

NR. 8

AUGUST 1950

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



UOVERTRUFFEN
KONSTRUKTION
STÆRK OG SMUK
HOLDBAR OG
BEKVEM



Forlang brochure hos:

BOHNSTEDT PETERSEN A/S
Sundkrogsgade 3 · København Ø · C. 9972

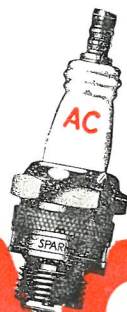
STADIG VERDENS FØRENDE LETVÆGTER



Han køber 30 Liter, — men faar kun Glæde af de 27 ...

Hvorfor det? — Jo, for han kører som saa mange andre med defekte Tændrør, og derfor ryger let 1 af hver 10 Liter Benzin uforbrændt gennem Motoren og gaar til Spilde

Lad hellere Deres Mekaniker kontrollere Deres Tændrør den Dag i Morgen, og er de ikke absolut perfekte, saa skift straks til A C med den diamanthaarde Isolator.



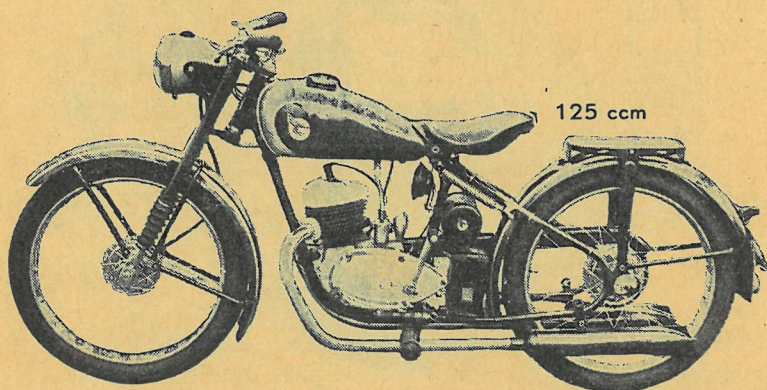
AC

Verdens mest anvendte Tændrør til Lands, til Vands og i Luften!

Göricke

Et berømt mærke

En enestående letvægter



Enestående økonomisk - Enestående stærk



Frem for andre maskiner har GÖRICKE den fordel at være monteret med den berømte tyske ILO-motor, der produceres af den fabrik i Tyskland, der har størst erfaring for totaktsmotorer, medens den øvrige maskine er fremstillet på en af Tysklands ældste cyklefabriker. Göricke har så stor erfaring i fremstilling af motorcyklestel, at man simpelthen har garanti for at det ikke kan gøres bedre. Trods motorens ydelse på 5 hk er benzinforbruget kun 2,5 liter på 100 km.

Forlang brochure og De vil selv kunne overbevise Dem om at Göricke er uden konkurrence.

Import og montagefabrik:

BOHNSTEDT PETERSEN A/S

Sundkrogsgade 3, København Ø

Central 9972

Detailsalg og udstillingslokale:

AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2, København K

Central 12018 - 12846

3. AUGUST 1900 — 3. AUGUST 1950



50 ÅR I TRANSPORTENS TJENESTE

For et halvt århundrede siden begyndte Harvey S. Firestone sen. sin virksomhed i et lille værksted i Akron med i alt tolv mand. Nu — 50 år efter — er Firestone Tire & Rubber Company vokset til et af verdens største industriforetagender med fabrikker spredt over hele kloden.

Succes'en skyldes i første række Firestone familiens målbevidste arbejde for altid at fremstille det bedste — et produkt, som familien kunne være stolt af at give sit navn.

Utallige er de områder, hvor

Firestone inden for automobilgummi-industrien har været pioneren, og en stor del af æren for, at nutidens transport kan afvikles på en behagelig og økonomisk måde, tilkommer Firestone.

Med hensyn til fremtiden står Firestone med sine mægtige forsøgslaboratorier og fabrikker rustet til at kunne holde stillingen som den ledende, hvor det gælder videreudviklingen af dæk og slanger til automobiler, motorcykler, traktorer, landbrugsredskaber og aeroplaner — kort sagt til al transport.



Firestone

Generalrepræsentation for

Danmark: Skandinavisk Motor Co. A/S . . . København—Odense.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

4. ÅRG.

15. AUGUST 1950

NR. 8

Redaktion og ekspedition:
Ll. Kongensg. 43, Kbh. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Civilingeniør
O. Ahlmann-Ohlson
Mogens Damkier
(ansv.)

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 12,00
Løssalgspris kr. 1,25

★

Eftertryk af bladets artik-
ler og gengivelse af illu-
strationer må ikke finde
sted uden tilladelse

København—Nairobi .	404
Vej- og vedligeholdelsesarbejde i Sov-	
jet	408
Hvorfor dobbelt-	
stemplede totaktere	411
Initiativ i dansk	
motorsport	409
Belgiens Grand Prix...	419
Hollands T. T.	421
Fantastiske hastighe-	
der i belgisk Grand	
Prix	425
Vi prøvekører	
Jowett-Javelin	426
Skal De ha' en	
KNALLERT	430
Tænk lidt på hjulene .	434
Gerard vinder på	
Isle of Man	437
En 98'er der har det	
hele	438
Dansk dobbelt-sejr i	
Hedemora	440
Hvem skal køre den	
første BRM?	441
Tekst og billede	443
Italiensk vogn over-	
legen	445
Firestone 50 år	447
Jørgen Petersen og	
Uno Jensen i Hol-	
land	449
Fin indvielse i Søby .	452

Åbent brev til F.I.A.

Den International Automobilsports Union, F.I.A., Paris

Med fare for at blive beskyldt for indblanding i forhold, der ikke kommer os ved, tillader vi os at rette en henvendelse til Dem i Deres egenskab af kontrollerende organ med hensyn til den internationale automobilsport, specielt den internationale Grand Prix sport, for herved at fremdrage et problem, som i stigende grad trænger sig på i den offentlige bevidsthed, og hvis rigtige løsning vil få en afgørende indflydelse på automobilsportens fremtidige udvikling både i vort eget land og i de tre andre nordiske lande, i hvilke der hvert år arrangeres automobilløb med international deltagelse.

Vi tænker på de mange uheld, som i de senere år har karakteriseret en række af den internationale automobilsports vigtigste begivenheder, og ved hvilke ikke alene nogle af verdens bedste kørere er blevet dræbt eller hårdt såret, men som samtidig har medført, at et ikke ringe antal tilskuere er blevet invalideret eller dræbt. For at De skal kunne forstå vor bekymring i denne forbindelse, må vi oplyse Dem om, at meddelelserne om ulykker af denne art såvel i den danske som i den skandinaviske presse i det hele taget gøres til genstand for en opsætning og en kommentering, der i det lange løb i høj grad vil væ-

re egnet til at nedbryde respekten for den sportsgren, hvis omdømme alle motorsportsinteresserede i de nordiske lande stræber efter at bevare uantastet.

Senest har meddelelsen om det uheld, som under afviklingen af Grand Prix de Nations i Bern den 30. juli i år ramte den italienske kører Villorosi og en lang række tilskuere, sat fart i diskussionen om, hvorvidt automobilsporten i sin nuværende skikkelse er en foreteelse, der såvel fra myndighedernes som fra den store offentligheds side bør nyde fremme, eller om den kun er udtryk for ønsker og tilbøjeligheder hos en snæver kreds af teknisk orienterede sportsentusiaster, hvis hensigter — på grund af de stadige meddelelser om drab på tilskuere — ikke kan billiges af den store offentlighed.

Her overfor kan det anføres, at den overlast, som bliver tilskuere ved udenlandske automobil-løb til del, er et fænomen, der ikke behøver at gøre indtryk på offentligheden i de nordiske lande for såvidt, som de, hvis de finder det fornødent — ved at lægge tryk på deres egne landes myndigheder og kompetente automobilorganisationer — kan sikre sig, at der ved automobil-løb træffes de nødvendige foranstaltninger

til sikring af tilskuerne mod legemsbeskadigelse. Gennemførelsen af nordiske automobilsportsarrangementer er da også i det store og hele præget af stor omhu og ansvarsbevidsthed ved tilrettelæggelsen, ikke mindst efter at man ved løbene på Gardermoen i Norge den 28. august 1949 var vidne til, at svigtende afspærringsforanstaltninger kostede to tilskuere livet.

Det er imidlertid hævet over enhver tvivl, at såvel offentligheden som diverse myndigheder i de nordiske lande, der stilles overfor sensationelt opsatte meddelelser om alvorlige uheld og betydelige tab af menneskeliv blandt tilskuerne til udenlandske automobil-løb, ikke altid er i besiddelse af en indsigt, hvis kynisme gør det muligt for dem at ræsonnere som ovenfor antydet. Man må tværtimod tage det forhold i betragtning, at ethvert uheld indenfor den internationale automobilsport, som har sin årsag i svigtende sikkerhedsforanstaltninger, og som kræver en eller flere tilskueres liv, i den offentlige bevidsthed vil figurere som en belastning af sportens omdømme i alle lande. Vi for vort vedkommende har i hvert fald haft rig anledning til at konstatere, at både det finske, norske, svenske og danske mo-

torsportspublikum — ikke mindst som en følge af de nordiske folks vel udviklede sans for regulerende og kontrollerende foranstaltninger indenfor alle samfundslivets områder — i almindelighed reagerer overfor følgerne af svigtende sikkerhedsforanstaltninger på en måde, der i det lange løb vil være til ubodelig skade for automobilsportens sag i de nordiske lande.

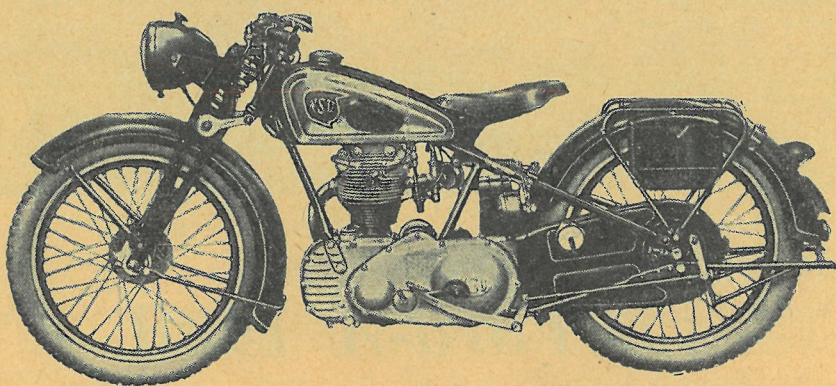
Denne henvendelse slutter ikke med noget spørgsmål, som kræver et svar. Vi har ikke ønsket at fremkalde en polemik, der kunne give anledning til ørkesløse sammenligninger af livsholdning og sædvaner hos folk af forskellige racer og nationaliteter. Vi har blot følt trang til at henlede opmærksomheden på et forhold, som ifølge sin natur må løses med sikker hånd, hvis der ikke skal tilføjes den internationale automobilsport et prestigetab, som det vil tage mange år at genoprette.

*København den 15.
august 1950.*

Det går fremad med
færdselssikkerheden .
Ved Lyngbyvejen har
man efter sigende set
en Taxa, der respek-
terede hovedvejsskiltet



Den topventilede 250 ccm
10,5 hk motor i den største
motorcykle, der kan fås på
letvægts-indkøbstilladelse.



NSU model 251 OSL er en topventilet maskine konstrueret til absolut drift-sikker og økonomisk kørsel, trods hård belastning. Denne model kræver kun et minimum af vedligeholdelse på grund af det fuldstændigt indkapslede transmissionssystem, hvor både for- og bagkæde løber i tætsluttende oliebadskasse. Den fuldkomment nykonstruerede motor yder 10,5 hk, men alligevel er benzinforbruget kun 2,7 liter pr. 100 km. Tophastigheden er ca. 100 km/t.

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN - ODENSE



De tre raske danskere med Ford'en »Henry« før afrejsen.

DANMARK — NAIROBI

i en Ford-A 1930

Den 26. februar startede tre unge danskere på en eventyrlig færd til Nairobi. Eventyrlig var deres rejse, fordi de foretog den i en gammel Ford A fra 1930, der i de forløbne år inden afrejsen fra Jyderup havde tilbagelagt 120.000 km. De tre unge mennesker, Carlo Nielsen, Finn Voulund og Vagn Nielsen har under krigen gjort tjeneste i de engelske faldskærmstropper, og fandt efter deres tilbagevenden til Danmark forholdene alt andet end tilfredsstillende. De fandt meget naturligt ingen grund til at betale en ugeløn i skat for at få lov til at arbejde en måned, hvorfor de besluttede at emigrere. Efter at valget var faldet på Kenya, forhørte de pr. korrespondance, om de kunne få et job, og da svaret var »ja«, begyndte de at udruste »Henry«, som Ford'en blev døbt. De tog ikke ud for at skrive om deres tur, — de drog simpelt hen af for at blive væk. Vi har alligevel modtaget deres beretning om deres færd til Nairobi — en tur, de ikke er det mindste imponeret af. Spørgsmålet er nu, hvor mange danskere, der blev tilbage, hvis hele landets befolkning viste samme initiativ og beslutsomhed.

Turen gennem Europa forløb planmæssigt, selvom det var noget koldt i den åbne vogn. Vi kom ind i Holland helt oppe ved Groningen og så på vejen de berømte byer Arnheim og Nijmegen. Genopbygningen var i fuld gang, og alle ruiner var ryddet af vejen. I Belgien var de ikke nået så langt, og i Nordfrankrig var det helt galt. Vi kørte gennem de gamle slagmarker med krigerkirkegårde fra 1914—1918, og også fra den sidste krig var der mange spor langs vejene.

Fra Paris fortsatte vi over Lyon til Marseilles, hvor vi i 3 dage ventede på skibslejlighed til Tunis. Overfarten, der varede 1½ døgn, foregik i fint vejr, men da vi kom i havn i Tunis, fik vi at vide, at vognen først ville blive hejst ned på kajen i løbet af natten, og at vi derfor først kunne hente den næste dag. Næste morgen, da vi hentede bilen, opdagede vi, at bakspejlet og askebægeret var stjålet. Det var for resten det eneste tyveri fra os på den lange rejse.

Det frugtbare Tunis kom vi hurtigt

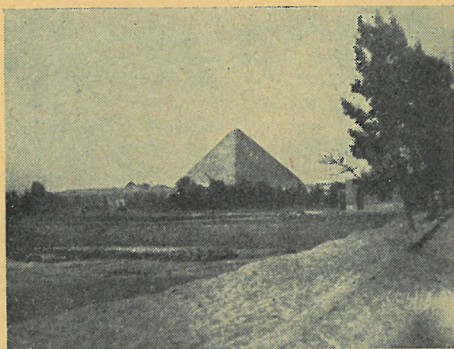
igennem; der var gode veje og masser af plantager på begge sider, med lange lige rækker af frugtræer, så langt man kunne se. De sidste 100 km var dog mere øde, og hele vejen gennem landet så vi spor af krigen. Ved midnatstid kom vi til den libyske grænse, hvor det viste sig, at alle var gået i seng, men vi fik dog ordnet papirerne af en politimand, vi fandt efter at have vækket hele byen inclusive alle hunde og æsler.

Efter et stykke ingenmandsland på ca. 30 km nåede vi grænsebommen til Libyen. Her kunne vi først få papirerne ordnet næste morgen og fik derfor lov til at sove i vagthuset ved grænsen, hvor nogle flinke italienere bød os på te om morgenen, selvom vandet dertil skulle hentes 40 km borte. Vi kørte for det meste ca. 4—10 km fra Middelhavet, og det var ikke udelukkende sand, som vi havde troet; der var grønt af græs og småbuske hele vejen til Ægypten og store strækninger med forskellige palmer og træer. Hele vejen fra Tunis til El Alamein så vi langs vor rute tusindvis af bilvrag, panservogne, tanks, kanoner, flyvemaskiner, granater og meget andet ødelagt krigsmateriel deriblandt millioner og atter millioner af benzindunke, der lå strøet så langt ud til siderne, man kunne se.

På rejsen langs den nordafrikanske kyst kom vi igennem de byer, der engang blev nævnt først i krigsrapporterne, byer som Bengazi, Tobruk, Sidi Barrani og El Alamein. De fleste var smukke byer med parker og hvide mauriske bygninger, men alle bar de spor af krigen, og i havnene lå endnu mange sænkede skibe og stak deres rustne skrog op af vandet.

Ægypten havde endnu en slags undtagelsestilstand efter krigen i Palæstina, og som følge deraf måtte vi gennem mange vejspærringer, hvor papirerne skulle vises frem.

Vi havde regnet med asfalterede veje gennem Ægypten, men det var jordveje lige fra Cairo. Fra denne store by, hvor der var en kolossal masse »dollargrin«, kørte vi sydpå ad en forfærdelig støvet vej, der begyndte i et af villakvartererne. Vor proviant, bagage og vi selv var grå af støv i mange dage. Solen stod højt på himlen, men den kunne ikke ses på grund af støvdis. Vi havde besluttet at forcere Ægypten hurtigst muligt, og kørte derfor også om natten. Kl. ca. 3 i nattens mulm og mørke kom vi til et sted, hvor der var »vejarbejde«, hvilket bestod i, at der var fyldt store kampesten på kørebanen, og mange af disse måtte vi ud og flytte, for at vognen kunne komme frem. Det var et stykke på ca. 5 km., og vi var enige om,



Pyramiderne ved Cairo virker imponerende allerede på lang afstand.

at vi havde været ude for mere fornøjelige former for natlig adspredelse. Den tynde, grønne strimmel langs Nilen er meget tæt befolket, og al den frugtbare jord her bliver passet og plejet som i et gartneri. På begge sider af flodbredden, hvor flokke af Ibisser (Ægyptens hellige fugl) holder til, er der masser af hejsebrønde, der bliver trukket rundt af okser. Hvert hjul driver et rundgående reb, hvortil der er bundet en masse krukke. Vandet trækkes op i lange render, der leder det ud over markerne. Det generer ikke indbyggerne at tage en slurk af dette varme, plumrede vand, selvom der ligger en død hund eller lignende i det.

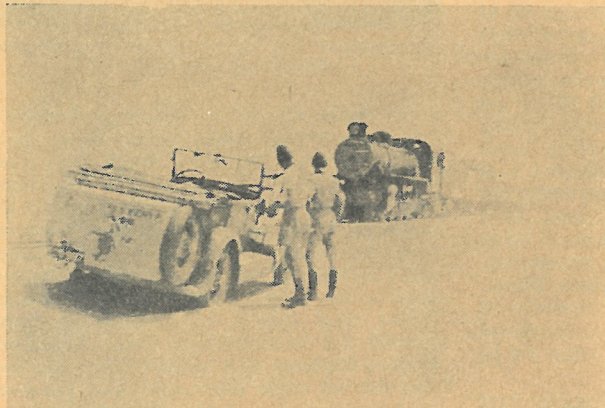
Det sidste stykke ud af Ægypten ca. 200



En romersk port står tilsyneladende omvundet i ørkenen mellem Sierta og Bengazi.

km måtte vi ikke køre, hvorfor vi blev nødt til at sejle dette stykke med en nil-damper. Den Nubiske ørken var begyndt, og myndighederne ville ikke risikere at sende os igennem der.

Sudan blev den hårdeste tårn for os, gennem økrenen var der ingen vej over de store øde strækninger med vilde, forrevne bjergpartier og meget blødt sand. Vi havde dog en jernbanelinie at følge og skulle efter instrukserne køre på henholdsvis højre og venstre side af denne, alt eftersom sandet var hårdt eller blødt.



»Henry» må midlertidigt overlade jernbanelegemet til Sudan Railway. Jernbansvellerne viste sig ellers at være den mest farbare vej gennem ørkenen, men gamle »Henry» kom ud for en road est som fabrikkerne i Detroit sikkert ikke havde tænkt sig muligheden af.

I begyndelsen var det hårdt, og det gik strygende, men så begyndte det at holde tilbage i vognen, og nogle gange måtte vi af og skubbe den fri.

Ved 14-tiden den første dag i den Nubiske ørken havde vi kørt et langt stykke vej med hårdt sand og kom med god fart ud i en sænkning med kviksand, og her kom nogle af de hårdeste timer, vi oplevede på turen. Vi masede og skubbede, medens motoren slæbte, men det hjalp lige lidt, og selv om vi gravede sandet væk foran vognen, var den til sidst sunket i til differentialt. Vi var lige ved at opgive at komme fri igen ved egen hjælp, men det kunne vare længe, inden der kom andre på disse kanter. Jernbanen lå ca. 50 meter borte, og der var kun kommet eet tog forbi på hele dagen. Det var nu vort håb at forsøge at komme op på svellerne, som vi tidligere havde kørt på over korte strækninger. Så blev vognen tømmt for alt, reservehjulene blev taget af og sammen med dem blev vore fire »Jerry-cans» gravet ned foran hjulene. Vore tæpper blev lagt foran, og et par lange halstørklæder blev yderligere viklet om hjulene — og så blev der skubbet, medens motoren slæbte, og meter for meter lykkedes det os efter 4 timers ma-

kenen, fortsatte vi mod syd. Gårsdagens stranding var i frisk erindring, så vi besluttede os til at fortsætte på »Sudan railway». Stationerne lå med 35—40 km's afstand og bestod af en række hvide, runde huse med spidse tage; man så forundret på os, når vi tøffede forbi med »tordefuglen». Et sted reparerede de sorte jernbanen, og de var venlige nok til at løfte et par trolley'er af sporet, så vi kunne passere uden at komme ud til siderne. En formand benyttede dog lejligheden til at fortælle os, at dette her var for tog og ikke for biler.

Midt på dagen, i stegende sol kom vi til en by, Abu Hamed. Der havde lige været en sandstorm for et par dage siden, og sandet lå endnu så højt i gaderne, at vi stadig måtte holde os på baneterrænet — det eneste sted vi kunne køre. Efter benzin- og vandpåfyldning, fortsatte vi, men efter denne by var det slut med at køre på jernbanen, da der med 5 meters mellemrum var gravet render mellem svellerne. Der var ikke andet at gøre end at tage »vejen» ved siden af i det sandede og stenede terrain, og det gik kun langsomt fremad til Khartum. Efter denne by gik det lidt bedre, men det var dog stadig meget dårlige veje, og når vi var kommet

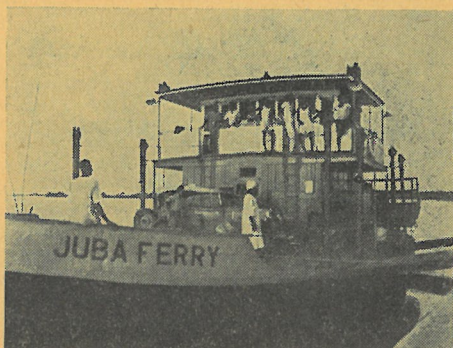
igennem en landsby, kneb det med at komme på rette spor igen, da vejene var tværet ud i vid omkreds.

Fra Khartum blev der telegraferet til næste by (Kosti), at vi var på vej dertil, og hver gang vi kom til en by, skulle vi melde os til distrikts-kommissæren, så skulle han meddele den næste by, at vi var på vej og således fremdeles. I Malakal fik vi at vide, at vi kørte i forbudt område, og at der skulle en meget speciel og næsten uopnåelig tilladelse til at passere, men da vi nu havde gennemkørt størsteparten af det forbudte område, fik vi lov at fortsætte det sidste stykke vej.

Den eneste store fejlkørsel, vi gjorde, var lige efter Malakal. Der var ingen rigtig vej, efter at vi på en flåde var færget over floden af de indfødte, og da »vejen« skilte sig til to sider, valgte vi den, der så bedst ud og fortsatte intetanende i flere timer indtil en flod standsede os. Vi så da på kortet og på kompasset, at vi var kørt forkert. Det var ca. 200 km, som fra København til Kalundborg og tilbage igen, men efter afrikanske forhold var det ingen ting at tale om, og vi fik næsen vendt den rigtige vej igen. Det havde kun kostet os det meste af dagen og en ekstra dunk benzin.

En morgen, efter at vi havde kørt hele natten, så vi de første negere på jagt med store spyd, og vi kom forbi mange små landsbyer, hvor de sad omkring bålene i fuld krigsmaling. En aften standsede vi op og så på en dansefest i en landsby. Beboerne fra omliggende byer var kommet til og deltog i deres fantastiske udrustning med skjolde og spyd i dansen. Mange af dem havde ikke en trævl på kroppen, men havde til gengæld rullet sig i et eller andet hvidt pulver og så forfærdelige ud. Det rigtige afrikanske vildt begyndte også at vise sig her.

Nu fik vi at vide, at regntiden kunne

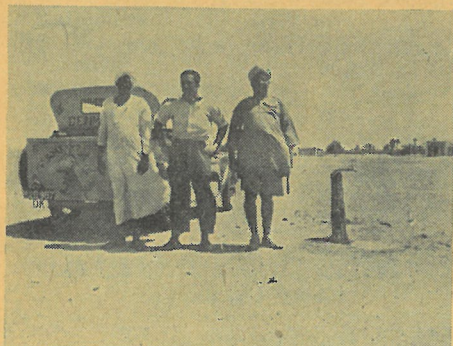


Færgen over floden ved Juba minder i sit ydre om færgen Hundested-Rørvig.

begynde når som helst, og hvis vi ikke nåede Juba før regnen, ville vi sidde uhjælpeligt fast. Så begyndte en kapkørsel med regnen, der allerede var begyndt i Rhodesia. Vi kørte et par nætter også, og en morgen, hvor vi havde kørt hele natten og kun var en dagsrejse fra Juba, lynede det kraftigt ude foran os mod syd. Det var ikke gode tegn, men de mørke skyer trak til højre fra os, og vi nåede at klare også denne situation. Efter ophold i Juba i 2 dage, fortsatte vi ind i Uganda, et dejligt frugtbart og grønt land. Der var dejligt friskt efter de første regnskyl. Den indfødte befolkning var velklædt og havde alle cykler, og de løftede venligt på hatten, når vi passerede dem. Når vi slog teltet op om aftenen, sværmede ildfluerne omkring det, og om morgenen, når vi kravlede ud af teltet, kom en masse indfødte og betragtede os. Vi havde også altid en stor indfodt tilskuerskare, når vi holdt rast. Vi plejede da gerne til deres store rædsel, skræk, forundring og morsskab at demonstrere vort elektriske chokapparat for dem, og det var ikke kedeligt at se reaktionerne.

Kl. 10,15 den 8. april 1950 passerades grænseboernen ind til Kenya. Om aftenen, da vi slog teltet op i bjergene ved siden af Ugandanbanen, begyndte et tropisk uvejr med lyn, torden og heftige regnskyl at rase i bjergslugterne rundt omkring os, men den lille dal, hvor vi havde slået vort telt op, forblev urørt af naturkræfterne, og vi fik ikke een dråbe regn på denne lille plet.

Den 8. april kl. 14,30 passerades Ækvator, og kl. 15,15 så vi ud over Victoriasøens vældige flade. Denne aften var den sidste inden Nairobi, og vi rejste teltet tidligt for at være friske og klare til næste dag, da vi skulle hilse på den by, vi så længe havde kørt for at nå.



To af Sudans politifolk og en af de danske chauffører ved Ab Haummed.

