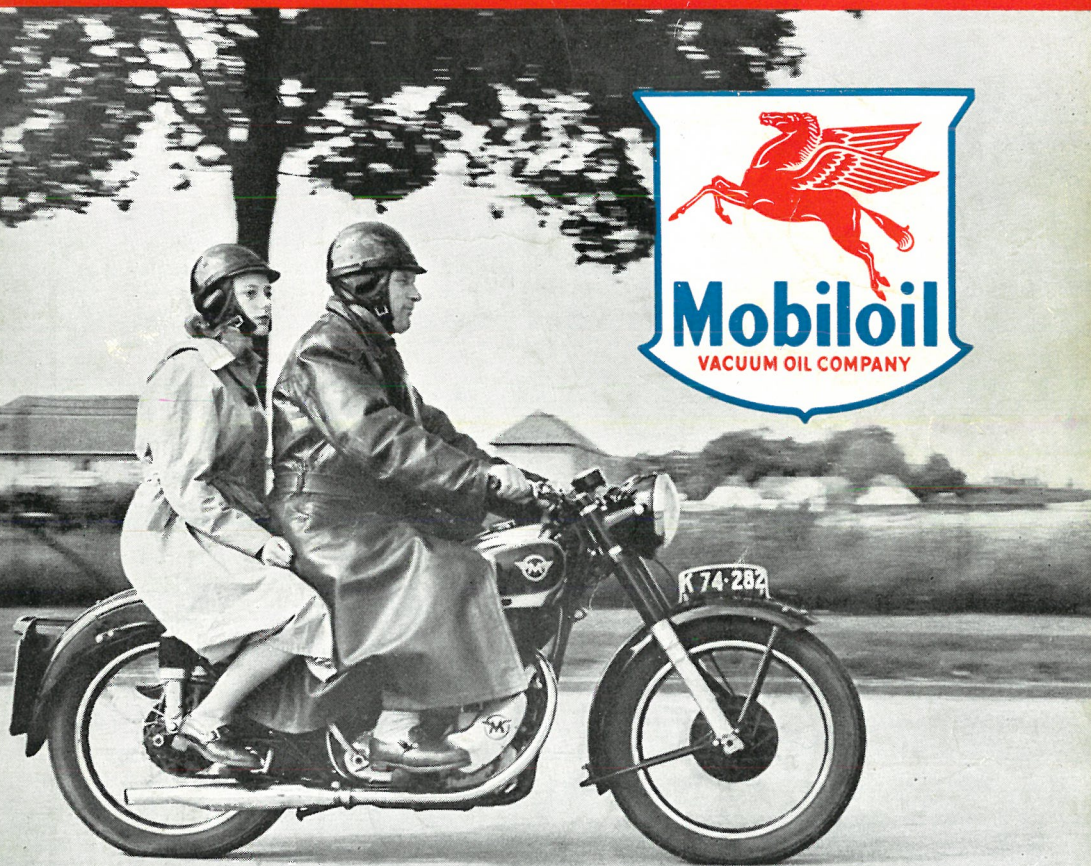


NR. 8 - 7. ÅRG.

AUGUST 1953

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

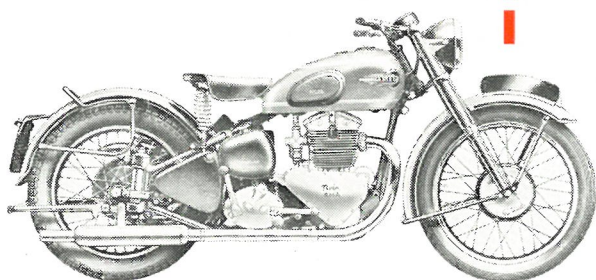
MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



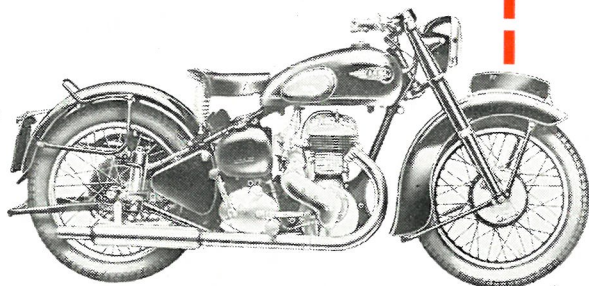
Det er ikke alene antallet af de kørte kilometer, der bestemmer en motorcykles levetid, den olie, man anvender, er nemlig afgørende for, hvor meget hver kilometer slider. Nedsæt slidet til et minimum, kør hver dag med racerolien

Mobiloil "D"

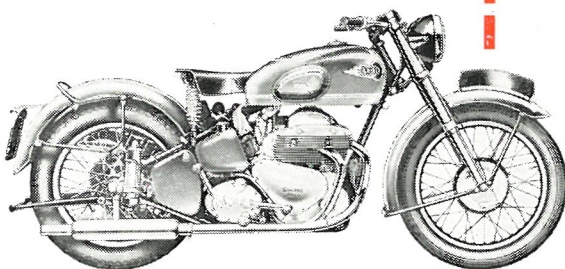
ARIEL



Model HUNTER TWIN



Model V B



Model 4G MARK II



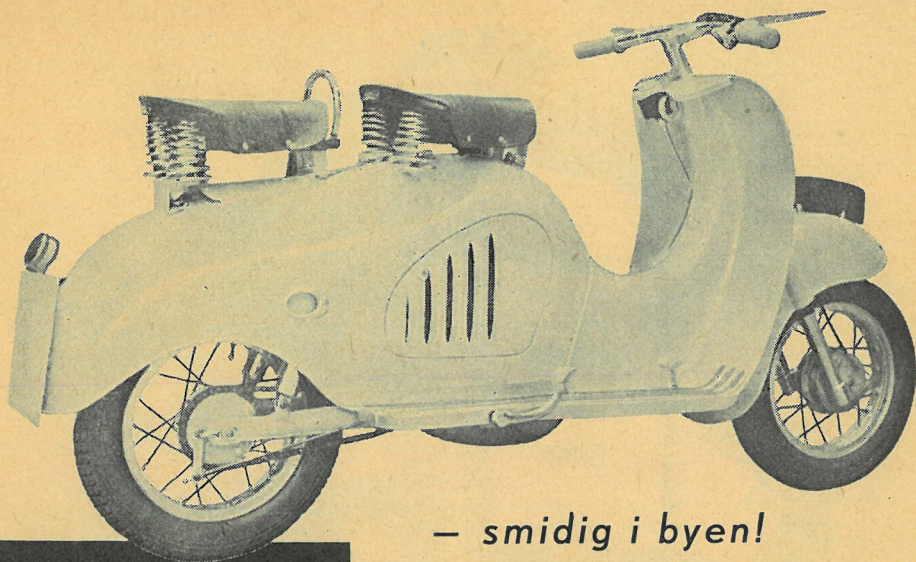
En umiddelbar betragtning af de forskellige ARIEL modeller vil straks overbevise enhver om, at ARIEL er den fornemste motorcykle — smukkere og mere gedigen udførelse findes ikke. Men ARIEL betegner tillige højdepunktet indenfor hver model. Den firecylindrede model **4G** er verdens hurtigst accelererende standardmaskine med et kraftoverskud uden lige. Twin-modellerne er ufattelig smidige i trafikken og hurtige og bekvemme på landevejen. De een-cylindrede Hunter-modeller er velkendte som »bedst i deres klasse«, og det var som bekendt en model VHA, der vandt det sidste hastighedsløb med 144 km/t — 12 km/t hurtigere end nr. 2. Model VB er ganske simpelt verdens bedste sidevognsmaskine.

Repræsentant for Danmark:

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K



- smidig i byen!
- hurtig på landevejen!

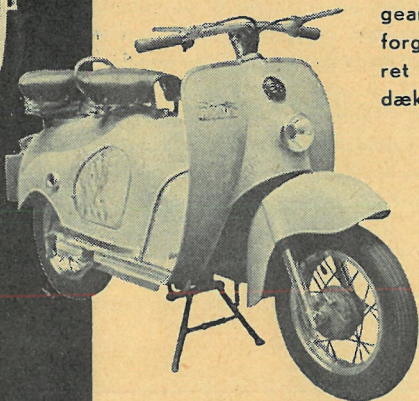
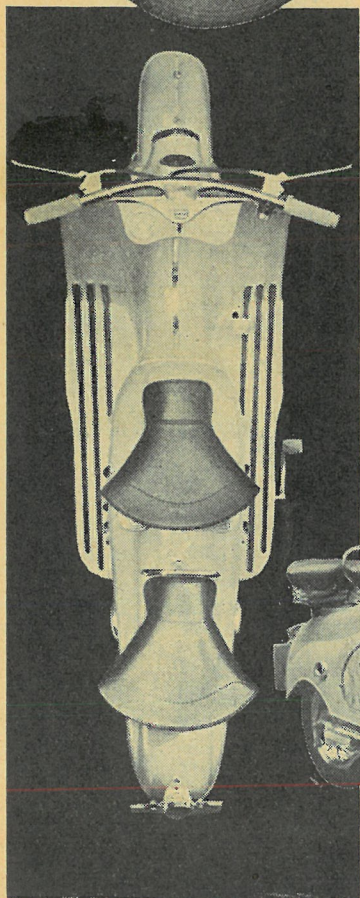
Parilla scooteren forener motorcyklens sikkerhed og gode køreegenskaber med den almindelige scooters fordele. Parilla er legende let at manøvrere i trafikken og ligger sikkert på vejen ved høje kørehastigheder.



PARILLA

150 ccm to-takt motor, fire gear, fodskifte. Teleskopforgaffel og baghjul affjedret med svinggaffel, 12" dæk, fuldt elektrisk udstyr.

Pris:
excl. omsætning
kr. 2740,00
incl. omsætning
kr. 3536,00





Bliv medlem af POLISH 7

-en forening med et godt formål

Har De bil? Så slut Dem til de mange bilejere, som pudser bilen med POLISH 7. Kontingentet er beskedent - De skal blot købe en dunk af det dobbeltvirkende POLISH 7 fra I. C. I., det bedste auto-polérmiddel. De kan få. POLISH 7 holder bilen strålende blank i al slags vejr, fjerner skjolderne og pletterne uden at fedte og BESKYTTER den kostbare lakering mod rustangreb. Med POLISH 7 polerer De hurtigt og let, og når De er færdig, kan De spejle Dem i lakken.



POLISH 7 er fremstillet af Imperial Chemical Industries Ltd.,
Paints Division, Slough, Bucks, England.



SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. AUGUST 1953

NR. 8

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

Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

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

★

Ministeriel Bilkender	430
Bremsebelægning	433
Belgiens Grand Prix	440
Vi prøvekører Fiat	
»1100«	445
Det sku' læserne	
bare høre	450
Parilla, en tiltalende	
Italiener	455
Kort fortalt i tekst	
og billeder	458
Fra Bane og Vej	460
Liden årsag — stor	
virkning	468
Karburatorer — be-	
tragtet som reser-	
vedele	471
Tysklands Auto-	
bil Grand Prix	476
Fra månedens	
motor-løb	481
Det er dyrt at bygge	
nye motorer	485
Teknisk brevkasse	486
Fri udblæsning	487
Løbskalender	488

Nytteløs lommefilosofi i projektørlys

Der er noget forfriskende ved at være på langtur med motorcyklen. Er man på ferietur eller rejse i udlandet, føler man, at man kommer nærmere i kontakt med omgivelserne, end hvis man rejser med bil eller tog. Man mærker duften af nyslået hø og fornemmer hele landskabet om sig på en mere håndgribelig måde, end når panoramaet er sat i glas og ramme ved hjælp af ruderne i bilen eller toget. Bevares, bilen yder mere komfort i form af opvarmning, elektriske cigartændere og askebægere, kort sagt, den moderne vogn er en komfortabel dagligstue på hjul. Motorcyklen er derimod som en hest, der kræver forstående behandling af sin herre for til gengæld at yde ham sin hele tjeneste. På motorcyklen behøver

man ikke den moderne vogns forskellige bekvemmeligheder, for det forbyder ganske simpelt sig selv at ryge og frisk luft får man til overflod, men varmen kan det selvfølgelig knibe med i de kølige nat-timer. Denne mangel opvejes dog tilfulde af, at man er skånet for bilens ørkesløse lænestolskonversation — motoren og frem for alt vindstøjen dødsdømmer på forhånd den konventionelle underholdning om emner, der er så fladtrådte som fjorten dage gamle hestepærer på en asfalteret vej.

Er man alene på rejse med sin motorcykle og kører time efter time, har man mere end nogensinde anledning til uforstyrret tankevirksomhed, medmindre man er en fuldkommen afstumpet natur, der bare sidder og keder sig. Ti timer i sadlen på

en motorcykle bibringer en mere logisk fremstilling af mange problemer, og man kommer til at reflektere sundere, omend mere dybtgående på mange spørgsmål.

Det er en sen nattetime, projektøren sender et blændende hvidt lys frem over vejen, af og til lyser en kats grønne øjne op i projektørskæret; man mere fornemmer, end man ser dyret forsvinde ind i kornmarken, men modgående køretøjer møder man kun yderst sjældent.

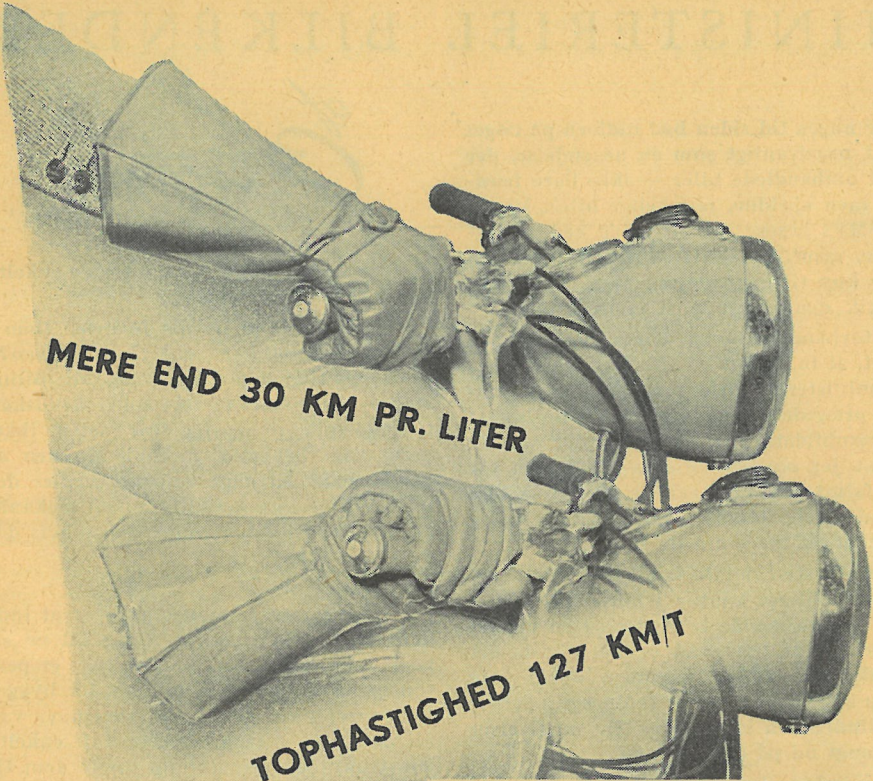
En søvnig grænsevagt lukker os ud af Tyskland og en lige så søvnig, dansk grænsevagt lukker os ind i den hjemlige atmosfære. I øjeblikket kommer man til at tænke på en pensionsværtinde, man har måttet vække, fordi man har glemt sin nøgle. Man kommer til at smile, og han smiler medvidende igen, og man får følelsen af at være listet ud af en bagdør i en sen natte-tid. Vi siger ikke noget, kun stemplet i passet giver et hårdt smeld mod træbordet.

Det går videre nord på mod Lillebæltsbroen, men der er ikke grund til at forhaste sig, der er god tid til morgenfærgerne i Nyborg, og dog, man ved aldrig, om ikke der skulle smutte en færgе over lige så ubemærket, som vi kom hjem. En enkelt lygte-mand ryster og danser inde over en mark, og tanke-virksomheden bliver langsomt sat i funktion igen. Hvorfor kører man med traktor på denne tid? Vi ved det godt. Var vi kommet mange timer tidligere-

re, havde vi set mange lygte-mænd danse over de danske marker. Af sagkyndige landmænd har vi fået forklaringen, ellers ville man umiddelbart mene, at det var de flittige landmænd, der takket være mekaniseringen var i stand til at udnytte det rigtige tidspunkt og lade motorernes hestekræfter arbejde, medens de levende heste kræver hvile. Det er bare ikke tidspunktet, der skal udnyttes i den forstand, men man har købt en traktor — man må jo følge med tiden — og såvel dyret selv som det medfølgende værktøj koster penge. Så må man til gengæld spare en mand, og for at nå det hele i rette tid må man køre lidt om natten også — det er også en måde at udnytte tidspunktet på.

Det kan ikke undgås, at man gør sig sine tanker om dette spørgsmål, men tankerækken fortsætter, og man finder, at det ikke er de danske landmænd, der er ene om at lade sig beherske af maskinen, i stedet for at beherske den. Vi kører selv på en lille maskine, men takket være en uundgåelig teknisk indsigt er den af en størrelse, der gør den til en trofast og økonomisk tjener. Hvordan kan der da sælges større motorcykler? Den og jeg har tilbagelagt små 800 km i dag, i morgen tidlig er reportagen afleveret, og vi kan begge hengive os til et velfortjent hvil. Intet havde været vundet ved at bruge en større maskine, for man kan erfaringsmæssigt ikke køre hurtigere end godt 70 km/t i snit uden at bli-

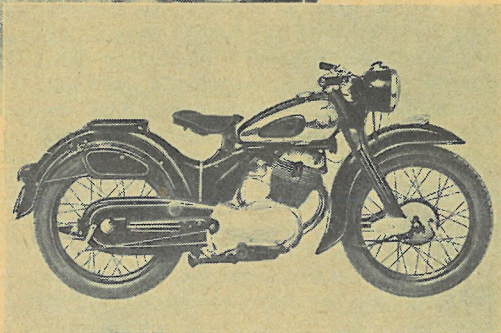
ve dødtræt. Forklaringen må søges i det menneskeskelige snobberi. Når en ung mand køber en maskine, der kan køre 155 km/t, så er det jo ikke, fordi han har mulighed for at udnytte denne hastighed her i landet, men kun for at kunne sige til hvem som gider høre på ham, at hans maskine kan køre 155 km/t. Bevares, en så stor maskine har lidt bedre accelerationsevne end den mere beskedne, men også mere økonomiske maskine; men om man ankommer til sit bestemmelsessted to minutter før eller senere, kan jo i det store og hele være så rystende ligegyldigt. På samme måde med biler. De indkøbes ikke til et behov, men i det store og hele til at imponere venner og bekendte; men denne trang til at imponere og denne viljesløse dans til hvad-andre-menners orkester, er kostbar i det lange løb, og derfor må man arbejde yderligere — maskinen er blevet herre i stedet for at være tjener. Det siges, at amerikanerne altid må købe en vogn, der er større og flottere end naboens, for ellers vil man tro, det er gået tilbage for ham, og amerikanerne har på den måde forarbejdet en skrue uden ende og en tomme-skrue til sig selv. Om det er sandt, ved jeg ikke, jeg har aldrig været i Amerika, men tilfældet er ikke usandsynligt, så det er derfor brugbart til at tage ved lære af. Lad os derfor ikke blive de kostbare maskiners slaver, men de rigtige maskiners herrer.



MERE END 30 KM PR. LITER

TOPHASTIGHED 127 KM/T

NSU MAX — verdens kraftigste 250 ccm standardmaskine — er på een gang en hurtig og temperamentfuld sportmaskine, der f. eks. kan transportere to personer i fuld oprejst stilling med 117 km/t, og en økonomisk turistmaskine, der ved almindelig, hurtig kørsel går over 30 km. pr. liter. Prøv den, og De vil begejstres over dens køreegenskaber.



★ NSU MAX har topventilet 250 ccm motor med overliggende knastaksel og en effekt på 18 hk. Begge hjul er ophængt i svinggaffler og stellet er den stærkest tænkelige konstruktion, nemlig centralrør. Lukket kædekasse, indkapslet akkumulator og karburator med selvstændigt svømmerhus.

Pris incl. omsætningsafgift kr, 4187,—

Importør:

FRED. RASMUSSEN, Odense, København

MINISTERIEL BILKENDER

af
Collecteur

For nogen tid siden bød radioen på noget så usædvanligt som en udsendelse, der også omhandlede biler — ikke bare færdsel, men sjældne, mærkelige biler. Mange af SMJ's læsere sad bænkedøde ved højttalerne, men blev skuffede, for udsendelsen blev kun til begyndelsen af et interview, så gik den videre med andre emner.

I forhåndsreklamen havde radiopressen lovet, at fuldmægtig J. D. Scheel fra udenrigsministeriet ville fortælle om personligt prægede biler og om sin samling af automobildata, men det blev der så lidt af, at jeg opsøgte fuldmægtig Scheel for at afslutte radiointerviewet og præsentere manden bag stemmen for SMJ's læsere og høre noget mere om de sære biler.

Vor første samtale fandt sted i et sparsomt møbleret kontor i udenrigsministeriet, men kimende telefoner og en uendelig strøm af breve ud og ind gjorde det umuligt at snakke sammen. Derfor tog vi en aften hjemme hos fuldmægtig Scheel og sludrede biler i hyggelige omgivelser til langt ud på de små timer.

»Hvordan jeg kom til at interessere mig for biler, ved jeg faktisk ikke — og jeg kan heller ikke give Dem nogen dato for denne interesses begyndelse, men det er vel lidt over 25 år siden — d.v.s. da jeg var en halv snes år gammel — jeg for alvor tog emnet op.«

»Ved De så alt om biler efter så mange års studier?«

»Næh — jo mere man beskæftiger sig med en ting, des mindre ved man jo om den; men jeg har moret mig dejligt ved at have en hobby, der ligger fjernt fra min daglige virksomhed. Der er noget utroligt forfriskende ved at grise sig til, rode med olieret metal og blive stillet overfor mekaniske problemer, når man ellers arbejder med økonomiske, juridiske eller administrative spørgsmål — og hjerter af papir. Det er andre mennesker, man kommer i berøring med, andre tanker man møder.

Så er biler jo også andet og mere end mekanik. De bedste biler er resultatet af enkelte menneskers skaberevne eller skabertrang, og det er uendeligt interessant

at søge frem til baggrunden for de enkelte bilmærkers tilblivelse.«

»Vil det sige, at De har fordybet Dem i bilhistorien og har svigtet mekaniken?«

»De to ting kan ikke skilles ad. Bilhistorien kan ikke forstås uden kendskab til mekanik — og jeg tror heller ikke, man kan beherske mekaniken uden at kende noget til dens historie. Der er det mest intime sammenspil mellem mekanik og historie i en moderne vogn — hvis det da er en »rigtig« bil.«

»En rigtig bil?«

»Ja — der er jo mange grupper at inddele biler i — men en rigtig bil er en vogn, som konstruktøren har haft et personligt forhold til, en bil, som er bygget for fornøjelsens skyld. Det skal have været morsomt at tegne den, lave de enkelte konstruktionselementer og samle dem til et hele, som er anderledes og mere personligt præget end vogne, der kommer i titusindvis fra et samleband.«

»Kan de ikke lide »husholdningsbiler«?«

»Hvordan i alverden skulle samfundet klare sig uden? Jo, dem kan jeg skam godt lide, de er bare ikke altid særligt spændende, selvom mange af dem stammer i lige linie fra nogle af fortidens mest glørværdige mærker. Men de fleste »husholdningsbiler« rummer ikke nogen større personlig charme og påvirker heller ikke altid udviklingen i nogen særligt gunstig retning. Det er de rigtige biler, der viser vejen — men i regelen er de både for dyre og for vanskelige at have med at gøre, så de fleste bilister går i en stor bue uden om dem. Jeg har desværre heller ikke nogen sjældenhed stående i garagen, men en husholdningsbil, der stammer fra biler, der for ca. tredive år siden var førende på Europas væddeløbsbaner, og selv om mærket ikke længere deltager aktivt i motorsport, d.v.s. med fabrikshold og i Grand Prix-klassen, har fabriken ikke glemt de

dyrekøbte erfaringer fra deltagelse i væddeløb.»

»Ja — men der er jo ikke brug for væddeløbsbiler i daglig trafik.«

»Der er efterhånden brug for flere af en væddeløbsvogns egenskaber: acceleration, effektive bremses, sikker styring, korrekt affjedring o.s.v. Det ville have været uendelig meget længere at nå frem til den moderne »husholdningsbil«, hvis der ikke havde været fabrikker, som turde vove finanserne, og kørere, der havde risikeret liv og lemmer under væddeløb. Selvfølgelig kan man meget afprøves i laboratorier og på prøvebaner — men det har vist sig, at selv nok så gennemprøvede konstruktioner ikke slog til, når de blev sat ind i et væddeløb. Der er jo pokker til forskel på lidenskabsløst at gennemprøve noget i en maskine med al verdens måleapparater og på at give en vogn i hænderne på en mand, som i lutter kampglæde under et løb piner de sidste reserver ud af sin vogn.«

»Er det så væddeløbsvogne og væddeløbshistorie, Deres samling omfatter?«

»Det var det i begyndelsen, for det kan jo aldrig blive voldsomt nok, når man er ung og ubefæstet. Først interesserede jeg mig kun for den absolutte verdensrekord, men så gik der efterhånden en præs op for

mig: at biler egentlig hører hjemme på en landevej. Det åbnede jo helt nye perspektiver.«

»Hvilken vogn vil De så helst køre på en landevej?«

»Hvis jeg havde frit valg — og en tilstrækkelig velspækket bankkonto — en Bugatti, type 55 — det var — og er — en aldeles uforlignelig bil. I det hele taget er det en oplevelse at køre enhver Bugattimodel, for *Ettore Bugatti's* biler havde al den personlighed, man kunne drømme om. Bugatti var den uovertrufne kunstner på sit felt, og det var et smerteligt tab for automobilverdenen, da han døde i 1947.«

»Var alle Bugatti's modeller så fremragende?«

»De er allesammen enestående — men det kommer selvfølgelig an på, hvad man skal bruge dem til. Bugatti byggede biler for sin egen fornøjelses skyld. Det var ham rystende ligegyldigt, om publikum brød sig om dem. De fleste modeller var larmende, stenhårde i affjedringen og ret aparte i udseende — men det er en drøm at køre dem. Så må man tage med i købet, at de lugter af varm olie, bliver me-



Fuldmægtig Scheel med den Bugatti han i sin tid fik importeret til landet. Den samme vogn vandt senere på Gardermoen, med Hans Pahl ved rattet.

get varme at sidde i, og at der i nogle modeller som bagage kun kan medføres en tandbørste, der bindes med isolérbånd til håndbremsen! Men Bugatti byggede også enkelte luksusvogne med helt eventyrlige egenskaber — en af dem kostede først i 30'erne 140.000 kr. som chassis. De vogne, fabriken bygger i dag, er heller ikke billige, men dog knapt så dyre.»

»Hvilke andre vogne regner De for rigtige biler?»

»Af nulevende mærker er der ikke så forfærdelig mange — englænderne bygger et par stykker: *Aston Martin*, *Frazer-Nash*, *H.R.G.*, *Jaguar's* særlige sportsmodel, *XK 120 C* — C'et er afgørende, for den normale *XK 120* er mere boulevardpræget; *Rolls-Royce* er også en fin bil, men både den og *Bentley* har mistet en del personlighed siden sidste krig. De rigtige Bentley-vogne, fra før 1931, var fabelagtige, og *W. O. Bentley's* mesterstykke var en sekscylindret, otteliters model, som med et lukket syvpersoners karosseri, fuldt besat og med fuld bagage kunne køre 175 km/t — i 1930 — og tilmed i den yderste komfort.

Franskmændene har foruden Bugatti frembragt *Talbot*, *Delage* og *Delahaye* samt et utal af sjove, små biler: *B.N.C.*, *D.F.P.*, *Lombard* og flere andre, den pragtfulde *Hispano-Suiza*, de store *Voi-*

sin-modeller og *Hotchkiss* ikke at forglemme.

I dag er italienerne førende — tænk bare på *Ferrari*, der har en helt ny model under bygning så at sige hver fjortende dag. *Alfa Romeo* og *Lancia* er også fremragende vogne, men mindre almindelige biler som *O.S.C.A.* og *Maserati* hører også til de toneangivende. Det er ærlig talt ganske overvældende, så megen dejlig mekanik, der kommer fra Italien i disse år.»

