

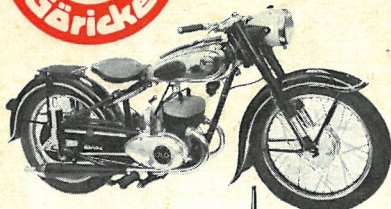
# SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

## Göricke

Præcision i alle Detaljer

— luksuriøs Udstyrelse



Göricke  
Motorcyklefabrik

Se og prøv Göricke  
den hypermoderne Motorcykle  
med de store Fremskridt

Ligesom Göricke i Aartier har været det mest respekterede Navn indenfor tysk Cykleindustri i Kraft af Fremskridt og Kvalitet indleder Fabrikken nu en ny Æra med en Serie gennemprøvede, slide og raffinerede Motorcyklemodeller til Priser alle kan overkomme.

Generalrepræsentant

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S, Motorcykleafdelingen  
SUNDKROGSGADE 1-3, KØBENHAVN Ø

# ALT TALER FOR:

Gennem den mest elementære lærdom erfarer man, at en moderne motor skal smøres med en letflydende olie, der kan trænge ind ved selv minimale spillerum, og på den måde virke kølende samtidig med at den giver fuld smøring lige fra startøjeblikket.



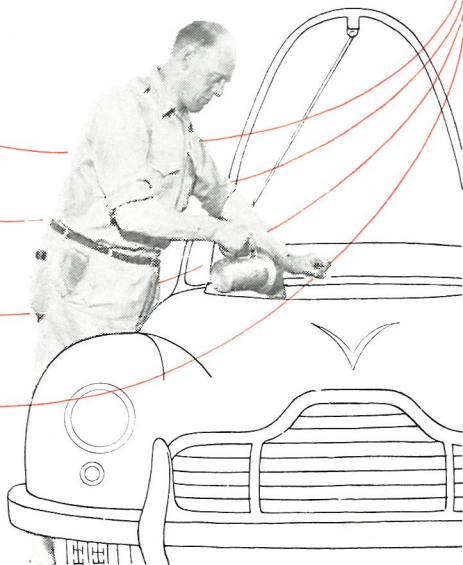
**LÆRDOM**



**ERFARING**



**RESULTATER**



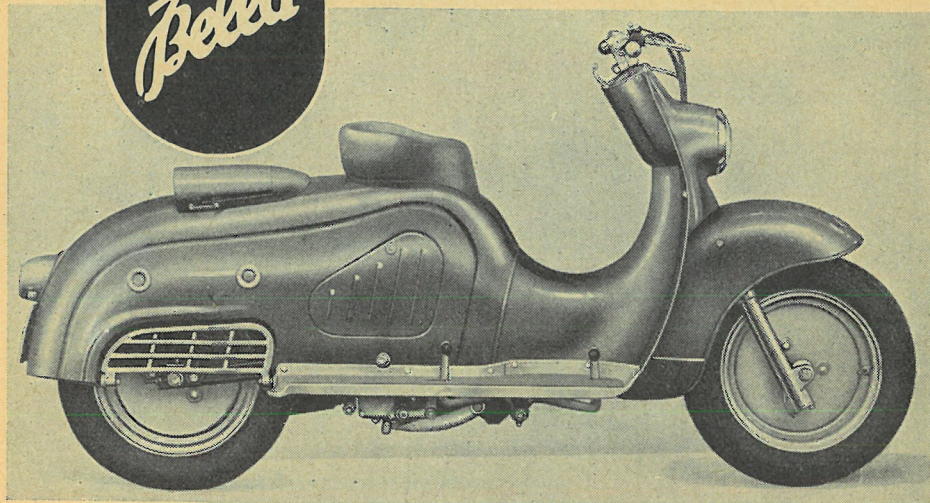
Erfaringen bekræfter, at en motor, der til stadighed smøres med Mobiloil, samtidig holdes ren for kulaflejringer og beskyttes mod overbelastning og kemisk tæring. De resultater, man har opnået med den letflydende Mobiloil, viser tydeligt, at det ikke uden grund er verdens mest solgte motorolie.

**VACUUM OIL COMPANY**  
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING



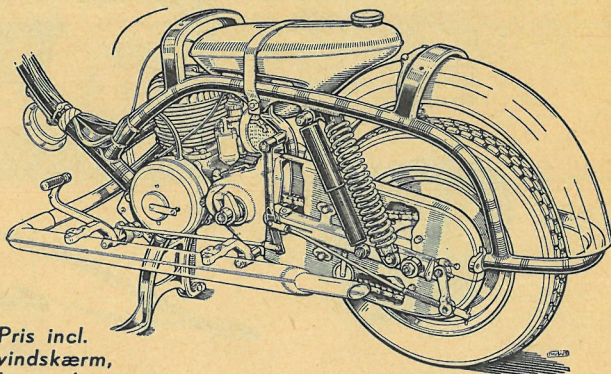


En hurtigkørende  
scooter med plads  
til stor bagage...



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

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

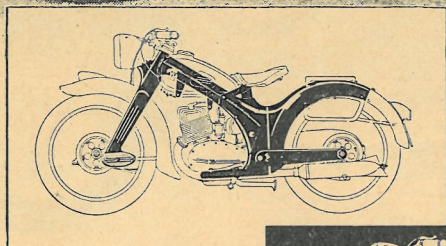
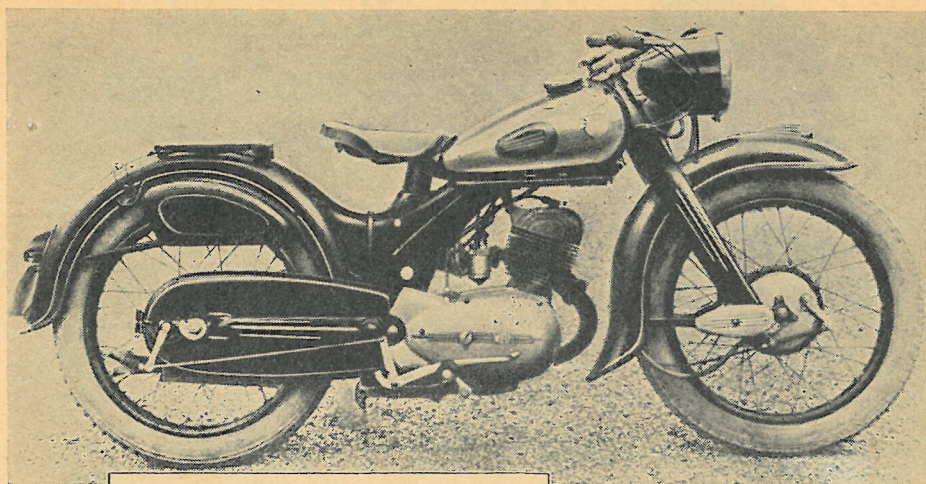


Pris incl.  
vindskærm,  
bagsæde og  
omsætnings-  
afgift **kr. 3921.-**

# ZÜNDAPP *Bella*

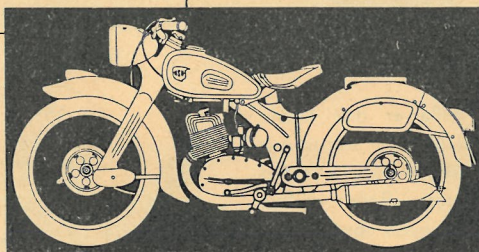
FRISIA A/S . MØNTERGADE 19 . KØBENHAVN K . MINERVA 2240





NSU LUX er den mest moderne motorcyklekonstruktion — rigtig i principperne og gennemarbejdet i detaljerne. Det kraftige centrallør betegner den solideste stelkonstruktion, man til dato har set.

NSU LUX har begge hjul ophængt i svinggaffler og affjedringen er monteret med hydrauliske dæmpere — der ligger hemmeligheden ved de eksempelvis gode køreegenskaber.



NSU LUX er gennemarbejdet i alle enkeltheder. Der er dobbelt justering på baghjulsbremsen, således at bremsepedalen altid står i samme hvilestilling uanset den egentlige bremsejustering. Forlygten giver overflod af lys og lyskeglen kan under kørslen hæves og sænkes efter forholdene. Bremserne er meget effektive og konstante i deres virkning på grund af den specielle luftkøling. Baghjulsakslen er forsynet med indstillingskalaer, så man kan med det samme finde den rigtige indstilling ved kædejustering, som ellers kun sjældent skal foretages på grund af den lukkede kædekasse. Hjulene er monteret med stikakser og er indbyrdes omskiftelige. Man skal se og prøve denne maskine — den er simpelthen et teknisk æventyr.

**Kr. 3340,00 incl. omsætningsafgift**

GENERALREPRÆSENTANT: FRED. RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN



# SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. SEPTEMBER 1953

NR. 9

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

Ansvarhavende  
redaktør:

Mogens Damkier

Forretningsfører:

Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 15,00

Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling

Postboks 2817 - Oslo K.

Afdelingsleder:

Bjørn Mathisen

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

★

|                      |     |
|----------------------|-----|
| Redaktionelle strø-  |     |
| tanker .....         | 491 |
| Historien om Puch... | 494 |
| Tazio Nuvolari ..... | 503 |
| »Universal« og Hoff- |     |
| mann .....           | 507 |
| Med bil gennem       |     |
| ukendt land .....    | 511 |
| Det rullende hus.... | 514 |
| Topolie bli'r vor    |     |
| redning .....        | 523 |
| Moto-cross des Na-   |     |
| tions .....          | 526 |
| En dag på Mobylette  | 528 |
| Duke atter i spidsen | 533 |
| Vi prøvefører BSA... | 541 |
| Mecanicus: Dæk og    |     |
| tryk .....           | 548 |
| Fra bane og vej .... | 552 |
| Saxtorp Grand Prix   | 557 |
| Fra månedens motor-  |     |
| løb .....            | 558 |
| Løbsskalender .....  | 560 |

## Redaktionelle strøtanker

Af og til er vi nødt til at foretage en lille lynrejse i embeds medfærde, og det er ofte ret vilkårligt, om rejsen kommer til at foregå i bil eller på motorcykle — det er afhængigt af vind og vejr, af hvilket køretøj, der er disponibelt og af rejsens formål og varighed. Jeg er netop vendt hjem fra en firedages tur på motorcykle gennem Sverige og Norge, en tur jeg mange gange tidligere har gjort både i bil og på motorcykle, men hvis jeg ikke var en hærde natur, der ikke lader mig påvirke af ydre forhold — det vil i dette tilfælde sige af mine medmenneskers bedømmelse — ville jeg efter den sidste rejse være kommet hjem med udprægede mindreværdskomplekser.

Det begyndte i Helsingør. Jeg ventede i køen ved færgen, da en Falckmand med øjnene lysende

af abonnementthunger indledte sin salgstale med: »Du skal nok en tur ud i vejret —«. Derefter kom billetmanden: »Skal du ha' returbillet?« Bevares, der går ingen stykker af mig, fordi vildt fremmede mennesker siger »du« til mig, men det virker lidt inkonsekvent, når nøjagtig de samme mennesker siger De til mig, når jeg kommer i bil. Er det da absolut strengt nødvendigt, at alle mulige mig ligegyldige personer fra tankpassere til Falckmænd skal sige du til mig, fordi jeg kommer på motorcykle? Jeg tillader mig at betragte det lille »du« som et privilegium mine venner og mig imellem, og jeg betragter alle, der siger du til en motorcyclist, men De til en bilist som grænseløse snobber.

Bedre er det ikke når man kommer ind på et hotel — det være sig i Sve-



rige, Norge eller Danmark — i motorcykleudstyr. Man bliver målt oppefra og nedefter, og der er ingen der spørger om de skal bære bagage ind osv. Kommer man på de samme hoteller i bil, er diverse hotelkarle ved at splitte vognen ad for at slæbe bagagen op på værelset — man må tilmed være henrykt, hvis de lader reserverehjul og dunkraft blive i vognen. Mig rør det sådan set en fjer, for jeg har min egen metode at ordne tingene på, og jeg skal gerne give recepten fra mig. Når portien ligegyldigt har kylet nøglen hen ad disken, spørger man uskyldigt om der er bad til værelset. Svaret er i de 99 af 100 tilfælde benægtende. Man beder derefter om at få et værelse med bad. Det kan i reglen ikke fremskaffes. Dette finder man højst besynderligt og spørger, om der måske er toilet i gården — så har man ligesom placeret hotellet der, hvor man i øjeblikket synes det hører hjemme. Når man ved sin afrejse opdager, at en hotelkarl betragter et par sadeltasker og anden motorcyklebagage med direkte modvilje, medens kampen for at overvinde sit mishag så meget, at han på en eller anden måde kan tjene sine drikkepenge, raser i hans indre, skal man, inden denne kamp har ført til noget positivt eller negativt resultat, give ham en krone i drikkepenge, hvis han til gengæld vil love ikke at røre sadeltaskerne. Hvis han ser helt uforstående ud, skal man blot forklare, at man har hørt om en hotel-

karl, der skulle lægge sadel på en hest, og hesten blev kvalt efter et kvarters forgæves eksperimenteren. Nu har De retningslinierne, så kan De selv brodere videre på temaet.

\*

Der sker de besynderligste ting i denne verden. Somme tider sker der endda mirakler. Vi har netop været ude for et sådant mirakel eller to. Vor tusind-årige Steyer 55 er blevet kasseret, bl. a. med den begrundelse, at det er vanskeligt at skaffe de nødvendige reservedele. Det føles som noget af et mirakel at køre i en ny vogn, der er ens egen. Samtidig har vi lige udskiftet motorcykle og fået en splinterny model. Det viser sig imidlertid, at der overhovedet ikke findes reservedele til denne maskine. Det er til gengæld besynderligt. En nærmere undersøgelse viser imidlertid, at der ikke findes reservedele til hovedparten af de motorcykler, der importeres til landet. Besynderlig mentalitet i danske importørkredse og på udenlandske fabrikker.

\*

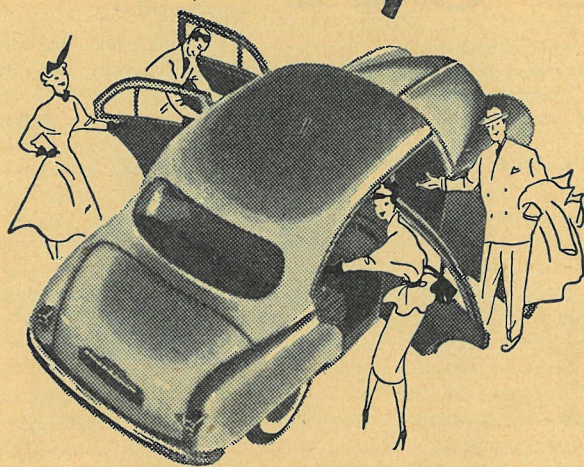
Der har været mange motorturister i Danmark i denne sommer, og det har været meget interessant at studere ikke alene de mange fremmedartede biler og motorcykler, men også de forskellige landes nummerplader. De engelske nummerplader er tilsyneladende de bedste og mest læselige, medens man ikke har skyggen af en chance for at tage et af de alenlange franske numre, der til-

med står med små bitte bogstaver. Fælles for alle de udenlandske nummerplader, vi har lagt mærke til, er imidlertid, at de er hele. For sjov skyld har vi i den senere tid lagt mærke til de danske nummerplader, og de er næsten alle mere eller mindre beskadigede. Selv har vi lige fået nye plader til såvel bil som motorcykle, og det viser sig, at ligegyldig hvor forsigtigt man monterer de danske plader, så kan det næsten ikke undgås, at emalieringen springer ved boltene. En sten kan gøre det helt af med en dansk nummerplade, og den bageste plade på vor egen motorcykle revnede efter en måneds forløb.

Nu er det ganske pudsig, at man ifølge dansk tradition nedsatte et udvalg, som skulle undersøge mulighederne for at indføre nummerplader af bedre kvalitet. I et københavnsk dagblad kunne man for nogen tid siden læse, at dette udvalg havde fundet frem til nummerplader af bedre kvalitet, der tilmed var billigere end det nuværende materiale. Samtidig oplyste bladet imidlertid, at man ikke ville gøre brug af disse nye plader, men bibeholde den gamle model. Denne beslutning ser lidt besynderlig ud, og det ser ud, som om en hurtig undersøgelse af spørgsmålet ville føre til øjeblikkelig afskedigelse af en eller anden embedsmand, men det virker foruroligende, at en sådan undersøgelse ikke bliver foretaget — hvad er årsagen?



# Komfort for 4



**Simca 9**  
ARONDE

Egentlig kunne der være 5—6 personer i SIMCA 9, men den er kun beregnet til fire. Derved opnås et pladsoverskud, som giver baggrund for en strålende komfort, som gør SIMCA 9 til den ideelle turvogn.

Samtidig har den alle de tekniske fortrin, som gør rejsen til en behagelighed: Vibrationsfri affjedring, vidt udsyn, let manøvreedygtighed, kraftig 45 hk motor, hydrauliske bremser og et benzinforbrug på kun ca. 8 liter pr. 100 km. — Leveres enten på almindelig indkøbstilladelse til kr. 13.900 excl. leveringsomkostninger eller på dollarpræmieringsbasis mod bevillingstilsagn, og den kan leveres omgående.

**SIMCA** Griffenfeldsg. 32, Kbh. N, C. 15.367, 15.967

**FORHANDLERE OVER HELE LANDET**



# Historien om PUCH

— kleinsmeden,  
der skabte en af Europas  
storindustrier



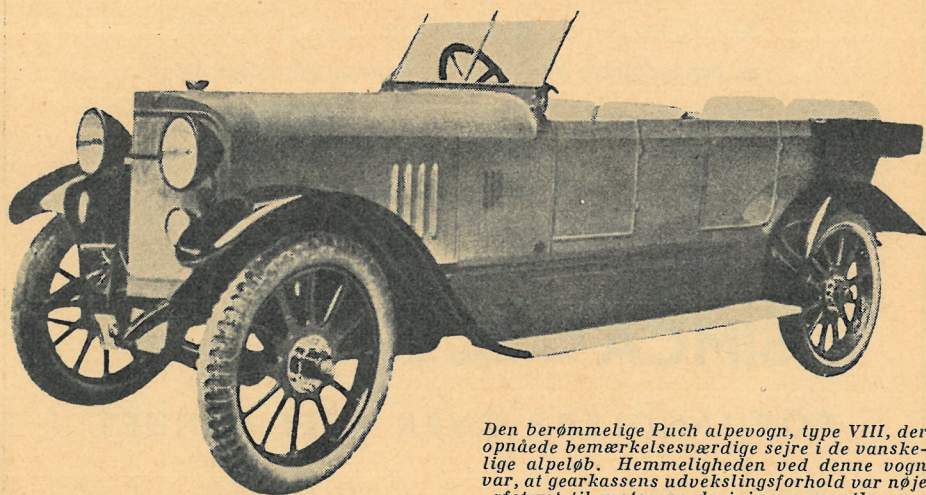
AF MOGENS H. DAMKIER

For det danske motorcyklepublikum har navnet Puch først fået virkelig aktuel betydning i årene efter krigen eller nærmere betegnet i slutningen af 1949. Netop i dette år kunne Puch-fabrikerne imidlertid fejre 50 års jubilæum. Der har ganske vist tidligere været importeret Puch motorcykler til Danmark, og flere af disse har endda opnået ret bemærkelsesværdige resultater på motorbaner og i trials, men Puch motorcyklerne har først indtaget en stor plads i gadebilledet efter den anden verdenskrig. En stor del af dette salg skyldes utvivlsomt, at 250 ccm modellen, der yder 12 hk, var den kraftigste maskine i kategorien op til 250 ccm, til hvilken de fleste købstilladelser blev udstedt tidligere, men samtidig er der tale om ualmindelig smukke og velkonstruerede maskiner. Det morsomme ved Puch er imidlertid, at det er den gamle historie om nød, der lærer nøgen kvinde at spinde, som her

er genfortalt i en moderne version, og det er derfor ikke uinteressant at granske i denne fabriks historie.

## Cyklesmedien i den gamle vandmølle

Johann Puch, der blev født den 27. juni 1862, begyndte sin løbebane som kleinsmed, og allerede i de unge år satt han kursen mod den østrigske by, Graz, der på den tid var i stærk vækst. Netop omkring 90'erne begyndte cyklerne for alvor at vise sig i gadebilledet, og Johann Puch fik øjeblikkelig interesse for det moderne køretøj. Han indrettede sig et lille værksted, og med een svend og een lærling begyndte han at fremstille sin første cykel. Nogle få år senere, i sommeren 1899, erhvervede han i byens sydlige udkant en gammel mølle med et vandhjul til at trække de forskellige maskiner, og i denne virksomhed grundlagde han *Johann Puch Cykelfabrik*. Vandhjulet leverede 60 hk til de forskellige maskiner, og rundt om denne primitive kraftkilde voksede en stor virksomhed, der i dag har et energiforbrug, der overstiger de 6000 hk. Johann Puch arbejdede stadig med nye konstruktioner, og allerede på et meget tidligt tidspunkt gik han over til serieproduktionen af trædecykler. Det må betragtes som en selvfølge, at Puch øjeblikkelig kastede sig over bygningen af motorcykler, så snart muligheden viste sig, og i 1901 konstruerede han et trehjulet køretøj, med en een-



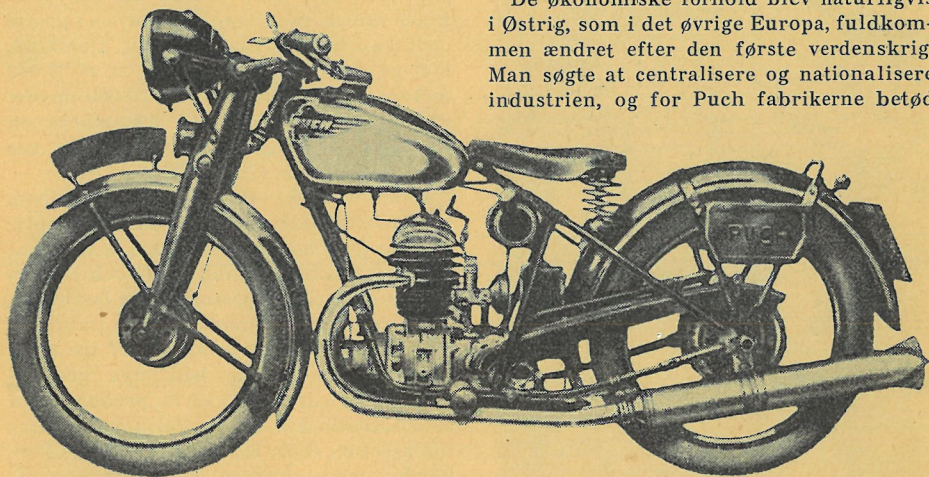
Den berømmelige Puch alpevogn, type VIII, der opnåede bemærkelsesværdige sejre i de vanskelige alpeløb. Hemmeligheden ved denne vogn var, at gearkassens udvekslingsforhold var nøje afstemt til motorens drejningsmomentkurve.



cylindret motor anbragt på bagakselen. I 1904 fulgte en temmelig kraftig een-cylindret maskine, og i 1906 kunne Puch fabrikkerne levere den første to-cylindrede motorcykle. Med denne model blev datidens sværeste løb, Godon-Bennet-Løbet, vundet i 1906, og dermed var navnet Puch slået

Johann Puch blev skånet for at opleve den første verdenskrig, da han døde den 19. juli 1914, men det var efter datidens målestok en imponerende virksomhed, han efterlod sig, i betragtning af de få år, der havde stået til rådighed for hans opfindsomhed og energi.

