægt: Total længde 2140 mm, styrets bredde 660 mm, total højde 990 mm, sadelhøjde 785 mm, akselafstand 1380 mm. Vægt med fuld optankning af benzin og olie 196 kg. Fri højde fra jorden 180 mm. Dækstørrelse solo 3,25 × 18 foran, 3,50 × 18 bagved, med sidevogn 3,25 × 18 foran, 4,00 × 18 på baghjulet. Benzintanken rummer 17 liter, heraf 2 liter på reserve. Oljetanken rummer 3 liter.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude
kr. 6.85 og 8.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

- Ridebenklæder** berømt for snit og pasform
Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra **kr. 148.00**
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra - **56.50**
Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. - **24.50**
Nyrebælter prima kvalitet - **19.50**
Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetalhjelme **fra kr. 39.50 — 59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

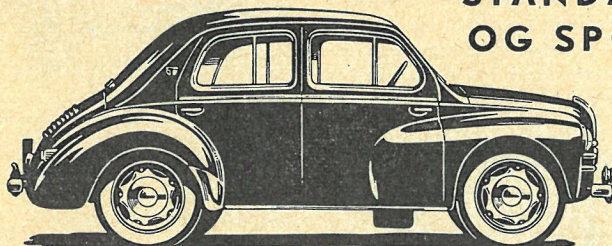
Kendsgerninger om

de nye

RENAULT

4CV

**STANDARD
OG SPORT**



Med **Renault 4CV 1955** præsenteres De for resultatet af en forædlingsproces. Over hele kloden kører i dag cirka 600.000 RENAULT 4CV'er. De kører under de forskellige forhold, og den nye 4CV repræsenterer erfaringerne med disse 600.000 vogne. — En ekstra garanti for Dem.

- ★ Den nye trykkøling af den 4 cyl. topv. motor betyder — sammen med det regulerbare kølgardin og kølevandstermometret — at De altid kan give motoren de bedste arbejdsbetingelser.
- ★ At varmeanlæg og defrost er stærkt effektiviseret, er af værdi for Deres vinterkørsel. Også den nye lyd-isolering, som giver mere lydløs gang, må fremhæves. Vognen har smukt nyt indtræk med særlig holdbar kantning. Dørene er indvendigt plasticbeklædte. Foran findes 2 store dør-lommer.
- ★ RENAULT 4CV er meget rummelig. God benplads også på bagsædet. Førersædet kan indstilles under kørslen. Praktisk bagagerum foran.

Bedste økonomi

RENAULT 4CV er ikke blot mest økonomisk i anskaffelse, men også i drift. Den kører 17—19 km pr. ltr. benzin. Også m. h. t. service og reservedele er De bedst tjent med 4CV.

Fineste kørselsegenskaber

Prøveturen vil overbevise Dem om 4CV'ens fabelagtige vejstabilitet, ikke mindst i sving. Den hævder sig på landevejen og snor sig som ingen anden i byens trafik (pariserblodet fornægter sig ikke!) 4CV har uafhængig afjedring på alle hjul, krængningsstabilisator og hydr. teleskopstøddæmpere. De hydr. bremses har særlig stor effekt.

Afgørende for den ideale kørsel er også harmoni i selve 4CV'ens konstruktion: korrekt vægtfordeling på for- og bagaksel, lavt tyngdepunkt, stor sporvidde og 100 pct. rigtig styring (ingen over- eller understyring).

Største motorkraft

Af seriebyggede vogne er RENAULT 4CV den, som har den største motorkraft pr. vægtenhed. Den minimale »dødvægt« giver vognen kraftoverskud i enhver situation.

Fire døre

Der er intet besvær med at komme ind og ud af en 4CV — heller ikke for bagsædepassagererne!

Mange andre fortrin vil De finde ved den nye RENAULT 4CV. Udover et komplet sæt instrumenter har den f. eks. splintfrit glas overalt, 2 horn, automatisk lys ved begge fordøre, kombineret tændings- og rattlås, 2 svingbare solskærme, blinklys og lys i motorrum. RENAULT 4CV har luksusudstyr.

MESTERSTYKKET FRA EUROPAS STØRSTE BILFABRIK

For den kræsnе køber:

RENAULT 4CV SPORT

kr. 13.330 i frit salg ab Kbhvn. kr. 9.550 på købstill.

Med mere enkelt udstyr leveres:

RENAULT 4CV STANDARD

kr. 11.867 i frit salg ab Kbhvn. kr. 8.455 på købstill.

Aftal prøvetur med Deres Renault-forhandler

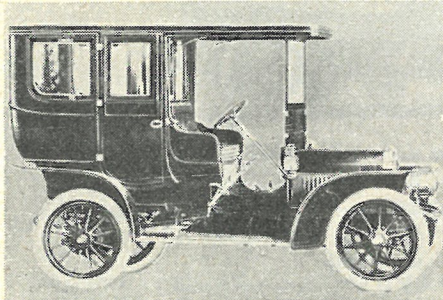
Generalrepræsentant: BRDR. FRIIS-HANSEN A/S — KØBENHAVN Ø. — TRIA 3580

GENERAL MOTORS

har fremstillet 50 millioner

Amerikanske vogne

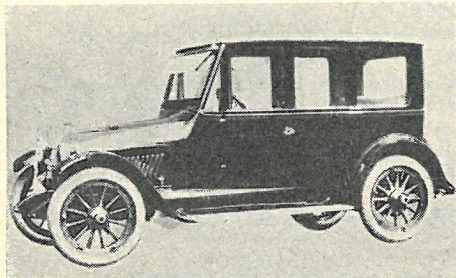
Den 23. november kunne General Motors koncernens 121 amerikanske fabriker fejre bygningen af sin amerikanske bil nr. 50.000.000, en Chevrolet 1955 model, som løb af samlebåndet i Chevrolet-fabriken i byen Flint i Michigan.



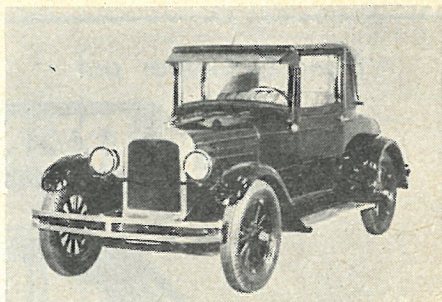
Denne Cadillac 1908 model symboliserer General Motor's bil nr. 1, hvorved skal forstås den første G.M. bil, der blev færdigbygget efter G.M. koncernens grundlæggelse den 23. november 1908. Det er den første »lukkede« Cadillac model, og dens motor har 25 hk. Top-hastigheden er ca 80 km/t.

Det har taget General Motors 46 år at fremstille de 50.000.000 biler, og intet andet bilfirma kan komme på siden af denne rekord, som betyder, at G.M.-koncernen i hele sin tilværelse, trods afbrydelse af krigen, gennemsnitligt har produceret 1.000.000 biler årligt.

Selvom det er en Chevrolet, der får æren af at blive G.M. bil nr. 50.000.000, bør det

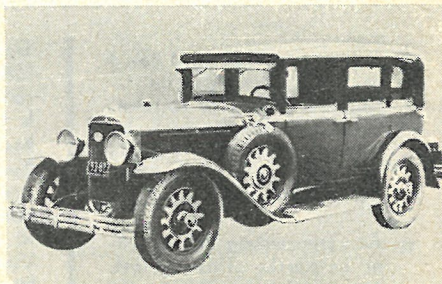


I 1919 nåede General Motors bilproduktion op på den første million, og vognen, der markerede begivenheden, er ovenstående Oldsmobile, hvis seks-cylindrede motor har 45 hk. Det skrånende vinaspejl var dengang en meget opsigtsvækkende nyhed.



Denne Pontiac Coupé 1926 er G.M. bil nr. 5.000.000, som altså fremstilledes syv år efter, at den første million var nået. Motoren er seks-cylindret og yder 36 hk. Akselafstanden er 2,77 m og totalvægten 1.021 kg.

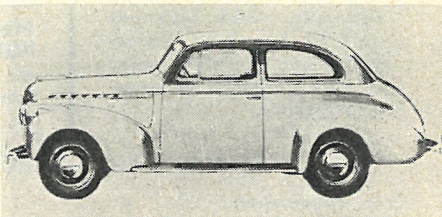
ikke glemmes, at firmaets andre bilmærker: Pontiac, Oldsmobile, Buick og Cadillac samt GMC i væsentlig grad har været medvirkende til at nå det fabelagtige tal. Bemærkes bør det også, at der i de



Ovenstående Buick Sedan 1929 blev General Motors bil nr. 10.000.000. Den seks-cylindrede motor yder 74 hk, og akselafstanden er 2,94 m. Denne vogns sammenfoldelige bagagebærer vakte stor opmærksomhed.

50.000.000 ikke er medregnet de europæiske G.M. mærker.

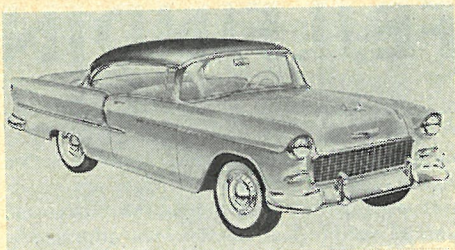
Det er interessant at bemærke, at det tog G.M.-fabrikerne 32 år at fremstille de første 25 millioner biler, medens de næste 25



Chevrolet blev en G.M. vogn i 1918. Denne Chevrolet De Luxe Sedan model 1940 blev G.M.'s bil nr. 25.000.000. Den seks-cylindrede motor yder 85 hk. Den er udstyret med vacuumstyret gearskifte og med de såkaldte seal-beam forlygter.

millioner produceredes i løbet af 13 år, trods verdenskrig II's store indgreb i U.S.A.'s civile produktion.

Det er forlængst vedtaget, at den her afbildede Cadillac-model 1908 skal symbolisere den første bil, G. M.-koncernen byggede efter sin grundlæggelse i 1908. G. M.-vogn nr. 1.000.000 byggedes i 1919. Det var den her viste Oldsmobile af samme årgang. G. M.-vogn nr. 5.000.000 var en Pontiac Coupé af årgang 1926, og produktions-tallet 10.000.000 indtraf i 1929 og faldt på en Buick. G. M.-bil nr. 25.000.000 blev en Chevrolet 1940, og som allerede nævnt er det en Chevrolet Bel-Air 1955 model, der får æren af at blive G. M.-bil nr. 50.000.000.



Æren af at være G. M. bil nr. 50.000.000 tilfalder denne 1955 Chevrolet Bel-Air Sports Coupé. Chevrolet 1955-modellerne kan leveres enten med seks-cylindret eller højkomprimerende V-8 motor. Kraftoverføringen er fuldautomatisk Powerglide. Vindspejlet er af panoramatypen, og akselafstanden er 2,99 m. Det imiterede jet-indtag på bagskærmen har vakt mere forbløffelse end egentlig opsigst.

DE PANSREDE VENTILER

I vort oktober-nummer bragte vi en artikel om pansrede og natriumkølede ventiler, men på grund af en eller anden tåbelig forglemmelse gav vi ikke vore læsere meddelelse om, hvem der fremstillede disse ventiler. Såvel natriumkølede som pansrede ventiler fremstilles af flere forskellige ventilfabriker; men de illustrationer, vi bragte, stammer fra Tysklands største ventilfabrik, nemlig Ate, der i Danmark repræsenteres af fa. Peter Skarring, Colbjørnsensgade 28, København V. Natriumkølede ventiler anvendes næsten udelukkende i sports- og racervogne, men almindelige bilister og motorcyklister kan med stor fordel benytte pansrede ventiler, der er betydelig mere modstandsdygtige over for forbrænding og blyaflejninger. Flere af vore læsere har spurgt om, hvorvidt man kan udskifte »almindelige« ventiler med pansrede ventiler og dette kan naturligvis gøres i den udstrækning, de pansrede ventiler kan leveres til de pågældende modeller.

★

Her er noget af det rigtige

Vindskærm med »Sigt-ø« findes nu i enhver Folkevogn — personvogn. Såfremt de nye sikkerhedsruder skulle være udsat for ødelæggelse sker det på den måde, at en »sigt-ø« på ca. 180 mm diameter forbliver klar. Rammes »sigt-øen«, forbliver den øvrige del af ruden klar. De optiske og mekaniske egenskaber af glasset forbliver uforandret efter indførelsen af »Sigt-øen«.

100.000 fodgængere udryddet

Det lyder naturligvis lidt dramatisk, når NSU-fabriken meddeler, at den i løbet af et år har medvirket til at udrydde 100.000 fodgængere. Men baggrunden for denne påstand er ikke så dystre, som den kunne lyde, idet man blot har motoriseret disse 100.000 fodgængere ved at fremstille et lignende antal Quickly-knallerter.

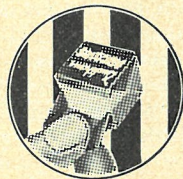
KØR 10 % LÆNGERE

uden ekstra udgift

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



Duckham's
ADCOIDS



Forlang I DUCKHAM's ADCOIDS på DERES VÆRKSTED

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

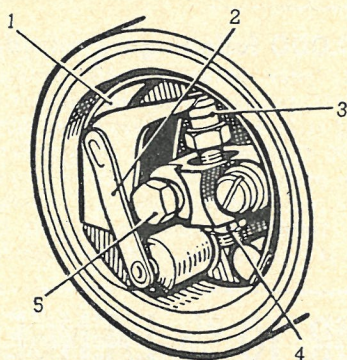
FEJLFINDING

★ MAGNETTÆNDING
★ UREGELMÆSSIG MOTORANG

Af »Mecanicus«.

I sidste nummer koncentrerede vi os om fejlfinding i batteritændingssystemet, når der var tale om totalt motorstop. Vi skal i dette nummer følge sagen op og se lidt på fejlfindingsarbejdet, når motoren kan gå men vel at mærke med udprægede sygdomssymptomer. Vi må dog først pleje motorcyklisternes interesse lidt ved at beskrive fejlfinding i forbindelse med magnetænding.

Princippet i batteri- og magnetænding er i hovedtrækkene det samme, blot er magneten selvforsynende med primær-



Afbryderkontakten i en Lucas-magnet til en to-cylindret motor. 1) kontaktfjeder, 2) lokaliseringsfjeder, 3) kontaktpunkter, 4) låsemøtrik, 5) monteringsbolt.

strøm. Den mest udbredte magnettype består af et magnethus, i hvilket der er indbygget en permanent magnet. Magnethusets endedæksler tjener som lejeholdere for et roterende anker, der drives af motoren, og dette anker svarer til spolen i batteritændingssystemet, idet jernankeret er beviklet med en primærvikling og en sekundærvikling. Den permanente magnet, ankeret og primærviklingen danner tilsammen en lille vekselstrømsdynamo, og når ankeret roterer, vil der opstå en lavspændt strøm i primærsystemet. Nøjagtig som i batteritændingssystemet afbryder vi den lavspændte strøm i primærsystemet i det øjeblik, gnisten skal springe i tændrøret, eftersom der ved denne afbrydelse af primærstrømmen opstår en højspændt strøm i sekundærbekviklingen. Den højspændte strøm i sekundærbekviklingen overføres gennem en slæbering (der roterer med an-

keret) til en strømaftager udformet som et fjederbelastet kulstykke, og fra denne strømaftager føres strømmen frem til tændrøret gennem et højspændingskabel. For ikke at skulle overføre svagstrømmen i primærsystemet til afbryderkontakten gennem slæberinge, lader man hele afbryderkontakten samt kondensatoren rotere med ankeret, og knasten bliver således stationær.

Kontaktmekanismen i en Lucas-magnet er for så vidt udformet som alle andre kontaktafbrydere, og den består altså af en fast og en bevægelig kontaktarm. Kontaktarmene er forsynet med kontaktpunkter (platin), og hele kontaktmekanismen er monteret på en kontaktplade, som er boltet til ankerakslen. Aktiveringen af den bevægelige kontaktarm sker på Lucas-magneterne efter to forskellige principper, og på de fleste ældre modeller og på alle to-cylindrede modeller aktiveres kontaktarmen af en knastring. Denne knastring er i virkeligheden den indvendige væg i det vandretliggende, cylindriske kontakthus, og den bevægelige kontaktarm er udført som en vægtarm, der drejer om en tap på midten. I den ene ende af vægtarmen er kontaktpunktet anbragt og i den anden ende er en fiberklods monteret. Denne fiberklods glider mod knastringen, mod hvilken den presses af kontaktfjederen. Knastringen er forsynet med en forhøjning på det sted, der skal aktivere kontaktarmen, og når den bevægelige kontaktarms fiberklods støder på denne forhøjning, åbnes kontakten og strømmen i primærsystemet afbrydes. I de magneter, der anvendes til to-cylindrede motorer, er der to forhøjninger på knastringen, og afbryderkontakten åbnes således to gange for hver omdrejning af ankeret.

I det andet kontaktsystem består den bevægelige kontaktarm af en fjeder (forstærket af en hjælpefjeder). En plade med en knastprofil er anbragt som lodret skillevæg i kontakthuset (mellem ankeret og den roterende kontaktplade), og en fiberstødstang er indskudt mellem knastpladen og den bevægelige kontaktarm. Denne stødstang kan glide aksialt i et styr eller en holder anbragt i selve det roterende kontaktlegeteme. Stødstangen vil af den bevæge-

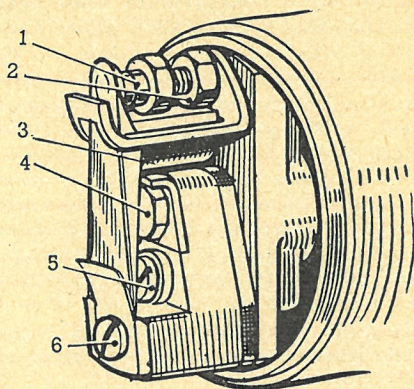
lige kontaktarms fjedertryk blive holdt ind mod knastpladen, og når kontakten og dermed stødstangen i den roterende bevægelse kommer ud for knastpladens forhøjning, vil stødstangen aktivere den bevægelige kontaktarm, således at strømmen i primærkredsløbet afbrydes.

Forbindelserne i ankeret er foretaget på den måde, at primærviklingens ene ende er ført til stelforbindelse på ankeret, medens den anden ende er ført frem til den ene kontaktarm. Når kontakterne er lukket, opnår også denne ende stelforbindelse gennem kontakten, og der bliver altså tale om et lukket kredsløb, i hvilket der er indskudt en primærspole (eller en dynamospole). Sekundærviklingens ene ende er ført til stel på ankeret, og den anden ende er tilsluttet slæberingen, som er fraisoleret ankeret. Ankeret er monteret i fedtsmurte kuglelejer, og for at undgå en problematisk stelforbindelse gennem ankerlejerne, der i mere eller mindre grad er isolerende på grund af smøremidlet, er også ankerets stelforbindelse udformet som en slæbering, der opnår stelforbindelse gennem et uisoleret, fjederbelastet kulstykke anbragt i magnethuset.