Stuen flyder efterhånden med håndbøger og tidsskrifter, der er blevet hentet frem fra bundløse reoler. Skrivebordet er dækket med mapper, der indeholder et væld af oplysninger om biler. Service-specifikationer ligger side om side med udklip, historiske fotos, tabeller og oversigter.

Tobaksrøgen er blevet tæt — men emnet er udtømmeligt, og fuldmægtig Scheel bevæger sig hjemmevant i alle dets afkroge.

»Men glem nu ikke, at jeg ikke er professionel; samlingen er kun opbygget som en hobby, der groede ud af en ungdommelig interesse for biler. Senere er det så blevet lidt mere sagligt — men det er stadig en fritidsinteresse, og helt styr på emnet får jeg vist ikke, før jeg kommer på pension. Der er faktisk mere end nok at bestille i ministeriet. *Collecteur.*

Eneste Tændrør med den patenterede CORALOX Isolator

CORALOX betyder større Modstandsdygtighed over for høje Temperaturer, større Varmednings-evne, større Styrke under Kompression — og større Økonomi. Faa fuldt Udbytte af den nye Benzin — skift til AC!

AC
TÆNDRØR



Udnytter
al Benzin!



BREMSEBELÆGNING

Af

Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

Når et køretøj — f. eks. en bil eller en motorcykle — bremser, vil der ske omsætning af energi. Ethvert køretøj i fart er — alene i kraft af sin hastighed — i besiddelse af en vis energimængde, bevægelsesenergien, der er proportional med køretøjets samlede vægt og kørehastigheden i anden potens. Når vi bremser, bliver bevægelsesenergien omsat til andre energiformer, i første række til varme mellem bremsebelægning og bremsetromle men i en vis grad også til varme mellem dæk og vejbane, og endelig medgår der en vis energimængde til nedbrydningen af, d. v. s. slidet på, henholdsvis bremsebelægning og bremsetromle og dæk og vejbane. Af disse former for slid vil slidet på selve bremsebelægningen normalt være det største.

Når bremsebelægningen under bremsningen trykkes ud mod tromlen, opstår der en friktionskraft — det er den, der virker direkte bremsende på køretøjet. Forholdet mellem den bremsende friktionskraft mellem belægning og tromle og den kraft, med hvilken belægningen trykkes ud mod tromlen, kaldes friktionskoefficienten, og den afhænger i første række af bremsebelægningens egenskaber og af dens temperatur og i anden række af tromlematerialet. Brugeren af et motorkøretøj er interesseret i en høj friktionskoefficient, for med et givet bremsesystem vil den kraft, med hvilken han skal træde på bremsepedalen eller trække i bremsehåndtaget for at opnå en bestemt bremsevirkning, blive desto mindre, jo større friktionskoefficient vi har mellem belægning og tromle. Vanskeligheden ved i praksis at opnå en høj friktionskoefficient under alle forhold beror imidlertid på, at der under opbremsningen udløses betydelige varmemængder. Eksempelvis kan det nævnes, at man ved afbremsning af en almindelig let eller middeltung personvogn fra 100 km/t får udløst en varmemængde, som kan varme 1 à 2 liter vand op til kogning, og denne varmemængde,

der på grund af friktionen opstår i selve berøringsfladen mellem belægning og tromle, vil naturligvis sætte såvel belægningens som tromlens temperatur i vejret. I praksis er det ikke ualmindeligt, at belægningens temperatur stiger til 250—300° C eller mere (ja, man har set eksempler på, at bremsetromler har været anløbet under driften, hvilket viser, at de har været oppe på omkring 700° C), og denne opvarmning vil i almindelighed have en mærkbar indflydelse på belægningens egenskaber herunder også friktionskoefficienten.

Det gælder altså ikke alene om, at belægningen har gode friktionsegenskaber, når temperaturen er normal, men i nok så høj grad om, at den ved de højeste temperaturer, som opstår i praksis, stadig bevarer et sådant mål af friktionsegenskaber, at føreren ikke kommer ud for, at bremserne svigter ham i en kritisk situation. Samtidig må bremsebelægningen være så slidfast, at man med et enkelt sæt belægninger kan opnå en passende lang levetid — et krav, der igen kan stille sig hindrende i vejen for opnåelsen af maksimal friktionskoefficient.

Det fremgår af det allerede anførte, at fremstillingen af en bremsebelægning til et bestemt foreliggende køretøj må blive udtryk for et vist kompromis — man søger ved hjælp af de midler, man nu råder over, at finde frem til en belægning, som på den mest hensigtsmæssige måde tilfredsstiller de praktiske krav, og det siger på forhånd sig selv, at resultatet ofte vil kunne diskuteres, netop fordi der er tale om flere af hinanden uafhængige variable. Vi skal her se lidt nærmere på, hvorledes man fra industriens side søger at imødekomme de motorkørende krav, og vi har — for at få en førstehånd-orientering i spørgsmålet — aflagt et besøg på Roulunds Fabriker i Odense, hvor man, for at være fuldt på højde med den internationale konkurrence, netop har indviet en række meget moderne forsk-

nings- og driftslaboratorier, der muliggør en hurtig og effektiv undersøgelse af ethvert foreliggende bremsebelægnings-problem.

Bremsebelægningernes historie ser i korte træk således ud: I de ældste tider benyttede man forskellige hårde træsorter f. eks. bøgetræ, der har ret gode friktionsegenskaber ved lave temperaturer, men det havde to ret væsentlige mangler — dels varierende dets egenskaber temmelig meget med temperaturen (det kan sågar komme i brand ved meget høj varmebelastning), og det er vanskeligt at forme det efter behov. Derfor gik man ret hurtigt over til at benytte vævede bomuldsbånd, som man imprægnerede på en særlig måde. Bomulden har ved lave temperaturer gode friktionsegenskaber (friktionskoefficient omkring 0,6), og det giver meget højelige belægninger, der er nemme at montere, men temperaturbestandigheden er — ligesom ved træklodserne — ikke god, hvorfor man i dag næppe anvender bomuld mere til automobilbremses (en af de sidste seriebyggede personvogne med bomuldsbelægninger var Ford's T-model i 1927).

I stedet for bomuld benytter man derfor i dag det ikke brændbare mineral as-

best, der har vist sig at være i besiddelse af god temperaturbestandighed, gode friktionsegenskaber og en passende høj slidstyrke, når det imprægneres med forskellige syntetiske harpikser. Før krigen fremstillede man næsten udelukkende asbest-bremsebelægningerne som vævede bånd, som blev underkastet en imprægnering. For at opnå en bedre sammenhæng i asbestbåndet blev det spundet sammen med 10—15 % bomuld, og desuden indspinder man i reglen — for at få en god varmeledning — i båndet tynde tråde af messing eller zink. I begyndelsen anvendte man til imprægneringen af asbestbåndene asfaltagtige stoffer og hærtnende olier (som f. eks. kinesisk træolie) — for tiden bruger man imidlertid andre imprægneringsmidler, der tilsigter at forøge båndets mekaniske styrke og dets slidfasthed. Imprægneringen foretages ved, at man dypper asbestbåndet i en opløsning af syntetiske harpikser i mineralsk terpentin eller andre opløsningsmidler — derefter tørres båndet, og til sidst hærdes det ved opvarmning til ca. 150° C, idet harpikserne derved kondenserer til uopløselige produkter, og til slut tildannes båndet endeligt ved slibning. Den største vanskelighed ved at fremstille de

Det tavse slid

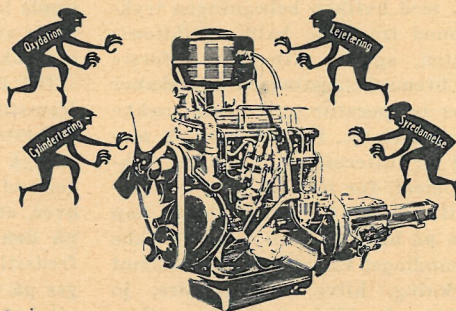
arbejder
mens
motoren
hviler

brug derfor



ENERGOL

MOTOR OIL



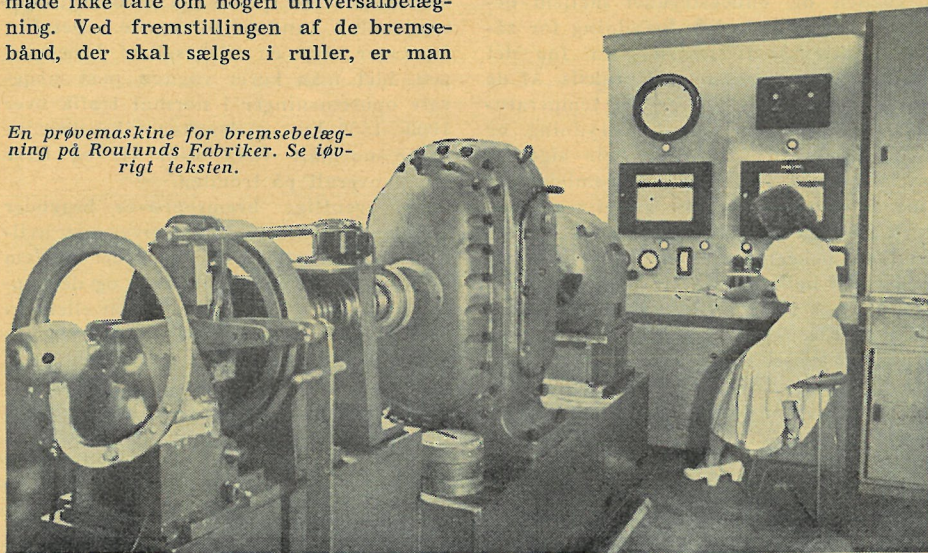
bøjelige bremsebelægninger af asbestbånd ligger i at finde frem til en imprægnering, der giver en god friktionskoefficient i forbindelse med tilstrækkelig bøjelighed af båndet, hvilket sidste er en nødvendighed for monteringen. På et tidligere tidspunkt benyttede man til imprægneringen af asbestbåndene bakelitagtige stoffer blandet med asfalt. Det har dog vist sig, at disse imprægneringsmidler ved temperaturer over 100° C giver et fald i friktionskoefficienten — man siger, at båndet ikke er varmestabilt. I dag benytter man andre imprægneringsmidler af meget kompliceret kemisk sammensætning, der giver belægningen en ret høj varmestabilitet, men den store svaghed ved de vævede belægninger ligger stadig i, at man under alle omstændigheder er henvist til at anvende imprægneringsmidler, som er opløselige under fremstillingsprocessen, hvorfor man er begrænset i sit valg.

Gælder det om at fremstille en belægning med stor slidfasthed, kan man — ved at give afkald på belægningens bøjelighed — nå et godt resultat ved at lade belægningen hærde under tryk. Ved at presse belægningen færdig i facon under et tryk på indtil 100 kg/cm² får man en meget formstabil og slidstærk belægning, men den må altså være tilpasset til krumningsradius for bremseskoen i en ganske bestemt bremse. Der bliver altså på denne måde ikke tale om nogen universalbelægning. Ved fremstillingen af de bremsebånd, der skal sælges i ruller, er man

derfor stadig henvist til alene at udføre hærdeningen ved at underkaste det imprægnerede og tørrede bånd en varmebehandling uden anvendelse af tryk. Før hærdeningen bliver de imprægnerede bånd dog kørt gennem to valser, hvorved der foregår en svag komprimering af vævet.

Vævede belægninger bruges stadig i meget stort omfang, men samtidig er man i de senere år begyndt at fremstille et andet bremsemateriale, hvis grundlag ikke er de vævede asbestbånd med derimod rå asbestfibre, der kittes sammen med forskellige harpikser og andre kemikalier, og som — for at give båndet den tilstrækkelige styrke — er forsynet med en trådvævsforstærkning på bagsiden. Disse belægninger kaldes ofte i daglig tale for støbte belægninger, selv om der i virkeligheden ikke er tale om nogen støbeprocess — derimod om ren presning. Asbestfibre og de benyttede imprægneringsmaterialer, hvis sammensætning naturligvis i det store og hele er fabrikernes hemmeligheder, blandes først i en almindelig blandemaskine, hvorved man får et finkornet produkt af konsistens som savsmuld. Pulveret, der er blevet opvarmet under blandingen, køles ned og føres derefter videre til et valseværk, hvor man ved at trykke stoffet gennem en kalibreret åbning fremstiller en bremsebelægning med det ønskede tværsnit. Samtidig fører man et stykke trådvæv ind i valsen

En prøvemaskine for bremsebelægning på Roulunds Fabriker. Se iøvrigt teksten.



til forstærkning af båndet, og dette af-skæres automatisk i længder fra 4 til 8 meter og rulles op på en tromle. Derefter tørres båndet og hærdes.

Fordelen ved bremsebelægningsmateriale af homogen sammensætning er den, at de bibeholder deres overfladestruktur, lige til de er slidt op. Samtidig er man ved fremstillingen af disse bånd friere stillet med hensyn til arten af de benyttede imprægneringsmidler end ved de vævede bånd, idet man jo her var henvist til udelukkende at benytte stoffer, som var opløselige. Derfor har det i praksis vist sig at være lettere at fremstille varmenstabile belægningsmateriale ved valsning end på grundlag af vævede bånd. Til gengæld har man ved de valsede belægningsmateriale ikke i hele belægningsens tykkelse metaltråde, der kan aflede varmen fra friktionsfladen, men det bøder man på ved i imprægneringsmassen at iblande stoffer med særlig høj varmeledningsevne.

Når man skal undersøge en bestemt bremsebelægningsmateriale, interesserer man sig i første række for dens friktionsforhold og for det slid, der opstår på den, under givne ydre påvirkninger. Idealet ville jo være, om man kunne fremstille en bremsebelægning, hvis egenskaber var konstante, d. v. s. uafhængige af alle ydre påvirkninger. En sådan bremsebelægning findes imidlertid ikke — både temperaturen på belægningen, tromleha-stigheden og anlægstrykket mellem belægning og tromle har betydning for såvel friktionskoefficienten som for det slid, der kan konstateres i praksis. Af de ydre omstændigheder er det temperaturen, der har den største betydning, og man kan i det store og hele sige, at variationer i fladetryk og tromlehastighed til syvende og sidst vil give sig udtryk i en ændring af den temperatur, ved hvilken belægningen arbejder. Slidfastheden for belægningen er i det væsentligste knyttet til dens kemiske opbygning, men den hænger også nøje sammen med friktionsegenskaberne, for uden slid opstår der ingen friktion — det gælder altså for fabrikanten om at fremstille en belægning med det størst mulige forhold mellem friktion og slid.

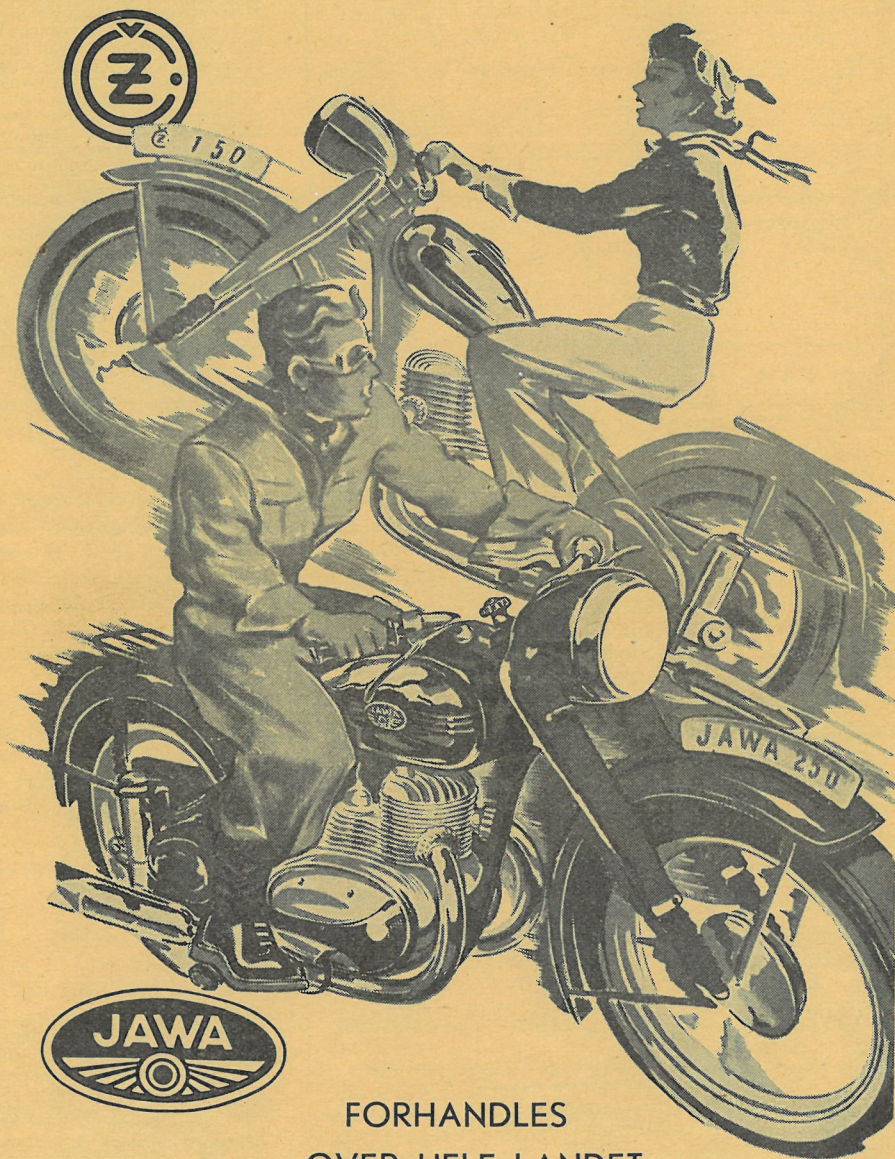
Afprøvningen af forskellige bremsebelægningsmateriale sker dels i praksis ved prøve-kørsler med biler eller motorcykler og

dels rent laboratiormæssigt ved hjælp af særligt udviklede specialmaskiner. Selv om det ville være fristende alene at holde sig til de praktiske prøver, er dette ikke muligt på grund af de store omkostninger. Man er i det daglige henvist til at kombinere laboratiormæssige og praktiske prøver, idet man dog derved efterhånden når frem til et erfaringsmateriale, som tillader, at man drager meget vidtgående slutninger ud fra de rene laboratiormæssige prøver.

Ved den praktiske afprøvning af et belægningsmateriale går man f. eks. frem på følgende måde: Først monterer man vognen med den nye bremsetromler, bremse-skoene justeres, og man undersøger, om dækkene er i orden både med hensyn til slidbanens tilstand og trykket i slangerne. Derefter anbringer man en vægt i vognen svarende til den normale belastning med fuldt passagerantal, og man sørger for, at vægtfordelingen mellem for- og bagaksel bliver normal. Endvidere monterer man ovenpå bremsepedalen en trykcyylinder i forbindelse med et manometer på instrumentbrættet således, at man kan kontrollere aktiveringstrykket på pedalen, og man forsyner vognen med en retardationsmåler, et Tapley-meter, en Simens-måler eller lignende, der registrerer opbremsningens effektivitet. Endelig monterer man i belægningerne termoelementer, ved hjælp af hvilke man kan konstatere tromle- eller belægnings-temperatur under forsøgene. Derefter foretager man en tilkørsel af belægningen, idet man kører vognen med moderate opbremsninger i normal trafik over 1000—1500 km — derefter vil belægningerne normalt være slidt til og bære jævnt overalt på tromlen.

De egentlige bremseprøver begynder med en ren retardationsprøve, ved hvilken man bestemmer forholdet mellem bremsetrykket (pedaltrykket) og den opnåede bremsevirkning ud fra en eller anden konstant kørehastighed. Derefter følger den såkaldte »fade«-prøve, ved hvilken man ved hyppige opbremsninger fra stor hastighed bestemmer belægningens temperaturstabilitet. I praksis viser det sig altid, at friktionen har en tilbøjelighed til at falde, når belægningerne bliver varme — det er det, man på engelsk kalder, at de »fader«. Under »fade«-prøven,

STÆRK - ØKONOMISK - HOLDBAR

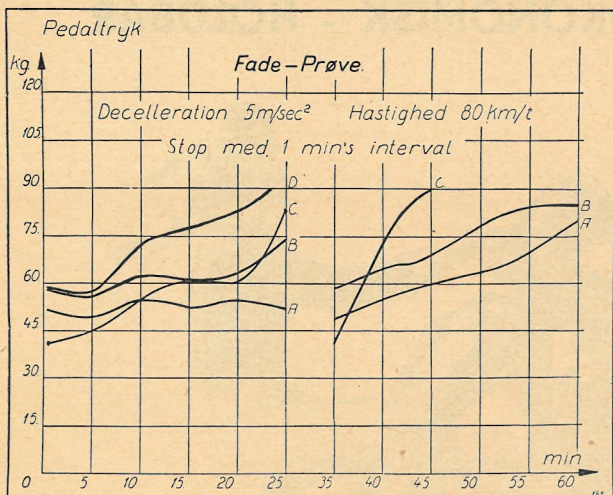


FORHANDLES
OVER HELE LANDET

Importør:

ERIK ORTH
KØBENHAVN V

Vester Farimagsgade 19 . C 12375 - C 12372
Lyngbyvej 36 . København Ø . Ryvang 8705*
Samlerfabrik - Service - Værksted
Sejrøgade 2-4 . København Ø . Ry 7075

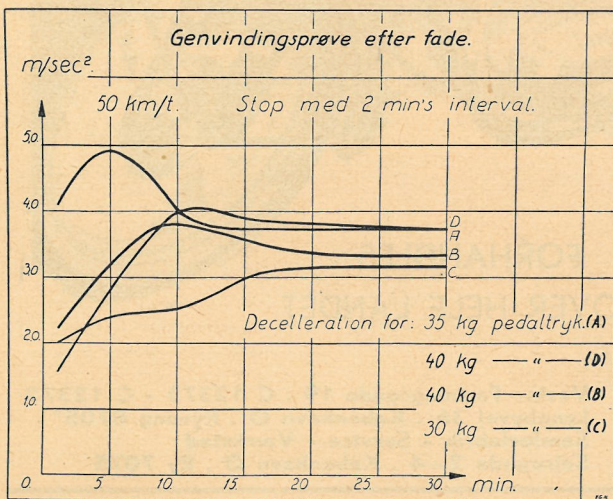


De her viste kurver giver resultaterne af en »fade«-prøve foretaget ved praktisk prøvekørsel på landevejen med fire forskellige bremsebelægninger. Bremsebelægningen A er en middelfriktionsbelægning — den har ikke nogen særlig stor værdi for friktionskoefficienten, men den bevarer sine bremsegenskaber praktisk talt uforandret, i hvert fald under prøvens første 25 minutter. For de andre bremsebelægnings vedkommende ser man, at der foregår en stærk stigning i pedaltrykket svarende til et fald i friktionskoefficienten. Som det fremgår af kurven har man efter 25 minutters forløb givet belægningerne en hviletid på 10 minutter, hvorefter man fortsatte forsøgene. Herunder viser det sig, at friktionskoefficienterne falder både for A, B og C. Ved hjælp af indbyggede termoelementer kan man samtidig kontrollere temperaturen på belægningerne.

der f. eks. foregår på den måde, at man en gang i minuttet foretager en fuldstændig opbremsning fra 80 km/t med en ganske bestemt bremseeffekt, måler man ved hver eneste opbremsning pedaltrykket, der i almindelighed vil vise sig at være noget stigende under prøven, som udtryk for at der er sket en nedsættelse af belægningens friktionskoefficient. Endelig foretager man den såkaldte genvindingsprøve. Den foretages umiddelbart efter »fade«-prøven, og ved den tilsigter man at få et mål for, hvor hurtigt belægningen genvinder

sin friktionskoefficient ved videre kørsel under hårde trafikomstændigheder. Ved genvindingsprøven kører man f. eks. 50 km/t og foretager en opbremsning hvert andet minut, idet man under denne prøve holder pedaltrykket konstant ved de forskellige opbremsninger og måler den derved opståede bremseeffekt.

Sideløbende med disse forsøg foretager man også en bestemmelse af sliddet på belægningerne, men der må dog — ud over de ovenfor nævnte bremser — foretages et ret stort antal forsøg for at

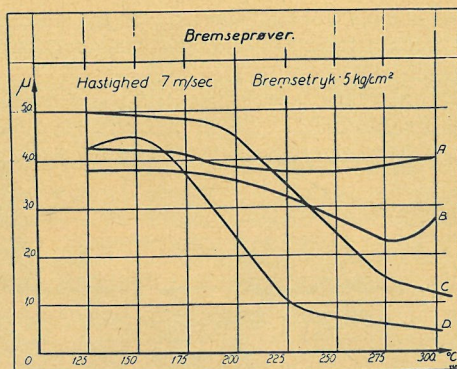


Disse kurver angiver, hvor hurtigt belægningen genvinder sine friktionsegenskaber, når den har været hårdt belastet under en »fade«-prøve. Der foretages en opbremsning hvert andet minut fra 50 km/t, og diagrammet giver sammenhørende værdier for bremseeffekt (målt i m/sec²) og tiden fra forsøgets begyndelse. Man vil se, at samtlige fire belægninger i løbet af 10—20 minutter atter opnår stabile bremsegenskaber. Forne- den på diagrammet er anført det benyttede pedaltryk i de fire tilfælde.

få et sandt billede af forholdene. Den ideale bremsebelægning skal ved disse prøver udvise et konstant forhold mellem bremsevirkning og pedaltryk, kun ringe tilbøjelighed til »fading« og en hurtig genvinding af friktionskoefficienten efter, at »fading« er indtrådt.

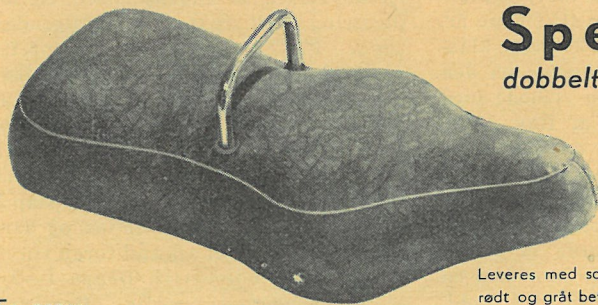
Ved afprøvning af bremsebelægning i laboratoriet benytter man en maskine som den, der er vist på omstående billede. Længst til venstre ses en ventilator, der benyttes i forbindelse med temperaturreguleringen, og umiddelbart bag denne selve bremsetromlen, mod hvis inderside man trykker et prøvestykke af størrelse 1×2 tommer. Prøvestykket er ophængt således, at det opståede bremsemoment direkte kan måles ved hjælp af den viste momentarm — trykket aflæses oven på instrumenttavlen. Bag ved bremsetromlen ses et trinløst gear og bag ved dette en 40-hestes motor, der trækker hele maskineriet. Prøver på en sådan maskine foretages f. eks. på den måde, at man kører med en tromlehastighed svarende til ca. 42 km/t for en almindelig personvogn og med et tryk mellem bremsebelægning og tromle på 4 kg pr. cm². Med disse konstanter foretages 10 bremsninger à 2 minutter med et halvt minut hviletid efter hver bremsning. Derefter vejes og måles prøven.

Efter denne tilkørsel påbegyndes den egentlige prøve. Belægningen anbringes atter i holderen, og vægtarmene belastes med blylodder, indtil trykket mellem belægning og tromle er 6 kg pr. cm². Tromlen varmes nu op ved hjælp af indbyggede varmelegemer til ca. 122° C, og der fore-



De her viste kurver stammer fra en laboratorieprøve, og de angiver direkte for de fire forskellige belægninger sammenhæng mellem friktionskoefficient og belægnings temperatur under bremsningen. Også heraf fremgår det, at belægningen A har stor temperaturstabilitet, medens de øvrige belægninger — specielt C og D — udsættes for et meget stort fald i friktionsegenskaber ved temperaturforhøjelse. Belægningen A vil derfor være egnet til brems, der belastes hårdt, medens belægningerne C og D er mest velegnede til brems, der ikke aktiveres så ofte.

tages 10 bremsninger à 2 minutter, ligeledes hviletider på et halvt minut. Derefter opvarmes tromlen til 248° C, og forsøget gentages. Der fortsættes med bremsninger på denne måde med stigende temperaturspring på ca. 10°, indtil man er nået op på 315° C. Til slut vejes og måles prøven. På grundlag af de målte bremsemomenter måler man så friktionskoefficienten for hvert enkelt bremseforsøg, og man kan direkte optegne en kurve som den her omstående, der giver sammenhængen mellem tromletemperatur og friktionskoefficient.