De økonomiske forhold blev naturligvis i Østrig, som i det øvrige Europa, fuldkommen ændret efter den første verdenskrig. Man søgte at centralisere og nationalisere industrien, og for Puch fabrikkerne betød



*Puch »250 S 4« fra årene 1934—38. Konstruktionen var ret bemærkelsesværdig, idet motorens krumtapaksel lå på langs af stellet's længderetning, og dynamoen var indbygget foran på krumtaphuset. Det var naturligvis den dobbeltstemplede motor, man anvendte til denne maskine. Der var ikke kobling mellem motor og gearkasse og i stedet var koblingen indbygget i bagnavet.*

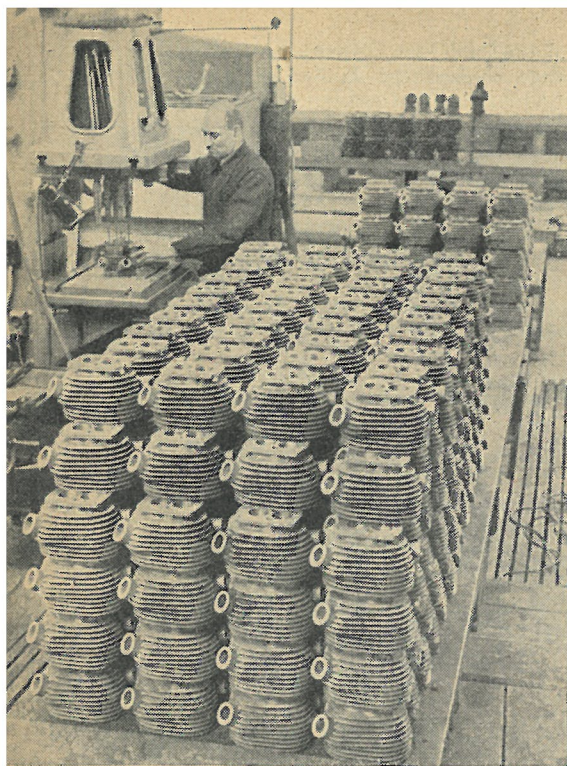
fast i motorcykleindustrien. Johann Puch, der elskede mekanik og godt, håndværksmæssigt arbejde, udvidede sine rammer og begyndte fabrikationen af biler. Indtil den første verdenskrigs udbrud, i 1914, havde Puch sendt 14 forskellige bilmodeller på markedet, og blandt disse fandt man den berømte alpevogn, type VIII, der i 1912 vakte en betydelig opsigt på automobilmarkedet. Puch kunne tegne sig for en lang række sejrige automobiløb i disse år, og her skal det blot nævnes, at Puch vognene kunne notere sejre i Semmering-Løbet 1907, Prins-Heinrich-Løbene 1908 og 1909, det store rallye Budapest-Konstantinopel i 1912, løbet Tatra-Adria i 1913, Karpaterløbet 1914 og frem for alt alpeløbene i 1913 og 1914. Ved krigens udbrud i 1914 leverede Puch bogstavelig talt alle tænkelige former for køretøjer, lige fra cykler og motorcykler til sports- og luksusvogne, drosker, omnibusser, lastvogne, ambulancer og brandbiler. På det tidspunkt beskæftigede fabriken 1000 arbejdere og funktionærer, og leverancerne til både ind- og udland havde nået betydelige størrelser.

det, at der blev oprettet et interessefællesskab med den store automobilfabrik, Austro-Daimler, og disse to firmaer blev til sidst sluttet sammen. Bilproduktionen blev således standset på Puch fabriken i Graz og helt overladt Austro-Daimler, medens Puch helligede sig cykler og motorcykler.

Netop i årene efter den første verdenskrig begyndte to-takts motorerne at gøre sig gældende i motorcykleindustrien, og Puch fabrikkerne kom med en meget overraskende konstruktion, nemlig en længdeskyllt dobbeltstempled motor, der var kraftig, økonomisk og mere pålidelig end 4-takts motorerne. Den første model af denne type var en decideret letvægter på 122 ccm, og den blev senere afløst af de noget kraftigere modeller på 175 ccm og 220 ccm. Disse maskiner blev grundlaget for en række sportsmaskiner, der gjorde sig ret bemærket i midten og slutningen af tyverne. Det skal således nævnes, at Puch sejrede i det italienske mesterskab på Monza i 1926, i Tysklands Grand-Prix i 1927 og i det østrigske TT i både 1928 og



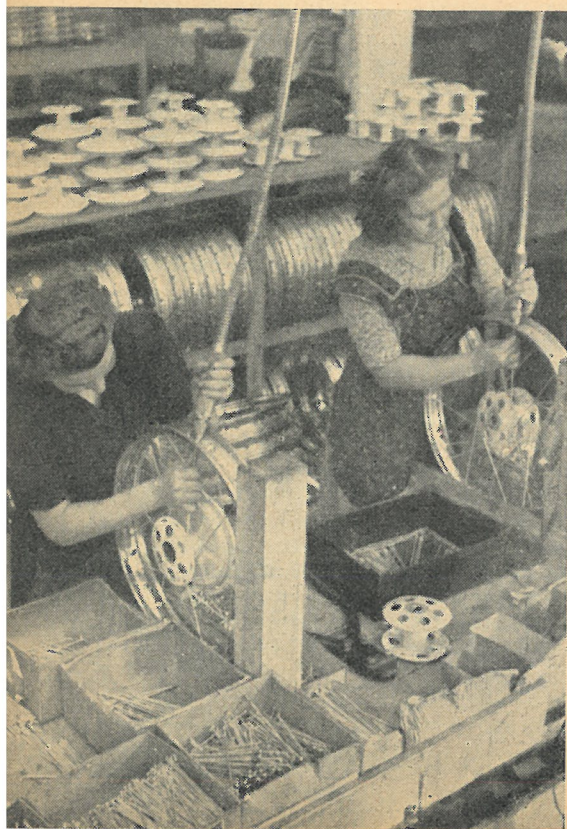
*Fra støberiet går cylinderblokkene til cylindertilslibning, og gennemboring til oliekanal, monteringsbolte o.s.v. foretages med multibor i en enkelt operation.*



1929. I 1934 kom den meget kraftige og populære model 250 S 4, der uden tvivl var den kraftigste maskine i sin klasse i årene fra 1934—38. Med denne model viste Puch fabrikerne samtidig, at en profet godt kan blive anerkendt i sit hjemland, idet en opgørelse i 1938 viste, at af 37.000 motorcykler i Østrig bar de 32.000 navnet Puch. 250 ccm modellen fik senere en storebror, nemlig model 350 G, der var konstrueret som trialmaskine.

Daimler-Puch, som fabriken nu hed, blev i 1934 slået sammen med Steyrfabrikerne, og de køretøjer, der udgik fra koncernen, hvad enten det var Puch motorcykler eller Steyr person- eller lastvogne, bar alle fabrikens navn, Steyr-Daimler-Puch. Denne sammenslutning af tre store virksomheder skabte helt nye produktionsmuligheder, idet såvel produktionen som fordelingen af råmaterialer blev rationaliseret. Den store koncern blev efterhånden mere og mere selvforsynende, eftersom man bl. a. rådede over en stor kuglelejerfabrik, og i 1938 beskæftigede Puchfabriken i Graz alene 2000 arbejdere og funktionærer.

Den anden verdenskrig kom naturligvis også til at sætte sine spor på Puchfabrikerne, der arbejdede for den tyske krigsindustri. 40 pct. af fabriksbygningerne blev ødelagt og størstedelen af den moderne maskinpark gik tabt. Dertil kom, at mange specialmaskiner, der slap helskindet gennem krigen, blev demonteret af besættelsesroperne. Puchfabrikerne i Graz havde imidlertid nået en størrelse, der i væsentlig grad påvirkede hele byens liv, og tusinder af mennesker var direkte eller indirekte afhængig af Puchfabrikenes trivsel. Genopbygningsarbejdet blev derfor påbegyndt med en grænseløs energi, og allerede i slutningen af 1945 blev produktionen af cykler optaget i begrænset omfang, og i midten af 1946 forlod den første motorcykle samlebandet. Skridt for skridt blev produktionen udvidet, og genopbygningen gennemført. Puchfabriken stod imidlertid overfor en ny vanskelig-



*På Puch-fabrikerne er mange kvinder beskæftiget med lettere monteringsarbejde. Her spændes hjulene op efter de mest moderne principper.*



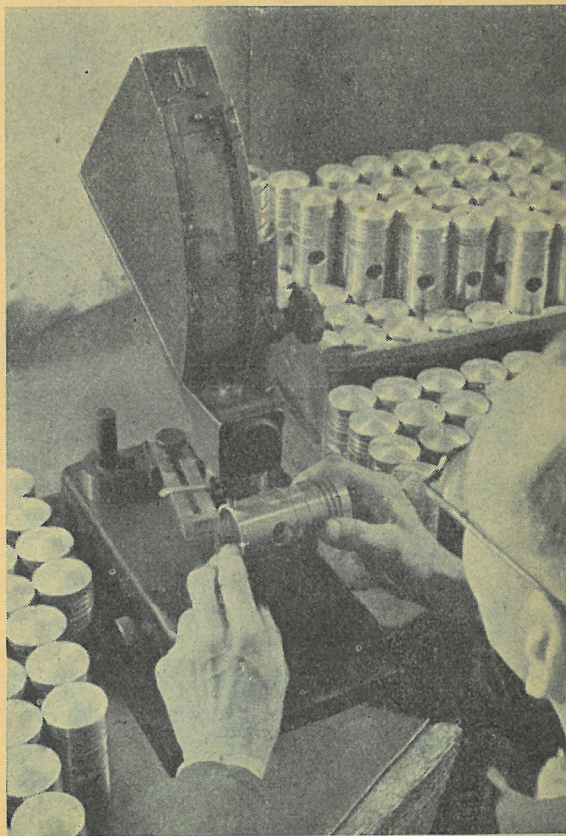
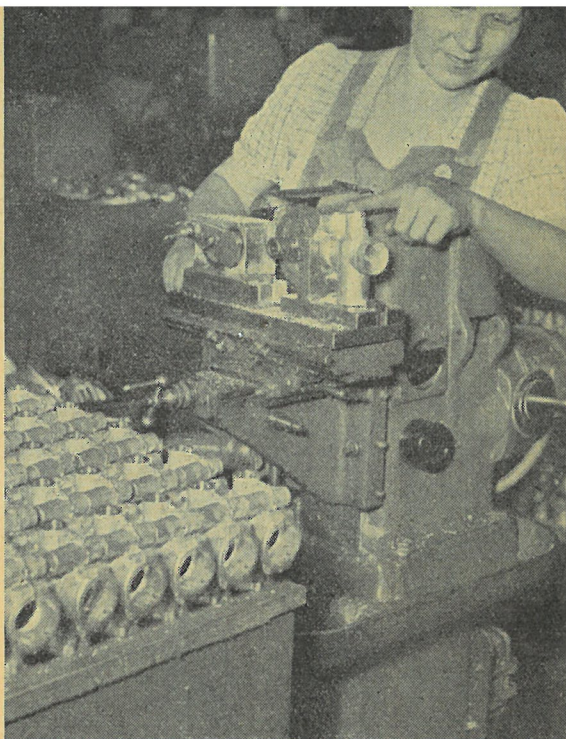
*Fra sprøjtestøberiet sendes råemnerne til karburatorer videre til færdigbearbejdning på specialmaskiner. Dæksler og topstykker gøres færdige til montering i selve sprøjtestøberiet.*

hed, idet man af valutamæssige grunde var blevet afskåret fra mange tidligere leverandører af tilbehør til fabrikationen, men også disse problemer løste man ved at optage fabrikationen af kæder, karburatorer, sadler o.s.v., således at Puchfabrikerne i dag er den eneste motorcyklefabrik, der fremstiller alt undtagen dæk og slanger. Betragter man en Puch motorcykle, f. eks. en 250 ccm model, vil man se, at de enkelte dele er sammenføjet med en ganske enestående harmoni i linierne. Dette skyldes utvivlsomt netop det forhold, at man på tegningerne ikke har været bundet af bestående tilbehør, såsom skærme, tanke, fælge o. s. v., idet man har kunnet udforme hver enkelt del passende til en helhed, for derefter at videregive tegningerne til produktionsafdelingen.

### Produktionen i dag

Midt i dette genopbygningsarbejde af lagde SMJ's medarbejder besøg på fabrikken, og det fremgik tydeligt, at alle vanskeligheder endnu langt fra var overstået. Det var i maj 1952, vi kørte ind af fabrikkens port, og det var ret overraskende at finde en motorcyklefabrik, hvis bygninger for en stor part bestod af barakker og interimistisk indrettede lokaler. At produktionen i væsentlig grad blev hemmet af en uorganisk og indviklet opbygning af produktionslinierne, der på flere områder løb på kryds og tværs mellem hinanden, var åbenlyst. Man kunne imidlertid spore en arbejdsglæde, man kun sjældent finder i store industrivirksomheder, og man fik indtryk af, at det var en stor familie, der arbejdede på et fælles mål. Da vi bemærkede, at man flere steder var ved at demontere maskiner, udtrykte vi vor forundring over for vor ledsager, der forklarede, at man midt i genopbygningen var ved at flytte hele virksomheden til en større og fuldt moderne fabrik. Disse nye fabriksanlæg var allerede igang under krigen, men de blev delvis ødelagt, og man valgte den naturlige fremgangsmåde først at bygge

*Også de særprægede stempler til de dobbeltstemplede motorer fremstiller Puch selv. På illustrationen til højre bliver de færdige stempler kontrolleret og klassificeret på 1/100 mm.*





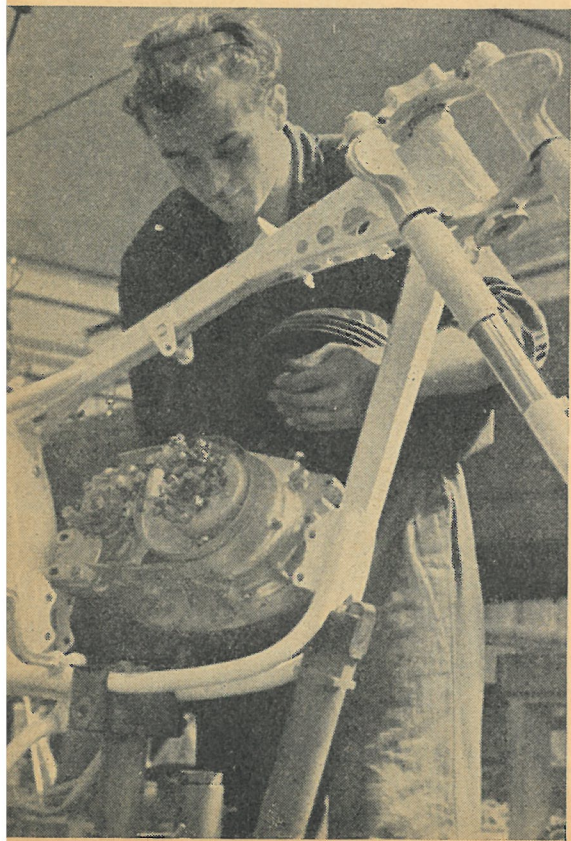


*Fra samlebåndet går motorerne videre til prøverummet, hvor hver enkelt motor bliver afprøvet på dynamometer. Den første, vanskelige indkøring af motoren sker således også under betryggende forhold.*

de store værkstedshaller helt op for derefter at flytte maskinerne fra det gamle Puch-Werke. Vi aflagde besøg på den nye fabrik, og man forstår den almindelige begejstring for de fremtidige produktionsmuligheder, eftersom de forskellige tilbehørsdele kom frem til samlebåndet på netop de rigtige steder, uden at produktionslinierne skulle krydse hinanden i én forvirring. En del af presseværktøjet til fremstillingen af tanke, skærme, fælge o. s. v. var allerede blevet flyttet til den nye virksomhed, og nu, medens disse linier skrives, er den ny fabrik i fuldt sving, og den gamle Puchfabrik optages kun af cykleproduktionen og fremstillingen af frihjulsnæv.

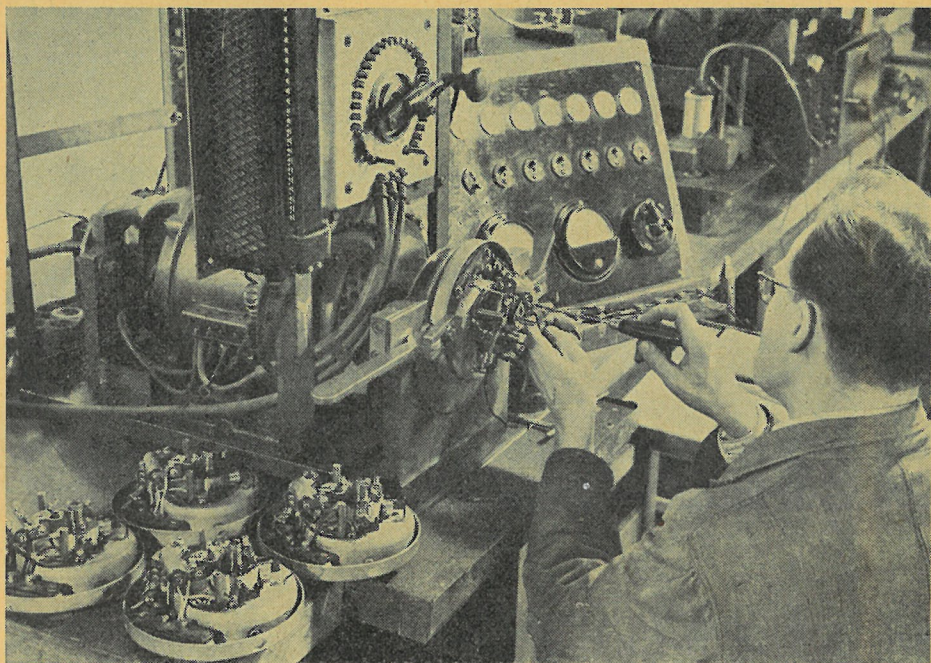
Motorerne bliver samlet på én linie, for derfra at forsvinde ind i prøverummet, hvor hver enkelt motor bliver afprøvet på dynamometer, derefter bliver motorerne monteret i stellene og sluttelig er de færdige maskiner klar til prøvekørsel på bane. Specielt uddannede prøvekørere får derefter maskinerne udleveret, og i ca. 20 minutter kører hver enkelt motorcykle på en rundbane, på hvilken den første, men meget vigtige tilkørsel finder sted, og samtidig noterer de trænedes prøvekørere hver mislyd ved motoren og hver upræcis funktion iøvrigt. Man kan ved enden af samlebåndet se det særsyn, at f. eks. en gul 250 ccm model er monteret med røde og let snavsede hjul, og forklaringen på dette fænomen er, at man ikke ønsker det store arbejde at rense hjulene efter prøvekørsel, og derfor har man specielle hjul til dette formål. Efter prøvekørselen på banen bliver hjulene afmonteret og maskinens egne hjul monteres og afprøves på værkstedet.