(blad venligst frem til side 428)

Vej- og gadevedligeholdelse i **SOVJET**

*Isvestia-journalist anbefaler
at de delegerede bliver sat til
vejarbejde. — Selv hovedga-
der er i elendig forfatning.*

I det sovjetrussiske regeringsorgan »Isvestija« for den 10. juni skriver den talentfulde journalist N. Virta en meget interessant artikel om veje og vejbygning i Sovjetsamfundet. Vi citerer nogle småstykker:

»Ubehagelighederne begynder i Tambov og fortsætter i hele Tambovområdet. Brolægningen stammer fra længst svundne tider, og i mange gader er de sidste reparationer blevet lavet for så længe siden, at ikke engang gamle folk kan huske det. Ikke langt fra byrådet, lige over »Sovjet-gaden« nr. 105, finder vi et hul af anselige dimensioner, midt i gaden. Til næste år kan dette hul fejre sit femårsjubilæum. Hullet er årsag til aksebrud på mange biler, og de kraftudtryk, som det har udløst i tidens løb, er utallige. Men repræsentanterne for den kommunale administration går dagligt forbi, uden at hullet magter at forstyrre deres olympiske ro. Kun en del af hovedgaden har fået to asfaltbaner på begge sider af brolægningen. Men asfalten er knækket og revet op, så chaufførerne er fornuftige nok til at holde sig udenfor. I »Saccho- og Vanzettis-gade«, som er en af de større trafikårer, er halvdelen af gaden overhovedet ikke brolagt. Om sommeren bliver folk formelig kvalt af støv, og om foråret kan man roligt passere gaden i robåd. Spørgsmålet om brolægning af Tambovs gader har nu været diskuteret uafbrudt i 30 år. Alle byens administrative spidser er enige om, at byens gader i deres helhed må asfalteres. Årene går, men brolægningen består i sin nuværende skikkelse ...«

Tambov er hovedstaden i området af samme navn, og det er et rigt område. Det har været berømt for sin frugtbarhed og for sine skove (hvor Peter den

Store i sin tid personligt udpegede mastetræerne til sin unge krigsflåde). Bønderne var velstående, og engang var distriktet også kendt for fine udmærkede veje og vidtstrakte haver. Tambov-æbler var lovprist over hele Rusland.

En af områdets vigtigste hovedlande-veje fører direkte til Moskva. Chausseen følger en ældgammel handelsvej og snor sig gennem kilometerlange landsbyer. På vejen kører en lang række biler, traktorer, jordbrugsmaskiner og lastbiler med utallige varer. Udstykningsbrugene (Kolhosene) bruger vejen til transport af korn, byggematerialer og træ. Men under vårrbrudet eller i regntiden i efteråret er vejen praktisk talt spærret for personbiler. Som det er, kan man af og til se en traktor krybe frem på vejen trækkende med sig en eller anden bil, der er kørt fast i sølet.

Statsplanen for året 1949 om genopbygning og reparation af det lokale vejnet er i alt væsentligt forblevet på papirerne. Af broer, som trængte til at repareres, er kun en trediedel blevet repareret, og af granitbrolægningen er mindre end halvdelen udbedret. Og med hensyn til udbedring af de mindre veje og bygdevejene foreligger der overhovedet ingen oplysninger.

I det kommende år er det besluttet at gennemføre et stort vejprogram for Tambov-området, bl. a. også reparation af gamle broer og bygning af nye. De nødvendige materialer skulle være kørt fra de respektive arbejdspladser allerede i vinterens løb, men pr. 15. maj havde man kun fået 5 pct. af de sten, der skulle bruges, 13 pct. sand og 33 pct. af alle træmaterialer. Områdekomiteen har i næsten hele maj måned udelukkende beskæftiget sig med vejproblemerne. De delegerede kritiserede dristigt og sagligt, de ansvarlige organisationer og de lokale sovjetter og kolhoser for deres skødesløse behandling af vejnettet.

Kammerat Virta mener, at den bedste løsning ville have været, om man satte de delegerede selv til at arbejde på vejene! Men det er selvfølgelig kun et slag i luften. Her er det ikke tale om enkeltpersoner, men om det socialistiske system, som med sin bureaukratisme afskærer enhver mulighed for en fornuftig arbejds måde.

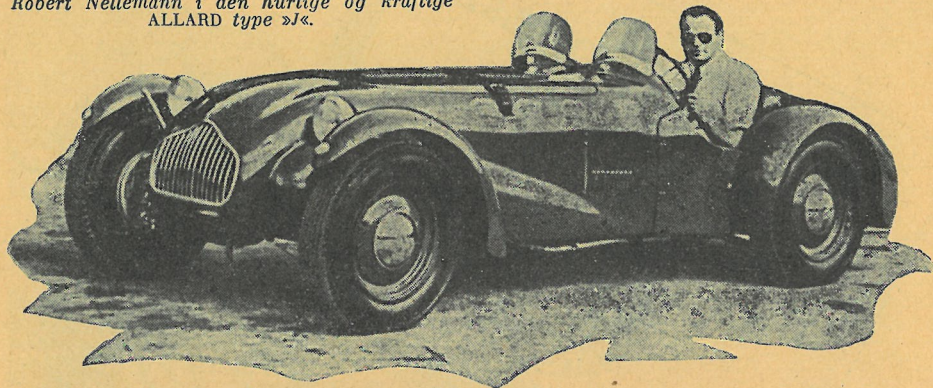
METYLALKOHOL

denatureret med benzol

American Master-Oil

Nørre Allé 59, Århus, tlf. 57 36

Robert Nellemann i den hurtige og kraftige
ALLARD type »J«.



Initiativ i dansk motorsport

Under sin deltagelse i Monte Carlo løbet for automobiler i de to sidste år har Robert Nellemann, Randers, der er en af vore mest aktive kørere både på motorcykle og i bil, stiftet bekendtskab med den engelske bilfabrikant og bakkelløbsmester Sidney Allard, og et praktisk resultat af den således knyttede forbindelse foreligger nu, idet Nellemann, der for fremtiden skal repræsentere Allard i Danmark, til en begyndelse har lånt en ny type »J« til anvendelse i internationale sportsvognsløb.

Allard type »J«, der kom paa markedet for et års tid siden, er en videreudvikling af de Allard modeller, som i årene lige før og efter krigen udvikledes på basis af Ford V-8 chassisdele og motorer. Ved konstruktionen af den nye model har man imidlertid fremstillet en helt ny chassisramme med firkantede kassevaner, uafhængig forhjulsophængning efter Bellamy's system og baghjulsophængning med differentialet fastspændt i chassisrammen men med stift, gennemgående bagakselrør efter De Dion-systemet. Vognen leveres med forskellige motortyper efter ejerens ønske, men den normale motorudrustning, som også findes på Nellemann's vogn, er en opboret Mercury på 4375 ccm med tilhørende kobling og gearkasse, der er tunet til at afgive 120 hk ved 3800 omdr./min. Affjedringen sker både for og bag ved hjælp af lodrette skruefjedre og hydrauliske teleskopstøddæmpere, medens der er hydrauliske Lockheed bremses, som for forhjulenes vedkommende er udført med to selvforstærkende sko, medens baghjulsbremserne — for at nedbringe den uaffjedrede vægt på bagvognen — er monteret på selve differentialboksen således, at også bremsevirksomheden overføres til baghjulene gennem de korte, tværliggende kardanaksler.

Løbskalenderen

fra 15. august til 24. september

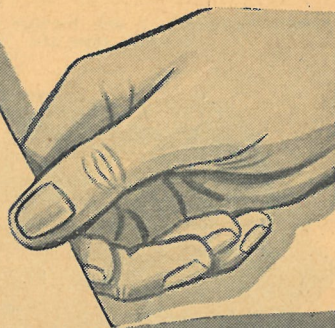
August:

20. Næstved Motor Klub, baneløb.
Nordjyllands Motor Sport, baneløb.
Bogense Motor Klub, baneløb.
Internationalt Moto-Cross, Sverige.
Hastighedsløb for sportsvogne og standardvogne, Stockholm.
Tysklands Grand Prix for automobiler Nürnberg.
26. Automobilløb, F 1, sports- og standardvogne, Silverstone.
27. Nordvestsjælland Motor Klub, baneløb.
Haderslev Motor Sport, baneløb.
Hobro Motor Sport, baneløb.
Motorklubben »Vestfyen«, baneløb.

September:

3. Frederiksborg Amts Motorklub, Moto-Cross.
Esbjerg Motor Sport, baneløb.
Italiens Grand Prix for automobiler, Monza.
10. Gladsakse, baneløb.
Korsør og Omegns Motor Klub, baneløb.
Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub, baneløb.
Thy Motor Sport, baneløb.
Kottbyløbet, Finland.
15. Nordiske banemesterskaber, 1000 m, Oslo.
Tourist Trophy for automobiler, Dublin, Irland.
17. Næstved Motor Klub, baneløb.
Kolding Motor Klub, baneløb.
- 18.—23. Internationale 6-dages trial, England.
24. Nordiske banemesterskaber, 400 m, Åbo.

INDKØBSTILLADELSE
til en bedre vogn



- en REDEX-kur
forbedrer Deres vogn

— det er ikke en mirakelkur, vi foreslår Dem, men en gennemprøvet specialbehandling. Nedenstående kontroltal forklarer virkningen bedre end mange ord.

FØR REDEX-KUR:		EFTER REDEX-KUR:	
ACCELERATION fra 20-40 km/t i højeste gear	18.9 sek.		15.9 sek.
BENZINFORBRUG	7.8 km pr. liter		8.5 km pr. liter

Disse tal er gennemsnitsresultater af ca. 40 tilfældigt udvalgte REDeX-kure, foretaget landet over.

Hvad er REDeX?

REDeX er en specialraffineret mineralolie, der opløser beg, renser oliegangene for slam, forhindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m. v. REDeX nedsætter motorens friktion og forlænger motordelenes levetid. Med REDeX kan De rense Deres motor, uden at den behøver at adskilles, og give den nye kræfter og forøge acceleration og tophastighed. Systematisk anvendelse af REDeX i olie og benzin giver den højeste effektivitet i smøring af alle bevægelige dele i motor, gearkasse og differentiale

Dunk med målebæger til anbringelse under motorhjelmen



Dunk med teleskopisk tud


F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

Polititorvet . København V . Central 1722

INDHENT NÆRMERE OPLYSNINGER OM REDeX HOS DERES AUTOREPARATØR

Hvorfor

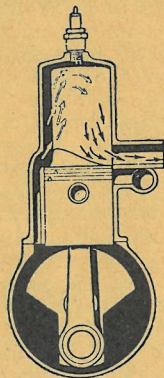
dobbelt-stemplede TOTAKTERE

Af civilingeniør O. AHLMANN-OHLSSEN

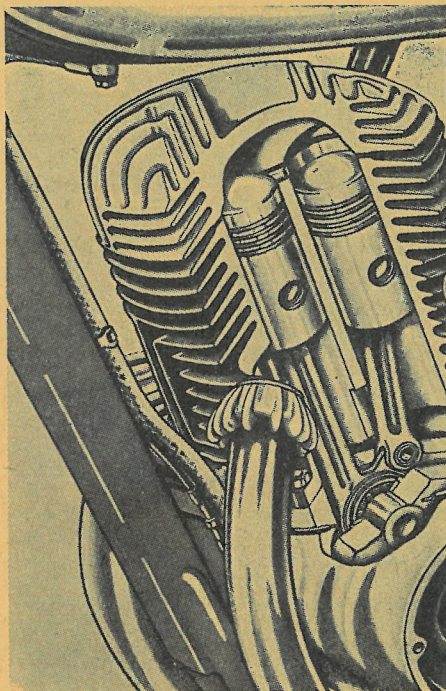
Anvendelse af 2-takt motorer, som af naturlige grunde er begrænset til de tilfælde, hvor man kan nøjes med små cylinderenheder, synes i dag — ikke mindst i kraft af nogle ganske enkelte firmaers og enkeltpersoners indsats — at være kommet ind i faste rammer således, at man kan forudse en yderligere udvikling af systemets muligheder i forbindelse med såvel lette biler som brugs- og race-motorcykler.

Den simple 2-takter, som i motoriseringsens barndom virkede så tillokkende i kraft af sin simple og billige opbygning med få bevægelige dele, vil sandsynligvis snart høre til de teknisk-historiske kuriositeter for såvidt, som dens simpelthed netop — i konkurrencen med 4-takterne — bliver dens svaghed, fordi det er så lidt, man kan gøre, for at opnå bedre driftsegenskaber.

Den oprindelige, tværskyllede 2-takts motor med skylning fra krumtaphuset og »næse« på stempeltoppen er billig i anskaffelse og nem at vedligeholde, men den er ikke konkurrencedygtig med hensyn til udviklet hestekraft pr. liter slagvolumen, ligesom dens specifikke brændselsforbrug (målt i g/hkt) ligger himmelhøjt over,



Et almindeligt deflektorstempel, som nu kun bruges på ganske få 2-taktere. Stemplet dirigerer her gasstrømmen.



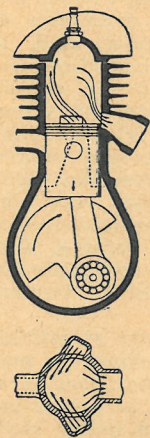
Den dobbeltstemplede motor med Zoller plejstang (250 ccm Puch).

hvad man forlanger af en bil- eller motorcyklemotor af i dag. Forklaringen herpå må søges i den omstændighed, at der under cylinderens skylning sker en kraftig opblanding af den friske gasmængde med den mængde udblæsningsgas, som står tilbage over stemplet således, at en del af den friske blanding forsvinder igen til ingen nytte ud gennem udblæsningsporten, hvilket altså betyder en nytteløs forhøjelse af brændselsforbruget, samtidig med, at de tilbageværende forbrændingsprodukter tager pladsen op for en vis mængde frisk gas og derved virker nedsættende på den udviklede motoreffekt. Her overfor må det dog anføres, at 2-takterens høje mekaniske virkningsgrad (den har f. eks. ikke som 4-takteren nogen ventilmekanisme at trække) virker i modsat retning, altså for en forhøjelse af den udviklede arbejds-mængde svarende til et bestemt brændselsforbrug.

Under bestræbelserne for at udvikle mere effektive 2-takts motorer er man da kommet ind på en komplicering af konstruktionen for bedre at kunne beherske gassens bevægelse under skylleperioden, og derved er systemets op-

ringelige hovedfordel, nemlig den konstruktive simpelthed og deraf følgende lave fremstillingsomkostninger, gået tabt, men samtidig har man fået mulighed for at understrege og videreudvikle flere af de egenskaber, som iøvrigt gør 2-takts motoren så tiltrækkende set fra et teknisk synspunkt. Især kan man med henblik på de bedste moderne konstruktioner fremhæve følgende: Stor udviklet hestekraft pr. liter slagvolumen og ringe motorvægt pr. udviklet hestekraft (gælder dog kun brugsmotorerne med forholdsvist lavt omdrejningstal), små variationer i motorens drejningsmoment, ringe mekanisk støj (ingen ventilbevægelse) og stor driftsikkerhed trods ringe krav til pasning og vedligeholdelse. Hertil kommer, at 2-takts motoren meget vel tåler at blive tvunget op på høje omdrejningstal uden at lide mekanisk overlast, at den på grund af de små indre tab i maskinen er meget startvillig, og at anvendelsen af et smøresystem, der kun forudsætter iblanding af smøreolie i det anvendte brændsel, giver stor sikkerhed overfor ødelæggelse som følge af svigtende smøring. Overfor disse fordele står bl. a. følgende ulemper: Højt brændselsforbrug ved lave motorbelastninger, høj varmebelastning med deraf følgende afkølingsvanskeligheder, specielt af stemplerne, lavt drejningsmoment ved små omdrejningstal, ujævn tomgang på grund af den store restgasmængde i cylinderen ved meget små belastninger, og — ved meget effektive 2-takts motorer — nødvendigheden af en særlig ladepumpe i stedet for den simple krumtap skylning.

I begyndelsen af 1920'erne fremkom de dobbeltstemplede 2-takts motorer,



Pz moderne to-taktsmotorer med et enkelt stempel dirigeres gasstrømmen af skylleportenes placering i forhold til udblæsningsporten.

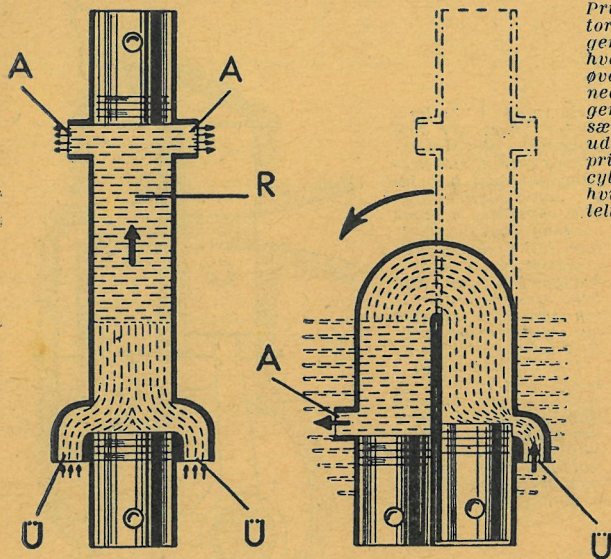
ved hvilke man tilsigter en længdeskyling af cylinderen. Princippet består i, at cylinderen er åben i begge ender, således at det ene stempel alene åbner og lukker for skylleportene, medens det andet alene betjener udblæsningsportene. Cylinderen kan altså under skylleperioden sammenlignes med et rør, gennem hvilket man trykker den friske gasblanding, som skyder udblæsningsgassen foran sig, og ved at give den indstrømmende, friske gas en omdrejende, skrueformet bevægelse ved at blæse den ind gennem skråstillede skyllekanaaler opnår man dels en hvirvel i forbrændingsrummet mellem de to stempler, som bevirker en hurtig gennembrænding af blandingen, og dels en veldefineret »friskgasfront«, som forhindrer en vidtgående blanding med udblæsningsgassen.

Hvis man fremstiller den dobbeltstemplede motor med en lige cylinder med et stempel i hver ende, forudsætter konstruktionen, enten at de to stempler er forbundet med hver sin af to indbyrdes forbundne krumtappe, eller at de ved hjælp af udvendige plejlstangmekanismer er forbundet med en og samme krumtapaksel; i begge tilfælde er der altså tale om en indviklet og derfor kostbar drivmekanisme, som måske kan være berettiget ved store og kostbare maskinanlæg, men som kun undtagelsesvis kan finde anvendelse i bil- og motorcyklemotorer.

Så var det, at den østrigske fabrik Puch fik den idé at »bøje« cylinderen. Man fremstillede en længdeskylet motor, ved hvilken cylinderen ikke var et lige rør, men to parallelle rør, som var indbyrdes forbundet med en rørbøjning. De to stempler bevægede sig nu op og ned i parallelle cylindere og kunne derfor forbindes direkte til samme krumtapmekanisme ved hjælp af en Y-formet plejlstang, således som vist på figuren; man kan imidlertid ikke se, at plejlstangen, samtidig med at den har fat omkring stempelbolten i den ene cylinder, ogsaa har mulighed for at udføre en vandret, glidende bevægelse i forhold til det pågældende stempel, hvilket er en nødvendighed, hvis hele mekanisme skal kunne bevæge sig frit.

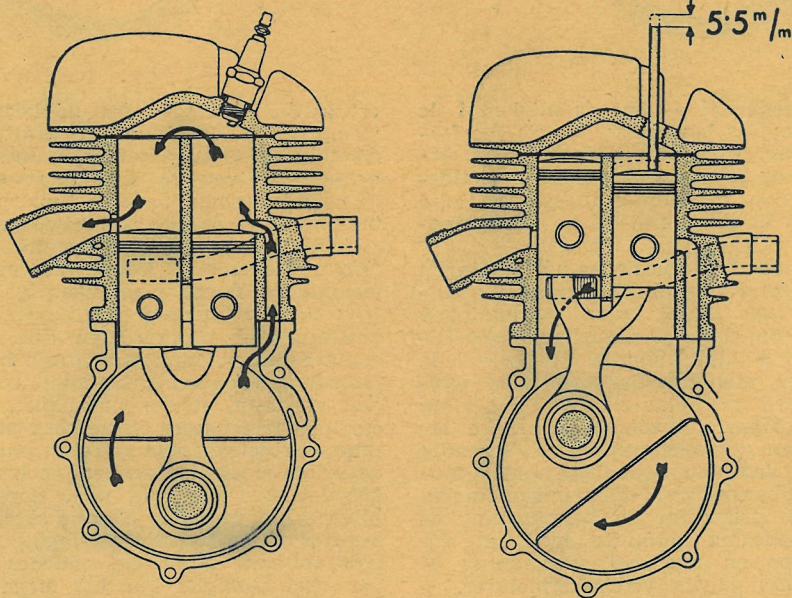
Man havde altså nu en længdeskylet 2-takts motor, som i det ydre ikke adskilte sig væsentligt fra de simple tværskyllede, og hvis fremstillingsomkostninger ikke var urimeligt høje.

Samtidig var der en tysk ingeniør, Arnold Zoller, som gennemarbejdede og patenterede en dobbeltstemplet motor



Princippet i den dobbeltstemplede motor. Til venstre ses en motor med lige, gennemgående cylinder og et stempel i hver ende. Udblæsningen styres af det øverste stempel, indsugningen af det nederste således, at man får en god gennemskytning af cylinderen uden særlig kraftig blanding af friskgas og udblæsningsgas. Til højre ses Puch's princip, ved hvilket den gennemgående cylinder har fået form af et bøjet rør, hvilket tillader anvendelsen af to parallelt gående stempler, der har forbindelse med samme krumtap.

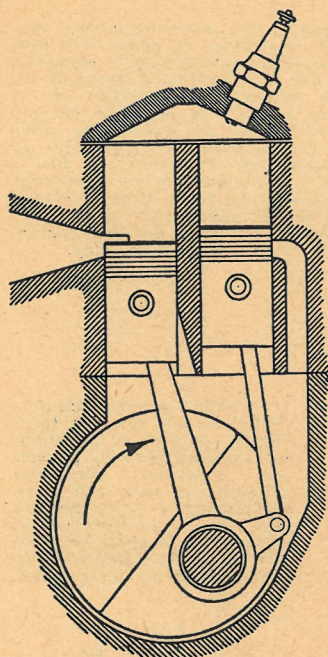
Et tværsnit gennem den dobbeltstemplede 125 ccm Puch. De to stempler er forbundet med samme krumtap gennem en Y-formet plejlstang. Skytningen sker ved kompressionen i krumtaphuset, og der er faseforskydning mellem de to stempler, således at udblæsningsstempellet åbner først og lukker først.



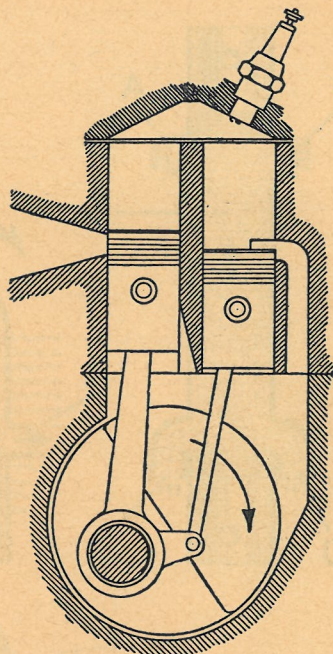
af lignende konstruktion, men med en noget afvigende plejlstangsmekanisme, som vist på den næste figur. Han arbejdede især med systemets anvendelse i forbindelse med bilmotorer og fremstillede bl. a. racermotorer på 750 ccm med den af ham selv opfundne og stadig meget anvendte Zoller kompressor.

På Zoller's motorer er udblæsningsstempellet forbundet med krumtappen

ved hjælp af en normal plejlstang, som dog er forsynet med en lille dobbeltarm på den nederste lejerings; denne arm er igen hængslet til plejlstang nr. 2, der har fat i indsugningsstempellet. Fælles for Puch's og Zoller's konstruktioner er den omstændighed, at de nok i det store og hele følges ad op og ned i de to cylindre, men der opstår dog — på grund af den anvendte plejl-



Princippet i Zoller's motor; man ser den anvendte plejstangskonstruktion. Udblæsningsstempellet har fat i hovedplejstangen (til venstre), medens indsugningsstempellet har fat i den tynde plejstang, som er hængslet til en lille arm på hovedplejstangen. Til venstre ses stemplernes stilling i det øjeblik, udblæsningsstempellet netop har lukket op, indsugningen er stadig lukket. Til højre ses stillingen et øjeblik senere, nu er udblæsningen lukket, medens indsugningen stadig står åben.



stangsgeometri — en vis ulighed i de to stemplers bevægelse, en vis faseforskydning, som får indflydelse på åbnings- og lukningstiderne for henholdsvis skylle- og udblæsningsporte. Dette forhold er illustreret på en særlig tegning.

Man ser her, hvorledes udblæsningen åbner først således, at trykket i cylinderen kan falde, inden indsugningen lukker op; dette er naturligvis også tilfældet i den simple, tværskyllede 2-takter, men her har man vanskelighed med at opnå tilstrækkelig store skylleluftporte, fordi de må være lavere end udblæsningsportene. Samtidig lukker ved den dobbeltstemplede motor udblæsningen før indsugningen, hvilket virker for en begrænsning af skyllelufttabet samtidig med, at det muliggør en eventuel overladning af cylinderen f. eks. ved racermotorer.

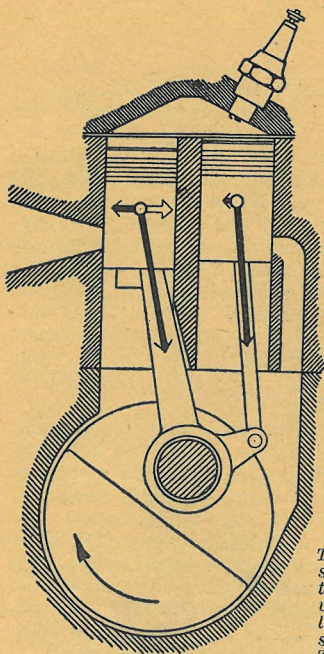
Zoller's plejstangskonstruktion, der nu anvendes af Puch paa 250 ccm modellen, har imidlertid en særlig geometrisk egenart, som har en gunstig indflydelse på sliddet af stempler og cylindervægge. På hosstående tegning er antydning af kræfter, som påvirker stempler og plejstænger, i det øjeblik begge stempler har passeret topstillingen og altså er udsat for det fulde brændtryk. Hovedplejstangen, der står

ret skråt, modtager fra udblæsningsstempellet en nedad rettet kraft, som fremkalder et vandret tryk ind mod cylinderens venstre side (sort kraft). På indsugningsstempellet virker et brændtryk af samme størrelse, men her står plejstangen i den nævnte situation næsten lodret, således at der ikke fremkalder noget nævneværdigt side-tryk mod cylinderen, og samtidig vil kraften, som trykker den lille plejstang nedefter, forsøge at dreje hovedplejstangen omkring krumtappen med den virkning, at der på udblæsningsstempellet fremkaldes en vandret påvirkning, et sidetryk, som er rettet imod det naturlige sidetryk (denne nye kraft er antydning med en hvid pil). Resultatet bliver altså, at de to nævnte sidetrykskræfter på udblæsningsstempellet meget nær ophæver hinanden, således at vi på begge stempler kun har meget små sidekræfter med deraf følgende ringe slid på begge cylindre.