Speed Seat

dobbeltbælte med stålbund

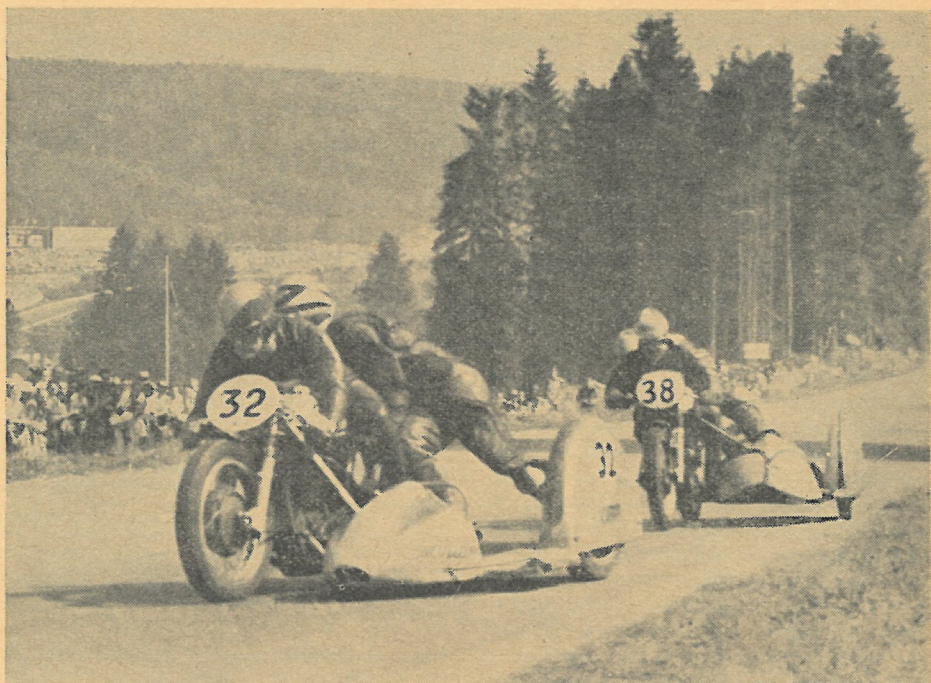
10 cm skumgummi med pat. fjederindlæg.

Kan påmonteres alle motorcykler, såvel med som uden fjederende bagstel.

Leveres med sort - rødt og gråt betræk

En gros:

HARRY PETERSENS EFTF. **HELGOLANDSGADE 13**
TELEFON CENTRAL 14361



Fra den drabelige sidevognsdyst i Belgiens Grand Prix, forrest ligger Eric Oliver (23), tæt fulgt af Cyril Smith (38).

Belgiens **GRAND PRIX**

AF BENNY DICKSON

Det belgiske Grand Prix blev det hurtigste landevejsløb, der nogensinde er kørt for motoreykler, og på den berømtmelige bane, *Spa-Francorchamps*, overværede man en kamp mellem fabrikskørerne, man ikke har set magen til i flere år.

Dagens første løb var for 350 ccm klassen, der skulle køre 11 omgange på den 14,1 km lange bane. Norton stillede med fire fabriksmaskiner, kørt af Ray Amm, Jack Brett, Ken Kavanagh og Ken Mudford, og de tre tre-ventilede AJS blev kørt af Rod Coleman, Bill Doran og Ernie Ring, medens Fergus Anderson og Lorenzetti som sædvanlig udgjorde et stærkt Guzzi-hold. Tyskerne stillede kun med en enkelt tre-cylindret DKW, kørt af A. Hobl, eftersom Wünsche var styrtet under træningen. Fergus Anderson, der har specialiseret sig i kanonstart, tog straks førin-

gen, fulgt af Ray Amm med Rod Coleman på tredjepladsen, og da feltet maskinmæssigt blev ført af Guzzi, Norton, AJS, var der kamp om hver milimeter fra første omgang. Da rytterne gik ind på anden omgang, havde Fergus Anderson imidlertid fået et overbevisende stort forspring, medens Amm og Coleman udkæmpede en voldsom kamp om andenpladsen. På anden omgang kørte Lorenzetti sig op fra fjerdepladsen til andenpladsen, og denne placering holdt sig støt på de følgende omgange. På 7. omgang satte Lorenzetti og Amm tempoet i vejret, medens Fergus Anderson, der stadig førte, holdt lidt igen, og på 9. omgang overtog Lorenzetti føringen foran Fergus Anderson og Ray Amm. Lorenzetti holdt føringen også gennem 10. omgang, men på sidste omgang slap Fergus Anderson alle reserver løs, og han gik i mål som vinder et sekund foran sin mærkekammerat, Lorenzetti. Denne 1—2 sejr er ret bemærkelsesværdig, eftersom den nykonstruerede 350 ccm Guzzi fik sin ild-dåb en uge i forvejen, da den vandt det hollandske Grand Prix, og det hører til

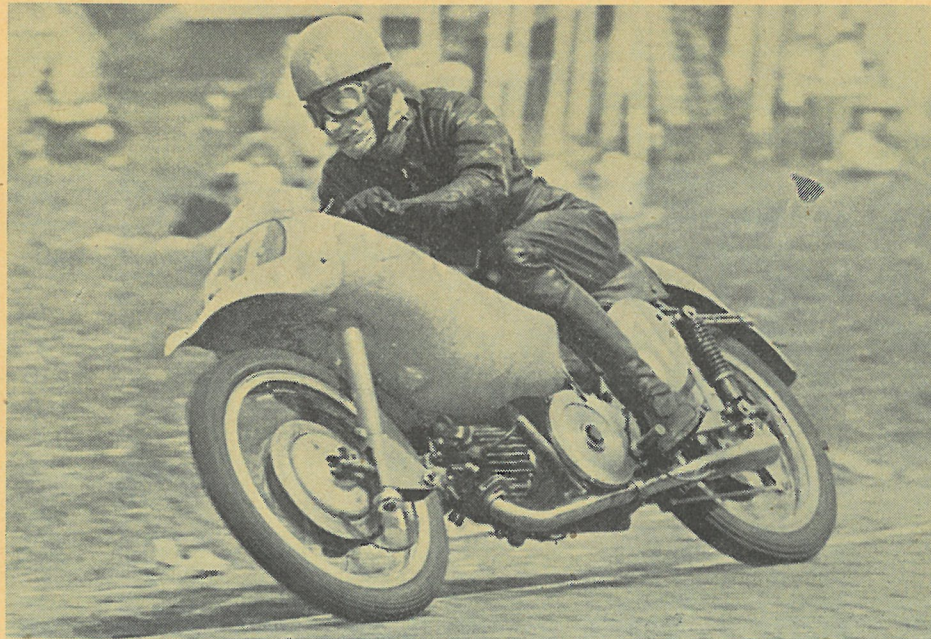
sjældenhederne, at en nykonstruktion vinder de to første løb, den deltager i, navnlig i betragtning af at det her drejer sig om to af de »klassiske« landevejsløb.

Resultatet blev:

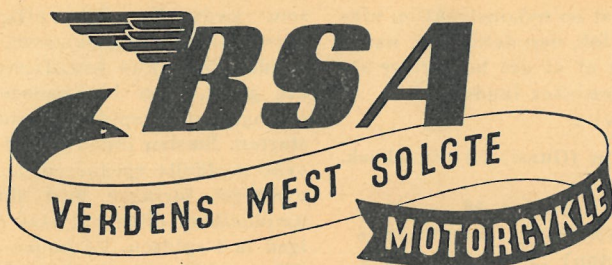
1. Ferg. Anderson (Guzzi) 56 min. 01 sek.
(166,1 km/t)
2. E. Lorenzetti (Guzzi)... 56 » 02 »
3. W. R. Amm (Norton)... 56 » 16 »
4. J. Brett (Norton) 56 » 42 »
5. K. T. Kavanagh (Norton) 56 » 44 »
6. R. W. Coleman (AJS)... 56 » 56 »

En af årets mest forrygende motorsportslige oplevelser er sidevognsløbet i det belgiske Grand Prix. Dette år manglede man ganske vist de temperamentsfulde Gilera-kørere, men i stedet havde BMW tilmeldt to maskiner, kørt af Kraus og Noll, til at tage kampen op med de 20 Norton-kørere. Det er næsten unødvendigt at fortælle, at Eric Oliver, der har vundet dette løb de sidste fire år, og Cyril Smith, der blev verdensmester i sidevognsklassen i 1952, står som favoriter. De to englændere og belgieren Marcel Masuy har fabrikstunede Norton-motorer i deres maskiner, men Norton har

som sædvanlig ikke officielt tilmeldt kørere til sidevognsklassen. I startfeltet havde Oliver kun kvalificeret sig til andet geled, men han snoede sig igennem og lagde sig i spidsen umiddelbart efter starten. Næsten inden rytterne var ude af syne meddelte speakeren, at Kraus havde overtaget føringen med sin BMW, men umiddelbart efter oplystes det, at Oliver igen lå i spidsen. På anden omgang førte Oliver stadig, men nu med Cyril Smith på andenpladsen foran Kraus, men på tredje omgang overtog Smith føringen, for på næste omgang atter at blive overhalet af Oliver. Der er virkelig kamp på kniven mellem de to englændere, og dette resulterer i, at der efterhånden bliver god afstand ned til nr. 3, W. Kraus, der igen ligger et godt stykke foran svejtseren Haldemann (Norton) og Noll. På 7. omgang tog Smith atter tæten, men Oliver tog situationen roligt — hvis man da kan benytte dette udtryk i forbindelse med hastigheder på over 150 km/t med sidevogn — i bevidsthed om, at hans 1953 motor trods alt ville være Cyril Smith's 1952 model overlegen på den sidste omgang. Dette slog også til, og for femte år i træk gik han over mål-



Lorenzetti på den tilsyneladende yderst vellykkede 350 ccm Guzzi.



Fremragende konstruktion og kvalitet har gjort



populær.

Populariteten har skabt det store salg – den enorme produktion har muliggjort et prisfald.

Atter et bevis på, at det bedste er det billigste – også i det lange løb.

NYE NEDSATTE PRISER

Gældende fra 15. juli 1953

Model	Excl. Omsætning	Incl. Omsætning
D 1 Standard Bantam, 125 ccm 2-takt	1950,00	2437,50
C 11 250 ccm topventilet	2625,00	3375,00
B 31 350 ccm -	3150,00	4110,00
B 33 500 ccm -	3500,00	4600,00
A 7 500 ccm - 2-cyl., incl. fjedrende bagstel .	3970,00	5258,00
A 10 650 ccm topvent., 2-cyl. Golden Flash incl. fjedrende bagstel	4150,00	5510,00
M 21 600 ccm sideventilet . . .	3270,00	4278,00

Alle priser er inclusive speedometer.



FORHANDLES
OVERALT
I LANDET

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen
Vesterbrogade 101 . København V . Vester 3187

linien som vinder i ny rekordtid. På sidste omgang var der en drabelig kamp mellem Masuy og Kraus om trediepladsen. Belgieren førte på sidste omgang, men i Stavelot-svinget kom han for langt ud, og denne blottelse benyttede tyskeren sig øjeblikkelig af ved at gå inden om og på den måde få nogle meters forspring, som han holdt til mållinien.

Resultatet af de 8 omgange:

1. E. S. Oliver (Norton)	46.29
(145,8 km/t)	
2. C. Smith (Norton)	46.30
3. W. Kraus (BMW)	47.45
4. M. Masuy (Norton)	47.46
5. H. Haldemann (Norton)	47.49
6. W. Noll (BMW)	49.32

Den store klasse for 500 ccm maskiner, der kørtes over 15 omgange, indebar adskillige muligheder for det endelige udfald. Norton stillede med hele sit mandskab, og det samme gjorde AJS. Fergus Anderson og Lorenzetti bemandede de firecylindrede Guzzi. Gilera mødte med et yderst blandet mandskab, idet der kun var to italienere, Alfredo Milani og Giuseppe Colnago, medens de øvrige maskiner af dette mærke blev kørt af Duke og Dale, irlænderen Reg. Armstrong og belgieren Leon Martin. Nortonholdet bestod af den mere eller mindre faste stab, blot var Ken Mudford erstattet med belgieren Auguste Goffin.

Duke lagde sig øjeblikkelig i spidsen med sin fire-cylindrede Gilera, men da rytterne gik ind på anden omgang, var det Ray Amm, der førte, og umiddelbart bag ham lå Ken Kavanagh — en noget uventet udvikling at finde to Nortons i spidsen på denne hurtige bane. På anden omgang overtog Milani imidlertid føringen og Duke kørte sig op til trediepladsen ved samtidig at sætte ny omgangsrekord på 4 min. 45 sek. Allerede på dette tidspunkt af løbet skilte disse fire ryttere, Amm og Kavanagh på Norton og Duke og Milani på Gilera, sig ud fra det øvrige felt, men på tredie omgang fik Armstrong atter kontakt med dem for senere at overhale Kavanagh. Den følgende omgang overtog Duke føringen og efter 5. omgang var rækkefølgen Duke, Milani, Amm og Armstrong. Lorenzetti måtte trække sin maskine ind til depotet og Ernie Ring styrtede og måtte bringes til hospitalet.

Duke slog gentagne gange omgangsrekorden, men han kunne alligevel ikke rykste Amm og Milani af sig. På 7. omgang satte Duke atter ny omgangsrekord ved at køre på 4. min. 41 sek. (180,5 km/t. På 11. omgang kørte Milani sig stærkt ind på Duke, og Armstrong rykkede op på trediepladsen således, at Gilera lå som nr. 1, 2 og 3 med Amm, Norton, på fjerdepladsen. Colnago udgik med maskinskade. På 12. omgang overtog Milani føringen, men da rytterne gik ind på den følgende omgang, lå Duke atter i spidsen, medens Amm og Armstrong havde en voldsom duel om trediepladsen. Stemningen i Gileras depot var eksplosiv, eftersom der virkelig var krig på kniven mellem de to Gilera-ryttere — engelsk-italiensk prestige stod på spill. De fire-cylindrede kæmper pressedes til det yderste med det resultat, at en uheldssvanger, blå røg begyndte at vise sig fra Duke's udblæsningsrør, og på den følgende omgang måtte han i depot. Han kom dog atter på banen som nr. 5, men det lykkes ham ikke at fuldføre endnu en omgang. Duellen mellem Armstrong og Amm falder ud til sidstnævntes fordel, medens Coleman og Dale racer side om side mod mållinien, som de passerer samtidig. Resultatet blev derefter:

1. A. Milani (Gilera) 1 tm. 11 min. 47 sek.	(176,7 km/t)
2. W. R. Amm (Norton) 1 tm. 12 min. 12 sek.	
3. H. R. Armstrong (Gilera) 1 tm. 12 min. 13 sek.	
4. K. T. Kavanagh (Norton) 1 tm. 13 min. 14 sek.	
5. R. W. Coleman (AJS) og R. H. Dale (Gilera) 1 tm. 13 min. 22 sek.	
7. Fergus Anderson (Guzzi) 1 tim. 13 min. 53 sek.	

Milanis vindertid betegner tillige bane-rekord, og det viser sig, at det er den højeste gennemsnitshastighed, der til dato er opnået i et motorcykleløb.

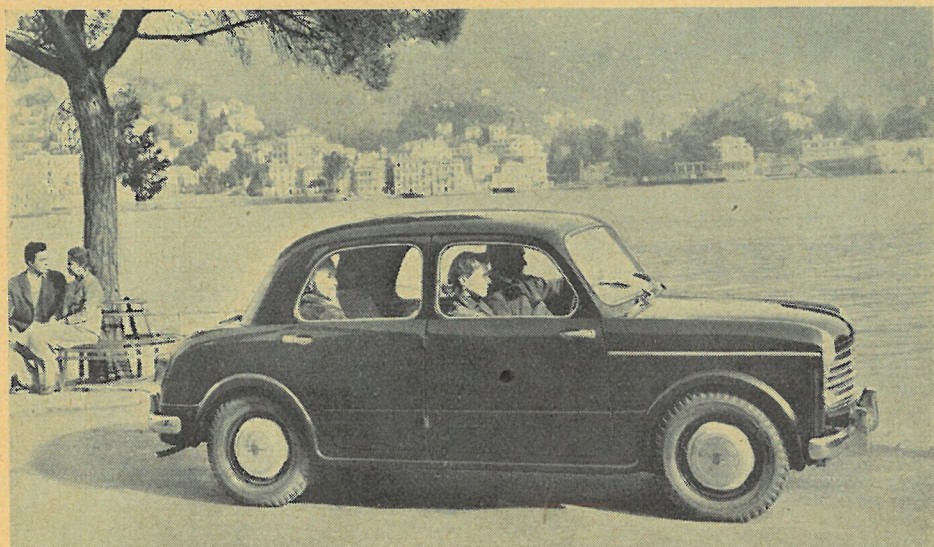
Efter løbet blev det meddelt, at Ernie Ring var blevet så hårdt medtaget under sit styrt, at han døde ved ankomsten til hospitalet. Det ser således ud til, at det navnlig er de engelske ryttere, det går ud over i denne sæson, på samme måde som italienerne havde en mørk sæson for et par år siden.

Englebert

det
skridsikre
dæk



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: HANS LYSTRUP, KØBENHAVN



Vi prøvekører FIAT „1100”

Af Mogens H. Damkier

Intet er så tilfredsstillende for den menneskelige, selvglade hævdestrang, som når man kan sige: — Hvad sagde jeg! Sætningen udtales med triumf, men når alt kommer til alt, er disse lidt pralende ord ikke så meget møntet på tilfældige tilhørere, som de er udtryk for det moderne menneskes usikkerhed over for alt og alle, idet man ånder lettet op, hver gang man overfor sig selv kan føre bevis for, at man ikke er helt idiot. Efter at have prøvekørt den ny Fiat 1100, føler undertegnede sig sikret mod mindreværdskomplekser i den nærmeste fremtid, for det er nemlig et typisk hvad-sagde-jeg-eksempel.

Det vil måske erindres, at Fiat 1100 i sin ny skikkelse for første gang blev præsenteret for offentligheden på udstillingen i Frankfurt, og medens en af bladets andre medarbejdere gik og legede »helle for« alle de dyre vogne på udstillingen i Genève, sagde undertegnede »helle for« Fiat 1100 i Frankfurt.

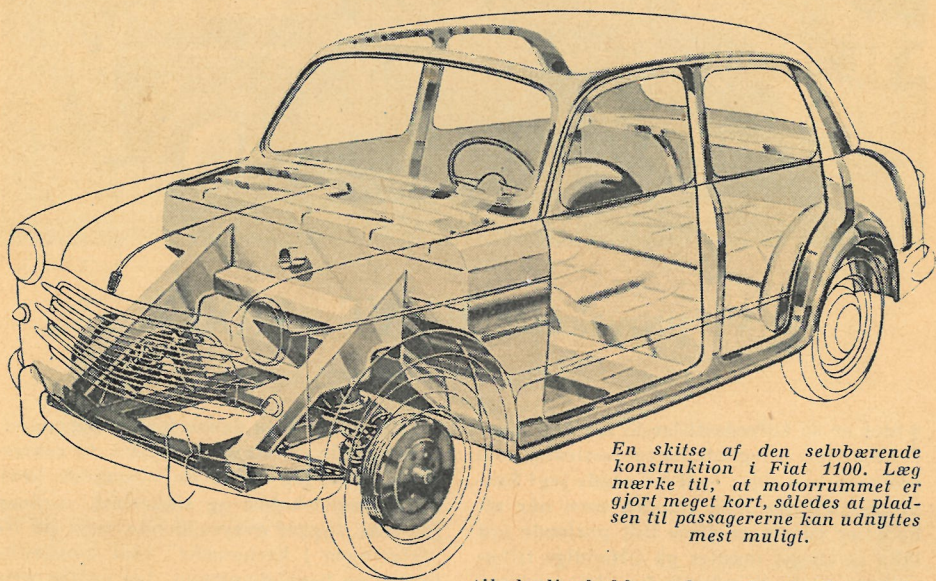
Op hvorfor var det navnlig *den* vogn, der tiltrak sig min opmærksomhed på en udstilling, der omfattede et så righoldigt og fristende udvalg af biler? Svaret må blive, at mit kørselsbehov betegner et

gennemsnit for en dansk forretningsmand, min familie er »standard«, d.v.s. to voksne og to børn, jeg sætter de strængeste krav til køreegenskaber og sikkerhed, medens jeg ikke lægger overvældende vægt på linieføringen i karosseriet, blot konstruktionen er hensigtsmæssig. Jeg sætter pris på indvendig plads, men ønsker ikke at køre en vogn med større udvendige mål end højst nødvendigt, og da jeg må køre en del i byen, sætter jeg pris på god accelerationsevne, men jeg ønsker ikke at give fem flade øre ud til benzin, medmindre jeg er sikker på at få fuld valuta for pengene. Jeg må her bede om undskyldning for den megen tale om »jeg« i stedet for det mere upersonlige »man«, men mon ikke disse mine betragtninger passer til de fleste af bladets læsere. Under alle omstændigheder syntes Fiat 1100 som skabt til det nævnte formål, og — det skal indrømmes — en vis intuition mere end nogen form for beregning fortalte mig, at det var en vogn, der lå, som den skulle på vejen. Men selv de dristigste forventninger blev overtruffet.

Inden vi taler om noget som helst andet, må vi ud at køre. Uden mindste van-

skelighed får vi anbragt vort 184 cm lange korpus på føresædet, som vi tilmed kan tillade os at skubbe et godt stykke frem således, at kørestillingen bliver helt rigtig, d.v.s. tæt på rat og vindspejl — og dog er der masser af plads til benene. Kobling og fodbremse betjenes uden mindste forstyrrelse af rattet, medens det for personer af over middelhøjde ofte kan være vanskeligt at manøvrere benene uden om rattet, når pedalerne skal betjenes i en lille

deshvin fra dækkene ud af svinget på nøjagtigt det sted, vi ønsker, nemlig 20 cm fra den højre vejkant. Efter denne lille generalprøve byder vi vognen alt, hvad man med største urimelighed kan forlange, men hele tiden parerer den ordre til punkt og prikke. I stædig higen efter at bringe den lille »1100« i uføre, kører vi til den anden ende af Sjælland, hvor vi har en herlig prøvestrækning til den afdeling, vi



En skitse af den selv bærende konstruktion i Fiat 1100. Læg mærke til, at motorrummet er gjort meget kort, således at pladsen til passagererne kan udnyttes mest muligt.

eller mellemstor vogn. Vi starter og kører. Fabelagtig acceleration og præcis gearskiftning er noget af det første, vi kan notere os.

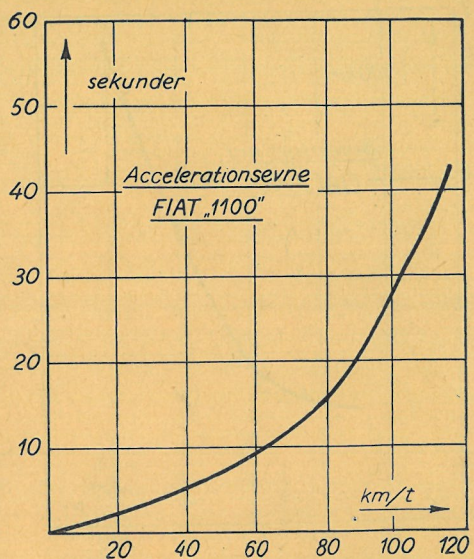
Det er imidlertid vognens opførsel på en landevej, der interesserer os, og på et åbent, overskueligt stykke lige vej træder vi speederen i bund. Speedometeret viser 120 km/t, alt imedens vi kører komfortabelt og på ingen måde anstrengt. Der er imidlertid ingen ben i at fremstille en vogn, der kan køre anstændigt med den nævnte hastighed, så længe vejen er som trukket efter en lineal, og vi styrer derfor mod en herlig kroget, men dog overskuelig vejstrækning, der på det ubarmhertigste afslører alle mangler og fortrin ved en hvilken som helst vogn. Vi kører med 100 km/t ind i en ikke helt blød kurve og kommer akkompagneret af glæ-

til daglig kalder »skrap kost«. En smal, men god, snoet vej bugter sig gennem udstrakte marker eller enge uden større grøfter ved siderne. Her kan man gøre, hvad man vil, eftersom man kan overskue hele strækningen, og er man ikke i stand til at beherske situationen, hayner man bare på en græsmark. Og så kører vi ren racerkørsel med en almindelig »husholdningsvogn«. Bagenden af vognen skrider ud efter den fornemste skole, men alt er stadig under fuld kontrol. Intet under at denne vogn har vist sig de fornemste sportsvogne overlegen i Targa Florio og andre yderst krævende løb, for det er en fuldblods racer en miniature og med plads til fire personer. Endelig skal det bemærkes, at bremserne er yderst effektive ved et lille pedaltryk og man har et storartet udsyn til alle sider.

Denne prøvekørsel hensætter os i den vildeste forvirring, ikke fordi vi har væ-

ret ude at køre i en vogn, der i praksis har opfyldt de krav, man i teorien med rette kan stille til et moderne brugskøretøj, men snarere fordi der er et meget stort antal vogne, der langt fra opfylder disse krav. Når det *kan* gøres uden større kunstgreb og uden urimelige fremstillingsomkostninger, hvorfor er der så en ligefrem grotesk forskel på de mindre vognes køreegenskaber, når de dog er bygget efter nogenlunde samme princip? Man stiller sig uvægerligt det spørgsmål, om Fiat 1100 da mangler noget, de andre vogne har; men en sådan mangel er vanskelig at påvise. Man kan måske sige, at Fiat 1100 føles noget stivere i affjedringen end gennemsnittet, og deri ligger selvfølgelig en væsentlig årsag til stabiliteten i kurver og sving, men eftersom en »1100« på ingen måde virker ubehagelig at køre på ujævne veje, hvad berettiger så andre konstruktører til at holde fast ved en blød og uafstemt affjedring, der i enkelte tilfælde virker direkte livsfarlig?

Medens vi siddende på en kilometersten søger at vikle os ud af disse forvirrende tanker ved en stille cigaret, rinder Norton's chefkonstruktørs ord os i hu. Joe



Accelerationskurven for Fiat 1100 virker ret forbløffende.

Craig siger nemlig: Ved konstruktionen af et køretøj gælder det om at opnå den størst mulige harmoni mellem alle elementer, det være sig motorens opbygning,

SPECIFIKATIONER

Motor: 4-cylindret, topventilet, boring: 68 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 1089 ccm, kompressionsforhold: 6,7:1, effekt: 36 hk ved 4400 omdr./min. Topstykket støbt i letmetal med indpressede ventilslæder. Dynamisk afbalanceret krumtapaksel lejret i 3 hovedlejer. Kædetræk til knastakselen. Olietryksmøring ved hjælp af tandhjulspumpe, oliefilter.

Kobling: Tør, enkeltpladet kobling med fjedrende nav.

Gearkasse: 4 udvekslingsforhold og bakgear, synkromesh mellem 2, 3 og 4 gear. Ratgearskifte.

Bagaksel: Differentiale med hypoidfortanding.

Forhjulophængning: Triangulære svingarme og skruefjedre, dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

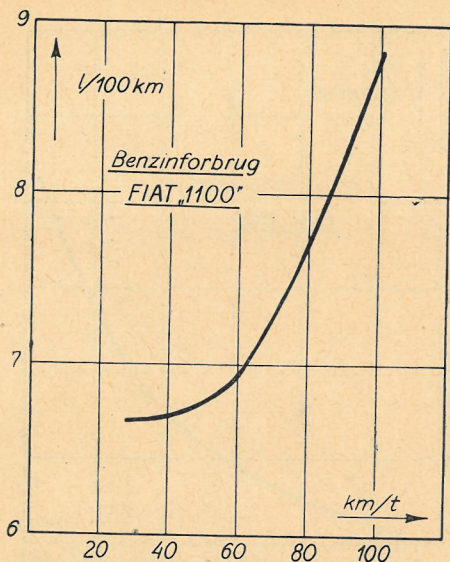
Baghjulophængning: Halvelliptiske bladfjedre, dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

ske teleskopstøddæmpere. Krængningsstabilisatorer ved både for- og baghjulophængning.

Bremser: Hydrauliske bremsere betjent af fodpedalen og mekanisk håndbremse virkende på kardanakselen.

Mål og vægt: Benzintanken rummer 32 liter, olieindhold 3 liter, kølesystemet rummer 5,6 liter, akselafstand 2340 mm, sporvidde foran 1229 mm, sporvidde bag 1212 mm, total længde 3775 mm, total bredde 1450 mm, total højde 1485 mm, sædebredde, både for og bag, 1240 mm.