Under køreturen fra den ene fabrik til den anden blev nogle nyopførte ejendomme forevist med en vis stolthed, idet de er bygget til fabrikkens arbejdere og funktionærer. Foruden på denne måde at løse boligspørgsmålet har man tillige et meget stort feriehjem indrettet på et tidligere slot, og her kan fabrikkens funk-

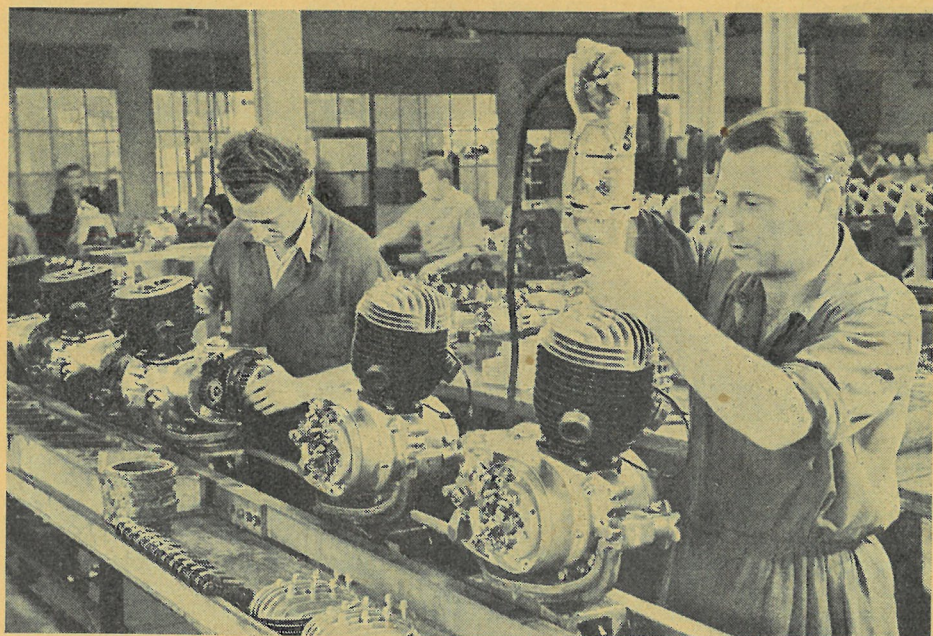


*Fra prøverummet går motorerne ud til samlelinien, hvor de indbygges i stellene. Til sidst monteres dæksler, kæder, skærme, tank o. s. v.*



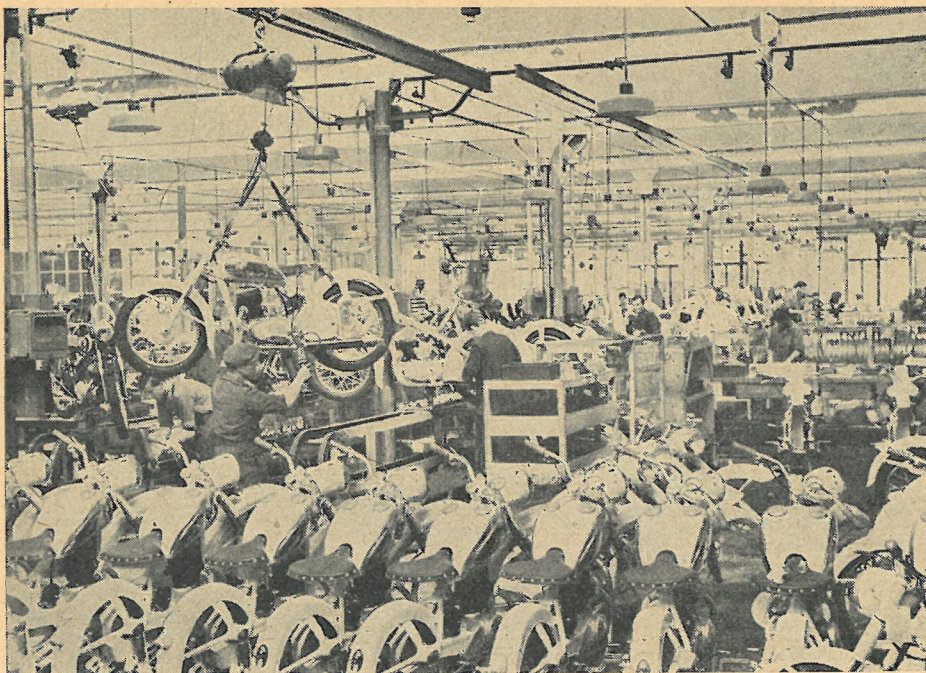


Alle dele til det elektriske udstyr fremstiller Puch selv. På et særligt samlebånd samles dynamoens ankerplade med afbryderkontakt og sikringsboks og tilsidst afprøves hele dette agregat inden det går videre til motorernes samlelinje.



Motorer og gearkasser samles på samlebånd med dynamo indbygget på plads, således at hele kraftagregatet er klart til start





*De færdigmonterede maskiner kommer fra samlelinien ud på prøvebanen, hvor øvede prøvekørere kontrollerer, at maskinerne er som de skal være. Hvis der konstateres fejljustering eller forkert montering, går maskinerne til specialservice inden forsendelsen.*

nærer og arbejdere rekreere sig efter sygdom eller simpelt hen holde ferie.

## Da Göring tog de 75 %

Det er altid meget interessant at konstatere det virkelige ejerforhold for de forskellige automobil- og motorcyklefabriker, og på vort spørgsmål om, hvem der egentlig ejer Puchfabrikerne, fik vi det mest overraskende svar, vi til dato har fået. Som vi allerede vidste, er Puchfabrikerne et aktieselskab, men før krigen besøgte en herre ved navn Hermann Göring virksomheden, og den passede ham i den grad, at han på en eller anden besynderlig måde og i løbet af utrolig kort tid erhvervede 75 pct. af aktierne. Disse værdipapirer er efter al sandsynlighed blevet tilintetgjort i Berlin, men formelt ejer Hermann Göring altså stadig  $\frac{3}{4}$  af virksomheden, og fabriken har således siden den anden verdenskrigs ophør ikke været i stand til at udbetale dividende på 75 pct. af aktierne. Hvorvidt man har disponeret over disse ret anseelige beløb til genopbygning, lykkedes det os ikke at få klarhed

over, men før eller senere må der naturligvis komme en klaring over det egentlige ejerforhold af Puchfabrikerne.

Hvad der gjorde et ganske udsletteligt indtryk på os under vort besøg på fabriken, var reparationsafdelingen. Her mødte man alle køretøjer fra Steyr - Daimler - Puch koncernen, og da det netop var vor Steyr 55, der bragte os til fabriken, betragtede vi med interesse de reparationsarbejder, man udførte på netop denne model. I Østrig har det, ligesom i Danmark, været meget vanskeligt at skaffe nye vogne, og det har derfor været nødvendigt at holde liv i den gamle vognpark. En hovedreparation af en Steyr 55 foregår på fabriken i Graz på den måde, at hele vognen bliver skilt ad, malingen vaskes af karosseriet, alle ruder afmonteres, motoren adskilles, hjul, fjedre, aksler o. s. v. afmonteres og hele vognen bliver derefter bogstaveligt talt bygget op fra grunden med nye reservedele. En sådan hovedreparation kostede i danske penge ca. 4000 kr., men så havde man også garanti for, at vognen var så god som ny.

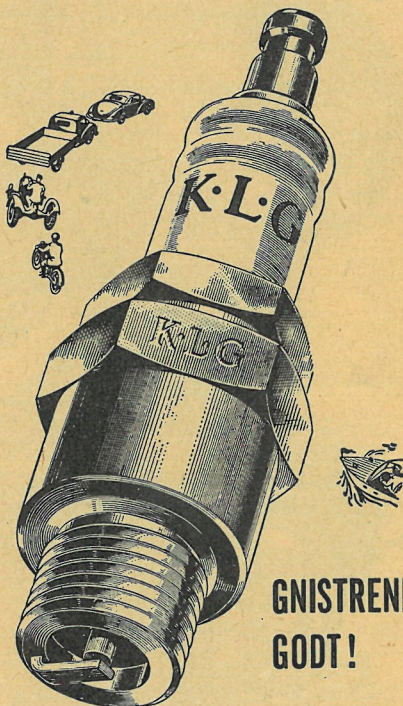
Puchfabrikerne vil på grund af den om-



talte selvforsyning, og muligvis også på grundlag af det noget løselige ejerforhold, være i stand til at sige et afgørende ord på verdensmarkedet, idet man kan føre en meget elastisk prispolitik. Allerede i 1949 kunne man da også konstatere en rekordproduktion, der svarede til 186 pct. af den produktion, man opnåede i 1937. I 1949 var der ansat 3200 funktionærer og arbejdere, og i dag ligger tallet nærmere ved de 5000. På den gamle fabrik bliver en ny cykel færdig hvert minut, og hvert 15. sekund er et frihjulsnav klar til videreekspektion. Da vi besøgte fabriken i 1952, løb en motorcykle af samlebåndet hvert 6. minut trods det, at fabriken lå midt i flytning. Hvilken organisation dette kræver, forstår man, når man hører, at en Puch motorcykle er sat sammen af 1500 enkeltdeler, der er blevet produceret gennem ca. 9000 arbejdsprocesser. Der er iøvrigt tilknyttet fabriken forskellige afdelinger, der må betragtes som mellemlid mellem tegnestuerne og produktionsafdelingen og mellem indkøbsafdelingen og produktionen. Der er således et prøvelaboratorium, hvis kemiske afdeling foretager mere end 20.000 kemiske prøver på råmaterialer hvert år. I prøvelaboratoriet afprøves nye motorkonstruktioner, og man arbejder stadig på forbedringer. En meget vigtig afdeling er lærlingeskolen, på hvilken 120 lærlinge uddannes som maskinarbejdere, kleinsmede og modelsnedkere. Disse unge mennesker uddannes i Johann Puch's ånd til dygtige fagfolk, før de for alvor kan blive optaget i Puchfamilien.

# FRI FART

**BEDRE START**



**GNISTRENDE  
GODT!**



**Mobiloil**  
"D"

RACEROLIEN, DER  
GIVER DERES  
MOTORCYKLE ET  
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES  
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY



**Mobiloil**

# K.L.G.

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



**STÆRK - ØKONOMISK - HOLDBAR**



**Forhandlere overalt  
i landet**

**PRISER :**

C.Z. 125 cc, 1800 kr., med oms. 2250 kr.  
C.Z. 150 cc, 2100 kr., med oms. 2640 kr.  
Jawa 250 cc, 2700 kr., med oms. 3480 kr.  
Jawa 350 cc, 3300 kr., med oms. 4320 kr.  
Jawa med varesidevogn 3500 kr.  
(uden købstilladelse),

**Fornuftige vilkår**

**Garanti og service**

**Skriv efter  
brochure  
og**

**ansøgningsskema**

**Importør:**

**ERIK ORTH**

V. FARIMAGSGADE 19  
KØBENHAVN V  
C. 12375, 12372



*Verdens ubestrideligt dygtigste*

*auto-kører*

## TAZIO NUVOLARI

\* 1892 — † 1953

En lille, næsten hvidhåret mand, mærket af sygdom, træt helt ind i sjælen af sorg over tabet af to lovende sønner, døde den 11. august i Mantua i Norditalien. To dage senere fulgte et umådeligt sørgetog kisten til kirkegården for at tage afsked med Tazio Nuvolari. Den forgudede racerfører, der så mange gange havde spillet døden på næsen, kom til verden og lukkede sine øjne i samme by efter et broget, dramatisk levnedsløb, der førte ham til tinderne inden for motorsporten.

*Il Mantovano Volante*, »den flyvende Mantuaner« var beundret langt ud over sit hjemlands grænser, og ingen anden kører har vel formået at sætte sindene i en sådan bevægelse som Nuvolari, hvis uforfærdede, hårfint beregnede kørsel var en enestående oplevelse. Hans køreteknik var egenartet, og det lønnede sig ikke for konkurrenterne at prøve på at efterligne den. Det kunne se så let ud, når »Nuvole« i sin gule pullover, med den karakteristiske hage skudt frem og ærmerne smøget op sad langt tilbage fra rattet og tvang vognen, som en rytter betvinger en sprælsk hest. Det krævede en fænomenalt hurtig reaktion at køre, som Nuvolari gjorde. Selv den mindste ujævnhed i vejen udnyttede han til at placere vognen, der så at sige aldrig kørte i en lige linie. Hver eneste gang vognens hjul ikke rørte ved kørebanen, korrigerede Nuvolari hurtigere end lynet, og når vognen end brøkdelt af et sekund senere havde kontakt med vejen, var den perfekt placeret. Denne farlige køremåde, som Nuvolari beherskede med en overlegen finesse, der mindede om foragt for naturlovene, egnede sig fortrinligt til de klassiske, »stive« vogne i tyverne og begyndelsen af trediverne. Da tyskerne så kulkastede de vante begreber om hårde racerfjedre og monterede de nye Mercedes-Benz og Auto-Union-modeller med blød, uafhængig affjedring, lo de kloge hoveder bedrevidende:



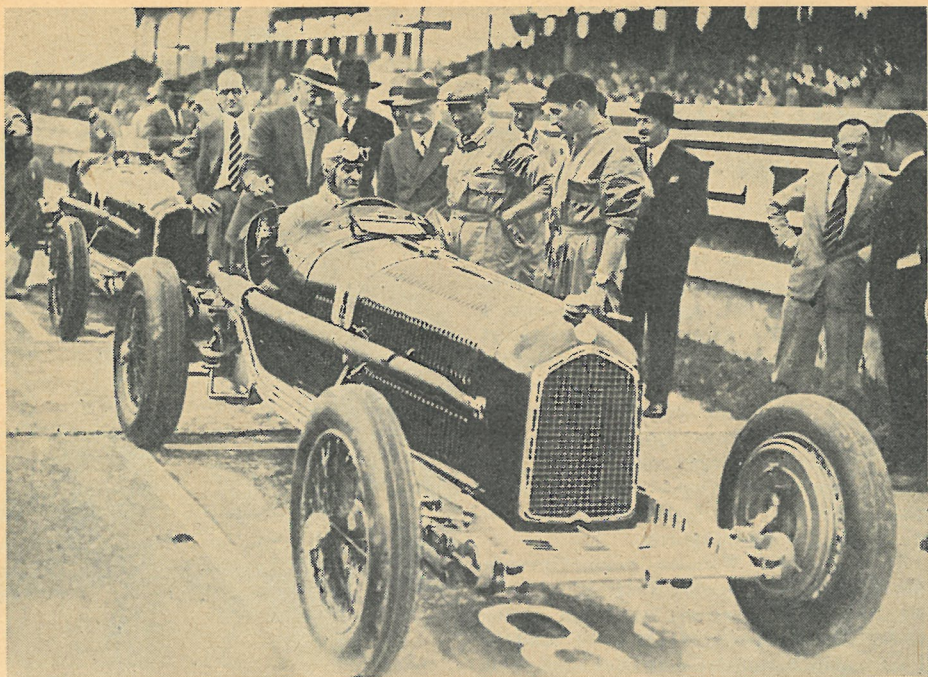
*Nuvolari fotograferet efter en af sine utallige sejre.*

Det kunne Nuvolari ikke klare med sin gammeldags metode. Men den lille, magre italiener var situationen voksen, først med nye Alfa Romeo-modeller, og da Alfa ikke helt kunne holde trit med de tyske mærkers tekniske udvikling, viste Nuvolari de måbende tyskere, hvordan deres egne Auto-Union racere skulle køres.

På grund af hækmotoren var Auto-Union en vanskelig vogn. Vægtfordelingen var uvant for de fleste kørere, og da fabriken mistede sin bedste kører, Bernd Rosemeyer, i 1938, havde den ikke store muligheder for at gøre sig gældende mod Mercedes-Benz. Forsøgsvis engageredes Tazio Nuvolari, som i løbet af få måneder mestrede den usædvanlige vogn med sin vante sikkerhed og tilføjede Mercedes flere forsmædelige nederlag.

Nuvolari begyndte som motorcyklist og var en blændende rytter, der beherskede de tohjulede køretøjer med overlegen elegance inden han i 1921 forsøgte sig på fire hjul. Takket være sin grundige forskole på motorcykle, havde han optræ-





Nuvolari i en af 30'ernes Alfa-Romeo med hvilken han vandt utallige løb. På Monza i Milano opnåede han en gennemsnitshastighed på 167,5 km/t. i Italiens Grand Prix.

net den usædvanlige reaktionsevne, der i løbet af få år skabte hans navn som bilkører. Allerede i 1925 fik Alfa Romeo's væddeløbsafdeling øje på ham, men prøvekørslen endte med en komplet knust Alfa-racer, og Nuvolaris løbebane var betænkeligt nær ved at slutte ved samme lejlighed. Han betragtede dog blot hændelsen som et led i sin uddannelse, og iført et par drabelige gipsbandager satte han sig på sin *Moto-Bianchi* motorcykle og vandt Grand Prix des Nations på Monza-banen.

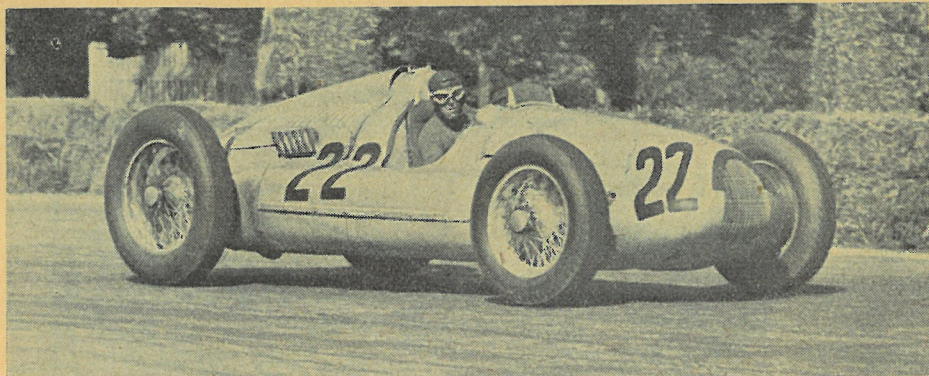
De følgende år opnåede Nuvolari smukke resultater som privatkører med en *Bugatti* og blev efterhånden anerkendt som en mand med store muligheder og en ikke mindre dumdristighed. Med bange anelser engagerede Alfa Romeo ham i 1930, men fik ikke grund til at fortryde kontrakten, for i løbet af de næste år opnåede Nuvolari et rent ud astronomisk antal sejre for dette mærke.

Ind imellem kørte Nuvolari også andre vogne. Hans temperament var nemlig ikke alt for velegnet til den disciplin, der må herske inden for et fabrikshold, og

gang på gang lagde han sig ud med *Enzo Ferrari*, der ledede Alfa Romeo's racerhold fra 1933. Det var dog ret prekært at sætte en mand som »Nuvole« af holdet. For det første var han en populær kammerat blandt kørerne, og for det andet havde han den kedelige vane at skaffe sig en *Maserati* eller *Bugatti*, som han brugte til at banke Alfa-holdet eftertrykkeligt med, så han blev altid hentet tilbage.

Nuvolaris sejrliste er længere end nogen anden kørers, og bag hvert enkelt resultat ligger en blændende præstation, men sit største løb kørte han på Nürburg Ring i det tyske Grand Prix 1935. I et desperat forsøg på at holde de overlegne tyske vogne stangen havde Alfa Romeo monteret en af de efterhånden forældede P.3.-modeller med uafhængig forhjulsaffjedring og en ny 8-cylindret 3.8 liters motor på lidt over 30 hk. Vognen blev betruet Nuvolari, som efter en betagende opvisning i kørekunstens mest komplicerede finesser passerede samtlige konkurrenter i løbet af de første ti omgange. Hele det hårdt tilkæmpede forspring gik dog





Atter i 1938 vandt Nuvolari Italiens Grand Prix på Monza, men denne gang i en Auto-Union med hækmotor. Selv denne vanskelige vogn beherskede Nuvolari til fuldkommenhed.

tabt, da Nuvolari efter 11 af løbets 22 omgange kørte til depotet for at tanke. I lutter ophidselse brækkede mekanikerne håndtaget af benzinpumpen, så tanken måtte fyldes fra dunke. Det kostede Nuvolari halvandet minut og bragte ham tilbage på femtepladsen — noget, som kan knække de fleste køreres vilje, men »Nuvole« var gjort af andet stof. Havde de første 11 runder været en opvisning, så blev løbets sidste halvdel en ufor-glemmelig og inspireret præstation af en virtuos, der ydede sit største. Uimod-ståeligt passerede Nuvolari's blodrøde Alfa de sølvblanke, tyske vogne, og på sidste runde tog Nuvolari føringen og bragte sin vogn i mål som sejrherre.

Denne utømmelige kampvilje var Nuvolari's adelsmærke som kører, og selv, da han som en alvorligt syg mand kørte en 1.100 ccm *Cisitalia* i *Mille Miglia* 1947, præsterede han det utrolige at bringe den lille vogn ind på 2. pladsen, kun et kvarter efter Biondetti's 3.000 ccm Alfa Romeo.

Kort efter trak Nuvolari sig definitivt tilbage som aktiv kører. Kræfterne slog ikke længere til. Han var dog ikke glemt og hilstes med stormende ovationer, når han viste sig som tilskuere ved et løb.

Frygtløs og blændende sikker var han som kører, og det var trist, at han i sine sidste år skulle tynges af personlige sorger og svigtende helbred. Men hans navn vil ikke blive glemt, og den, der har set ham i aktion, vil altid huske den lille, senede skikkelse, der kørte sin vogn på den hårfine grænse mellem det mulige og det umulige.

Nuvolari var en ener og kunne ikke måles med nogen almindelige målestok. Motorsporten har mistet en farverig personlighed, som i en menneskealder var den ubestridte mester inden for den risikable levevej, han havde valgt.

En stor epoke i racerhistorien er forbi, men den vil leve i erindringen, for en kører som Nuvolari fødes næppe to gange.

Coll.

DET BEDSTE DER GIS TIL DEN

## DANMARKS BILLIGSTE PRISER

### MOTORHANDSKER

Fremstillet af udvalgte skind og med varmt uldfor, svær 12 cm bred læderkrave, normal pris for denne kvalitet 30 kr. pr. par kun . . . . . kr. **20,85**

### LÆDERJAKKE

Extra prima, foret (dirtrack facon) kr. **149,00**

### LÆDERSTORTRØJE

Foret, virkelig flot, prima kvalitet kr. **198,00**

### MOTORDRAGT

Enestående slidtærk. 4 udvendige lommer, dobbelt vatteret foer, smart facon, fuldstændig vind- og vandtæt (normal pris ca. 275 kr.) her kun . . . . . kr. **188,00**

Forsendes overalt pr. efterkrav. Fri returret.

**FABRIKKEN »RYSKRO«  
RYSLINGE**

BEDSTE DER GIS TIL DEN BILLIGSTE PRIS .

DET BEDSTE DER GIS TIL DEN BILLIGSTE PRIS .