Medens udviklingen af disse motortyper stod på, var der flere opfindere og fabrikanter, som arbejdede med en videreudvikling af den simple tværskyllede 2-takter, og man nåede herunder sådanne resultater, at den tværskyllede maskine idag lever videre i forædlet skikkelse og i sine driftsegenskaber nærmer sig den længdeskyllede.

Grundlaget herfor er en bedre beherskelse af friskgassens bevægelse under skylleperioden, som opnås ved at blæse ind i tre stråler, der mødes omtrent midt over den flade eller svagt hvælvede stempeltop og derefter som en samlet stråle søger op efter mod topstykket, medens udblæsningsgassen drives nedad og ud gennem porten i cylindrens modsatte side. Man opnår ved dette system passende små skyllelufttab og en efter omstændighederne ret god tomgang.

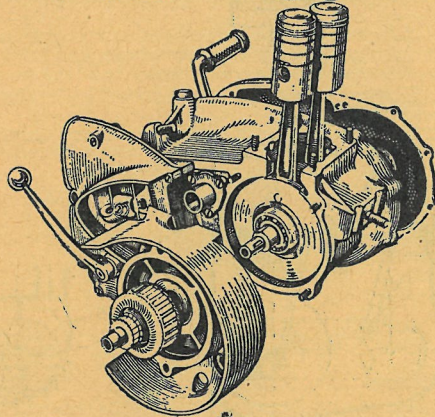
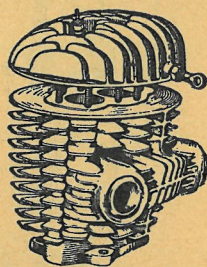
Enkelte fabrikanter — deriblandt fremstillerne af den tyske Triumph motorcykle — har fremstillet dobbeltstemplede maskiner med længdeskylning fra krumtaphuset på en sådan måde, at de to stempler følges nøjagtig ad i deres op- og nedgående bevægelse. De to stempler er her forbundet ved en forgrening af plejlstangen, og denne har på normal måde fat omkring krumtappen, idet de to cylindre her er anbragt på langs af krumtapakslen i stedet for på tværs. Ved en konstruktion af den art opnår man de fordele, som knytter sig til en længdeskylning



Tegningen viser de kræfter, som påvirker stempellerne og plejlstængerne i en Zoller motor. På udblæsnings-

stempellet (til venstre) ophæver det naturlige sidetryk og reaktionen fra indsugningsstempellet praktisk talt hinanden (sort kraft og hvid kraft), medens sidetrykket på indsugningsstempellet på grund af den tynde plejlstangs lodrette stilling kun er meget ringe.

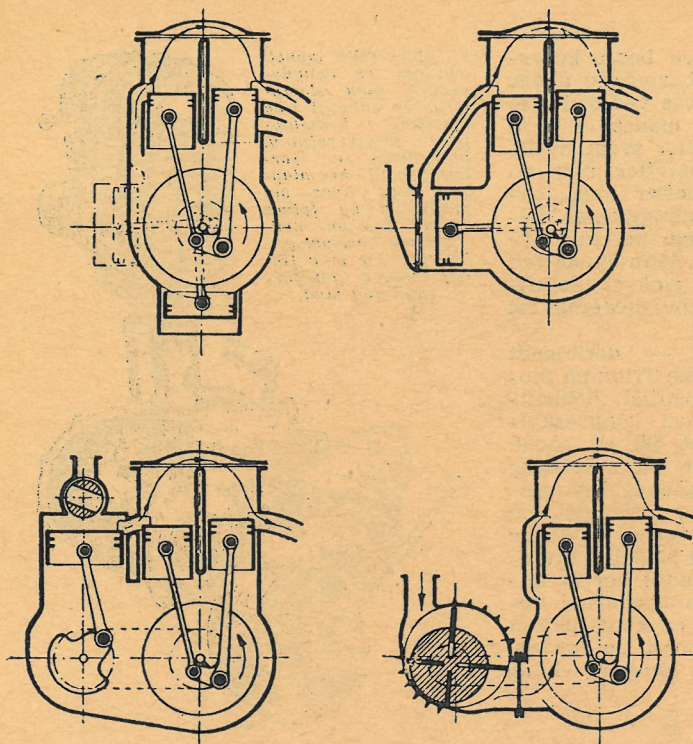
En ældre TWN model. Motoren er længdeskyllet, men stemplerne er anbragt side om side i krumtappens længderetning. Stemplerne er forbundet til krumtappen med hver sin plejlstang og følges nøje i den op- og nedgående bevægelse, hvorfor der ikke findes nogen faseforskydning sted.



uden faseforskydning, medens sådanne fordele som særlig ringe cylinderslid, der f. eks. udmærker Zollers konstruktion, bortfalder.

Tilslut må omtales den betydning, som den længdeskyllede 2-takter har haft for konstruktionen af racermotorcykler til internationale Grand Prix løb i årene inden den sidste krig. DKW-fabriken, for hvilken fremhævelsen af 2-takts princippet var en prestigesag af den største betydning, byggede i midten af 1930'erne en række dobbeltstemplede racermotorer på 250 og 350 ccm, med hvilke de i årene 1936—39 opnåede en mængde sejre i internationale løb. Udviklingsgangen i DKW's racerkonstruktioner ses på hosstående illustration.

Samtlige de viste motorer arbejder med overladning, d.v.s at den mængde friskgas, der tilføres motoren pr. omdrejning, er større end motorens eget slagvolumen. I øverste række ser vi først til venstre en dobbeltstemplet motor, i hvilken man har indbygget en ladepumpe med stor boring og ringe slaglængde i bunden af krumtaphuset; den trækkes fra særlige slag på krumtapakslen og bidrager til at pumpe en stor mængde friskgas gennem motoren under hver skylleperiode. Der køres



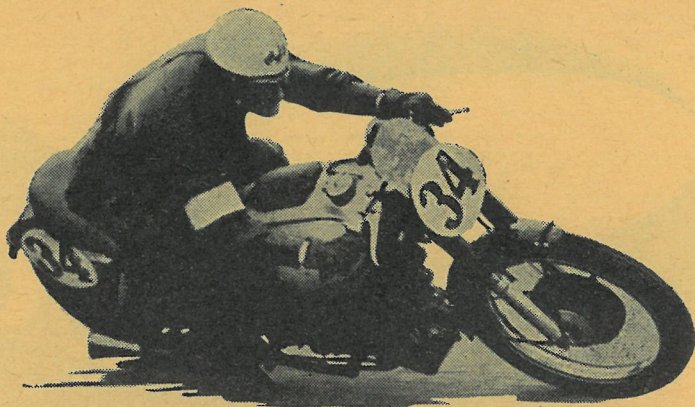
Fire udviklingstrin af DKW racermotoren. — Øverst til venstre: Den almindelige dobbeltstemplede motor med et ekstra ladestempel i krumtaphuset. Øverst til højre: Ladestemplet i forbindelse med en selvvirkende ventil. Nederst til venstre: Ladepumpen sidder på en selvstændig krumtap, der drives af en kæde fra motorens krumtap. Systemet er tilføjede forsynet med en drejeventil. Nederst til højre: DKW racermotoren i sin seneste udformning som en ordinær dobbeltstemplede motor med en Zoller kompressor.

med en metylalkoholblanding, som virker kølende på motoren, specielt stemplerne, og en del af blandingen pumpes blot gennem motoren, medens såvel skylleluftporte som udblæsningsporte står åbne, for at opnå en passende køling. Først når udblæsningsporten lukker, vil der oparbejdes et overtryk af frisk blanding i de to cylindre. I øverste række tilhøjre ses den model, man benyttede i året 1937; her ligger ladepumpen vandret fremefter, og hensigten med ændringen har kun været at opnå en noget mindre byggehøjde på maskinen. Nedenunder til venstre ses 1938-modellen; her har man indbygget en særlig ladepumpe, som trækkes af en separat krumtapaksel (ved hjælp af kæde fra motorens krumtapaksel), og den friske blanding passerer her ikke krumtaphuset, før den tilføres motoren. Ved denne udførelsesform må man altså forsyne motoren med et separat smøresystem for krumtapaksel, plejlstænger og stempler. Medens 1937-motoren havde en simpel, selvvirkende plade-indsugningsventil for ladepumpen, har man i 1938 indført den særlige, roterende indsugningsventil, som ligeledes trækkes ved kæde fra motorens krumtapaksel. Endelig er

vist princippet i 1939-modellen, som er forsynet med en Zoller-kompressor, der er indbygget i den forreste del af krumtaphuset, og som blæser blandingen gennem krumtaphuset, inden den tilføres motoren. Herved er man atter vendt tilbage til det simple smøresystem med olien i motorbrændslet, og samtidig har man fået en ladepumpe med en høj mekanisk virkningsgrad. Zoller-kompressoren, der trækkes med kæde af motoren, pumper hele tiden, men krumtaphuset virker som en vindkedel, der opsamler friskgassen til hver skylleperiode.

Den sidste af de viste modeller udviklede i 350 ccm udgaven 35 hk ved koblingsflangen, hvilket var betydelig mere end de daværende 4-takts Grand Prix maskiner, som ligeledes var forsynet med kompressor. Samtidig vejede DKW'erne noget mere end de samtidige 4-takts maskiner, ligesom deres brændselsforbrug var meget stort (hvilket igen påvirkede maskinens gennemsnitlige bruttovægt under et løb). Det opgives, at DKW'ernes gennemsnitlige brændselsforbrug f. eks. på Isle of Man lå 60 pct. over forbruget for de konkurrerende 4-takts maskiner.

(blad venligst frem til side 439)

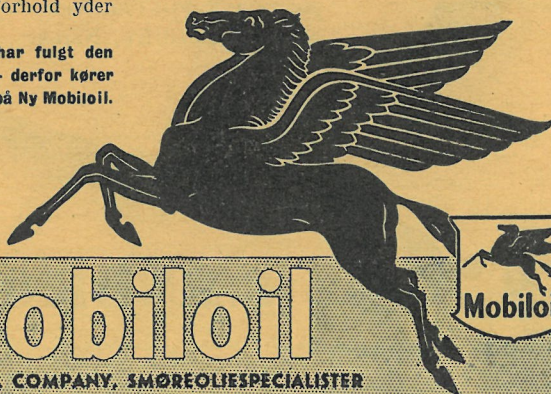


Motorcykler kører bedre på ny Mobiloil

De moderne motorcyklemotorers store ydeevne betyder stærk belastning af alle bevægelige dele. Det er derfor af stor betydning for maskinens levetid, at alle dele smøres tilstrækkeligt i samme øjeblik motoren startes. Tyk olie er langsom i vendingen — forsinket smøring giver slid.

Anvender man en tynd olie, bliver denne straks pumpet ud til smørestederne, men de høje arbejdstemperaturer tynder hurtigt olien ud, og den beskyttende oliehinde er derfor ikke tilstrækkelig stærk, når den er allermest påkrævet. Den nye Mobiloil med det høje viskositetsindeks er tynd nok til at give øjeblikkelig smøring og påvirkes ikke mere ved de højeste arbejdstemperaturer, end at oliefilmen under de mest krævende forhold yder fuld beskyttelse.

Den nye Mobiloil har fulgt den tekniske udvikling - derfor kører motorcykler bedst på Ny Mobiloil.



NY

Mobiloil



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER

FLERE SEJRE MED K.L.G

Belgisk Grand Prix

350 ccm

Nr. 1: A. R. FOSTER, Veloc.

Nr. 2: A. J. BELL, Norton

Nr. 3: G. E. DUKE, Norton

Hollandsk Grand Prix

350 ccm

Nr. 1: A. R. FOSTER, Veloc.

Nr. 2: G. E. DUKE, Norton

Nr. 3: W. LOMAS, Velocette

Svejtsisk Grand Prix

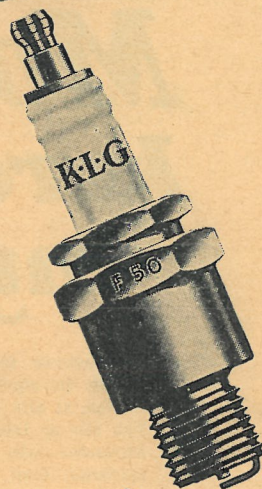
350 ccm

Nr. 1: R. L. GRAHAM, A.J.S.

Nr. 2: A. R. FOSTER, Veloc.

Nr. 3: G. E. DUKE, Norton

DE
BRUGTE
ALLE



Gastrende gødt

K.L.G. TÆNDRØR

Generalrepræsentant for Danmark:

VILH. NELLEMANN A/S · KØBENHAVN · RANDERS

BELGIENS GRAND PRIX

FOSTER vandt 350 ccm-klassen

Italienerne stærkest i 500 ccm-klassen

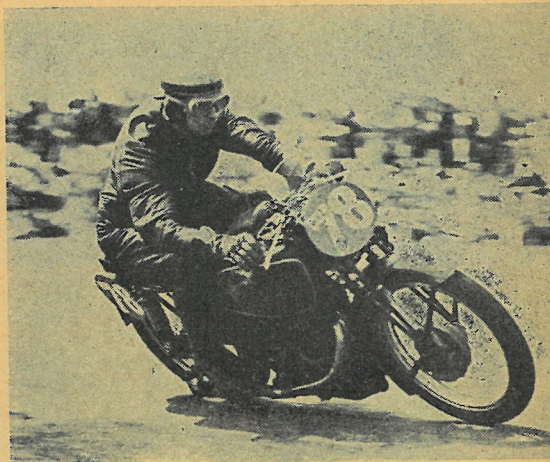
Det belgiske Grand Prix, der hidtil har været det næsthurtigste motorcykeløb, har, efter at banen er blevet lagt om, vist sig at være hurtigere end Ulster Grand Prix. Maskinernes hastigheder er imidlertid gået i vejret med et forbløffende spring fra sidste års resultater, og det er muligt, at Ulster stadig kan hævde sig som verdens hurtigste bane, når Ulster Grand Prix køres den 19. august.

Banen ved Spa er dels blevet forkortet til 14,12 km, dels blevet ændret i nogle af de smalle og bratte sving. Man kunne på forhånd sige, at der ville blive opnået store hastigheder, men de endelige resultater overgik de flestes forventninger. Det var interessant at bemærke, hvor mange maskiner, der måtte udgå på grund af dækskader, og efter løbene kunne man konstatere, at slidbanerne var næsten afslidt paa de fleste baghjul.

Løbene havde stor international deltagelse. I 350 ccm-klassen startede 50 maskiner fordelt med 26 Velocette, 14 AJS og 10 Norton. Starten gik så præcist som et urværk, og maskinerne drøede ned ad banen. Efter første omgang så det ud, som om Norton skulle gentage successen fra Isle of Man, da Artie Bell kom tilbage som første rytter. Foster, Velocette, og Graham, AJS, er kun nogle få mere efter, og kort efter dem kommer hele den engelske elite. Bells tid for den første omgang med stående start er 5 min. 30 sek., og alt tyder således på et rekordløb. På anden omgang melder højttalerne, at Foster har overtaget føringen, og da rytterne går ind på tredje omgang, fører Foster med et godt stykke, men allerede på den næste omgang går Bell atter frem, og han fører løbet til 6. omgang, hvor han atter må se sig overhalet af Velocetten.

På den lange lige strækning nedad bakken gennem Masta bliver der taget tid på rytterne, og hastighederne ligger over 200 km/t.

Der sker nogle voldsomme styrt under løbet. W. Hall styrtet og må bringes på hospitalet, og kort efter følges han af David Whitworth, der styrtede foran belgieren Jacques Raffeld. På sidste omgang har Foster allerede passeret flere af de



Vinderen i 350 ccm. klassen Bob Foster, Velocette.

bageste ryttere i feltet, og han har et forspring på over 20 sekunder foran Bell. Da Foster gik over mållinien, lå Duke — vinderen fra Isle of Man — mere end et halvt minut efter. Løbet kørtes over 11 omgange, og resultatet blev:

1. A. R. Foster, Velocette, 59 min. 28,8 sek. — 156,5 km/t.
2. A. J. Bell, Norton, 59 min. 53,4 sek.
3. G. E. Duke, Norton, 1 t. 0 min. 23,8 sek.
4. W. A. Lomas, Velocette
5. C. F. Salt, Velocette
6. H. L. Daniell, Norton
7. E. J. Friend, AJS

Den hurtigste omgang blev kørt af A. J. Bell, Norton i tiden 5 min. 21 sek. svarende til 158,21 km/t. Den bedste skandinaver blev Veino Hollming som nr. 23.

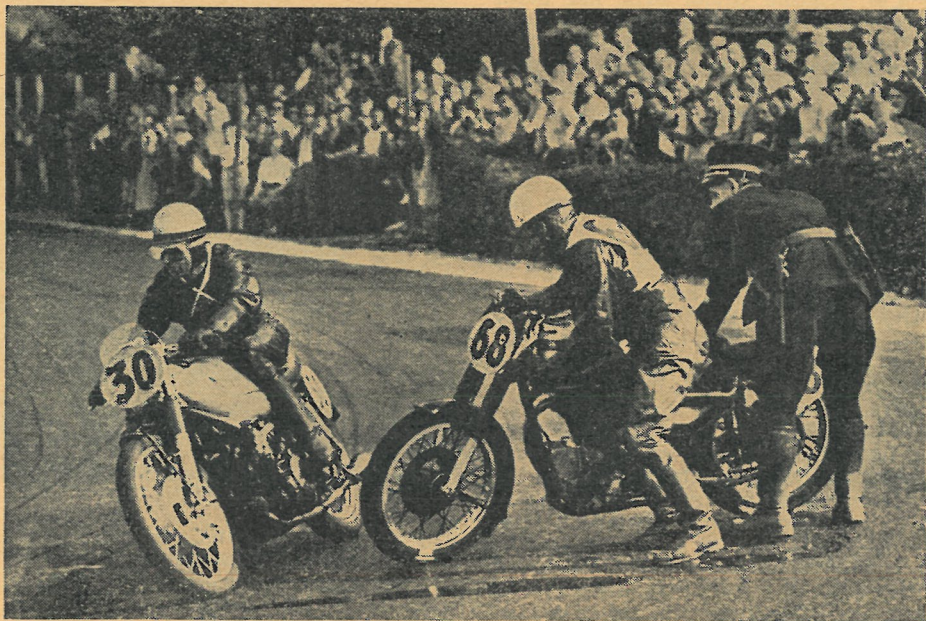
Kolbøtte med 120 km/t i sidevognsløbet.

Efter at tre italienere havde sendt afbud til sidevognsløbet, blev det ikke den hårde dyst, man havde ventet. Den sejrsvante englænder E. S. Oliver førte løbet fra start til mål, og hans Norton øgede forspringet for hver omgang. På 5. omgang indtraf en dramatisk episode. Den belgiske kører Vanderschrick forsøgte at overhale Haldemann, men han kom for langt ud i siden af vejen, og et sekund

efter var køretøjet indhyllet i en støvsky, i hvilken man kunne se maskinen hvirvle rundt i flere kolbøtter. Farten havde været over 120 km/t, men ved et mirakel slap både kører og sidevognsmand fra uheldet uden at komme alvorligt til skade.

Oliver vandt løbet ret overlegent, selv om italieneren Frigerio forsøgte at presse

strækning ved Masta kommer Duke frem som nr. 3. Hastighederne er voldsomme, og stopuret viser, at Masetti kører med over 215 km/t. Bandirola overtager føringen, og nu ligger Duke som nr. 2. Pludselig opdager man en betydelig forskydning i feltet, — hvor er Graham og Bell? Et øjeblik efter kommer den franske kører Houel med Graham på skærm-



I 500 ccm klassen kørte Foster en AJS. Han ses her (30), medens den australske kører George Morrissoner ved at komme på ret køl efter en udskridning.

sin Gilera til det yderste. Olivers vindertid for de 7 omgange blev 44.43,9, hvilket svarer til 132,5 km/t. Den hurtigste omgang blev kørt med 133,4 km/t, og denne hastighed opnåede både Oliver og Frigerio på 4. omgang.

Engelske elitekørere i voldsomt sammenstød.

Dagens hovedløb for maskiner med slagvolumen indtil 500 ccm fik et yderst dramatisk forløb. Hvad materiellet angår blev det en voldsom dyst mellem de engelske Norton, AJS, Triumph og Velocette på den ene side og de italienske Gilera, Guzzi og MV på den anden side.

Der startede ialt 42 ryttere, og de store firecylindrede Gilera forsvandt i et forrygende tempo og i et hyl, der minder om tidligere tiders kompressomaskiner. Duke er den første englænder, der forsøger at kile sig ind mellem de 3 italienere Pagani, Bandirola og Masetti. På den hurtige

puden. Englænderens lædertøj hænger i laser flere steder, og man aner, at der er sket noget alvorligt. Forklaringen kommer i små brudstykker fra depotet og fra højtalerne: Graham har ligget lige bag Bandirola, der uventet har bremsset op i et sving. Graham har strejft den italienske maskine og er styrtet, hvorved han tillige er kollideret med Bell. Begge ryttere og deres maskiner fløj ind under et skur, der fungerede som speakerrum. Graham er tilsyneladende sluppet med nogle hudafskrabbinger, medens Bell er alvorligt såret.

Duke overtager føringen, men må atter se sig overhalet af Bandirola. På 5. omgang går Masetti frem i spidsen. Lockett og Duke må begge udgå, fordi slidbanen på bagdækkene er revet af på et stort stykke.

Frend, AJS, er nu den eneste englænder, der kan konkurrere med italienerne, men den italienske sejr er sikker. På sid-

ste omgang går Frend frem paa trediepladsen, og han fuldfører kun 1½ sekund efter Pagani, der ligger næsten et halvt minut efter vinderen Masetti.

Det var et dramatisk løb, og det var et løb, der beviste, at motorteknikken har udviklet sig så voldsomt, at både ryttere og tilbehørsfabriker dårligt kan følge med. Hvornår har man sidst set så mange dækskader, og skader, hvor slidbanerne ligefrem er blevet flået af? Hvornår har man sidst set så mange ryttere i vanskeligheder i svingene, blot fordi farten var for voldsom? Det er ret bemærkelsesværdigt, at der overalt på de kontinentale baner køres med rekordhastigheder i år, og vel at mærke med betydelige forbedringer i tiderne. På de fleste baner er gamle førkrigsrekorder, der blev sat på benzol-benzol brændstof, blevet slået, og selvom banen i Belgien er blevet hurtigere alene ved sin omlægning, kan man tillige konstatere en betydeligt forøget top hastighed på de lige strækninger.

Resultatet af 500 ccm løbet blev for de 15 omgange:

1. Masetti, Gilera, 1.12.48,8
— 162,65 km/t.
2. N. Pagani, Gilera, 1.13.20,5
3. E. J. Frend, AJS, 1.13.22
4. C. Bandirola, Gilera, 1.13.40,3
5. A. Artesiani, M. V., 1.13.46,5
6. H. Hinton, Norton, 1.14.31,6

Den hurtigste omgang blev kørt af G. Duke, Norton. Hans gennemsnitshastighed på 9. omgang blev 167,8 km/t.

Det er efter løbet blevet meddelt, at den engelske kører M. D. Whitworth er afgået ved døden efter ulykken i Belgien.

Dale, der kørte i stedet for Bell, og flere andre ryttere måtte udgå med dækskader i 500 ccm-klassen.

Dagens første løb var for maskiner indtil 350 ccm, hvori 41 ryttere stillede op til start. Der kørtes 15 omgange på den smalle og krogede, 16,5 km lange bane, der har et skarpt hårnålesving 3 km efter starten, og foruden nogle S-kurver er der 3 sving, hvor man skal helt ned i første gear.

Banen er meget smal ved startstedet, og man vil måske erindre, at der sidste år skete et sammenstød, i hvilket en halv snes maskiner var impliceret, netop som starten gik. Da starten til dette års 350 ccm-klasse skulle gå, skabte det en del forvirring, at Duke, der stod i første række, ikke kunne få sin maskine i gang, og 7—8 bagved startende ryttere måtte sno sig udenom, inden Dukes Norton tændte. Den nyopdannede engelske stjerne skød af sted som en raket, og inden de ⅔ af første omgang var kørt lå han i spidsen. Foster, Velocette, der tilsyneladende havde holdt igen under træningen, og derfor startede i 3. række, arbejdede sig støt op gennem feltet, og da rytterne gik ind på anden omgang, lå Foster i spidsen fulgt af Duke, Norton, Graham, AJS, og Dale, Norton. På anden omgang øgede Foster sit forspring, og han var uden konkurrence resten af løbet, medens interessen samlede sig om den hårde kamp om andenpladsen, der på de første omgange udkæmpedes mellem Duke og Graham på så intensivt vis, at omgangsrekorden blev sat

HOLLANDS T.T.

FOSTER vinder igen i 350ccm-klassen, og italienerne dominerede i 500ccm-klassen.

Selvom den hollandske T.T.-bane ved stigheder, som blev opnået under Assen ikke byder på de samme hadet belgiske Grand Prix, gentog historien med de flængede dæk sig. Det var smeltende varmt, og konkurrencen var hård, hvorfor de glohede dæk i mange tilfælde ikke kunne stå for det hårde pres i sving og kurver. For englændernes vedkommende fik disse omstændigheder afgørende betydning, eftersom fem af fabrikskørerne, nemlig Duke, Foster, Graham og Daniell, måtte udgå fordi slidbanerne blev flænget af. Også



FORHANDLER I

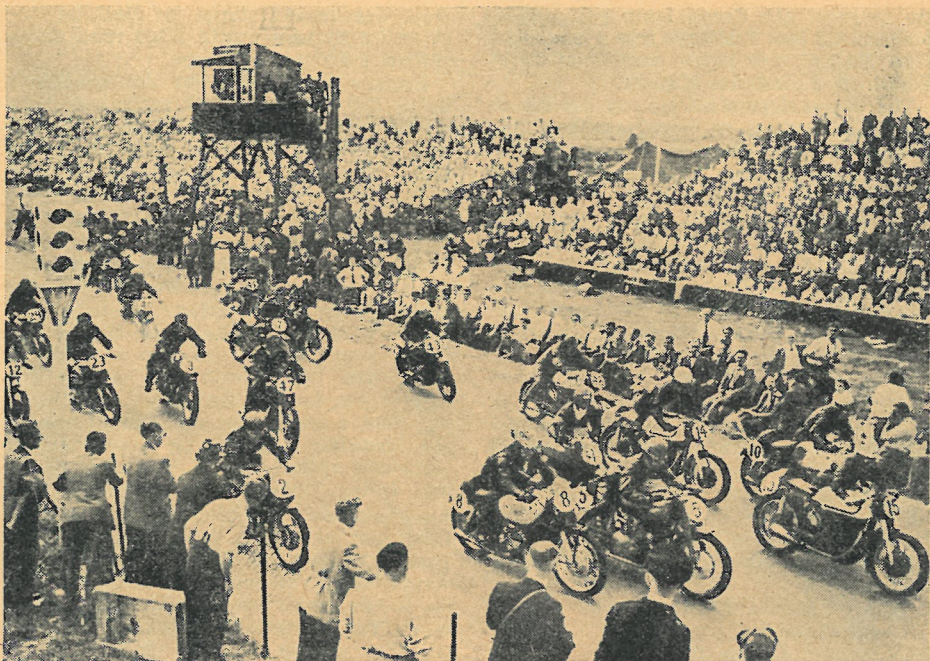
ÅRHUS

ARNES MOTOR SERVICE

KIRKEGÅRDSVEJ 10, TELEFON 10189

Tidligere

JYDSK MOTOR SERVICE
Sjællandsgade 25



Starten i 500 ccm klassen i Hollands TT. I forreste række ses Norton (10-14-15), Gilera (1-5) og AJS (8).

op til 144 km/t. Også Dale og Lockett har en voldsom Duel lige bag Graham og Duke. På 4. omgang har Foster et forspring på over 20 sekunder, og han begynder at skåne maskinen, medens Graham er kommet en maskinlængde foran Duke, der nu ligger side om side med Lomas. Rytterne ligger så tæt, at man næppe kan se, hvem der for øjeblikket ligger på andenpladsen, og der kommer stadig meddelelser om skiftende placeringer banen rundt. På tolvte omgang får Graham maskinskade og må udgå, hvorefter situationen bliver mere afklaret. Foster fører stadig stort med Duke på andenpladsen fulgt af Lomas, og i denne rækkefølge går rytterne over mållinien med følgende tider:

1. A. R. Foster, Velocette 1.44.23,7
142,25 km/t (ny rekord)
2. G. E. Duke, Norton 1.44.56,1
3. W. A. Lomas, Velocette .. 1.46.00,3
4. J. Lockett, Norton 1.46.59,9
5. H. R. Armstrong, Velocette 1.47.16,8
6. H. Hinton, Norton 1.47.17,0

Firetakterne førte i 125 ccm-klassen.