Pris: FIAT 1100 A, Standard incl. omsætningsafgift, kr. 12.700,00, FIAT 1100 B, Luksus incl. omsætningsafgift, kr. 13.450,00. For begge vogne vedkommende er varmeanlæg, aircondition og defroster incl. i prisen. Standardmodellen har 2 enkelte stole foran, medens luksusmodellen har gennemgående sofa. Standard leveres kun i en farve.



Forbrugskurven for Fiat 1100. Man skal helt op over 100 km/t, før vognen kun går 10 km på en liter.

udvekslingsforhold, hjulophængning, affjedringskarakteristik — det er harmonien, der må være grundlaget for den endelige bedømmelse.

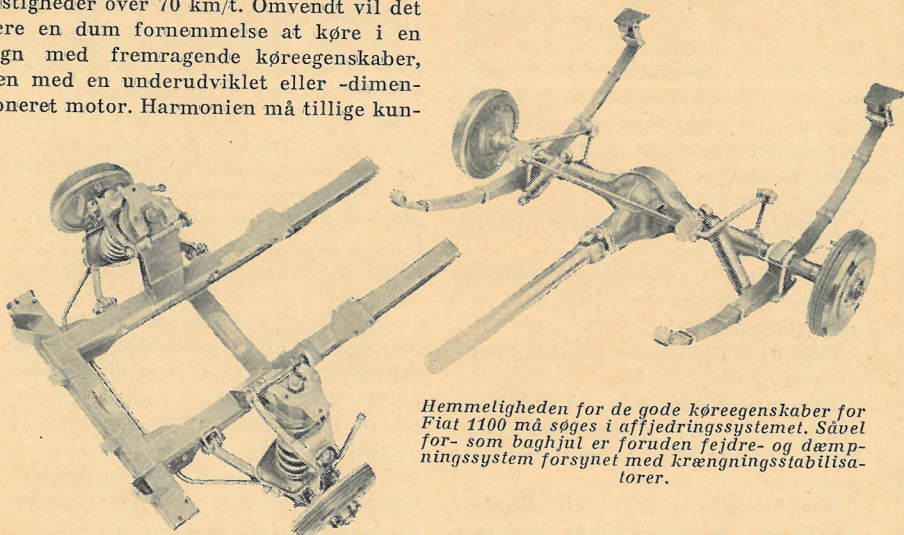
Naturligvis, der er løsningen. Selvfølgelig kan det ikke nytte at lægge en spillevende, kraftig motor i en let vogn, hvis affjedringssystemet på forhånd dødsdømmer alle forsøg på at køre sikkert med hastigheder over 70 km/t. Omvendt vil det være en dum fornemmelse at køre i en vogn med fremragende køreegenskaber, men med en underudviklet eller -dimensioneret motor. Harmonien må tillige kun-

ne udstrækkes til at omfatte den person, der kører vognen, og det kræver, at køretøjet er logisk i sin væremåde, og lystrer ordre uden tøven.

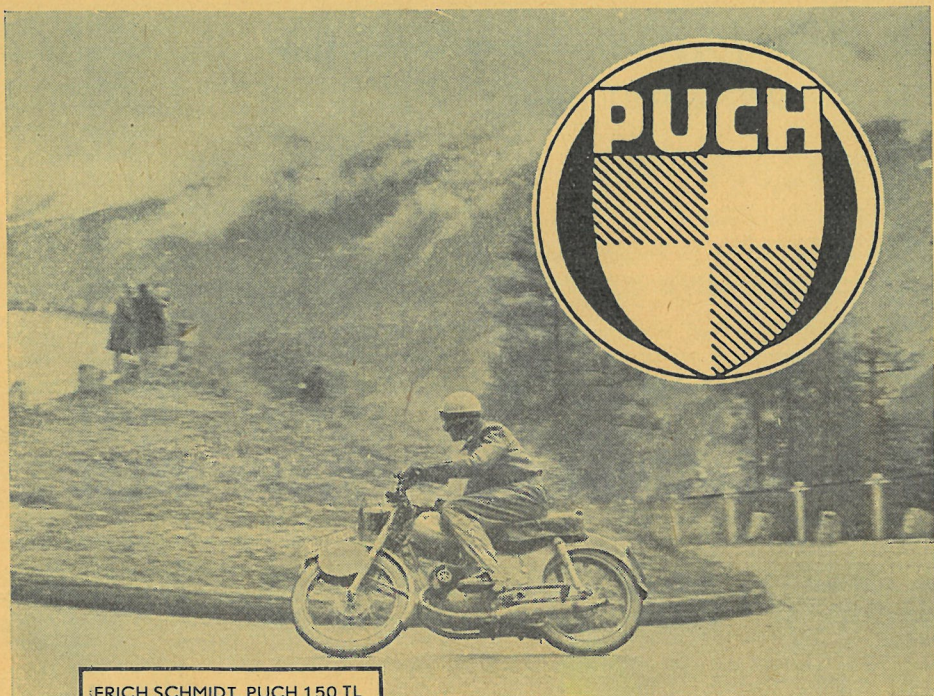
Opbygningen er i og for sig ganske konventionel og betegner en videreudvikling af gamle traditioner. Fiat »1100« har således en stamtavle, der i lige linie fører tilbage til 1932, i hvilket år Balilla-modellen så dagens lys. Denne vogn byggede naturligvis på de traditioner, som Fiat havde skabt gennem fremragende racer-vognes køreegenskaber og slidstyrken i ældre modeller som Tippo 501 (mejeribestyrrer Niels Hansen, Nysted, har en sådan model, der har kørt 300.000 km uden hovedreparation). Den nye Balilla betegnede imidlertid en ny linie i fabrikkens program, idet Balilla'en betegnede som en slags folkevogn. I 1937 ændredes betegnelsen til »1100«, idet slagvolumenet blev sat op til 1089 ccm — det samme slagvolumen som vi finder i model »1100« i 1953.

Den nye »1100« er en fire-dørs sedan med selv bærende karosseri. Kuffertrummet er rummeligt, men ikke overdimensioneret, og torpedoen er forholdsvis kort, hvilket giver vognen et lidt kort og afstumpet udseende. Gransker man dimensionerne nøjere, vil man imidlertid opdage, at pladsen er udnyttet yderst hen-

Blad venligst frem til side 444



Hemmeligheden for de gode køreegenskaber for Fiat 1100 må søges i affjedringssystemet. Såvel for- som baghjul er foruden fejdre- og dæmpningssystem forsynet med krængningsstabilisatorer.

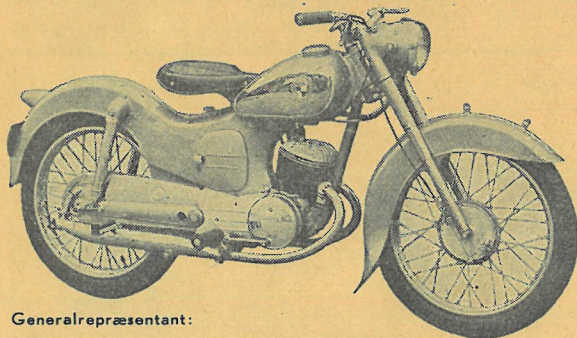


ERICH SCHMIDT, PUCH 150 TL
PÅ GROSSGLOCKNER VEJEN
(Internationalt seksdages trial 1952)

Ubegrænsede muligheder

Med en PUCH 150 TL har man faktisk ubegrænsede befordringsmuligheder for to personer. Den er billig i anskaffelse, økonomisk og så driftssikker og slidstærk, at den aldrig giver sin ejer ubehagelige overraskelser. De kan trygt begive Dem afsted på langtur — Deres PUCH 150 TL magter de største stigninger i Europa, og De rejser på den billigste måde, man kan tænke sig.

En PUCH 150 TL koster i dag kun kr. 2100,- excl. omsætning og kr. 2640,- incl.



Hvis De forlanger en større maskine, skal De prøve det tekniske mesterværk, Puch 250 TF — vinderen af 250 ccm klassen i Monaco Rallye 1953 —, og foretrækker De en Scooter, vil De hurtigt opdage, at Puch Scooteren er uden konkurrence

Generalrepræsentant:

O. E. ANDERSEN ØRESUNDSVEJ 126, KØBENHAVN S, TLF. SUNDBY 9201

Det

SKU' LÆSERNE BARE HØRE

*En ikke særlig smuk afsløring
foretaget af Benny Dickson*

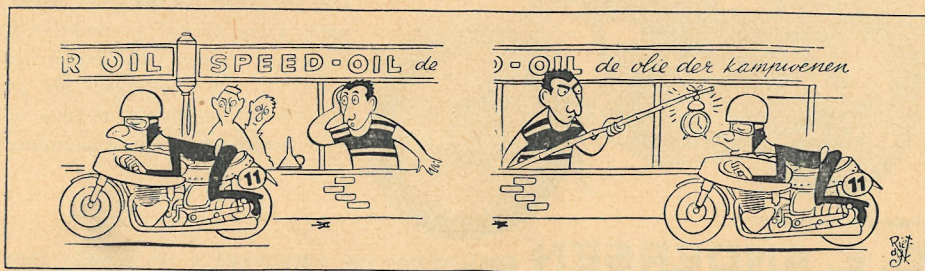
★

En wire-recorder er en herlig opfindelse. Ikke mindst motorreporterne har glæde af den populære »messemaskine«, eftersom arbejdet nu er langt mindre anstrengende, resultatet bliver 100 % pålideligt og journalisten undgår at blive gråhåret, før han når sit 35. år. For rigtigt at anskueliggøre sandheden i disse påstande skal jeg lige skitseres, hvordan man arbejder under et landevejsløb: Første gang man prøver det job, er man ulykkeligt stillet, med mindre man i forvejen har et grundigt kendskab til motorsporten, og på de store baner har jeg set unge kolleger, der ligesom fik tårer i øjnene midt under et løb for ved dettes afslutning at se lige så ulykkelige ud som en blodhund — blot med den forskel, at blodhunde ikke er spor ulykkelige, men blot ser sådan ud. Sagen er nemlig den, at et landevejsløb, der strækker sig over ca. 2 timer, i hvilket tidsrum der køres 30 omgange, før eller senere vil virke komplet forvirrende for den uindviiede, eftersom rytterne er blandet sammen på forskellige omgange. Lige efter den rytter, der fører løbet, kommer f. eks. nr. 17 i feltet og manden på andenpladsen er lige ved at overhale nr. 8. Imidlertid sker der alt muligt — ryttere går i depot og kommer først på banen to omgange efter det øvrige felt, andre udgår med maskinskade og enkelte styrter o.s.v. i en uendelighed. Den eneste måde, man kan finde rede i det hele på, består af et

omhyggeligt ført omgangsregnskab, som man ikke kan klare alene. Een mand må råbe rytternes numre, efterhånden som de kommer forbi, og en anden må skrive numrene ned omgang for omgang. På de første omgange er det ingenlunde let, og det er yderst sjældent, at det ikke går i fisk for »skriveren«, hvilket dog har mindre at sige, eftersom den nøjagtige rækkefølge for rytterne fra f. eks. tiende til attende plads på den første omgang er uden betydning. Efterhånden som der bliver større afstand mellem rytterne, og der højst kommer fire eller fem mand i hver klump, er det ikke vanskeligt at føre regnskab, blot må man nøje vide, hvilken omgang en rytter skal placeres på, når der f. eks. er fire omgange imellem den første og den sidste rytter. Midt i det hele skal man tage tider på de enkelte rytters afstand fra foran- og bagvedliggende konkurrenter for på den måde at se, om nummeret to er ved at hale ind på nr. 1, eller om sidstnævnte stadig forøger sit forspring. Maskinskader skal noteres, ukorrekt gearskiftning skal bemærkes, midt i den samlede larm skal man kunne afgøre, om en fire-cylindret MV kun går på tre cylindre, og man skal holde øje med de signaler, depotet giver rytterne. At man kan blive en art vanvittig midt i dette arbejde, må siges at være et mildt udtryk, og efter sigende er det en af de vanskeligste former for reportage, eftersom det kræver specialkendskab til ryttere, fabrikker, konstruktioner og reglement, teknisk indsigt og lynhurtig opfattelsesevne. Af denne grund er den internationale motorfagpresens reportere utrættelige, når det gælder om at fortælle, hvor eminent dygtige de er — jeg har her ydet mit beskedne bidrag. Når jeg skal være helt ærlig, nærer jeg imidlertid en hemmelig beundring for

MANFRED RØDHORN — *ligger for godt*

Fra »Motor«, den Haag





Et maleri kan ofte være svært at bedømme, men ingen behøver at være ekspert for at kunne se, at FORD's 3 nye modeller — Taunus, Consul og Zephyr Six — er rene mesterværker. Både linieføringen og den tekniske udførelse giver Dem en vogn, der er moderne mange år frem i tiden.

Sæt Dem bag rattet i en Taunus, Consul eller Zephyr Six og køр en tur. De vil blive tryllebundet af den komfortable luksuskørsel, der tilbydes Dem til så rimelig en pris. Ring til Deres Fordforhandler og aftal tid om en demonstrationstur.

TAUNUS - CONSUL - ZEPHYR SIX

de 3 bedste vogne, der fremstilles i Europa i dag

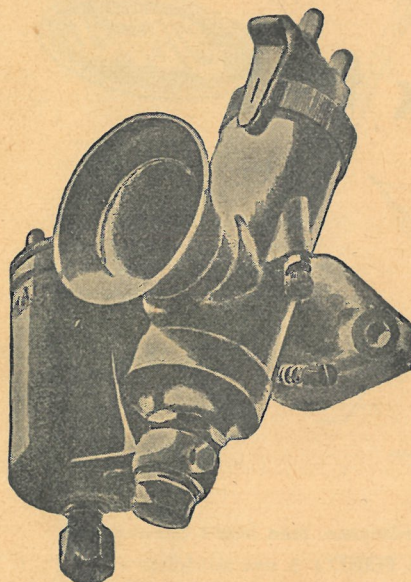
DE VERDENSBERØMTE

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

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

A/S Dansk Metal- & Autoindustri

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 3 41 00

mine kolleger ved dagspressen, hvad enten jeg møder dem i Helsingfors, Bern eller på Nürburgring. Uden at gøre en notat betragter de løbet, som var de til friluftforestilling i Ulvedalene, og til min udelte misundelse har de tid til at ryge deres piber på sindig hjemmemanér. Ikke desto mindre er de i stand til at brygge et alenlangt referat sammen, hovedsagelig omhandlende tilkørsels- og parkeringsforhold, tilskuerpladsernes mere eller mindre hensigtsmæssige placering, brudstykker af præsidentens velkomsttale og tilmed hvem der blev vinder af løbet.

I denne sæson er billedet imidlertid blevet et helt andet. Nu har man sin recorder ved hånden og mikrofonen for munden. Rytterne kan komme så tæt, de vil, man skal nok få numrene dikteret i den rigtige rækkefølge og få alle enkeltheder med på det tålmodige stålband. Efter løbet sender man spolen hjem pr. fly, og på redaktionen kan hele løbet rekonstrueres, når reportage og motordrøn lyder fra den der stationerede recorder. Er der god tid gør man selv dette arbejde stille og roligt og sender det maskinskrevne referat hjem — et fredfyldt liv er begyndt.

For et par dage siden kiggede jeg op på redaktionen for at hilse på, som det hedder, men hverken redaktøren eller andre medarbejdere var hjemme. Jeg fik lyst til at indtale en lille, personlig hilsen, og da man på kontoret ikke var klar over, om det, der stod på stålbandet, var skrevet eller ikke, måtte vi først høre, hvad det var, der stod. Allerede efter de første par sætninger erklærede kontorets faste stab, at det var skrevet for længst, og jeg kunne således tale løs.

Sagen er den, at når man indtaler et nyt »manuskript« sletter man samtidig det, der står på båndet i forvejen, og man må derfor først sikre sig, at den gamle optagelse ikke længere har betydning. Jeg følte imidlertid ikke spor trang til at slette — dertil lød den gamle optagelse alt for interessant. På redaktionen fandt man intet usædvanligt i den ordstrøm, der kom fra højttaleren, omend man indrømmede, at det havde været et lidt vanskeligt diktat, fordi fodkontakten, der starter og stopper recorderen, var gået i stykker, og redaktøren lod blot spolen løbe, alt imedens han dikterede, talte i telefon, talte med sig selv og regerede hele kontoret. Jeg forstod

imidlertid, at det var et af mine egne referater, der var ved at blive omgjort til læselig tekst, og at dette virkelig lykkedes, må tilskrives et rutineret kontorpersonales store indsigt i emnet. Når de læser det følgende, vil de sikkert forstå, at de byrder, som tidligere hvilede på reporterens skuldre, nu er flyttet over på maskinskrivernes spinkle skikkelser. Jeg har nu sat et stykke papir i maskinen, og jeg skal ved hjælp af tegnsætning, mangel på tegn og indskudte parenteser forsøge at gengive nøjagtigt, hvad der stod på recorderen:

(Svag transformatorbrummen)

... »Manuskript ... Hollands Grand Prix af Benny Dickson, nej, slet hans navn, vore læsere tror til sidst, at vi ikke har andre at sende end det skvat, når han står for alle de store løb ... hør, er der ingen, der har set min pibe ... hvor, i vindueskarmen? ... vi flytter Hollands Grand Prix ind under »Bane og vej« ... er der nogen, der har en tændstik ... smid den bare — ja, sgu' da osse æsken ... tak ... jeg beholder dem lidt endnu, det andet af de 9 klassiske løb, der tæller til, nej, det har jeg ikke tid til nu, verdensmesterskabet blev kørt den 27. juni på banen van Drenthe ... understreg van Drenthe, så det bliver kursiveret ... se lige efter i løbskalenderen, om det var den 27. — den orginial, og klokkeslet og datoer ... så giv mig løbskalenderen ... den skal ikke ligge lige foran mig, men hænge på sin plads ... nå, så har jeg selv taget den — lad os bare sige det, hvis jeg så kan undgå flere afbrydelser ... hvis jeg ikke har sagt punktum, så er der punktum nu. Banen er blevet forbedret en del til denne sæson, idet en af hårnålekurverne er blevet rettet ud ... hvorfor siger den idiot ikke, hvad det er for en kurve ... rettet ud til et hurtigt og blødt sving, og den derefter følgende, lige vejstrækning er blevet gjort betydelig bredere; nå, så må det være Bartelds Bocht ... altså svinget, der er rettet ud, men det kan være lige meget ... altså gjort betydelig bredere ... punktum. Disse forandringer har medført, at ... har fotograf Mortensen ringet? ... næh, det kunne jeg tænke mig ... at banens længde nu opgives til 16,49 km mod tidligere 16,536 meter ... meter ... sa' jeg meter, det skal selvfølgelig være kilometer ... punktum. I 250 ccm-klassen kunne man forvente, at

kampen kom til at stå mellem de to-cylindrede NSU og Guzzi ... der er to z'er, punktum. Satans til pibe. Nyt afsnit (telefunkimen). Er der ingen, der tar' den lefon ... nu er de Herren hjælpe mig gået begge to, hallo! Skandinavisk Motor Journal ... Frk. Nielsen, Gammel Kongevej, javel ... hvor kan De ikke komme ind? ... jamen, det vil De da ikke påstå er min skyld ... nej, hvorfor skulle jeg være åndssvag ... skønt jeg begynder at tro det — eller det er måske en samtale mellem to åndssvage ... nej, lille frøken, hør nu her, De tror nok, det er Ruko-låse ... nej, der er ingen af os, der er åndssvage, De har bare fået forkert nummer, eller et gammelt nummer, forstår De, Ruko har haft Palæ 82 93 for mange år siden, nu er det Skandinavisk Motor Journal ... nej, det er et helt andet firma ... ja, det har ikke noget at sige ... farvel ... nå, hvor kom vi til, sådan en taske ... og spørge om jeg er åndssvag, nå, det var kampen mellem NSU og Guzzi ... har jeg sagt, der er to z'er i Guzzi ... det skulle jo ikke være nødvendigt, at man skal sige det hver gang, een gang i sæsonen skulle være nok ... nyt afsnit ... De tre NSU fabriksracer blev kørt af ...»

Jeg vil afbryde her. Båndet kørte i halvtanden time, men denne lille prøve må være tilstrækkelig. Nu vil jeg sende manuskriptet ud til trykkeriet, og selv om jeg i og for sig er glad for ikke at være i den umiddelbare nærhed, når næste nummers korrektur forelægges, så ville jeg gerne være »flue på væggen«, som det hedder.



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

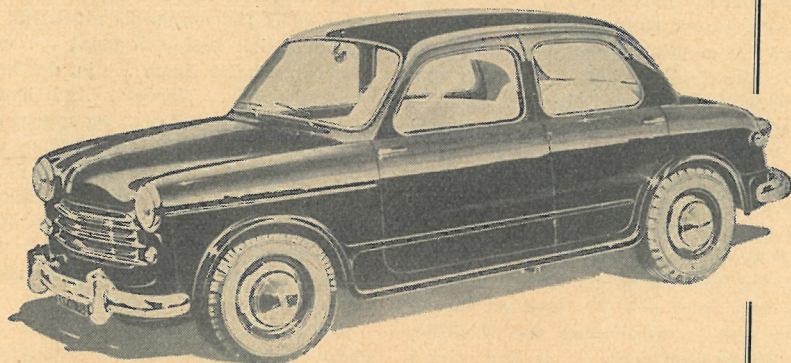


VACUUM OIL COMPANY



DEN NYE
"1100"

VOGNEN MED DE HELT FANTASTISKE KØREEGENSKABER



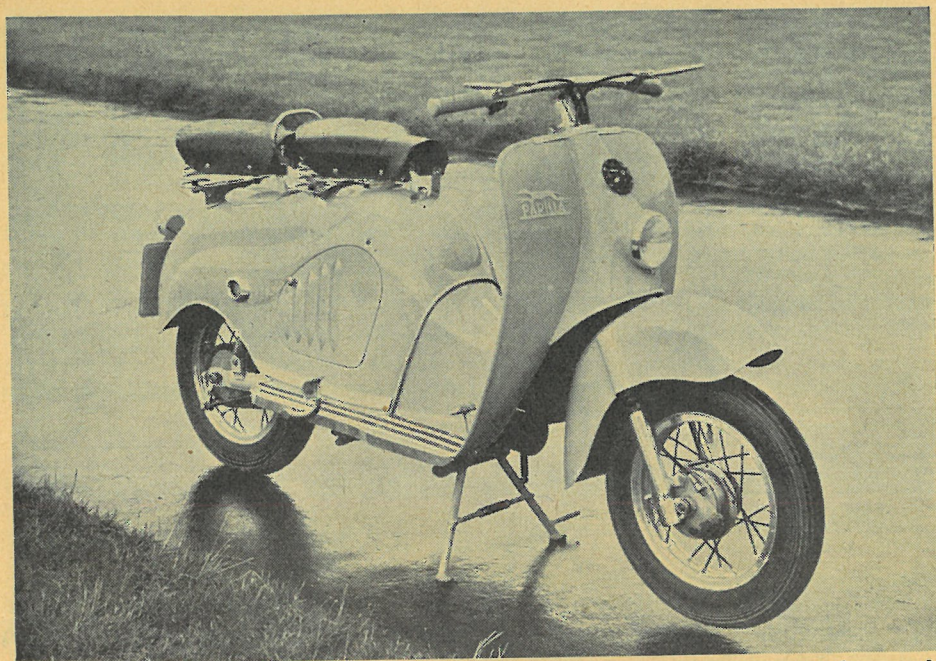
FIAT "1100" repræsenterer automobilteknikens mest betydningsfulde fremskridt i kraft, økonomi, komfort og sikkerhed. De vil hurtigt opdage, at ingen anden vogn i middelklassen byder på så rigelige pladsforhold til hele familien. Køreegenskaberne er fremragende. Benzinforbruget er lavt og det enestående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



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

NORDISK FIAT A/s

GRIFFENFELDSGADE 32, KØBENHAVN N, CENTRAL 15367-15967



Parilla scooteren virker smuk og tiltalende i sit ydre, og de tekniske specifikationer spår om gode køreegenskaber.

Parilla – EN TILTALENDE ITALIENER

Det er ganske bemærkelsesværdigt at se, hvorledes udviklingen af scooter-konstruktionerne tager fart, og for os er det ganske tilfredsstillende at se vore spådomme gå i opfyldelse, idet udformningen af stadig flere scooter-fabrikater i konstruktiv henseende nærmer sig motorcyklekonstruktionerne mere og mere. Det sidste skud på stammen er den italienske *Parilla*, der på mange punkter minder om Zündapp Bella. Disse to maskiner samt *Iso*, der har dobbeltstemplet to-takt motor, *MV* og *Puch*, har alle store hjul, og selvom samtlige disse maskiner har kæde-træk til baghjulet, vil de uden tvivl blive hårde konkurrenter til de to »små« itali-nere.

Parilla har en meget særpræget, men yderst hensigtsmæssig stelkonstruktion bestående af en centralstamme, der i form af to runde stelrør, går fra kronhovedet op under sadlen og ned bag motoren. Denne centralstamme bærer forinden en ram-

me, der tjener som motorophæng, bærende element i stellet og understøtning for karrosseriet. Bag denne del af stellet er en konsol monteret som bærende element for



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



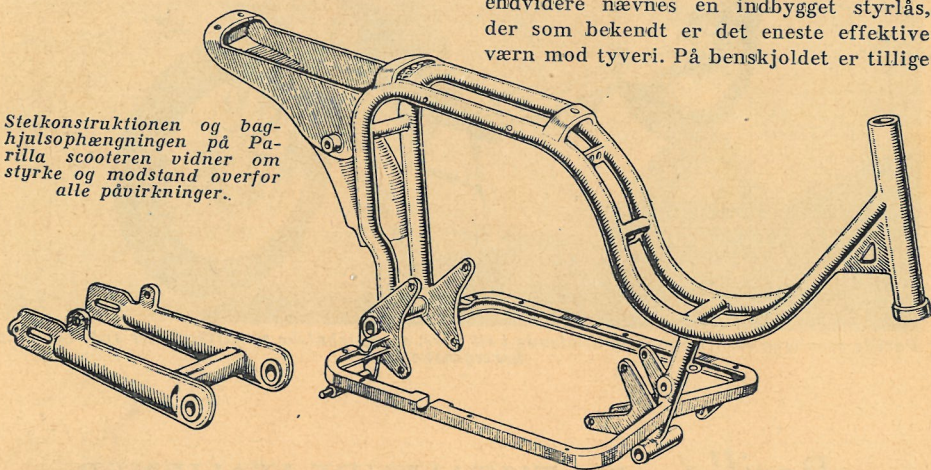
VACUUM OIL COMPANY

bågsædet og som monteringskonsol for baghjulsophængningens fjedrende elementer. Baghjulet er ophængt i en kort og kraftig svinggaffel, mellem hvis yderste ender og stellet er indskudt tønedeformede skruefjedre indkapslet i teleskopiske rørstykker. Kronhovedet er meget stort og giver derfor en meget effektiv støtte for teleskopforgaflen. Hjulene er monteret med 12" dæk, og denne hjulstørrelse i forbindelse med det lave tyngdepunkt, den store akselafstand og det effektive efter-

ccm motoren udvikler ca. 7,5 hk og gearkassen til denne model har fire udvekslingsforhold og fodskifte. Tophastigheden for den lille model opgives til 85 km/t og for den store model til 95 km/t, og benzinförbruget opgives til henholdsvis 2,5 og 2,75 liter pr. 100 km.

Motoren på 125 ccm har svinghjulsmagnet samt lysspoler med direkte strømtilførsel til lygter og horn og på 150 ccm modellen er der tillige ladespole til en akkumulator. Som en vigtig del af udstyret skal endvidere nævnes en indbygget styrlås, der som bekendt er det eneste effektive værn mod tyveri. På benskjoldet er tillige

Stelkonstruktionen og baghjulsophængningen på Parrilla scooteren vidner om styrke og modstand overfor alle påvirkninger.



løb på forhjulet giver køreegenskaber, der ligger meget tæt til de kendte egenskaber fra motorcyklerne.

Karosseriet har smukke, tiltalende linier, og det er udformet således, at der i benskjoldet er en åbning for luftindtag og bunden er på midten udformet som en lufttunnel, der fører køleluften direkte frem til motoren, der af samme grund ikke er forsynet med blæser.

Man kan frit vælge mellem to to-takt motorer på henholdsvis 125 ccm og 150 ccm. Begge motorer er bygget sammen med gearkassen. 125 ccm motoren udvikler 5,5 hk og gearkassen til denne model har tre udvekslingsforhold og gearskifte ved hjælp af et drejehåndtag, medens 150

anbragt en taskekrog, og over denne sidder et instrumentbord med speedometer og plads til ur, der dog er ekstraudstyr.