BILLIGSTE PRIS . DET BEDSTE DER GIS TIL



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



*køle*

Beskyt Deres  
motor mod  
kulden

**BLUE-FROST**

**- DEN sikre**  
**ANTI-FRYSE VÆDSKE**  
DOBBELTVIRKENDE

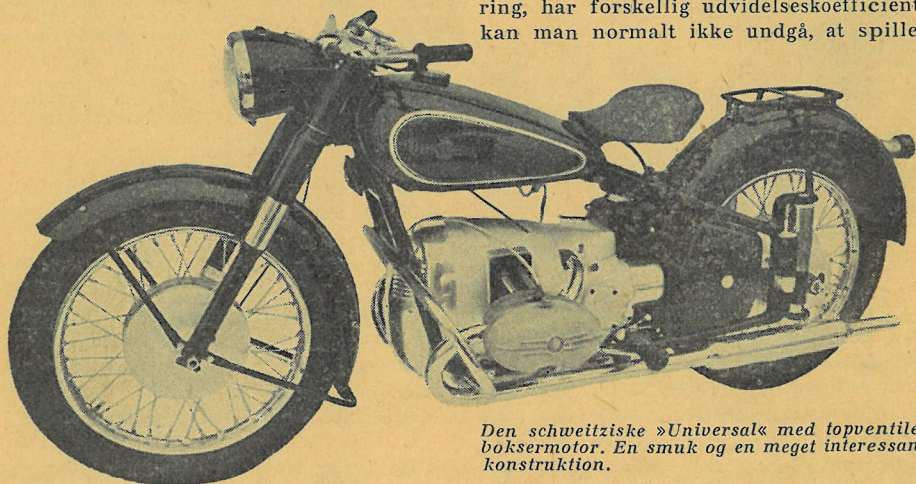


# "UNIVERSAL" og Hoffmann

importeres nu til Danmark — To interessante maskiner med boksermotor

Det kan ofte være vanskeligt at præsentere en ny model for læserne, eftersom den ene motorcykle i det store og hele ligner den anden indenfor samme gruppe. Har man ikke udførlige oplysninger om den pågældende model, bliver der ikke tale om en artikel, men kun om en

ket vil sige, at udvekslingen mellem krumtapaksel og knastaksel sker ved hjælp af tandhjul, medens dynamoen anbringes direkte på krumtapakslen og strømfordeleren direkte på knastakslen. Da letmetalhuset, som disse aksler er lejret i, og tandhjulene, der er udført i en stållegering, har forskellig udvidelseskoefficient, kan man normalt ikke undgå, at spille-



*Den schweitziske »Universal« med topventilet boksermotor. En smuk og en meget interessant konstruktion.*

ensformig opremsning af de tekniske data efter en konstatering af de konstruktionsprincipper, der ligger til grund for udførelsen. Betragter vi nu f. eks. den schweitziske *Universal*, der netop er kommet til landet (importør: C. O. Albrecht-sen, Bovrup), kan man konstatere, at det er en smuk og nydelig maskine med boksermotor, gennemgående bremsetromler, slaglodet, dobbelt rørramme og teleskopaffjedring af begge hjul. I sure betragtninger over at finde endnu en kopi af BMW kan man fristes til at gå let hen over tilfældet, og blot konstatere, at Universal nu kan købes i Danmark.

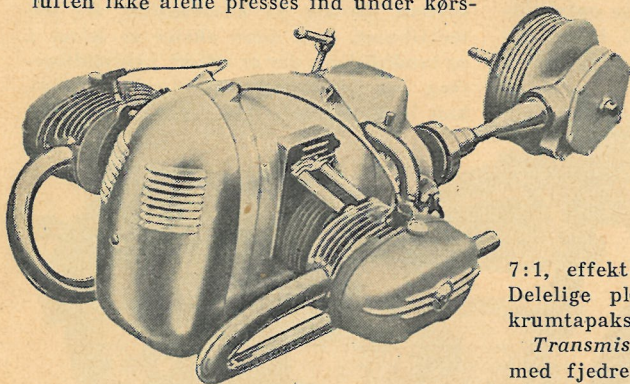
Kender man lidt til motorkonstruktioner, ved man også, at der er forskellige problemer ved den moderne boksermotor, og kender man schweitzernes næsten sygelige sans for præcisionsarbejde, vil det være yderst interessant at se, hvordan Universal er konstrueret i detaljer. Boksermotoren frister ved sin opbygning til udelukkende at anvende tandhjul, hvil-

rummet ved tandhjulsindgrebet ændrer sig ved skiftende temperaturer, et problem, der ikke spiller nogen rolle ved de konstruktioner, der anvender kædetræk mellem krumtapakslen og to knastaksler. Ændrer spillerummet sig ved tandhjulsindgrebet, betyder det ikke alene, at der opstår støj, men slitagen forøges også væsentligt. På Universal er akslerne således lejret, at selv den mindste afvigelse fra idealspillerummet mellem tandhjulene automatisk bliver udlignet. Knastakslen er kort og med stor diameter, hvilket giver lang levetid og knasterne er meget brede. Knastfølgerne er hule, hvilket reducerer vægten af de frem- og tilbagegående dele og samtidig er knastfølgerne roterende, således at der ikke slides spor i knasterne eller følgerne. I topstykkerne, der er udført i letmetal, er vippearmerne monteret på vippearmsakslerne i nålelejer. Stemplerne er monteret med meget små spillerum uden de sædvanlige plus eller minus så og så mange hundredele



mm, eftersom man ved fabrikationen og kontrolmålingen anvender metoder, som efter sigende stammer fra ur-fabrikationen, og som sikrer idealmål ved tilpasning af alle stempler og cylindrer.

Tilsyneladende er der ikke noget direkte luftindtag til karburatoren, men det viser sig, at der på det forreste dæksel er en række ventilationsgæller, gennem hvilke luften ikke alene presses ind under kørs-



*Det sammenbyggede motor- og transmissionsaggregat på Universal er en kompakt og kraftig konstruktion. På det forreste dæksel ses luftindtaget, gennem hvilket luftens presses dels suges ind. Luften trækkes forbi det elektriske anlæg, gennem rør i oliesumpen og videre frem til karburatoren. Se iøvrigt teksten.*

len, men også suges ind. Dette foregår på den måde, at svinghjulet er forsynet med blæserfinner, der suger luften ind gennem de omtalte åbninger, forbi den elektriske udrustning, der på denne måde afkøles, og gennem rør i oliesumpen således, at olien køles og luften opvarmes inden svinghjulet til sidst blæser den opvarmede luft frem til karburatoren. Normalt gælder det jo om at holde indsugningsluften kold, da opvarmet luft udvider sig og derved får et ringere iltindhold og mindre forstøvningsevne, men ved det her nævnte system komprimeres luften ganske let ved svinghjulets blæservirkning, og samtidig giver den opvarmede luft bedre forstøvning af benzinen. Da Schweiz som bekendt har temmelig mange veje, der fører op i bjergenes tynde luft, har dette indsugningssystem tillige den betydning, at man undgår den sædvanlige tændingsbanken og reducerede trækraft ved bjergkørsel.

Hele den konstruktive opbygning af motoren er baseret på lang levetid og lydløs drift, samt god trækraft under alle forhold. For nogle måneder siden havde vi lejlighed til at se en sådan maskine, og vi konstaterede, at den arbejdede fuldkommen uden mekanisk støj, skønt kilometertælleren viste over 80.000 km. Eje-

ren smilede overbærende, da vi spurgte om den havde været hovedrepareret.

De vigtigste specifikationer er følgende:

**Motor:** To-cylindret, luftkølet, topventilet boksermotor. Letmetaltopstykker. Boring 72 mm, slaglængde 71, mm, slagvolumen 578 ccm, kompressionsforhold

7:1, effekt 26 hk ved 5500 omdr./min. Delelige plejlstangsejer med rullelejer, krumtapaksel lejet i glidelejer.

**Transmission:** Tør enkeltpladekobling med fjedrende nav og fjedrende belægning. Firetrinsgearkasse med fodskifte, skiftning ved hjælp af klokoblinger. Kardantræk og kraftoverføring til baghjulet med spiralskærne tandhjul.

**Pris** incl omsætning kr. 7600,00.

\*

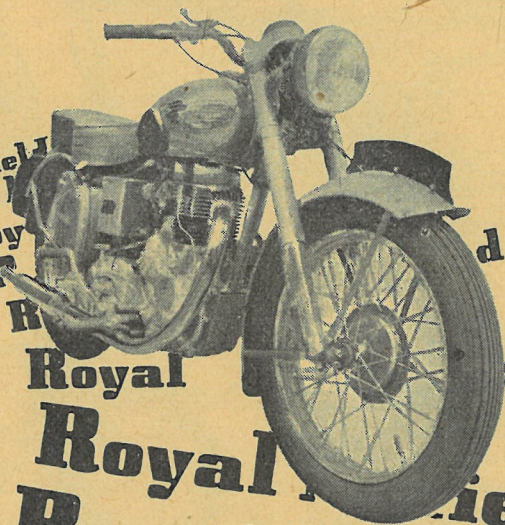
De tyske Hoffmann motorcykler, der tidligere har været omtalt her i bladet, bliver nu importeret til Danmark. Vi har ganske vist tidligere stiftet bekendtskab med Hoffmann, idet en stor del af de første Vespa scootere, vi fik her til landet, var fremstillet af Hoffmann fabrikerne på licens. Hoffmann har imidlertid også sine egne modeller af hvilke en del er forsynet med Ilo motorer, men den interessanteste er dog model »Gouverneur« med boksermotor på 248 ccm. Vi har nu fået lidt flere detaljer om denne maskine, og det viser sig, at gearkassen er udformet efter Zündapp's princip med kædetræk i stedet for tandhjul. Motoren har en maksimaleffekt på 13,4 hk og kan vedvarende tåle at aflevere 12 hk. Motoren er »overkvadratisk«, idet boringen er 58 mm og slaglængden 47 mm. Stellet er udformet af rektangulære og runde stålrør og begge hjul er teleskopisk affjedret. Det er en ualmindelig smuk konstruktion, og udformningen taget i betragtning kan prisen ikke siges at være urimelig — den er kr. 4950,—, incl. omsætning.



# Bedst i det lange Løb!

Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield

Model Bullet 350 ccm  
 med svinggaffelaffjedring  
 af baghjulet, frigearpe-  
 dal, stort, patenteret luft-  
 filter og kraftig, topven-  
 tillet motor vidner om det  
 fineste præcisionsarbejde.  
 Kr. 3690,— excl. omsætn.  
 Kr. 4863,— incl. omsætn.



Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield  
 Royal Enfield

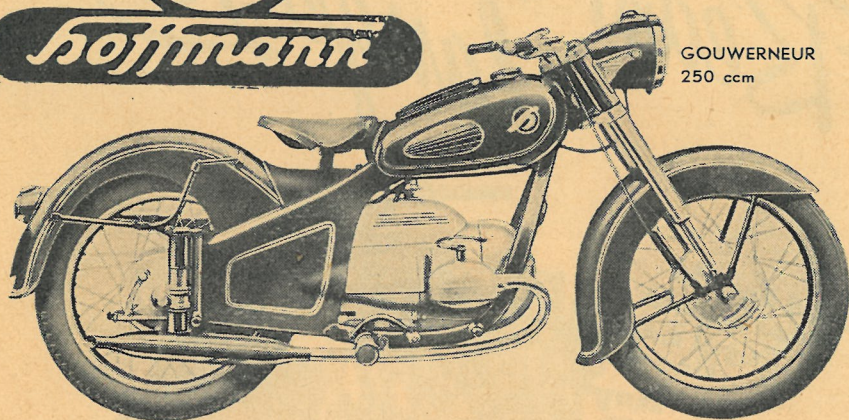
Vi anviser nærmeste forhandler



Vest for Storebælt:  
**VILH. NELLEMANN A/S**  
 Motorafdelingen, Aarhus, Telefon 34100

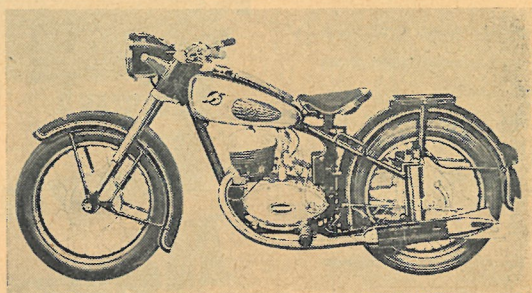
Øst for Storebælt:  
**NELLEMANN & DREWSSEN A/S**  
 Løngangsstræde 25, Kbhvn. K, Telf. Central 9846



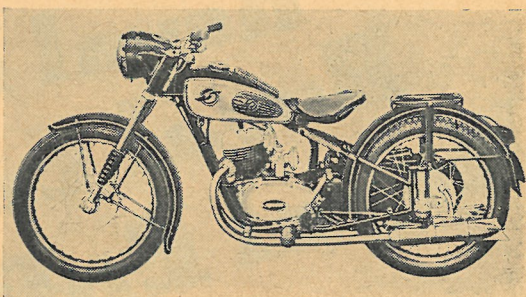


GOUVERNEUR  
250 ccm

★ Hvis man sætter pris på kvalitetsarbejde i en virkelig velkonstrueret motorcykle, bør man vælge en Hoffmann. Uanset hvilken model man vælger, vil man øjeblikkelig føle sig hjemme på maskinen, fordi den ligger fuldkommen sikkert på vejen, har en fantastisk acceleration og meget effektive bremses og er lydløs og komfortabel. Alle Hoffmann modellerne er økonomiske og slidstærke — virkelig motorcykler for fagfolk.



250 ccm



175 ccm

FORHANDLERE ANTAGES, HVOR VI IKKE ER REPRÆSENTERET

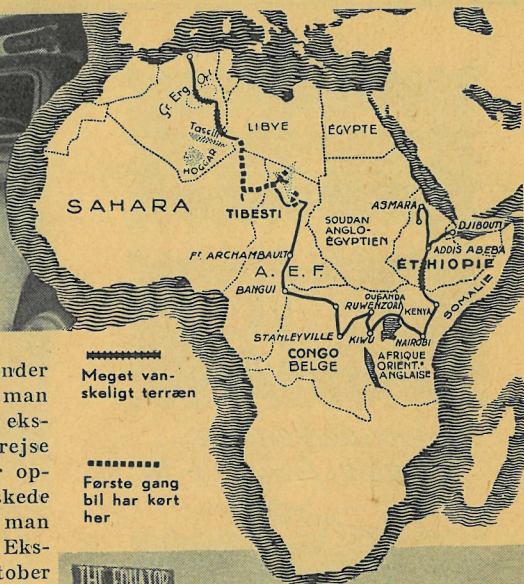
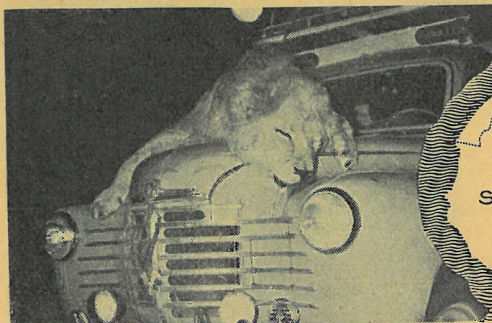
GENERALREPRÆSENTANT

**C. O. ALBRECHTSEN**

MOTORCYKLER . RESERVEDELE . TILBEHØR

BOVRUP - TELEFON 8225





Det siges, at der ikke er noget nyt under solen, men fra tid til anden får man bevis for det modsatte, og en fransk ekspedition er netop vendt hjem fra en rejse gennem Afrika, på hvilken man har optaget fotografier af hidtil udforskede steder og af folkeslag, hvis levevis man tidligere kun har kendt meget lidt til. Ekspeditionen forlod Alger den 15. oktober 1952 og begav sig ind i den østlige del af Sahara, hvis veje ikke ligefrem skal sammenlignes med autobaner. Ekspeditionens første mål var bjergområdet Tibesti, til hvilket man kan komme ad en vej, der begynder i Libyen, men ekspeditionen valgte at gennemkøre et mere udforsket område og drejede af fra vejen mod syd og gennemkrydsede ørkenen og det vildsomme terræn uden nævneværdig hjælp af landkort og uden kendetegn i landskabet. Vognene blev navigeret frem som fartøjer på havet, og man medbragte fødevarer, benzin og vand til to etaper på hver små 1000 km. Efter tre ugers be-



En skitse af ekspeditionens rute gennem Afrika. En nedlagt løve, som prydelser på en af Renault-modellerne og ekspeditionens medlemmer ved Ækvator.

## MED BIL GENNEM UKENDT LAND

sværlig tur gennem den vildsomme del af Sahara nåede ekspeditionen frem til Tibesti, og det viser sig samtidig, at det er første gang, man har tilbagelagt ruten fra Tassili til Tibesti ved hjælp af motor-køretøjer, og der er tilmed ikke tale om specialkøretøjer med larvefodder, men om to Renault Colorale modeller, der er af en type som stationscars.

Ekspeditionen udførte omfattende og detaljerede undersøgelser af Tibesti-området og filmede næsten ukendte folkestammer, der førte en fuldkommen no-

madetiltværelse, og samtidig fandt man aktive vulkaner, umådelige søer, grønne oaser og forsvundne civilisationer, der aldrig tidligere var blevet fotograferet. Ekspeditionen drog videre sydpå gennem belgisk Kongo, hvor man bl. a. kørte igennem Ruwenzori bjergenes dybe kløfter og højdedrag, hvor medlemmerne bl. a. kunne slå lejr midt under Ækvators sol, men omgivet af evig sne og gletschere. Gennem Ugandaområdet fortsatte man til det urolige Kenya, hvorefter man satte kursen mod nord, og efter Kenya kørte



**Deres To-Takter  
kører bedst på**

**Mobiloil BB  
TO-TAKT**

*Specialolien der  
blandes i forhold 1:30*

**ELLER**

**MobilMix**

*Specialolien  
der blander sig selv*

**Størst mulig trækraft.  
Mindst mulig kulaflejring.  
Ingen fejekorrosion  
- og rent tændrør -**

**DERES FORHANDLER  
HAR DEN**



**VACUUM OIL COMPANY**  
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

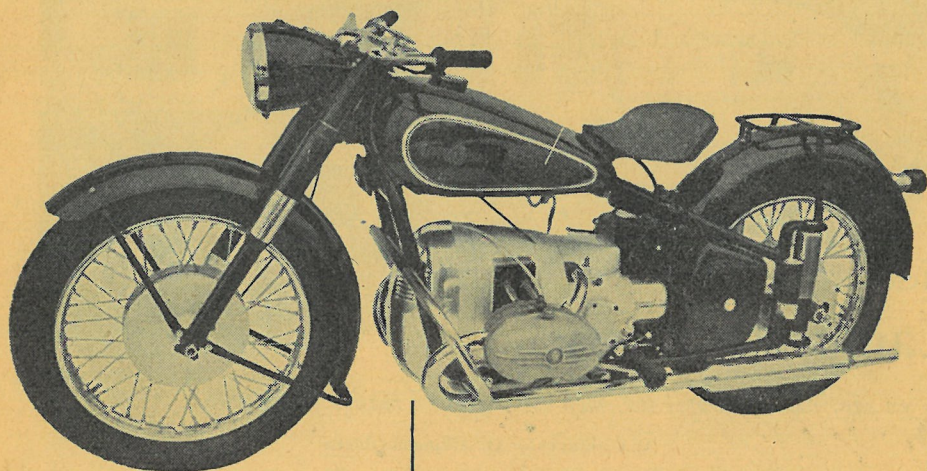


*Som det fremgår af ovenstående billede, skal  
man ikke have sarte fornemmelser, når man  
kører bil i Afrika.*

man ad en forlængst glemt og ubenyttet vej mod Abbesinien. I Abbesinien lykkedes det ekspeditionens medlemmer at få tilladelse til at besøge det lukkede Libella distrikt, og der blev stillet en speciel eskorte til ekspeditionens rådighed. Det blev således for første gang muligt at fotografere de usædvanlige underjordiske kirker, man kender fra den coptiske trosbekendelses områder, og mod forventning fandt man fantastisk smuk arkitektur og en rigdom af abbesinske kunstschatte. Ekspeditionen havde endelig det held at være i den hellige by, Axoum, under den coptiske påske og kom således til at overvære de maleriske ceremonier, der udspillede netop på dette tidspunkt. Efter veloverstået rejse, udtaler ekspeditionens leder, M. Berrier, at en sådan ekspedition kun kan foretages ved hjælp af automobiler, såfremt den skal udføres indenfor et overskueligt tidsrum, og han betegner selv ekspeditionens fuldførelse som en triumf for det moderne automobil.



# UNIVERSAL



**Universal Sportsmodel 2B, 580 ccm**

**Pris ekskl. omsætning kr. 5600,—**

Universal er verdens fornemste og mest velkonstruerede maskine. Hvad enten en Universal køres som solo- eller sidevognsmaskine har den en næsten ufattelig accelerationsevne, og ingen anden motorcykle kan sammelignes med Universal i køreegenskaber og slidstyrke.

Universal har ved hjælp af blæserfinner på svinghjulet, let kompressorvirkning ved karburatoren. Det elektriske anlæg er fuldkommen indkapslet i motorblokken og tilføres køleluft. Også koblingen er til stadighed kølet af forbistrømmende luft. Kron- og spidshjul har ubegrænset levetid, og Universal er i det hele taget konstrueret således, at man med rette kan sige:

*ENTHUSIASTENS VEN FOR LIVET*

FORHANDLERE ANTAGES, HVOR VI IKKE ER REPRÆSENTERET

GENERALREPRÆSENTANT:

## C. O. ALBRECHTSEN

MOTORCYKLER . RESERVEDELE . TILBEHØR

BOVRUP . TELEFON 8225



# Det rullende Hus



## Lidt om Camping vogne

— en sag, der ser simpel ud, men som rummer mange problemer

Af Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

Den strøm af udenlandske bilturister, som har besøgt landet i sommer, har bragt en hel del campingvogne ind i trafikbilledet, og det har igen fået mange mennesker til at undre sig over, at anvendelsen af disse praktiske beboelses-påhængsvogne ikke forlængst er slået afgørende igennem under danske forhold. Situationen er imidlertid ikke så uforståelig endda, når man tager vanskelighederne — herunder ikke mindst den hjemlige lovgivning — i betragtning, og vi skal her se lidt nærmere på de vanskeligheder, som tårner sig op for den bilejer, der ønsker at have sit private hotel på slæb.

### Omsætningsafgiften

Den første af de rent praktiske vanskeligheder er af økonomisk art, idet campingvogne er belagt med den samme omsætningsafgift som almindelige personbiler, og den beregnes som bekendt efter de følgende, følelige takster: 25 pct. af de første 2000 kr., 40 pct. af de næste 3000 kr., 50 pct. af de næste 5000 kr. og 60 pct. af de følgende 5000 kr. Som eksempel kan det nævnes, at en forholdsvis beskedent, fuldt monteret campingvogn af dansk fa-

brikat kan købes for f. eks. 8500 kr., hvortil så kommer en afgift på 3450 kr. — stort set kan man derfor sige, at en lukket, isoleret beboelseshus under danske forhold må betales med en pris af samme størrelsesorden som prisen for den motorvogn, der benyttes som trækraft.

Denne kraftige beskatning medfører ganske naturligt, at man fra de danske fabrikers side forsøger alle mulige kunstgreb for at få vognene ned i pris. Mange mennesker vil føle sig tiltrukket af den udvej, at man anskaffer en campingvogn med lige akkurat det mest nødvendige udstyr, hvorefter man lader den indregistrere — så kan man altid siden forsyne den med al den komfort, som hjertet begærer. En sådan fremgangsmåde kan imidlertid ikke anbefales, for man løber en betydelig risiko for, at den vil blive opfattet som ulovlig. Ved indregistreringen fastsættes køretøjets egenvægt, og den skal ifølge loven omfatte *alt det udstyr, som normalt medføres under kørslen* — hvis man derfor efter indregistreringen sætter egenvægten i vejret, kommer man enten til at snyde i skat (fordi den beregnes på grundlag af egenvægten), eller man må — for at være på den sikre side — lade



vognen omregistrere, og så risikerer man, at den samtidig henvises til berigtigelse af omsætningsafgiften.