Ligesom sidste år kørtes et løb for 125 ccm maskiner over 7 omgange. Morsomt nok delte løbet sig hurtigt op

i to grupper med firetakterne forrest og totakterne bagved. Det var de italienske Mondial og Morini med overliggende knastaksel og de nye M.V., der tog téten, medens nogle M.V. med totaktsmotor og de hollandske Sparta og Eysink måtte holde sig beskedent i baggrunden.

Italienerne Ruffo og Leoni, begge på Mondial, førte løbet suverænt med Leoni en maskinlængde foran. På sidste omgang gik Ruffo frem og slog sin landsmand med en ringbredde på mållinien.

Italienerne dominerede i den store klasse

Italienerne kom til at dominere den store klasse fuldkommen, og medens den engelske elite blev sat ud af spillet på grund af dækskader, lykkedes det den australske kører H. Hinton at erobre en tredjeplads efter en blændende kørsel stimuleret af hans ansvar for britisk placering. Dale, Duke, Lockett og Daniell stillede op for Nortons fabrikshold, medens Graham, Foster og Frend kørte de tocylindrede AJS-fabriksmaskiner, og de italienske farver blev forsvaret af Bandirola, Pagani og Masetti på Gilera samt Artesiani og

Reg. Armstrong på de nye firecylindrede M.V. med torsionsaffjedring og kardantrek.

I starten sker der et mindre sammenstød mellem Frend og den hollandske kører van Rijswik med det resultat, at Frend kører i grøften, hvorfra han først dukkede op, da det øvrige felt var over alle bjerge. Frend gav sig straks til at forfølge sine konkurrenter, men på anden omgang måtte han udgå med en revne i benzintanken formentlig opstået, da han væltede i grøften. Graham, Lockett og Duke kæmper en drabelig kamp med Gileraerne, medens de øvrige engelske kørere ligger godt placeret i det store felt. Pagani og Bandirola fører tæt fulgt af Graham, medens Artesiani må udgå med gearkasseskade. Graham falder tilbage, og i stedet kiler Duke sig ind mellem de 3 Gilera-kørere, men han kan kun holde stillingen en omgang, så bliver han overhalet af Bandirola. Allerede på den 5. af de 18 omgange tynder det ud i englændernes rækker. Foster og Lockett må udgå ved depotet med bagdækkene i laser, og samtidig annonceres det i højtalerne, at Duke er styrtet også som følge af en løs slidbane. På næste omgang må Graham og Daniell udgå med slidbanerne klaskende i banen som tævende plejle. Dale racer forbi depotet, men det er tydeligt, at der også ved hans baghjul er noget »uldent«, og i depotet hænger man hans nummer ud med et »Come in« — hele Nortons fabriksbold er sat ud af spillet på et par omgange, og da rytterne går ind på 9. omgang, er der ikke en engelsk fabrikskører på banen.

De 3 italienere ligger støt i spidsen med den australske Norton-kører Hinton små 2 kilometer efter på fjerdepladsen. Hinton kniber svingene, lukker sent for gassen ved hårnålen, bremses, så hans tromler må være gloende, og accelererer i samme øjeblik, han har sluppet bremserne, ikke i håb om at indhente italienerne, men for at holde sin landsmand, Armstrong, fra livet. Armstrongs Gilera er tilsyneladende hurtigere end Hinton's Norton, men han har ikke den samme føling med sin maskine som Hinton.

På 10. omgang må Bandirola gå i depot og tanke olie på, efter at hans smøresystem er sprunget læk. Denne forsinkelse bevirker, at Hinton er nået lige op i italienerens baghjul, og da denne må nedsætte hastigheden på grund af udsprøjtende olie, overhaler Hinton og rykker op på tredjepladsen. Masetti fører med Pagani på andenpladsen, men før Pagani er over mållinien, er udfaldet ikke sikkert, det afhænger af om han har benzin nok på tanken. Da han var i depot for at tanke op, kunne benzindækslet ikke tages af med vold og magt, hvorfor italieneren måtte nøjes med at tanke olie. Det viser sig imidlertid, at han kan klare distancen igennem på en tankfuld, og resultatet af et af de mærkeligste landevejssløb, der længe har været kørt, blev:

1. U. Masetti, Gilera 2.00.43,2
147,54 kmt
2. N. Pagani, Gilera 2.01.16,0
3. H. Hinton, Norton 2.03.01,1
4. C. Bandirola, Gilera 2.04.30,9
5. E. McPherson, Norton 2.07.16,0

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og

varmt pelsfor fra **kr. 198,00**

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

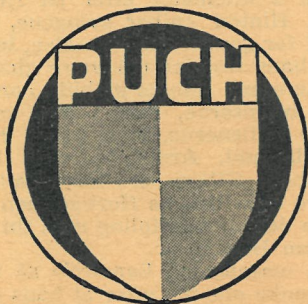
Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet
til motorkørsel.

Org. engelske T. T. styrthjelme

Nyrebælter prima kvalitet - **20,00**

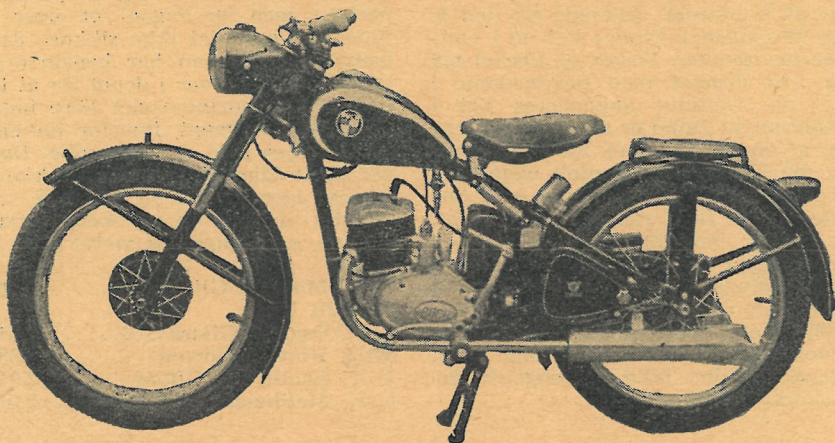


MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



DEN NYE STANDARDMODEL 125 ccm

Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og adskillige sejre i krævende løb har skabt respekt om denne maskine. Den dobbeltstemplede motor har gjort PUCH til den førende totakter.



Den nye Puch standard model er en enestående kraftig maskine, og dens smukke udseende er yderligere blevet understreget af den nykonstruerede teleskopforgaffel. Motoren er den berømte dobbeltstemplede patenterede totakts motor med letmetal-topstykke. Denne motor forener firetakts motorens fordele med totakts motorens enkle konstruktion.

Af andre fordele kan nævnes den behagelige svingsadel, fuldt elektrisk udstyr, svinghjuls-dynamo, motor og gearkasse sammenbygget i een enhed, kraftige hjul og bremses og fodgear med 3 hastigheder. Den nye 125 ccm Puch er ikke alene godkendt til bagsæde, den har også kræfter nok til at have overlegne køreegenskaber med 2 personer.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

O. E. ANDERSEN — KØBENHAVN V

VESTERBROGADE 2 C

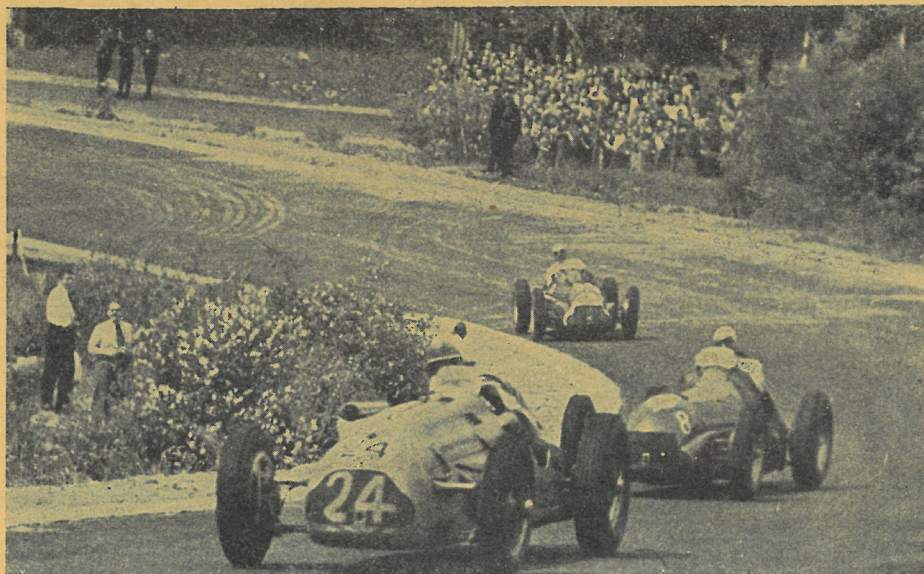
TELF. PALÆ 4741

Fantastiske hastigheder i det BELGISKE AUTOMOBIL GRAND PRIX

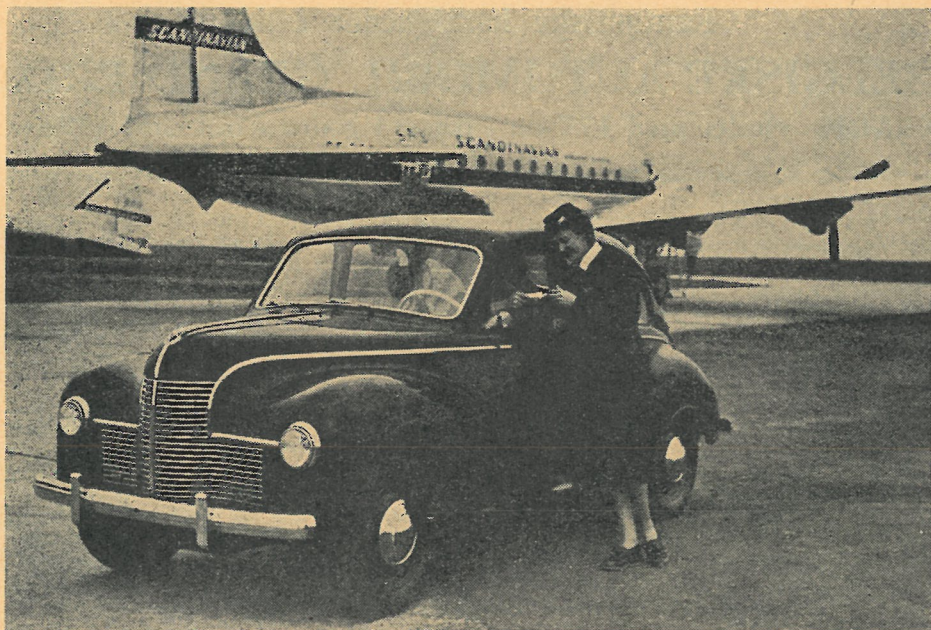
FANGIO vinder med 177 km i timen i gennemsnit over 492 km

Efter meget omfattende forbedringsarbejder gennem de sidste måneder startedes den 18. juni på banen ved Spa-Francorchamps det belgiske automobil Grand Prix, som bidrog til atter at placere bilsporten på de tekniske højder, hvor den befandt sig i årene 1934—39. Løbet blev vundet af Fangio på en Alfa-Romeo 158, han gennemkørte de 35 omgange a 14,1 km på 2.47,26, altså med 177 km/t i gennemsnit. Hurtigste omgang kørtes af Farina på en lignende vogn med 185 km/t i gennemsnit. Løbets nr. 2 blev Fagioli, ligeledes på en Alfa, kun 14 sekunder efter Fangio, og nr. 3 blev meget bemærkelsesværdigt franskmænden Rosier på en 4,5 liter Talbot kun 2 min. 19 sek. efter vinderen. Man havde endvidere indrettet tidtagning over 1 km på den lange, lige strækning mellem Malmedy og Masta, og her kom man til de følgende resultater for vognenes tophastighed: Farina 263 km/t, Villoresi 271 km/t, Fangio 285 km/t og Fagioli 295 km/t. Villoresi kørte den nye Ferrari, 1,5 liter med 2-trins kompressor, som — til trods for at den øjensynlig ikke mangler tophastighed — endnu ikke kan være helt færdigudviklet.

I denne forbindelse er det interessant at bemærke, at prototypen for de Alfa-Romeo, type 158, med 2-trins kompressor, som dominerer Grand Prix sporten i dag, allerede blev prøvekørt i 1939 — det har altså krævet mindst fire års praktisk løbsdeltagelse at udvikle dem til et maksimum af motoreffekt og driftsikkerhed. De udvikler i dag 330 hk, medens både den nye Maserati, type Milano, og den 12-cylindrede, 2-trins Ferrari ikke præsterer over 300 hk. De bedste af de eksisterende Maserati 4 CLT giver omkring 260 hk, medens den nye 4,5-liter Talbot uden kompressor giver ca. 280 hk. Rent umiddelbart ser det altså ud til, at de kompressorløse Grand Prix motorer endnu har gode muligheder for en videreudvikling, idet de kun giver omkring 63 hk pr. liter slagvolumen, medens i hvert fald 85 hk pr. liter ligger indenfor mulighedernes grænse. For kompressorvognenes vedkommende synes mulighederne derimod snart at være udtømt, idet de udvikler indtil 1,1 hk pr. cm² stempeloverflade, hvilket med de hidtil benyttede stempelkonstruktioner betyder varmebelastninger, som i mange tilfælde medfører fare for driftssikkerheden.



Belgiens Grand Prix. Claes (24) fører foran Farina (8) og Fangio.



De bedste engelske traditioner er bevaret i den strømlinede Javelin.

Vi prøvekører **JOWETT JAVELIN**

I årene inden den sidste verdenskrig kunne man af og til på de engelske landeveje træffe nogle små, stivbenede personvogne af et mere end ortodokst engelsk udseende, en art rullende husgeråd, som ikke var berømt for skønhed, lydløshed, tophastighed eller accelerationsevne, men derimod for pålidelighed, driftsøkonomi og enestående slidstyrke. På køleren stod navnet Jowett. De var forsynet med en 2-cylindret boksermotor på 907 ccm, en lille trofast mekanisme, der trak de lykkelige ejere omtrent fra vuggen til graven, og som senere i lidt forstørret skikkelse gik igen i Bradford varevognen, som efter krigen også har fundet vej her til landet.

På baggrund af dette snusfornuftige generalieblad virkede fremkomsten af Javelin, der også er et Jowett produkt, som en overraskelse, der kaldte på tvivlen; man havde før set små, fornuftige bilfabriker, som fik store ambitioner og døde af det. Var springet ikke for stort fra førkrigstidens primitive husholdningsæske til en vogn, som faktisk i følge sine specifikationer skulle være enestående indenfor 1,5-liter klassen?

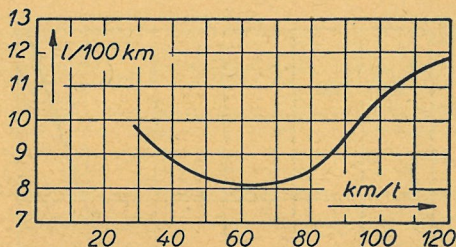
Efter to års forløb, indenfor hvilket tidsrum, vi har haft lejlighed til omfattende prøvekørsler med vognen, er vi i hvert fald for vort vedkommende kommet til det resultat, at fabrikens dristighed har båret frugt i rigt mål. Her skal fortælles lidt om hvordan.

Når en bilkonstruktør står overfor at skulle fremstille en ny model med særlig gode driftsegenskaber, har han flere forskellige muligheder: Han kan begynde med udviklingen af en højtkomprimeret motor, der giver en god udnyttelse af det forud givne slagvolumen og en god benzinøkonomi, og han kan fordele effekten på mange stempler med kort slaglængde således, at varmebelastningen fordeles på et stort stempelareal, og levetiden bliver lang på grund af ringe stempelhastighed. Så kan han prøve at bygge vognen lettere og at give den et karosseri med lav luftmodstand for derigennem at reducere vognens hestekraftbehov. Endvidere skal vognen have en transmission, som ganske nøje er tilpasset såvel motorens hestekraftkurve som den optrædende bevægelsesmodstand, og endelig skal køre-

egenskaberne være så gode, at man uden ubehag kan udnytte de opnåede hastigheds- og accelerationsegenskaber, hvilket ikke mindst kræver den største omhu ved planlægningen af såvel styretøj som affjedring og bremses.

Ved udformningen af Javelin har konstruktørerne på de fleste punkter fulgt de angivne retningslinier således, at man rent umiddelbart, når man kører med vognen, har et indtryk af harmoni mellem alle mekaniske egenskaber. På baggrund heraf virker det lidt overraskende, at man har valgt et forhold mellem boring og slaglængde på 72,5/90, hvilket giver en stempelhastighed på 12,3 m/sek. svarende til de 4100 omdr./min., ved hvilke motoren udvikler sin største hestekraft. På dette ene punkt har man altså fjernet sig meget langt fra de seneste års konstruktionspraksis, og eksemplet viser, hvor vanskeligt det kan være selv for fremsynede teknikere at løsrive sig fra hævdvundne sædvaner — i det foreliggende tilfælde er det den forlængst ophævede engelske beskatning på stempelarealet, som spøger i konstruktørernes hjerner.

Den 4-cylindrede motor er iøvrigt et af den slags aggregater, man straks kommer til at holde af. Den er usædvanlig lydløs og så vel monteret, at man har vanskeligt ved at konstatere, om den er gået i stå eller blot kører tomgang. Den trækker gennem en fire trins gearkasse, som skiftes fra rattet, og de



Benzinforbrugskurven for Javelin. Man kan bemærke, at kurven ikke stiger stejlt ved de høje hastigheder, hvilket er forårsaget af karosseriets ringe luftmodstand.

fire udvekslingstrin synes at være særdeles velvalgte til danske forhold, for så vidt som det ofte falder en naturligt at bruge også 1. gear. Som man vi se af de kurver, vi har optegnet på grundlag af de foretagne forsøg, er accelerationsniveauen usædvanlig god for en vogn på 1,5 liter (resultaterne er som sædvanlig opnået med 2 personer i vognen), og benzinforbruget ligger — til trods for en relativ stor bagakseludveksling — betydelig under, hvad man på forhånd ville have ventet, hvilket indicerer en god strømlinieform. Det laveste forbrug opnås ved hastigheder omkring 65 km/t (ca. 12,3 km på literen), men mindst lige så bemærkelsesværdigt er det, at man ved en konstant hastighed på 120 km/t kører omkring 8,5 km på literen.

Vognen er bygget op som et fuldstændig selvstående stålkarosseri, og der er anvendt torsionsfjedre både for og

SPECIFIKATION:

Motor:

Cylinderantal	4
Boring	72,5 mm
Slaglængde	90,0 mm
Slagvolumen	1486 ccm
Ventilstilling	Topventilet
Kompressionsforhold	7,2:1
Maksimal hestekraft	50 ved 4100 omdr./min.

Transmission:

Kobling	Tør enkeltplade
Gearkasse	4 hastigheder frem

Udvekslinger:

1. gear	3,885:1
2. gear	2,39 :1
3. gear	1,504:1
4. gear	1,00 :1
Differentiale	Hypoid
Udveksling i differentiale	4,86:1
Dækstørrelse	5,25 × 16

Elektrisk anlæg:

Volt	12
Fabrikat	Lucas
Amperitimer paa akkumulator	50

Bremser:

Fabrikat	Lockheed
System	Hydromekaniske
Forhjulsophængning	Uafhængig
Baghjulsoffjedring	Torsionsfjedre

Chassis:

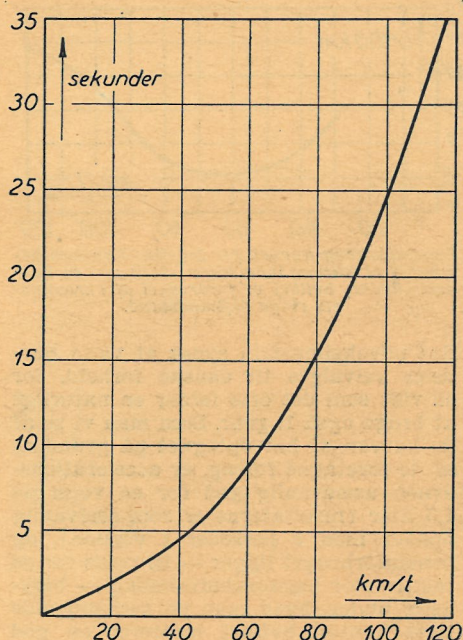
Type	Monokonstruktion
------	------------------

Karosseri:

Type	4 dørs sedan
Personalt	4-5

Hoveddimensioner:

Akselafstand	2590 mm
Sporvidde	For 1290, bag 1240 mm
Total længde	4270 mm
Total bredde	1550 mm
Total højde	1540 mm
Egenvægt	975 kg
Benzintank	36 liter
Olieindhold	5 l
Vand	6,75 l



Accelerationskurven for Javelin viser, at man gennem gearene kan accelerere fra 0 til 100 km/t på små 25 sekunder.

bag. Forhjulsophængningen er udført på normal måde med kort og lang triangel for hvert hjul, medens man bagtil har benyttet en noget usædvanlig ophängning med fire, vridningsslappe, langsgående svingarme i forbindelse med tværliggende torsionsstænger, en tværliggende stang til optagelse af tværkræfter på bagtojet (Panhard's system) og to skråtstillede, hydrauliske teleskopstøddæmpere, men iøvrigt med en normal, stiv bagaksel. En rigelig anvendelse af gummi i alle hjulophængninger bevirker fuldstændig lydløshed i hjulophængningen under kørslen, og en korrekt indbyrdes tilpasning af forhjulenes ophængnings- og styringsgeometri giver en let og vibrationsfri ratbevægelse.

Hele vognen vejer kun 975 kg, og når man tager i betragtning, at den i hvert fald i nødsfald skal kunne transportere 6 personer, siger det sig selv, at den må være dimensioneret til en meget betydelig bevægelse i hjulophængningerne, hvorefter igen følger en god frihøjde under bunden og en relativ høj beliggenhed af tyngdepunktet for det let belastede køretøj. Resultatet bliver nogen ruhning ved hurtig kørsel gennem sving, men takket være det højtliggende

krængningscentrum bagtil, holdes krængningen altid indenfor passende rammer, ligesom indledningen og afslutningen på krængningsbevægelsen takket være de rigeligt dimensionerede støddæmpere foregår uden oversvingninger.

Skulle man sammenfattende karakterisere Javelin, bliver resultatet, at det er en ualmindelig „let“ vogn i alle sine egenskaber — styring, bremsning og betjening af gaspedal foregår slørfrit og spillende glat, ligesom affjedringen tillader kørsel med meget høje hastigheder på middelhøje og dårlige veje uden nævneværdige reaktioner på vognens passagerer. Det er en vogn, som især damerne vil kunne lide — et smart og veltrimmet køretøj, som i sig forener et stænk af amerikansk luksus og kørselskomfort med den præcision i vejbeliggenhed og køreegenskaber, der i almindelighed karakteriserer den europæiske kvalitetsvogn.

København-Nairobi

Fortsat fra side 409

Næste dag passerede vi på ca. 100 km's afstand Mount Kenya, som vi kunne se i det fjerne. Lidt efter kørte vi igennem Nakuru og fortsatte ud over den store Sodasø, noget senere så vi ud over Naivasha, søen med de tusinder af røde flamingoer, og kl. 16,15 kunne vi se Nairobi. Kl. 16,30, 2. påskedag, den 10. april 1950, 44 dage efter starten fra Jyderup, kørte vi ind i Nairobi, byen som lige er fyldt 50 år og er blevet City.

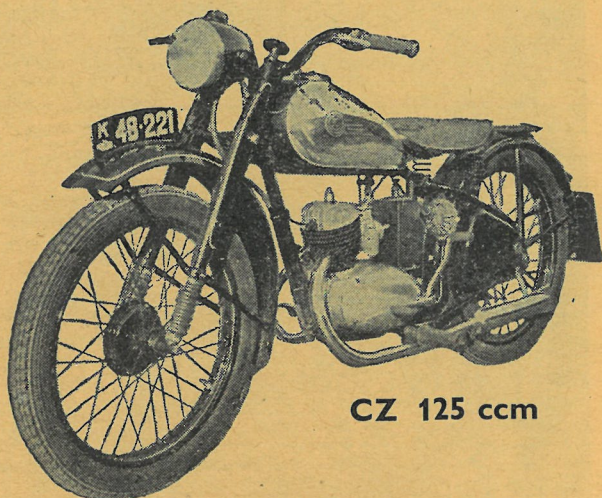
Vor lange rejse er endt. Meget af den ville vi nødtigt gøre om igen, og vi tror, at vi mange gange har haft heldet med os, men interessant og rig på oplevelser var den.

P. S.: På den ca. 14.000 km lange køretur med den trofaste »Henry« har vi kun haft eet eneste uheld. Den punkterede på højre bagring nede i den sydlige del af Sudan, da en lang torn trængte igennem dækket. Noget af det værste, Afrika bød os, var, hvad vi kaldte »vaskebræt« eller »bølgepapveje«. Det er riller 5–6 cm høje som går fra den ene til den anden side af vejen med et mellemrum på 30–40 cm. Dem kørte vi på 100 og atter 100 km både i Nordafrika og fra Ægyptens grænse igennem Sudan og en del i Uganda og Kenya. Man kan kun køre langsomt, og alligevel ryster man fra sans og samling i en gammel stivbenet bil. 200 km af den slags en dag i Sudan glemmer man aldrig.