Priserne ser meget besnærende ud, og det er en bemærkelsesværdig lille forskel mellem de to modeller, af hvilken grund det store salg sikkert kommer til at ligge i 150 ccm modellen, der med omsætning koster kr. 3595,— eller kr. 200,— mere end 125 ccm modellen. Maskinerne er kommet til landet og kan leveres omgående. Da vi allerede på nærværende tidspunkt har sikret os, at vi inden længe kan bringe en prøvekørsel med 150 ccm modellen, vil vi gemme en mere detaljeret beskrivelse til en sådan artikel.

HVIS DE VIL SIKRE DEM ET EKSEMPLAR AF
MOTORCYKLE REPARATIONER KR. 9,75

SÅ ER DET TID AT GØRE BESTILLING NU
KUN FÅ EKSEMPLARER TILBAGE

Bliver ikke optrykt

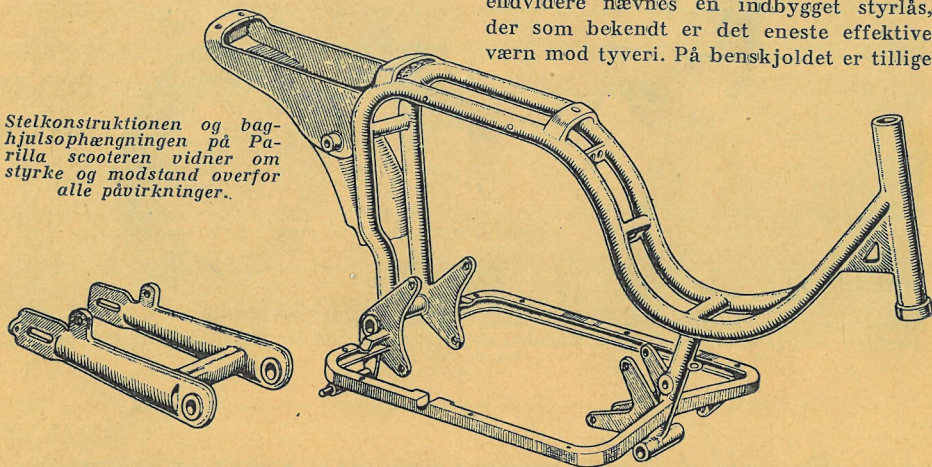
SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL . LILLE KONGENSGADE 43 . KØBENHAVN K

bågsædet og som monteringskonsol for baghjulsophængningens fjedrende elementer. Baghjulet er ophængt i en kort og kraftig svinggaffel, mellem hvis yderste ender og stellet er indskudt tønedeformede skruefjedre indkapslet i teleskopiske rørstykker. Kronhovedet er meget stort og giver derfor en meget effektiv støtte for teleskopforgafflen. Hjulene er monteret med 12" dæk, og denne hjulstørrelse i forbindelse med det lave tyngdepunkt, den store akselafstand og det effektive efter-

ccm motoren udvikler ca. 7,5 hk og gearkassen til denne model har fire udvekslingsforhold og fodskifte. Tophastigheden for den lille model opgives til 85 km/t og for den store model til 95 km/t, og benzinforbruget opgives til henholdsvis 2,5 og 2,75 liter pr. 100 km.

Motoren på 125 ccm har svinghjulsmagnet samt lysspoler med direkte strømtilførsel til lygter og horn og på 150 ccm modellen er der tillige ladespole til en akkumulator. Som en vigtig del af udstyret skal endvidere nævnes en indbygget styrlås, der som bekendt er det eneste effektive værn mod tyveri. På benskjoldet er tillige

Stelkonstruktionen og baghjulsophængningen på Parrilla scooteren vidner om styrke og modstand overfor alle påvirkninger.



løb på forhjulet giver køreegenskaber, der ligger meget tæt til de kendte egenskaber fra motorcyklerne.

Karosseriet har smukke, tiltalende linier, og det er udformet således, at der i benskjoldet er en åbning for luftindtag og bunden er på midten udformet som en lufttunnel, der fører køleluften direkte frem til motoren, der af samme grund ikke er forsynet med blæser.

Man kan frit vælge mellem to to-takt motorer på henholdsvis 125 ccm og 150 ccm. Begge motorer er bygget sammen med gearkassen. 125 ccm motoren udvikler 5,5 hk og gearkassen til denne model har tre udvekslingsforhold og gearskifte ved hjælp af et drejehåndtag, medens 150

anbragt en taskekrog, og over denne sidder et instrumentbord med speedometer og plads til ur, der dog er ekstraudstyr.

Priserne ser meget besnærende ud, og det er en bemærkelsesværdig lille forskel mellem de to modeller, af hvilken grund det store salg sikkert kommer til at ligge i 150 ccm modellen, der med omsætning koster kr. 3595,— eller kr. 200,— mere end 125 ccm modellen. Maskinerne er kommet til landet og kan leveres omgående. Da vi allerede på nærværende tidspunkt har sikret os, at vi inden længe kan bringe en prøvekørsel med 150 ccm modellen, vil vi gemme en mere detaljeret beskrivelse til en sådan artikel.

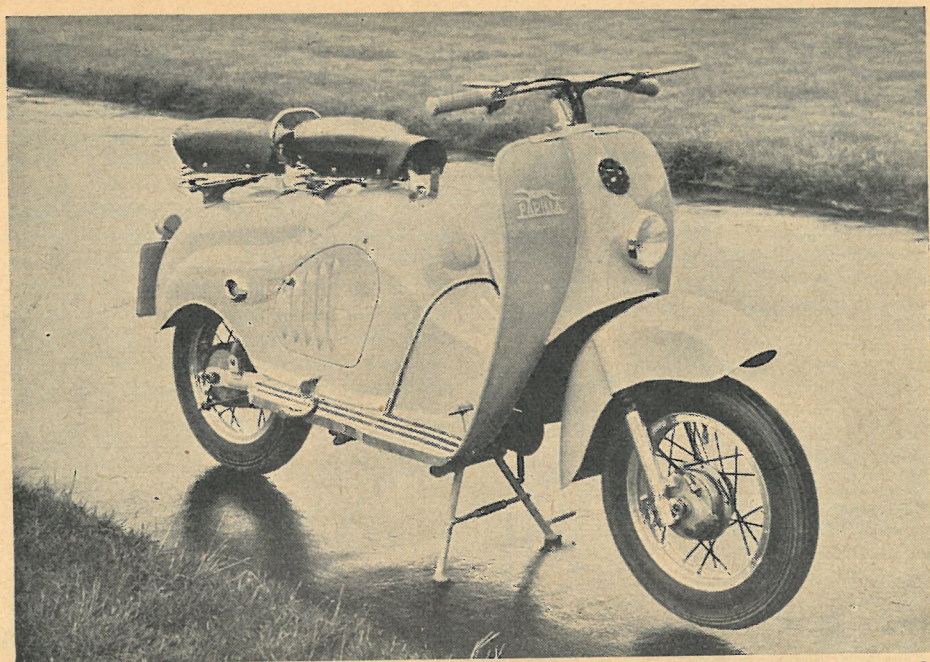
HVIS DE VIL SIKRE DEM ET EKSEMPLAR AF
MOTORCYKLE REPARATIONER KR. 9,75

SÅ ER DET TID AT GØRE BESTILLING NU

KUN FÅ EKSEMPLARER TILBAGE

Bliver ikke optrykt

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL . LILLE KONGENSGADE 43 . KØBENHAVN K



Parilla scooteren virker smuk og tiltalende i sit ydre, og de tekniske specifikationer spår om gode køreegenskaber.

Parilla – EN TILTALENDE ITALIENER

Det er ganske bemærkelsesværdigt at se, hvorledes udviklingen af scooter-konstruktionerne tager fart, og for os er det ganske tilfredsstillende at se vore spådomme gå i opfyldelse, idet udformningen af stadig flere scooter-fabrikater i konstruktiv henseende nærmer sig motorcyklekonstruktionerne mere og mere. Det sidste skud på stammen er den italienske *Parilla*, der på mange punkter minder om *Zündapp Bella*. Disse to maskiner samt *Iso*, der har dobbeltstemplet to-takt motor, *MV* og *Puch*, har alle store hjul, og selvom samtlige disse maskiner har kæde-træk til baghjulet, vil de uden tvivl blive hårde konkurrenter til de to »små« italiennere.

Parilla har en meget særpræget, men yderst hensigtsmæssig stelkonstruktion bestående af en centralstamme, der i form af to runde stelrør, går fra kronhovedet op under sadlen og ned bag motoren. Denne centralstamme bærer forinden en ram-

me, der tjener som motorophæng, bærende element i stellet og understøtning for karosseriet. Bag denne del af stellet er en konsol monteret som bærende element for



Mobiloil

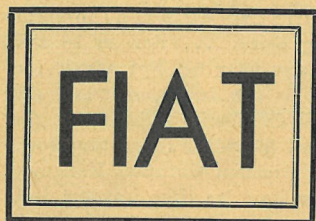
"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

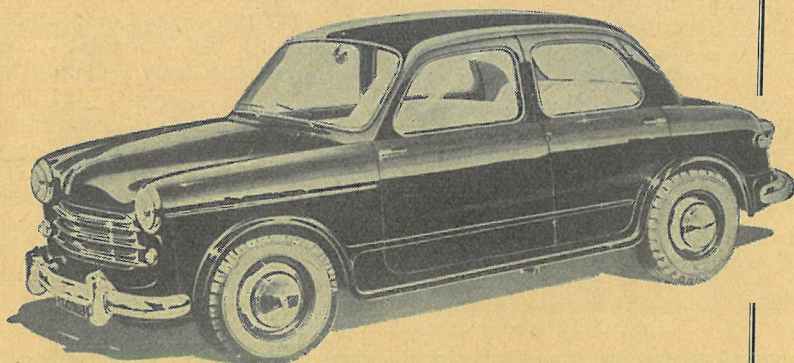


VACUUM OIL COMPANY



DEN NYE
"1100"

VOGNEN MED DE HELT FANTASTISKE KØREEGENSKABER



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



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

NORDISK FIAT A/s

GRIFFENFELDSGADE 32, KØBENHAVN N, CENTRAL 15367-15967

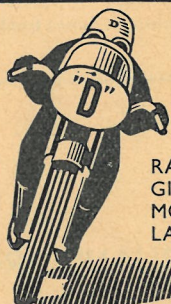
imidlertid, at det var et af mine egne re-ferater, der var ved at blive omgjort til læselig tekst, og at dette virkelig lykkedes, må tilskrives et rutineret kontorperso-nales store indsigt i emnet. Når de læser det følgende, vil de sikkert forstå, at de byr-der, som tidligere hvilede på reporterens skuldre, nu er flyttet over på maskinskri-vernes spinkle skikkelser. Jeg har nu sat et stykke papir i maskinen, og jeg skal ved hjælp af tegnsætning, mangel på tegn og indskudte parenteser forsøge at gen-give nøjagtigt, hvad der stod på recor-deren:

(Svag transformatorbrummen)

... »Manuskript ... Hollands Grand Prix af Benny Dickson, nej, slet hans navn, vore læsere tror til sidst, at vi ikke har andre at sende end det skvat, når han står for alle de storet løb ... hør, er der ingen, der har set min pi-be ... hvor, i vindueskarmen? ... vi flytter Hollands Grand Prix ind under »Bane og vej« ... er der nogen, der har en tændstik ... smid den bare — ja, sgu' da osse æsken ... tak ... jeg beholder dem lidt endnu, det andet af de 9 klassiske løb, der tæller til, nej, det har jeg ikke tid til nu, verdensmester-skabet blev kørt den 27. juni på banen van Drenthe ... understreg van Drenthe, så det bliver kursiveret ... se lige efter i løbskalenderen, om det var den 27. — den orginial, og klokkeslet og datoer ... så giv mig løbskalenderen ... den skal ikke ligge lige foran mig, men hænge på sin plads ... nå, så har jeg selv taget den — lad os bare sige det, hvis jeg så kan undgå flere afbrydelser ... hvis jeg ikke har sagt punktum, så er der punktum nu. Banen er blevet forbedret en del til denne sæson, idet en af hårnålekurverne er blevet ret-tet ud ... hvorfor siger den idiot ikke, hvad det er for en kurve ... rettet ud til et hurtigt og blødt sving, og den derefter følgende, lige vejstrækning er blevet gjort betydelig bredere; nå, så må det være Bar-telds Bocht ... altså svinget, der er rettet ud, men det kan være lige meget ... altså gjort betydelig bredere ... punktum. Disse forandringer har medført, at ... har foto-graf Mortensen ringet? ... næh, det kun-ne jeg tænke mig ... at banens længe nu opgives til 16,49 km mod tidligere 16,536 meter ... meter ... sa' jeg meter, det skal selvfølgelig være kilometer ... punktum. I 250 ccm-klassen kunne man forvente, at

kampen kom til at stå mellem de to-cylin-drede NSU og Guzzi ... der er to z'er, punktum. Satans til pi-be. Nyt afsnit (te-lefonkimen). Er der ingen, der tar' den lefon ... nu er de Herren hjælpe mig gået begge to, hallo! Skandinavisk Motor Jour-nal ... Frk. Nielsen, Gammel Kongevej, javel ... hvor kan De ikke komme ind? ... jamen, det vil De da ikke påstå er min skyld ... nej, hvorfor skulle jeg være åndssvag ... skønt jeg begynder at tro det — eller det er måske en samtale mellem to åndssvage ... nej, lille frøken, hør nu her, De tror nok, det er Ruko-låse ... nej, der er ingen af os, der er åndssvage, De har bare fået forkert nummer, eller et gam-melt nummer, forstår De, Ruko har haft Palæ 82 93 for mange år siden, nu er det Skandinavisk Motor Journal ... nej, det er et helt andet firma ... ja, det har ikke noget at sige ... farvel ... nå, hvor kom vi til, sådan en taske ... og spørge om jeg er åndssvag, nå, det var kampen mellem NSU og Guzzi ... har jeg sagt, der er to z'er i Guzzi ... det skulle jo ikke være nødvendigt, at man skal sige det hver gang, een gang i sæsonen skulle være nok ... nyt afsnit ... De tre NSU fabriksra-cere blev kørt af ...»

Jeg vil afbryde her. Båndet kørte i halv-anden time, men denne lille prøve må være tilstrækkelig. Nu vil jeg sende manu-skrippet ud til trykkeriet, og selv om jeg i og for sig er glad for ikke at være i den umiddelbare nærhed, når næste nummers korrektur forelægges, så ville jeg gerne være »flue på væggen«, som det hedder.



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



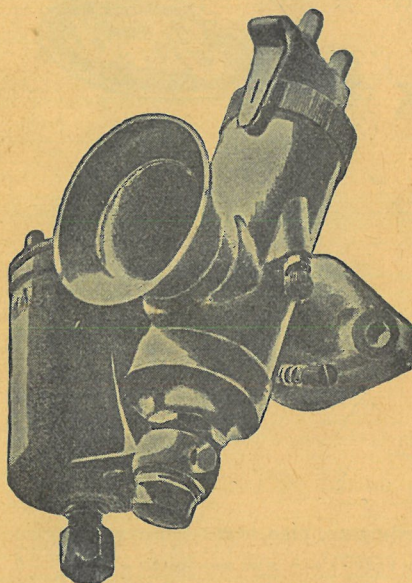
DE VERDENSBERØMTE

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

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

A/S Dansk Metal- & Autoindustri

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 3 41 00

mine kolleger ved dagspressen, hvad enten jeg møder dem i Helsingfors, Bern eller på Nürburgring. Uden at gøre en notat betragter de løbet, som var de til friluft forestilling i Ulvedalene, og til min udelte misundelse har de tid til at ryge deres piber på sindig hjemmemanér. Ikke desto mindre er de i stand til at brygge et alenlangt referat sammen, hovedsagelig omhandlede tilkørsels- og parkeringsforhold, tilskuerpladsernes mere eller mindre hensigtsmæssige placering, brudstykker af præsidentens velkomsttale og tilmed hvem der blev vinder af løbet.

I denne sæson er billedet imidlertid blevet et helt andet. Nu har man sin recorder ved hånden og mikrofonen for munden. Rytterne kan komme så tæt, de vil, man skal nok få numrene dikteret i den rigtige rækkefølge og få alle enkeltheder med på det tålmodige stålband. Efter løbet sender man spolen hjem pr. fly, og på redaktionen kan hele løbet rekonstrueres. Når reportage og motordrøn lyder fra den dér stationerede recorder. Er der god tid gør man selv dette arbejde stille og roligt og sender det maskinskrevne referat hjem — et fredfyldt liv er begyndt.

For et par dage siden kiggede jeg op på redaktionen for at hilse på, som det hedder, men hverken redaktøren eller andre medarbejdere var hjemme. Jeg fik lyst til at indtale en lille, personlig hilsen, og da man på kontoret ikke var klar over, om det, der stod på stålbandet, var skrevet eller ikke, måtte vi først høre, hvad det var, der stod. Allerede efter de første par sætninger erklærede kontorets faste stab, at det var skrevet for længst, og jeg kunne således tale løs.

Sagen er den, at når man indtaler et nyt »manuskript« sletter man samtidig det, der står på båndet i forvejen, og man må derfor først sikre sig, at den gamle optagelse ikke længere har betydning. Jeg følte imidlertid ikke spor trang til at slette — dertil lød den gamle optagelse alt for interessant. På redaktionen fandt man intet usædvanligt i den ordstrøm, der kom fra højtaleren, omend man indrømmede, at det havde været et lidt vanskeligt diktat, fordi fodkontakten, der starter og stopper recorderen, var gået i stykker, og redaktøren lod blot spolen løbe, alt imedens han dikterede, talte i telefon, talte med sig selv og regerede hele kontoret. Jeg forstod



Et maleri kan ofte være svært at bedømme, men ingen behøver at være ekspert for at kunne se, at FORD's 3 nye modeller — Taunus, Consul og Zephyr Six — er rene mesterværker. Både linieføringen og den tekniske udførelse giver Dem en vogn, der er moderne mange år frem i tiden.

Sæt Dem bag rattet i en Taunus, Consul eller Zephyr Six og køр en tur. De vil blive tryllebundet af den komfortable luksuskørsel, der tilbydes Dem til så rimelig en pris. Ring til Deres Fordforhandler og aftal tid om en demonstrationstur.

TAUNUS - CONSUL - ZEPHYR SIX

de 3 bedste vogne, der fremstilles i Europa i dag

Det

SKU' LÆSERNE BARE HØRE

En ikke særlig smuk afsløring
foretaget af Benny Dickson

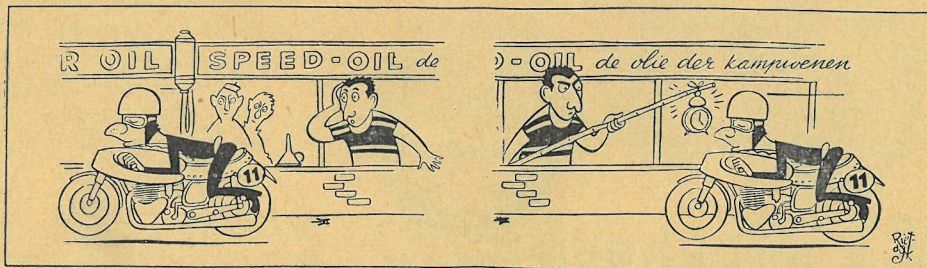
★

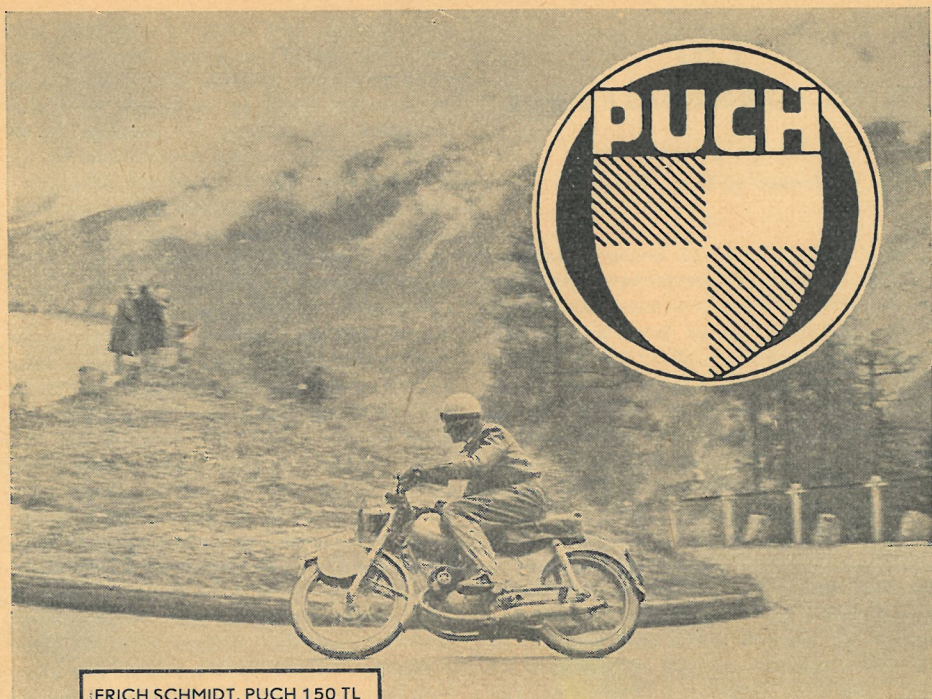
En wire-recorder er en herlig opfindelse. Ikke mindst motorreporterne har glæde af den populære »messemaskine«, eftersom arbejdet nu er langt mindre anstrengende, resultatet bliver 100 % pålideligt og journalisten undgår at blive gråhåret, før han når sit 35. år. For rigtigt at anskueliggøre sandheden i disse påstande skal jeg lige skitsere, hvordan man arbejder under et landevejssløb: Første gang man prøver det job, er man ulykkeligt stillet, med mindre man i forvejen har et grundigt kendskab til motorsporten, og på de store baner har jeg set unge kolleger, der ligefrem fik tårer i øjnene midt under et løb for ved dettes afslutning at se lige så ulykkelige ud som en blodhund — blot med den forskel, at blodhunde ikke er spor ulykkelige, men blot ser sådan ud. Sagen er nemlig den, at et landevejssløb, der strækker sig over ca. 2 timer, i hvilket tidsrum der køres 30 omgange, før eller senere vil virke komplet forvirrende for den uindviede, eftersom rytterne er blandet sammen på forskellige omgange. Lige efter den rytter, der fører løbet, kommer f. eks. nr. 17 i feltet og manden på andenpladsen er lige ved at overhale nr. 8. Imedens sker der alt muligt — ryttere går i depot og kommer først på banen to omgange efter det øvrige felt, andre udgår med maskinskade og enkelte styrter o.s.v. i en uendelighed. Den eneste måde, man kan finde rede i det hele på, består af et

omhyggeligt ført omgangsregnskab, som man ikke kan klare alene. Een mand må råbe rytternes numre, efterhånden som de kommer forbi, og en anden må skrive numrene ned omgang for omgang. På de første omgange er det ingenlunde let, og det er yderst sjældent, at det ikke går i fisk for »skriveren«, hvilket dog har mindre at sige, eftersom den nøjagtige rækkefølge for rytterne fra f. eks. tiende til attende plads på den første omgang er uden betydning. Efterhånden som der bliver større afstand mellem rytterne, og der højst kommer fire eller fem mand i hver klump, er det ikke vanskeligt at føre regnskab, blot må man nøje vide, hvilken omgang en rytter skal placeres på, når der f. eks. er fire omgange imellem den første og den sidste rytter. Midt i det hele skal man tage tider på de enkelte rytters afstand fra foran- og bagvedliggende konkurrenter for på den måde at se, om nummer to er ved at hale ind på nr. 1, eller om sidstnævnte stadig forøger sit forspring. Maskinskader skal noteres, ukorrekt gearskiftning skal bemærkes, midt i den samlede larm skal man kunne afgøre, om en fire-cylindret MV kun går på tre cylindre, og man skal holde øje med de signaler, depotet giver rytterne. At man kan blive en art vanvittig midt i dette arbejde, må siges at være et mildt udtryk, og efter sigende er det en af de vanskeligste former for reportage, eftersom det kræver specialkendskab til ryttere, fabrikker, konstruktioner og reglement, teknisk indsigt og lynhurtig opfattelsesevne. Af denne grund er den internationale motorfagpresses reportere utrættelige, når det gælder om at fortælle, hvor eminent dygtige de er — jeg har her ydet mit beskedne bidrag. Når jeg skal være helt ærlig, nærer jeg imidlertid en hemmelig beundring for

MANFRED RØDHORN — ligger for godt

Fra »Motor«, den Haag



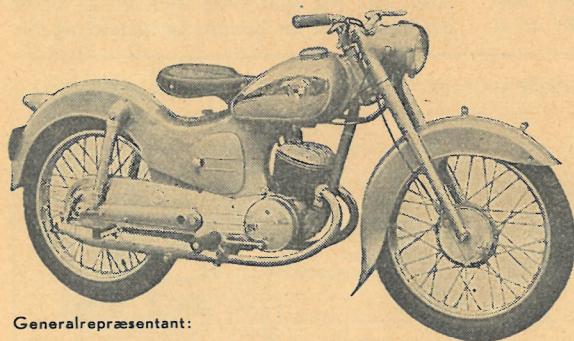


ERICH SCHMIDT, PUCH 150 TL
PÅ GROSSGLOCKNER VEJEN
(Internationalt seksdages trial 1952)

Ubegrænsede muligheder

Med en PUCH 150 TL har man faktisk ubegrænsede befordringsmuligheder for to personer. Den er billig i anskaffelse, økonomisk og så driftssikker og slidstærk, at den aldrig giver sin ejer ubehagelige overraskelser. De kan trygt begive Dem afsted på langtur — Deres PUCH 150 TL magter de største stigninger i Europa, og De rejser på den billigste måde, man kan tænke sig.

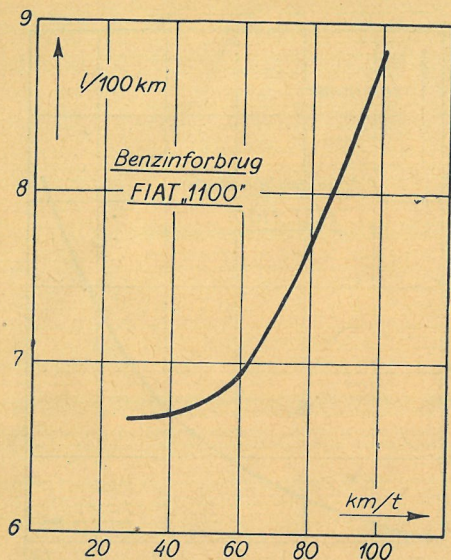
En PUCH 150 TL koster i dag kun kr. 2100,- excl. omsætning og kr. 2640,- incl.



Hvis De forlanger en større maskine, skal De prøve det tekniske mester-værk, Puch 250 TF — vinderen af 250 ccm klassen i Monaco Rallye 1953 —, og foretrækker De en Scooter, vil De hurtigt opdage, at Puch Scooteren er uden konkurrence

Generalrepræsentant:

O. E. ANDERSEN ØRESUNDSVEJ 126, KØBENHAVN S, TLF. SUNDBY 9201



Forbrugskurven for Fiat 1100. Man skal helt op over 100 km/t, før vognen kun går 10 km på en liter.

udvekslingsforhold, hjulophængning, affjedringskarakteristik — det er harmonien, der må være grundlaget for den endelige bedømmelse.

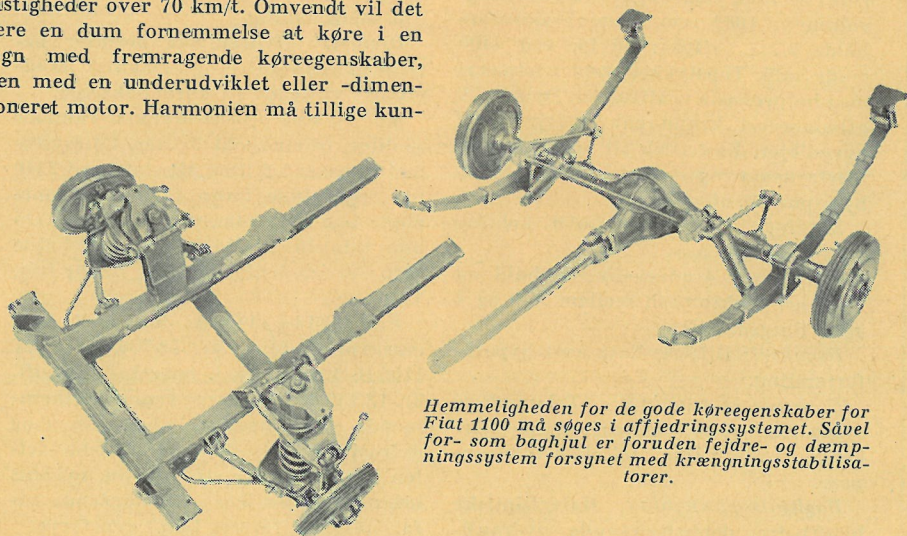
Naturligvis, der er løsningen. Selvfølgelig kan det ikke nytte at lægge en spillevende, kraftig motor i en let vogn, hvis affjedringssystemet på forhånd dødsdømmer alle forsøg på at køre sikkert med hastigheder over 70 km/t. Omvendt vil det være en dum fornemmelse at køre i en vogn med fremragende køreegenskaber, men med en underudviklet eller -dimensioneret motor. Harmonien må tillige kun-

ne udstrækkes til at omfatte den person, der kører vognen, og det kræver, at køretøjet er logisk i sin væremåde, og lystrer ordre uden tøven.