En anden udvej, der imidlertid medfører, at man må slå lidt af på kravene til boligvognens komfort, er bragt i anvendelse med den viste »Sesam« vogn fra firmaet L. M. Camping i Lunderskov. Det drejer sig om en kombination af telt og campingvogn med en egenvægt på kun 300 kg — når vognen er klappet sammen, tjener den som almindelig bagagepåhængsvogn, og når den er klappet op, har man en opholds- og spisestue eller et soverum med fire køjepladser. En løsning af denne art har imidlertid nødtørftighedens præg, og selv om man både kan bo i vognen og lave sin mad derinde, opnår man ikke det, der er den egentlige charme ved en campingvogn nemlig, at man simpelthen trækker en del af sit hjem med den dertil hørende hygge og komfort med sig rundt i verden. I denne forbindelse må man ikke overse, at det danske klima kræver en god isolation af vognens ydervægge, hvis den skal kunne bruges udenfor de varme sommermåneder.

### Indregistreringen

Mange mennesker spørger, hvorfor man ikke uden videre kan leje campingvogne for en kortere eller længere udflugt. Tan-

ken er tiltalende, for ved at udleje en beboelsesvogn til forskellige brugere i årets løb skulle man kunne sikre en høj udnyttelsesprocent og dermed bringe udgifterne for den enkelte ned på et passende niveau selv ved en relativ høj forrentning af den investerede kapital. Teoretisk er der intet til hinder for, at en sådan udlejning kan realiseres herhjemme, men man støder i lovgivningen på to principielle vanskeligheder.

For det første stilles der det (i og for sig ikke urimelige) krav, at enhver kombination af påhængsvogn og motorvogn skal synes og godkendes af justitsministeriets motorsagkyndige, men samtidig skal de to køretøjer *indregistreres* som sammenhørende (idet der i hvert enkelt tilfælde udleveres en tredje nummerplade til påhængsvognen), og det er klart, at en sådan fremgangsmåde, hver gang vognen udlejes (måske kun for en kortere periode), virker besværliggørende på det hele arrangement. Disse vanskeligheder er dog imidlertid kun af administrativ art, og man kan ikke på forhånd se bort fra, at der ved lidt god vilje fra myndighedernes side kunne skabes en enklere praksis.

En langt større, praktisk vanskelighed møder man dog, når man begynder at interessere sig for, hvorledes påhængsvognen skal gøres fast til motorvognen.



*En tidsvarende campingvogn af normal og fornuftig konstruktion. Der er kun en dør, som er anbragt umiddelbart bag ved akslen, skylights, som giver fuld ståhøjde midt i vognen og skråt afskårne forhjørner i karosseriet således, at påhængsvognen kan monteres tæt ved motorvognen uden at støde på denne under skarpe drejninger.*





**Det  
tavsse  
slid**

**stjæler  
Deres  
penge**

**brug derfor  
ENERGOL  
MOTOR OIL**

## Trækkrogen

Det siger sig selv, at man må have en pålidelig forbindelse mellem de to køretøjer — ikke alene må man benytte en kobling, der er slørfri og dog let at udløse og spænde sammen, og som har den fornødne bevægelighed både op og ned og til siderne; men den skal samtidig være dimensioneret således, at den med sikkerhed kan overføre alle optrædende kræfter mellem de to køretøjer. Ikke mindst ved de almindeligst anvendte 1-akslede (2-hjulede) campingvogne opstår der både under acceleration og opbremsning betydelige, lodrette kræfter i koblingen, og disse kræfter skal på sikker måde føres over til de to vognes bærende konstruktioner. Det medfører i praksis, at man i motorvognen må indbygge en (af den motorsagkyndige godkendt) trækrogskonstruktion, der på betryggende måde er fastgjort til chassisrammen eller, hvis vognen ikke har chassisramme i normal forstand, til den bærende konstruktion. Indbygningen af en sådan trækrog er ofte en forholdsvis besværlig og kostbar proces, og helt galt bliver det ved motorvogne, der er udformet som bærende rumgitter- eller skalkonstruktioner (henholdsvis f. eks. Opel Olympia og Rekord eller Kaptajn og de forskellige Citroën modeller af typerne 11 og 15) — her har man nemlig ikke rigtig »noget at tage fat i«, og det kræver mange kunstgreb at få ført kræfterne over til motorvognen på forsvarlig måde. Vanskeligheder af denne art bevirker, at man i praksis på forhånd må karakterisere en lang række personbiler som principielt uegnede til kørsel med påhængsvogn, og det begrænser igen mulighederne for udlejning eller for, at flere bilister slår sig sammen om en enkelt campingvogn.

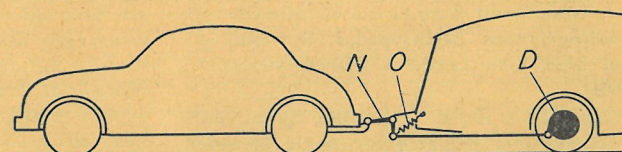
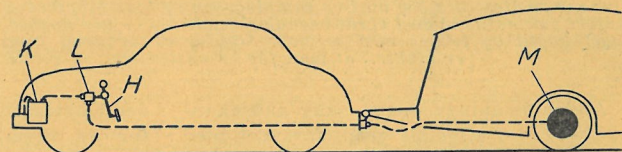
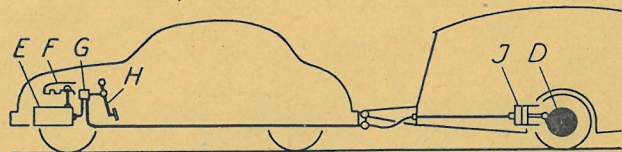
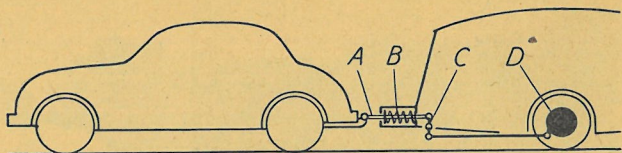
## Bremserne

Endelig støder man på den vanskelighed, at de egentlige, lukkede beboelsesvogne altid vil komme på så høj en bruttovægt, at der kræves en automatisk bremse på påhængsvognens hjul.

Med hensyn til bremser er der flere muligheder. Langt de fleste af de campingvogne, der kører på landevejene i dag, er forsynet med en simpel påløbsbremse, som virker på den måde, at koblingen mellem motorvogn og påhængsvogn er anbragt forskydeligt i forhold til påhængs-



Fire forskellige bremsesystemer til campingvogne. Øverst den simple påløbsbremse bestående af en trækøjebolt A, der normalt under kørslen holdes trykket fremefter af påløbsfjederen B — ved bremsning vil påhængsvognen løbe op bag i motorvognen, A vil trykkes bagud, og denne bevægelse overføres gennem vippearmen C til den mekaniske bremse D. Systemet er ikke tilfredsstillende, for der vil på trækøjebollen A opstå store friktionskræfter, som hemmer den tilsigtede virkning. Nedenunder ses et simpelt vakuum-bremseanlæg. Undertrykket tages fra motorens indsugningsmanifold F og opbevares i en indskudt vakuumtank E — når der bremses med pedalen H, åbnes der samtidig for ventilen G, og undertrykket føres gennem den viste ledning over til vakuum-cylindren J, der atter aktiverer den mekaniske bremse D. Ventilen G skal også være forbundet til håndbrems håndtaget (ikke vist). Det tredje af systemerne viser en elektrisk bremse M på påhængsvognens aksel, den aktiveres fra skydemodstanden L og får strøm fra akkumulatoren (ca. 3 amp.). For at få et simpelt, automatisk bremse-system, der ikke kræver særlige installationer på motorvognen, har man udviklet den forneden viste kippmomentbremse — her aktiveres påhængsvognens mekaniske bremse D af det lodrette tryk fra motorvognen, når påhængsvognen under bremsningen søger at vippe på næsen. Bevægelsen i bremsesystemet føres over gennem den viste vinkelformede vippearms N, og den holdes ved normal kørsel op imod et stop af fjederen O.

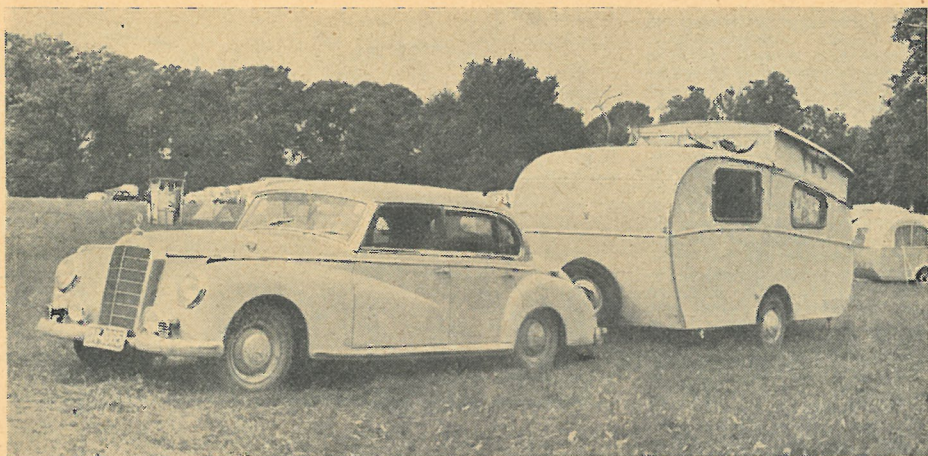


vognens chassisramme — når motorvognen bremses, vil påhængsvognen løbe op bag i den, koblingen vil trykkes bagud i forhold til påhængsvognens ramme, og denne bevægelse føres enten ved hydraulisk tryk eller ved et mekanisk stangsystem over til påhængsvognens bremses, som derved aktiveres. Systemet er ikke umiddelbart tilfredsstillende, for dels forudsætter dets virkning, at der under en opbremsning opstår et vandret tryk på motorvognens bagende (hvilket kan fremkalde en udskridning), og dels vil der under opbremsningen opstå en betydelig lodret kraft på koblingen, som atter fremkalder en betydelig friktion mellem påhængsvognens trækøjebolt og dens føringer således, at bremsesystemets funktion i mange tilfælde bliver rent illusorisk. Den store tillokkelse ved påløbsbremsen er

den, at den er billig i fremstilling, og at den ikke kræver særlige installationer på motorvognen.

Mange er derfor efterhånden gået over til at benytte vakuumbremses — på påhængsvognen er anbragt en eller flere vakuumcylindre, som aktiverer bremserne, og det nødvendige vakuum tages fra motorens indsugningsmanifold og føres gennem en ventil, der er sat i forbindelse med bremsepedalen ved førersædet (for en ordens skyld skal det nævnes, at vakuumsystemer ikke egner sig til vogne med dieselmotorer, med mindre disse er forsynet med en særlig vakuumpumpe). Bremses af denne art kan udføres, så de er pålidelige og tilfredsstillende i deres virkning, men de kræver dels en slange-forbindelse mellem de to vogne og dels særlige installationer på motorvognen.





*Her ses en Mercedes 300 med en campingvogn af tysk fabrikat. Som man ser, er påhængsvognen udført »strømlinet« med skråt bagudhældende tag — når vognen skal bruges til beboelse, hæves taget bagtil og tætnes med sejldug. Sikkert en urimelig finesse — det eneste, man opnår, er sikkert, at man får en ekstra kant at rende panden imod.*

Andre campingvogne — især amerikanske — er i stigende grad forsynet med elektriske bremsere — bremsen aktiveres af en på selve ankerpladen monteret elektromagnet, der under opbremsningen kræver maksimalt 3 amp. fra en afbryder på motorvognens bremsepedal. Systemet er ret dyrt men særdeles tilfredsstillende i drift.

Endelig er der den såkaldte kipmomentbremse, som jeg selv for nogle år siden konstruerede til Dansk Påhængsvogn Fabrik i Aabenraa. Ved denne konstruktion udnytter man ved en 2-hjulet påhængsvogn den lodrette kraft under bremsningen imellem påhængsvognen og motorvognen. Sammenkoblingen af de to vogne sker ved hjælp af en vandret koblingsbolt, der er anbragt i den forreste ende af en på påhængsvognens chassisramme anbragt vippearms — under bremsningen går påhængsvognen en smule på næsen, og vippearmens bevægelse føres gennem simple trækstænger til bremserne på påhængsvognen. Ved en passende dimensionering af konstruktionen kan man opnå, at der selv ved en kraftig opbremsning ikke opstår nogen vandret påløbskraft på motorvognens bagende således, at man altså får en helautomatisk bremse uden uheldige bivirkninger, og uden at der kræves særlige installationer på motorvognen.

Tager man alle de nævnte vanskelighe-

der i betragtning, synes den bedste udvej for en popularisering af campingvogn-idéen at være den, at man opretter udlejningsfirmaer, der samlet udlejer vogntog — altså motorvogn med tilhørende indregistreret påhængsvogn — selv for folk, der i forvejen disponerer over en egnet personbil, vil dette sikkert i det lange løb vise sig at være den bedste udvej, for kun derved undgår man al den ekstra ulejlighed ved den enkelte ferietur, og kun derved kan man sikre sig, at de to vogne i enhver henseende er afstemt rigtigt efter hinanden.

### Vogntogets dimensionering

Det spørgsmål melder sig: Hvordan skal jeg vælge en passende campingvogn til en foreliggende motorvogn? Hvor stor må den være, hvor meget må den veje, hvorledes skal den være konstrueret og indrettet?

Der findes ikke i dansk lovgivning regler for den maksimale længde af et vogntog — spørgsmålet om hvor lang, man kan gøre påhængsvognen, kan derfor afgøres alene under hensyn til, at den skal kunne manøvreres selv i den tætteste trafik. Med hensyn til påhængsvognens bredde gælder blot den almindelige regel om en maksimal bredde på 2300 mm, men som en almindelig retningslinje kan man sige, at påhængsvognens bredde ikke bør være ret meget større end motorvognens totale



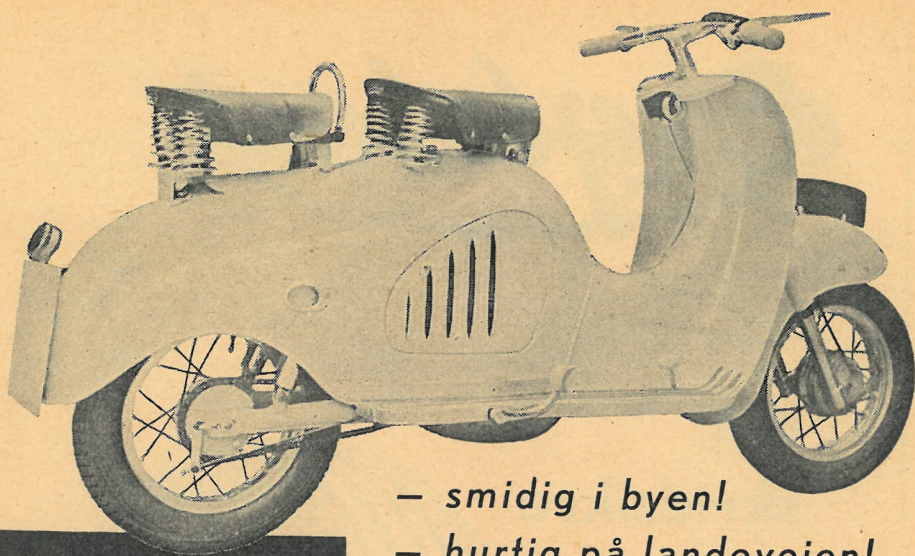
# Englebert

det  
skridsikre  
dæk



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: HANS LYSTRUP, KØBENHAVN





— 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. omsætn. kr. 2740,00

incl. omsætn. kr. 3536,00

Vi anviser nærmeste forhandler

Øst for Storebælt:

**Nellemann & Drewsen A/S**

Løngangsstræde 25

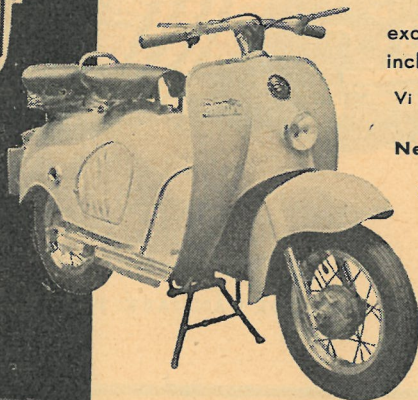
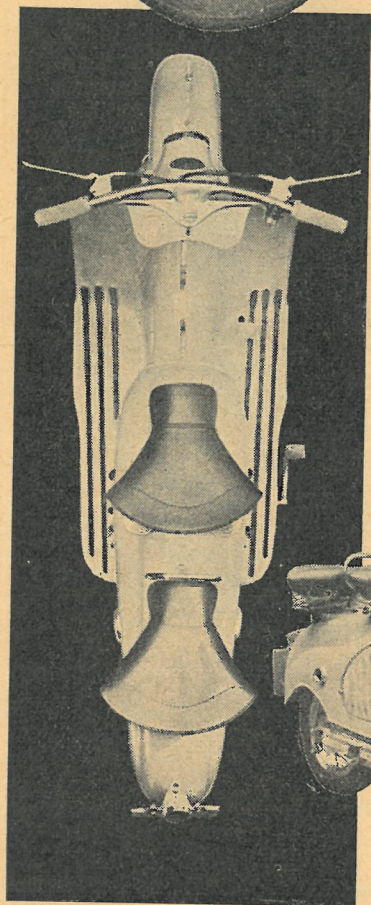
Kbh. K, Tlf. Cent. 9846

Vest for Storebælt:

**Vilh. Nellemann A/S**

Motorafdelingen, Aarhus

Telefon 3 41 00

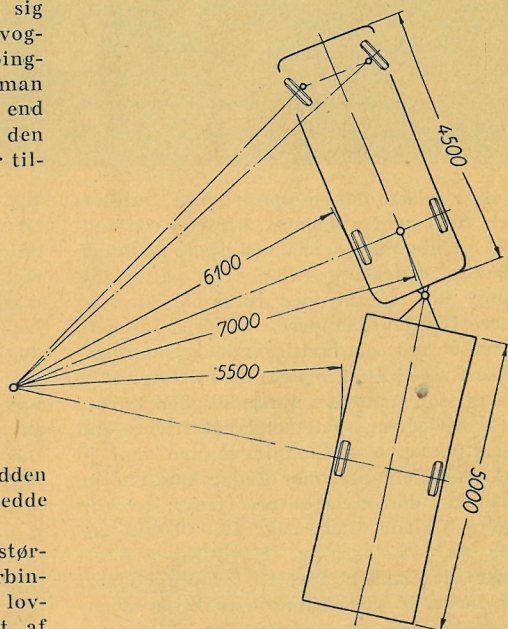




bredde — her vil det ofte være tværkøjer, der er afgørende for valget — den brede påhængsvogn rummer specielt en fare for cyklisterne, som ikke er forberedt på påhængsvognens overbredde, og den pålægger føreren et særligt ansvar ved kørsel i trafik.

Som vist på hosstående skitse, vil påhængsvognen i et sving altid bevæge sig på en mindre kurveradius end motorvognen, og både ved forøgelse af campingvognens længde og dens bredde vil man opå, at den »skærer mere af hjørnet« end før. Jeg vil anse en totallængde for den 1-akslede påhængsvogn på ca. 5 m for til-

*Et vogntog bestående af motorvogn og campingvogn af normale dimensioner. Tegningen viser de to vogne under skarpeste drejning med en kurveradius (målt fra midten af motorvognens bagaksel) på 7 m. Hvis campingvognen er 200 mm bredere end motorvognen vil dens inderside bevæge sig på en kurveradius på ca. 5,5 m, medens motorvognens inderside bevæger sig på ca. 6,1 m. Det kræver stor øvelse at bakke med et vogntog af denne art.*



ladeligt maksimum i praksis — bredden bør næppe overstige motorvognens bredde med mere end ca. 200 mm.

Bestemmende for påhængsvognens største vægt, når den skal anvendes i forbindelse med en bestemt motorvogn, er lovgivningens regel om, at mindst 20 pct. af vogntogets samlede vægt skal ligge på de drivende hjul. Hvis man går ud fra, at trykket på de drivende hjul andrager ca. 50 pct. af motorvognens vægt med fuld last, kan man regne ud, at den største påhængsvogn, som kan benyttes, vejer ca. 1,5 gange så meget som motorvognen. Reglen om de 20 pct. på de drivende hjul tager sigte på at sikre, at hjulene altid kan trække vogntoget med sig uden at spinde på vejbanen, men erfaringen viser, at tallet er ansat for lavt. I virkeligheden må man — ikke mindst hvis man regner med at komme til at køre i bakket terræn i udlandet — regne med, at der på de drivende hjul skal ligge mindst 30 pct. af vogntogets samlede vægt. En ny beregning viser da, at påhængsvognens vægt skal ligge på mellem 65 og 70 pct. af motorvognens vægt (eller lavere).

Også hensynet til motorvognens trækraft i de forskellige gear spiller ind ved fastsættelsen af påhængsvognens maksi-

malvægt. Desværre kan man ikke sige noget i almindelighed på dette punkt — de forskellige personbilers effektdiagram er indbyrdes stærkt varierende, og i virkeligheden bør man i hvert enkelt tilfælde foretage en rekonstruktion af effektdiagrammet for i hvert fald at undersøge, om vogntoget ved kørsel i det højeste gear

kan opnå en kørehastighed på vandret vejbane på 60—70 km/t. Særlig når det drejer sig om personvogne, hvis højeste gear betegnes som »overgear«, bør man udvise stor forsigtighed — man har ingen glæde af et vogntog, hvis man den største del af drifttiden skal køre i et af de lavere gear. Som en tommelfingerregel skal det anføres, at luftmodstanden for en personbil med campingvogn i reglen ligger 15—20 pct. højere end for motorvognen alene.