I tidens løb har magnet- og batteritændingen skiftevis ført i konkurrencen om den bedste tænding, men i dag står de to systemer lige. Magnettændingen har imidlertid den fordel, at en motor kan startes, selv om der ikke er strøm på akkumulatoren, eller selv om akkumulatoren helt mangler. Er maskinen imidlertid monteret med en af de ovenfor beskrevne magneter, er man ilde stillet, hvis der opstår fejl i magneten eller kondensatoren.

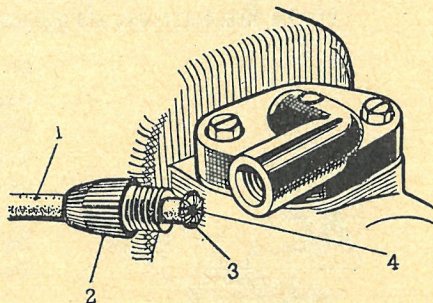
Får man totalt motorstop med en magnettændt maskine, må man først se, om der kommer gnist frem til tændrøret for på den måde at konstatere, om fejlen i det hele taget skal søges i tændingsanlægget. Er gnisten svag, eller udebliver den helt, må vi først undersøge højspændingskablets strømaftager.

Som illustrationen viser, er højspændingskablet stukket gennem en bakelitbøsning, der er udformet som en skrueprop, og den nederste del af isolationen er fjernet fra kablet, og de frie ledningstråde er stukket gennem en lille, rund plade, hvorefter trådene er veinet ud til siden. Højspændingskablet ender på denne måde i en flad sko, der af bakkelitskruen presses



Afbryderkontakten i en nyere Lucas-magnet til en-cylindrede motorer. 1) kontaktpunkter, 2) låsemøtrik, 3) stødstang, 4) monteringsbolt, 5) skrue med olietæppe, 6) monteringsbolt for kontaktarm og fjeder.

ned i strømaftageren, hvor ledningens flade sko trykker mod et fjederbelastet kul. Hvis højspændingskablet ikke er veinet ud på den ovenfor beskrevne måde, og hvis kulstykket ikke kan fjedre frit, kan man ikke regne med tilstrækkelig god forbindelse, og fejlen skal meget ofte søges netop her. Det omtalte kulstykke er anbragt i en metalholder, i hvis modsatte ende det egentlige strømaftagerkul er anbragt. Dette kulstykke er også fjederbelastet og trykkes på den måde ind mod ankerets slæbering. Ved totalt motorstop er det yderst sjældent, at fejlen skal søges ved dette strømaftagerkul; men er der tale om uregelmæssig motorgang på grund af mangelfuld tænding, skal fejlen til gengæld næsten altid søges her. Er kulstykket slidt for langt ned, må det udskiftes, og kan det ikke bevæge sig frit frem og tilbage i sin holder, må holderen renses. Når hele strømaftageren er afmonteret, kan man



Strømaftager på Lucas-magnet. 1) højspændingskabel, 2) gevindskåret bakelitbøsning, 3) metalskive, 4) veinede ledningstråde.

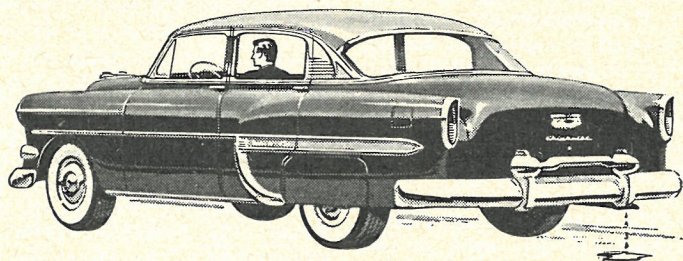
gennem hullet i magnethuset rense ankerets slæbering med en klud, der er vædet i tetraklorkulstof. Man skal ikke benytte benzin, da der meget let kan opstå en gnistdannelse i magneten, medens denne drejes rundt, og kluden skal presses mod slæberingen med et ikke strømførende materiale — med mindre man har set sig gal på en eller anden, man kan få til at udføre dette arbejde. Presser han kluden mod slæberingen med en stang af strømførende materiale, vil han efter al sandsynlighed få et stød med ca. 15.000 volts styrke. Efter de påfølgende udtalelser vil man så nogenlunde kunne slutte sig til magnetens effektivitet!

Hvis et totalt motorstop ikke kan afhjælpes ved at gennemgå strømaftageren, må man se nærmere på afbryderkontakten. Hvis kontaktpunkterne er brændt blå, eller hvis der viser sig en rød gnistdannelse mellem kontakterne, når motoren drejes, er kondensatoren virkningsløs. Det er imidlertid så uheldigt, at man ikke selv kan udskifte kondensatoren, medmindre man er udstyret med en hel del specialværktøj, og selv om man er så heldigt stillet, at man har de fornødne remedier, må ankeret i hvert tilfælde tages ud af magnethuset, eftersom kondensatoren er an-

bragt i ankeret, og i samme øjeblik ankeret tages ud, brydes magnetfeltet, og magneten går næsten 50 pct. ned i effektivitet. Vil man gardere sig på en langtur, kan man naturligvis medbringe et anker i reserve; men magneten går altså 50 pct. ned i styrke, efter at udskiftningen har fundet sted. Man kan dog køre videre på den reparerede magnet, men det vil være klogt at få den opmagnetiseret så hurtigt som muligt.

Hvis kondensatoren ikke fejler noget, kan det tænkes, at afbryderkontaktens mekaniske funktion ikke er tilfredsstillende, og på »stødstangsmodellen« hændes det, at stødstangen sidder fast i sit styr således, at kontaktarmen ikke kan lukke. Kan fejlen heller ikke findes ved kontakten, er ankeret brændt over, og der er ikke noget at stille op, med mindre man har et reserveanker.

Fungerer magneten dårligt, kan det, som allerede omtalt, skyldes fedtet eller snavset slæbering og dårlig forbindelse ved højspændingskablet; men det kan også tænkes, at stelkullet er slidt ned eller sidder fast, og det må enten udskiftes eller renses. Det kan også tænkes, at magneten trænger til en opmagnetisering eller at lejerne skal udskiftes — dette får man

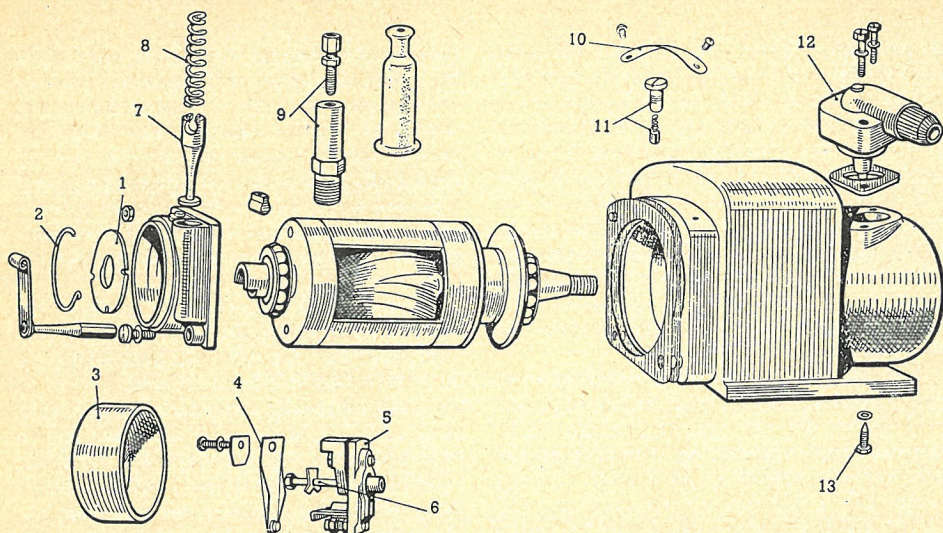


Hvis Benzinen dryppede fra Udblæsningen..!

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



AC — eneste Tændrør med CORALOX-Isolator!



Lucas-magnet til en-cylindrede motorer i adskilt stand. Tallene henviser til: 1) stationær knastplade, 2) fjederlås, 3) kontaktdæksel, 4) kontaktarm, 5) kontaktlegeme, 6) kontakts monteringsbolt, 7) reguleringsstang til tændingstidspunkt, 8) fjeder, 9) kabelholder, 10) navneplade, 11) stielkul, 12) strømflager, 13) sikkerhedsskrue til gnisttab. — Hvis magneten drejes, uden at højspændingskablet er monteret til tændrøret, eller hvis elektrodeafstanden i tændrøret er for stor, vil en gnist springe mellem ankerets slæbering og skruen 13, hvilket skåner sekundærkredsløbet mod overbrænding.

undersøgt på et specialværksted, hvor man tillige smører magneten med varmebestandigt fedt.

Ved uregelmæssig tænding iøvrigt skal kontakter og tændrør efterses, som det senere skal beskrives for batteritændingssystemerne. Den nye Lucas SR magnet er betydelig mere hensigtsmæssig i sin konstruktion, eftersom spolerne og kontakten er stationære, medens den permanente magnet og afbryderknasten er roterende. Kondensatoren kan på denne model udskiftes, og hvis man bliver nødt til at afmontere ankeret, kan dette omvikles med jerntråd og spolens polsko »kortslyttes« — magnetfeltet bliver derved ikke brudt, og magneten taber ikke sin effekt. Nøjagtig det samme princip finder vi i svinghjulsmagneterne, og også her kan man udskifte kondensatoren selv, og man kan endda udskifte tændingsspolen uden større foranstaltninger. En sådan tændingsspole er overkommelig i pris, og den kan derfor med fordel medføres som resevedel, når man er på langtur.

Hvis en motor går uregelmæssigt og dårligt i tomgang, skal man selvfølgelig først og fremmest rette sin opmærksomhed mod karburatorens tomgangsjustering. Enhver karburator har to indstillingsskruer for

tomgang, den ene er en ren mekanisk foreteelse, idet den virker som stopklods for spjældets maksimale lukning (på små letvægtskarburatorer er denne stopskruer ofte erstattet af en kabeljustering), og denne skruer kan sammenlignes med håndgassen på en bil. Ved hjælp af denne stopskruer indstiller man den gennemvarme motor til en passende tomgangshastighed, og derefter interesserer man sig for den egentlige tomgangsskruer, luftskruen. Denne skrues ud eller ind, indtil motoren går let og regelmæssigt. Når denne stilling er fundet, prøver man, om motoren svarer rent på gassen uden at sætte ud. Slår motoren ud i karburatoren, er tomgangsblendingen blevet for mager, og luftskruen må skrues lidt ind efter. På Scheplerkarburatorer regulerer tomgangsskruen benzintilførslen, og denne skruer skal derfor drejes modsat luftskruerne for at finde den korrekte indstilling (nøjagtig fremgangsmåde er beskrevet i SMJ dec. 211, 1953). Er motoren ufølsom overfor bevægelser af tomgangsskruen (luftskruen), er kanalerne eller evt. dyserne i tomgangssystemet delvis tilstoppede, og karburatoren må renses. Reagerer motoren på luftskruen, men kan man alligevel ikke få en tilfredsstillende og regelmæssig motorgang, kan man med god

samvittighed kaste sig over en nærmere undersøgelse af tændingssystemet, men forinden må man sikre sig, at karburatoren ikke får falsk luft ved monteringen til cylinder eller manifold. Sådanne utætheder kan konstateres ved at hælde lidt benzin over samleflangen (eller stutsen), og bevirker dette, at motoren går hurtigere, er dette tilstrækkeligt bevis for utæthedens tilstedeværelse. Man kan i stedet for benzin benytte en tynd olie, der vil give røg i udblæsningsgassen, hvis der er tale om utætheder.

Når det er et batteritændingssystem, skal man først sikre sig, at akkumulatoren er i orden, det vil sige, at den skal være tilstrækkeligt opladet, og den skal afgive den normale spænding på 6 eller 12 volt. Hver celle i akkumulatoren giver 2 volt, og i et 6 volt batteri er der koblet tre celler sammen, medens der er seks celler i en 12 volt akkumulator. Er en enkelt celle kortslettet, vil den være virkningsløs, men dog give gennemgang, og batteriets spænding falder med to volt, hvilket vil gå ud over tændingsanlæggets funktion. Akkumu-

latoren skal iøvrigt være godt opladet og have den foreskrevne syrestand; men er akkumulatoren ikke i tilstrækkelig god stand, vil dette afsløres, når man med gående motor tænder det stærke lys. Er lyset rødtligt og svagt ved tomgang og kraftigt med hvidt skær, når motoren speedes op, er det tegn på, at akkumulatoren trænger til efterfyldning, opladning eller eftersyn.

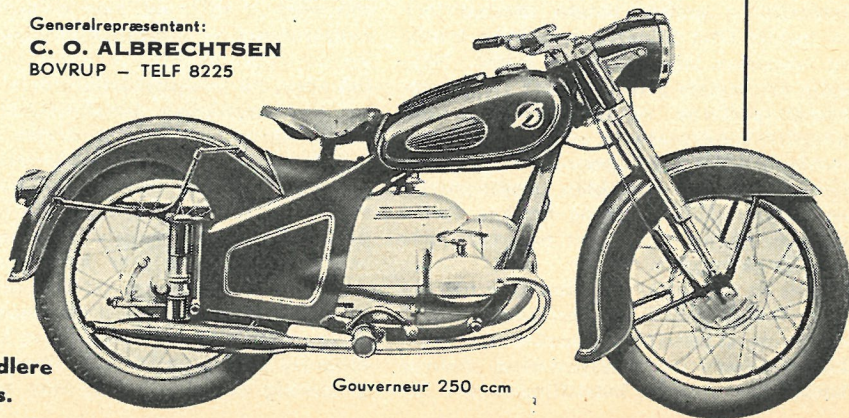
Er akkumulatoren i orden, må man efterse tændingsanlæggets ledninger og forbindelser for derefter at beskæftige sig med selve tændingsindstillingen, d. v. s., at kontaktpunkterne i afbryderkontakten skal være rene og lukke med de fulde flader mod hinanden, og derefter skal kontaktafstanden ved fuldt åbne kontaktpunkter indstilles til det foreskrevne mål. Derefter skal tændingstidspunktet indstilles ved hjælp af en kontrollampe på den måde, det tidligere er beskrevet her i bladet. Giver disse undersøgelser og justeringer ikke resultat, må man undersøge, om svingklodserne i tændingsreguleringen kan lukke helt og åbne frit under den normale



LYDLØS

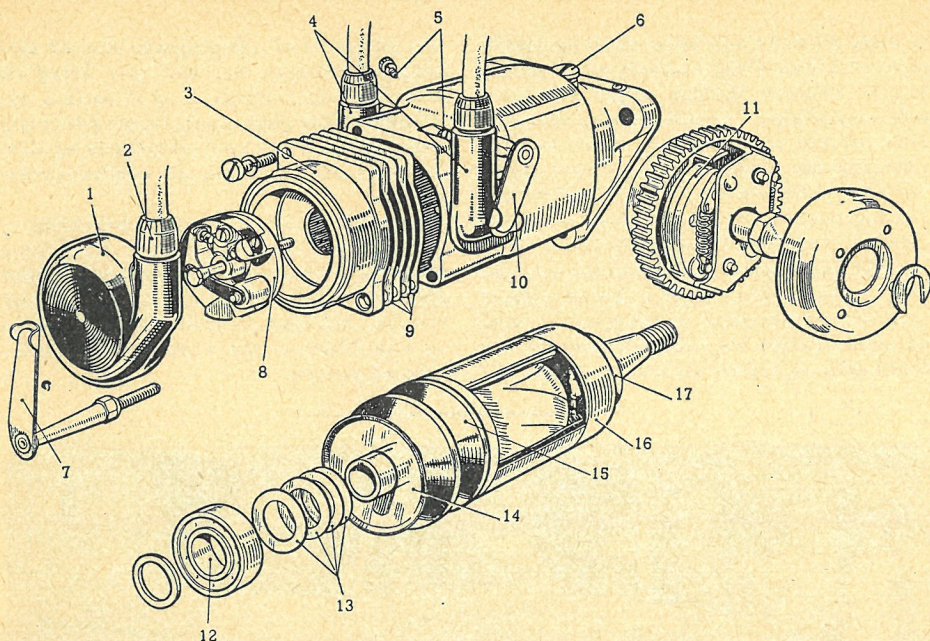
De elegante Hoffmann Gouverneur modeller på 250 og 300 ccm. kan man med rette være stolt af. 2 cyl. topv. boksermotor og kardantræk sætter disse levende og lydløse maskiner i særklasse.

Generalrepræsentant:
C. O. ALBRECHTSEN
BOVRUP - TELF 8225



**Forhandlere
antages.**

Gouverneur 250 ccm



Magneten til en to-cylindret motor, ligeledes et Lucas-fabrikat. Tallene henviser til: 1) kontaktdæksel, 2) lavspændingsledning til kontaktkortslutning, 3) kontakthus, 4) strømaftager til højspænding, 5) sikkerhedsskrue til gnistgab, 6) stelkul, 7) låsefjeder, 8) kontaktplade med afbryderkontakt, 9) mellemlægsskiver, 10) låsefjeder, 11) svingklodser til automatisk tændingsregulering, 12) kugleleje, 13) afstandsskiver, 14) slyngplade (skal skåne ankeret for indtrængende fedt), 15) slæbering, 16) anker, 17) kugleleje. — På denne magnet er strømfordeleren indbygget i selve slæberingen, der består af isolerende materiale med strømførende belægning på ca. $\frac{1}{3}$ af slæberingens periferi. Primærkredsløbet afbrydes to gange pr. omdrejning af ankeret, og det strømførende messingstykke på slæberingen står skiftevis ud for et af de to kulstykke i en af strømaflagerne.

fjederbelastning, og en eventuel strømfordeleraksel må undersøges for slør. For en sikkerheds skyld bør man med mellemrum lade den automatiske tændingsregulering undersøge på et specialværksted, der har de dertil indrettede apparater. Fejlen kan også ligge i dårlig kontaktfunktion, og man må huske at give den bevægelige kontaktarm et par dråber olie en gang imellem, såfremt armen er af den type, der drejer over en tap. Først når tændingsindstillingen er i orden, ser vi på tændrørene, og indstiller disse til korrekt elektrodeafstand (0,5 mm ved magnetetænding og 0,7 mm ved batteritænding). Halter motoren meget i tomgang, kortslutter man tændrørene ét for ét, hvilket vil give en endnu værre motorgang, hvis tændrørene er i orden; men hvis motoren går uforandret, medens et tændrør i den flercylindrede motor er kortsluttet, virker tændrøret ikke, og det må udskiftes. Et kortsluttet tændrør i en en-cylindret motorcyklemotor giver naturligvis totalt motorstop.