Opbygningen er i og for sig ganske konventionel og betegner en videreudvikling af gamle traditioner. Fiat »1100« har således en stamtavle, der i lige linie fører tilbage til 1932, i hvilket år Balilla-modelen så dagens lys. Denne vogn byggede naturligvis på de traditioner, som Fiat havde skabt gennem fremragende racervognes køreegenskaber og slidstyrken i ældre modeller som Tippo 501 (mejeribestyrrer Niels Hansen, Nysted, har en sådan model, der har kørt 300.000 km uden hovedreparation). Den nye Balilla betegnede imidlertid en ny linie i fabrikens program, idet Balilla'en betegnede som en slags folkevogn. I 1937 ændredes betegnelsen til »1100«, idet slagvolumenet blev sat op til 1089 ccm — det samme slagvolumen som vi finder i model »1100« i 1953.

Den nye »1100« er en fire-dørs sedan med selv bærende karosseri. Kuffertrummet er rummeligt, men ikke overdimensioneret, og torpedoen er forholdsvis kort, hvilket giver vognen et lidt kort og afstumpet udseende. Gransker man dimensionerne nøjere, vil man imidlertid opdage, at pladsen er udnyttet yderst hen-

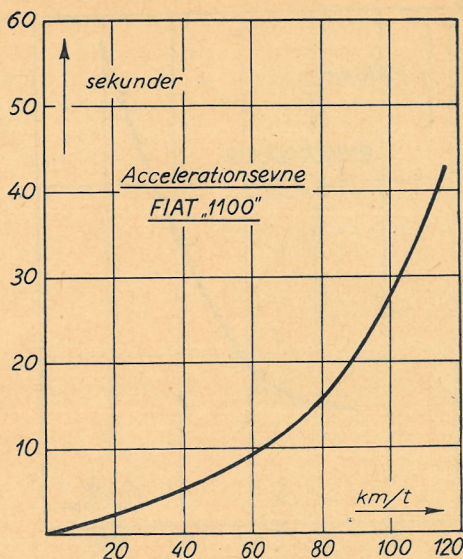
Blad venligst frem til side 444



Hemmeligheden for de gode køreegenskaber for Fiat 1100 må søges i affjedringssystemet. Såvel for- som baghjul er foruden fejdre- og dæmpningssystem forsynet med krængningsstabilisatorer.

ret ude at køre i en vogn, der i praksis har opfyldt de krav, man i teorien med rette kan stille til et moderne brugskøretøj, men snarere fordi der er et meget stort antal vogne, der langt fra opfylder disse krav. Når det kan gøres uden større kunstgreb og uden urimelige fremstillingsomkostninger, hvorfor er der så en ligefrem grotesk forskel på de mindre vognes køreegenskaber, når de dog er bygget efter nogenlunde samme princip? Man stiller sig uvægerligt det spørgsmål, om Fiat 1100 da mangler noget, de andre vogne har; men en sådan mangel er vanskelig at påvise. Man kan måske sige, at Fiat 1100 føles noget stivere i affjedringen end gennemsnittet, og deri ligger selvfølgelig en væsentlig årsag til stabiliteten i kurver og sving, men eftersom en »1100« på ingen måde virker ubehagelig at køre på ujævne veje, hvad berettiger så andre konstruktører til at holde fast ved en blød og uafstemt affjedring, der i enkelte tilfælde virker direkte livsfarlig?

Medens vi siddende på en kilometersten søger at vikle os ud af disse forvirrende tanker ved en stille cigaret, rinder Norton's cheffkonstruktørs ord os i hu. Joe



Accelerationskurven for Fiat 1100 virker ret forbløffende.

Craig siger nemlig: Ved konstruktionen af et køretøj gælder det om at opnå den størst mulige harmoni mellem alle elementer, det være sig motorens opbygning,

SPECIFIKATIONER

Motor: 4-cylindret, topventilet, boring: 68 mm, slaglængde: 75 mm, slagvolumen: 1089 ccm, kompressionsforhold: 6,7:1, effekt: 36 hk ved 4400 omdr./min. Topstykket støbt i letmetal med indpressede ventil sæder. Dynamisk afbalanceret krumtapaksel lejret i 3 hovedlejer. Kædetræk til knastakselen. Olietryksmøring ved hjælp af tandhjulspumpe, oliefilter.

Kobling: Tør, enkeltpladet kobling med fjedrende nav.

Gearkasse: 4 udvekslingsforhold og bagegear, synkromesh mellem 2, 3 og 4 gear. Ratgearskifte.

Bagaksel: Differentiale med hypoidfortanding.

Forhjulsophængning: Triangulære svingarme og skruefjedre, dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

Baghjulsophængning: Halvelliptiske bladfjedre, dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere.

teleskopstøddæmpere. Krængningsstabilisatorer ved både for- og baghjulsophængning.

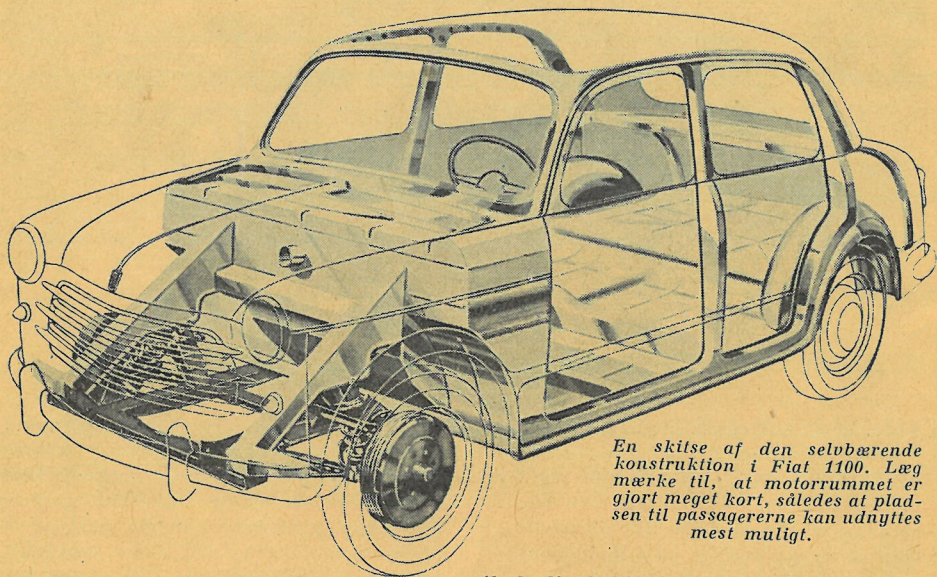
Bremser: Hydrauliske bremses betjent af fodpedalen og mekanisk håndbremse virkende på kardanakselen.

Mål og vægt: Benzintanken rummer 32 liter, olieindhold 3 liter, kølesystemet rummer 5,6 liter, akselafstand 2340 mm, sporvidde foran 1229 mm, sporvidde bag 1212 mm, total længde 3775 mm, total bredde 1450 mm, total højde 1485 mm, sædebredde, både for og bag, 1240 mm.

Pris: FIAT 1100 A, Standard incl. omsætningsafgift, kr. 12.700,00, FIAT 1100 B, Luksus incl. omsætningsafgift, kr. 13.450,00. For begge vognes vedkommende er varmeanlæg, aircondition og defroster incl. i prisen. Standardmodellen har 2 enkelte stole foran, medens luksusmodellen har gennemgående sofa. Standard leveres kun i een farve.

skelighed får vi anbragt vort 184 cm lange korpus på føresædet, som vi tilmed kan tillade os at skubbe et godt stykke frem således, at kørestillingen bliver helt rigtig, d.v.s. tæt på rat og vindspejl — og dog er der masser af plads til benene. Kobling og fodbremse betjenes uden mindste forstyrrelse af rattet, medens det for personer af over middelhøjde ofte kan være vanskeligt at manøvrere benene uden om rattet, når pedalerne skal betjenes i en lille

deshvin fra dækkene ud af svinget på nøjagtigt det sted, vi ønsker, nemlig 20 cm fra den højre vejkant. Efter denne lille generalprøve byder vi vognen alt, hvad man med største urimelighed kan forlange, men hele tiden parerer den ordre til punkt og prikke. I stadig higen efter at bringe den lille »1100« i uføre, kører vi til den anden ende af Sjælland, hvor vi har en herlig prøvestrækning til den afdeling, vi



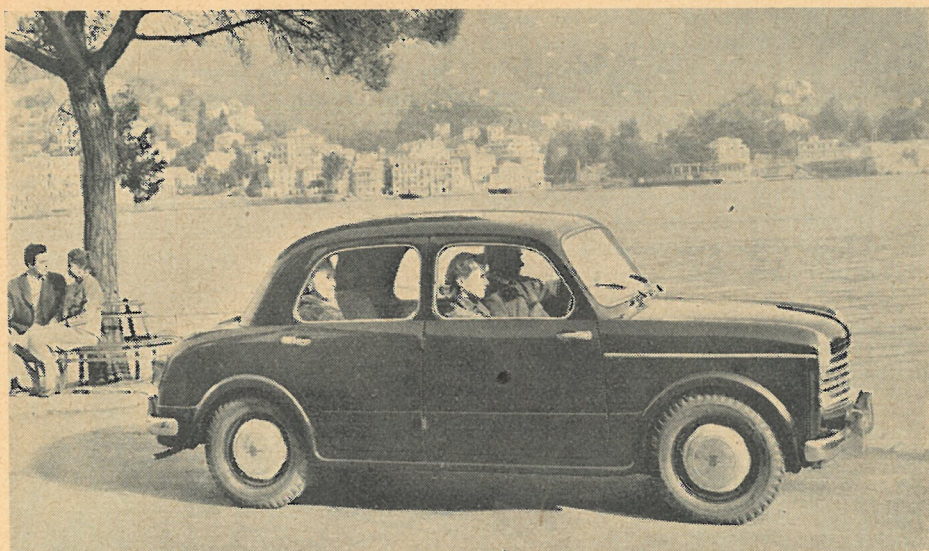
En skitse af den selvbærende konstruktion i Fiat 1100. Læg mærke til, at motorrummet er gjort meget kort, således at pladsen til passagererne kan udnyttes mest muligt.

eller mellemstor vogn. Vi starter og kører. Fabelagtig acceleration og præcis gearskiftning er noget af det første, vi kan notere os.

Det er imidlertid vognens opførsel på en landevej, der interesserer os, og på et åbent, overskueligt stykke lige vej træder vi speederen i bund. Speedometeret viser 120 km/t, alt imedens vi kører komfortabelt og på ingen måde anstrengt. Der er imidlertid ingen ben i at fremstille en vogn, der kan køre anstændigt med den nævnte hastighed, så længe vejen er som trukket efter en lineal, og vi styrer derfor mod en herlig kroget, men dog overskuelig vejstrækning, der på det ubarmhertigste afslører alle mangler og fortrin ved en hvilken som helst vogn. Vi kører med 100 km/t ind i en ikke helt blød kurve og kommer akkompagneret af glæ-

til daglig kalder »skrap kost«. En smal, men god, snoet vej bugter sig gennem udstrakte marker eller enge uden større grøfter ved siderne. Her kan man gøre, hvad man vil, eftersom man kan overskue hele strækningen, og er man ikke i stand til at beherske situationen, havner man bare på en græsmark. Og så kører vi ren racerkørsel med en almindelig »husholdningsvogn«. Bagenden af vognen skrider ud efter den fornemste skole, men alt er stadig under fuld kontrol. Intet under at denne vogn har vist sig de fornemste sportsvogne overlegen i Targa Florio og andre yderst krævende løb, for det er en fuldblods racer en miniature og med plads til fire personer. Endelig skal det bemærkes, at bremserne er yderst effektive ved et lille pedaldryk og man har et storartet udsyn til alle sider.

Denne prøvekørsel hensætter os i den vildeste forvirring, ikke fordi vi har væ-



Vi prøvekører FIAT „1100”

Af Mogens H. Damkier

Intet er så tilfredsstillende for den menneskelige, selvglade hævdestrang, som når man kan sige: — Hvad sagde jeg! Sætningen udtales med triumf, men når alt kommer til alt, er disse lidt pralende ord ikke så meget møntet på tilfældige tilhørere, som de er udtryk for det moderne menneskes usikkerhed over for alt og alle, idet man ånder lettet op, hver gang man overfor sig selv kan føre bevis for, at man ikke er helt idiot. Efter at have prøvekørt den ny Fiat 1100, følger undertegnede sig sikret mod mindreværdskomplekser i den nærmeste fremtid, for det er nemlig et typisk hvad-sagde-jeg-eksempel.

Det vil måske erindres, at Fiat 1100 i sin ny skikkelse for første gang blev præsenteret for offentligheden på udstillingen i Frankfurt, og medens en af bladets andre medarbejdere gik og legede »helle for« alle de dyre vogne på udstillingen i Genève, sagde undertegnede »helle for« Fiat 1100 i Frankfurt.

Og hvorfor var det navnlig *den* vogn, der tiltrak sig min opmærksomhed på en udstilling, der omfattede et så righoldigt og fristende udvalg af biler? Svaret må blive, at mit kørselsbehov betegner et

gennemsnit for en dansk forretningsmand, min familie er »standard«, d.v.s. to voksne og to børn, jeg sætter de strængeste krav til køreegenskaber og sikkerhed, medens jeg ikke lægger overvældende vægt på linieføringen i karosseriet, blot konstruktionen er hensigtsmæssig. Jeg sætter pris på indvendig plads, men ønsker ikke at køre en vogn med større udvendige mål end højst nødvendigt, og da jeg må køre en del i byen, sætter jeg pris på god accelerationsevne, men jeg ønsker ikke at give fem flade øre ud til benzin, medmindre jeg er sikker på at få fuld valuta for pengene. Jeg må her bede om undskyldning for den megen tale om »jeg« i stedet for det mere upersonlige »man«, men mon ikke disse mine betragtninger passer til de fleste af bladets læsere. Under alle omstændigheder syntes Fiat 1100 som skabt til det nævnte formål, og — det skal indrømmes — en vis intuition mere end nogen form for beregning fortalte mig, at det var en vogn, der lå, som den skulle på vejen. Men selv de dristigste forventninger blev overtruffet.

Inden vi taler om noget som helst andet, må vi ud at køre. Uden mindste van-

Englebert

det
skridsikre
dæk



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: HANS LYSTRUP, KØBENHAVN

linien som vinder i ny rekordtid. På sidste omgang var der en drabelig kamp mellem Masuy og Kraus om tredjepladsen. Belgieren førte på sidste omgang, men i Stavelot-svinget kom han for langt ud, og denne blottelse benyttede tyskeren sig øjeblikkelig af ved at gå inden om og på den måde få nogle meters forspring, som han holdt til mållinien.

Resultatet af de 8 omgange:

1. E. S. Oliver (Norton)	46.29
(145,8 km/t)	
2. C. Smith (Norton)	46.30
3. W. Kraus (BMW)	47.45
4. M. Masuy (Norton)	47.46
5. H. Haldemann (Norton)	47.49
6. W. Noll (BMW)	49.32

Den store klasse for 500 ccm maskiner, der kørtes over 15 omgange, indebar adskillige muligheder for det endelige udfald. Norton stillede med hele sit mandskab, og det samme gjorde AJS. Fergus Anderson og Lorenzetti bemandede de firecylindrede Guzzi. Gilera mødte med et yderst blandet mandskab, idet der kun var to italienere, Alfredo Milani og Giuseppe Colnago, medens de øvrige maskiner af dette mærke blev kørt af Duke og Dale, irlanderne Reg. Armstrong og belgieren Leon Martin. Nortonholdet bestod af den mere eller mindre faste stab, blot var Ken Mudford erstattet med belgieren Auguste Goffin.

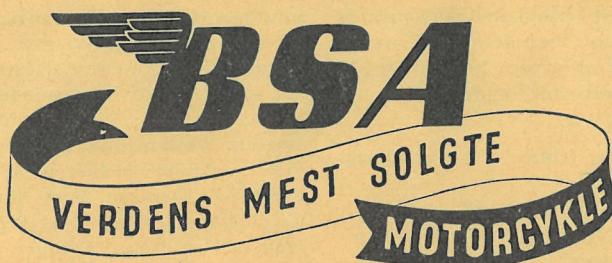
Duke lagde sig øjeblikkelig i spidsen med sin fire-cylindrede Gilera, men da rytterne gik ind på anden omgang, var det Ray Amm, der førte, og umiddelbart bag ham lå Ken Kavanagh — en noget uventet udvikling at finde to Nortons i spidsen på denne hurtige bane. På anden omgang overtog Milani imidlertid føringen og Duke kørte sig op til tredjepladsen ved samtidig at sætte ny omgangsrekord på 4 min. 45 sek. Allerede på dette tidspunkt af løbet skilte disse fire ryttere, Amm og Kavanagh på Norton og Duke og Milani på Gilera, sig ud fra det øvrige felt, men på tredje omgang fik Armstrong atter kontakt med dem for senere at overhale Kavanagh. Den følgende omgang overtog Duke føringen og efter 5. omgang var rækkefølgen Duke, Milani, Amm og Armstrong. Lorenzetti måtte trække sin maskine ind til depotet og Ernie Ring styrtede og måtte bringes til hospitalet.

Duke slog gentagne gange omgangsrekorden, men han kunne alligevel ikke ryste Amm og Milani af sig. På 7. omgang satte Duke atter ny omgangsrekord ved at køre på 4. min. 41 sek. (180,5 km/t. På 11. omgang kørte Milani sig stærkt ind på Duke, og Armstrong rykkede op på tredjepladsen således, at Gilera lå som nr. 1, 2 og 3 med Amm, Norton, på fjerdepladsen. Colnago udgik med maskinskade. På 12. omgang overtog Milani føringen, men da rytterne gik ind på den følgende omgang, lå Duke atter i spidsen, medens Amm og Armstrong havde en voldsom duel om tredjepladsen. Stemningen i Gileras depot var eksplosiv, eftersom der virkelig var krig på kniven mellem de to Gilera-ryttere — engelsk-italiensk prestige stod på spil! De fire-cylindrede kæmper pressedes til det yderste med det resultat, at en uheldssvanger, blå røg begyndte at vise sig fra Duke's udblæsningsrør, og på den følgende omgang måtte han i depot. Han kom dog atter på banen som nr. 5, men det lykkedes ham ikke at fuldføre endnu en omgang. Duellen mellem Armstrong og Amm falder ud til sidstnævntes fordel, medens Coleman og Dale racer side om side mod mållinien, som de passerer samtidig. Resultatet blev derefter:

1. A. Milani (Gilera) 1 tm. 11 min. 47 sek.	(176,7 km/t)
2. W. R. Amm (Norton) 1 tm. 12 min. 12 sek.	
3. H. R. Armstrong (Gilera) 1 tm. 12 min. 13 sek.	
4. K. T. Kavanagh (Norton) 1 tm. 13 min. 14 sek.	
5. R. W. Coleman (AJS) og R. H. Dale (Gilera) 1 tm. 13 min. 22 sek.	
7. Fergus Anderson (Guzzi) 1 tim. 13 min. 53 sek.	

Milanis vindertid betegner tillige banerekord, og det viser sig, at det er den højeste gennemsnitshastighed, der til dato er opnået i et motorecykleløb.

Efter løbet blev det meddelt, at Ernie Ring var blevet så hårdt medtaget under sit styrt, at han døde ved ankomsten til hospitalet. Det ser således ud til, at det navnlig er de engelske ryttere, det går ud over i denne sæson, på samme måde som italienerne havde en mørk sæson for et par år siden.



Fremragende konstruktion og kvalitet har gjort



populær.

Populariteten har skabt

det store salg

– den enorme pro-

duktion

har muliggjort

et prisfald.

Atter et bevis på,

at det bedste er det

billigste

– også i det

lange løb.

NYE NEDSATTE PRISER

Gældende fra 15. juli 1953

Model	Excl. Omsætning	Incl. Omsætning
D 1 Standard Bantam, 125 ccm 2-takt	1950,00	2437,50
C 11 250 ccm topventilet	2625,00	3375,00
B 31 350 ccm -	3150,00	4110,00
B 33 500 ccm -	3500,00	4600,00
A 7 500 ccm - 2-cyl., incl. fjedrende bagstel .	3970,00	5258,00
A 10 650 ccm topvent., 2-cyl. Golden Flash incl. fjedrende bagstel	4150,00	5510,00
M 21 600 ccm sideventilet . . .	3270,00	4278,00

Alle priser er inclusive speedometer.



FORHANDLES
OVERALT
I LANDET

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen
Vesterbrogade 101 . København V . Vester 3187

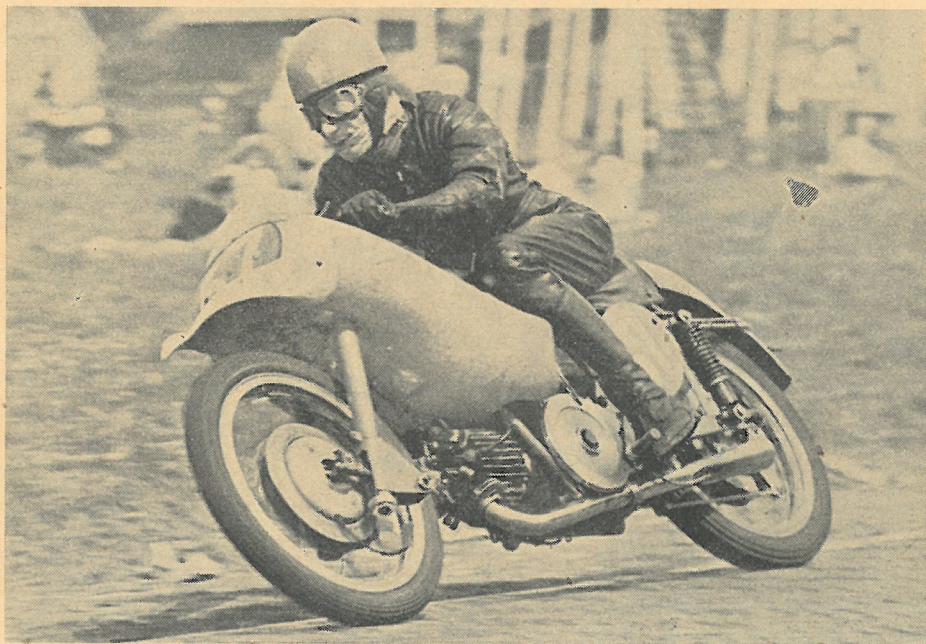
sjældenhederne, at en nykonstruktion vinder de to første løb, den deltager i, navnlig i betragtning af at det her drejer sig om to af de »klassiske« landevejsløb.

Resultatet blev:

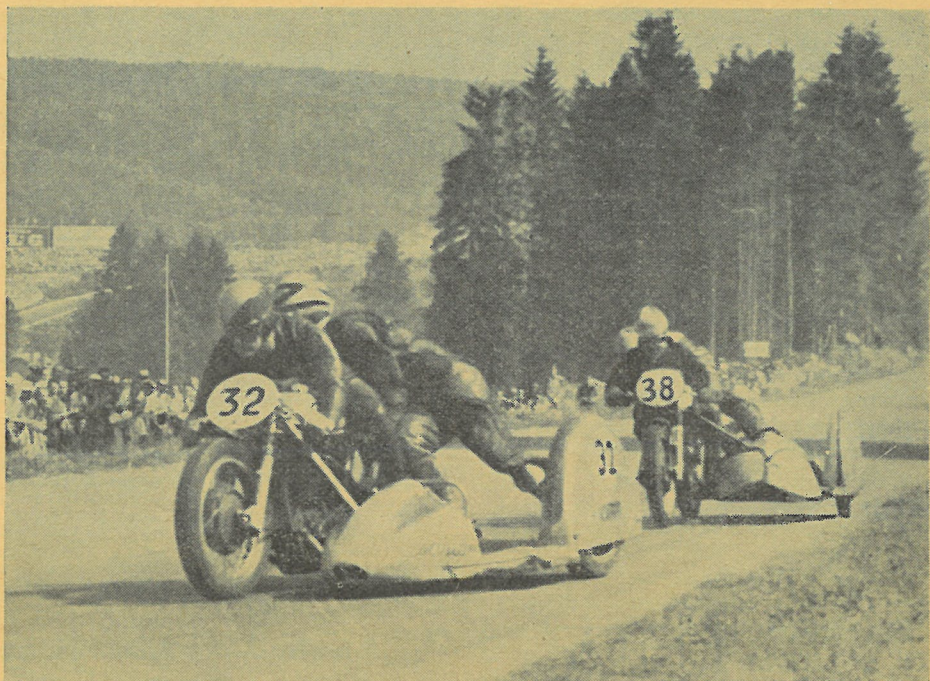
1. Ferg. Anderson (Guzzi) 56 min. 01 sek.
(166,1 km/t)
2. E. Lorenzetti (Guzzi).. 56 » 02 »
3. W. R. Amm (Norton).. 56 » 16 »
4. J. Brett (Norton) 56 » 42 »
5. K. T. Kavanagh (Norton) 56 » 44 »
6. R. W. Coleman (AJS).. 56 » 56 »

En af årets mest forrygende motorsportslige oplevelser er sidevognsløbet i det belgiske Grand Prix. Dette år manglede man ganske vist de temperamentsfulde Gilera-kørere, men i stedet havde BMW tilmeldt maskiner, kørt af Kraus og Noll, til at tage kampen op med de 20 Norton-kørere. Det er næsten unødvendigt at fortælle, at Eric Oliver, der har vundet dette løb de sidste fire år, og Cyril Smith, der blev verdensmester i sidevognsklassen i 1952, står som favoriter. De to englændere og belgieren Marcel Masuy har fabrikstunede Norton-motorer i deres maskiner, men Norton har

som sædvanlig ikke officielt tilmeldt kørere til sidevognsklassen. I startfeltet havde Oliver kun kvalificeret sig til andet geled, men han snoede sig igennem og lagde sig i spidsen umiddelbart efter starten. Næsten inden rytterne var ude af syne meddelte speakeren, at Kraus havde overtaget føringen med sin BMW, men umiddelbart efter oplystes det, at Oliver igen lå i spidsen. På anden omgang førte Oliver stadig, men nu med Cyril Smith på andenpladsen foran Kraus, men på tredje omgang overtog Smith føringen, for på næste omgang atter at blive overhalet af Oliver. Der er virkelig kamp på kniven mellem de to englændere, og dette resulterer i, at der efterhånden bliver god afstand ned til nr. 3, W. Kraus, der igen ligger et godt stykke foran svejtseren Haldemann (Norton) og Noll. På 7. omgang tog Smith atter tæten, men Oliver tog situationen roligt — hvis man da kan benytte dette udtryk i forbindelse med hastigheder på over 150 km/t med sidevogn — i bevidsthed om, at hans 1953 motor trods alt ville være Cyril Smith's 1952 model overlegen på den sidste omgang. Dette slog også til, og for femte år i træk gik han over mål-



Lorenzetti på den tilsyneladende yderst vellykkede 350 ccm Guzzi.



Fra den drabelige sidevognsdyst i Belgiens Grand Prix, forrest ligger Eric Oliver (23), tæt fulgt af Cyril Smith (38).

Belgiens GRAND PRIX

AF BENNY DICKSON

Det belgiske Grand Prix blev det hurtigste landevejsløb, der nogensinde er kørt for motoreykler, og på den berømtmelige bane, *Spa-Francorchamps*, overværede man en kamp mellem fabrikkørerne, man ikke har set magen til i flere år.