## Campingvognens konstruktion

De fleste campingvogne er bygget op på en almindelig chassisramme med to langsgående vanger (i reglen to U-jern). Akselophængningen sker i de fleste tilfælde ved to langsgående bladfjedre for den stive, gennemgående aksel. En sådan konstruktion giver imidlertid en stor gulvhøjde — for at opnå en lavere konstruktion kan man så benytte en forkrøbbet aksel. De



*Den danske campingvogn »Sesam« er i virkeligheden et telt eller snarere en lille barak på to hjul — når den er klappet sammen virker den som en almindelig bagagepåhængsvogn, hvad den jo i realiteten også er.*

kogeindretning kan benyttes almindeligt lejrudstyr (sprit- eller primusapparater), men næsten alle moderne campingvogne er forsynet med flaskegasanlæg, der er ren-

ligt i brug, og som tillige kan benyttes til vognens opvarmning ved benyttelse af en særlig ovn. Endvidere kræves der en rigelig indvendig belysning, og ofte vil man have en indbygget radio. Da påhængsvognen skal kunne kobles fra og dog være beboelig, er det nødvendigt, at den er forsynet med separat akkumulator, der kan holdes opladet gennem en særlig ledning fra motorvognens dynamo. Der skal være indbygget en friskvands-tank (f. eks. i toppen af køkkenskabet) med frit fald til hanen ved vasken — bedst vil det være, om man samtidig indbygger en spildevandtank under bunden, som kan tømmes ved hjælp af et håndtag udefra. En del campingvogne indrettes med wc (der findes i handelen flere forskellige typer af kemiske klosetter, som er ret gode), men det er et spørgsmål, om man i almindelighed vil foretrække en sådan indretning — hvis man fortrinsvis parkerer på særligt indrettede campingpladser, er en sådan installation næppe nødvendig.

bedste pladsforhold opnår man imidlertid, hvis man ophænger hjulene uafhængigt af hinanden f. eks. ved hjælp af langsgående svingarme (altså ren parallelføring) kombineret med torsionsfjedre og tørre friktionsdæmpere — derved får man ganske vist en lavtliggende krængningsakse for påhængsvognen, men det gør ikke noget, for man vil i almindelighed udføre hele affjedringssystemet langt stivere end i en personvogn. Campingvognen skal jo ikke medføre personer under kørslen, og man kan derfor nøjes med fjedre, der kun lader hjulene »sætte sig« 40—50 mm under fuld belastning. Udviklingen vil i fremtiden sikkert føre til campingvogne i en bærende rumgitterkonstruktion eventuelt kombineret med karosseri i et resonansfrit, vel isolerende plasticmateriale.

### Indretningen

En lukket campingvogn på 4—5 m's længde kan monteres med 4—6 køjepladser, der om dagen slås ned til sofaer og faste skabe til tøj og køkkensager. Som

*Her ses campingvognen »Sesam« i oprejst stand med to langsgående sofaer, et tværgående køkkenbord og et langsgående bord — sidevæggene kan som vist klappes lidt ud, hvorved der skabes ventilation inde i vognen. I åbningen bagtil kan der monteres en sammenklappelig endevæg med en midterdør og to skodder. Om natten slås ryg-hynden for sofaerne op, således at der dannes 4 køjer. Egenvægt ca. 300 kg.*



# TOPOLIE

BLI'R  
VOR REDNING

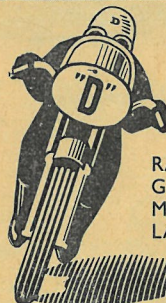
Blandt SMJ's tekniske medarbejdere vakte det i sin tid nogen forundring, da man i motorkrese her i landet gik ind for den såkaldte bedre benzin, idet man ønskede benzinkvaliteten med octantal ca. 68—70 erstattet med benzin af højere octankvalitet. Man foretog også nogle prøver af problematisk værdi, og forelagde disses resultater som et bevis for, at man ville kunne opnå bedre økonomi ved at anvende benzin med højere octantal. Her på SMJ gik vi ind for den ret naturlige tanke, at bibeholde den »gamle« benzin og samtidig få højoctan-benzin, således at man havde to kvaliteter at vælge imellem. Det er jo en kendt sag, at lavt komprimerende motorer som man finder i næsten alle ældre køretøjer og tilmed i en del 1953 modeller, ikke har den fjerneeste fornøjelse af en benzin med højt octantal, medens de forholdsvis få motorer med højt kompressionsforhold — det vil sige amerikanske vogne og sportsprægede motorcykler — stiller krav om benzin med højt octantal.

Men hvis de lavt komprimerende motorer nu ikke tager skade af den ny benzin, gør det så noget at vi kun har een kvalitet, det forenkler dog distributionen til tankstationerne. Ja, det viser sig, at det i høj grad gør noget, for den ny benzin er ganske vist ret bankefast, d. v. s. at den har et højt octantal, men den er ikke af fin kvalitet. Der er forskellige måder på hvilke man kan fremstille et brændstof med højt octantal, og en af disse måder er at tilsætte blyforbindelser. Man kan også foretage en rendestillation således, at benzinen er fri for tilsætningsstoffer og samtidig har et højt octantal, men denne metode er forholdsvis kostbar. Den benzin vi i dag får ved pumperne, er af en billig kvalitet med stort blyindhold — helt op til 3 % har man konstateret — og dette brændstof har den meget kedelige egenskab, at blyforbindelserne udskiller sig og aflejres i forbrændingskam-

meret, på stempelkronen og på ventilerne. Aflejringerne viser sig som en meget hård, lysebrun skal, der næsten ikke er til at skrabe af, og efterhånden som ventilerne bliver overtrukket med denne skal, bliver de utætte, med det velkendte resultat, at de bliver forbrændt i en grad, der umuliggør en tæt lukning. Der bliver derfor nu slebet ventiler og udskiftet ventiler i en målestok, man ikke tidligere har kendt på de danske værksteder.

Den eneste metode til forebyggelse af disse calamiteter, er rigelig anvendelse af topolie, der absolut ikke forhindrer blyaflejringerne, men i nogen grad udsætter det tidspunkt, da aflejringerne gør sig ufordelagtigt bemærket. Det viser sig også, at slidte motorer, i hvilke en del olie trænger op i forbrændingskammeret, ikke er særlig følsomme overfor blyaflejringerne.

Vi talte forleden med vor faste servicestation, og på vort spørgsmål om, hvorvidt salget af topolie var gået mærkbart i vejret, fik vi det overraskende svar, at man næsten ikke solgte topolie mere, for bilisterne mente nemlig, at det ikke var nødvendigt efter den ny benzins indførelse. Hvordan i alverden de danske bilister er kommet til det resultat er i og for sig uforklarligt, men det må vel sidestilles med visse negerstammers opfattelse af, at det hjælper mod blindtarmsbetændelse, når man tager en rød silkehat på hovedet.



## Mobiloil

# "D"

RACEROLIEN, DER  
GIVER DERES  
MOTORCYKLE ET  
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES  
FORHANDLER

VACUUM OIL COMPANY

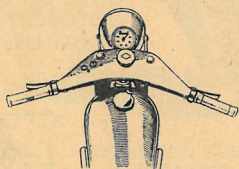




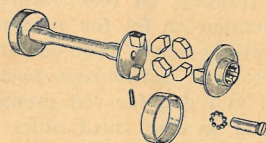
# NIM



Nimbus — Danmarks Motorcykle.  
Der går flere Nimbus end  
noget andet Mærke.



Paa det smukt formede  
Pladestyr er Kontrol-  
instrumenterne samlede  
— alt ligger i Haanden  
og er let at betjene.



Jævn og  
føring  
dæmper  
derfor 1  
og høje

A/S FISKER & NIELSEN, KØBENHAVN F. TLF. FASAN 5301 . Autoriserede



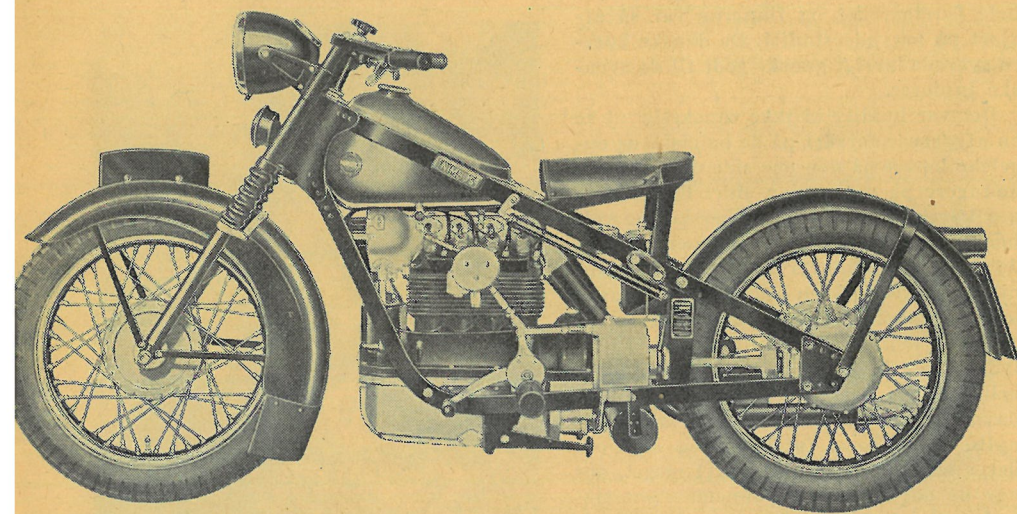
# BUS DANMARKS MOTORCYKLE

Den 4 cylindrede Blokmotor giver vibrationsfri Gang – fuldendt Afbalancering  
Affjedring gør Nimbuskørsel til en Nydelse.

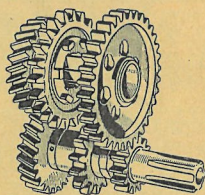
De 22 Hk giver lynhurtig Acceleration og Overskud af Kraft – Nimbus er  
en ideelle Motorcykle ogsaa til Sidevognskørsel – Bremsene giver fuld  
Sikkerhed selv under de vanskeligste Forhold.

Flrige Fordele kendetegner Nimbus – Se den – Prøv den hos en af vore  
over end 33 Forhandlere over hele Landet.

Benyt Kuponen og vi sender Dem vort nye Prospekt med Specification over  
Nimbus.



Kraftover-  
sm gummi-  
danaksel –  
Sikkerhed  
Renlighed.



Forhandlere over hele Landet

## GRATIS PROSPEKT

Undertegnede ønsker tilserdt det nye Prospekt over Nimbus

Navn .....

Stilling .....

Bopæl .....



# MOTO-CROSS

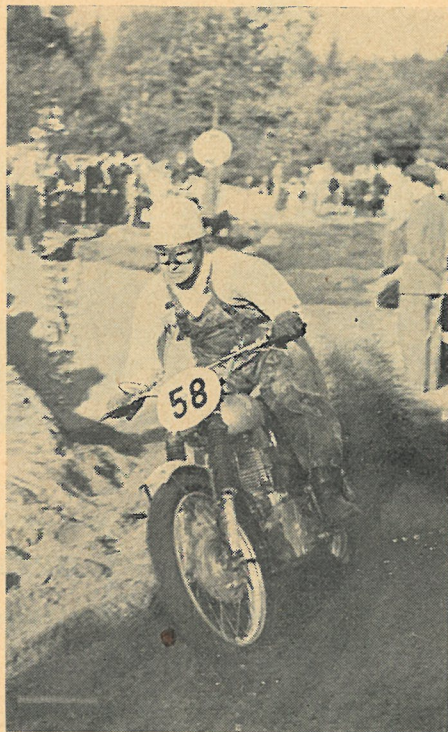
## des NATIONS

Trods dårligt vejr med regn og blæst fik man en smuk opvisning at se på moto-cross banen ved Skillingaryd den 23. august, da Moto-Cross des Nations blev kørt. At kampen kom til at stå mellem de to førende nationer i denne gren af motorsporten, nemlig Belgien og England, var givet på forhånd, og ved en vurdering af mandskab og materiel inden starten, kunne man næsten være sikker på en engelsk sejr med belgierne på andenpladsen og svenskerne som nummer tre — dette er også den naturlige rækkefølge for de tre bedste nationer i moto-cross sporten. Danskerne stod nærmest som juniorer i hele foretagendet og finnerne var så afgjort på begynderstadiet. De danske køre-re svarede iøvrigt ganske godt til de svenske juniorer.

Det var imidlertid ikke vanskeligt at se en afgørende forskel på de belgiske og engelske køre-re på den ene side og de øvrige deltagere på den anden side. Englændernes køreteknik er rolig, behersket og velberegnet, medens såvel svenskerne som de øvrige skandinaver opviser en køreteknik, der tyder på en fuldkommen manglende forståelse af de fundamentale principper i motorcyklekørsel. Denne kritik lyder både hård og arrogant, men uden kritik ingen fremskridt. De belgiske, og navnlig de engelske ryttere forstår at udnytte maskinerne fuldt ud, og selv om deres kørsel ikke ser ud af ret meget, opnår de dog de bedste gennemsnitshastigheder. De skandinaviske ryttere, begår de samme fejl som de gjorde ved de første moto-cross løb i Skandinavien, idet de stadig ikke har så megen føling med deres maskiner, at de kan mærke når baghjulet begynder at spinde, og hvornår det har virkelig fat. Den meget uregelmæssige given gas og lukken for gassen, gør det kun vanskeligt for baghjulet at bide sig fast, og resultatet bliver, at rytterne ikke kommer virkelig frem, men kun får hvirvlet en masse sand og jord op med et vildt spindende baghjul og med en drønende

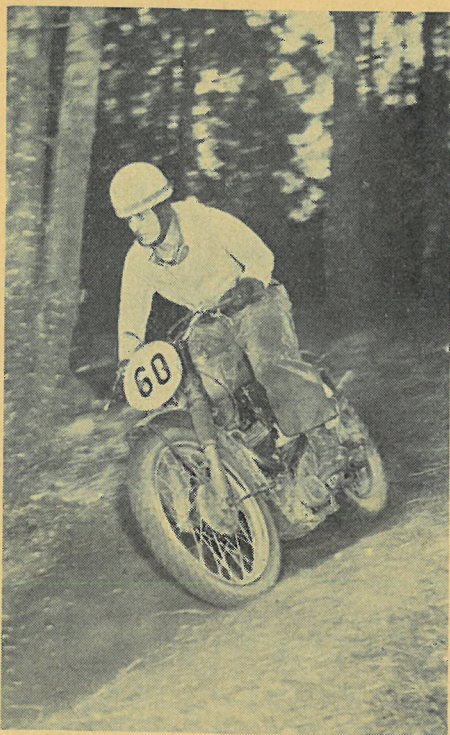
motor. Denne uregelmæssige køreteknik er kun spild af maskinens kræfter, for hvilken fornøjelse har man af at køre en maskine, der afgiver 30 hk, når baghjulet kun er i stand til at overføre 10 hk? Hvis et løb kunne vindes med motordrøn, støv, spektakel og udskridning, ja, så fører skandinaverne stort i moto-cross. Foruden den manglende teknik, havde svenskerne iøvrigt et par uheld, idet Bill Nilsson styrtede på tredje omgang, da han lå som nummer tre i sluttheatet, og omgangen efter kørte Kuno Johansson ud af banen, fordi hans støddæmpere i forgaflen svigtede, så han mistede herredømmet over maskinen.

Englænderen Leslie Archer (Norton), tog føringen fulgt af svenskeren Bill Nilsson, der dog hurtigt blev overhalet af belgieren Baeten (Sarolea) og englænderen John Draper (BSA). Bill Nilsson styrtede som sagt og han kom på den måde bagest i feltet. Belgieren Auguste Mingels (FN)



*Belgieren Auguste Mingels, FN, i Moto-Cross des Nations i Skillingaryd. Læg mærke til denne ryglæters fine stil, og hvordan han kører, som var det en betonbane trods det meget løse underlag.*





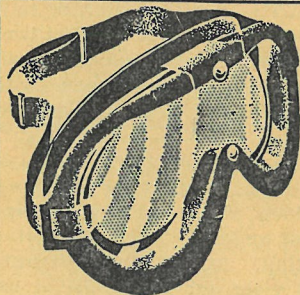
Belgieren René Baeten, Sarolea, i Moto-Cross des Nations.

fik en dårlig start, men han kørte sig fra sjettepladsen op som nummer tre og på niende omgang lå han som nummer to, en placering han beholdt løbet ud. Archer førte løbet igennem, og René Baeten kørte sig bemærkelsesværdigt op fra nummer 17 til tredjepladsen. John Draper kørte

meget stabilt og han fik en voldsom duel med Baeten, men gennemførte dog som nummer fire. Den engelske mesterkører Geoff Ward (AJS) kunne ikke rigtig gøre sig gældende, men lå støt på femtepladsen det meste af løbet. Den belgiske mester Victor Leloup (FN), gjorde en bemærkelsesværdig svag indsats, men kørte sig dog op fra at ligge som nummer 16 på den første omgang, til ottendepladsen i mål. Den bedste dansker var Jacob Lynegaard, men han måtte udgå på ottende omgang, da hans gearkasse svigtede, Arne Svendsen gennemførte ikke i respittiden — en skæbne der iøvrigt også overgik den kendte englænder Phil Nex. John Draper gjorde iøvrigt en ret bemærkelsesværdig indsats, eftersom hans gearkasse låste sig fast i 2. gear allerede i begyndelsen af løbet, og han fuldførte de sidste 14 omgang uden mulighed for at skifte fra 2. gear, dog gennemførte han som nummer fire. Den eneste dansker, der gennemførte indenfor respittiden var Ejvind Hansen, der blev nummer 13. Resultatet blev:

- 1) Leslie Archer, Norton, Engl. 1.06.47,2
- 2) Auguste Mingels, FN, Belgien 1.07.02,0
- 3) René Baeten, Sarolea, Belgien 1.07.02,5
- 4) John Draper, BSA, England 1.07.32,0
- 5) Geoff Ward, AJS, England 1.08.01,0
- 6) Lars Gustafsson, BSA, Sver. 1.08.40,6

Kun de tre bedste ryttere i hvert nations-hold, talte til det nationale mesterskab. Dette blev også klart vundet af England med sammenlagt 3.22.20,2 foran Belgien, der fik noteret 3.23.53,1 og Sverige kom på tredjepladsen med 3.29.43,6.



#### U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker  
og udskiftelig rude

**kr. 9.85**

## MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt  
pr. efterkrav

**Ridebenklæder** berømt for snit og pasform

**Læderveste** amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra ..... **kr. 168.00**

**Gummifrakker** sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra ..... **- 56.50**

**Køretæpper** (kraftig, vandtæt kalechedug) .. **- 24.50**

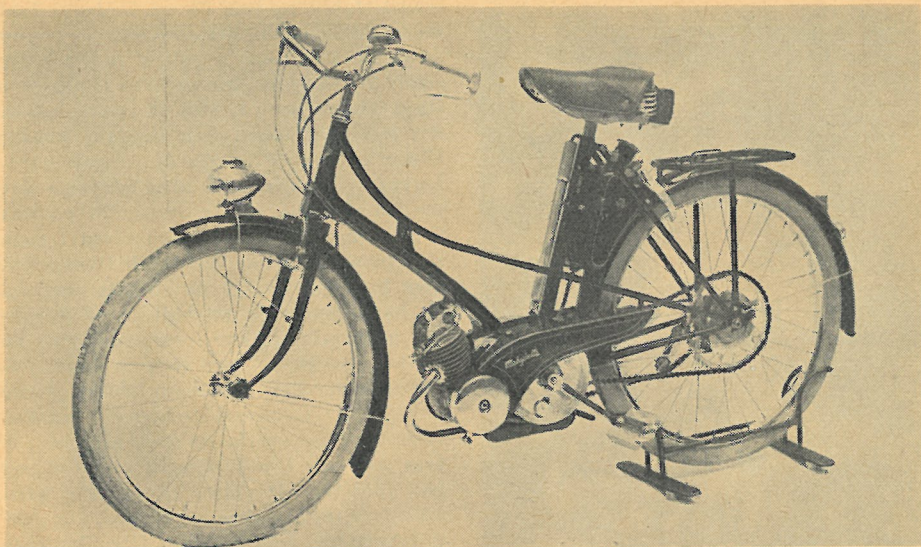
**Nyrebælter** prima kvalitet ..... **- 19.50**

**Styrthjelme** org. eng. TT og franske letmetal-hjelme ..... **- 59.50**

## MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24  
TELEFON NORA 2536





*Man kan ligefrem se på Mobyletten, at den er velkonstrueret. Maskinen har et lavt tyngdepunkt på grund af motorens anbringelse ved kranken, og stellet er solidt og vridningsstabilt. Den her viste model er i standardudførelse uden forhjulssaffjedring.*

## EN DAG PÅ MOBYLETTE

Vi har været lidt tilbageholdende med hensyn til prøvekørsler af knallertmodeller, da de fleste konstruktioner har båret tydeligt præg af forskellige børnesygdomme, der først skulle overstås, før man fandt frem til en fornuftig og også forsvarlig løsning. Man går således mere og mere bort fra påhængsmotoren beregnet til montering på en almindelig trædecykle, idet denne kombination i de fleste tilfælde viste sig at være meget uheldig, og i stedet fremstilles små superletvægtere med specielt konstrueret stel, motor anbragt nede ved kranken, affjedring under en eller anden form og forsvarlige bremses. Denne konstruktionspraksis har hele tiden ligget til grund for Mobylette (hvis første modeller dog ikke var forsynet med affjedringssystem) og vi vil derfor lægge for med denne model.

En af vanskelighederne med »knallertene« har været at fremstille en god kobling, således at man ikke skulle træde motoren i gang efter hvert stop i trafikken. Dette problem har Mobylette løst ganske fortrinligt med en automatisk kobling, og det var navnlig for at se, hvordan denne fungerede i trafikken, at vi fik en Mobylette frem til prøvekørsel.

Nu er det selvfølgelig sin sag, at skifte fra en motorecykle på 18 hk over til en Mobylette, der i stedet burde afløse en trædecykle, men besynderligt nok føltes det ikke som nogen forfærdende overgang at køre på Mobyletten, så længe man befandt sig i byens trafik. Sadlen var naturligvis ikke så bekvem som den store og godt affjedrede motorecyklesadel, men i løbet af få minutter følte man sig hjemme på Mobyletten, der på alle måder er behagelig at manøvrere. Der er forbløffende god trækraft i den lille motor, og selv om vi kørte den som en motorecykle i trafikken, kom vi ikke i knibe på grund af manglende acceleration. Når man skal stoppe for rødt lys eller lignende, bremses man maskinen og giver motoren lidt gas, hvorefter motoren er koblet fri. Teoretisk skulle det være nok, at lukke for gassen og bremse maskinen således, at kørehastigheden kom ned under 6 km/t., da koblingen skulle slippe ved denne hastighed, men i praksis viser det sig, at der er en overgang, hvor motoren er tilbøjelig til at rykke fordi den ikke er koblet helt fri. Man skåner derfor motoren ved at give gas, så den bliver i fri på een gang. Når man atter skal i gang, træder man cykle-



pedalerne indtil kørehastigheden er oppe på ca. 6 km/t., og så kobler motoren automatisk ind.