MOTORCYKLERNE SOM LØSER ETHVERT KØRSELSPROBLEM



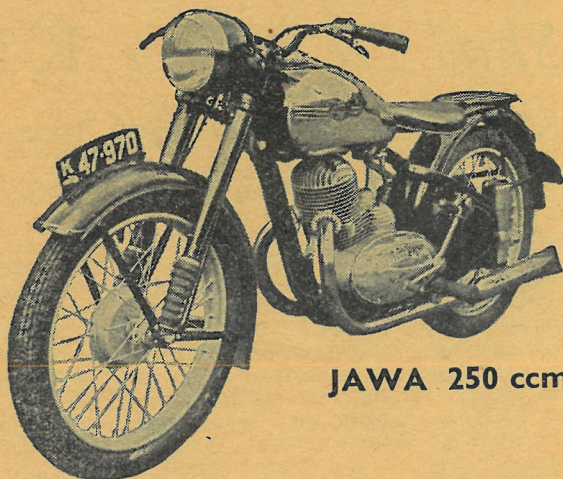
CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordel, f. eks. telescoptorgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o. s. v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine, der har vundet det berømte skotske trial.



CZ 125 ccm



Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescoptorgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel med eet-punkts op-hængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort JAWA så populær. Økonomisk og driftsikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 bhk eller 2-cyl. 350 ccm med 14,5 bhk — det er de kendsgerninger, der har gjort JAWA respekteret af motorfolk verden over.



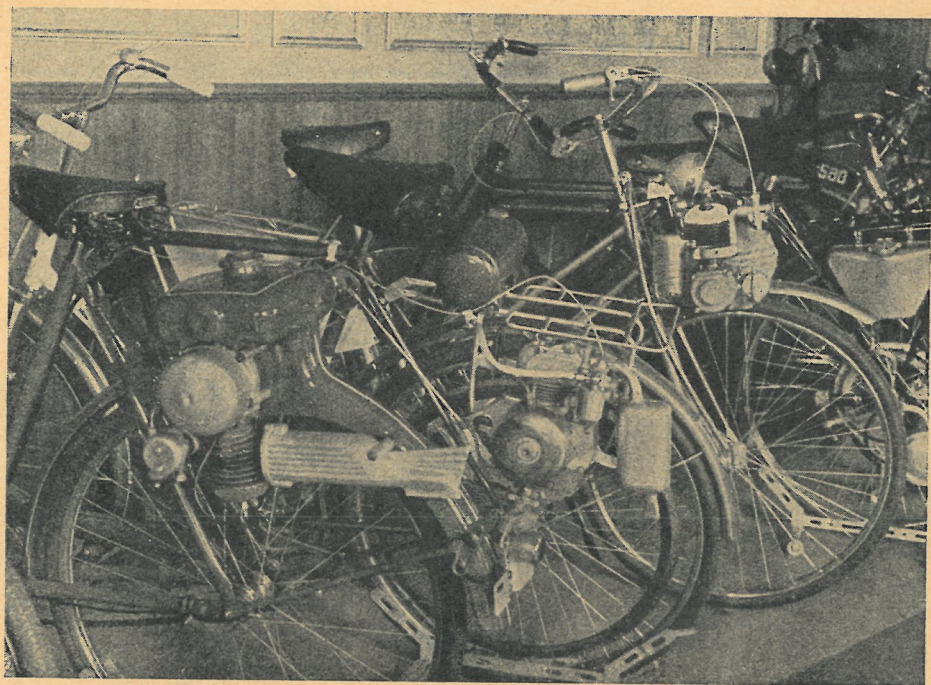
JAWA 250 ccm

NÆRMESTE FORHANDLER ANVISES

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12 372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk motorcykleindustri



Her er vist et lille udvalg af de påhængsmotorer, der idag er i handelen.

Skal De ha' en KNALLERT

Nu begynder påhængsmotorerne at knalde landet over, og de mange mennesker, der i de sidste år har løbet storm mod varedirektoratet for at få en indkøbstilladelse til en rigtig motorcykle, kan nu midlertidigt klare sig med disse befordringsmidler, så længe talen er om transport til og fra arbejde og anden kørsel over korte distancer. Selvfølgelig er der ikke noget i vejen for, at man kan køre jorden rundt med en påhængsmotor, hvis man ellers har tid og lyst til det, men man må gøre sig klart, at en cykle med påhængsmotor først og fremmest er et transportmiddel beregnet for kortere afstande.

Grunden til, at vi understreger ovennævnte forhold er, at vi ønsker, at det skal være klart for enhver, at en cykle med en påhængsmotor er et køretøj, der er sammensat af en motor og en cykle, uden at man i det samlede køretøjs konstruktion har taget hensyn til en »organisk helhed« som det er tilfældet ved en rigtig motorcykle uanset dennes størrelse. Da de fleste påhængsmotorer er i stand til at give cyklen en

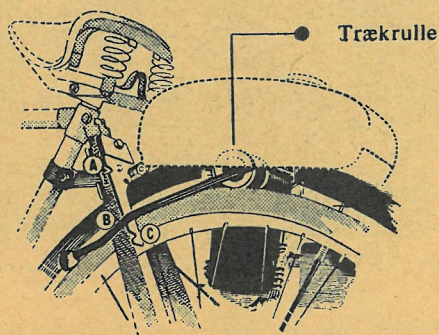
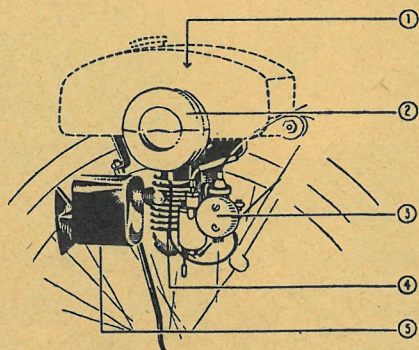
hastighed på ca. 35 km/t, uden at myndighederne (i alt fald foreløbig) stiller andre krav end at man ved en kort prøve skal bevise, at man er i stand til at manøvrere cyklen, samt at denne skal være forsynet med en forgaffelsikring og et latterligt bothorn, bør enhver ejer af en cykle med påhængsmotor selv stille krav for sin egen og andre trafikanters sikkerhed.

Et uaffjedret motorkøretøj er i sig selv lidet tilfredsstillende, men så længe det drejer sig om de helt små påhængsmotorer, der maksimalt kan give en hastighed på 25 km/t, som tilfældet er med Lohmann motoren, vi omtalte i vort juninummer, kan man ikke rette væsentlige indvendinger, men så snart hastigheden sættes i vejret, øges påvirkningerne på stel og gaffler, og der er derfor grund til at være yderst agtpagivende. Den eneste affjedringsmulighed ligger i dækkenes elasticitet, og man må derfor ikke pumpe ringene for hårdt op, selvom cyklen derved bliver tungere at drive frem. På ujævn vej bør man nedsætte hastigheden, ikke

alene for at skåne stellet, men også for at have fuldt herredømme over cyklen — en almindelig trædecykle har som bekendt ingen styrebremse.

Et andet og meget vigtigt spørgsmål er bremserne. De almindelige frihjulsbremser er fuldt tilstrækkelige til en almindelig trædecykle, vel at mærke så længe de er i orden, men ved hastigheder på 35—40 km/t vil de vanskeligt kunne løse opgaven alene, og under alle omstændigheder vil de hurtigt blive slidt op. Man bør derfor tillige montere en forsvarlig bremse på forhjulet.

Konstruktionerne af påhængsmotorerne er meget forskellige, ligesom monteringsmåden varierer stærkt. Lohmann motoren har en stor fordel ved ikke at kræve ændringer af cyklen, og en motor, der minder meget om den tyske »diesel«, er den danske *Diesella*. Bortset fra navnet har motoren intet med diesel at gøre. Det er en almindelig totakts benzinmotor med svinghjuls magnet. Transmissionen er meget enkel, og består blot i en friktionsrulle, der går mod bagdækket. Ved hjælp af et håndtag kan motoren kobles til eller fra under kørslen. En reduktionsventil letter starten, idet motoren ikke yder



Den danske *Diesella* monteres på bagskærmen og kan slås fra eller til under kørslen. Tallene henviser til: 1. Benzintank. 2: Svinghjuls magnet. 3: Karburator. 4: Cylinder. 5: Lyddæmper.

Whatever the shape of things to come . . .

I will give you
MORE MILES PER GALLON!

ALL kinds of remarkable things may happen when motor-cars—and motor cycles—are even more freely available. But whatever the engineers may think up (and it is not a small machine) National Benzole Mixture will continue to give you more miles per gallon. That's because benzole is not only an effective anti-knock substance, but it is also a powerful fuel in its own right. Let's hope it won't be very long now.

NATIONAL BENZOLE MIXTURE

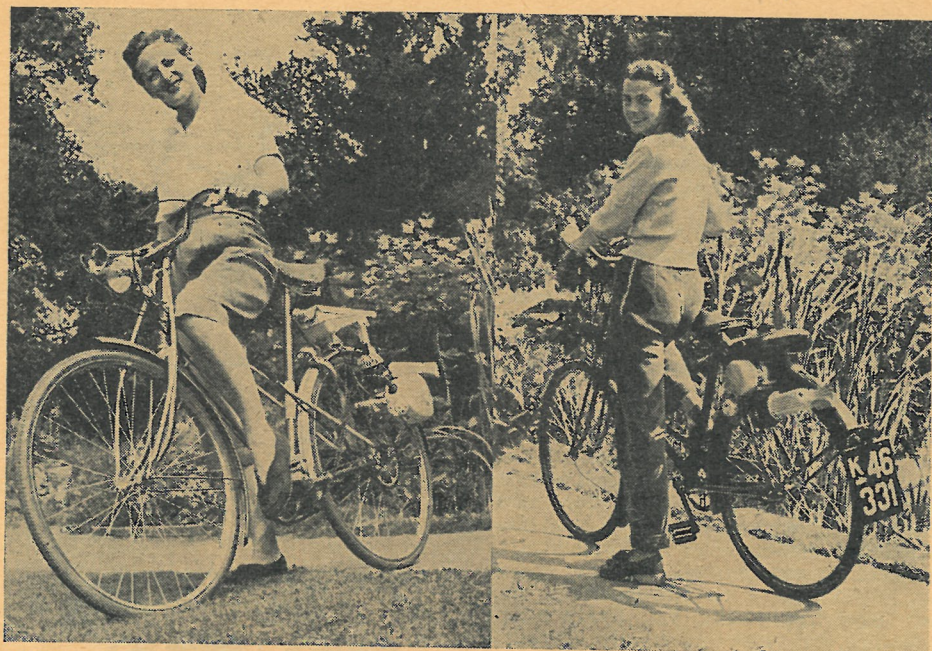
Det engelske firma National Benzole Mixture giver i denne spøgelsesfulde annonce udtryk for en mulig udvikling af påhængsmotorer.

væsentlig modstand, når ventilen er løftet. Specifikationen er følgende:

1-cylinder totakts motor. Cylinder-volumen: 50 m³. 2 hk. Smøring: Olie i benzinen: 1:15, Boring: 40 mm. Slaglængde: 39,5 mm. Marchhastighed: 35 km/t. Benzinforbrug: 1 lt ca. 75 km.

Krumtappen ligger i 3 kuglelejer og plejlstanglejet er et svært rulleleje. Vægten er ca. 10,5 kg og prisen er kr. 600,— incl. montering ekscl. 20 % omsætningsafgift og indregistreringsomkostninger. Fabrikant: I/S *Diesella*, Kolding.

En anden motor af dansk fabrikat, BFC, minder meget om *Diesella*en i konstruktion og specifikation. Også BFC anbringes på cyklens bagskærm, eller rettere sagt, motoraggregatet danner den bageste del af bagskærmen. Trækket fra motoren overføres til baghjulet ved hjælp af en friktionsrulle. Når man ønsker at slå motoren fra, således at cyklen kan benyttes på almindelig vis, løsnes nogle fløjmrøttriker og motoraggregatet løftes nogle få cen-



Påhængsmotorerne fylder ikke meget på en almindelig cykel. Til venstre en Fuchs og til højre den danske BFC.

timeter op, således at friktionsrullen går fri af baghjulet. Tophastigheden er ca. 35 km/t og benzinforbruget 75 km pr. liter.

Specifikation:

1-cyl. totakt benzinmotor.
BHK = 1 ved 3000 omd/min.
Cylinderdiameter 39,5 mm.
Slaglængde 40 mm.
Slagvolumen 49 cm³.

Krumtapakslen er lejret i kuglelejer og plejlstangslejet er et ruleleje. Tændingsstrømmen leveres af en svinghjuls-magnet. Man har tilstræbt at forenkle såvel konstruktion som produktion det mest mulige for derigennem at nedsætte fremstillingsomkostningerne. Prisen er da også kun kr. 390,— + 20 % omsætningsafgift og + leveringsomkostninger. Fabrikant: Brdr. Christensens Fabriker, Ejbyvej 68, København, Vanløse.

De mest enkle former for påhængsmotorer er naturligvis også blevet udviklet til mere komplicerede aggregater, og der er ikke tvivl om, at man yderligere vil forsøge at drage motorcyklens fordele frem, men samtidig vil man fjerne sig fuldstændigt fra den oprindelige idé, nemlig en billig og frem for alt ukompliceret motor.

I Fuchs motoren har man imidlertid tid forsøgt at udnytte de muligheder, der er til stede, uden at gøre maskineriet kompliceret. Motorens maksimalydelse er 1 hk, men ved det omdrejningstal, der svarer til marchhastigheden, yder den 0,8 hk. Marchhastigheden angives til 25 km/t, hvilket må anses at være fuldt forsvarligt for en almindelig cykle. Svinghjuls magneten er på denne motor suppleret med en belysnings-spole, således at man i motoren samtidig har en kraftig dynamo til lygten. Ved en ganske simpel klokobling-gearkasse har man to udvekslingsforhold mellem motor og baghjul. Man kan endvidere sætte motoren i frigear, således at den ikke skal startes påny, hver gang man er stoppet op i trafikken. Kraften fra motoren overføres til baghjulet ved hjælp af kædetræk. Et stort kædehjul passende til almindelige frihjulsnav monteres på baghjulet og selve motoren og benzintanken er bygget sammen i en bagagebærer, der påmonteres på ganske almindelig vis.

Motoren er af tysk oprindelse og har følgende specifikation:

Boring 35 mm, slag 40 mm, slagvolumen 40 ccm. Kompressionsforhold 6,5 : 1. Benzinforbrug: 1,25 liter pr. 100 km. Vægt 9,5 kg. Totaludveksling mellem motor og baghjul: 21,7 : 1 og 33,5 : 1.

Pris kr. 575,— ekskl. 20 % omsætningsafgift og indregistreringsomkostninger. Importør: Nordisk Merkantil Compagni, Vesterport 471, København V.

Den franske påhængsmotor VAP adskiller sig fra de øvrige modeller ved sin konstruktion og monteringsmåde. Motoren monteres fast nede ved bagakslen, og ud- og indkobling sker ved hjælp af et bowdentræk fra styret, således at man under kørslen kan slå motoren til eller fra.

Motoren er en totakts benzinmotor med svinghjulsmagnet og dekompressionsventil. Det almindelige kædetræk fra pedalerne er bibeholdt uforandret, og på baghjulets venstre side er et kædehjul, formet som en tandkrans, påmonteret egerne, og dette er ved en kæde forbundet til motorens kædehjul. Montering er således meget enkel, medens der både kan tales for og imod motorens placering. Naturligvis er det en fordel, at tyngdepunktet holdes langt nede ved den lave montering, men på den anden side kan motorens vægt, der udelukkende falder på cyklens venstre side, medvirke til en noget uheldig balance set fra et teoretisk synspunkt.

VAP'en er på 48 ccm og yder 1 hk. Vægten opgives til 9 kg og den vil kunne fremdrive cyklen med ca. 35 km/t. Prisen er kr. 550,— exclusiv omsætningsafgift og montering.



Når De heller ikke ved, hvor jeg bor,
så må De jo være li' så fuld som jeg.

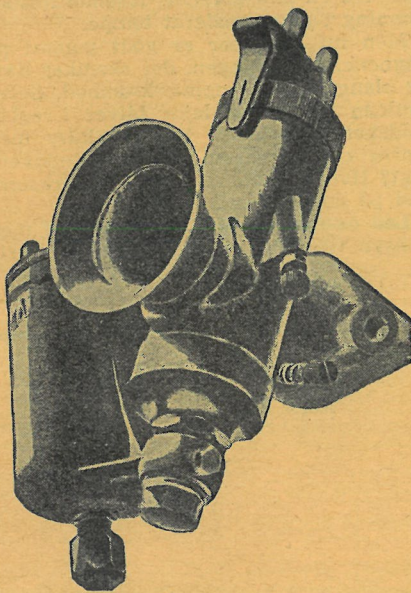
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

WILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

Mecanius giver gode råd:

TÆNK LIDT PÅ HJULENE

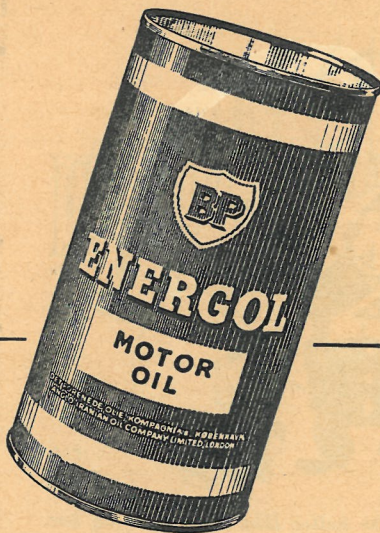
Det er i grunden mærkeligt at tænke på i hvor høj grad de fleste motor-kørende ignorerer deres hjul, hvad-enten disse er anbragt på biler eller motorcykler. Umiddelbart efter krigen, da nye dæk og slanger var udenfor menig-mands rækkevidde, og da den gamle gummimontering var mere eller mindre rådden, sendte man af og til en ængstelig tanke ned til dækkene — en ængstelse, hvis begrundelse ofte blev bevist i øre-døvende drøn fra regulære eksplosioner, eller fra en altopgivende, fusende luftud-tømning i mere moderat tempo.

Men nu hvor der er godt gummi på vognene, er der ingen, der skænker dæk og slanger større opmærksomhed. Selve hjulene og disses lejer bliver i reglen fuldstændig overset. Hvorfor køre med større omkostninger end højst nødven-digt? Hvorfor ikke ofre lidt opmærksom-hed på den bærende kraft?

Lad os først se, hvad vi kan gøre med hensyn til dæk og slanger. Det vigtigste

er, at man altid har det rigtige lufttryk i ringene, og det rigtige lufttryk kan man få opgivet på alle større servicestationer og selvfølgelig hos gummiforhandlere og -importører. Trykket er direkte afhæn-gig af vognens bruttovægt samt gummi-størrelsen. Det er klogt at have en fast servicedag, f. eks. mandag, hvor man kø-rer ind på sin benzinstation og foruden den almindelige optankning får efterset olie, akkumulator og lufttryk. Tiden iler, og i vor forjagede livsførelse kan der let smutte et par uger, i hvilke disse vigtige eftersyn ikke bliver foretaget. Motorcyk-listerne kan ikke foretage sig andet end at holde trykket vedlige, men dette er til gengæld særlig vigtigt for dem, da sty-ringen ellers bliver for tung. For lavt tryk i ringene bevirker hurtigt slid af den simple grund, at dækket lader sig trykke mere sammen for hver hjulom-drejning end normalt, og den derved op-ståede varme virker skadelig på såvel gummi som lærred. Samtidig øges rul-

ENERGOL motorolie giver Deres
motor mere liv og længere liv

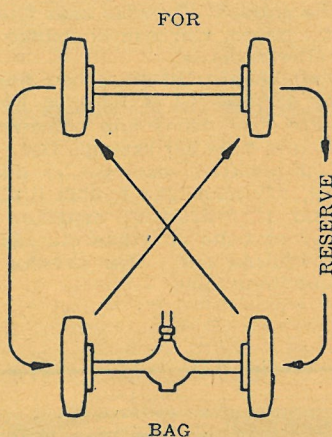


TEKNIKKENS TRO TJENER

BP OLIE-KOMPAGNIET $\frac{A}{S}$

ningsmodstanden, hvilket igen betyder større benzinforgbrug og nedsat tophastighed. Tror De ikke på, at forskellen mellem tilstrækkeligt og utilstrækkeligt tryk i ringene er mærkbart, så tag blot en almindelig trædecykle, og køør en tur på halvflade ringe og derefter en tur på hårdt pumpede ringe — De vil sikkert kunne mærke en betydelig forskel. Endelig må man ikke glemme, at det er det indvendige tryk, der holder dækket på plads på fælgen.

Bilisterne kan imidlertid foretage sig andet end lige at holde trykket ved lige, fordi de har et reservehjul. Læg en gang mærke til ordet reservehjul. Som



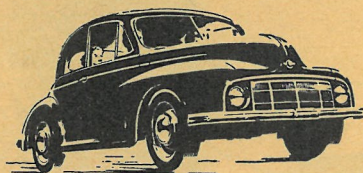
det fremgår af ordet, er det et hjul, man har i reserve, men i praksis kører mange bilister rundt med en gammel klud af et dæk, og et sådant må betegnes som et nødhjul, der kan monteres, hvis det bliver tvingende nødvendigt. Har man imidlertid et reservehjul, skal man lade det bestille noget en gang imellem. På moderne vogne ligger dette hjul godt gemt i kufferttrummet, men på flere ældre og nekelte nye vogne, er det monteret udvendig på vognen. Der kan det hænge i månedsvis og blive godt gennembagt af solen, hvad det ikke har godt af. Uanset, hvor man opbevarer sit reservehjul, bør man tskifte det ud med et af de monterede hjul, og på denne måde lade det indgå i et kredsløb. Som bekendt er vejbanerne buede, og dette bevirker, at dækkene slides mere på den ene side af slidbanen end på den anden. Når man bytter hjulene om efter det system, der er vist paa figuren, opnår man ikke alene at

Når De har

set
spurg
hørt
målt
og
regnet

vil De forstå hvorfor
de fleste vælger

MORRIS



MORRIS MINOR . PRIS 9.800

Samt de øvrige modeller

MORRIS OXFORD . PRIS 13.900

MORRIS SIX . PRIS 17.350

(Alle priser incl. omsætningsafg.)

Nærmeste forhandler giver gerne yderligere oplysninger.



DANSK OVERSØISK
MOTORINDUSTRI A/S



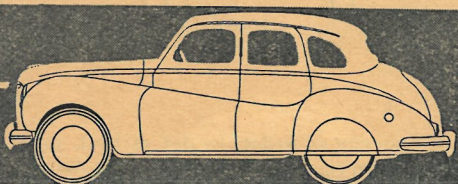
køre længere på et sæt dæk (på grund af reservehjulets anvendelse), man modvirker tillige, at slidbanerne bliver slidt skæve.

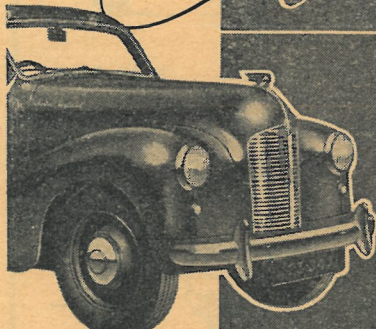
Selve hjulene bør man også efterse en gang imellem. Motorcyklisterne vil hurtigt konstatere uregelmæssigheder i hjulenes sporing, men man ser masser af biler køre rundt med både skæve og eksehjul. Er et forhjul ekset, vil det hurtigt mærkes i styretøjet, medens et baghjul kan tillade sig en del friheder, uden at man mærker det. Naturligvis giver et ekset hjul stor slitage på dækket, men det kan tillige påvirke hjulophængning, fjedre, aksler og lejer på en meget ugunstig måde. Det skal endelig bemærkes, at bremseevnen nedsættes for det pågældende hjul. Det er selvfølgelig let selv af konstatere, om et hjul slår. Man kan blot hæve det pågældende hjul fra vejbanen og lade det snurre rundt, medens man holder en blyant eller lignende ind mod en fast genstand, således at blyantens ende er en millimeter fra fælgen. Slår hjulet, bør man lade et værksted se på tilfældet og rette fejlen. Det er måske en øjeblikkelig udgift, men pengene kommer hjem med renter.

Baghjulslejerne bliver ganske automa-

tisk smurt sammen med den øvrige vogn, hvis denne da nogensinde bliver smurt! Anderledes er det med forhjulslejerne og motorcyklerne. På de fleste motorcykelnav sidder en smørekep, men man skal være meget varsom med at sprøjte fedt ind på denne måde. Man kan let tykke for meget fedt i lejet, og fedtstoffet vil i større eller mindre mængder trænge ud i bremsetromlen. Det er derfor klogere at afmontere hjulene for hver 15.000 km og vaske lejerne omhyggeligt ud, inden man atter pakker dem med rent fedt. Hjul-lejer skal have specielt varmebestandigt fedt, den rigige kvalitet ses i smøretabellerne. Når hjulet atter sættes på, skal lejet justeres såseles, at man kan mærke et ganske lille sideslør. Spænder man lejet for stramt sammen, kan man beskadige kuglerne eller rullerne.

Når alt kommer til alt, er det hjulene, der får det hele til at køre, så hvorfor ikke ofre dem den smule opmærksomhed, de med rette har krav på. Det er kedeligt at punktere, men det er dobbelt kedeligt, når man ikke kan få hjulet af på grund af fastrustedes møtriker. Giv møtriker og bolte en dråbe olie, når De skifter hjulene om i den ovenfor omtalte ombytningsplan.



A. 40 DEVON — Den er rummelig og kraftig — udstyret med 40 HK. topventileret motor, hydro-mekaniske bremses og uafhængig affjedrede forhjul, soltag, varmeapparat og dugtjerner. Den har lige sat 36 nye hastighedsrekorder for standard-udstyrede vogne.

A. 70 HAMPSHIRE — Austin dækker navnet på Europas største automobilfabrik. A 70 har en 70 HK. topventileret motor, ratgear, 3 personers for sæde og praktisk indbygget værktøjskasse i bagklappen. Den leveres med soltag, varmeapparat og dugtjerner.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER AKTIESELSKAB

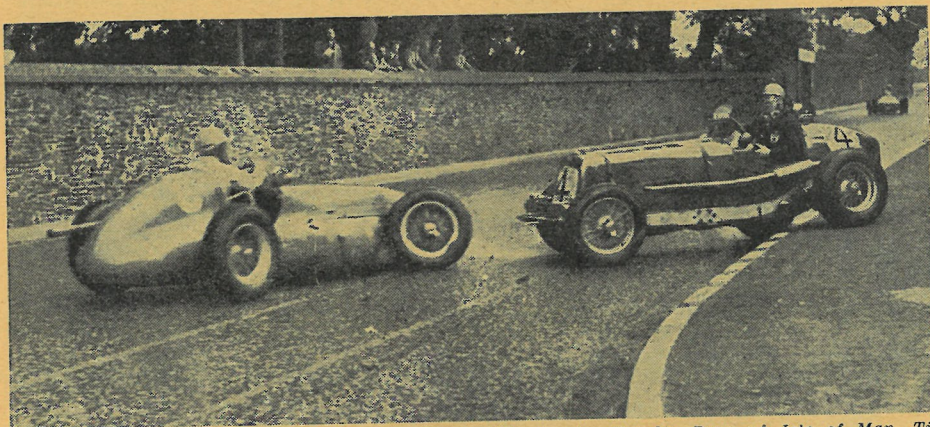
ODENSE Tlf. 172 • KØBENHAVN C. 14.301.10.862 • AARHUS Tlf. 82 00 • AALBORG Tlf. 11 98 • ESBJERG Tlf. 22 23

GERARD vinder på ISLE OF MAN

Den 17. juni kørtes et engelsk automobilløb efter den internationale formel I på en landevejsbane udenfor byen Douglas på øen Man. Der startede kun vogne på 1,5 liter med kompressor, 5 E.R.A. type B og B/C fra 1936 og 37, to 8-cylindrede Grand Prix Delage fra 1927, fire CLT Maserati og en 1939 Grand Prix Alfa Romeo. Den engelske kører Peter Walker var anmeldt med en af de famøse E.R.A. type E, men den

rard, E.R.A., 112,4 km/t, 2) T. C. Harrison, E.R.A., 111,1 km/t, 3) E. de Graffenried, Maserati, 110,0 km/t, 4) B. Shawe-Taylor, E.R.A., 109,8 km/t, 5) D. Hampshire, Maserati, 108,2 km/t, 6) R. Parnell, Maserati, 107,3 km/t.