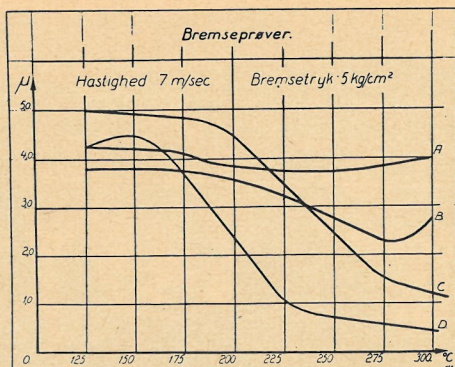
Dagens første løb var for 350 ccm klassen, der skulle køre 11 omgange på den 14,1 km lange bane. Norton stillede med fire fabriksmaskiner, kørt af Ray Amm, Jack Brett, Ken Kavanagh og Ken Mudford, og de tre tre-ventilede AJS blev kørt af Rod Coleman, Bill Doran og Ernie Ring, medens Fergus Anderson og Lorenzetti som sædvanlig udgjorde et stærkt Guzzi-hold. Tyskerne stillede kun med en enkelt tre-cylindret DKW, kørt af A. Hobl, eftersom Wünsche var styrtet under træningen. Fergus Anderson, der har specialiseret sig i kanonstart, tog straks førin-

gen, fulgt af Ray Amm med Rod Coleman på tredjepladsen, og da feltet maskinmæssigt blev ført af Guzzi, Norton, AJS, var der kamp om hver milimeter fra første omgang. Da rytterne gik ind på anden omgang, havde Fergus Anderson imidlertid fået et overbevisende stort forspring, medens Amm og Coleman udkæmpede en voldsom kamp om andenpladsen. På anden omgang kørte Lorenzetti sig op fra fjerdepladsen til andenpladsen, og denne placering holdt sig støt på de følgende omgange. På 7. omgang satte Lorenzetti og Amm tempoet i vejret, medens Fergus Anderson, der stadig førte, holdt lidt igen, og på 9. omgang overtog Lorenzetti føringen foran Fergus Anderson og Ray Amm. Lorenzetti holdt føringen også gennem 10. omgang, men på sidste omgang slap Fergus Anderson alle reserver løs, og han gik i mål som vinder et sekund foran sin mærkekammerat, Lorenzetti. Denne 1—2 sejr er ret bemærkelsesværdig, eftersom den nykonstruerede 350 ccm Guzzi fik sin ild-dåb en uge i forvejen, da den vandt det hollandske Grand Prix, og det hører til

få et sandt billede af forholdene. Den ideale bremsebelægning skal ved disse prøver udvise et konstant forhold mellem bremsevirkning og pedaltryk, kun ringe tilbøjelighed til »fading« og en hurtig genvinding af friktionskoefficienten efter, at »fading« er indtrådt.

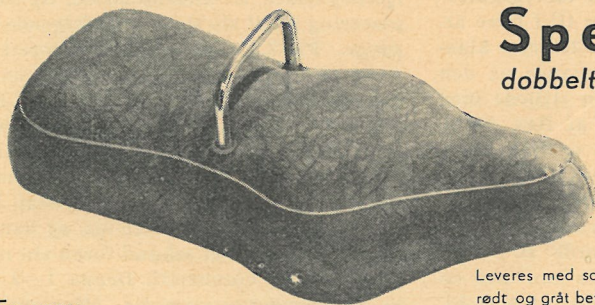
Ved afprøvning af bremsebelægning i laboratoriet benytter man en maskine som den, der er vist på omstående billede. Længst til venstre ses en ventilator, der benyttes i forbindelse med temperaturreguleringen, og umiddelbart bag denne selve bremsetromlen, mod hvis inderside man trykker et prøvestykke af størrelse 1×2 tommer. Prøvestykket er ophængt således, at det opståede bremsemoment direkte kan måles ved hjælp af den viste momentarm — trykket aflæses ovre på instrumenttavlen. Bag ved bremsetromlen ses et trinføst gear og bag ved dette en 40-hestes motor, der trækker hele maskineriet. Prøver på en sådan maskine foretages f. eks. på den måde, at man kører med en trollethastighed svarende til ca. 42 km/t for en almindelig personvogn og med et tryk mellem bremsebelægning og tromle på 4 kg pr. cm^2 . Med disse konstanter foretages 10 bremsninger à 2 minutter med et halvt minut hviletid efter hver bremsning. Derefter vejes og måles prøven.

Efter denne tilkørsel påbegyndes den egentlige prøve. Belægningen anbringes atter i holderen, og vægtarmene belastes med blylodder, indtil trykket mellem belægning og tromle er 6 kg pr. cm^2 . Tromlen varmes nu op ved hjælp af indbyggede varmelegemer til ca. 122°C , og der fore-



De her viste kurver stammer fra en laboratorieprøve, og de angiver direkte for de fire forskellige belægninger sammenhæng mellem friktionskoefficient og belægningens temperatur under bremsningen. Også heraf fremgår det, at belægningen A har stor temperaturstabilitet, medens de øvrige belægninger — specielt C og D — udsættes for et meget stort fald i friktionssegenskaber ved temperaturforhøjelse. Belægningen A vil derfor være egnet til brems, der belastes hårdt, medens belægningerne C og D er mest velegnede til brems, der ikke aktiveres så ofte.

tages 10 bremsninger à 2 minutter, ligeledes hviletider på et halvt minut. Derefter opvarmes tromlen til 248°C , og forsøget gentages. Der fortsættes med bremsninger på denne måde med stigende temperaturspring på ca. 10° , indtil man er nået op på 315°C . Til slut vejes og måles prøven. På grundlag af de målte bremsemomenter måler man så friktionskoefficienten for hvert enkelt bremseforsøg, og man kan direkte optegne en kurve som den omstående, der giver sammenhængen mellem tromletemperatur og friktionskoefficient.



En gros:

HARRY PETERSENS EFTF.

**HELGOLANDSGADE 13
TELEFON CENTRAL 14361**

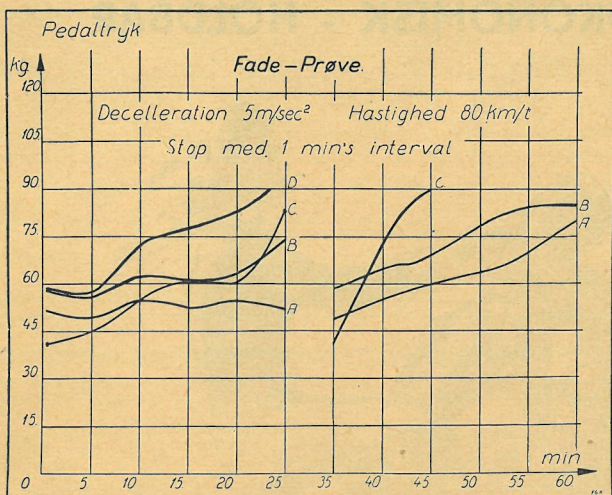
Speed Seat

dobbeltsæde med stålbund

10 cm skumgummi med pat. fjederindlæg.

Kan påmonteres alle motorcykler, såvel med som uden fjederende bagstel.

Leveres med sort -
rødt og gråt betræk

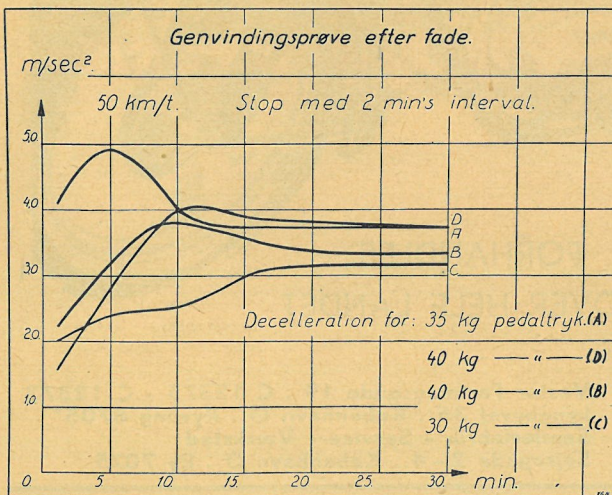


De her viste kurver giver resultaterne af en »fade«-prøve foretaget ved praktisk prøvekørsel på landevejen med fire forskellige bremsebelægninger. Bremsebelægningen A er en middelfriktionsbelægning — den har ikke nogen særlig stor værdi for friktionskoefficienten, men den bevarer sine bremsegenskaber praktisk talt uforandret, i hvert fald under prøvens første 25 minutter. For de andre bremsebelægningers vedkommende ser man, at der foregår en stærk stigning i pedaltrykket svarende til et fald i friktionskoefficienten. Som det fremgår af kurven har man efter 25 minutters forløb givet belægningerne en hviletid på 10 minutter, hvorefter man fortsatte forsøgene. Herunder viser det sig, at friktionskoefficienterne falder både for A, B og C. Ved hjælp af indbyggede termoelementer kan man samtidig kontrollere temperaturen på belægningerne.

der f. eks. foregår på den måde, at man en gang i minuttet foretager en fuldstændig opbremsning fra 80 km/t med en ganske bestemt bremseeffekt, måler man ved hver eneste opbremsning pedaltrykket, der i almindelighed vil vise sig at være noget stigende under prøven, som udtryk for at der er sket en nedsættelse af belægningens friktionskoefficient. Endelig foretager man den såkaldte genvindingsprøve. Den foretages umiddelbart efter »fade«-prøven, og ved den tilsigter man at få et mål for, hvor hurtigt belægningen genvinder

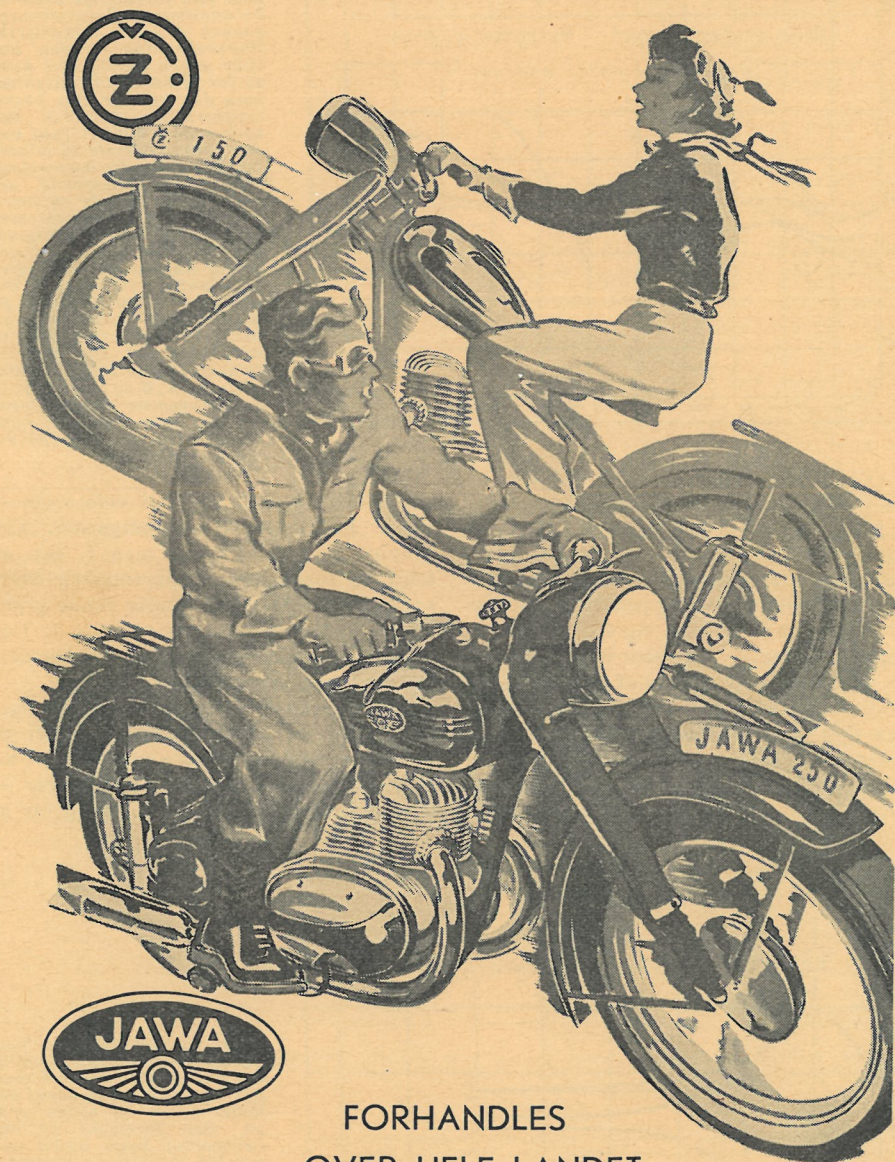
sin friktionskoefficient ved videre kørsel under hårde trafikomstændigheder. Ved genvindingsprøven kører man f. eks. 50 km/t og foretager en opbremsning hvert andet minut, idet man under denne prøve holder pedaltrykket konstant ved de forskellige opbremsninger og måler den derved opståede bremseeffekt.

Sideløbende med disse forsøg foretager man også en bestemmelse af sliddet på belægningerne, men der må dog — ud over de ovenfor nævnte bremsninger — foretages et ret stort antal forsøg for at



Disse kurver angiver, hvor hurtigt belægningen genvinder sine friktionsegenskaber, når den har været hårdt belastet under en »fade«-prøve. Der foretages en opbremsning hvert andet minut fra 50 km/t, og diagrammet giver sammenhørende værdier for bremseeffekt (målt i m/sec²) og tiden fra forsøgets begyndelse. Man vil se, at samtlige fire belægninger i løbet af 10—20 minutter atter opnår stabile bremsegenskaber. Forinden på diagrammet er anført det benyttede pedaltryk i de fire tilfælde.

STÆRK - ØKONOMISK - HOLDBAR



**FORHANDLES
OVER HELE LANDET**

Importør:

ERIK ORTH

KØBENHAVN V

Vester Farimagsgade 19 . C 12375 - C 12372
Lyngbyvej 36 . København Ø . Ryvang 8705*
Samlerfabrik - Service - Værksted
Sejrøgade 2-4 . København Ø . Ry 7075

til forstærkning af båndet, og dette afskæres automatisk i længder fra 4 til 8 meter og rulles op på en tromle. Derefter tørres båndet og hærdes.

Fordelen ved bremsebelægninger af homogen sammensætning er den, at de bibeholder deres overfladestruktur, lige til de er slidt op. Samtidig er man ved fremstillingen af disse bånd friere stillet med hensyn til arten af de benyttede imprægneringsmidler end ved de vævede bånd, idet man jo her var henvist til udelukkende at benytte stoffer, som var opløselige. Derfor har det i praksis vist sig at være lettere at fremstille varrestabile belægninger ved valsning end på grundlag af vævede bånd. Til gengæld har man ved de valsede belægninger ikke i hele belægningens tykkelse metaltråde, der kan aflede varmen fra friktionsfladen, men det bøder man på ved i imprægneringsmassen at iblande stoffer med særlig høj varmeledningsevne.

Når man skal undersøge en bestemt bremsebelægnings egenskaber, interesserer man sig i første række for dens friktionsforhold og for det slid, der opstår på den, under givne ydre påvirkninger. Idealet ville jo være, om man kunne fremstille en bremsebelægning, hvis egenskaber var konstante, d. v. s. uafhængige af alle ydre påvirkninger. En sådan bremsebelægning findes imidlertid ikke — både temperaturen på belægningen, tromlehastigheden og anlægstrykket mellem belægning og tromle har betydning for såvel friktionskoefficienten som for det slid, der kan konstateres i praksis. Af de ydre omstændigheder er det temperaturen, der har den største betydning, og man kan i det store og hele sige, at variationer i fladetryk og tromlehastighed til syvende og sidst vil give sig udtryk i en ændring af den temperatur, ved hvilken belægningen arbejder. Slidfastheden for belægningen er i det væsentligste knyttet til dens kemiske opbygning, men den hænger også nøje sammen med friktionsegenskaberne, for uden slid opstår der ingen friktion — det gælder altså for fabrikanten om at fremstille en belægning med det størst mulige forhold mellem friktion og slid.

Afprøvningen af forskellige bremsebelægninger sker dels i praksis ved prøvekørsler med biler eller motorcykler og

dels rent laboratoriemæssigt ved hjælp af særligt udviklede specialmaskiner. Selv om det ville være fristende alene at holde sig til de praktiske prøver, er dette ikke muligt på grund af de store omkostninger. Man er i det daglige henvist til at kombinere laboratorieforsøg og praktiske prøver, idet man dog derved efterhånden når frem til et erfaringsmateriale, som tillader, at man drager meget vidtgående slutninger ud fra de rene laboratorieforsøg.

Ved den praktiske afprøvning af et belægningsmateriale går man f. eks. frem på følgende måde: Først monterer man vognen med nye bremsetromler, bremse-skoene justeres, og man undersøger, om dækkene er i orden både med hensyn til slidbanens tilstand og trykket i slangerne. Derefter anbringer man en vægt i vognen svarende til den normale belastning med fuldt passagerantal, og man sørger for, at vægtfordelingen mellem for- og bagaksel bliver normal. Endvidere monterer man ovenpå bremsepedalen en trykcylinder i forbindelse med et manometer på instrumentbrættet således, at man kan kontrollere aktiveringstrykket på pedalen, og man forsyner vognen med en retardationsmåler, et Tapley-meter, en Simens-måler eller lignende, der registrerer opbremsningens effektivitet. Endelig monterer man i belægningerne termoelementer, ved hjælp af hvilke man kan konstatere tromle- eller belægnings-temperatur under forsøgene. Derefter foretager man en tilkørsel af belægningen, idet man kører vognen med moderate opbremsninger i normal trafik over 1000—1500 km — derefter vil belægningerne normalt være slidt til og bære jævnt overalt på tromlen.

De egentlige bremseprøver begynder med en ren retardationsprøve, ved hvilken man bestemmer forholdet mellem bremsetrykket (pedaltrykket) og den opnåede bremsevirkning ud fra en eller anden konstant kørehastighed. Derefter følger den såkaldte »fade«-prøve, ved hvilken man ved hyppige opbremsninger fra stor hastighed bestemmer belægningens temperaturstabilitet. I praksis viser det sig altid, at friktionen har en tilbøjelighed til at falde, når belægningerne bliver varme — det er det, man på engelsk kalder, at de »fader«. Under »fade«-prøven,

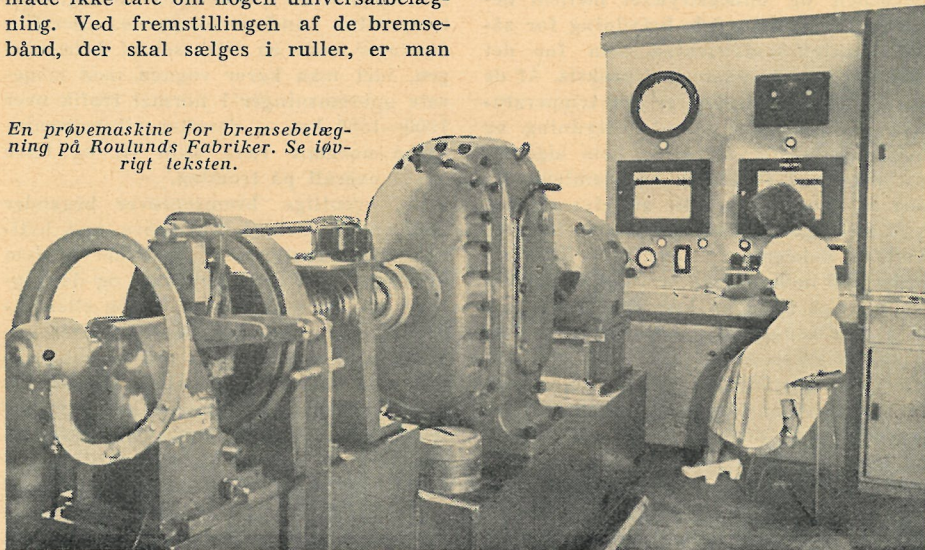
bøjelige bremsebelægninger af asbestbånd ligger i at finde frem til en imprægnering, der giver en god friktionskoefficient i forbindelse med tilstrækkelig bøjelighed af båndet, hvilket sidste er en nødvendighed for monteringen. På et tidligere tidspunkt benyttede man til imprægneringen af asbestbåndene bakelitagtige stoffer blandet med asfalt. Det har dog vist sig, at disse imprægneringsmidler ved temperaturer over 100°C giver et fald i friktionskoefficienten — man siger, at båndet ikke er varmestabilt. I dag benytter man andre imprægneringsmidler af meget kompliceret kemisk sammensætning, der giver belægningen en ret høj varmestabilitet, men den store svaghed ved de vævede belægninger ligger stadig i, at man under alle omstændigheder er henvist til at anvende imprægneringsmidler, som er opløselige under fremstillingsprocessen, hvorfor man er begrænset i sit valg.

Gælder det om at fremstille en belægning med stor slidfasthed, kan man — ved at give afkald på belægningens bøjelighed — nå et godt resultat ved at lade belægningen hærde under tryk. Ved at presse belægningen færdig i facon under et tryk på indtil 100 kg/cm^2 får man en meget formstabil og slidstærk belægning, men den må altså være tilpasset til krumningsradius for bremseblokken i en ganske bestemt bremse. Der bliver altså på denne måde ikke tale om nogen universalbelægning. Ved fremstillingen af de bremse-bånd, der skal sælges i ruller, er man

derfor stadig henvist til alene at udføre hærdeningen ved at underkaste det imprægnerede og tørrede bånd en varmebehandling uden anvendelse af tryk. Før hærdeningen bliver de imprægnerede bånd dog kørt gennem to valser, hvorved der foregår en svag komprimering af vævet.

Vævede belægninger bruges stadig i meget stort omfang, men samtidig er man i de senere år begyndt at fremstille et andet bremsemateriale, hvis grundlag ikke er de vævede asbestbånd med derimod rå asbestfibre, der kittes sammen med forskellige harpikser og andre kemikalier, og som — for at give båndet den tilstrækkelige styrke — er forsynet med en trådvævsforstærkning på bagsiden. Disse belægninger kaldes ofte i daglig tale for støbte belægninger, selv om der i virkeligheden ikke er tale om nogen støbeprocess — derimod om ren presning. Asbestfibre og de benyttede imprægneringsmaterialer, hvis sammensætning naturligvis i det store og hele er fabrikernes hemmeligheder, blandes først i en almindelig blandemaskine, hvorved man får et finkornet produkt af konsistens som savsmuld. Pulveret, der er blevet opvarmet under blandingen, køles ned og føres derefter videre til et valseværk, hvor man ved at trykke stoffet gennem en kalibreret åbning fremstiller en bremsebelægning med det ønskede tværsnit. Samtidig fører man et stykke trådvæv ind i valsen

En prøvemaskine for bremsebelægning på Roulunds Fabriker. Se iøvrigt teksten.



nings- og driftslaboratorier, der muliggør en hurtig og effektiv undersøgelse af ethvert foreliggende bremsebelægnings-problem.

Bremsebelægningernes historie ser i korte træk således ud: I de ældste tider benyttede man forskellige hårde træsorter f. eks. bøgetræ, der har ret gode friktionsegenskaber ved lave temperaturer, men det havde to ret væsentlige mangler — dels varierende dets egenskaber temmelig meget med temperaturen (det kan sågar komme i brand ved meget høj varmebelastning), og det er vanskeligt at forme det efter behov. Derfor gik man ret hurtigt over til at benytte vævede bomuldsbånd, som man imprægnerede på en særlig måde. Bomulden har ved lave temperaturer gode friktionsegenskaber (friktionskoefficient omkring 0,6), og det giver meget højelige belægninger, der er nemme at montere, men temperaturbestandigheden er — ligesom ved træklodserne — ikke god, hvorfor man i dag næppe anvender bomuld mere til automobilbremser (en af de sidste seriebyggede personvogne med bomuldsbelægning var Ford's T-model i 1927).

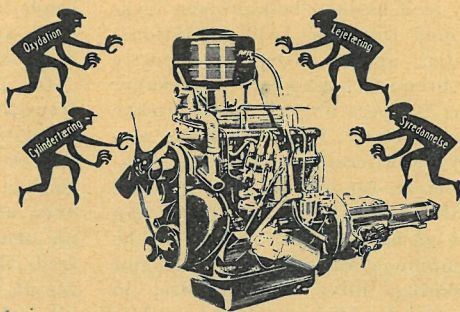
I stedet for bomuld benytter man derfor i dag det ikke brændbare mineral as-

best, der har vist sig at være i besiddelse af god temperaturbestandighed, gode friktionsegenskaber og en passende høj slidstyrke, når det imprægneres med forskellige syntetiske harpikser. Før krigen fremstillede man næsten udelukkende asbest-bremsebelægningerne som vævede bånd, som blev underkastet en imprægnering. For at opnå en bedre sammenhæng i asbestbåndet blev det spundet sammen med 10—15 % bomuld, og desuden indspinder man i reglen — for at få en god varmeledning — i båndet tynde tråde af messing eller zink. I begyndelsen anvendte man til imprægneringen af asbestbåndene asfaltagtige stoffer og hærtnende olier (som f. eks. kinesisk træolie) — for tiden bruger man imidlertid andre imprægneringsmidler, der tilsigter at forøge båndets mekaniske styrke og dets slidfasthed. Imprægneringen foretages ved, at man dypper asbestbåndet i en opløsning af syntetiske harpikser i mineralsk terpentin eller andre opløsningsmidler — derefter tørres båndet, og til sidst hærdes det ved opvarmning til ca. 150° C, idet harpikserne derved kondenserer til uopløselige produkter, og til slut tildannes båndet endeligt ved slibning. Den største vanskelighed ved at fremstille de

Det tavsse slid

arbejder
mens
motoren
hviler

brug derfor



ENERGOL

MOTOR OIL

BREMSEBELÆGNING

Af

Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

Når et køretøj — f. eks. en bil eller en motorcykle — bremses, vil der ske omsætning af energi. Ethvert køretøj i fart er — alene i kraft af sin hastighed — i besiddelse af en vis energimængde, bevægelsesenergien, der er proportional med køretøjets samlede vægt og kørehastigheden i anden potens. Når vi bremses, bliver bevægelsesenergien omsat til andre energiformer, i første række til varme mellem bremsebelægning og bremsetromle men i en vis grad også til varme mellem dæk og vejbane, og endelig medgår der en vis energimængde til nedbrydningen af, d. v. s. slidet på, henholdsvis bremsebelægning og bremsetromle og dæk og vejbane. Af disse former for slid vil slidet på selve bremsebelægningen normalt være det største.

Når bremsebelægningen under bremsningen trykkes ud mod tromlen, opstår der en friktionskraft — det er den, der virker direkte bremsende på køretøjet. Forholdet mellem den bremsende friktionskraft mellem belægning og tromle og den kraft, med hvilken belægningen trykkes ud mod tromlen, kaldes friktionskoefficienten, og den afhænger i første række af bremsebelægningens egenskaber og af dens temperatur og i anden række af tromlematerialet. Brugeren af et motorkøretøj er interesseret i en høj friktionskoefficient, for med et givet bremse-system vil den kraft, med hvilken han skal træde på bremsepedalen eller trække i bremsehåndtaget for at opnå en bestemt bremsevirkning, blive desto mindre, jo større friktionskoefficient vi har mellem belægning og tromle. Vanskeligheden ved i praksis at opnå en høj friktionskoefficient under alle forhold beror imidlertid på, at der under opbremsningen udløses betydelige varmemængder. Eksempelvis kan det nævnes, at man ved afbremsning af en almindelig let eller middeltung personvogn fra 100 km/t får udløst en varmemængde, som kan varme 1 à 2 liter vand op til kogning, og denne varmemængde,

der på grund af friktionen opstår i selve berøringsfladen mellem belægning og tromle, vil naturligvis sætte såvel belægningens som tromlens temperatur i vejret. I praksis er det ikke ualmindeligt, at belægningens temperatur stiger til 250—300° C eller mere (ja, man har set eksempler på, at bremsetromler har været anløbet under driften, hvilket viser, at de har været oppe på omkring 700° C), og denne opvarmning vil i almindelighed have en mærkbar indflydelse på belægningens egenskaber herunder også friktionskoefficienten.

Det gælder altså ikke alene om, at belægningen har gode friktionsegenskaber, når temperaturen er normal, men i nok så høj grad om, at den ved de højeste temperaturer, som opstår i praksis, stadig bevarer et sådant mål af friktionsegenskaber, at føreren ikke kommer ud for, at bremsene svigter ham i en kritisk situation. Samtidig må bremsebelægningen være så slidfast, at man med et enkelt sæt belægninger kan opnå en passende lang levetid — et krav, der igen kan stille sig hindrende i vejen for opnåelsen af maksimal friktionskoefficient.