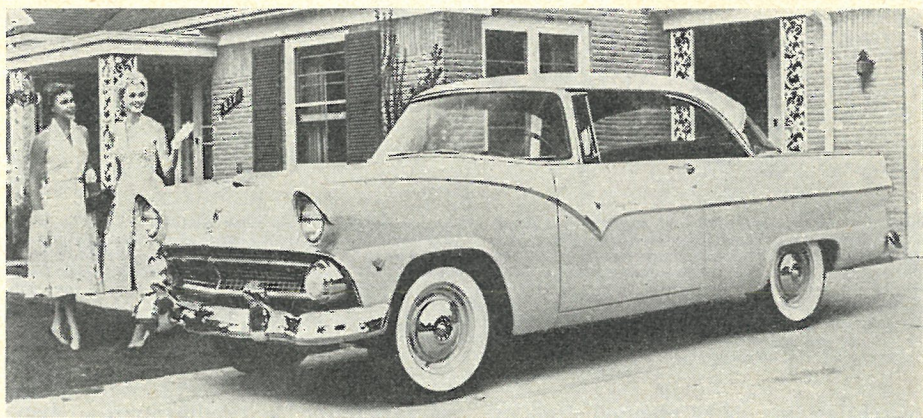
Går motoren trods justering og eftersyn

af karburator og tændingssystem stadig uregelmæssigt, må man efterse fire-takt motorens ventilspillerum, da for lille spillerum på en ventil vil forhindre denne i at lukke, og dette giver uvægerligt en tung og haltende motorgang, medens for stort ventilspillerum på en enkelt cylinder vil give uregelmæssig motorgang. Hvis alle disse eftersyn og justeringer er spildt møje, må fejlen søges i selve motoren. Er det en vandkølet motor, må man nødvendigvis undersøge motorblokkens temperatur, eftersom en svigtende vandpumpe eller en dårlig termostad kan sætte temperaturen på blokkens kølevand unormalt i vejret, og også dette vil kunne give uregelmæssig motorgang. Kølevandstermometeret skal altså sættes ind på kølevandsslangen fra motorblokken til radiatoren, men mellem termostaten og blokken. Derefter kan man rette søgelyset mod fire-takt motorens ventiler, der måske trænger til at blive slebet eller udskiftet, og det er værd at erindre, at det er en håbløs idé at slibe ventiler, der hænger og dingler i ventilstyrene —

er dette tilfældet, må både ventil og ventilstyr udskiftes. Uregelmæssig motorgang i to-takt motoren skyldes meget ofte store koksansamlinger i udblæsningssystemet eller utætte stempelringe, og en koksafrensning bør derfor foretages med regelmæssige mellemrum — hver 8.000 km regnes for normale terminer for dette stykke arbejde. I sjældne tilfælde skyldes uregelmæssig motorgang i forbindelse med to-takt motorer utætheder i krumtaphuset (ved krumtapakslens simmerringe); men en sådan defekt vil samtidig give elendig trækraft, og fejlen vil i reglen røbe sig

selv på grund af udtrængende olie. Af mekaniske defekter, der kan give årsag til uregelmæssig motorgang, skal nævnes sylinderslid, der giver dårlig og uregelmæssig kompression, slap knastakselkæde og dårlig mekanisk funktion af ventilmekanismen.

Som det måske — og forhåbentlig — fremgår af ovenstående, er fejlfinding nærmest at sammenligne med omhyggeligt detektivarbejde, og vil man opnå et godt resultat, må man gå systematisk til værks og kun foretage een ændring eller justering ad gangen.



Den nye Ford Fairlane, der er temmelig sikker på at få succes på det amerikanske marked.

AMERIKANSK 1954 FORD OG VEDETTE 4000 KRONER NED

De danske Ford-forhandlere fandt for nogen tid siden på deres skrivebord et telegram fra Ford Motor Company A/S i København, der på festblanket meddelte, at man med omgående virkning nedsatte priserne på restlageret af amerikanske Ford og Vedette med ca. 4000 kroner! Denne prisnedsættelse vil komme det danske automobilpublikum til gode straks.

De nye priser incl. oms. er herefter:

Købstilladelse:	Før	Nu
Customline m. varme ...	25.850	21.900
Mainline m. varme	24.275	20.300
Vedette m. varme	18.985	15.000

Dollarbasis:	Før	Nu
Customline m. varme ...	34.128	30.156
Mainline m. varme	32.081	28.084
Vedette m. varme	26.665	22.680

Disse priser er eksklusive leveringsomkostninger.

Der har i den senere tid hersket absolut tavshed om de nye 1955 Ford, og introduktionen af en *fuldstændig nykonstrueret* model kommer derfor aldeles overraskende for den amerikanske offentlighed.

Foruden Mainline og Customline præsenterer Ford en splinterny serie, Fairlane, der er opkaldt efter afdøde Henry Fords hjem i Dearborn.

Ford-modellerne omfatter 16 forskellige vogne, der er opdelt i 4 serier: Mainline, Customline, Fairlane og Station Wagons.

Alle vogntyperne leveres enten med en topventilet V-8 motor med kort slaglængde, der yder 162 hk, eller en lige så nykonstrueret 6-cyl. motor på 120 hk. Desuden kan man få Fairlane og Station Wagon-modellerne leveret med en endnu kraftigere V-8 motor på 182 hk i forbindelse med den automatiske Fordomatic-transmission.



RÖHRL

**ELEGANT
HURTIG
Sikker**

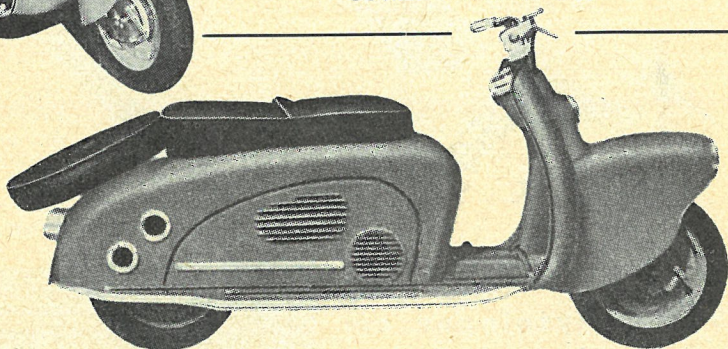
Roller

Röhrlscooteren er skabt for dem, der ønsker komfort og sikkerhed frem for alt. I tilgift får man økonomi, kraft og slidstyrke.

Generelrepræsentant:

C. O. ALBRECHTSEN

BOVRUP - TELEFON 8225



**Forhandlere
antages.**

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

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

BLUECOL forhindrer rustdannelse

BLUECOL forhindrer korrosion

BLUECOL angriber ikke metal, gummi eller lak.

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

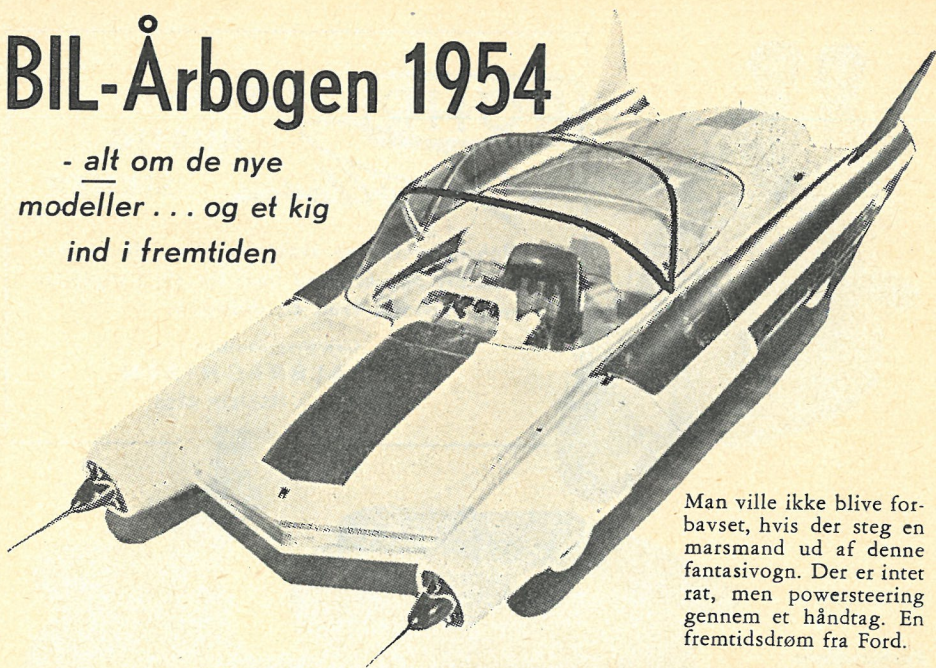


Forlang BLUECOL på DERES VÆRKSTED

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

BIL-Årbogen 1954

- alt om de nye
modeller ... og et kig
ind i fremtiden

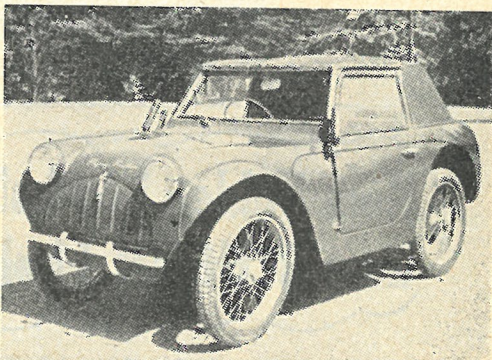


Man ville ikke blive for-
bavset, hvis der steg en
marsmand ud af denne
fantasivogn. Der er inter-
rat, men powersteering
gennem et håndtag. En
fremtidsdrøm fra Ford.

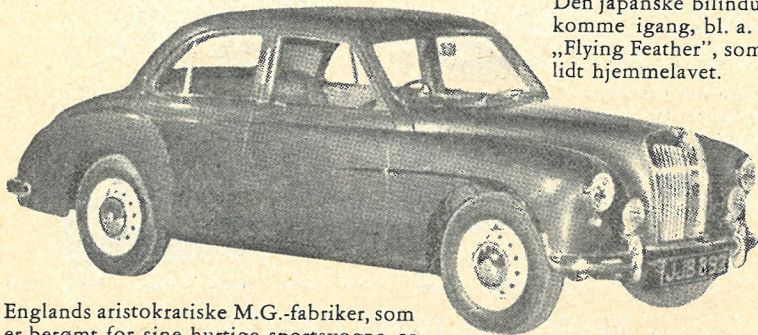
2500 oplysninger om 219 forskellige biler!

NU er den nye Bil-Årbog kommet, og den er en ønskebog for alle bilister og motorinteresserede! I strålende fotografier giver den et fuldstændigt overblik over de nyeste modeller — både de populære og de utroligt kostbare. Der er opslagstavler med et væld af tekniske oplysninger, og ikke mindre end 104 af de sidst noterede danske priser. Husk derfor at købe Bil-Årbogen i dag.

Kr. 6,75

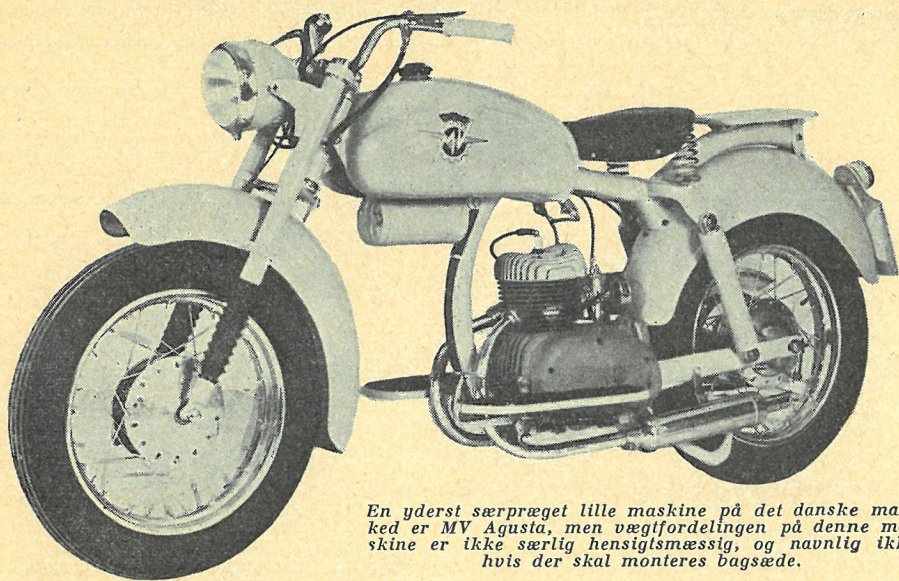


Den japanske bilindustri er atter ved at komme igang, bl. a. med denne 2 cyl. „Flying Feather”, som unægtelig virker lidt hjemmelavet.



Englands aristokratiske M.G.-fabriker, som er berømt for sine hurtige sportsvogne, er nu ved at vinde indpas også med lukkede modeller som denne M.G. „Magnette”.

ILLUSTRATIONSFORLAGET



En yderst særpræget lille maskine på det danske marked er MV Agusta, men vægtfordelingen på denne maskine er ikke særlig hensigtsmæssig, og navnlig ikke hvis der skal monteres bagsæde.

OVERSIGTS-PRISLISTE FOR SCOOTERE OG MOTORCYKLER på det danske marked

Ved udarbejdelsen af vor årlige prisliste over motorcykler på det danske marked måtte vi i år desværre tage endnu en rubrik med, nemlig prisen på dollarpræmiering. For øjeblikket gives der så at sige ingen indkøbstilladelser til motorcykler, og selv de mennesker, der kan dokumentere, at de har brug for en motorcykel i deres daglige erhverv, får blankt nej ved første ansøgning. Tendensen er ganske åbenlyst den, at hvis en mand har overordentlig stærkt brug for en motorcykel under sit daglige arbejde, så må han også kunne betale dollarpræmieringen, når køretøjet er så værdifuldt for ham. Kan man ikke med rimelig grund forlange en indkøbstilladelse, og skal man altså kun benytte motorcyklen til kortere transport til og fra arbejde, til søndagskørsel og lignende, må man også betale dollartillæg, for så er det jo den rene luksus! Denne ordning er aldeles urimelig, men desværre er det sikkert ikke noget overgangsfænomen. Handelen på dollarbasis går fremdeles rigtig udmærket, fordi det i mange tilfælde vil kunne betale sig at købe en mindre men ny vogn på dollar i stedet for at

blive ved med at ofre endeløse reparationer på en gammel vogn. De mindste motorcykler er overkommelige i pris selv på dollarbasis, og det er så igen noget helt andet, at prisen på disse små maskiner bliver aldeles urimelige i forhold til det, man får for pengene. Hvis hele dollarsystemet en dag bliver ophævet, vil staten sikkert på grundlag af de erfaringer, man har gjort, blot indkassere en ekstra omsætningsafgift hos de købere, der ikke er i stand til at opnå en indkøbstilladelse.

Den omstående prisliste er ikke blevet til uden bitterhed, eftersom det for samtlige maskiner gælder, at prisen på det frie marked — altså på dollarbasis — er meget tæt ved den dobbelte pris af maskinens reelle værdi, nemlig prisen uden omsætningsafgift. Koster en mindre gennemsnitsmotorcykel f. eks. omkring kr. 3.300,- uden omsætningsafgift, så koster den på det frie marked ca. kr. 6.300,-. Fortsætter udviklingen på denne måde, vil spørgsmålet om en halv snes år blive, om man har råd til at købe et par cyklespænder på dollarbasis!

Scootere

Signaturforklaring: T = Teleskopgaffel, S = Svinggaffel, P = parallelført forgaffel, O = ingen baghjulsaffjedring.

Mærke og model	Antal cylindre	Slagvolumen	To- ell. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forhjulsaffjed.	Baghjulsaffjed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
Diana m. bagsæde, hjul 3,50×10"	1	194	2	10		S	S	2885.—	3739.—	5379.—
Faka Hjulstørrelse 4,00×8" Twinsadel, reservehjul	1	147	2	7	5000	T	S	2485.—	3179.—	4515.—
Faka Comodore Twinsadel, reservehjul Hydrauliske bremses Selvstarter	1	197	2	10	5000	T	S	2801.—	3621.—	4909.—
Goggo Twinsadel, hjul 4,00×8"	1	200	2	10		T	S	2490.—	3186.—	4396.—
Goggo Twinsadel, selvstarter	1	200	2	10		T	S	2720.—	3508.—	4806.—
Heinkel Standard	1	149	4	7,2	5200	T	S	2450.—	3130.—	4378.—
Heinkel Luxus Elektrisk selvstarter	1	174	4	9,4	5500	T	S	2925.—	3795.—	5355.—
Lambretta Ld 125	1	123	2	5	4600	S	S	2375.—	3025.—	4220.—
Maicomobil 14" hjul	1	197	2	11	5000	T	S	2700.—	3480.—	5030.—
Parilla (3 gear) 12" hjul	1	124	2	5,5	6000	T	S	1960.—	2450.—	3630.—
Parilla (4 gear) 12" hjul	1	153	2	7	6000	T	S	2300.—	2920.—	4220.—
Puch RL 125 12" hjul	1	121	2	5,1	5000	T	S	2275.—	2885.—	4039.—
Rumi Hjul 3,25×14"	2	124	2	6		T	S	2750.—	3550.—	5107.—
Rumi Hjul 3,25×14", selvstarter	2	124	2	6		T	S	2900.—	3750.—	5499.—
Röhr-»Rolletta« Luksus m. kickstarter	1	197	2	10	5000	T	S	2785.—	3599.—	
Röhr-»Rolletta« Luksus med selvstarter og blinklys	1	197	2	10	5000	T	S	2925.—	3795.—	
Venus 4,00×8" hjul	1	146	2	6,0		T	T	2620.—	3368.—	4670.—
Venus 3,50×8" hjul	1	173	2	9		T	T	2740.—	3536.—	4870.—
Vespa 3,50×8" hjul	1	123	2	5	5000	S	S	2425.—	3095.—	4233.—
Vespa Standard Uden speedometer 3,50×14" hjul	1	125	2	4,5	4500	S	S	2125.—	2675.—	3697.—
Zündapp Bella R 150 12" hjul	1	148	2	7,3	4700	T	S	2585.—	3319.—	4735.—
Zündapp Bella R 200 12" hjul	1	198	2	10	5290	T	S	2970.—	3858.—	5472.—