Automatkoblingen er udformet på den måde, at der omkring tappe på koblingens drevne del er anbragt et par svingklodser, der er udformet som bremsesko med bremsebelægning og som holdes i hvilestilling ved hjælp af forholdsvis svage fjedre. Ved en hastighed af ca. 6 km/t. bliver omdrejningstallet på koblingens drevne del tilstrækkelig stort til at give svingklodserne en centrifugalkraft, der kan overvinde fjederens modstand således, at de slynges ud mod koblingens drivende, skålformede del. Da svingklodserne er hængslet således, at de kommer til at virke som selvforstærkende bremsesko, spændes de yderligt ud mod den drivende del, så snart de får kontakt med denne.

Forsøgsvis gav vi motoren megen gas, medens vi trådte cyklen op til den foreskrevne hastighed, og da motoren koblede til skete dette med et ryk og uden nogen som helst form for gliden i koblingen. Nøjes man med at give motoren gas i overensstemmelse med kørehastigheden, sker tilkoblingen blødt og næsten umærkeligt.

Motoren er anbragt umiddelbart foran kranken og fra koblingens drevne del overføres kraften til pedalkranken ved hjælp af en kort kilerem, der samtidig virker som støddæmper til motoren. Den drevne remskive er anbragt fritløbende på pedalakslen, og kraften overføres fra remskiven til baghjulet ved hjælp af en kæde. Et andet kædetræk overfører kraften fra pedalakslen til baghjulet og fritløbet mellem de to kædetræk findes altså i baghjulets almindelige friløb. Når motoren skal trædes i gang, overføres kraften altså fra pedalerne til baghjulet og over det andet kædetræk fra baghjulet frem til kileremskiven.

Kontrolgrebene er indrettet på en meget enkel og let betjenelig måde, idet gashåndtaget er udformet som et almindeligt drejehåndtag, der samtidig gennem et andet bowdenkabel er forbundet til motorens dekompressionsventil således, at motoren stoppes, når gashåndtaget drejes hårdt fremover. Forhjulsbremsen aktiveres gennem et håndgreb, og karburatorens tippenanordning er gennem et kabel forbundet til et lille håndtag på styret.

Motoren er bemærkelsesværdig lydløs og

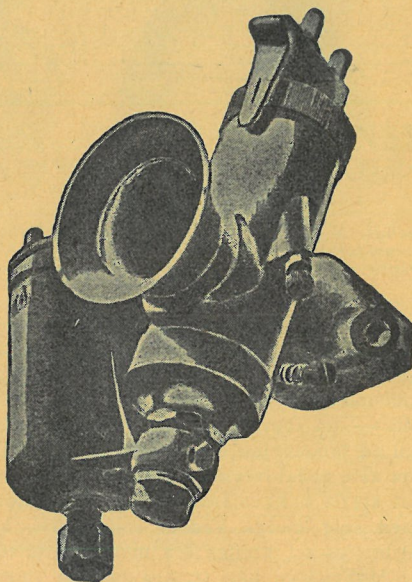
DE VERDENSBERØMTE

# 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

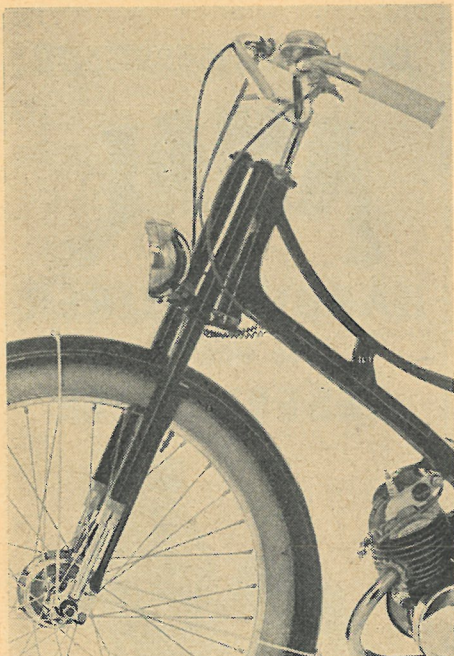
**FRED. RASMUSSEN**

Slotsgade, Odense, tlf. 545

**VILH. NELLEMANN A/S**

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





Mobylette kan nu også leveres med teleskopforgaffel mod en ekstrabetaling af kr. 85,-. Denne forbedring af maskinen kan varmt anbefales.

smidig, og den lille maskines køreegenskaber er ganske fortræffelige. Tophastigheden er ca. 30 km/t. og benzinforbruget kan man næsten ikke være bekendt at tale om — det svarer til godt 70 km pr. liter. Ud ad landevejen overhaler man naturligvis alle pedaldrevne cykler, og selv op ad ret stejle bakker trækker den lille motor med sejt energi. Ved et enkelt greb kan pedaltrækket kobles fra motoren, således at Mobyletten kan trædes som en ganske almindelig trædecykle. Dette medfører

bl. a. at man kan tillade sig at cykle ind på alle de dejlige skovveje, der ved hjælp af den røde tavle er spærret for motor-kørsel.

Man er på ingen måde snydt med en Mobylette, uanset hvilken model man vælger. Maskinen kan nu leveres med teleskopforgaffel eller stiv forgaffel, og med tromlebremser eller med friløbsnav efter behag.

Ved at køre på Mobyletten blev vi klar over, at Mobylette-ejerne udgør en slags klan, der hvor og når som helst udveksler erfaringer om deres køretøjer. På denne måde kunne vi ganske uopfordret foretage en lille »markedsanalyse«, der viste at man kører ca. 10.000—15.000 km på en Mobylette uden at foretage sig noget som helst andet end at skifte tændrør en gang imellem. Efter sigende skal denne lille maskine kunne køre op til 80.000 km uden hovedreparation, og vi er i og for sig ikke i tvivl om at dette ligger inden for mulighedernes grænser.

#### Motorspecifikationer.

Boring 39 mm, slaglængde 41,8 mm, slagvolumen 49 ccm.

Cylinder støbt i letmetal med centrifugalstøbt foring.

Magnettænding samt dynamospole til direkte strømtilførsel til for- og baglygte. Hele maskinens vægt: ca. 30 kg.

#### Priser.

Standardmodel inclusive omsætningsafgift kr. 990,—.

Ekstra for automatisk kobling kr. 60,—.

Ekstra for teleskopforgaffel kr. 85,—.

Tromlebremser eller frihjulsnav efter frit valg til ovenstående priser. Samtlige modeller er udstyret med støttenben inkluderet i prisen.

*- den originale*

# RUGBY

GIGANT

## KNALLERT-SADEL

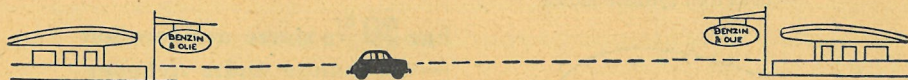
er specielt fremstillet til knallerter — og er den ideelle knallert-sadel.

Det brede sæde og den glimrende affjedring giver en behagelig kørsel.

Forlang udtrykkeligt RUGBY GIGANT monteret på Deres knallert.



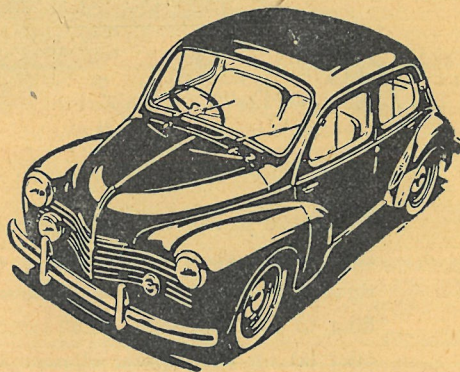
# Der er l-a-n-g-t



mellem påfyldningerne  
når De kører-

**RENAULT 4 CV**

18 km pr. liter benzin er en præstation, som ingen andre vogne gør den efter i sin klasse. Det er bl. a. een af grundene til, at det er billigt at køre RENAULT 4 CV. Den byder Dem den store vogns komfort: bekvem siddeplads til fire, 4 dørs helsvejset stålkaroseri, uafhængig hjulaffjedring, hydrauliske bremses, ratlås, synkroniseret gearkasse, vindspejlvasker m. m.



## Kr. 9962

Forhandlere  
overalt i  
Danmark

(incl. omsætningsafg). På dollarbasis kr. 13.742 incl. omsætningsafg.

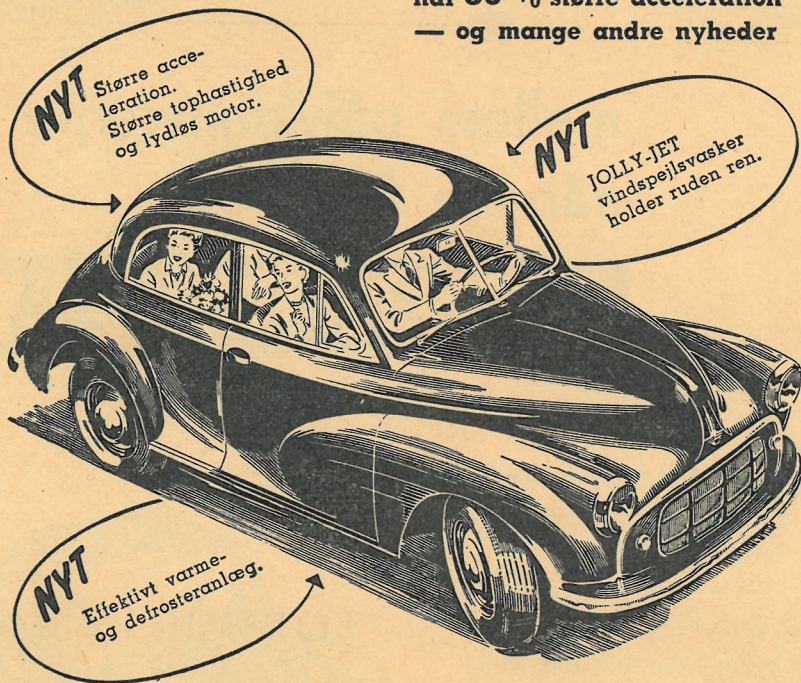
**BRDR. FRIIS - HANSEN A/S - KØBENHAVN Ø**



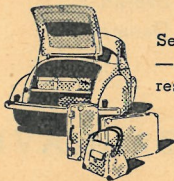
# Den nye 2-dørs **MORRIS** *Minor 1953*

— med den lydløse motor

har 30% større acceleration  
— og mange andre nyheder



Nu kan De få den vogn, De har ønsket Dem. En robust, sikker, manøvreedygtig vogn med rigelig plads til 4 personer og deres bagage! Ring til den nærmeste DOMI-forhandler og aftal tid for en prøvetur allerede i dag, og oplev selv denne vogns forbløffende ydeevne og konstater det lave benzinförbruk. Han giver Dem alle oplysninger og vil gerne hjælpe Dem med købstilladelse og bevillingstilsagn.



Selv når bagagerummet er fyldt — og der skal meget til — er reservehjulet let tilgængeligt.

Ved en karrosserikonkurrence på Earls Court udstillingen i London fik en MORRIS MINOR udstillingens eneste guldmedaille i sin klasse, der omfatter indtil 50 pct. dyrere vogne.

Med købstilladelse, incl. omsætningsafg. af fabrik

**kr. 11.230.-**

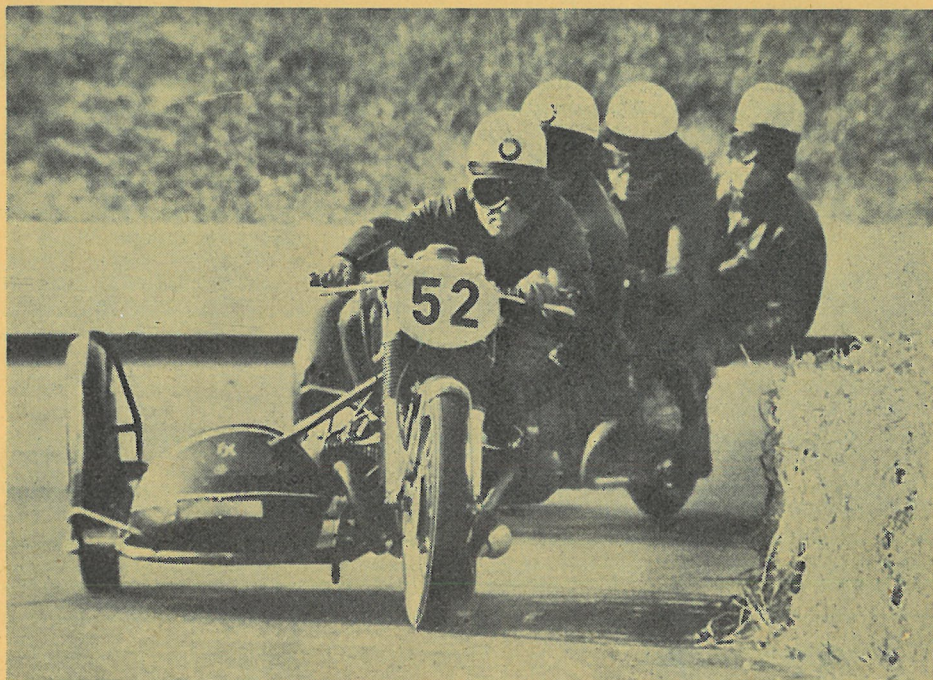
MORRIS MINOR Cabriolet samme pris.

MORRIS MINOR 4-dørs Saloon kr. 11.905.

Uden købstilladelse samme priser + tillæg ved dollarpræmiering.







*Dette fantastiske billede stammer fra Avus-banen i Berlin. Ved første øjekast ser det ud som en fire-mands maskine, men i virkeligheden er det naturligvis to sidevognsmaskiner i hård kamp i en af kurverne.*

*Duke ligger atter i spidsen i*

## DE KLASSISKE MOTORCYKLELØB

Det franske motorcykle Grand Prix blev kørt på automobilklubbens permanente bane ved Rouen, og da arrangørerne ikke ville kaste sig ud i for store arrangementer, før man havde indhøstet de nødvendige erfaringer, var Grand Prix'et indskrænket til at omfatte 500 ccm og 350 ccm solo samt sidevognsløb. Tilmed havde man indskrænket deltagerantallet til ca. 20 som maximum i hver klasse. Da man først og fremmest måtte give fabrikskørerne adgang, blev der ikke plads til mange private deltagere, hvilket i nogen grad har vakt bitterhed i franske motorcyklekredse.

Englenderne vandt alle tre løb, men i soloklasserne var det vel at mærke på italienske maskiner. Under træningen styrtede Bill Doran, og måtte bringes på hospitalet, og i 350 ccm klassen styrtede Ray Amm (Norton) på den 28. omgang, medens han kørte, som han aldrig har

kørt før, for at indhente den førende Fergus Andersson (Guzzi). Franskmanden Pierre Monneret, der kørte en AJS fabriksmaskine, blev derefter nummer to og først på tredjepladsen kom Lorenzetti (Guzzi), og han var for en gangs skyld en omgang bagefter. På fjerdepladsen kom J. Albisser (Norton) og som nummer fem T. L. Wood (Norton), de to sidstnævnte dog kun med 28 omgange. Ferguson Andersson kørte de 30 omgange i tiden 1.13.24,7, hvilket svarer til 125 km/t.

Sidevognsløbet blev noget udover det almindelige, selvom det var de tre sædvanlige kæmper, der lå i spidsen, nemlig Eric Oliver, Cyril Smith og Hans Haldemann, alle på Norton. Haldemann tog straks føringen, men allerede på første omgang blev han overhalet af både Oliver og Smith, og i denne rækkefølge fortsattes endnu et par omgange, medens Oliver stadig øgede sit forspring, sålænge han



havde den åbne vej foran sig. Opmærksomheden samlede sig imidlertid om Cyril Smith, der begyndte at køre som om han havde adskillige promille i blodet, men det viste sig, at begge fjederaggregaterne til hans baghjulsophængning var knækket, og man måtte derfor regne med, at han ville udgå såsnart han kom til sit depot. Cyril Smith vænnede sig imidlertid til den mærkelige fornemmelse og holdt et sådant tempo på sin maskine, at han kunne gennemføre som nummer to foran Hans Haldemann, der kun kørte 19 af de 20 omgange.

I 500 ccm klasen, der skulle køres over 40 omgange, kom striden til at stå mellem Gilera, Norton og AJS, medens Tyskland kun var repræsenteret af Schön på den nye Horex twin. Sidstnævnte maskine fik imidlertid ikke engang gennemført den første omgang, eftersom der kom olie i afbryderkontakten og maskinen døde lige så stille under tyskeren. Armstrong (Gilera) tog føringen fulgt af Jack

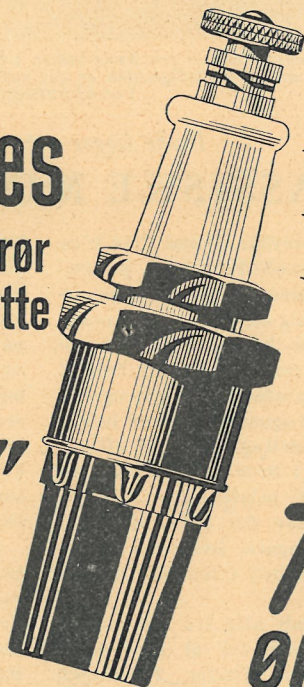
Brett og Geoff Duke på henholdsvis Norton og Gilera. Da rytterne gik ind på anden omgang, var det imidlertid Ken Kavanagh, der lå på andenpladsen og Duke lå som nummer tre foran Brett, Milani og Colnago. Armstrong førte indtil ottende omgang, da han blev overhalet af Duke, og de to Gilera kørere øgede stadig afstanden til Kavanagh på tredjepladsen, medens Milani og Colnago havde en indbyrdes duel om fjerdepladsen. På 18. omgang satte Milani imidlertid tempoet op og overhalede Kavanagh således, at Gilera lå på de tre første pladser — en placering der holdt løbet ud. Resultatet blev:

- 1) Geoff Duke, Gilera (129,7 km/t.) ..... 1.34.09,2
- 2) H. R. Armstrong, Gilera .... 1.34.26,0
- 3) A. Milani, Gilera ..... 1.35.13,6
- 4) K. Kavanagh, Norton ..... 1.35.23,6
- 5) G. Colnago, Gilera ..... 1.35.41,9
- 6) J. Brett, Norton ..... 1.36.14,6

# Beskyt

## Deres reservetændrør med den støvtætte

# "Dup"

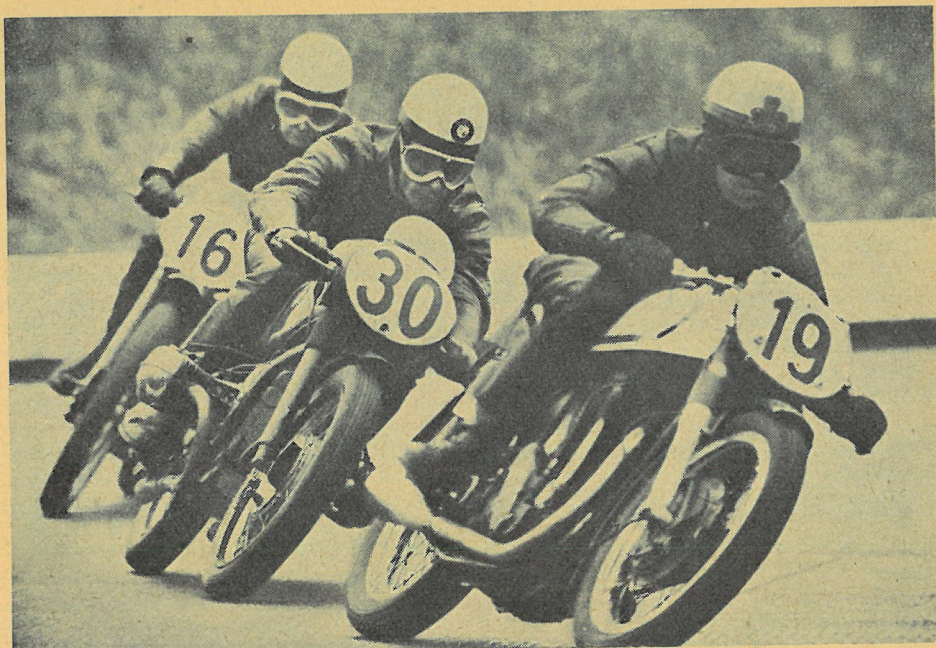


- ★ lukker støvtæt
- ★ lukker vandtæt
- ★ beskytter elektroderne

# 75 øre

EN GROS: HARRY PETERSENS EFTF.  
HELGOLANDSGADE 13 . Kbhvn. V. . TELF. CENTRAL 14361





Fra de internationale motorløb på Avus-banen den 16. august. Billedet viser en hård kamp i 500 ccm-klassen mellem irlænderen Matthews, østzonemesteren Bath og den bedste privatkører Thorn-Prikker.

Ulster Grand Prix, der altid er blevet kørt på Cladybanen, er nu blevet flyttet til banen ved Dundrod. Årsagen hertil er for det første, at rytterne på den gamle bane ikke kunne få tilstrækkelig lejlighed til træning, fordi det var et meget begrænset tidsrum, de benyttede landevejsstrækninger kunne afspærres, for det andet var den berømmelige Clady langsides på ca. 11 km efterhånden så ujævn, at den forårsagede alvorlige maskinskader som stelbrud, ødelagte affjedringssystemer og knækkede kæder. Banen ved Dundrod er godt 12 km i omkreds og iøvrigt en perfekt motorcyklebane.