Inden hovedløbet kørtes det årlige Manx Cup Race over 18 omgange for vogne under 2 liter, men iøvrigt uden bestemmelser om vognenes art og indretning. Favoriter var de nye 1100 ccm Co-



Begyndelsen til et tredobbelt sammenstød i British Empire Trophy Race på Isle of Man. Til venstre ses Bira i sin Maserati og David Murray, ERA. I baggrunden ses Joe Kelly, der få sekunder efter tårnede ind i de to andre vogne.

kunne ikke vente til selve løbet med at udfolde sine usædvanligt underholdende egenskaber — allerede under træningen dagen før knækkede en af de korte kardaksler fra differentiale til baghjul, og den hvirvlende akselstump flængede hul i benzintanken; et øjeblik efter var vognen et brølende ildhav, og Walker brækkede et håndled og flere ribben, da han sprang af i farten.

Parnell, der startede på en Maserati, led som så ofte før en bitter skuffelse — efter en dårlig placering i starten arbejdede han sig frem til spidsen og havde under de første 18 omgange en rasende duel med Gerard på E.R.A. — herefter havde Gerard en alvorlig udskridning ved Parkfield Corner, som kostede ham 20 sek., og Parnell tog føringen. Snart efter begyndte hans kobling at glide (hvilket den har haft tilbøjelighed til på alle Maserati-racere i de sidste 17—18 år), og han måtte nøjes med 6. pladsen. Der kørtes 36 omgange a 6,25 km, altså ialt 225 km, og resultatet blev: 1) F. R. Ge-

per-Jap, men det viste sig hurtigt, at de ikke er færdigudviklede — den sidste af dem gik ud, inden halvdelen af løbet var kørt. Resultater: 1) Oscar Moore, 2-liter O.M.B., 107,1 km/t, 2) G. Shillito, 1980 ccm Riley, 105,2 km/t, 3) Norman Culpan, 2-liter Le Mans Frazer Nash, 105,1 km/t.

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok...

Søg Dig en Makker med Panderlok®.

ILFORD Super Swing Seat
— for Langturt —

RECRO (hvor der findes Bagagebærer).
Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvillere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

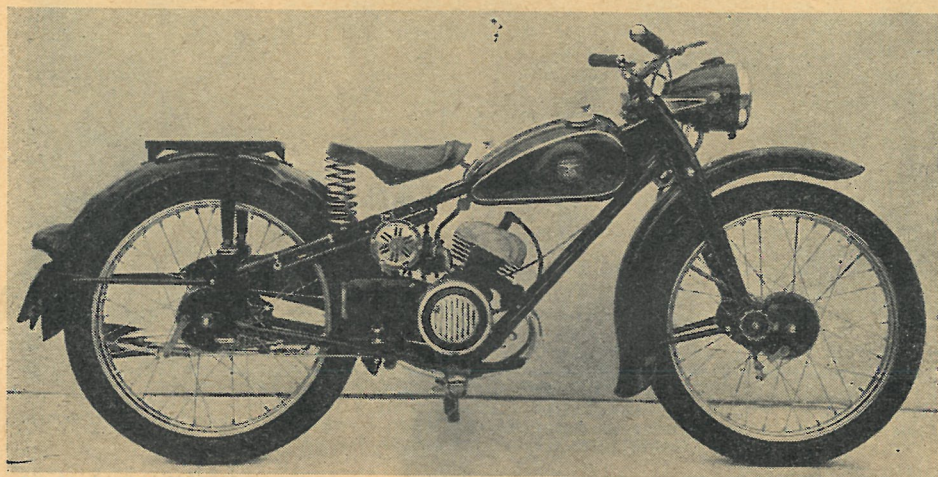
EN 98'er DER HAR DET HELE

Endnu en tysk maskine er kommet til landet. Den lille 98 ccm ADLER adskiller sig i væsentlig grad fra andre motorcyklekonstruktioner, først og fremmest fordi transmissionssystemet er lånt fra automobilkonstruktionerne, og dernæst fordi dens udstyr overgår, hvad man hidtil har set i denne slagvolumenklasse.

Totaktsmotoren er på 98 ccm med 50 mm boring og 50 mm slag. Kompres-

indkapslet. Maskinen har tillige teleskopisk baghjulsaffjedring, hvorfor den lille maskine ikke alene har overordentlig gode køreegenskaber, men den er tillige meget behagelig at køre på uanset vejens beskaffenhed. Affjedringen fuldendes ved en blød gummisattel, der er ophængt som svingsattel.

Stellet er udformet som en dobbelt rørramme, og som en lille finesse kan man notere, at der på begge fodhviler



Den tyske Adler på 98 ccm med svinggaffelaffjedring på forhjulet og teleskopisk baghjulsaffjedring. Maskinen er helt igennem udstyret som en stor maskine.

sionsforholdet er forholdsvis højt, 7,2:1 og maksimalydelsen er 4,1 hk. Hovedlejerne er kuglelejer og plejæstangslejet er et rulleleje. Ligesom på langt de fleste automobilmotorer er koblingen en tør enkeltpladekobling, der arbejder direkte på svinghjulet, og gearkassen ligger i forlængelse af krumtapakslen, altså på siden af motoren. Ved denne konstruktion undgår man helt forkæden, og man kan tillige foretage reparationer på gearkassen og skiftemekanismen uden at skille hele motoren.

Forhjulsaffjedringen er en konstruktion, man ikke tidligere har set. Forhjulet er ophængt i en svinggaffel og affjedret ved hjælp af to spiralfjedre, der er »vundet op« om svinggafflens aksel. På denne aksel er tillige anbragt et par indstillelige friktionsstøddæmpere, og såvel disse som fjedrene og gafflen er

er anbragt et lille støtteben, som kan klappes op under fodhvileren under kørslen. Det elektriske anlæg består af en svinghjulsmagnet med dynamospoler til opladning af en lille akkumulator. Sidstnævnte leverer strøm til hornet og parkeringslyset, medens det store lys får strøm direkte fra dynamospolerne.

Gearkassen har 3 hastigheder med fodskifte, hvorfor man fuldstændig har fornemmelse af at køre på en stor maskine. Værktøjsrummet er anbragt i benzintanken, og lukket med et vandtæt låg. Styret er låst ved en ratlås, der tillige virker som kortslutningskontakt for magneten.

Maskinen vejer 70 kg, benzinforbruget er 1,9 l pr. 100 km, tophastighed 70 km/t. De øvrige specifikationer er:

Udvekslingsforhold mellem motor og gearkasse 3,36:1.

Udvekslingsforhold i gearkassen 2,43:1 1,40:1 0,92:1.

Udvekslingsforhold mellem gerarkasse og baghjul 2,92:1.

Hjulafstand 1200 mm, gummistørrelse 2,5—19.

Som det fremgår af ovenstående er det en maskine for kendere, der sætter pris på gode køreegenskaber og tillige fordrer et komplet udstyr. Maskinens driftsomkostninger er selvfølgelig meget små, men anskaffelsesprisen kommer antagelig til at ligge mellem 2200 og 2300 kr.

Hvorfor dobbeltstemplede totaktere.

Fortsat fra side 416.

Som racermotorer vil 2-takterne altid være behæftet med den ulempe, at de ikke — på grund af den korte skylleperiode — kan nå op på samme høje omdrejningstal som 4-takterne. De skal derfor alene præstere en større hestekraft i kraft af det dobbelte antal arbejds slag i forbindelse med en lade-pumpe, der tvinger det effektive mid-deltryk i vejret. Den nu gældende Grand Prix formel for motorcykler, der

forbyder anvendelsen af kompressor, sætter på effektiv måde 2-takterne ud af spillet, men regler er som bekendt til for at laves om, og der er vist ingen tvivl om, at den dag, man atter til-lader, at i hvert fald 2-takterne må køre med en vis grad af overladning, hvis man da ikke vil gå over til mere rationelle formler end den nugældende slagvolumenbegrænsning, vil de motor-cykelfabriker, som i dag dominerer i den internationale sport, få et og andet at spekulere på.

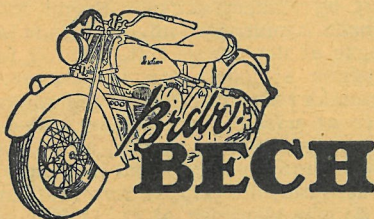
Motorcycle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

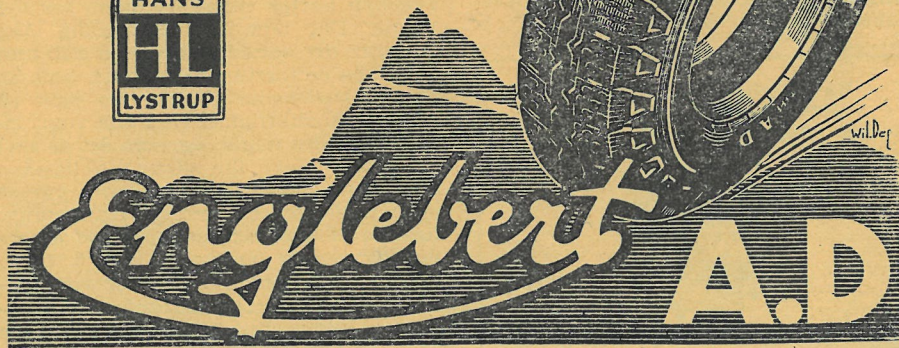
RESERVEDELE OG UDSTYR

Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tåga 9926

På alle veje i al slags
vejr er ENGLEBERT A.D.
altid det fuldkommen
skridsikre dæk...



Dansk dobbelt-sejr i Hedemora

*SVEND AAGE SØRENSEN viser, hvad erfaring
og viden betyder i et T.T. løb —*

For de få danskere, der overværede TT-løbet i Hedemora, var det en oplevelse at se vor „strong old man“ på landevejssløbenes område, Svend Aage Sørensen, vinde begge klasser trods uheld. Hans store erfaring og hans taktisk rigtige kørsel gjorde sagen legende let for ham.

I 500 ccm-klassen fik han en normal start, og han lå som nr. 2, indtil hans maskine tydeligt nok fik tændrørsskade. Roligt og sikkert skiftede Svend Aage Sørensen tændrøret, uden at lade sig anfægte af det øvrige felt, der fo'r forbi ryggen af ham. Han koncentrerede sig ganske roligt om den simple opgave, det er at udskifte et tændrør, medens mange unge ryttere mener, at de nødvendigvis må holde øje med hvor mange konkurrenter, der slipper forbi, alt imdens de ofte glemmer, at et tændrør kan være særdeles varmt.

Svend Aage Sørensen gik i gang igen, og i et hårdt, men støt tempo arbejdede han sig omgang for omgang op fra sin plads bagest i feltet, og på 16. omgang lå han som nr. 2 bag Kuno Johansson, for derefter at føre resten af løbet. Det blev en meget populær dansk sejr, og arrangørerne var taknemmelige for det lille tændrørsuheld, eftersom det forhindrede et konkurrenceløst løb.

I 350 ccm-klassen gik Svend Aage Sørensen straks frem i starten, og han holdt placeringen, indtil de sidste omgange. Midt under løbet var uheldet atter ude efter den lille dansker, denne gang med en betydelig alvorligere overraskelse, nemlig et stelbrud. Han fort-

satte dog løbet, men med nedsat hastighed. Dette gav Ragnar Sunnqvist en chance til at gaa forbi, men på sidste omgang spurtede Svend Aage Sørensen og overhaledede Sunnqvist, netop som en svensk sejr syntes sikker.

Resultaterne blev
TT for maskiner indtil 500 ccm (30 omgange)

1. Svend Aage Sørensen, Norton 1.41,02
2. Kuno Johansson, Triumph 1.43.03,6
3. Bertil Andersson, AJS ... 1.44.16,6
4. Albert Vertriest, Belgien, Triumph 1.46,56,0
5. Ragnar Sunnqvist, AJS
6. Leif Samsing, Velocette.
7. Torleif Andreassen, Velocette.
8. Eyvind Hansen, Danmark, AJS.
9. Poul Kalør, Danmark, Ariel.

TT for maskiner indtil 350 ccm (25 omgange.)

1. Svend Aage Sørensen, Norton , 1.26.41.
2. Ragnar Sunnqvist, AJS 1.26.45,5.
3. W. Gerber, Schweiz, AJS 1.26.29,5.
4. Bertil Andersson, AJS 1.28.29,5
5. Thorleif Andreassen, Norge, Velocette, 1.29.08,5.
6. Walter Bergström, Finland, AJS 1.30.00,0.
7. Nils Jönsson, Norton.
8. Ingvar Nilsson, Douglas.
9. Eivind Hansen, Danmark, AJS.
10. Sven Stern, Velocette.

Foruden nogle rent svenske motorcykleløb kørtes tillige et billøb for F-3 vogne. Det blev som sædvanlig Ake Jönsson, der sejrede i suveræn stil, men det så på de første omgange ud, som om Robert Nellemann skulle give ham en virkelig konkurrence. Den ene vogn efter den anden udgik, og, som det er sket så mange gange før, glemte Nellemann al fornuft og kørte kun med gassen uden tanke for det mulige og umulige. Resultatet blev, at han kørte ud af banen og knuste sin vogn. Kun 5 vogne gennemførte med Ake Jönsson som vinder og Fred Geitel på andenpladsen. Svenskeren kunne tillade sig at spare sin vogn og dog vinde med en sikkerhedsmargin på ca 1¼ minut.

Rå kædehjul i alle størrelser.
SPLEEFA vindskærme
for Nimbus og engelske cykler



Helgolandsg. 13, Kbh. V. C. 14361, Eva 6621

Hvem skal køre den første **BRM?**

Spørgsmålet om, hvilken kører, der skal tage ansvaret for den første af de nye engelske Grand Prix racere, B.R.M., når det store slag for første gang skal slås på Silverstone i september måned har optaget den engelske offentlighed i den sidste tid, og bølgerne er gået højt såvel i dagspressen som i den specielle motorsportspresse.

Af nationale grunde har de fleste interesserede på forhånd regnet det for givet, at præsentationen af B.R.M. skulle betros en engelsk kører, og man har i denne forbindelse peget på kørere som Parnell, Gerard, Bira, Harrison, Hampshire og flere andre, der i hvert fald har nogen praktisk erfaring vedrørende kørsel i internationale Grand Prix løb i de seneste år, ligesom initiativtageren til hele projektet, Raymond Mays, der er en af de gamle rotter indenfor engelsk automobilsport, selv ved flere lejligheder har givet udtryk for, at han kunne tænke sig at give en hånd med ved premieren.

Det kom derfor som noget af et chok, at man i midten af juli måned fra B.R.M.'ens hovedkvarter i Bourne meddelte, at man efter Mays' indstilling havde skrevet kontrakt med den kendte franske Grand Prix kører Raymond Sommer. Han skal dels være til rådighed for fabriken ved den endelige trimning af den nye racer, ligesom han skal være leder af det hold (foreløbig på to vogne), som skal repræsentere engelsk automobilsport i den kommende sæson.

Der er vist ingen tvivl om, at man ved den trufne disposition har handlet særdeles fornuftigt. Det afgørende for englænderne i den foreliggende situation må sikkert være, at man får den absolut bedst egnede mand til at lede det engelske hold, og man kan formentlig ikke finde en mand, der er bedre egnet end Sommer, som i den sidste menneskealder har kørt alle den internationale Grand Prix sports bedste vogne til sejr, når lige undtages Alfa Romeo, type 158. Vi for vort vedkommende lykønsker englænderne til den »common sense«, de har lagt for dagen i en vanskelig situation.

Og så venter vi spændt på resultaterne fra Silverstone.



Over
250 millioner
BOSCH tændrør

er i årenes løb udgået fra BOSCH-fabrikerne - et uomstødeligt bevis for disse populære tændrørs fremragende kvalitet. Med deres diamant-hårde isolator, som kan stå for enhver varmekampvirkning, og med elektroder fremstillet af specielt gnistbefordrende materiale, garanterer BOSCH tændrør en absolut effektiv antændelse af benzinblandingen: de gør motoren mere levende, forøger trækkræften og sikrer den mest økonomiske anvendelse af benzinen.

BOSCH

TÆNDRØR

— den uovertrufne kvalitet —



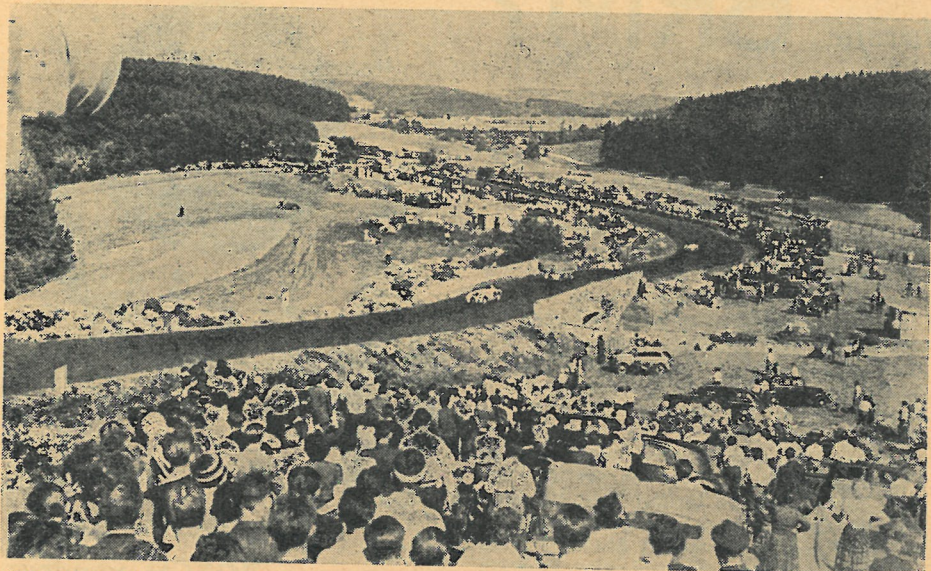
København N

Tlf. C. 7716

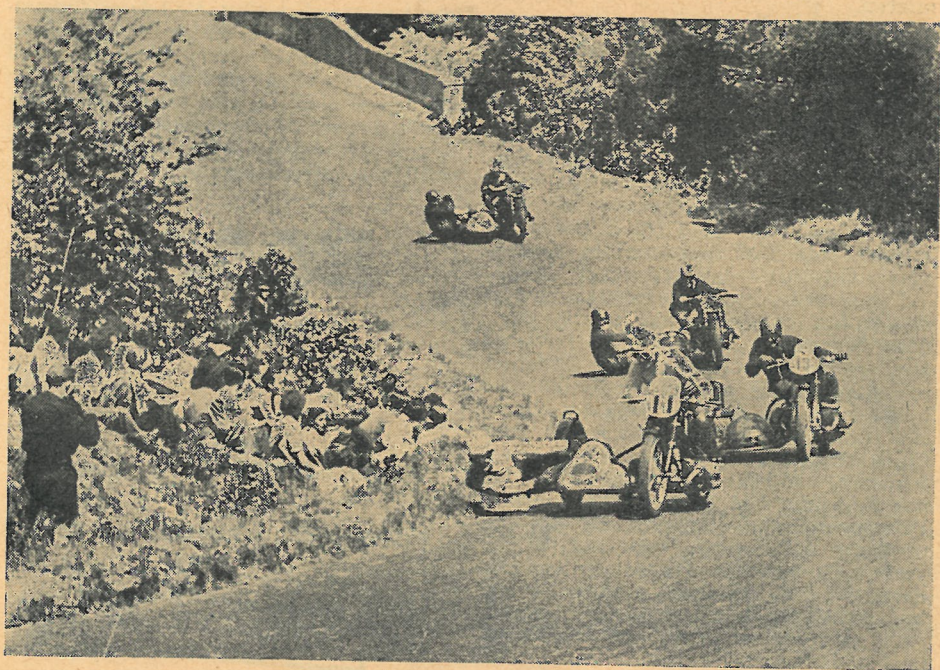
Generalrepræsentant for ROB. BOSCH G.m.b.H., Stuttgart

DEPOTER & SERVICESTATIONER i:
Ålborg · Aarhus · Horsens · Odense · Sønder-
borg · Haderslev · Slagelse · Vejle og Tønder

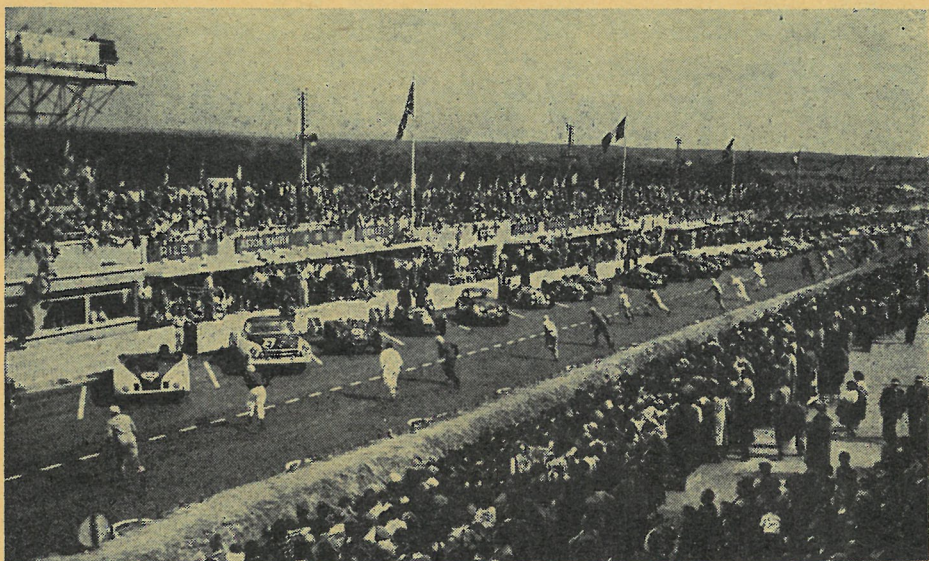
KORT FORTALT I



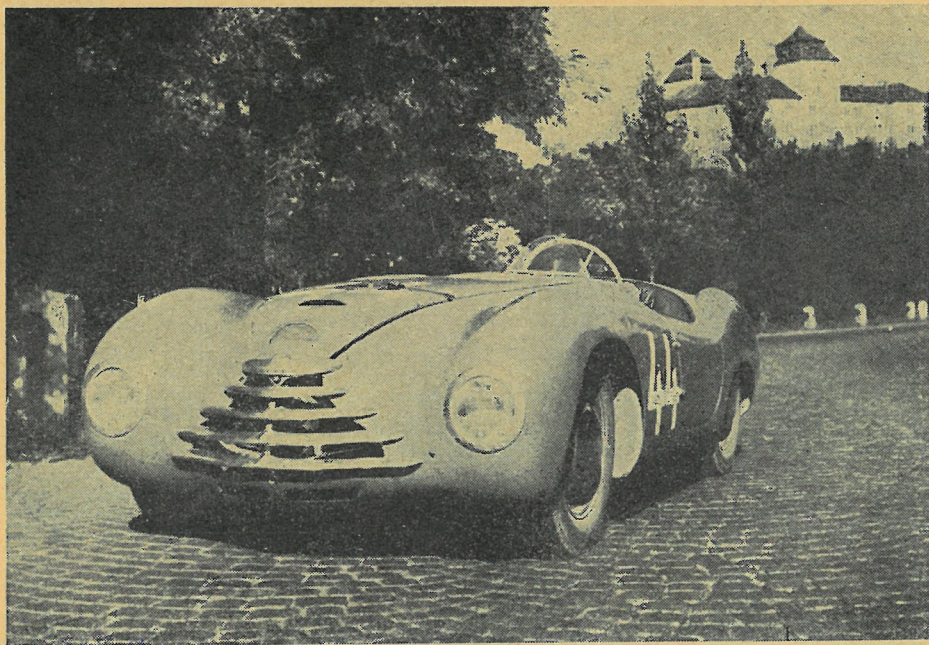
Over disse linier ses et billede fra den berømte bane, Nürburgring. Banen er 20,81 km lang og byder med sine forskelligartede sving på lidt af hver. Det her viste udsnit er begyndelsen til »Svalehale-kurvens«. Herunder ses en hård konkurrence mellem sidevogne på Nürburgring. Tyskerne har fint materiel bestående af BMW, DKW, NSU og Zindapp.



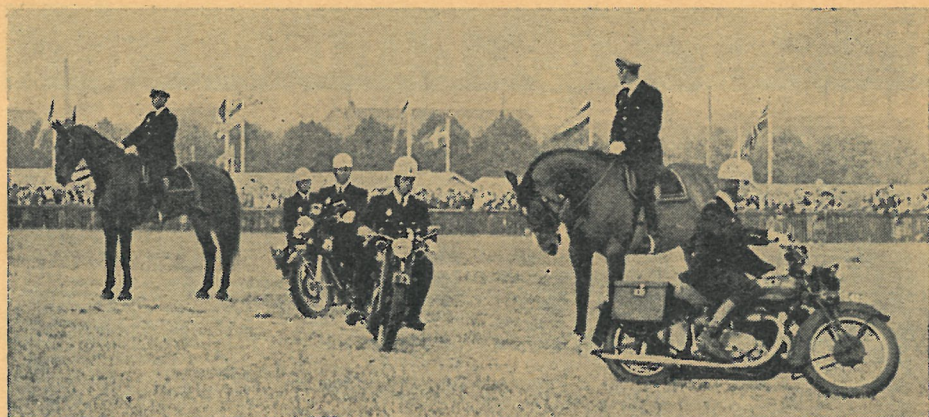
TEKST OG BILLEDER



Starten i det klassiske Le Mans 24 timers løb. Når startsignalet lyder, løber kørerne over til de holdende vogne. Vinder i årets store klasse blev Louis Rosier på Talbot.



En specialbygget Skoda sportsvogn, der har adskillige sejre bag sig i løb for vogne med slagvolumen op til 1100 ccm.



Flere af vore læsere har bedt os bringe et billede fra politiets opvisning på Bellahøj. Her ses de beredne og motoriserede betjente i den smukke opvisning, hvor man kunne konstatere, at betjentene havde fuldt herredømme over både dyr og maskiner.



For kort tid siden blev Shellhuset genindviet efter det omfattende opbygningsarbejde. Den nye bygning er usædvanlig smuk i linier og udsmykning. Den en gang så forhadte bygning har som en fugl Fønix rejst sig af asken i den skikkelse, man oprindeligt havde tillænkt den. Shellhuset er selvfølgelig en moderne forretningsbygning, men det er også et mindesmærke over offervilje og modstand i en tid, hvor begge dele var et ubønhørligt krav til de mennesker, der satte frihed og ret over alt andet.