Motorcykler indtil 175 ccm

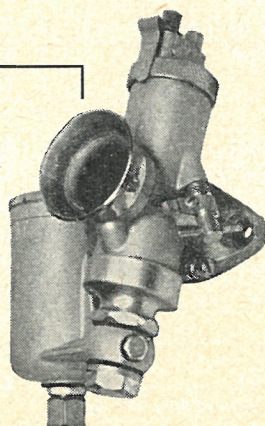
Mærke og model	Antal cylindre	Slagvolumen	To- eli. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forhjulsaffjed.	Baghjulsaffjed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
Ardie 175 Sport Med bagsæde	1	172	2	9	5500	T	T	1999.—	2498.—	3594.—
BSA D 1, Bantam Baghjulsaffj. 168.— extra	1	123	2	4,5	5000	T	O	1675.—	2093.—	
BSA D 3, Bantam Major ..	1	148	2	5,3	5000	T	T	1900.—	2375.—	3511.—
DKW Comet Uden speedometer	1	123	2	6	5600	T	O	1460.—	1825.—	2645.—
DKW Meteor	1	123	2	6,4	5600	T	T	1860.—	2325.—	3353.—
DKW Pioner	1	174	2	9,6	5000	T	T	2325.—	2955.—	4227.—
Hoffmann HWL 125	1	124	2	6	5500	T	O	1680.—	2100.—	3043.—
Hoffmann MHF 125	1	124	2	6	5500	T	T	1840.—	2300.—	3327.—
type MR 125-10										
Hoffmann 175 Luksus	1	173	2	9,62	5050	T	T	1980.—	2475.—	3573.—
Hoffmann 175-2 Luksus	1	173	2	9,62	5050	T	T	2125.—	2675.—	3857.—
Husqvarna 230 EM Uden speedometer	1	120	2	4	5000	S	O	1715.—	2143.—	3103.—
Husqvarna 30 Lyx	1	120	2	4	5000	S	O	1840.—	2300.—	3305.—
Husqvarna 281	1	175	2	8	5000	S	S	2350.—	2990.—	4365.—
IFA Standard	1	123	2	5	5000	T	T	1360.—	1700.—	2336.—
IFA 125/1 de Luxe	1	123	2	5,5	5200	T	T	1560.—	1950.—	2668.—
James Cadet	1	122	2	3,6	4500	T	T	1530.—	1912.—	2812.—
Jawa	1	123	2	5,5	4500	T	S	1800.—	2250.—	3178.—
Jawa	1	148	2	6,5	4500	T	S	2000.—	2500.—	3560.—
Maico Passat	1	174	2	9,2	5000	T	T	2150.—	2710.—	3846.—
Motobecane D 45 B	1	125	4	5	4500	P	O	1257.—	1593.—	2393.—
Motobecane D 45 S	1	125	4	5	4500	P	T	1550.—	1937.—	
Motobecane Z 46 C	1	125	4	5,4	5400	T	T	2200.—	2780.—	
Motobecane Z 2 C	1	175	4	9,2	6500	T	T	2895.—	3753.—	
MV-Agusta	1	125	2	6		T	S	2300.—	2920.—	4220.—
NSU Fox	1	98	4	6	6500	S	S	1750.—	2187.—	3077.—
NSU Fox	1	123	2	5,4	5300	S	S	1650.—	2062.—	2922.—
Puch 150 TL	1	148	2	8	5700	T	S	1960.—	2450.—	3588.—
Dobbeltstemplet, 19" hjul										
Puch 175 SV	1	175	2	10	5800	T	S	2300.—	2920.—	4170.—
Dobbeltstemplet, 16" hjul										
Puch 175 SVS	1	175	2	12,3	6200	T	S	2500.—	3200.—	4566.—
Dobbeltstemplet, 16" hjul										
2 karburatorer										
Rex Solomax	1	149	2	4,5	4500	T	O	1978.—	2473.—	3555.—
Royal Enfield	1	148	2	5,2	4500	T	T	1780.—	2225.—	3275.—
Triumph Terrier	1	149	4	8	6000	T	T	2200.—	2780.—	3940.—
Twinsadel										

175 – 200 ccm

Mærke og model	Antal cylindre	Slagvolumen	To- ell. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forhjulssaffjed.	Baghjulssaffjed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
Adler MB 200	2	195	2	11,4		S	T	2955.—	3837.—	5237.—
Ariel LH »Colt«	1	197	4	10	5600	T	T	2550.—	3270.—	3640.—
DKW Condor	1	197	2	11	5000	T	T	2400.—	3060.—	4364.—
Hoffmann 200	1	197	2	11	5000	T	T	2325.—	2955.—	4256.—
type MR 200-1, luksus										
James Captain	1	197	2	7,5	4100	T	S	2100.—	2640.—	3910.—
Maico M 200 S	1	197	2	11	5000	T	S	2500.—	3200.—	4518.—
NSU Lux	1	198	2	8,6	5200	S	S	2310.—	2934.—	4074.—
Incl. bagsæde										
NSU Super Lux	1	200	2	11		S	S	2550.—	3270.—	4480.—
Rex Fleetmaster	1	197	2	7,5	4100	T	T	2650.—	3410.—	4994.—
Triumph Tiger Cup	1	199	4	10	6000	T	T	2400.—	3060.—	4300.—
Twinsadel										
TWN Cornet	1	197	2	10,1	5000	T	S	2600.—	3340.—	4747.—
Dobbeltstemplet										
Velocette LE	2	192	4	8	5000	T	S	3000.—	3900.—	5620.—
Vandkølet										
Zündapp Norma Luxus	1	198	2	8,3	4600	T	T	2125.—	2675.—	3771.—
Dobbeltkarburator										

DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER



og originale reservedele

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

200 – 250 ccm

Mærke og model	Antal cylindre	Slagvolumen	To- elt. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forbju- laaffjed.	Baghju- laaffjed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
Adler MB 250	2	247	2	16		S	T	3130.—	4082.—	5887.—
Ardie 250 Sport	1	244	2	14,3	5050	T	T	2700.—	3480.—	4820.—
Twinsadel										
BMW R 25/3	1	245	4	13	5000	T	T	3410.—	4474.—	6491.—
Kardantræk										
BSA C 10 L	1	249	4	8	5000	T	T	2250.—	2850.—	4006.—
BSA C 11 G	1	249	4	11	5400	T	O	2500.—	3200.—	4448.—
3-trins gearkasse										
BSA C 11 G	1	249	4	11	5400	T	T	2660.—	3424.—	4756.—
3-trins gearkasse										
BSA C 11 G	1	249	4	11	5400	T	T	2770.—	3578.—	4958.—
4-trins gearkasse										
DKW Monaco 250/1	1	244	2	12,5	4500	T	T	2600.—	3340.—	4735.—
DKW Monaco 250/2	1	244	2	14,1	4700	T	T	2850.—	3690.—	5230.—
Hoffmann 250	1	248	2	13	4680	T	T	2850.—	3690.—	5337.—
type MR 250, luksus										
Hoffmann »Gouverneur« ..	2	248	4	15		T	T	3475.—	4565.—	6647.—
type MP 250										
Kardantræk										
Hoffmann »Gouverneur« ..	2	248	4	15		T	T	3550.—	4670.—	6789.—
type MP 250, luksus										
Kardantræk										
Horex Regina 250	1	248	4	16	6000	T	T	3275.—	4285.—	6121.—
Indian Brave R	1	248	4	11		T	O	2250.—	2850.—	4122.—
Indian Brave S	1	248	4	11		T	S	2550.—	3270.—	4590.—
James Colonel	1	225	2			T	S	2310.—	2934.—	4344.—
Jawa Standard	1	248	2	9	4500	T	T	2500.—	3200.—	4440.—
Jawa de Luxe	1	248	2	12	4250	T	S	2775.—	3585.—	4925.—
Maico Blizzard	1	245	2	14	5000	T	S	2800.—	3620.—	5117.—
NSU Max	1	247	4	18	6700	S	S	2880.—	3732.—	5362.—
NSU Special Max	1	247	4	18	6700	S	S	3120.—	4068.—	5698.—
Panther »65«	1	248	4	11	5000	T	S	3180.—	4152.—	5872.—
Puch 250 TF	1	248	2	12	4500	T	T	2700.—	3480.—	5034.—
Dobbeltstemple										
Puch 250 TFS	1	248	2	15		T	T	3000.—	3900.—	5710.—
Dobbeltstemple										
To karburatorer										
Puch 250 SGS	1	248	2	16,5	5800	T	S	2975.—	3865.—	5539.—
Dobbeltstemple, 16" hjul										
Royal Enfield	1	248	4	11	5500	T	S	3375.—	4425.—	6225.—
Victoria Capri	1	248	2	15	5600	T	T	2610.—	3354.—	4674.—
Med bagsæde										
Victoria Capri Sport	1	248	2	15	5600	T	T	2800.—	3620.—	5050.—
Twinsadel										
Zündapp Elastic	1	246	2	13	5200	T	S	2850.—	3690.—	5237.—

250 – 350 ccm

Mærke og model	Antal cylindre	Slagvolumen	To- ell. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forhjulsaaffjed.	Baghjulsaaffjed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
AJS 16 M	1	347	4	18	5750	T	O	2970.—	3858.—	5658.—
Uden speedometer										
AJS 16 MS	1	347	4	18	5750	T	S	3390.—	4446.—	6456.—
Uden speedometer										
Ariel NH	1	347	4	20	5600	T	O	3200.—	4180.—	5894.—
Red Hunter										
Ariel NH	1	347	4	20	5600	T	S	3500.—	4600.—	6506.—
Red Hunter										
BSA B 31	1	348	4	17	5500	T	T	3335.—	4369.—	6049.—
BSA B 31	1	348	4	17	5500	T	S	3460.—	4544.—	6487.—
Twinsadel										
BSA B 32	1	348	4			T	S	4100.—	5440.—	7883.—
Twinsadel (Gold Star)										
DKW Weltmeister	2	350	2	17,5	5000	T	S	3420.—	4488.—	6336.—
På markedet ca. februar										
Douglas »Dragonfly«	2	348	4	19	5500	S	S	3960.—	5244.—	7464.—
EMW	1	342	4	16	5200	T	T	2500.—	3200.—	4776.—
Kardantræk										
Jawa	2	344	2	16	4000	T	S	3300.—	4320.—	6060.—
Hoffmann S 300	2	298	4	17,5		T	T	3775.—	4985.—	7246.—
Kardantræk										
Hoffmann S 300	2	298	4	17,5		T	T	3850.—	5090.—	7388.—
Luksus										
Kardantræk										
Horex Regina 350	1	342	4	19	6000	T	T	3475.—	4565.—	6477.—
Matchless G 3 L	1	347	4	18	5750	T	O	2970.—	3858.—	5658.—
uden speedometer										
Matchless G 3 LS	1	347	4	18	5750	T	S	3390.—	4446.—	6456.—
Uden speedometer										
Panther »75«	1	348	4	18	5300	T	S	3350.—	4390.—	6246.—
Panther »75«	1	348	4	18	5300	T	O	3135.—	4089.—	5797.—
Royal Enfield G	1	346	4	15	5500	T	O	3035.—	3949.—	5594.—
Royal Enfield G	1	346	4	15	5500	T	S			
Royal Enfield Bullet	1	346	4	18	5750	T	S	3450.—	4530.—	6455.—
TWN Boss	1	344	2	16	3800	T	T	3310.—	4334.—	6090.—
To karburatorer										
Dobbeltstemple										
Velocette MAC	1	349	4	15	5000	T	O	3350.—	4390.—	6270.—
Velocette MAC	1	349	4	15	5000	T	S	3650.—	4810.—	6860.—
Twinsadel										



Skift til **LODGE** og mærk forskellen

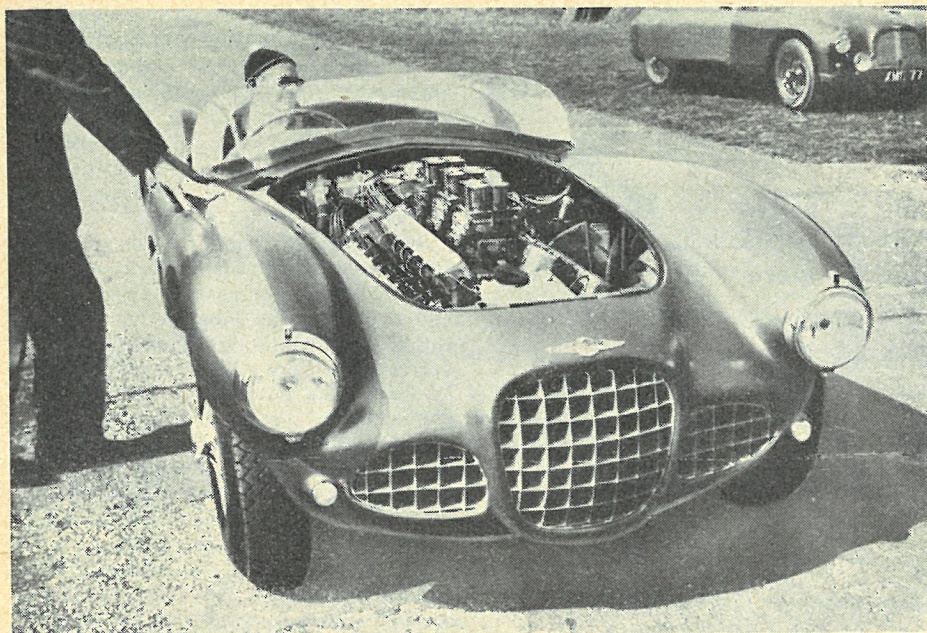
350 – 500 ccm

Mærke og model	Ansl cylindre	Slagvolumen	To- ell. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forhjulsaaffjed.	Baghjulsaaffjed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
AJS 18 uden speedometer	1	498	4	24,4	5500	T	O	3210.—	4194.—	6144.—
AJS 18 uden forcromning .. uden speedometer	1	498	4	24,4	5500	T	O	3000.—	3900.—	5700.—
AJS 18 S uden speedometer	1	498	4	24,4	5500	T	S	3630.—	4782.—	6942.—
AJS 20 uden speedometer	2	498	4	29	6800	T	S	4020.—	5328.—	7798.—
Ariel VH Red Hunter	1	497	4	26	6000	T	O	3590.—	4726.—	6624.—
Ariel KH Red Hunter	2	498	4	28	6200	T	O	3880.—	5132.—	7222.—
Ariel VH Red Hunter	1	497	4	26	6000	T	S	3890.—	5146.—	7236.—
Ariel KH Red Hunter	2	498	4	28	6200	T	S	4180.—	5452.—	7734.—
BMW R 51/3 Kardantræk	2	490	4	24	5800	T	T	5195.—	6992.—	10020.—
BSA B 33 Twinsadel	1	499	4	23	5500	T	T	3635.—	4789.—	6581.—
BSA B 33 Twinsadel	1	499	4	23	5500	T	S	3760.—	4964.—	6999.—
BSA M 20 Twinsadel	1	496	4	13	4200	T	O	3200.—	4180.—	5768.—
BSA M 20 Twinsadel	1	496	4	13	4200	T	T	3435.—	4509.—	6201.—
BSA B 34 Twinsadel (Gold Star)	1	499	4			T	S	4450.—	5930.—	8413.—
BSA A 7 Twinsadel	2	497	4	27	5800	T	S	4090.—	5426.—	7693.—
BSA A 7 Twinsadel (Shooting Star)	2	497	4	31	6000	T	S	4200.—	5580.—	7935.—
Horex Regina 400 Uden speedometer	1	399	4	22	5750	T	T	3700.—	4880.—	6880.—
Jawa Uden speedometer	2	488	4	26	5500	T	T	3900.—	6200.—	8600.—
Machless G 80 Uden speedometer	1	498	4	24,4	5500	T	O	3210.—	4194.—	6144.—
Matchless G 80 uden forcr. . Uden speedometer	1	498	4	24,4	5500	T	O	3000.—	3900.—	5700.—
Matchless G 80 S Uden speedometer	1	498	4	24,4	5500	T	S	3630.—	4782.—	6942.—
Matchless G 9 Uden speedometer	2	498	4	29	6800	T	S	4020.—	5328.—	7798.—
Norton ES 2 Manx stel	1	490	4	21	5500	T	S	4020.—	5328.—	7513.—
Norton Dominator 7 Manx stel	2	497	4	29	6200	T	S	4335.—	5759.—	8179.—
Norton Dominator 88 Manx stel	2	497	4	29	6200	T	S	4975.—	6665.—	9405.—
NSU Konsul Manx stel	1	494	4	21	5200	T	T	3330.—	4362.—	6092.—
Royal Enfield J 2 Manx stel	1	499	4	21	4750	T	O	3240.—	4236.—	5996.—
Royal Enfield Bullet Manx stel	1	499	4	25	5250	T	S	3765.—	4971.—	6076.—
Royal Enfield Twin Manx stel	2	496	4	26,5	5000	T	S	4080.—	5412.—	7777.—

Mærke og model	Antal cylindre	Slagvolumen	To- ell. fire-takt	HK	Omdr./min.	Forhjulsaaffed.	Baghjulsaaffed.	Pris excl. omst.	Pris incl. omst.	Pris på dollarbasis
Sunbeam S 7	2	487	4	25	5800	T	T	4800.—	6420.—	9040.—
Dæk 4,50×16"/4,75×16"										
Sunbeam S 8	2	487	4	25	5800	T	T	4460.—	5944.—	8344.—
Dæk 3,25×19"/4,00×18"										
Triumph Speed Twin	2	498	4	27	6300	T	O	3700.—	4880.—	6880.—
Twinsadel										
Triumph Speed Twin	2	498	4	27	6300	T	S	4000.—	5300.—	7500.—
Twinsadel										
Triumph Tiger 100	2	498	4	32	6500	T	S	4200.—	5580.—	7820.—
Twinsadel										
Velocette MSS	1	499	4	23	5000	T	S	3900.—	5160.—	7340.—
Twinsadel										
Vincent Comet	1	499	4	28		P	S	4650.—	6240.—	8640.—

Over 500 ccm

Ariel VB	1	598	4	18	4400	T	O	3270.—	4278.—	6016.—
Ariel VB	1	598	4	18	4400	T	T	3570.—	4698.—	6618.—
Ariel FH	2	646	4	40	6200	T	S	4380.—	5832.—	8026.—
Huntmaster										
Ariel 4 G	4	998	4	40	5600	T	T	5350.—	7225.—	10083.—
BMW R 67/2	2	590	4	28	5600	T	T	5435.—	7352.—	10525.—
Kardantræk										
BSA M 21	1	591	4	15	4000	T	O	3270.—	4278.—	5898.—
BSA M 21	1	591	4	15	4000	T	T	3505.—	4617.—	6335.—
BSA A 10	2	646	4	35	5750	T	T	4100.—	5440.—	7588.—
Golden Flash										
BSA A 10	2	646	4	35	5750	T	S	4240.—	5636.—	8003.—
Twinsadel (Golden Flash)										
BSA A 10	2	646	4	40	6000	T	S	4735.—	6329.—	8789.—
Twinsadel (Road Rocket)										
Nimbus	4	746	4	22	4500	T	O	4250.—	5610.—	6570.—
Kardantræk										
m. bagsæde										
Nimbus Luxus	4	746	4	22	4500	T	O	4400.—	5820.—	6780.—
m. bagsæde										
Norton 19 R	1	596	4			T	O	4020.—	5328.—	7818.—
Norton 19 S	1	596	4			T	S	4275.—	5685.—	8110.—
Panther »100«	1	598	4	26	5500	T	S	4050.—	5370.—	7570.—
Panther »100«	1	598	4	26	5500	T	O	3750.—	4950.—	6990.—
Royal Enfield Meteor	2	692	4	36	6000	T	S	4140.—	5496.—	8026.—
Triumph Tiger 110	2	649	4	42	6500	T	S	4500.—	6000.—	8400.—
Twinsadel										
Triumph Thunderbird	2	649	4	39	6300	T	S	4200.—	5580.—	7820.—
Twinsadel										
Universal OHV Sport	2	578	4	28	5500	T	T	5400.—	7300.—	
type 2 B										
Kardantræk										
Zündapp KS 601	2	597	4	28	4700	T	T			
Kun på bestilling										



Lagonda var en skuffelse —

MIXED GRILL COLLECTEUR PRØVEKØRER PÅ GOODWOOD

Redaktørens alfaderlige påmindelse lød endnu i mine øren, da jeg nåede *Goodwoodbanen* for atter i år som *Guild of Motoring Writers* gæst at stifte bekendtskab med de nyeste engelske bilmodeller. »Husk nu«, sagde min strenge og vise arbejdsgiver, »husk nu at prøve den ny *Austin* og glem heller ikke *Morris*-modellerne«.