Det fremgår af det allerede anførte, at fremstillingen af en bremsebelægning til et bestemt foreliggende køretøj må blive udtryk for et vist kompromis — man søger ved hjælp af de midler, man nu råder over, at finde frem til en belægning, som på den mest hensigtsmæssige måde tilfredsstiller de praktiske krav, og det siger på forhånd sig selv, at resultatet ofte vil kunne diskuteres, netop fordi der er tale om flere af hinanden uafhængige variable. Vi skal her se lidt nærmere på, hvorledes man fra industriens side søger at imødekomme de motorkørendes krav, og vi har — for at få en førstehånd-orientering i spørgsmålet — aflagt et besøg på Roulunds Fabriker i Odense, hvor man, for at være fuldt på højde med den internationale konkurrence, netop har indviet en række meget moderne forsk-

get varme at sidde i, og at der i nogle modeller som bagage kun kan medføres en tandbørste, der bindes med isolérbånd til håndbremsen! Men Bugatti byggede også enkelte luksusvogne med helt eventyrlige egenskaber — en af dem kostede først i 30'erne 140.000 kr. som chassis. De vogne, fabriken bygger i dag, er heller ikke billige, men dog knapt så dyre.»

»Hvilke andre vogne regner De for rigtige biler?»

»Af nulevende mærker er der ikke så forfærdelig mange — englænderne bygger et par stykker: *Aston Martin*, *Frazer-Nash*, *H.R.G.*, *Jaguar's* særlige sportsmodel, *XK 120 C* — C'et er afgørende, for den normale *XK 120* er mere boulevardpræget; *Rolls-Royce* er også en fin bil, men både den og *Bentley* har mistet en del personlighed siden sidste krig. De rigtige *Bentley*-vogne, fra før 1931, var fabelagtige, og *W. O. Bentley's* mesterstykke var en sekscylindret, otteliters model, som med et lukket syvpersoners karosseri, fuldt besat og med fuld bagage kunne køre 175 km/t — i 1930 — og tilmed i den yderste komfort.

Franskmændene har foruden Bugatti frembragt *Talbot*, *Delage* og *Delahaye* samt et utal af sjove, små biler: *B.N.C.*, *D.F.P.*, *Lombard* og flere andre, den pragtfulde *Hispano-Suiza*, de store *Voi-*

sin-modeller og *Hotchkiss* ikke at forglemme.

I dag er italienerne førende — tænk bare på *Ferrari*, der har en helt ny model under bygning så at sige hver fjortende dag. *Alfa Romeo* og *Lancia* er også fremragende vogne, men mindre almindelige biler som *O.S.C.A.* og *Maserati* hører også til de toneangivende. Det er ærlig talt ganske overvældende, så megen dejlig mekanik, der kommer fra Italien i disse år.»

Stuen flyder efterhånden med håndbøger og tidsskrifter, der er blevet hentet frem fra bundløse reoler. Skrivebordet er dækket med mapper, der indeholder et væld af oplysninger om biler. Service-specifikationer ligger side om side med udklip, historiske fotos, tabeller og oversigter.

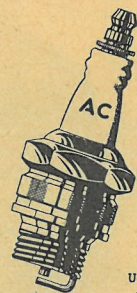
Tobaksrøgen er blevet tæt — men emnet er uuddømmeligt, og fuldmægtig Scheel bevæger sig hjemmevant i alle dets afkroge.

»Men glem nu ikke, at jeg ikke er professionel; samlingen er kun opbygget som en hobby, der groede ud af en ungdommelig interesse for biler. Senere er det så blevet lidt mere sagligt — men det er stadig en fritidsinteresse, og helt styr på emnet får jeg vist ikke, før jeg kommer på pension. Der er faktisk mere end nok at bestille i ministeriet. *Collecteur.*

Eneste Tændrør med den patenterede CORALOX Isolator

CORALOX betyder større Modstandsdygtighed over for høje Temperaturer, større Varmelednings-
evne, større Styrke under Kompression — og
større Økonomi. Faa fuldt Udbytte af
den nye Benzin — skift til AC!

AC
TÆNDRØR



Udnytter
al Benzin!

dyrekøbte erfaringer fra deltagelse i væddeløb.»

»Ja — men der er jo ikke brug for væddeløbsbiler i daglig trafik.»

»Der er efterhånden brug for flere af en væddeløbsvogns egenskaber: acceleration, effektive bremses, sikker styring, korrekt affjedring o.s.v. Det ville have været uendelig meget længere at nå frem til den moderne »husholdningsbil«, hvis der ikke havde været fabrikker, som turde vove finanserne, og kørere, der havde risikeret liv og lemmer under væddeløb. Selvfølgelig kan mangt og meget afprøves i laboratorier og på prøvebaner — men det har vist sig, at selv nok så gennemprøvede konstruktioner ikke slog til, når de blev sat ind i et væddeløb. Der er jo pokker til forskel på lidenskabsløst at gennemprøve noget i en maskine med alverdens måleapparater og på at give en vogn i hænderne på en mand, som i lutter kampglæde under et løb piner de sidste reserver ud af sin vogn.»

»Er det så væddeløbsvogne og væddeløbshistorie, Deres samling omfatter?»

»Det var det i begyndelsen, for det kan jo aldrig blive voldsomt nok, når man er ung og ubefæstet. Først interesserede jeg mig kun for den absolutte verdensrekord, men så gik der efterhånden en prås op for

mig: at biler egentlig hører hjemme på en landevej. Det åbnede jo helt nye perspektiver.»

»Hvilken vogn vil De så helst køre på en landevej?»

»Hvis jeg havde frit valg — og en tilstrækkelig velspækket bankkonto — en *Bugatti*, type 55 — det var — og er — en aldeles uforlignelig bil. I det hele taget er det en oplevelse at køre enhver Bugatti-model, for *Ettore Bugatti's* biler havde al den personlighed, man kunne drømme om. Bugatti var den uovertrufne kunstner på sit felt, og det var et smerteligt tab for automobilverdenen, da han døde i 1947.»

»Var alle Bugatti's modeller så fremragende?»

»De er allesammen enestående — men det kommer selvfølgelig an på, hvad man skal bruge dem til. Bugatti byggede biler for sin egen fornøjelses skyld. Det var ham rystende ligegyldigt, om publikum brød sig om dem. De fleste modeller var larmende, stenhårde i affjedringen og ret aparte i udseende — men det er en drøm at køre dem. Så må man tage med i købet, at de lugter af varm olie, bliver me-



Fuldmægtig Scheel med den Bugatti han i sin tid fik importeret til landet. Den samme vogn vandt senere på Gardermoen, med Hans Pahl ved rattet.

MINISTERIEL BILKENDER

af
Collecteur

For nogen tid siden bød radioen på noget så usædvanligt som en udsendelse, der også omhandlede biler — ikke bare færdsel, men sjældne, mærkelige biler. Mange af SMJ's læsere sad bænkedøde ved højttalerne, men blev skuffede, for udsendelsen blev kun til begyndelsen af et interview, så gik den videre med andre emner.

I forhåndsreklamen havde radiopressen lovet, at fuldmægtig J. D. Scheel fra udenrigsministeriet ville fortælle om personligt prægede biler og om sin samling af automobildata, men det blev der så lidt af, at jeg opsøgte fuldmægtig Scheel for at afslutte radiointerviewet og præsentere manden bag stemmen for SMJ's læsere og høre noget mere om de sære biler.

Vor første samtale fandt sted i et sparsomt møbleret kontor i udenrigsministeriet, men kimende telefoner og en uendelig strøm af breve ud og ind gjorde det umuligt at snakke sammen. Derfor tog vi en aften hjemme hos fuldmægtig Scheel og sludrede biler i hyggelige omgivelser til langt ud på de små timer.

»Hvordan jeg kom til at interessere mig for biler, ved jeg faktisk ikke — og jeg kan heller ikke give Dem nogen dato for denne interesses begyndelse, men det er vel lidt over 25 år siden — d.v.s. da jeg var en halv snes år gammel — jeg for alvor tog emnet op.«

»Ved De så alt om biler efter så mange års studier?«

»Næh — jo mere man beskæftiger sig med en ting, des mindre ved man jo om den; men jeg har mere end dejlign ved at have en hobby, der ligger fjernt fra min daglige virksomhed. Der er noget utroligt forfriskende ved at grise sig til, rode med olieret metal og blive stillet overfor mekaniske problemer, når man ellers arbejder med økonomiske, juridiske eller administrative spørgsmål — og bjerge af papir. Det er andre mennesker, man kommer i berøring med, andre tanker man møder.

Så er biler jo også andet og mere end mekanik. De bedste biler er resultatet af enkelte menneskers skaberevne eller skabertrang, og det er uendeligt interessant

at søge frem til baggrunden for de enkelte bilmærkers tilblivelse.«

»Vil det sige, at De har fordybet Dem i bilhistorien og har svigtet mekaniken?«

»De to ting kan ikke skilles ad. Bilhistorien kan ikke forstås uden kendskab til mekanik — og jeg tror heller ikke, man kan beherske mekaniken uden at kende noget til dens historie. Der er det mest intime sammenspil mellem mekanik og historie i en moderne vogn — hvis det da er en »rigtig« bil.«

»En rigtig bil?«

»Ja — der er jo mange grupper at inddele biler i — men en rigtig bil er en vogn, som konstruktøren har haft et personligt forhold til, en bil, som er bygget for fornøjelsens skyld. Det skal have været morsomt at tegne den, lave de enkelte konstruktionselementer og samle dem til et hele, som er anderledes og mere personligt præget end vogne, der kommer i titusindvis fra et samleband.«

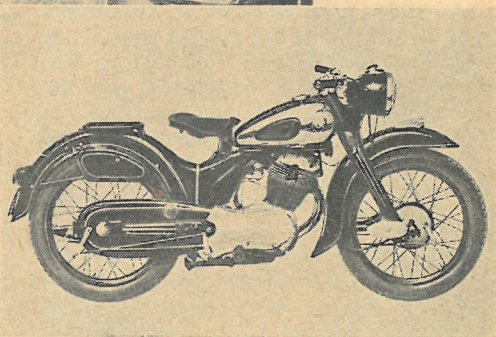
»Kan de ikke lide »husholdningsbiler?«

»Hvordan i alverden skulle samfundet klare sig uden? Jo, dem kan jeg skam godt lide, de er bare ikke altid særligt spændende, selvom mange af dem stammer i lige linie fra nogle af fortidens mest glædelige mærker. Men de fleste »husholdningsbiler« rummer ikke nogen større personlig charme og påvirker heller ikke altid udviklingen i nogen særligt gunstig retning. Det er de rigtige biler, der viser vejen — men i regelen er de både for dyre og for vanskelige at have med at gøre, så de fleste bilister går i en stor bue uden om dem. Jeg har desværre heller ikke nogen sjældenhed stående i garagen, men en husholdningsbil, der stammer fra biler, der for ca. tredive år siden var førende på Europas væddeløbsbaner, og selv om mærket ikke længere deltager aktivt i motorsport, d.v.s. med fabrikshold og i Grand Prix-klassen, har fabrikken ikke glemt de

MERE END 30 KM PR. LITER

TOPHASTIGHED 127 KM/T

NSU MAX — verdens kraftigste 250 ccm standardmaskine — er på een gang en hurtig og temperamentfuld sportsmaskine, der f. eks. kan transportere to personer i fuld oprejst stilling med 117 km/t, og en økonomisk turistmaskine, der ved almindelig, hurtig kørsel går over 30 km. pr. liter. Prøv den, og De vil begejstres over dens køreegenskaber.



★ NSU MAX har topventilet 250 ccm motor med overliggende knastaksel og en effekt på 18 hk. Begge hjul er ophængt i svinggaller og stellet er den stærkest tænkelige konstruktion, nemlig centralrør. Lukket kædekasse, indkapslet akkumulator og karburator med selvstændigt svømmerhus.

Pris incl. omsætningsafgift kr, 4187,—

Importør:

FRED. RASMUSSEN, Odense, København

en motorecykle bibringer en mere logisk fremstilling af mange problemer, og man kommer til at reflektere sundere, omend mere dybtgående på mange spørgsmål.

Det er en sen nattetime, projektøren sender et blændende hvidt lys frem over vejen, af og til lyser en kats grønne øjne op i projektørskæret; man mere fornemmer, end man ser dyret forsvinde ind i kornmarken, men modgående køretøjer møder man kun yderst sjældent.

En søvnig grænsevagt lukker os ud af Tyskland og en lige så søvnig, dansk grænsevagt lukker os ind i den hjemlige atmosfære. I øjeblikket kommer man til at tænke på en pensionsnatværtinde, man har måttet vække, fordi man har glemte sin nøgle. Man kommer til at smile, og han smiler medvidende igen, og man får følelsen af at være listet ud af en bagdør i en sen natte-tid. Vi siger ikke noget, kun stemplet i passet giver et hårdt smeld mod træbordet.

Det går videre nord på mod Lillebæltsbroen, men der er ikke grund til at forhaste sig, der er god tid til morgenfærgerne i Nyborg, og dog, man ved aldrig, om ikke der skulle smutte en færge over lige så ubemærket, som vi kom hjem. En enkelt lygte-mand ryster og danser inde over en mark, og tanke-virkksomheden bliver langsomt sat i funktion igen. Hvorfor kører man med traktor på denne tid? Vi ved det godt. Var vi kommet mange timer tidligere-

re, havde vi set mange lygtemænd danse over de danske marker. Af sagkyndige landmænd har vi fået forklaringen, ellers ville man umiddelbart mene, at det var de flittige landmænd, der takket være mekaniseringen var i stand til at udnytte det rigtige tidspunkt og lade motorernes hestekræfter arbejde, medens de levende heste kræver hvile. Det er bare ikke tidspunktet, der skal udnyttes i den forstand, men man har købt en traktor — man må jo følge med tiden — og såvel dyret selv som det medfølgende værktøj koster penge. Så må man til gengæld spare en mand, og for at nå det hele i rette tid må man køre lidt om natten også — det er også en måde at udnytte tidspunktet på.

Det kan ikke undgås, at man gør sig sine tanker om dette spørgsmål, men tankerækken fortsætter, og man finder, at det ikke er de danske landmænd, der er ene om at lade sig beherske af maskinen, i stedet for at beherske den. Vi kører selv på en lille maskine, men takket være en uundgåelig teknisk indsigt er den af en størrelse, der gør den til en trofast og økonomisk tjener. Hvordan kan der da sælges større motorecykler? Den og jeg har tilbagelagt små 800 km i dag, i morgen tidlig er reportagen afleveret, og vi kan begge hengive os til et velfortjent hvil. Intet havde været vundet ved at bruge en større maskine, for man kan erfaringsmæssigt ikke køre hurtigere end godt 70 km/t i snit uden at bli-

ve dødtræt. Forklaringen må søges i det menneskelige snobberi. Når en ung mand køber en maskine, der kan køre 155 km/t, så er det jo ikke, fordi han har mulighed for at udnytte denne hastighed her i landet, men kun for at kunne sige til hvem som gider høre på ham, at hans maskine kan køre 155 km/t. Bevares, en så stor maskine har lidt bedre accelerationsevne end den mere beskedne, men også mere økonomiske maskine; men om man ankommer til sit bestemmelsessted to minutter før eller senere, kan jo i det store og hele være så rystende ligegyldigt. På samme måde med biler. De indkøbes ikke til et behov, men i det store og hele til at imponere venner og bekendte; men denne trang til at imponere og denne viljesløse dans til hvad-andre-mener's orkester, er kostbar i det lange løb, og derfor må man arbejde yderligere — maskinen er blevet herre i stedet for at være tjener. Det siges, at amerikanerne altid må købe en vogn, der er større og flottere end naboens, for ellers vil man tro, det er gået tilbage for ham, og amerikanerne har på den måde forarbejdet en skrue uden ende og en tommelskrue til sig selv. Om det er sandt, ved jeg ikke, jeg har aldrig været i Amerika, men tilfældet er ikke usandsynligt, så det er derfor brugbart til at tage ved lære af. Lad os derfor ikke blive de kostbare maskiners slaver, men de rigtige maskiners herrer.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. AUGUST 1953

NR. 8

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

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

★

Ministeriel Bilkender	430
Bremsebelægning	433
Belgiens Grand Prix	440
Vi prøvekører Fiat	
»1100«	445
Det sku' læserne	
bare høre	450
Parilla, en tiltalende	
Italiener	455
Kort fortalt i tekst	
og billeder	458
Fra Bane og Vej	460
Liden årsag — stor	
virkning	468
Karburatorer — be-	
tragtet som reser-	
vedele	471
Tysklands Auto-	
bil Grand Prix	476
Fra månedens	
motor-løb	481
Det er dyrt at bygge	
nye motorer	485
Teknisk brevkasse	486
Fri udblæsning	487
Løbskalender	488

Nytteløs lommefilosofi i projektørlys

Der er noget forfriskende ved at være på langtur med motorcyklen. Er man på ferietur eller rejse i udlandet, føler man, at man kommer nærmere i kontakt med omgivelserne, end hvis man rejser med bil eller tog. Man mærker duften af nyslået hø og fornemmer hele landskabet om sig på en mere håndgribelig måde, end når panoramaet er sat i glas og ramme ved hjælp af ruderne i bilen eller toget. Bevares, bilen yder mere komfort i form af opvarmning, elektriske cigartændere og askebægere, kort sagt, den moderne vogn er en komfortabel dagligstue på hjul. Motorcyklen er derimod som en hest, der kræver forstående behandling af sin herre for til gengæld at yde ham sin hele tjeneste. På motorcyklen behøver

man ikke den moderne vogns forskellige bekvemmeligheder, for det forbyder ganske simpelt sig selv at ryge og frisk luft får man til overflod, men varmen kan det selvfølgelig knibe med i de kølige nat-timer. Denne mangel opvejes dog tilfulde af, at man er skånet for bilens ørkesløse lænestolskonver-sation — motoren og frem for alt vindstøjen dødsdømmer på forhånd den konventionelle underholdning om emner, der er så fladtrådte som fjorten dage gamle hestepærer på en asfalteret vej.

Er man alene på rejse med sin motorcykle og kører time efter time, har man mere end nogensinde anledning til uforstyrret tankevirk-somhed, medmindre man er en fuldkommen afstumpet natur, der bare sidder og keder sig. Ti timer i sadlen på



Bliv medlem af POLISH 7

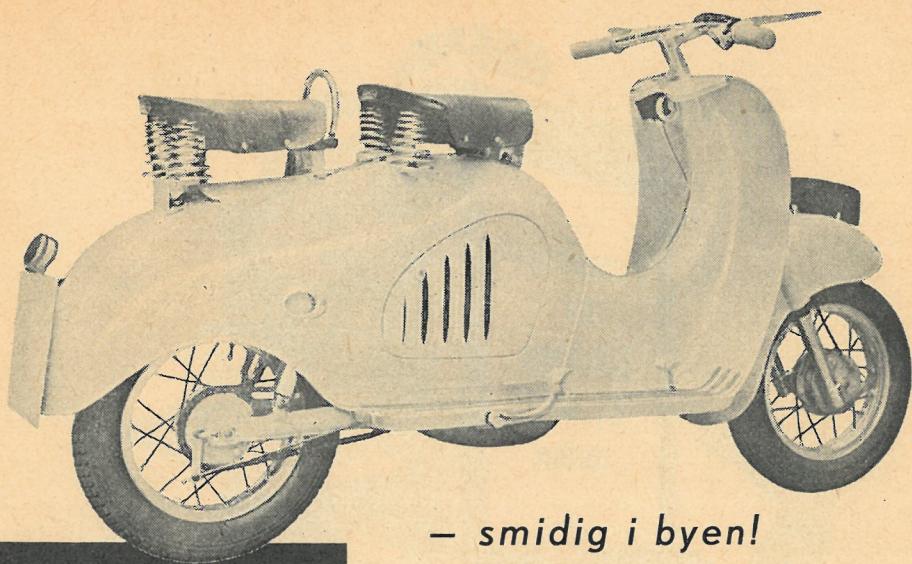
-en forening med et godt formål

Har De bil? Så slut Dem til de mange bilejere, som pudser bilen med POLISH 7. Kontingentet er beskedent - De skal blot købe en dunk af det dobbeltvirkende POLISH 7 fra I. C. I., det bedste auto-polérmiddel. De kan få. POLISH 7 holder bilen strålende blank i al slags vejr, fjerner skjolderne og pletterne uden at fedte og BESKYTTER den kostbare lakering mod rustangreb. Med POLISH 7 polerer De hurtigt og let, og når De er færdig, kan De spejle Dem i lakken.



POLISH 7 er fremstillet af Imperial Chemical Industries Ltd.,
Paints Division, Slough, Bucks, England.





- smidig i byen!
- hurtig på landevejen!

Parilla scooteren forener motorcyklens sikkerhed og gode køreegenskaber med den almindelige scooters fordele. Parilla er legende let at manøvrere i trafikken og ligger sikkert på vejen ved høje kørehastigheder.



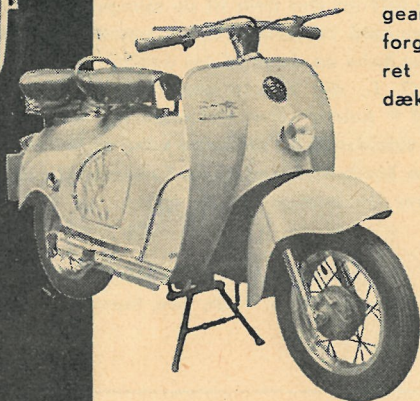
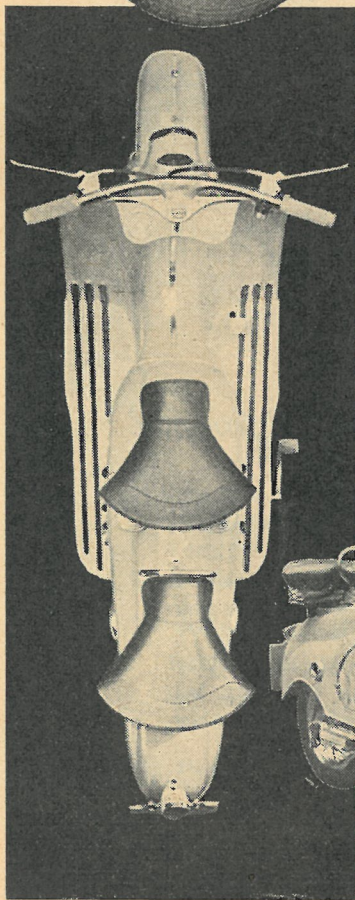
PARILLA

150 ccm to-takt motor, fire gear, fodskifte. Teleskop-forgaffel og baghjul affjedret med svinggaffel, 12" dæk, fuldt elektrisk udstyr.

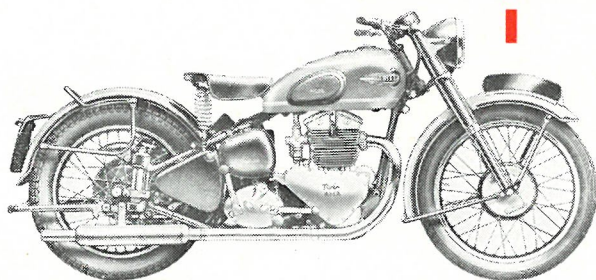
Pris:

excl. omsætning
kr. 2740,00

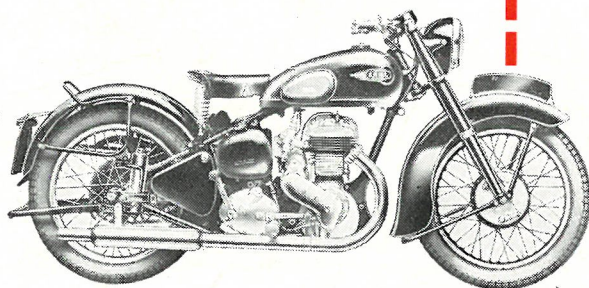
incl. omsætning
kr. 3536,00



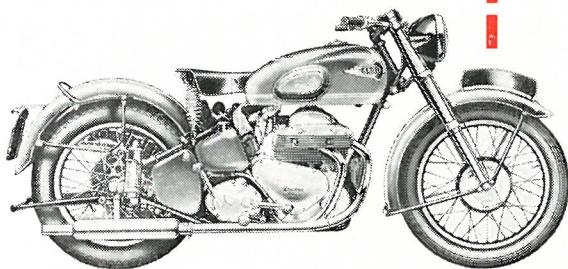
ARIEL



Model HUNTER TWIN



Model V B



Model 4G MARK II



En umiddelbar betragtning af de forskellige ARIEL modeller vil straks overbevise enhver om, at ARIEL er den fornemste motorcykle — smukkere og mere gedigen udførelse findes ikke. Men ARIEL betegner tillige højdepunktet indenfor hver model. Den firecylindrede model 4G er verdens hurtigst accelerende standardmaskine med et kraftoverskud uden lige. Twin-modellerne er ufattelig smidige i trafikken og hurtige og bekvemme på landevejen. De een-cylindrede Hunter-modeller er velkendte som »bedst i deres klasse«, og det var som bekendt en model VHA, der vandt det sidste hastighedsløb med 144 km/t — 12 km/t hurtigere end nr. 2. Model VB er ganske simpelt verdens bedste sidevognsmaskine.

Repræsentant for Danmark:

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

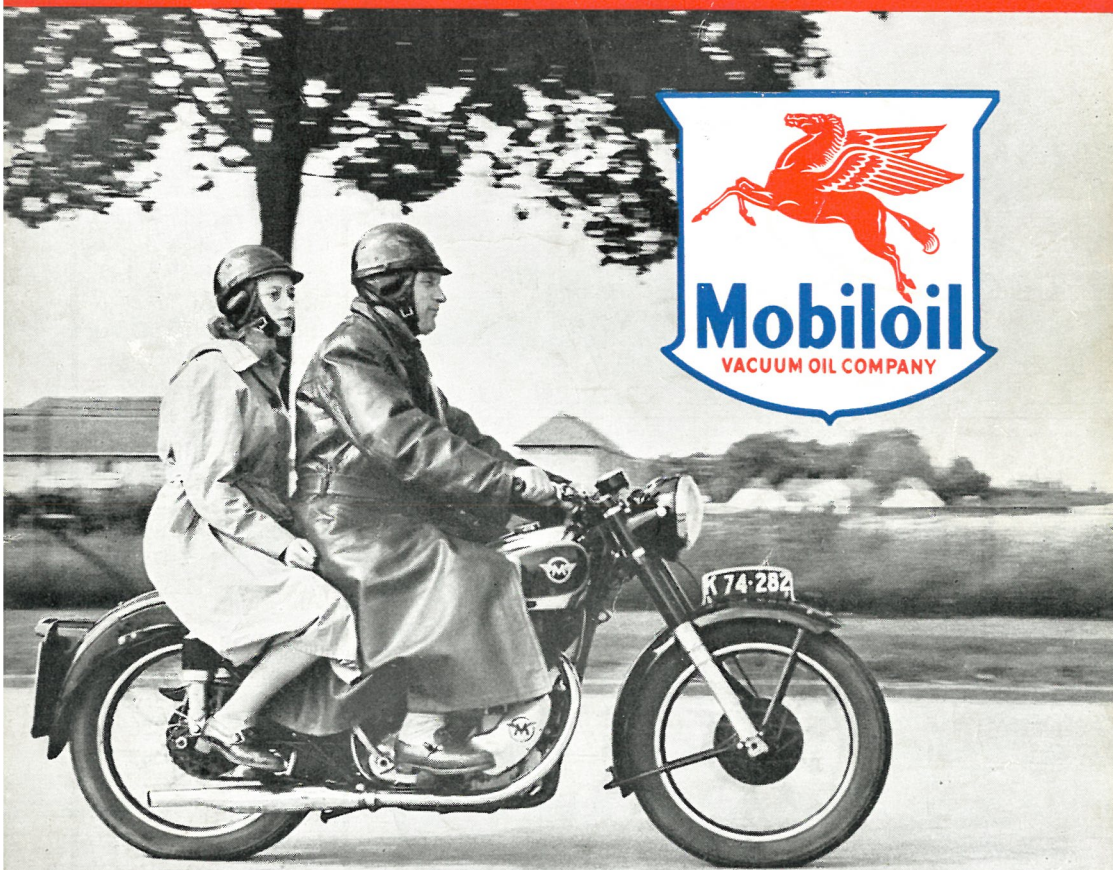
ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K

NR. 8 - 7. ÅRG.

AUGUST 1953

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Det er ikke alene antallet af de kørte kilometer, der bestemmer en motorcykles levetid, den olie, man anvender, er nemlig afgørende for, hvor meget hver kilometer slider. Nedsæt slidet til et minimum, kør hver dag med racerolien

Mobiloil "D"