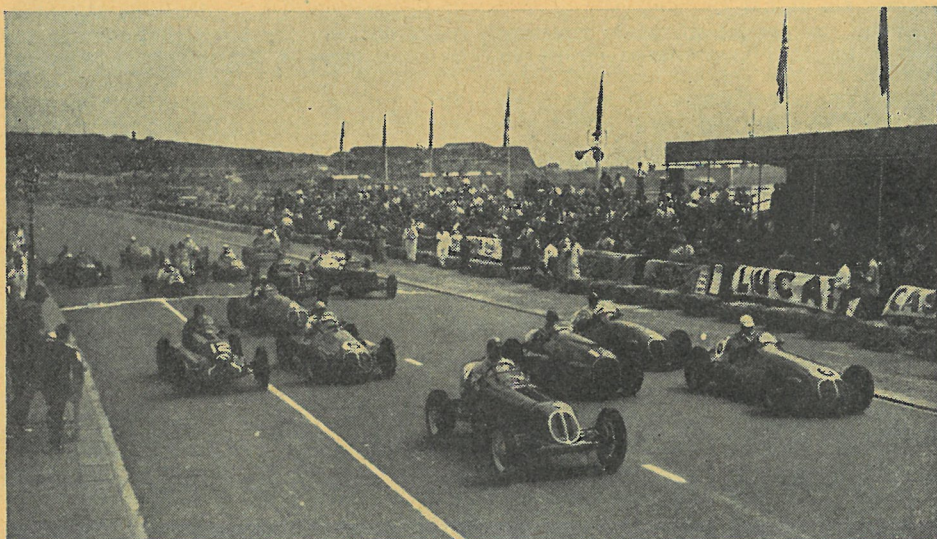
ITALIENSK VOGN

OVERLEGEN PÅ NEW JERSEY

Peter Whitehead vinder med 146 km/t i gennemsnit trods sprængt topstykke.

Den 13. juli kørtes på øen Jersey i den engelske kanal det årlige bil-løb, der ikke officielt er noget Grand Prix løb, men som alligevel ligger i et højt internationalt plan. Banen,

rick i den nye Cooper-Jap 1100 ccm uden kompressor. Peter Whitehead havde under træningen fået en revne i det ene topstykke, men kunne ikke få et nyt frem inden starten — han påfyldte



Fra starten i det 20. løb på Jersey. Peter Whitehead vandt løbet med et sprængt topstykke, der var tætnet med et almindelig kølertætningsmiddel, købt ved en tank.

der ligger i udkanten af byen St. Helier, er godt 5 km lang og består af den godt 2 km lange strandpromenade, der for enden gennem to 90°-sving går over i byens hovedgade; her foregår tilbagekørslen mellem de gamle, tætstående huse og gennem en række hurtige, men dødsensfarlige sving, indtil hårnålekurven ved West Park, som fører tilbage til starten. Der kørtes 55 omgange, ialt 283 km.

Favorit var Peter Whitehead i en ny Ferrari V-12 Grand Prix model, og desuden deltog Bira, Parnell, de Graffenried og Hampshire i Maserati 4 CLT, Hamilton i Maserati 6 C, Gerard, A. G. Whitehead, Ashmore og Harrison i E.R.A., Crossley og Kelly i den nye engelske Alta med 2-trinskompressor, Rolt

i en 1927 G. P. Delage og Aston og Merderefter et af de tætningsmidler, man kan købe ved enhver benzintank, og vandt løbet. I sandhed en usædvanlig behandling af en fuldblods Grand Prix racer. I øvrigt vakte det under træningen sensation, at den engelske kører Hampshire præsterede den hurtigste omgang med 151,5 km/t, medens Peter Whitehead kun kunne klare 6.-bedste tid. Chiron var anmeldt til løbet med en ny Maserati, men kom ikke.

Straks efter starten viste det sig, at flere af Maserati'erne ikke gik, som de skulle, og Parnell, der havde den nyeste vogn, måtte lægge sig afventende bag efter Whitehead's Ferrari, som med det samme gik frem i spidsen, hvor den blev under resten af løbet. Gerard, som

med sin 1937-E.R.A. ikke havde nogen chance for at tage initiativet, fulgte Parnell som en skygge. De Graffenried, som i starten gik hårdt frem efter den hurtige Ferrari, opdagede snart, at hans vogn brugte mere olie, end den skulle — han måtte flere gange i depot og fylde på og nåede først under løbets slutning frem i førergruppen igen. Crossley's Alta, der ikke hidtil har gjort noget strålende indtryk, kunne åbenbart lide den nye 2-trins-kompressor — selv om den aldrig var fremme i spidsen, kørte den et rent og konstant løb, som lover godt for dens videre udvikling (Alta'en bygges af et lille engelsk firma, og den er den eneste nye engelsk-byggede Grand Prix racer bortset fra B.R.M.).

Løbet var præget af, at de engelske kørere nu er blevet trænet op til en køreteknik, som kan stå mål med deres præstationsevne i årene før krigen, og der skete overhovedet ingen uheld som følge af svigtende omdømme og kørefærdighed — derimod udgik efterhånden syv vogne som følge af mekaniske uheld.

Allerede i 2. omgang udgik Rolt med den gamle Grand Prix Delage, hvis indsugningsmanifold revnede, og i 7. omgang udgik Bira af ganske lignende årsag. Merrick i Cooper 1100 var

flere gange i depot for at skifte tændrør, og i 9. omgang udgik Harrison's E.R.A. med sprængt motorblok. I 10. omgang revnede indsugningsmanifolden på vor gamle ven Murray's Maserati med 2-trins-kompressor, og et øjeblik senere udgik Merrick's Cooper; hans holdkammerat Aston, der ikke havde presset sin vogn så hårdt, udgik først i 19. omgang, og i begge tilfælde var årsagen gennembrændte stempler. Cooper'en er en direkte efterkommer af den kendte F-3 racer, men medens både Jap's, Triumph's og Norton's 500 ccm motorer nu synes at være meget driftsikre over længere distancer til trods for, at de gennemgående udvikler 42—45 hk, har Jap til stadighed vanskeligheder med den 2-cylindrede V-motor på 1100 ccm, der i virkeligheden er to sammenbyggede, lidt udborede 500 ccm maskiner. Vanskelighederne beror uden tvivl på den omstændighed, at boringen er for lille i forhold til slaglængden — englændernes ufattelige konservatisme på dette punkt har efterhånden kostet dem mange sejre i internationale konkurrencer, som i dag kræver anvendelse af alle teknikens muligheder, hvis man vil sikre et hæderligt resultat.

Whitehead's Ferrari arbejdede støt og fejlfrit og havde kun nogle få sekunders forskel på de forskellige omgangs-

Klichéerne laver

Bruedahl

Bella 2409

tider. Han kørte de første 20 omgange med 149,8 km/t i gennemsnit, tankede derefter op på 19 sekunder og lå stadig i spidsen, da han gik ind i løbet igen. Efter 35 omgange havde han overhalet Gerard med en hel omgang, og lidt senere var det Parnell, som måtte se sig overhalet. Parnell lignede iøvrigt en mus, der har været druknet i olie, han var fuldstændig tilsløjet og måtte ustandselig tørre briller for at se, hvor han var henne.

Resultaterne blev: 1) Peter Whitehead, Ferrari G.P., 146 km/t — 2) Reg. Parnell, Maserati 4 CLT, 143,5 km/t — 3) E. de Graffenried, Maserati 4 CLT, 143 km/t — 4) F. R. Gerard, E.R.A. type C/D 1937, 142 km/t.

FIRESTONE

kan fejre 50 års jubilæum

Den 3. august var det 50 år siden, Harvey S. Firestone grundlagde sin gummifabrik i Akron, Ohio, og den kendte virksomhed, der til en begyndelse beskæftigede 12 mand, er siden vokset til en verdensomspændende organisation, som i dag producerer en meget væsentlig del af verdens samlede behov for gummiprodukter, heriblandt ikke mindst automobilgummi. Selskabets gummimøller ligger i Singapore og Liberia — det sidstnævnte sted har man sikret sig udnyttelsesretten til en million acres land i tidsrummet 1926—2025. Et indtryk af den enorme udvikling, som har fundet sted, får man, når man hører, at omsætningen er vokset fra ca. 400.000 kr. i det første driftsår til 4.000 millioner i 1949. Selskabet føres i dag videre af 5 af grundlæggerens sønner, og som en naturlig konsekvens af den rivende udvikling indenfor alle grene af transportvæsenet, ofrer selskabet årlig meget betydelige beløb på opretholdelsen og udviklingen af forsøgslaboratorierne i Akron, der rangerer blandt de bedste i verden.

Vor lykønskning til jubilæet gælder ikke alene det amerikanske Firestone selskab, men også dets danske repræsentant A/S Skandinavisk Motor Co., København, som har solgt Firestone's produkter på det danske marked lige siden 1916.

N.C.- Trykkeriet

*Tryksager
til ethvert formål*

Sydhavns Plads 4, Central 16505



Aut. Forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

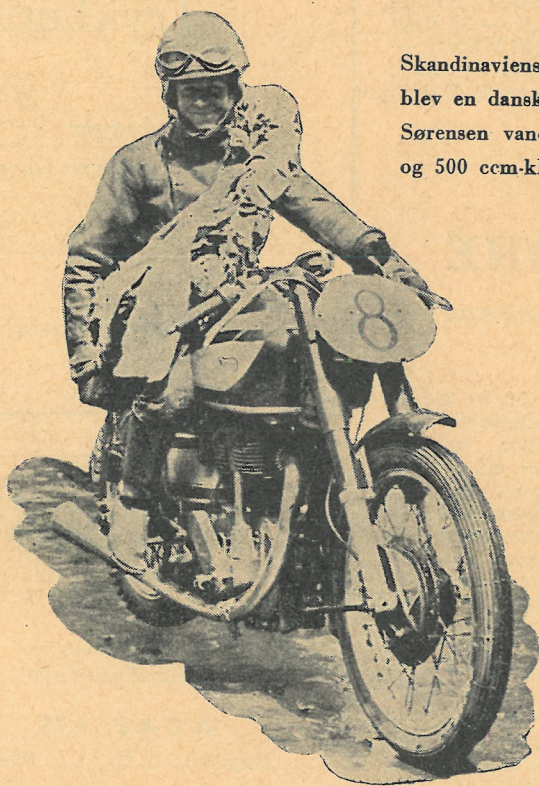
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Norton

DOBBELT SEJR I HEDEMORA T.T.



Skandinaviens største T.T. i Hedemora blev en dansk dobbeltsejr. Svend Aage Sørensen vandt både 350 ccm-klassen og 500 ccm-klassen på NORTON.

NORTONs enestående sejrliste beviser at dette mærke er uovertruffent i kvalitet og styrke. Mange års erfaring står bag NORTONs resultater i landevejsløb verden over — erfaringer, der kommer enhver NORTON-ejer til gode i form af enestående køreegenskaber, kraft og slidstyrke.

Nærmeste forhandler
opgives af:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S
KØBENHAVN K

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
ÅRHUS

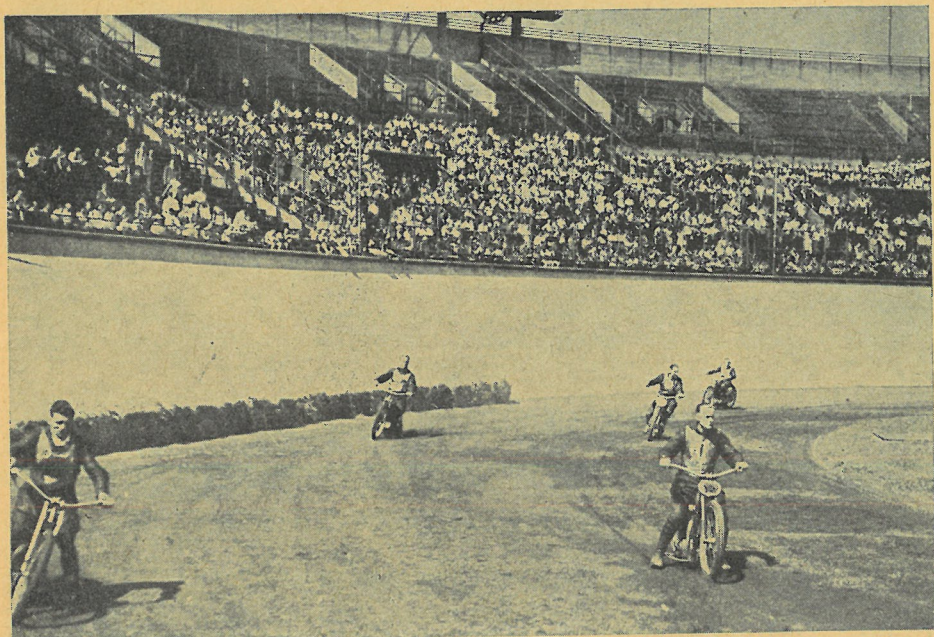
Den erfarne kører
vil altid vælge

Norton

Jørgen Petersen og Uno Jensen i Holland

De to danske ryttere Jørgen Petersen og Uno Jensen har været en tur i Holland, hvor de har kørt på banerne i Haag og Amsterdam. På en 400 meter bane ved Haag blev de for første gang

nr. 2 efter Jonker og Jørgen Petersen bl. nr. 3. Nu havde Jørgen Petersen imidlertid vænnet sig til banen, og næste gang stillede han op imod Co Boef og den kendte rotterdamkører Dommers.



Præsentationskørslen på Amsterdam stadion. Uden for slaggebanen ses cyklebanens skrå cementvæg. Det imponerende anlæg rummer tillige fodboldbane på inderkredsen. Forrest til højre ses Uno Jensen.

præsenteret for den nye teglbelægning, der anvendes i stedet for slagter flere steder i udlandet. Danskerne startede i to løb, hvoraf Jørgen Petersen vandt det ene over bl. a. van Aartsen. I det næste løb blev Jørgen Petersen nr. 3 efter Hollands bedste man i dag, Co Boef, og en anden af vore gamle bekendte fra forrige sæson, Bosman, efter en mægtig kamp i opløbet. Danskerne følte sig noget handicaped ved at køre om aftenen i elektrisk belysning.

Uno Jensen var uheldig med sin maskine, der satte sig flere gange; den måtte underkastes ret omfattende reparationer, før den kunne starte om søndagen i Amsterdam. Her kørtes løbene på stadion, som rummer 70.000 tilskuere. Uno Jensen og Jørgen Petersen var med i 2 heats, i det første blev Uno Jensen

Det blev et smukt løb, der kørtes med samlet felt fra start til mål — Jørgen Petersen lå som klistret i baghjulet på Boef, der vandt i dagens bedste tid: 1.20,5. Jørgen Petersen blev nr. 2, efter ham kom Dommers, og derefter Uno

Norton

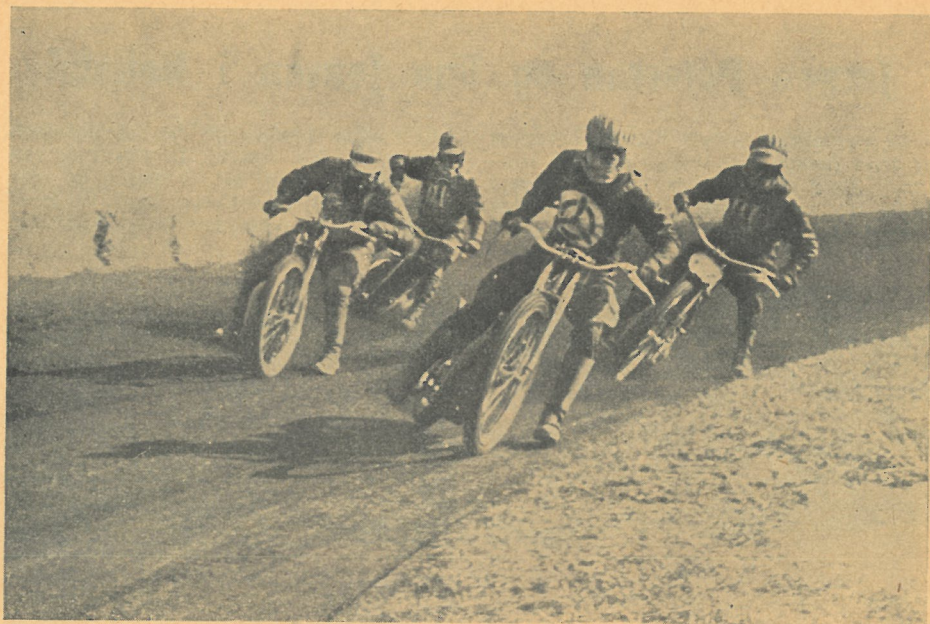
KRISTENSEN & NIELSEN

Roal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504



De to danskere i skarp forfølgelse af hollænderne.

Jensen, som i sidste sving atter havde uheld med maskinen, der satte sig, men dog ikke værre, end at han kunne komme i maal.

Efter løbet fik Boef og Jørgen Petersen blomster, og de kørte æresrunde på

samme maskine under stort bifald. Der er gode muligheder for, at vi kan få Co Boef og van Aartsen at se i denne måned på dansk bane; der føres for tiden forhandlinger med begge kørere herom.

Uskyldige tilstande ved jyske mesterskaber

På motorbanen ved Løvel Kirkedal ved Viborg kørtes der den 30. juli om de jyske mesterskaber for motorcykler i alle klasser. Stævnet blev overværet af 8000 tilskuere, og tre mesterskaber gik til Aarhus, et til Aalborg og et til Esbjerg.

Starterne afvikledes i rask rækkefølge, og der skete nogle få, ufarlige styrt. I ekspertklassens første heat styrtede Sv. Olsen, Esbjerg, og lidt senere gjorde Niels Blumensaadt ham kunsten efter. Kr. Lindegaard, der var stævnets store overraskelse, vandt dette heat. I eksperternes sidste heat gjorde dommerne efter løbets afvikling den ejendommelige opdagelse, at rytterne havde kørt 5 i stedet for de normale 4 omgange på den 420 m lange bane. Da man ikke mente, at den ene omgang betød noget for det endelige resultat, lod man de opnåede resultater have gyldighed således, at Kr.

Lindegaard blev jydsk mester for i år. Man spørger uvilkårlig sig selv: Hvad siger D.M.U. til en sådan fremgangsmåde, og hvordan smager det at få et mesterskab på de betingelser?

Ib Nielsen, Skive, der havde vundet det indledende heat i standardklassen for maskiner indtil 350 ccm, kom i andet heat til at give for megen gas i starten med det resultat, at maskinen gik bagover og væltede, hvilket efter al sandsynlighed kostede ham et mesterskab.

Mestrene og deres tider blev: Ekspertklassen: Kr. Lindegaard, Esbjerg, 2,13,5. Standardmaskiner indtil 750 ccm: Knud Nielsen, Aarhus, 1,58,4. Standardmaskiner indtil 350 ccm: Børge Petersen, Aarhus, 2,03,0. Sidevognsmaskiner indtil 600 ccm: Rasmus Kornum, Aalborg, 2,07,2, og sidevognsmaskiner over 600 ccm: Carlo Sejr Jensen, Aarhus, 1,58,8.

Kumla Fransson satte ny banerekord i Esbjerg

Til trods for øsende regnvejr mødte en stor tilskuerskare op til løbene på motorbanen i Esbjerg den 23. juli, og de blev ikke snydt, for så vidt som både de danske, svenske og norske kørere ydede fremragende sport til trods for den vanskelige, opblødte bane.

Det var på forhånd ventet, at Orla Knudsens gamle banerekord på 1,21,6 ville blive aflivet, men det var sikkert en skuffelse for mange, at det ikke blev ham selv, men derimod vor gamle kending Kumla Fransson, som opnåede dagens bedste tid. En særlig skuffelse for det lokale publikum bestod i, at Kr. Lindegaard — til trods for alle hæderlige anstrengelser — ikke kunne gøre sig gældende i det fine selskab. Velfortjent bifald fik Børge Mørch i Senior Standard — han vandt alle tre heats på stræbe, og blev derved dagens mand.

Kolossal bifald opnåede den kun syv-årige John Kjærgaard fra Skive, som i et specielt løb for mindreårige besejrede den elleveårige Horst Whesel fra Aabenraa. Hvor utroligt det end lyder, kørte han sin modstander sønder og sammen på sin hurtige »John-Special«, der gør et ualmindelig velbygget indtryk. Den lille fyr viste fremragende evner for motorsporten i vanskelige situationer — ham må man da have lov at vente sig en del af. Til slut gav han oven i købet en opvisning i akrobatik på motorcykle.

En dårlig ide var derimod et løb for letvægtsmotorcykler — kun Ole Søkilde gennemførte, endda i et ikke særlig overbevisende tempo.

En skærmydsel opstod i dagens 10. start, hvor Blumensaadt blev standset, fordi han ikke havde handsker på. Selve udelukkelsen fra starten var naturligvis korrekt, men man mente, at D.M.U.'s delegerede burde have grebet ind på et tidligere tidspunkt, om ikke for andet så for ikke at irritere det store publikum, som vil se motorløb, og ikke interesserer sig for formelle petitesser.

Resultaterne:

1. start, Ekspert-solo: Orla Knudsen 1,20,8.
2. start, Senior Standard: Børge Mørch 1,34,0.
3. start, Kjærgaard 1,39,0.
4. start, Junior Standard: Harry Andersen 1,54,9.



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

RESERVEDELE

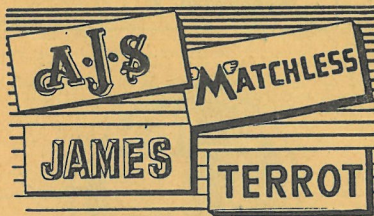
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11956 . København K.



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

Velocette

KVALITETSMÆRKET

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

**Krumtoplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti**

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Købbyen og Fragtmandshallen

København V.



DA VI DELTOG

i Monte Carlo løbet var det først og fremmest for at faa den størst mulige erfaring med den nye Puch 250 cc — en erfaring, der nu kommer vore kunder til gode.

RASMUSSEN & SKJOLD

WESTEND 15

EVA 953

5. start, Ekspert-solo: Thorleif Andreassen 1,23,0.

Mørch 1,36,2.

7. start, Junior Special: Børge Breinsborg 1,37,0.

8. start, Junior Standard: Tage Hansen 1,51,4.

9. start, Ekspert-solo: Kumla Fransson 1,39,4.

10. start, Senior Standard efter omkørsel: Børge Mørch 1,34,1.

11. start, Junior Special: Henry Kjærgaard 1,36,0.

12. start, Junior Standard: Egon Nielsen 1,49,4.

13. start, Ekspert-solo: Kumla Fransson 1,19,5.

Kumla Fransson præsterede her at slå Orla Knudsen banerekord på 1,21,6. Både Orla Knudsen og Kr. Lindegaard udgik.

I Ekspert-solo fik Kumla Fransson ialt 13 points, Thorleif Andreassen 10 points, Orla Knudsen 9 points og Kr. Lindegaard 2 points.

I Senior Standard, der kun omfattede tre heats, fik Børge Mørch 12 points, Robert Rasmussen 9 points, Aage Iversen 6 points og Niels Blumensaadt 1 point.

I Junior Standard fik Harry Andersen 10 points, Egon Nielsen 9 points, Tage Hansen 6 points og Knud Aage Termøhlen 4 points.

I Junior Special fik Henry Kjærgaard 11 points, Børge Breinsborg 7 points og Sv. Olsen 5 points.

Fin indvielse på Sæby

Den 9. juli indviedes den nye motorbane i Sæby, som havde fint vejr og ca. 5000 tilskuere til de indledende løb. Formanden for Frederikshavn Motorsport, bandagist Pedersen, bød velkommen til publikum samt inden- og udenlandske kørere, og takkede byrådet for den støtte, man havde ydet motorsportssagen ved anlæggelsen af den nye stadion. Samtlige 19 starter afvikledes uden uheld i løbet af 2 timer, og resultaterne blev:

1. start: Banerekord, Special: Folke Bjørnkvist, Sverige, 1,25,4.

2. start: Banerekord, 350 ccm: Victor Simonsen, Aalborg, 1,42,0.

3. start: Banerekord, 500 ccm: Aksel Jensen, Aalborg, 1,34,1.

4.—10. start: Klasse B, 350 ccm: Tage Hansen, Horsens, 1,54,1 og 1,53,0.

5.—11. start: Klasse A, 350 ccm: Ib Nielsen, Skive, 1,43,5 og 1,41,0.

6.—12. start: Klasse B, 500 ccm: Kjeld Jensen, Aalborg, 1,41,7 og 1,47,2.

7.—13. start: Klasse A, 500 ccm: Aksel Jensen, N. M. S., 1,38,9 og 1,44,5.

8.—14. start: Special, 500 ccm: Folke Bjørnkvist, Sverige, 1,33,4 og 1,33,2.

9.—15. start: Sidevogn: Rasmus Kornum, N. M. S., 1,49,5 og 1,44,9.

16. start: Handicap, 350 ccm: Arne Mikkelsen, N. M. S., 1,49,0.

17. start: Handicap, 500 ccm: Robert Nellemann, Randers, 1,47,8.

18. start: Handicap, Special: Niels Blumensaaft 1,40,0. Folke Bjørnkvist 1,41,2.

19. start: Handicap, sidevogn: Busser Christensen, Fr.havn, 1,57,3.

Danmarksmesterskaber — uden danmarksmester

Den 6. august kørtes på motorbanen ved Hobro danmarksmesterskaberne i F 3 (midget) og klasserne: Vogne indtil 1500 ccm og over 2000 ccm. Robert Nellemann, Randers, vandt F 3 klassen med sin JAP special og den store vognklasse med en Ford V-8 1934, medens Vilhelm Nellemann vandt mesterskabet for vogne indtil 1500 ccm med sin MG. Der præsteredes god og hård kørsel i alle klasser, og grundet på den store distance, 5000 m i hvert heat, var der stort mandefald og mange maskinskader. Dette prægede især F 3 klassen — Amelungs vogn fik her maskinskade kort før målet, således, at Aksel Vang Hansen rykkede op på andenpladsen i det sidste og afgørende heat.

I motorcykeløbene skete der på den fedtede bane en lang række styrt — værst gik det ud over Thorkild Rasmussen, Århus, der beskadigede ryggen, og Aage Sørensen, Aalborg, som fik en hjerne-rystelse. Et løb for juniorer vandtes af Chr. Hansen, Hobro, på BSA i 3.35,9, 350 ccm af Arne Mikkelsen, Aalborg, på BSA i 6.25,4 (to sammenlagte tider), 500 ccm af Aksel Jensen, Aalborg, på Norton i 6.01,0 (sammenlagt) og sidevogne af Frank Larsen, Aalborg, Triumph, i 6.44,0 (sammenlagt). Et løb over 10 km for 350 ccm maskiner vandtes af V. Simonsen, Aalborg, på BSA i 8.17,6, og et løb over 15 km for maskiner på 500 ccm af Aksel Jensen i 11.44,2.

Hvad danmarksmesterskaberne angår, var resultatet i F 3 præget af, at man overhovedet ikke havde inviteret den hidtidige danmarksmester Kaj Hansen. Lad det være sagt med det samme, at denne holdning fra arrangørernes og Dansk Automobilsports Union's side er ganske uanstændig, og enhver undskyldning, der går ud på, at man ikke indenfor den korte tidsfrist, som stod til rådighed, kunne få fat i Kaj Hansen, gælder ad Hedehusene til. Et danmarksmesterskab er ikke en foreteelse, man planlægger fra den ene uge til den anden, det er noget, som står på årets løbskalender og er planlagt længe før sæsonen begynder således, at de kørere, der ofrer tid og en mængde penge på deres sport, kan forberede sig i god tid. Unionen, der skulle arbejde for automobilsportens fremgang i Danmark, synes optaget af ganske andre hensyn.