Nu ved jeg ikke, hvordan De har det, kære læser, men ganske ærligt talt: selv om man kun har råd til at købe øl, smager champagne også godt, navnlig når man får det forærende — så jeg er bange for, at der kom et par champagne-biler med blandt øl-vognene.

Belært af erfaringen havde jeg denne gang udrustet mig med en 210 cm høj engelsk ingeniør som dels skulle aflæse instrumenter, mens jeg kørte, dels skulle prøve, hvordan de enkelte biler var for mennesker af overstørrelse.

Skal man på en enkelt dag køre flere vidt forskellige vogne med blot en lille

smule udbytte, er det godt at have en målestok. Selvfølgelig afhænger målestokken meget af ens personlige indstilling, men det er vist ikke unfair at tage sit udgangspunkt i en vogn, der har anerkendt gode køreegenskaber.

Derfor sikrede vi os en *Austin-Healey 100* som begyndelse. Den forbilledlige afjedring og gode styring gør kørslen til en ren nydelse. Desuden har man en velbegrundet fornemmelse af at køre sikkert. Bremserne bidrager til denne følelse. Motoren (den store firecylindrede *Austin 90*) er både behagelig og smidig, men den tretrinsgearkasse er ikke helt så lykkeligt et valg. Selvfølgelig er den billigere og tjener det udmærkede formål at holde prisen nede på et yderst rimeligt leje (£ 750 uden omsætningsafgift), og det elektrisk betjente overgear hjælper noget på savnet af fire gear — men det er ikke uden grund, at den ny model, *100 S*, har fire »rigtige« gear, foruden pladebremsen.

Efter denne opløftende start tog vi med

De mærker ikke farten og den ujævne vej

når De kører på

ARMSTRONG støddæmpere



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

Vælg ARMSTRONG støddæmpere, der leveres til alle vognmærker.

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

Forlang ARMSTRONG på DERES VÆRKSTED

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

HVORFOR FRYSE -

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

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

kr. 98,00 -

kr. 235,00.



FORST- OG JAGTHUSET

GL. KONGEVEJ 119 - KBHVN V.

TELF. EVA 4020 og C. 8632

sammenbidt energi fat på en række mindre sportsprægede vogne. *Armstrong-Siddeley* »Saphire« med to karburatorer og automatisk gearskifte var ikke uden interesse, men kunne bruge lidt stivere støddæmpere bagtil. Selve automatgearet virkede navnlig godt i den »hurtigste« af de to grundstillinger, men rykkede en del, når vælgeren stod på »slow«.

Næste vogn var *Standard Vanguard Diesel*. Den havde — rent ud sagt — en ganske forbløffende mangel på kræfter under motorhjælmen, var langsom og temmelig støjende. Personlig ville jeg nødtigt køre den over længere distancer på landevej. På den anden side må dens utvivlsomme driftsøkonomi være et betydeligt plus i konstant bytrafik, navnlig for en virksomhed, der har flere vogne løbende. Kort sagt til taxabrug, varevogn og slige formål er den uhyre velegnet, men den er næppe konkurrencedygtig til privatkørsel.

Den ny *Austin A 50 Cambridge* skal derimod nok hævde sig fint i sin klasse. Den har helt gode køreegenskaber og forekommer mig velkonstrueret til formålet. Den leveres dels som A 40, d. v. s. med en 1200 ccm motor. Foruden disse to firecylindrede modeller har Austin netop præsenteret A 90 »Westminster«-modellen med en 6 cylindret motor (79,4 × 88,9 mm, 2,639 ccm, 85 hk ved 4000 omdr./min.). Fabrikken lover 145 km/t. — men den har jeg ikke prøvet endnu.

Derpå fulgte en *Morris Oxford* »Serie II«, og jeg savner faktisk ord til at beskrive den oplevelse. Ikke i lange tider har jeg kørt en efter min mening så lidet tilfredsstillende vogn. Gearskiftet var ringe, affjedringen gjorde ikke noget overbevisende indtryk, og den »skrå« kørestilling forekom hverken behagelig eller hensigtsmæssig. Måske er denne kritik hård — og den strider mod SMJ's afprøvning — men personligt brød jeg mig ikke om vognen. Kørt lidt hårdt var den ikke tillidsvækkende, men den forekom velkonstrueret til langsom kørsel uden gearskiftning og — hånden på hjertet — det bruges de fleste biler jo til.

Hillman's nye topventilede model (4 cyl., 76,2 × 76,2 mm, 1390 ccm, 43 hk ved 4400 omdr./min.) var jeg ganske spændt på at prøve. Foruden den ny motor og nogle (betydningsløse) ydre ændringer har fabrikken nemlig forandret affjedringen, bl. a. flyttet krængningsstabilisatoren

fra bagakslen til forhjulsophængningen. Anstrengelserne har givet gode resultater, for ikke alene er vognen blevet betydeligt livligere end den foregående model, men køreegenskaberne er langt bedre. Den opførte sig nydeligt i svingene, havde en såre nyttig acceleration og kom uden protest op på 120 km/t. i højeste gear, men endnu mere betydningsfuldt forekom det mig, at den villigt gik op til ca. 90 km/t. i 3. gear.

I virkeligheden er den Hillman skyld i, at alle mine gode forsætter om at holde mig redaktørens formaninger efterrettelig gik i fløjten, for til sammenligning ville jeg gerne prøve noget virkelig godt og tog en *Lagonda* — De ved, bare tog! Den var til gengæld en skuffelse, hvilket indebærer en vis moral.

Lækkert, gedigent udstyr, en dejlig motor, der silkeblødt og lynhurtigt drejede fuldt op, og en fin styring. Gearskiftet (på rattet) var derimod ikke særligt rart, og affjedringen opfordrede ikke til at tage sig særlige friheder i kurverne.

Resultatet af *Lagonda*'en var, at vi måtte ud i en anden champagne-vogn, og det lykkedes at snuppe den lille A.C.-sportsmodel, som udmærker sig ved uafhængig affjedring på alle fire hjul og klistrer til vejen som spegepølse til et stykke fedtemad.

Så faldt de sidste hæmnings, og den ny *Jaguar XK 140* var næste nummer på programmet. Den er — lad det være sagt straks — en langt, langt bedre vogn end sin forgænger, ikke mindst på grund af tandstangsstyringen. Affjedringen er også forbedret, og motoren stiller nu 190 hk til disposition. Det er en meget hurtig vogn, men den er meget sikker. Det samme gælder *Jaguar* type D, som er det mest utrolige køretøj, jeg til dato har kørt. Accelerationen er helt fantastisk — øjnene presses faktisk tilbage i deres huler — og bremserne (pladebremser med servoforstærkning) virker så kraftigt, at man formeligt må holde sig fast i cockpittet for at blive i vognen. Topfarten ligger omkring 260—70 km/t — og det er vel et spørgsmål, om det er helt forsvarligt at sælge biler af den art til publikum; men det er en pokkers god bil, blot ikke til daglig brug.

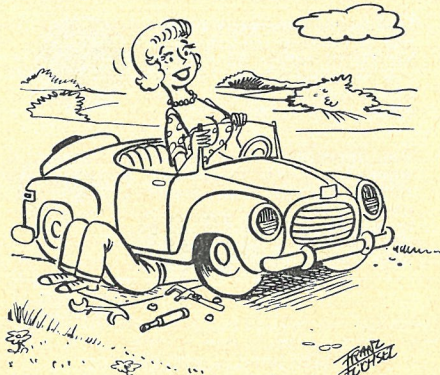
Vi sluttede med en *Bentley Continental* med *Park Ward's Cabrioletkarosseri*, en helt vidunderlig dejlig bil, som tilfælde er

hver eneste øre af prisen (£ 4.670) værd, og en *Bristol 404*, hvis betjeningsorganer virkede med en silkeblød præcision, der bedre end mange ord vidner om den omhyggelige forarbejdning. Alene gearskiftet var så betagende lækkert, at man næsten glemte, hvor dejligt vognen kørte.

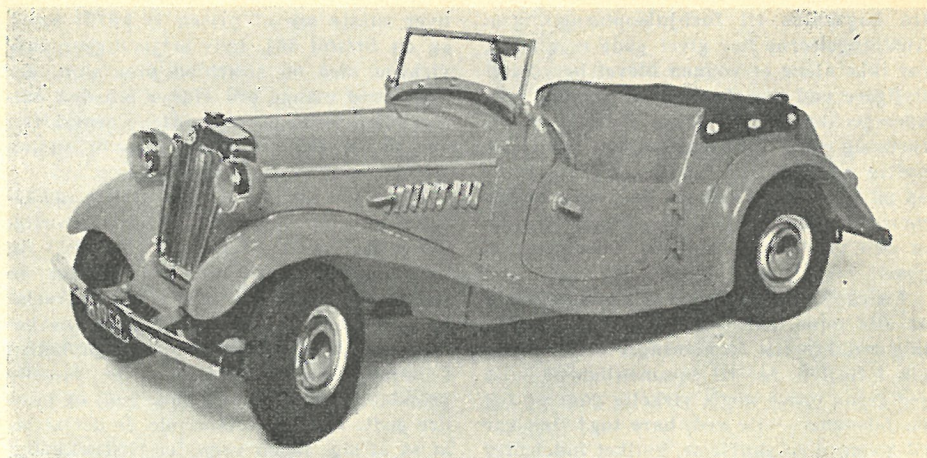
Hvad får man så ud af i hastig rækkefølge at prøve så mange vogne? Naturligvis er det ikke muligt at gå tilbunds i sin bedømmelse, men alligevel er det en yderst oplysende og belærende oplevelse at prøve flere vogne under helt ens betingelser. Mest overraskende er forskellen i køreegenskaber indenfor de enkelte prisklasser, der rummer både godt og mindre godt. Mest deprimerende er det at se, at så at sige ingen vogne er tilstrækkeligt variable i indstillingen af førersædet til at passe både meget høje og meget små personer — og det sker dog, at en høj mand har en mindre høj kone. Hvorfor kan ikke flere sæder reguleres længere frem og tilbage, hvorfor kan så få stilles op og ned? Og hvorfor er det så få fabriker, der har forsynet deres vogne med teleskopforlængelse af ratsøjlen — det kan da ikke være så dyrt. I hvert fald ikke dyrere end nye, forkromede kølergitre og de andre gesvejsninger, der gennemgående markerer »nye« modeller.

Hvad lærer man mere? Man får — desværre — kraftigt understreget, at en virkelig god bil koster, og må koste, forfærdende mange penge. Biler er nu engang præcisionsmekanik, og hver en øre, der ofres på andet end køreegenskaber, er i det lange løb givet dårligt ud. Vel at mærke for den, der kan lide at køre bil — og ikke bare kører i bil.

Collecteur.



Uh, lad vær' Jørgen!



Man skal se godt efter på dette billede for at opdage, at det er en lille model.

EN SMUK OG GENNEMFØRT MODEL

Vi blev forleden præsenteret for den her viste smukke MG-model, som en af vore læsere har bygget i sin fritid. Bygmesteren er O. Hoffmann, der er blikkenslager af profession og som nu er ansat i politiets garager i København.



23 ■
**GØR KØRETUREN
BEHAGELIGERE**

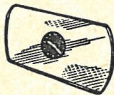
med Smiths verdenskendte biludstyr

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



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

SMITHS



er standardudstyr i 9 af 10 engelske vogne

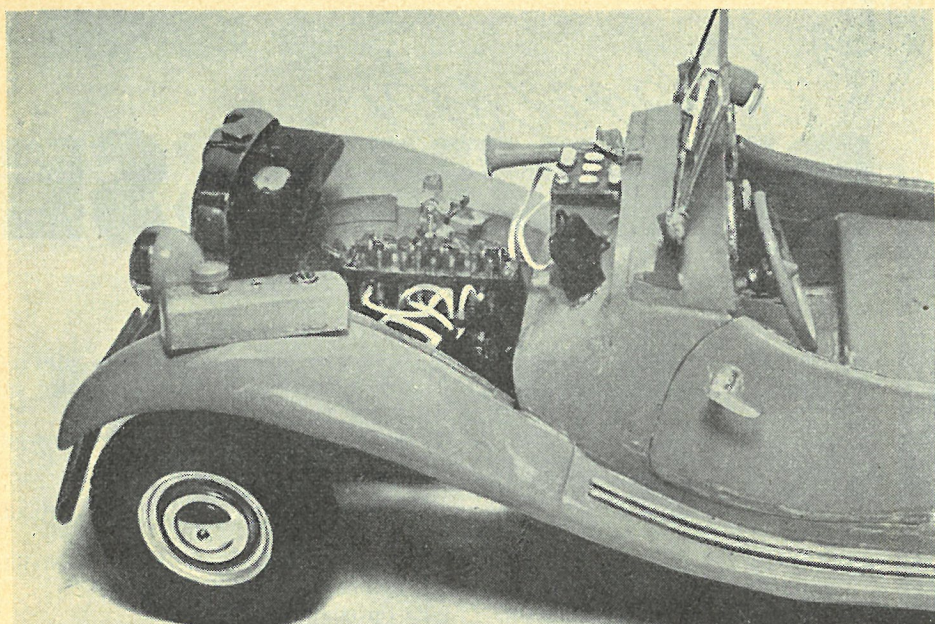
Det mest imponerende er næsten, at hr. Hoffmann ikke har haft konstruktionstegninger at arbejde efter, men kun almindelige prospekter og fotografier. Da hjulstørrelsen er kendt, har det på den måde været muligt at rekonstruere de forskellige mål. Motoren er forsynet med krumtapaksel, stempler, knastaksel og ventiler. Ventil-diagrammet er korrekt efter den rigtige MG-motor, og om så det er olie-pumpen, så virker den. Bortset fra at der kun er eet gear frem, frigear og bakgear, er hele transmissionssystemet en nøje kopi af de rigtige maskinelementer, men dertil kommer, at der bag i vognen er indbygget et urværk, der trækker både vogn og motor.

Hjulophængningen er helt korrekt, og fjederkarakteristiken svarer så nøje til virkeligheden, som det kan lade sig gøre. De fire, aftagelige hjuls bremses virker, når man trykker på bremsepedalen, og det er i det hele taget en af de mest gennemførte modeller, vi længe har set. Der er ændret lidt ved styretøjet, men det er iøvrigt fremstillet i nøje overensstemmelse med styretøjet i en MG, og det fungerer ved hjælp af snekke og tap.

Vi har naturligvis været interesserede i vognens tilblivelse, og hr. Hoffmann oplyser, at modellen blev påbegyndt for 1½ år

FORLANG SMITHS på DERES VÆRKSTED

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



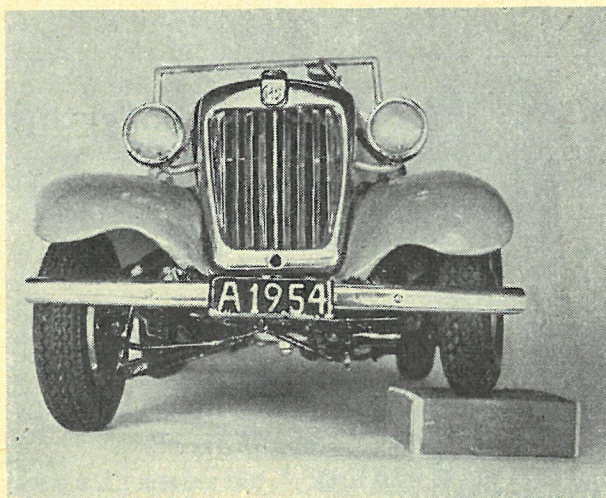
Torpedoen, ventildæksel og luftfillret er fjernet på dette billede. Ventilene åbner og lukker på de rigtige tidspunkter, oliepumpen virker, og karburatoren betjenes fra speederen.

siden, men hvor mange arbejdstimer, der er medgået, kan ikke nøjagtigt siges. Pladearbejdet er banket op i blyklodser — rigtig pladearbejde bankes op i sandposer — og samlingerne er foretaget ved hjælp af tinlodning. Krumtapakslen er først skruet sammen, og senere er den blevet slaglod-det. Alle dele er iøvrigt håndarbejde, og kun gummiringene er »importerede« pro-

dukter. Siden vi havde vognen til under-søgelse og fotografering, er den blevet for-synet med tågelygter og bakspejl, og den lever i det hele taget en misundelsesværdig tilværelse som objekt for stadig forbedring og forædling.

Hvis flere af vore læsere har smukke mo-deller på lager, er vi interesserede i at se dem.

Og her demonstrerer vi af-fjedringens effektivitet. Læg mærke til at det ikke er vog-nen, der hælder, men derimod venstre forhjul, som løftes op over tændstikæsken. Tændstikæsken er en almin-delig lommeæske, og den gi-ver på denne måde tillige et indtryk af størrelsesfor-holdet.



teknisk BREVKASSE

Jeg tillader mig at komme med en bemærkning angående indlægget i SMJ's oktobernummer under mrk. C. B., Bandholm.

Jeg synes, det er en hård og uberettiget kritik, hr. C. B. fremkommer med, da der uden tvivl er mindst lige så mange, der er mindst lige så lykkelige for deres lille maskine som hr. C. B. for den store maskine. Men hvorfor ringeagte de mindre maskiner, det er der ingen sund fornuft i, da der efterhånden på markedet findes mange ganske udmærkede maskiner på 250 ccm og derunder, som absolut kan tilfredsstille ethvert rimeligt krav til en solomaskine. Undskyld jeg siger det, men er det ikke tit mere af personlig forfængelighed, at mange foretrækker den store maskine, fordi den præsenterer sig mere; men der er dog også folk, som ser på, hvad der kan betale sig og ikke tager sig noget af enkeltes ringeagtende bemærkninger om, at det jo kun er en 2½'er.

H. C., Topshøj, Sorø.

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

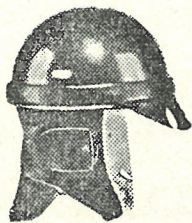
1. Hvilken forbindelse har Ardie Diana og Dürkopp Diana?
2. Importeres Strolch scooteren?
3. Hvad er tophastigheden for BSA Road Rocket?
4. Er færdselspolitiet indehaver af Ariel 4 cylindret?

På forhånd tak.

G. H., Åbenrå.

Diana scooteren fabrikres af Dürkopp, der sælger maskinen direkte under navnet Dürkopp Diana, men samtidig leveres den maskine til Ardie fabrikerne, der leverer den under navnet Diana alene eller Ardie Diana. Det er iøvrigt nøjagtig den samme maskine.

Vi har set en enkelt Strolch scooter på vejene, men vi har ikke erfaret, at denne scooter bliver regulært importeret her til landet.



Kvalitets-Styrthjelmene **JOB1**

har til Dato reddet 104 Menneskeliv fra Kraniebrud og Død.

Køb derfor kun **JOB1** Styrthjelmene, der har bestaaet Prøver paa Teknologisk Institut med dobbelt saa stor Kraft, som forlanges af D. M. U.

JOB1	Glasfiber m. d. ufarlige halvstive Læderskygge (3 Aars Garanti)	Kr. 60,-
JOB1	Turist (3 Aars Garanti)	Kr. 55,-
JOB1	Konkurrence Fabrikation	Kr. 39,50
JOB1-NYHED:		
To-i-een	Glasfiber (3 Aars Garanti)	Kr. 65,-
To-i-een	Turist (3 Aars Garanti)	Kr. 60,-

JOHN EWALD - MITCHELLSGADE 2 - BYEN 1820

Vi har endnu ikke prøvekørt BSA Road Rocket, men tophastigheden skal ligge omkring 160 km/t.

Rigspolitiets motorcyklepatrouiller kører Ariel 4 G, der er fire-cylindret.

Jeg kommer til at ulejlige Dem en gang til, jeg har lige fået nogle oplysninger hos Dem, som jeg siger mange tak for, og nu vil jeg gerne bede om nogle flere.

Jeg har som før omtalt en Hoffmann M. R. 250 med Ilo motor, den har drillet mig rigtig godt i den sidste tid, den går 4 takts, og det ryger ud af udstødningsrøret, jeg har lige fået rensset for sod; dagen efter fik jeg benzin på, som jeg nok tror var vand i, jeg har i hvert fald måtte skille karburatoren (mrk. Bing) ad mange gange, og har fundet en vanddråbe deri, så skruede jeg tanken af og rensede den godt, så den sag er klar, jeg har også passet på, at alt i karburatoren er samlet, som det var før (luftskrue og tomgangsskrue har jeg ikke rørt), nålen er i andet hak fra oven, det har den været hele tiden, og det mærkelige er, før i tiden skulle jeg starte med luftspjældet lukket for så lidt efter lidt at åbnet det, så gik motoren godt, nu skal jeg åbne luftspjældet fra start (altså før jeg kører, alligevel går den 4 takts. Hvis jeg kører meget hårdt eller lader den trække hårdt (til tider må jeg bruge fodbremsen) går den nogenlunde.

Jeg har prøvet at være på mekanisk værksted med den, det hjalp heller ikke, nu håber jeg, De kan hjælpe mig med et godt råd, på forhånd tak.

A. W., Roskilde.

Der er ikke tvivl om, at motoren får for fed blanding, og det er mest sandsynligt, at De ikke har skruet strålerøret (altså ikke dysen) tilstrækkeligt op i karburatorblokken. Dette giver samme virkning, som hvis nålen er hævet et hak for meget. Undersøg først om strålerøret er skruet helt op i blokken, og hvis dette er tilfældet, må De forsøge at sænke nålen et hak.

De har i et for nyligt udkommen SMJ givet et par gode råd med hensyn til olie-spild ved ånderøret på en Thunderbird. Det er ganske rigtigt, at olien vil sprøjte ud gennem ånderøret hvis returpumpen ikke virker, og det er også rigtigt, at motoren vil udvikle røg, men hvordan skulle olie i

SMITHS

22a



TÆNDRØR

betyder

BEDRE START
STØRRE FART

Det mest solgte tændrør i Danmark - førstemontering i 750/0 af alle dansk fabrikerede motorkøretøjer.



Gnistrende godt!

Forlang K.L.G. på DERES VÆRKSTED

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



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

MAICO - MOBIL
LAMBRETTA
PARILLA
GOGGO
VESPA
PUCH
ISO

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

SPLIEFA STYRTHJELME
Briller, alle typer

Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V
EVa 6621 EVa 6621



**GENTOFTE
BOGTRYKKERI**

KONGELYSVEJ 14

TELEFON GE 1850 - 4844

nattens løb kunne svinge sig helt op under påfyldningsproppen og ramme det lille hul i returrøret, som udmunder i olietankens øverste del, og derpå fylde hele krumtaphuset med olie???

De skriver også, at hvis der kommer luftblærer ud gennem returrøret, er oliepumpen i orden, men hvis kugleventilen er i uorden, vil der også komme luftblærer.

Ærbødigst en motorcyklemand.

Alle veje fører til Rom, og både retur- og fødeledningen fører til krumtaphuset via oliepumpen. Selvfølgelig stiger olien ikke op for at løbe ned i krumtaphuset gennem returrøret, der ligger øverst i olietanken, når olien lige så stille kan sive ned gennem føderøret, og det er den vej olien trænger ned i krumtaphuset. Det er rigtigt, at der vil komme luftblærer, hvis kugleventilen er i uorden, men så kommer der næsten ingen olie, og kommer der en jævn oliestrøm fyldt med luftblærer fra returrøret, er pumpen i orden.

Jeg har besvær med koblingen i min Messerschmitt-scooter (motor Sachs 175). Når den er kold, binder den, så det giver et voldsomt stød, når jeg sætter i gear ved start, selv om jeg har trådt 4—5 gange på koblingspedalen og træder den helt ud. Hvis jeg vil undgå stødet ved at sætte i gear, inden motoren startes, kan startmotoren knap løsne koblingspladerne og dreje motoren rundt. Så vidt jeg kan se af »Sachs Handbuch«, er der fælles olie for gear og kobling, og det skal være SAE 90. Forhandleren mente, det måske var for stift for koblingen, og skiftede til SAE 40, men det er lige slemt, og den tyndere olie er vel ikke god for gearet. Koblingen er netop med henblik på denne calamitet indstillet med størst mulig slip, men det hjælper ikke. — Kan brevkassen mon give et godt råd?

E. P., Rønne.

Først må vi bede Dem belære Deres forhandler lidt om de forskellige olier. Når der er SAE 90 på Deres gearkasse, så viser tallet 90 alene, at det er en speciel gearkasseolie, og SAE 90 i gearkasseolie svarer til SAE 50 i motorolie. De har ganske rigtigt fået en lidt tyndere olie på i SAE 40, men det er absolut ikke nogen gearkasseolie, De benytter, men derimod en almindelig mo-

torolie. Vil De endelig have en tyndere gearkasseolie på, skal De anvende SAE 80, der svarer til underkanten af SAE 30 i motorolie. Under alle omstændigheder skal De holde Dem til fabrikens forskrifter, hvad olien på gearkassen angår. Vi er ikke klar over, hvad De mener med, at koblingen er indstillet til så stort slip som muligt. Hvis De dermed mener, at den er indstillet til den størst mulige frigang, da er det tænkeligt, at koblingen ikke helt kan udløse ved fuld aktivering af pedalen. Er koblingen derimod indstillet således, at man opnår størst mulig udløsning, ligger fejlen sikkert i en bøjet koblingsplade eller måske mere sandsynligt i uensartet tilspænding af koblingsfjedrene.

Flere af vore læsere har ikke været tilfredse med det svar, vi gav B. A., Aakirkeby i vort novembrnummer, og flere breve går ud på, at motorcyklisterne i mange tilfælde er nødt til at tippe karburatoren over for i det hele taget at kunne starte motoren. Vi har ikke så meget imod, at man tipper karburatoren over, eftersom den benzinnængde, der løber ud af svømmerhuset hverken gavner eller skader, men kun griser maskinen til, men det bliver jo en personlig sag. Det, vi vil gøre vrøvl over, er, at B. A. i Aakirkeby kortslutter sin tænding

og derefter træder gentagne gange på kickstarteren, før han foretager det endelige startforsøg. På den måde er der store chancer for at gøre tændrøret vådt, inden det egentlige startforsøg foretages. Rent bortset fra dette, så vil vi — i sedet for at tippe en karburator over — foretrække at tippe den moderat, og derefter hælde maskinen til den side, blandekammeret sidder i forhold til svømmerhuset. Det giver nok så effektiv en virkning som at tippe karburatoren over, og man er fri for udflydende benzin. Er der startvanskeligheder med en motor — og man øvrigt starter den på korrekt måde — er der altid en defekt i karburering, tændingsanlæg eller eventuelt i motorens mekaniske tilstand. For de små maskiners vedkommende skyldes det ofte, at svinghjuls magneten trænger til at blive opmagnetiseret.

Angående den nye lov om blinklysene, er det da lovligt for biler af gammel årgang at køre uden blinklys? Skal blinklysene sidde for, bag og midt på, eller hvor skal de sidde? Er det tilladt for en bil at have både blinklys og retningsviser.

K. O. R., Dalby.

Ifølge den ny lov er man frit stillet, hvadenten man vil forsyne en vogn med af-

MOTOR-BEKLÆDNING

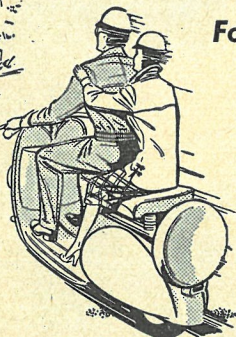
10 forskellige Motordragter!

Et Væld af Nyheder!

Lædertøj — Styrthjelme m. m.

Forlang ill. Katalog

GRATIS tilsendt.



Tal med
os om en
Motorkonto

HP Sport

Vester 230

ISTEDGADE 112
KØBENHAVN V.

viservinger eller med blinklys. Og hvis man foretrækker det, må vognen være forsynet med såvel afviservinger som blinklys. Er vognen udelukkende monteret med blinklys, da skal de to bageste blinklys, der er anbragt bag på vognen, lyse klart rødt eller gult, medens blinklysene, der er anbragt foran på vognen, skal lyse gult eller hvidt. Hvis de forreste blinklys ikke kan ses fra siden af vognen, skal der tillige monteres en blinklampe på hver side af vognen.

Er det tilladt at komme til syn med en motorcykle, hvor »indmaden« i forhjulsbremsen er fjernet. Der står i motorloven, at hvis cyklen er forsynet med to bremses, skal de være i orden begge to, men når nu »indmaden« er fjernet, mener jeg, at det er lovligt, da der kun skal være een bremse på cyklen, som skal virke på baghjulet.

Skal cyklen være forsynet med en kædeskærm på den bageste kæde?

Skal sidevognslygten have nogen bestemt størrelse?

På forhånd tak for svarene.

L. C. Ø., København.

Det er ikke tilladt at komme til syn med en motorcykle, i hvilken »indmaden« er fjernet fra forhjulsbremsen, for så længe bremsetromlen sidder på hjulet, regner man med, at maskinen er forsynet med en forhjulsbremse. Det ville iøvrigt være en tåbelig idé at sætte forhjulsbremsen ud af funktion, eftersom den er motorcyklens hovedbremse. I den nye færdselslov, der er til behandling på tinge, vil det blive krævet, at en motorcykle skal være forsynet med to bremses, så De må hellere gøre den forhjulsbremse i orden med det samme.

Det foreskrives ikke i loven, at en motorcykle skal være forsynet med kædeskærm over bagkæden, og spørgsmålet kommer

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 33

Taga 9883 - 9885



derfor ind under den motorsagkyndiges skøn. Den motorsagkyndige kan dog med fuld ret kassere en motorcykle, der ikke er forsynet med kædeskærm, eftersom der kan opstå en yderst farlig situation, såfremt en frakke eller lignende kommer ind i kæden.

En sidevognslygte skal have en vis lysåbning, og det skal være klart lys, men de sidevognslygter, der er i handelen, er godkendt.

Da jeg af og til hører om motorcyklistere, der anvender benzol tilsat benzinen i deres motorer, vil jeg gerne bede SMJ besvare følgende spørgsmål angående brugen af benzol i almindelige benzinmotorer.

1. Kan man anvende benzol tilsat benzin uden at ødelægge motoren.
2. I bekræftende fald, hvor megen benzol skal man tilsætte den alm. benzin, for at opnå samme oktantal som den tyske benzins.
3. Gør særlige forhold sig gældende for to-taktsmotorer, og vil det større oktantal have nogen indflydelse på disses ydelse.

Da jeg ved forespørgsel hos flere mekanikere ikke er blevet ret meget klogere, disse synes at have hver sin mening om forholdet, vil jeg være SMJ meget taknemlig for at løse problemet.

J. G.-C., Nørresundby.

Det skader ikke en motor at iblande benzinen en vis mængde benzol, men det vil i reglen kræve en større eller mindre omjustering af karburatoren, alt afhængigt af blandingsforholdet. Noget helt andet er, at det er ulovligt at anvende benzol som motorbrændstof, medmindre der betales dobbelt vægtafgift (benzol er ikke beskattet). Den tyske Aral benzin er tilsat ca. 15 pct. benzol, og en så ringe mængde kræver ikke omjustering af karburatoren. Der findes ikke på hele det danske marked en to-takt motor, der har så højt et kompressionsforhold, at den vil have nogen som helst glæde af at få benzol iblandet benzin. Fire-takt motorer med et kompressionsforhold på 8:1 eller derover kan vise udprægede tilbøjeligheder til tændingsbanken ved bykørsel, og i disse tilfælde vil det være formålstjenligt at iblande benzol, ca. 25 pct., til den almindelige pumpebenzin, der holder oktantal 76. Benzol bevirker, at oktantallet hæves, men en benzolblanding sætter ikke en motors effekt i vejret.



Nye Perfect Circle STEMPELRINGE

forøger motorens ydeevne

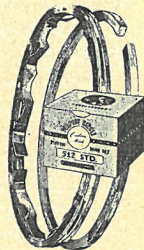
PERFECT CIRCLE stempelringe giver selv den mest slidte motor ny kraft og ydeevne!

PERFECT CIRCLE nedsætter forbruget af olie og benzin væsentligt.

PERFECT CIRCLE fordobler cylindres og stemplers levetid.

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

Perfect Circle STEMPELRINGE



Forlang PERFECT CIRCLE på DERES VÆRKSTED

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



Hammel-vognen på vej London-Brighton. Turen var en dyst med simpel mekanik, næsten uoverstigelige bakker (som moderne vogne næppe mærker) og en besynderlig køreplan.

På SMJ's opfordring har ambassadesekretær J. D. Scheel, der i London tilrettelagde den historiske Hammelvogns deltagelse i veteranløbet London-Brighton, skrevet følgende beretning om

Hammel-bilens æventyrfærd

Betingelsen for at gennemføre en motorsportslig indsats er, at man på forhånd gør sig ganske klart, hvad man vil forsøge at udføre. Med andre ord: opgaven skal stilles ganske præcist og må søges løst med metode. Automobilsport kan ikke drives på må og få, uanset om der er tale om et væddeløb, et rekordforsøg eller om at bringe en 1886-model helskindet fra London til Brighton — en strækning på 90,9 km.

Projektet om at lade Hammelvognen deltage i det berømmelige Brighton»løb« (der ikke er noget væddeløb), tog konkret form i maj måned 1954 og nærmede sig virkeligheden, da *Royal Automobil Club*, som arrangerer løbet, i august udtrykte sin store interesse for Hammelbilens deltagelse. Denne interesse skyldtes, at vognen er 8 år ældre end nogen anden mulig deltager og antageligt vil forblive løbets alderspræsident til evig tid, medmindre det tekniske

museum i Wien engang skulle deltage med *Markusvognen*, der stammer fra 1874.

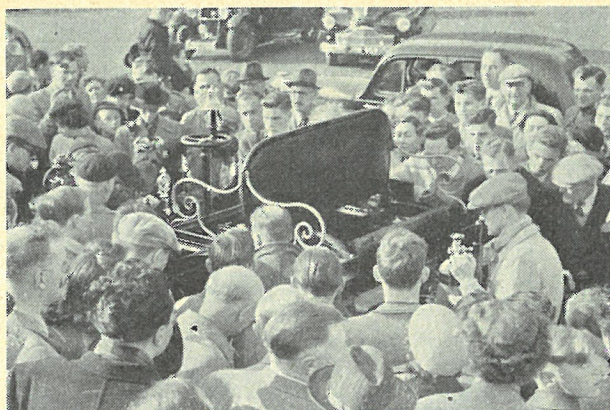
Forinden der kunne tages endelige skridt til at realisere planerne, måtte det på forhånd meddeles R.A.C., at Hammel'en umuligt kunne tilbagelægge strækningen på de foreskrevne syv en halv time, men klubben var rede til at acceptere denne undtagelse fra reglerne.

Herefter kunne de egentlige forberedelser begynde, og de måtte uvægerligt begynde med overhovedet at få vognen, der tilhører *Danmarks Tekniske Museum*, til disposition. I begyndelsen af september forelå professor *Weber's* tilsagn herom. Forinden havde direktør *B. Bülow-Jacobsen* fra *Bülow & Co.* stillet mekaniker *Fin Jahnsen*, der i 1952 gjorde vognen køreklar, til disposition. Desuden havde direktør *Kørbing, D.F.D.S.*, stillet sig uhyre imødekommende med hensyn til gratis transport af vognen København-London-København.

K.D.A.K., som tog sig af disse vigtige forhandlinger, fik desuden *Dansk Shell* til at garantere for udgifterne ved fremstillingen af en transportkasse til vognen og ved den danske besætnings rejse.

Bülow & Co. stod for den uendeligt vigtige opgave at gå vognen efter og sikre — såvidt det stod i menneskelig magt — at

Der var tilskuere nok, og ambassadesekretær J. D. Scheel (stående bag vognen med sixpence) havde et hårdt arbejde med at skaffe lidt »luft« omkring vognen. Som det fremgår af teksten, må man afskrive sin naturlige og veludviklede dovenskab, når man skal køre en model 1886.



den både kunne køre turen, der var mange gange længere end nogen tidligere forsøgt, og at den ikke tog skade på legeme eller sjæl af anstrengelserne. Af respekt for den aldersstegne mekanik er krumtappens omdrejningshastighed holdt på kun 350 o/m, hvilket sætter hastigheden til ca. 10 km/t, og denne hastighed er i praksis både maksimum og marchfart. På grund af kølesystemets utilstrækkelighed på længere afstande må vandet udskiftes, og motoren køles ned omtrent hver anden time. Hvert stop til denne vandpantomime måtte anslås til ca. 30 minutter, så der også blev tid til smøring, benzinpåfyldning og kontrol med maskineriet.

Elementær hovedregning afslører, at selve kørslen til Brighton ville være nærmest ni timer og derfor indebar fem servicepauser på sammenlagt to og en halv time. Med andre ord var 11 timer og 30 minutter en sandsynlig tid, og det blev derfor sagt til R.A.C., at vi — alt efter vejrforhold, trafiksituationen og vognens mekaniske velbefindende — agtede at tilbagelægge strækningen fra *Hyde Park* til *Madeira Drive* på 10—14 timer.