„DERBY“ — **FRITS MØLLER**

Opretnng af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

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

Køretæpper, svær
kvalitet, ogsaa for
Harley og Indian.
Akkumulatorer —
Koblingsgreb —
Læderbælter brede

kr. 5,50 — Lydpotter kr. 29 — Amal-
karuratordele — Lygteglas — Trans-
fers til de fleste maskiner — for-
crome-de styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos **BONZO**

København's bedst assorterede
specialforretning.

Griffenfeldts-gade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. efterkrav.



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4868

DOBBELTSEJR FOR AJS I

det svejtsiske Grand Prix

Det svejtsiske Grand Prix for motorcykler kørtes den 23. juli paa en kun 6 km lang bane i Geneve, og rytterne, der efterhånden er vænnet til ret lange, hurtige baner med en overfladebelægning, hvis egenskaber ikke ændrer sig synderligt med vejret, fik her nerverne sat på prøve på den gode gammeldags maner, idet skiftende vejrlig, en lumsk vejbelægning, sporvejs-skiner på tværs af banen og flere sving, i hvilke vejbanen hældede til den forkerte side, havde svoret sig sammen om at komplicere opgaven.

Som altid ved de svejtsiske motorløb var banen omgivet af kolossale tilskuerskarer, da dagens første start for 250 ccm maskiner gik allerede kl. 9,00 om morgenen. Der opstillede ialt 15 maskiner, de 11 var Guzzi, 2 Parilla og 2 Benelli. D. Ambrosini på Benelli startede som afgjort favorit, men også de tre italienere B. Ruffo, Claudio Mastellari og Giani Leoni og de to englændere Tommy Wood og Fergus Anderson, alle på Guzzi, måtte siges at have gode chancer. Ambrosini gik frem med et uimodståeligt mod lige fra starten tæt fulgt af Anderson, Wood og Dale i den nævnte rækkefølge. Ambrosini kørte sin anden omgang med 124,6 km/t i gennemsnit, og han øgede til stadighed afstanden mellem sig og det øvrige felt. Efter 10 omgange førte han med 20 sekunder over Fergus Anderson, som kort efter måtte gå ud med en plejlstang gennem krumtaphuset. Dale holdt afstanden til Ambrosini under resten af løbet, men på 15. omgang blev han overhalet af Ruffo, så det endelige resultat blev for de 21 omgange (126 km):

1. D. Ambrosini (Benelli) .. 122,0 km/t
 2. B. Ruffo (Guzzi) 120,6 km/t
 3. R. H. Dale (Benelli) 120,2 km/t
- Hurtigste omg.: Ambrosini .. 125,2 km/t

Derefter stillede maskinerne op til 350 ccm løbet, men ca. et kvarter før starten kom skyerne rullende ned fra bjergene, der omgiver byen, og en fin regn begyndte at lægge sig overalt på vejbanen, der hurtigt blev glat som is. For England startede Les Graham, Ted Friend, Dickie Dale og Fergus Anderson, alle på A.J.S., Geoff Duke, Johnny Lo-

ckett, Harold Daniell, Albert Moule og Phil Heath, alle på Norton, og Bob Foster, Bill Lomas, Tommy McEvan, Bill Beevers, Ernie Thomas, Tommy Wood, Reg. Armstrong og Eric Oliver, alle på Velocette. Endvidere startede en række privatkørere fra Australien, New Zealand, Frankrig, Svejts, og fra Finland startede Väinö Hollming på en A.J.S.

Bortset fra Oliver, der gik i stå på startlinien, kom feltet af sted i samlet klump, og allerede i det første sving gjorde den glatte vejbane sin indflydelse gældende — få sekunder efter starten var feltet en blanding af slingrende og styrtende maskiner. Graham gik ned, men kom hurtigt op igen og fortsatte, Anderson, som forsøgte at køre udenom, styrtede lige bag ham og rev Foster, Lockett og Moule med sig i faldet. For den sidstnævntes vedkommende var det første gang siden 1938, at han måtte ned og kysse asfalten. Da den store forvirring havde lagt sig, viste det sig, at alle var sluppet uden men og kunne fortsætte. Et øjeblik senere på første omgang blev McEvan torpederet bagfra af en slingrende maskine, og McPherson måtte ned af samme grund, således at feltet efter knap et minuts kørsel var spredt over det meste af banen. På 4. omgang begyndte solen at skinne igen, og banen tørrede hurtigt, så kørerne nu kunne tage den rigtige Grand Prix stil frem. Graham havde fået et stort forspring foran Dale, Lomas, Friend og Armstrong, og han var allerede på 6. omgang 20 sekunder foran næste mand. På 9. omgang pressede Lomas sig frem på andenpladsen, og på 13. omgang måtte McEvan, der havde haft en privat duel med Daniell langt nede i feltet, udgå med knæket bagkæde. Grahams omgangstider lå omkring 2,41, medens Foster i sin fight for at indhente ham præsterede klassens hurtigste omgang i 2,29. Resultatet for de 25 omgange (150 km) blev:

1. R. L. Graham (A.J.S.) 126,0 km/t
2. A. R. Foster (Velocette) .. 125,4 km/t
3. G. E. Duke (Norton) 124,3 km/t
4. H. R. Armstrong
(Velocette) 124,0 km/t

Så stilledes der op til det internationale sidevognsløb for maskiner indtil

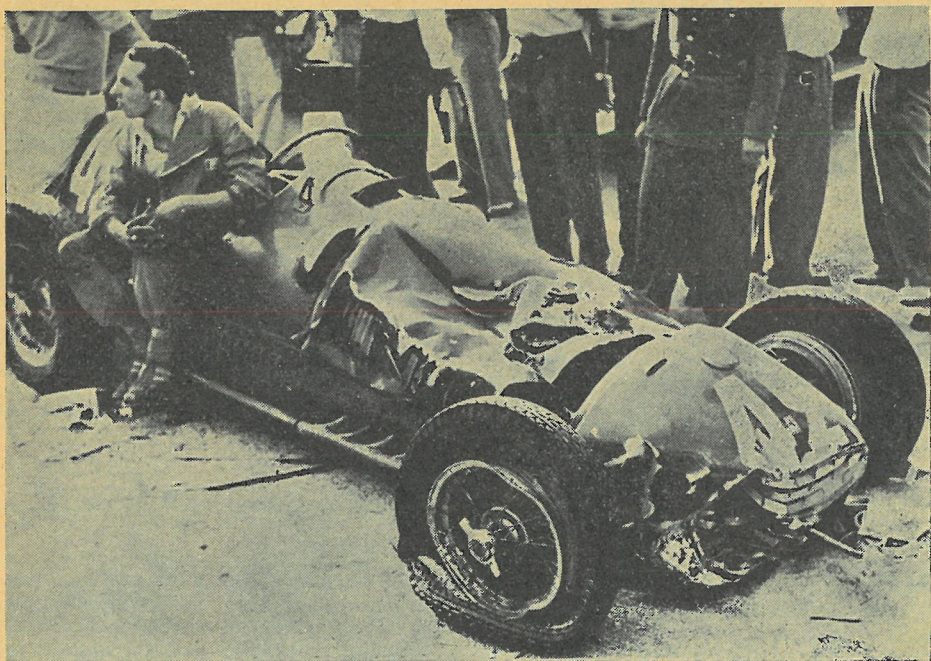
600 ccm. Der startede 5 Norton, 7 Gilera, 2 Triumph, 1 Carru og 1 Guzzi, og lige fra start til mål var løbet domineret af englænderen Oliver på Norton. Ercole Frigerio på en 4-cylindret Gilera var den eneste, der kunne true ham, men Oliver holdt et konstant, hårdt tempo hele tiden med en hurtigste omgang på 3,04,2 (117,1 km/t). Den eneste kører, som fulgte nogenlunde med var den svejtsiske kører F. Aubert på Norton, der kom i mål som nr. 3 — alle de øvrige blev flaget ind, inden de havde kørt den fulde distance, og resultatet blev:

1. E. S. Oliver (Norton) 115,3 km/t
2. E. Frigerio (Gilera) 114,0 km/t
3. F. Aubert (Norton) 110,0 km/t

Dagens hovedbegivenhed var Grand Prix løbet for 500 ccm maskiner, der ligesom løbet for 350 ccm maskiner blev kørt i støvregn under de vanskeligst tænkelige betingelser. På startlinien stod: For England Norton-trioen Duke, Daniell og Lockett plus privatkørerne Heath, Jenkinson, Moule, Hinton og Swarbrick, A.J.S.-kørerne Graham, Fo-

ster, Frend og Syd Jensen fra New Zealand, endvidere Armstrong på en Velocette og Thomas på en Triumph. På Norton startede endvidere Hollming, Finland, og svejtserne Vidonne, Müller, Cordey, Lips og Haldemann. For Italien startede Masetti, Pagani og Bandirola på 4-cylindrede Gilera, Milani på en 1-cylindret maskine af samme mærke og Artesiani på en 4-cylindret M.V. Endelig svejtseren Musy på Guzzi og franskmændene Houel på Gilera.

Der kørtes over 34 omgange (204 km), og efter tiderne under træningen startede Graham, Masetti og Duke i første række. Det blev imidlertid svejtseren Cordey, der tog føringen efter starten, tæt fulgt af Masetti, Pagani og Houel. De engelske kørere kom først langt nede i rækken, bedst lå efter første omgang Daniell fulgt af Duke, Graham og Lockett. I et sving på 2. omgang skred Pagani ud og gik lige i afspærringen; hverken han eller maskinen kom noget til, og han fortsatte lidt efter som nr. sidst. Graham arbejdede sig hurtigt frem gennem feltet, og på 3. omgang lå han som nr. 2, men det var chancekørsel med



I Grand Prix des Nations, som kørtes den 30. juli i Bern, skred Luigi Villoresti ud i en olieplet på vejbanen, hvorefter han — takket være mangelfulde afspærringsforanstaltninger — fortsatte med 200 km's fart. Vognen slog to kolbøtter, 4 tilskuere blev dræbt og 24 såret, medens Villoresti fik kraniebrud og mistede flere fingre samt brækkede begge ben. Her ses Villoresti's Ferrari efter ulykken. Vi henviser iøvrigt til vor ledende artikel: »Abent brev til F.I.A.«

idelige slædture, og placeringen ned gennem feltet skiftede ustandselig på grund af de mange styrt. Svingdommerne var hele tiden fremme med det gule flag, og omgangstiderne lå omkring 3,07.

På 7. omgang kom Graham for hurtigt ind i svinget før mållinien og gik lige på afspærringen — han tog et hovedspring med maskine og det hele, men holdt motoren i gang, og var lynhurtigt på banen igen i baghjulet på Masetti, medens Bandirola forgæves søgte at komme forbi. Masetti førte kun med 3 sekunder i næste omgang, en omgang senere kun med nogle faa længder, og i 11. omgang var Graham tilbage i spidsen. Imens havde Hinton og Frend haft et sammenstød, så de måtte udgå, og Foster trillede uigenkaldeligt i depot med en tænding, der ikke kunne tåle vand. Fra nu af var Graham urørlig, og andenpladsen blev af de italienske kørere reserveret Masetti, som skulle opnå denne placering for at sikre sig de sidste nødvendige points til

verdensmesterskabstitlen. De endelige resultater blev:

1. R. L. Graham (A.J.S.) ... 126,1 km/t
2. U. Masetti (Gilera) 124,5 km/t
3. C. Bandirola (Gilera) 124,5 km/t
4. G. E. Duke (Norton) 123,9 km/t

Det er værd at bemærke, at der praktisk talt ikke var nogen forskel på vinderhastighederne i 350 og 500 ccm klasserne. Det vidner om en bane, der er så vanskelig, at klasseinddelingen bliver uden betydning for den sport, der ydes, altså en bane, der ikke kan siges at være egnet til internationale toppræstationer.

Det svejtsiske Grand Prix blev således en velfortjent og hårdt tiltrængt dobbeltsejr for A.J.S., der endnu ikke med de nye 2-cylindrede maskiner har vundet noget Grand Prix løb efter krigen, og samtidig en usædvanlig personlig triumf for Les Graham, der sejrede stort både i 350 og 500 ccm, trods den dødsensfarlige bane og et styrt, der satte ham tilbage på et kritisk tidspunkt under løbet.

Vellykkede løb på Sædder motorbane

Den 30. juli kørtes sæsonens sidste løb på motorbanen i Sædder ved Køge, som i den forgangne sæson har kunnet glæde sig over stadig stigende tilslutning til en række friske og vel gennemførte arrangementer. Vejret var tørt og støvplagen på den morsomme motor-cross bane betydelig, ligesom de store hastigheder, der opnåedes, afstedkom en række dramatiske styrt. Allerede i første løb væltede svenskeren Åke Persson i det første sving, og lidt senere gav Johannes Mygind så megen gas, at maskinen stejlede og gik omkuld. Værst gik det ud over Egon Walther, som i slutheatet for sidevognsmaskiner ramte indhegningen og væltede rundt. Han slap dog med en forstuvet fod. Til trods for banens ringe bredde med deraf følgende formindskede muligheder for overhaling, synes sidevognsløbene iøvrigt at være den del af programmerne, der passer publikum bedst. Vild jubel hilste sæsonens sidste løb, et handicap for sidevognsmaskiner, som blev vundet overbevisende af Erik Greve i 2,29,8 med Josef Koch på andenpladsen i tiden 2,30,6.

I senior-handicap, hvori deltog seks ryttere, vandt Svend Schmidt, Kerteminde, i tiden 2,49,3 med K. G. Bjur-

holm, Sverige, på andenpladsen i tiden 2,51,6. Bjurholm vandt iøvrigt overbevisende solo senior-løbet med femten points mod John Helfeldts ti. Et udskilnings-handicap med elleve ryttere vandtes af Kaj Larsen, Kværkeby, i tiden 4,16,0 med Poul Sørensen, Mørkøv, på andenpladsen i tiden 4,18,2. Hedagerløbet, et sidevognsløb, som kørtes i to indledende og et slut-heat, vandtes af Hans Th. Jacobsen, København, i tiden 2,21,7 med Erik Greve som nummer to i tiden 2,25,4. Endelig vandtes solo-juniorløbet af Kaj Larsen i tiden 2,21,6 med Poul E. Hansen, København, på andenpladsen i tiden 2,22,1.

Politimester Vagn Bro overrakte vinderen af solo-senior, svenskeren K. G. Bjurholm, en smuk ærespræmie, og vinderen af Hedagerløbet fik overrakt en bronzevandrepokal.

Norsk og svensk triumf i Odense

Den 6. august kørtes på væddeløbsbanen ved Odense en række motorcykleløb, der i overvejende grad prægedes af de to udlændinge. nordmanden Wiik Hansen og svenskeren Gösta Brester. Wiik Hansen kørte den nye SRM, der sikkert i dag er Nordens hurtigste sprinter, og som havde en åbenbar fordel i hver eneste start. Da-

gens eneste uheld skete i klassen for små sidevogne, hvor Egon Walther's forgaffel knækkede, men hverken han selv eller sidevognsmanden kom noget til. Det store sidevognshandicap blev en skuffelse for såvidt som kun 7 af de 11 anmeldte maskiner kom til start, og inden der var gået 3 omgange, havde Carlo S. Jensen løbet i sin hule haand. Resultaterne blev:

Skandinavisk ekspertrace: H. Wiik Hansen, Norge, 3,25,3. Gøsta Brester, Sverige, 3,30,7. Orla Knudsen, København, 3,33,8. Kiehn Berthelsen, Ringsted, 3,41,6.

Standardrace: Børge Mørch, Kolding, 3,55,4. Knud Nielsen, Aarhus, 3,56,8. Leif Hirsborg, København, 4,00. Ejvind Hansen, Ejlstrop, 4,02.

Sidevognsklasse A: Kresten Krestensen, Aarhus, 4,32,8, Hans Th. Jacobsen, Køben-

havn, 4,33, Erik Greve, København, 4,33,7.

Sidevognsklasse B: Carlo S. Jensen, Aarhus, 4,01,8, Thorkild Sørensen, Horsens, 4,06,1. David Axelsson, København, A,20.

Indl. handicap 1: Aage Andersen (10 sekunders forspring) 2,03, Børge Mørch (11) 2,04,6. Sv. Aage Rasmussen (8) 2,05.

Indl. handicap 2: Kiehn Berthelsen (2), Orla Knudsen (0) 2,02,5, Gøsta Brester (0) 2,03, John Helfelt (15) 2,07.

Sidevognshandicap: Carlo S. Jensen (420 meters tillæg) 3,30,6, Han Th. Jacobsen (20 meter) 3,42, Erik Greve (0) 3,42,8.

Sluthandicap: Kiehn Berthelsen (3) 1,59,3, Børge Mørch (7) 1,59,4, Sv. Aage Rasmussen (4) 2,00,4, Knud Nielsen (7) 2,00,6.

Resultaterne fra Monto-Carlo løbet

Resultaterne for Monte Carlo løbet er først kommet os i hænde nu, men da der sikkert er mange af vore læsere, der er interesseret i udfaldet af det første motorcykle rallye, bringer vi herunder en komplet liste.

1. Antonio Vidal, BMW

2. Colin Edge, BSA

3. Jean Josserand, JAWA

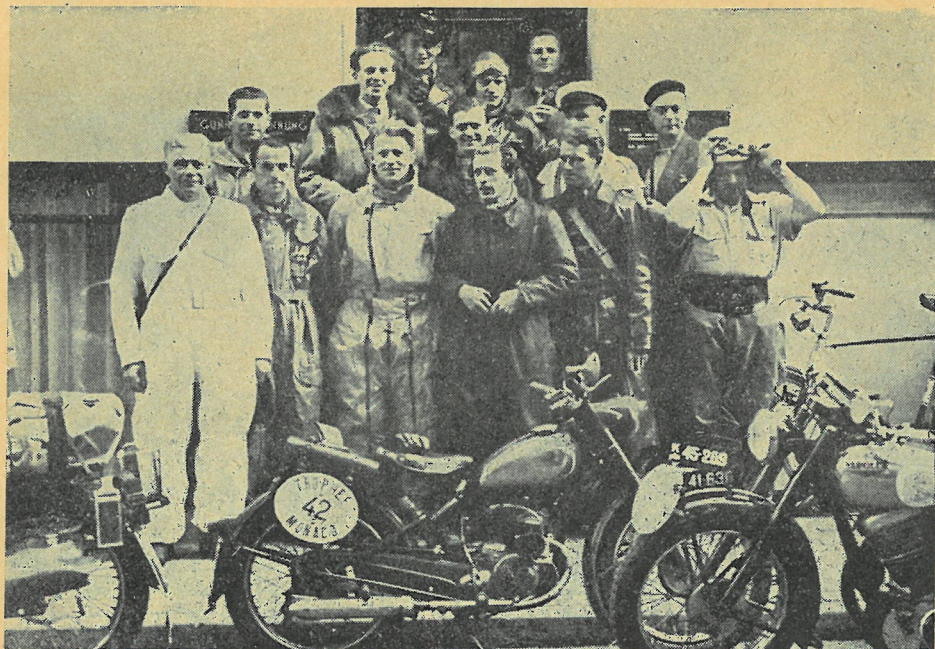
4. Albert Chandon, JAWA

5. Ronald Watson, BSA

6. Pedro Biada Elizalde, BMW

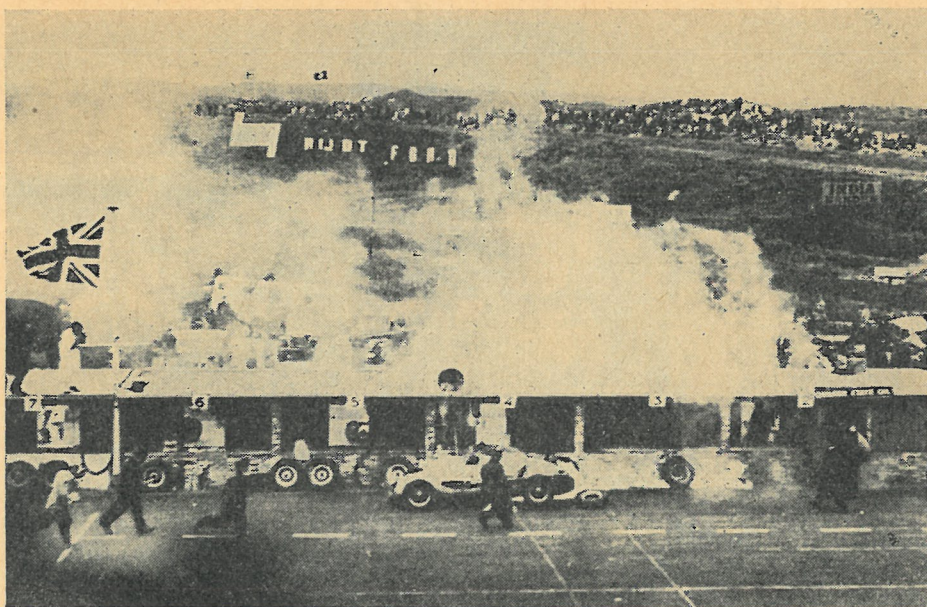
7. Orla Knudsen, JAWA

8. Laurent Moschetto, FMC Griffon



Det danske hold inden afrejsen til Bruxelles.

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 9. Guy Labénédie, Terrot | 40. Jens Rasmussen, Rudge |
| 10. Albert Sourdou, Monet-Gouyon | 41. Albert Gard, Indian |
| 11. Willi Fliickiger, Condor | 42. Gilles Mantelier, Monet-Goyon |
| 12. Denys Poirier, Terrot | 43. Maris Müller, Condor |
| 13. Cornelius van Ewijk, JAWA | 44. Gerardus van Eden, Matchless |
| 14. Jan van Wijke, Ogar | 45. Willem Stegeman, JAWA |
| 15. Felix Capra, BSA | 46. Henry Toftegaard, Nimbus |
| 16. Gerard Labarbe, Terrot | 47. Joseph Piel, C.E.M.E.C. |
| 17. Ido Izaaks, Matchless | 48. Helge Nielsen, Triumph |
| 18. Edmond Ferrari, BMW | 49. Gerradt Lichtenbeld, DMF |
| 19. Aage Andersen, JAWA | 50. Serge Cononencko, Gima |
| 20. Petrus van Rooyer, Zündapp | 51. Vigo Holm, BSA |
| 21. Orla Johnsen, Nimbus | 52. Holger Iversen, BSA |
| 22. Henri Jeanneret, BMW | — Willem Burggraaf, BMW |
| 23. Lendert Everse, Ariel | — Roger Boucher, Douglas |
| 24. Mathijs van Leeuwe, Ogar | 55. Mogens Aasted, Nimbus |
| 25. Paul Bøgehøj, Ariel | — Gunner Jørgensen, Nimbus |
| 26. Thorvald Thomsen, Triumph | 57. Willem van Meeteren, JAWA |
| 27. Pedro Pijuan Pijuan, BMW | 58. Leo Clausen, JAWA |
| 28. Hubert Simon, Ogar | 59. Poul Olsson, Nimbus |
| 29. Lucien Moutte, Sunbeam | 60. Floris van Eck, JAWA |
| 30. Pierrebarnard, Bernadet | 61. Aage Iversen, BSA |
| 31. Mrs. Hendricka Beltman, Ogar | 62. Karl Andersen, Ariel |
| 32. Willy w. d. v. Ommeren, Harley Davidson | 63. Geoffrey Walkey, Velocette |
| 33. Joannes Keisers, BSA | 64. Harmen Kroes, JAWA |
| 34. Francois Valeyre, Guiller | 65. Frans Brummelink, Harley Davidson |
| 35. John Kristjansson, Nimbus | 66. Johannes van Vuurde, Hotex |
| 36. J. J. A. Braun, Sparta | 67. Hein Kemme, Ariel |
| 37. Ance Lohman Jørgensen, Nimbus | 68. William Laming, JAWA |
| 38. Pierre Jetzer, Norton | 69. Francois Goby, Terrot |
| 39. Marcel Pichon, Bernadet | 70. Hyacinthe Chiavassa, Aiglon |
| | 71. Francois Gantalupo, Jonghi |



Under det hollandske Grand Prix gik der under optankningen ild i argentineren Gonzalez' Maserati. Ilden blev hurtigt slukket, og Gonzalez fortsatte løbet, hvori han placerede sig som nr. 7. Løbet blev vundet af franskmænden Rosier i en kompressorløs Talbot (4500 ccm). Villorosi blev nr. 2 og Ascari nr. 3.

*Fuldkommen
sikker Natkørsel
med*

NOTEK



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

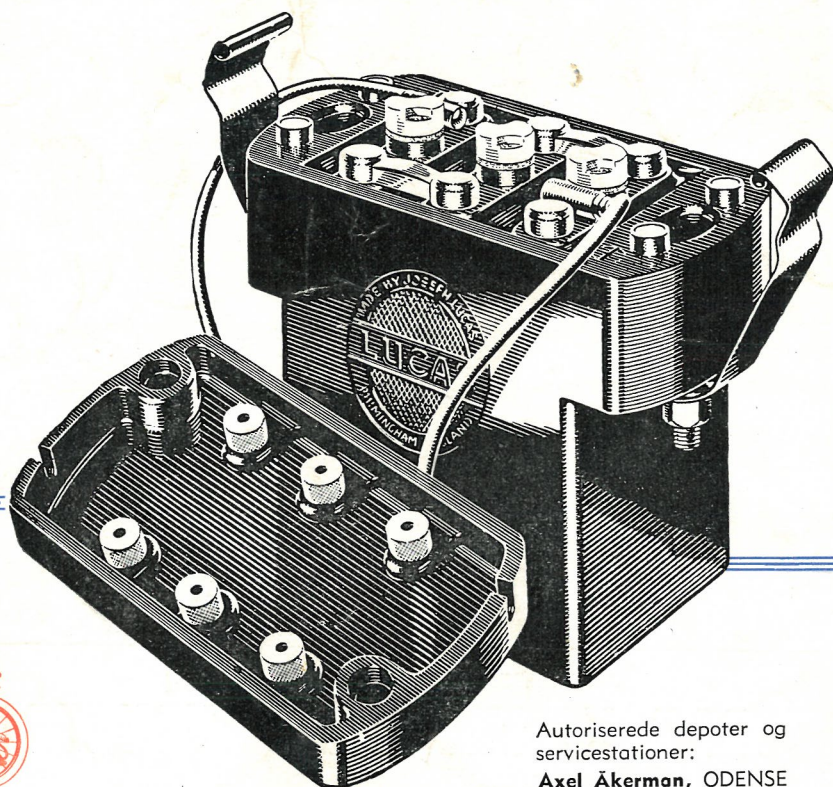
A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI

WICHMANDSGADE 11 ODENSE

LUCAS

MOTORCYKLE BATTERIER

ET KVALITETSPRODUKT



Autoriserede depoter og
servicestationer:

Axel Åkerman, ODENSE
Sønderjysk Elektro, ÅBENRÅ
A/S Aarhus Ladestation, ÅRHUS

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER . NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K