Inden vi nåede så vidt, var der dog flere andre arrangementer at træffe. Gode venner måtte sættes i sving, og det må siges, at alle beredvilligt påtog sig selv de besværligste, kostbareste og mest utaknemelige opgaver. Et af hovedproblemerne var at få vognen udpakket og transporteret omkring. Ord kan ikke beskrive, hvor stor en andel i successen, der tilkommer Mr. George Evan Cook, den ene af det store flytte- og transportfirma Evan Cooks indehavere. Fra det øjeblik S/S *Ficaria* gik i havn, og til vognen atter blev sejlet hjem,

ordnede han al transport med nænsom hånd på en speciel, enorm lastvogn, der kunne have transporteret et slagskib. Fra havnen til den garage, R.A.C. havde stillet til disposition, fra garagen til televisionoptagelserne lørdagen inden løbet, tilbage igen til garagen, og endelig tilbage fra Brighton til et udstillingslokale i London og slutteligt til skibet efter omhyggelig indpakning.

Den store dokstrejke havde nær spændt ben for det hele, men afblæstes netop i tide, så vognen indtraf om onsdagen. Torsdag kom mekaniker Jahnsen, og fredag startede vi op til en lille prøvetur og et sidste eftersyn. Der måtte eksperimenteres lidt med den af Shell leverede benzin (apotheker-benzin), men præstationsturen til ambassaden om fredagen gik fint — trods det, at vi måtte køre uden eskorte gennem Londons tætte trafik.

Lørdagen tilbragtes med television, og vognen opførte sig nydeligt, efter at brønderne blev korrigeret lidt. Kontorchef Loft, K.D.A.K., der som klubbens repræsentant skulle sidde ved rattet, gjorde sig smukt i fjernsynet.

Søndag morgen samledes holdet kl. 6,30 i garagen. Foruden vognens besætning var Henrik Ringsted (Politiken) og fotograf Neesgaard (Selandia-film) indrulleret som menige medlemmer af de stærke mænds brigade, der iøvrigt talte tre af støtterne fra Bentley Drivers Club: Johnnie Green, Laurey Dalton og Bimbo Kimberley. Desuden havde vi en fremragende patrulje-mand, A. Isherwood, fra R.A.C. med som »forpatrulje«. Undertegnede bestred hvervet som »team manager«.

Efter en hastig gennemgang af hver en-

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

**TID
PENG
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

**Matchless - AJS
NSU - James**

SERVICE - TILBEHØR - FORHANDLING

FRED. RASMUSSEN
Herman Larsen . Slotsgade 21 . Odense

Bogen for de teknisk interesserede motorcyklister

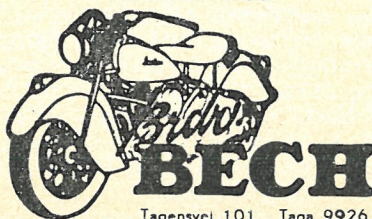
Større viden - større fart

kr. 8,75

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Motorcykle-Værksted

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



Tagensvej 101 Tagø 9926

kelts opgaver blev værktøj, ildslukker, benzin, olie, reservedele og forplejning anbragt i de to ledsagevogne (af hvilke den forreste var åben for at lette overblikket og hurtig udstigning), og præcis kl. 7 formeredes kortegen på Belgrave Square: motorcyklen, Hammelvognen, ledsagevogn I og ledsagevogn II. I denne slagorden begav vi os til Hyde Park, hvor ambassadøren og fru *Steensen-Leth* var kommet til stede trods den årle time.

Kl. 7,55 meldte vi os til starteren, ambassadøren satte en tændstik til brænderne, Loft tog håndsvinget, og Jahnsen tryllede med karburatorindstillingen. Motoren sprang straks an, holdet gjorde »klart skib«, og på slaget 8 rullede formationen af sted. Ambassadøren og frue kørte med som passagerer til Hyde Park Corner, så var den ceremonielle del af løbet forbi, og den virkelige alvor begyndte.

Gennem det indre London, forbi parlamentsbygningen over *Westminster*-broen og gennem *Brixton* gik færden glat og planmæssigt — omend tilskuernes begejstring overraskede ved sin spontane hjertelighed. Alle var klar over, at Hammelvognen var dansk, og der har vist ikke siden kroningen været så meget folk på benene i London.

I *Streatham* havde vognen sit første vand-stop. En passende garage var lokaliseret af en ledsagevogn, som blev sendt i forvejen med denne opgave. Her udspillede så den første af vandpantomimerne, der formede sig som et udholdenhedsløb med to vandkander på skift og et muntert håndgemæng med et par hundrede begejstrede tilskuere. Hammelvognens kølesystem består af en temmelig rudimentær køler og en vandtank med 68 liter i. Efter to timers kørsel nærmer vandet sig kogepunktet og må skiftes. Derfor er tanken forsynet med et afløb, som lader $\frac{2}{3}$ af kølevandet styrte ud. Fidusen er så, at man — mens motoren er i gang — hælder ca. hundrede liter koldt vand gennem tanken, inden den fyldes igen. Første gang var vi ret høflige og advarede gentagne gange opløbet, inden vi slap de kogende vandmasser løs — senere blev vi mere hårdhuede, og det skaffede bedre plads til at arbejde.

Mens motorens temperatur gik ned (og varmegraderne steg kendeligt for dem, der løb med vandkanderne), smurte Jahnsen maskineriet. Så blev tanken fyldt op — og atter gik det videre mod Brighton.

Hveranden time standsede vi op og gentog disse anstrengende manøvrer samt fyldte benzin på i betænkelig nærhed af de gloende brændere, hvorfor ildslukkeren til publikums henrykkelse blev hentet frem og gjort klar.

Ind imellem sørgede bakkerne for, at ingen kedede sig. Anspændt lyttede vi efter den ærværdige motors rytme, og når takten faldt, blev de to stærke mænd i første ledsagevogn (Ringsted og Neesgaard) kommanderet ud på trinbrædterne. Så snart farten sagtnede betænkeligt, blev de beordret i aktion, sprang af og løb frem for at føje deres styrke til de svigtende hestekræfter. Næppe var de nået frem, før to lige så stærke mænd var ude af ledsagevogn II for også at lægge kræfterne i. Samtidigt steg Loft af for at lette vognen. Hovedproblemet var faktisk at hindre begejstrede tilskuere i at skubbe på de forkerter steder og sværme af små drenge på cykler i at køre for nær på, så de planlagte manøvrer forstyrredes.

Tro det eller ej — gennemsnitshastigheden (alle stop inklusive) blev holdt på 4,7 miles, d. v. s. 7,5 km/t, og kolonnen avancerede ganske planmæssigt. Dette skyldtes ikke mindst den utrættelige RAC-motorcyklist, som banede vej, hvor tilskuermængderne og anden trafik blokerede begge kørebaner totalt. Politiet var også enestående, og lange strækninger tilbagelagdes i højre side af vejen, mens al anden trafik blev holdt tilbage.

Efter at have været ca. 6 timer på vejen passerede kortegen halvvejsmærket — bag os lå bakker, hvis navne som *Purley Hill* og *Reigate Hill* har samme klang for os som historiens mere berømte slagmarker. Forlængst havde alle andre deltagere passeret os med deres »moderne« vogne fra 1894 og senere. Den gamle 86'er var alene på vejen med sin ledsagerflåde, og den holdt stadig sin fart.

Ud på eftermiddagen kombineredes en kølepause med en noget skitsemæssig frokost i det frie. Hammelvognens motor standsedes i et kvarters tid, og det lykkedes, trods protester, at få en bid brød i besætningen, som absolut ville videre, men uden mad og drikke dur helte nu ikke til meget — og der var endnu langt til Brighton.

Time for time kom vi dog nærmere, og stadig var der masser af tilskuere langs med og på vejen, så vi ikke følte os alene.



Viderekomne bilister og motorcyklister har nu endelig mulighed for at lære om de fysiske love, som skal administreres under kørslen. Selv "forsigtig" kørsel kan være hasarderet, hvis man mangler kendskab til de kræfter, der udløses mellem hjul og vejbane — læs derfor

KØR BEDRE

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

Kr. 4,85

Udgivet af

Skandinavisk Motor Journal

Ved femtiden faldt mørket på — Hammelvognens kerter blev tændt, og fra ledsagevogn I sættes to kraftige projektører ind under Hammel'en, så besætningen kunne se, hvor de kørte.

I lygteskæret så den høje vogn aldeles fantastisk ud. Det store svinghjul, den langsomt snurrende, men aldrig standsende kæde og de glødende tændrør over brændernes blå flammer.

Nærmere og nærmere rykkede målet, og de sidste timer var ulideligt spændende. Så fortvivlende meget kunne ske på et øjeblik, men stadig gik motoren, som den skulle, sang sin slagsang uden tøven. *Pye-combe Hill* tårnede sig op og blev bestaget. Endnu et par lange, sejge bakker klaredes, og så i selve Brighton by med målet i sigte indtraf turens eneste hårrejsende øjeblik, da der uden varsel gik en prop i trafikken ved en rundkørsel. At bremse var udelukket, men vor gode RAC-engel på motorcyklen greb situationen i samme brøkdæl af et sekund og kørte den gale vej om rundkørselen. Den uventede manøvre blev lynhurtigt omsat gennem Hammelvognens særprægede styremekanisme (rattet går modsat rundt!), mens ledsagevognene blokerede tilkørselsvejene, og det hele endte, som det skulle.

Den sidste mile var endeløs — og så var det hele pludseligt forbi i et virvar af blitzlamper og hurraråb. På 12 timer og 27 minutter havde den 68 år gamle vogn tilbagelagt de 90,9 km indenfor den tid, der var blevet den indrømmet og kunne med

fuld ret modtage RAC's medalje for »præcis ankomst til Brighton«.

Når det kunne gøres, skyldes det først og fremmest den omhyggelige mekaniske forberedelse og dernæst, at hele holdet samarbejdede lydefrit og i højt humør fra først til sidst.

Det var en uforglemmelig dag, og resultatet gav Danmark en ubetalelig goodwill på en behageligt uofficiel måde.

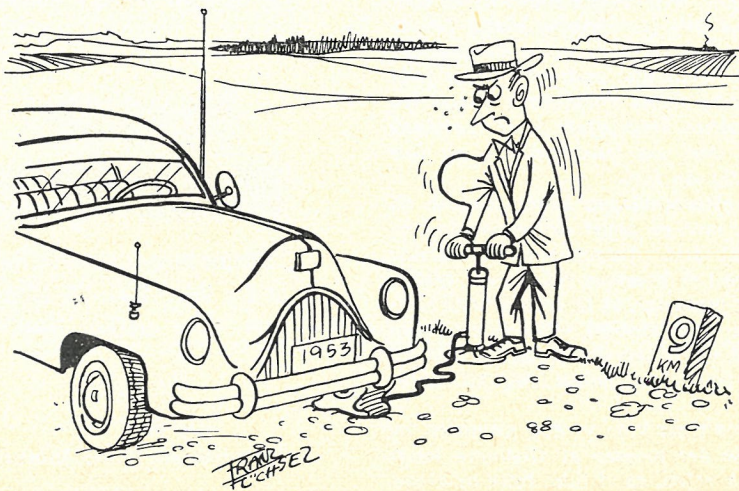
Langs hele ruten selv efter mørkets frembrud hørtes ordene "That's the old Danish one", "There's the one from Denmark" — og det var jo rart, at de mange, der ønskede Hammelvognen lykke på rejsen, ikke blev skuffet.

Jeg skal sent glemme den ældre herre, som på den sidste strækning fulgte os i en nobel Daimler og på hver en bakke sprang ud for at skubbe med! For slet ikke at tale om den larmende hyldest, der blev holdet til del, da det træt og snavset, men lykkeligt kom til *Veteran Car Club's* store middag.

Forinden havde vi bragt Hammelvognen til sin velfortjente hvile i en lokal garage — og et par dage senere stod den i et udstillingsvindue på *Piccadilly* og så faktisk temmelig stolt ud.

J. D. Scheel.

At der er sket en rivende udvikling i de 68 år Hammelvognen har eksisteret, er enhver naturligvis klar over, men det er ganske morsomt, at den første passagerflyvning Danmark—USA via Grønland fandt sted netop i de dage, Hammelvognen blev sat på sin store prøve i England. Red.



FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“

BMW fabriken, der i foråret satte seks nye verdensrekorder i soloklassen for 500 ccm maskiner, er atter i efteråret gået til angreb på bestående rekorder, men denne gang i sidevognsklassen. En 500 ccm BMW med direkte benzinsprøjtning og fuld karosseribeklædning, blev af Wilhelm Noll kørt på den hurtige, men også vanskelige bane i Montlhery ved Paris. Det var for såvidt den samme maskine, som verdensmesteren Wilhelm Noll benyttede i de sidste verdensmesterskabsløb, og hvor effektiv denne maskine er, ser man af, at han ved seks rekordforsøg opnåede 18 nye verdensrekorder, idet de seks rekordforsøg tillige slog de gamle rekorder i 750 og 1200 ccm klassen. Noll's resultater blev:

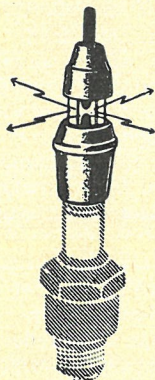
10 miles		184,16	km/t
50 km		184,95	—
50 miles		181,26	—
100 km		181,95	—
100 miles		170,51	—
1 time		171,21	—

Hvormeget den strømliniede indkapsling betyder, vil man forstå, når man ser, at f. eks. den gamle rekord for 100 km, der for ikke så forfærdelig mange måneder siden blev sat af englænderen Doran på en AJS, lød på 148 km/t, medens Noll kørte 181,95 km/t. Resultaterne gælder, som ovenfor nævnt, tillige for 750 ccm klassen og 1200 ccm klassen, og for 50 km lød den gamle rekord i 1200 ccm klassen på 169 km/t, medens den altså nu lyder på 184,95 km/t. Maskinen var udstyret med Bosch indsprøjtningssystem og tænding og Continental dæk.

Den 23. november kørte Wilhelm Noll atter ud med sin sidevognsmaskine for at erobre nogle flere verdensrekorder, og denne gang valgte han autobanen München—Ingolstadt til prøvebane. To rekordforsøg blev kørt med sidevognsmaskinen på 500 ccm over 10 km og 10 miles, og Wilhelm Noll opnåede henholdsvis 212,71 og 208,8 km/t, og dermed satte BMW endnu seks verdensrekorder, eftersom resultaterne til-

„MOBIL“ GNISTFORSTÆRKER

Da en stor udenlandsk Koncern har navnet „BLITZ“ indregistreret, hedder vor gnistforstærker fremtidig „MOBIL“.

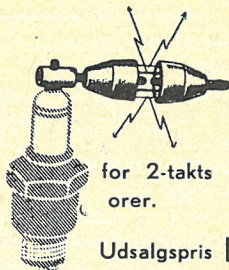


„MOBIL“ erstatter manglende gnistgab på to-takts knallerter, scootere og motorcykler med magnetænding.

„MOBIL“ giver øjeblikkelig start, perfekt tænding og forhindrer koks- og soddannelser på tændrørselektro-

derne og i forbrændingskamret.

„MOBIL“ påmonteres ethvert tændrør uden hjælp af værktøj, og elektrodafstanden på tændrøret kan udvides fra 0,5 til 0,7 mm.



„MOBIL“ fås for 2-takts og 4-takts motorer.

Udsalgspris **kr. 10,00.**

IMPORTØR

A/S **H. JØRGENSEN & CO.**

NIELS HEMMINGSENSGADE 32 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 2000

„MOBIL“ gnistforstærkere fås hos forhandlere i motorbranchen.

lige var nye rekorder for de nævnte distancer i 750 og 1200 ccm klassen. Rekordene over 10 miles havde Wilhelm Noll, BMW, i forvejen, medens rekorden i de tre klasser over 10 km indehavedes af italieneren Cavanna, der med en Guzzi havde kørt 188 km/t.

Mexico.

Det årlige Marathon-løb fra syd til nord gennem hele Mexico, *Carrera Panamericana*, er og bliver en enestående foranstaltning — måske en kende for enestående. Løbet er grandios, storslået og omgivet af en romantisk atmosfære — men det er med årene blevet et altfor farligt løb. Trods arrangørernes ihærdige anstrengelser er det på forhånd umuligt at afspærre den 3,077 km lange strækning bløt nogenlunde. Resultatet er, at kørerne må udsætte sig for unødvendige risici, og at der hvert år sker så alvorlige ulykker, at det vel er et spørgsmål, om løbet kan blive ved i sin nuværende skikkelse.

I år mistede carrera'en en hel del interesse, da hverken *Lancia*, *Ferrari*, *Jaguar* eller *Mercedes-Benz* sendte fabrikshold, men til gengæld var kampen hård i alle de fem klasser.

Vognene var inddelt i følgende 5 grupper: sportsvogne uden størrelsesbegrænsning, sportsvogne under 1,500 ccm, standardvogne uden størrelsesbegrænsning, »små« amerikanske standardvogne, europæiske standardvogne.

Den første dag kørtes den 530 km lange etape fra *Tuxtla Gutierrez* til *Oaxaca*. Amerikaneren *Phil Hill* (Ferrari 4.500) vandt i tiden 3.25.16, *Maglioli* holdt sig forsigtigt tilbage med den store 4.900 Ferrari og gennemførte på 3.29.25. I klassen for små sportsvogne sejrede *Bechem* (Borgward) med 3.24.40 (!) med *Juhan* (Porsche) 15 sekunder bagved. Den store standardklasse gik til *Crawford* (Lincoln) 3.59.47, og *Vukovich* (Lincoln) på andenpladsen i 4.00.47. I gruppen »små« amerikanske vogne kørte *Thompson* en Ford ind på 4.18.06 og en anden Ford kom på andenpladsen. Europæer-klassen domineredes ganske af Alfa Romeo's fabrikshold af 1.900 modeller; *Sanesi* besatte førstepladsen med 4.06.25.

Den følgende dag tilbagelagdes to etaper: *Oaxaca-Puebla* (407 km) og *Puebla-Mexico City* (121 km). På den første af disse gik *Maglioli* hårdt på, men fik en

dækskade på den anden, så ved målet i Mexico var *Phil Hill* stadig i spidsen.

Fra den 530 km lange etape fra *Leon* til *Durango* foreligger der kun ufuldstændige resultater, men *Maglioli* brugte 2.51.02 og *Herrmann* 2.54.00.

Maglioli begyndte først herefter — på de bedre veje — at lade den store Ferrari strække ud for alvor. Tempoet blev i det hele sat op, og billedet ændredes noget i de forskellige klasser.

På dette tidspunkt var den samlede stilling, at *Maglioli* førte foran *Hill*, og at tredjepladsen ret overraskende besattes af *Juhans Porsche*, tæt fulgt af *Herrmanns*.

Fjerdedagen bød også på to etaper, og de er begge meget hurtige, idet vejen er plan og ret lige. Den første fra *Durango* til *Parral* er på 404 km, og den anden fra *Parral* til *Chihuahua* måler 300 km.

Maglioli's gennemsnit for den anden etape var den rent ud fantastiske af 211.2 km/t.

Ved starten på næste dags etape, den 8. og sidste, der går over 358 km til *Ciudad Juarez* på grænsen til U.S.A., førte *Maglioli* løbet med 25 minutter foran *Phil Hill*.

Begge køreere satte alt ind på denne meget hurtige strækning, og *Hill* gik i mål som etapевinder 55 sekunder før *Maglioli*, der fik noteret 1.37.53 — d. v. s. 215 km/t. *Hills* strålende præstation kunne dog ikke ændre det samlede udfald af de otte etaper, og *Maglioli* vandt med en samlet tid på 17.40.26, d. v. s. med et gennemsnit af 172,7 km/t — og godt en halv time hurtigere end *Fangio's* rekordfart med en *Lancia* sidste år.

Destoværre har min udsendte spion ladet den almindelige begejstring løbe af med sig og har ganske glemt tiderne for de enkelte klasser over sidste etape, men de samlede tider blev følgende:

Sportsvogne over 1.500 ccm:

- | | |
|--------------------------------------|----------|
| 1) <i>Maglioli</i> , Ferrari | 17.40.26 |
| 2) <i>Phil Hill</i> , Ferrari | 18.04.56 |
| 3) <i>Cornacchia</i> , Ferrari | 20.10.10 |

Sport under 1.500 ccm:

- | | |
|--------------------------------------|----------|
| 1) <i>Herrmann</i> , Porsche | 19.32.33 |
| (nr. 3 i samlet resultat) | |
| 2) <i>Juhan</i> , Porsche | 19.33.09 |
| (nr. 4 i samlet resultat) | |
| 3) <i>Chiron</i> , <i>Osca</i> | ???.??? |

Standard-Amerikanske over 3.000 ccm:

- | | |
|----------------------------|----------|
| 1) Crawford, Lincoln | 20.40.19 |
| 2) Faulkner, Lincoln | 20.42.07 |
| 3) Andrews, Cadillac | 20.43.14 |

Standard-Amerikanske under 3.000 ccm:

- | | |
|--------------------------|----------|
| 1) Drisdale, Dodge | 22.35.53 |
| 2) Evans, Dodge | 22.50.44 |
| 3) Elliot, Dodge | 22.52.16 |

Standard-Europæiske:

- | | |
|-----------------------------|----------|
| 1) Sanesi, Alfa Romeo | 21.50.42 |
| 2) Mantovani, Alfa Romeo .. | 22.06.25 |
| 3) Dalla Favera, Alfa Romeo | 22.06.50 |

Maglioli indkasserede den nette sum af 18.000 dollars.

Argentina.

På baggrund af de forrygende begivenheder i Mexico virker de øvrige nyheder rundt omkring fra noget tamme; men det er dog værd at nævne, at landevejs-specialisten *Galvez* vandt det 5.443 km lange løb i Argentina med 110,3 km/t foran to mig hidtil ubekendte herrer ved navn *Maineri* og *Garavaglia*. Det er et af disse løb, der køres i veltrimmede Ford-modeller med pansertag og andre mærkværdigheder, og det går hårdt til.

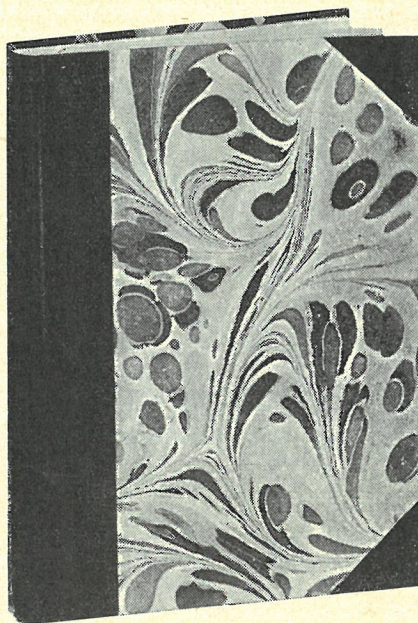
Italien.

Ellers er sæsonen jo gået på held, og fabrikkerne benytter den korte pause, inden løbene i Sydamerika indleder næste års løb, til at eksperimentere med de forskellige modeller. *Lancia* har kørt en række energiske prøvekørsler på *Monza-banen* under cheffingeniør *Navone's* strenge ledelse. *Ascari*, *Villoresi* og *Castellotti* var i ilden, og en af vognene blev kørt over den fulde Grand Prix distance, 504 km — men tiderne holdes hemmelige.

Taruffi nåede inden sin afrejse til Mexico at gøre en afstikker til *Montlhéry*, hvor han med sin »dobbel-torpedo« fik has på nogle af klasserekorderne i 500 ccm-klassen. En firecylindret *Gilera*-motor var i brug og virkede prima. 100 km klaredes med 199,89 km/t, og timerekorden faldt med 200,7 km/t. Desuden hjemførtes rekorderne for 100 miles af 200 km. Nu er den tidligere indehaver *John Brise* (Arnolt) sikkert ved at gøre sig klar til at generobre rekorderne.

Frankrig.

Gordini skal være ved at få den fornødne finansielle baggrund til at gøre virkeligt alvorlig forsøg på at vise de franske



Indbind S.M.J.

Også i år indbinder vi SMJ i et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 8,50 + porto. For at kunne fremstille indbindingerne til denne lave pris må vi indbinde årgangene serievis, og bladene må derfor være os i hænde senest den 1. februar, og de indbundne blade vil blive returneret omkring den 15. marts.

★

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

★

Indbindingsprisen er steget lidt i forhold til sidste år, men S.M.J. er også vokset. Årgang 1954 er på ialt 872 sider!

★

Indsend Deres blade til

Skandinavisk Motor Journal
Lille Kongensgade 43, København K.

farver i næste års Grand Prix løb. Han er ved at få dannet et selskab, som dels vil bygge hans 1,5 liters sportsvogn i serie, dels vil systematisere løbsdeltagelsen mere, end tilfældet hidtil har været.

Hos *Bugatti* skrider forarbejderne på den nye væddeløbsvogn, type 251, planmæssigt frem. Motoren ventes på prøvebænken i nærmeste fremtid. Den bliver 8-cylindret (76 × 68,5 mm) og bygges i virkeligheden som to firecylindrede motorer, der boltes sammen i forlængelse af hinanden. Drevet til de to overliggende knastaksler ligger mellem de to blokke.

Det hele ser yderst lovende ud, og *Roland Bugatti*, som jeg traf fornyligt, sagde, at mærkets mange venner ikke vil blive skuffet, men at det tager tid at gøre den ny vogn færdig, da flere nye idéer indgår i konstruktionen.

U. S. A.

En af Amerikas mest sympatiske kørere, *Wilbur Shaw*, blev dræbt fornyligt ved en flyveulykke. Shaw, som tre gange vandt Indianapolis-løbet, trak sig tilbage som aktiv kører i 1941, men bevarede sin forbindelse med sporten som leder af *Indianapolis-banens* administration. Desværre kom *Wilbur Shaw* aldrig til Europa for at deltage i løb her. Med den rette vogn ville han sikkert kunne have gjort sig gældende, for han var både en modig og intelligent kører. Han vil blive savnet dybt i amerikanske sportskredse, hvor han indtog en meget smuk position.

Schweiz.

Génève-rally'et vandtes af makkerparret *Galtier-Condillier*, som kørte en *Renault 4 CV*. *DKW*-kørerne *Schlüter* og *Eibermann* besatte andenpladsen, og tredje-

pladsen gik til *Guirand-Beau*, som kørte en *Peugeot*.

Det turde hermed være afgjort, at *Schlüter* er årets europamester i rallykørsel, og at damernes mesterskab hjemførtes af englænderinden *Sheila van Damm*.

England.

Den ny *B.R.M.* er godt på vej. Denne gang lyder projektet mindre kompliceret, idet man arbejder med en 4-cylindret motor — siges der; men ingen ved ret meget endnu.

Mike Hawthorn er blevet opereret, og hans planer for næste år er noget usikre — men det er de fleste køreres jo på denne årstid. Rygterne svirrer om alle mulige (og et par umulige kombinationer), men det vil jo allsammen vise sig, når tæppet går op for 1955-løbene.

Godt nytår!

Observer.

★

Motorlommebogen 1955

Motorlommebogen 1955 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.

SPEEDWAY

ALT I
MOTORBEKLÆDNING

Vatterede skindtrøjer, kort	kr. 99,00
Vatterede skindjakker, lang	kr. 118,00
Scooterstøvler	kr. 61,50
Ridestøvler	fra kr. 79,50
Motorhandsker	kr. 24,00
Styrthjelme godkendt af Teknologisk Institut og D.M.A. fra	kr. 15,00

KORSGADE 30 V/ BLÅGÅRDSGADE - TELF. LUNA 2 x 34

INDHOLDSFORTEGNELSE 1954

HISTORISK

Detektivarbejde i arkivet	206
Et jubilæum (60 års udvikling belyst gennem en enkelt fabrik)	590
Hammel-bilen	862
Lancia	366
Nürburgring	518
Stamtavle over Porsche	224

PRØVEKØRSLER

Adler MB 250	402
AJS 18 og 18 S	740
Borgward Isabella	811
Ford Anglia og Prefect	388
Ford Vedette	229
Ford Zephyr Six 1954	53
Jawa 150	690
Lambretta (I)	193
Lambretta (II)	210
Maico M 200 S	301
Mercedes 180 D og 180	672
Mercedes 220	768
Morris Oxford	540
NSU Max	557
Standard 8	71
Standard 10	622
Velocette, model MAC	14
Volvo PV 444 E	166
Zündapp Bella 150	375
En drømmevogn (Bentley) og andre ..	48
Mixed grill	851

TEKNIK

Alt taler for 16" hjul	161
Amal Monoblock karburator	684
BMW bygger scooter og moto-coupe ..	748
BMW med V8 motor	616
Bosch advarselssignal til vogne med trykluftbremser	652
BSA modeller 1955	779
Cabinescooter til hele familien (Goggo)	616
Chokerskræk	49
Kommer dieselmotor	511
CZ forsvinder — og kommer igen som nye Jawa modeller	175
Dansk-bygget påhængsvogn	439
De små måls betydning:	
Afbryderkontaktens indstilling	347
Karburatornålens diameter	649
Knastspillerum	261
Den nye benzin har skabt rygter og forvirring	107
Det er stadigvæk gnisten, der gør det ..	219
Det rullende bjerg	180
Dieselmotorer	359
Disa motoren er en virkelig sensation ..	453
DKW scooter med fuldautomatisk gear ..	702
Endelig en fransk racer (Nougier) ..	25

En ny Mercedes 220	257
Fejlfinding (batteritændingssystemer)	757
(magneter m. m.)	834
Fiat turbinevogn	386
Foreningen til tommeltottens bevarelse (nøgle til kædesamlinger)	724
Gi' gashåndtaget lidt fedt	327
Goggomobil	747
Hedt blod fra Mercedes	149
Humber Hawk i ny udgave	603
Hvad betyder bremsearealet	488
Hvorfor høj og lav tænding	597
Karburatorer set i et større sammenhæng	39
Kontaktfil eller flagstang	525
Kølesystemer og termostater	121
Lambretta med selvstarter	421
Ledningsdiagram for Harley Davidson 1930—1936	322
Lidt ventil-snak	696
Lodning	609
Lucas SR 1 magnet	154
MAN, støjfri dieselmotor	157
Mercedes 180 med diesel	133
Mercedes-raceren	791
Moderne sportsvogne I (Porsche) ..	734
» » II (Jaguar)	822
Morris Cowley	547
Motorcykler i modvind og medvind ..	247
Norton modellerne 1955	739
NSU 1955 modeller	653
Nu er det tid at se på motorcykle ..	78
Ny engelsk 2-liter racer	776
Ny Hansa Borgward 1500	539
Ny to-cylindret Horex	828
Nye måleinstrumenter til motorcykler ..	34
Nyt fra England (motorcykler)	61
Nyt fra Zündapp	617
Olie og olie	659
Olieblander i DKW	575
Overflødig eller ikke — (motorcyklernes bremselængde)	550
På egne hjul (for nye motorcyklister) ..	476
Personbiler med hjælpefjedre	102
Professorens lille forelæsning:	
om hestekræfter	23
om drejningsmoment	104
om det specifikke brændstofforbrug ..	176
om stempelhastighed og stempelacceleration	222
om det effektive middeltryk som funktion af stempelhastigheden ..	334
om motorkøretøjernes bevægelsesmodstand	554
Rapport fra Paris (automobiludstillingen)	750
Skjulte kræfter i Fiat 1100	242
Smørekande-service	237
Stamtavle over Porsche	224

Teknisk brevkasse	26	Prisliste for motorcyklerne pr. 15. fe-	
» »	124	bruar 1954	111
» »	250	Prisliste for motorcyklerne pr. 15. de-	
» »	319	cember 1954	843
» »	417	Ragnar Sunnqvist død	29
» »	496	Redaktionelle strøtanker	139
» »	564	» »	283
» »	628	Rejsetips for viderekomne	309
» »	707	Rolls-Royce fejrer 50-års jubilæum ..	493
» »	781	Sådan bliver en Nimbus til	288
» »	856	Service — eller hvad	325
Tekniske tanker	516	Sidevogne	130
Topstykker af letmetal	30	Skal næste generation være lokomotiv-	
Tre nyheder fra Bosch	411	førere	494
Triumph 1955 modeller	701	Tre slags løgn	803
Tæring af letmetaltopstykker i vand-		Tysk produktionsrekord (NSU)	36
kølede motorer	326	Varevogne, lastbiler, påhængsvogne	
Udblæsning og lyddæmpning	142	og omnibusser (lovgivning)	275
Vejtransport	268	Veje eller afveje (fremtidens veje) ..	446
Trykluftbremser	351	Vespa humor	399
Dieselsbrændstof — brændstofanlæg		Øl og færdsel	767
til dieselmotorer — vacuumbrem-		Med varekøretøj til udlandet	797
ser	435		
Dieselmotorens brændstofs-system ..	508		
Dieselmotorer	580		
Victoria Nicky	773		
ZIM — en russisk vogn i luksusklassen	460		

DIVERSE

Aprilsøg fra NSU	244	SPORT	
Automobiludstillingen i Forum	182	Årets sidste moto-cross i Nissehulen ..	579
Automobiludstillingen i London	731	Argentinas Grand Prix	136
Den danske plasticbil	312	Belgiens Grand Prix	532
Den er gal (styrthjelm)	538	Circuit de Floreffe	425
Divergerende synspunkter (redaktio-		BMW sætter nye rekorder	416
nelt)	203	BSA vandt stort på Daytona	218
DKW motorcykler 250.000	797	Det første forsøg med Mercedes race-	
En bankeånd	128	ren	217
En smuk og gennemført model	854	De sidste moto-cross	725
Ford prisfald	840	Der gøres klar til den store kamp ...	255
Fornemt udstillingsnummer	267	Djurgårdsloppet i Helsingfors	414
Fri udblæsning	553	Fra bane og vej	341
Færdselskommissionens betænkning ..	587	» » » »	430
General Motors 50 millioner vogne ..	832	» » » »	502
Giganten (Neubauer)	662	» » » »	576
Hårdkogt trafik	643	» » » »	654
Her er London (motorcykler)	806	» » » »	714
Hvad udad vindes indad tabes	3	» » » »	787
Inger-Lise ta'r til Indien	605	» » » »	867
» » » »	669	Frankrigs Grand Prix for motorcykler	500
» » » »	765	Fyens Motor Sports moto-cross	332
» » » »	818	Giganternes kamp	364
Kør bedre (anmeldelse)	363	Hollands TT	532
Lås til styrthjelme	713	Isle of Man TT	465
Lad os ikke tage skyklapper på (re-		Isløb på Tissø	189
daktionelt)	515	Kampen om verdensmesterskabet	
Luftfilter til NSU Fox	800	(motorcykler)	571
Motorafgiftskommissionens betækning	443	Monte Carlo løbet 1954	67
Motorlitteratur	516	Mørke perspektiver	516
Ny udgave af Europa Touring	324	Norton sætter nye rekorder	13
Nye kort (Esso)	512	Nürburgring	518
Op med den tunge olie	190	Resultater fra Nürburgring	523
		Saxtorp Grand Prix	644
		Schweitz Grand Prix (automobiler) ..	640
		Schweitz Grand Prix (motorcykler) ..	634
		Skal det snart være alvor (med stil-	
		trial)	165
		Trialsæsonen er i fuld gang	795
		Troldmanden fra Maranello (Ferrari)	6
		Volk Mølle moto-cross	395

NOTEK

DEN SUVERÆNE
LYGTEFØRING

»FARLITE«
FJERNPROJEKTØR FOR
HURTIG OG SIKKER
NATKØRSEL

SEALED BEAM UNIT

»NEARLITE«
DEN EFFEKTIVE OG
ELEGANTE TÅGELYGTE
FOR MODERNE VOGNE

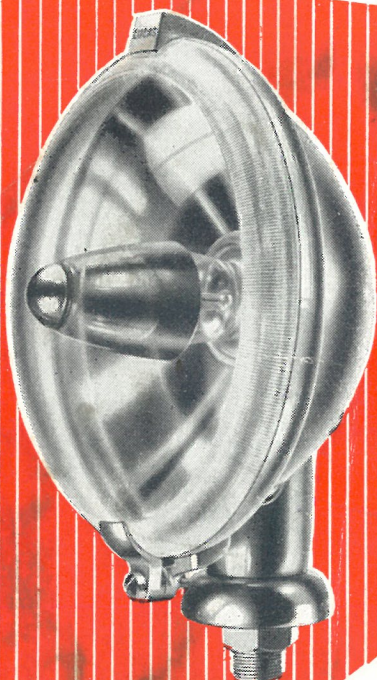
Generalrepræsentant:



»DANSK METAL & AUTOINDUSTRI

ODENSE

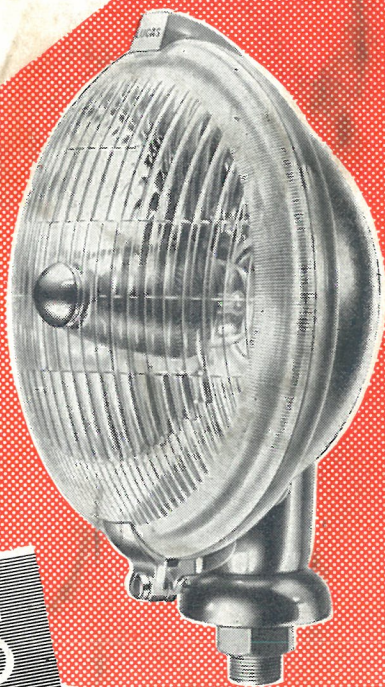
**Klæd Deres
vogn paa
med de mest
formskønne
og effektive
hjælpelygter
De kan faa ...**



LUCAS
FJERN-PROJEKTØR
med klart eller gult glas
SLR 576 kr. 94,50

Fjernprojektøren kaster en koncentreret pencilformet stråle langt ud i horisonten, medens tågelygten giver et bredt, fladt »radar«-lys. De ideelle hjælpe-lygter til hurtig natkørsel i al slags vejr.

LUCAS
TÅGELYGTE
med klart eller gult glas
SFT 576 kr. 94,50



LUCAS
TVILLING-SÆT