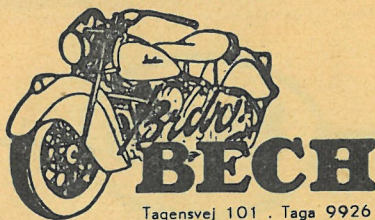
125 ccm klassen blev en kamp mellem NSU og MV, og efter de 10 omgange kunne Werner Haas notere endnu en sejr på sin NSU, medens Cecil Sandford (MV) havde en voldsom kamp med R. Armstrong (NSU). Først på de sidste meter inden mållinien lykkedes det Sandford at presse sin MV en lille maskinlængde foran Armstrongs NSU. Resultatet blev

- 1) Werner Haas, NSU, 120,7 km/t. 59.26,0
- 2) C. Sandford, MV ..... 59.49,0
- 3) H. R. Armstrong, NSU ..... 59.49,2
- 4) Otto Daicker, NSU ..... 1.00.48,0

250 og 350 ccm klassen blev startet samtidig, således at 350 ccm klassen startede 1 minut før »de små maskiner«. I 350 ccm klassen skulle Norton have store chancer, eftersom de 4-cylindrede MV ikke var kommet til start og Fergus Anderson og Lorenzetti startede på 250 ccm maskinerne og overgav de frygtede 350 ccm modeller til Montanari og Bruno Francisci. En overgang så det da også ud, som om Norton skulle vinde 1 - 2 - 3 med Kavanagh, Brett og Mudford på de tre første pladser. Da rytterne tankede op omkring 14. omgang, skete der imidlertid alvorlige ændringer i

### Motorcykle-Værksted

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





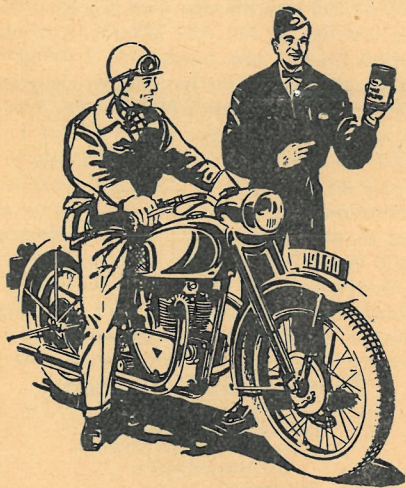
rækkefølgen, idet både Brett og Kavanagh måtte gå ud med maskinskade, medens det kom til at stå til Mudford at redde Norton's ære. Det gjorde han også ved at vinde i tiden 2.28,18 (135 km/t) foran den private AJS-kører R. McIntyre, der blev nummer to i 2.29,06. På tredjepladsen kom R. W. Coleman (AJS) og nummer 4 blev H. A. Pearce (Velocette). Kun de tre første ryttere gennemførte de 28 omgange.

250 ccm klassen kørtes over 25 omgange, og det blev endnu en gang NSU og Guzzi, der kom til at kæmpe i denne klasse. NSU gik af med en dobbeltsejr, idet H. R. Armstrong (NSU) blev nummer et i tiden 2.16,3, (131,3 km/t.), nummer to blev Werner Haas (NSU) i 2.16,43 og på tredjepladsen kom Fergus Andersson (Guzzi) i 2.18,51 foran Lorenzetti (Guzzi) 2.20,44 og på femtepladsen kom Otto Daicker (NSU) i 2.21,51. Som det ses, var der usædvanligt stort spring mellem rytterne i denne klasse.

Som noget helt nyt i Ulster Grand Prix kørte man et sidevognsløb, og det blev som ventet den helt store kamp mellem Cyril Smith og Eric Oliver, begge på Norton.

Omgang efter omgang kørte de to ryttere bogstaveligt talt side om side, men på den sidste omgang satte Oliver's motor sig, og Smith gik i mål som sejrherre i 57.12,0 (125,1 km/t). Nummer to blev P. V. Harris (Norton) 59.08,0 og nummer tre J. Drion (Norton) 1.02.32,4.

500 ccm klassen blev imødeset med stor spænding, fordi træningen havde vist, at de 4-cylindrede og de een-cylindrede maskiner i høj grad var jævnbyrdige på grund af de hurtige sving. I virkeligheden er der kun et enkelt hårnålesving efter hvilket de 4-cylindrede maskiner kan gøre brug af den fulde acceleration, når de atter skal op i hastighed. Hverken de 4-cylindrede MV eller den 4-cylindrede Guzzi kom til start, og kampen kom derfor til at stå mellem Norton og Gilera samt AJS. Duke tog straks føringen foran Brett, Coleman og Kavanagh, medens Milanis 4-cylindrede Gilera kun tændte på den ene cylinder, og han kom således bagest i feltet, inden han fik motoren rigtig i gang. Da rytterne gik ind på anden omgang, førte Duke's Gilera foran Kavanagh og Brett, begge Norton, og denne stilling holdt de

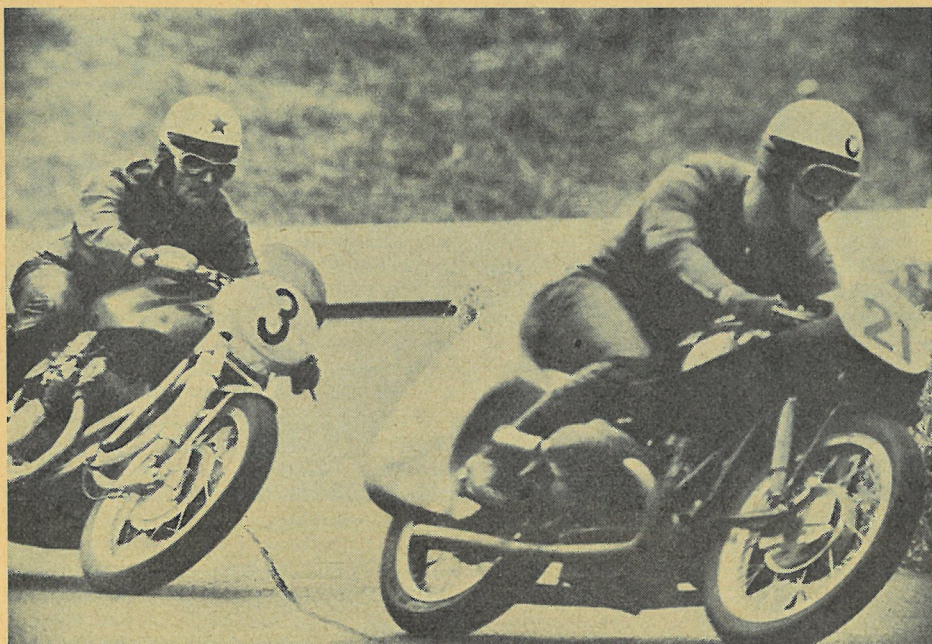


## Esso Extra Motor Oil giver EXTRA beskyttelse

fordi Esso Extra har det højeste viskositetsindeks, og De kan med samme fordel som bilisten anvende Esso Extra Motor Oil. Hvis Deres motorcykle har to-taktsmotor anbefales dog den nye Esso to-takts olie.







På Avus-banen fik man en voldsom duel at se mellem Walter Zeller, BMV (21), og italieneren Bandirola på MV (3), men på 8. omgang skred italienerens maskine ud, og Zeller kunne således køre i mål som overlegen sejrherre. Bemærk at Zeller's BMW er monteret med strømliniehæk og strømliniet afskærmning ved nummerpladen.

tre førende ryttere det meste af løbet. Efter 12. omgang satte Kavanagh imidlertid tempoet i vejret og fik en omgangstid, der svarer til Duke's omgangsrekord på 4.53,0, men den 13. omgang kørte Duke på 4.51,0, hvilket svarer til 147,5 km/t. På den følgende omgang får Kavanagh ligeledes noteret 4.51,0, men Duke har dog stadigt et forspring. Kavanagh er den første, der tanker op, hvilket han inclusive stop, optankning, udskiftning af briller og start klarer på 20 sekunder. Efter 19. omgang kørte Duke til depot for at tanke op, men da han atter skulle løbe maskinen igang, ville koblingen ikke slippe. Han fik skiftet 2. gear ind, og løb maskinen igang uden brug af koblingen. Den vanskelige start bevirkede, at Duke måtte se Kavanagh race forbi, og på den følgende omgang viste det sig, at Kavanagh førte løbet med mere end 10 sekunder. Dette forspring øgede han på de følgende omgange, da Duke var stærkt handicappet af den svigtende kobling. Resultatet blev, at Kavanagh kunne køre i mål som vinder med 144,5 km/t. Resultatet blev:

- |                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| 1) Ken Kavanagh, Norton .....   | 2.28.38 |
| 2) Geoff Duke, Gilera .....     | 2.29.31 |
| 3) J. Brett, Norton .....       | 2.30.03 |
| 4) H. R. Armstrong, Gilera..... | 2.32.12 |
| 5) D. K. Farrant, AJS .....     | 2.33.40 |

Kun disse ryttere gennemførte de 30 omgange, medens Ken Mudford (Norton) blev flaget af på 29. omgang, med hvilken han besatte sjettepladsen.

I det schweiziske Grand Prix gentog historien sig for så vidt, at det var engelske eller engelsktalende ryttere, der vandt samtlige klasser, dog på tyske og italienske solomaskiner. Lørdag den 23. august kørtes 250 ccm klassen, i hvilken der var 23 startende maskiner, deriblandt tre fabrikshold, nemlig fra Guzzi, NSU og DKW. Det er vel næsten overflødigt at sige, at Wünsche med sin berømmelige kanonstart skød frem i spidsen for feltet på den første omgang, men så at sige inden han fik set sig om blev han overhalet af de hurtige NSU og Guzi fabriksmaskiner, med Reg Armstrong (NSU) i spidsen. Werner Haas holdt sig afventende



på andenpladsen, medens Fergus Anderson og Montanari, begge Guzzi, kørte side om side på tredjepladsen. På femte omgang styrtede Werner Haas i hårnålesvinget, og skønt han hurtigt kom på benene igen, rykkede han langt tilbage i feltet. Derefter var Armstrong ikke længer truet, og han førte resten af løbet meget overlegent, medens duellen mellem Montanari og Fergus Anderson var resulteret i, at Montanari nu indtog andenpladsen. I et beundringsværdigt tempo kørte Werner Haas sig op for om muligt at redde blot et enkelt point til verdensmesterskabet. Ved at besætte sjettepladsen lykkedes dette, og Werner Haas har således de bedste chancer for at blive verdensmester i sin klasse. Resultatet blev:

- 1) H. R. Armstrong, NSU ..... 55.17,5  
(141,9 km/t)
- 2) A. Montanari, Guzzi ..... 55.39,4
- 3) Fergus Anderson, Guzzi .... 55.39,9
- 4) E. Lorenzetti, Guzzi ..... 56.30,4
- 5) O. Daicker, NSU ..... 57.25,7
- 6) Werner Haas, NSU ..... 57.33,5

Søndag den 24. august kørtes så de øvrige klasser, og første start var for 350

ccm maskinerne, i hvis startfelt man på forreste række fandt de tre frygtede Guzzi'er samt Ken Kavanagh på Norton og Rod Coleman på AJS. I anden række fandt man blandt andet Derek Farrant på en anden fabriksmaskine fra AJS og Jack Brett på Norton. DKW stillede med ikke mindre end fire af de hurtige tre-cylindrede maskiner, og alt i alt var der 29 startende i denne klasse, der skulle køre 21 omgange. Ken Kavanagh var lidt for tumlet endnu efter et sammenstød, han havde haft med Bill Hall under træningen. Knap havde man opfattet, at starteren havde sænket flaget, før Wunsche med en gjaldende fanfare fra den tre-cylindrede to-takter strøg ned ad langsiden, men som sædvanlig måtte han allerede på første omgang se sig overhalet, og da rytterne gik ind på anden omgang, var det Fergus Anderson, der lå i spidsen på den fænomenale Guzzi. I løbet af få omgange sikrede Fergus Anderson sig et meget anseeligt forspring foran Rod Coleman og Ken Kavanagh, som havde klemmt sig ind foran de to andre Guzzi-maskiner, og efter dem kom Farrant (AJS) og Jack Brett (Norton) foran de fire overdådigt larmen-

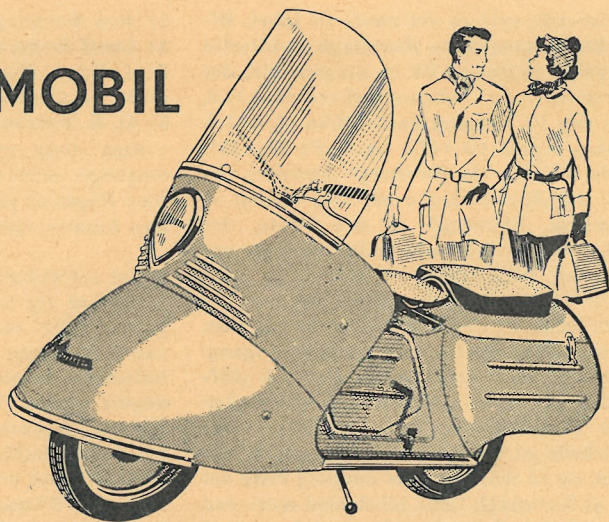
## MAICO-MOBIL

Købspris: incl. reservehjul, bagsæde, og speedometer . 3000  
plexiskærm . 140  
omsætningsafg. 900

Ialt på gaden kr.  
**4040.-**

### TYSKLANDS FØRENDE SCOOTER

Specifikationer: 175 cc, boring 61, slaglængde 59,5, 9 HK, 6 volt 35/45 watt elektrisk anlæg, dæk 300X14, 4 fodgear, viser samtidig i indikatoren, hvilket gear man kører i.



Omg. levering . Fordelagtige betalingsvilkår

## AUTO-CENTRUM

Rosenørnsalle 10  
Kbh. V, Luna 2519

Forhandlere over hele landet



de DKW'er. Inden påbegyndelsen af femte omgang lå de tre Guzzi'er imidlertid i spidsen fulgt af Kavanagh og Coleman, medens Les Perry (DKW) er sat ud af spillet, fordi motoren satte sig. Omgangen efter må Höbl's DKW ligeledes udgå, og Montanari's Guzzi forsvinder med så sjælden en maskinskade som en knækket karburatornål. Sluttelig må også Wünsch's udgå, og der er således kun Hofmann's DKW tilbage. Kort tid efter meddeler speakeren, at Lorenzetti er styrtet ved Eymattsvinget og at han må udgå af løbet. Da rytterne gik ind på sidste omgang, førte Fergus Anderson stort, medens Kavanagh (Norton) og Coleman (AJS) havde en voldsom duel om andenpladsen. Da Fergus Anderson gik i mål som vinder, var han samtidig sikker på verdensmesterskabet i denne klasse, eftersom ingen rytter er i stand til at komme op på hans pointtal selv ved at vinde både på Monza og i Spanien. Indtil de sidste meter er det usikkert, om Kavanagh eller Coleman skal besætte andenpladsen og først umiddelbart før målstregen lykkes det Kavanagh at presse sin maskine frem. Resultatet blev derefter:

- 1) Fergus Anderson, Guzzi .. 1.02.49,3  
(145,9 km/t)
- 2) Ken Kavanagh, Norton .... 1.03.20,8

- 3) R. W. Coleman, AJS ..... 1.03.21,1
- 4) J. Brett, Norton ..... 1.04.02,1
- 5) D. K. Farrant, AJS ..... 1.04.29,9
- 6) K. Hofmann, DKW ..... 1.05.05,5

I sidevognsløbet, der kørtes over 16 omgange, deltog et fornemt udvalg af den internationale elite — ialt 22 startende — med Smith og Oliver i spidsen og med Noll og Kraus (BMW) som de ukendte faktorer. Med usvigelig sikkerhed besatte Oliver førstepladsen, fulgt af Smith foran Noll (BMW) og med Haldemann på fjerdepladsen, medens Kraus kom en hel omgang bagud, fordi han måtte køre til depot og få justeret den ene benzinpumpe til BMW's indsprøjtningssystem. Oliver gennemførte i tiden 52.39,3 (132,5 km/t), og Smith blev nummer to i 53.08,4 foran Noll, der fik noteret 53.35,8. Oliver satte en imponerende ny omgangsrekord med 144,3 km/t, hvilket er næsten 15 km/t bedre end Frigerio's rekord fra sidste år.

500 ccm klassen, der talte 24 konkurrenter, var stærkt domineret af Gilera, som stillede med seks fire-cylindrede maskiner, medens AJS havde to maskiner, kørt af Coleman og Farrant, og Norton to, kørt af Brett og Kavanagh. Tyskerne var repræsenteret med tre BMW-maskiner, kørt af Baltisberger, Meier og Zeller og en Ho-

## Flere Kilometer pr. Liter Benzin...



AC Tændrør  
udnytter  
al Benzinen!

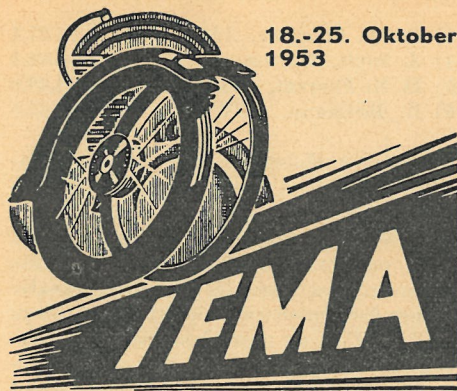
Hold Øje med Tændrørerne...  
efter 15.000 Kilometers Kørsel bør de  
udskiftes med nye AC Tændrør  
derved opnaar De flere Kilometer  
pr. Liter Benzin.  
Forlang altid AC Tændrør  
med den patenterede Coralox Isolator  
som anvendes  
i flere fabriksnye Biler  
end noget andet Fabrikat.



# AC

TÆNDRØR





18.-25. Oktober  
1953

2. Internationale Fahrrad- u. Motorrad-Ausstellung

## 2. internationale cykle- og motorcykleudstilling

Frankfurt am Main, Tyskland

GENTOFTE  
BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14  
GE 1850-4844

rex med strømliniebeklædning, kørt af Müller.

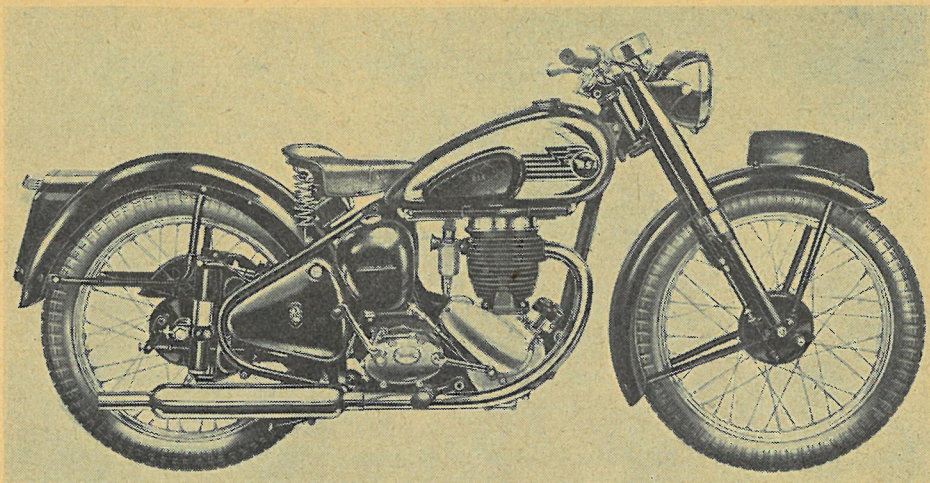
500 ccm klassen blev et race af format, og samtidig viste det de flere-cylindrede maskiners fuldkomne overlegenhed på denne krogede bane; men nok så overraskende var det, at den to-cylindrede AJS satte omgangsrekord, der for første gang i det schweitziske Grand Prix kom op over de magiske 100 miles i timen. Milani (Gilera) førte feltet de første syv omgange, medens hans mærkekommerat, Duke, forgæves søgte at overhale ham. Først på ottende omgang kom Duke frem i spidsen, medens Dickie Dale måtte gå til depot for at justere kobling på sin Gilera. Rod Coleman (AJS), der hele tiden havde ligget støt på fjerdepladsen, blev overhalet af Armstrong og ved Dale's forsinkelse beholdt Coleman således fjerdepladsen. I et voldsomt forsøg på at køre sig op i feltet kørte Kavanagh (Norton) en omgang med 159,9 km/t (lige under de magiske 100 miles i timen), men på den følgende omgang satte Coleman den afgørende omgangsrekord med 162,8 km/t (100,96 miles i timen). Fra den 18. omgang havde Kavanagh og Walther Zeller en voldsom duel, men på 22. omgang måtte Kavanagh udgå med maskinskade. Resultatet af de 28 omgange blev derefter:

- |                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| 1) G. Duke, Gilera .....        | 1.17.24,1 |
| (157,9 km/t)                    |           |
| 2) Alfredo Milani, Gilera ....  | 1.17.37,8 |
| 3) H. R. Armstrong, Gilera .... | 1.18.42,4 |
| 4) G. Colnago, Gilera .....     | 1.19.17,2 |
| 5) R. W. Coleman, AJS .....     | 1.19.29,1 |
| 6) D. K. Farrant, AJS .....     | 1.19.38,8 |

Klichéerne laver







*I al sin konservatisme virker den lille topventilede 250 ccm BSA både tillidsvækkende og robust.*

## VI PRØVEKØRER

I denne måned skal vi ikke beskæftige os med nogen nykonstrueret skønhed, eller gennemprøve nogen ny form for kontinental konstruktionspraksis, men derimod prøvekøre en maskine fra "good old England" — en BSA C 11.

Selv om vi i nogen grad er bundet til at prøvekøre de motorcykler, forhandlere og private kan stille til vor rådighed, skal vi ærligt indrømme, at vi igennem lang tid har været nysgerrige efter at prøve en 250 ccm BSA, fordi denne maskine er en typisk repræsentant for engelsk konstruktionspraksis, og fordi den ligger i en slagvolumenklasse, der kan tjene til direkte sammenligning for størsteparten af de kontinentale maskiner, eftersom disse ligger på 200 til 250 ccm. Vi har iøvrigt bemærket, at medens det store publikum er udmærket tilfreds med det store udvalg, der er i to-taktsmaskiner på op til 250 ccm, er der stadig mange, der ikke regner en topventilet 250 ccm model for noget, og BSA modellen, C 11, tjener således også som sammenligningsgrundlag for to-taktsmaskine contra fire-taktsmaskine.

Det er selvfølgelig fristende at følge med strømmen og fare frem med hård hånd mod englændernes konservatisme, men der er så meget godt i den lille, hæderlige BSA, at ejeren af en sådan ma-

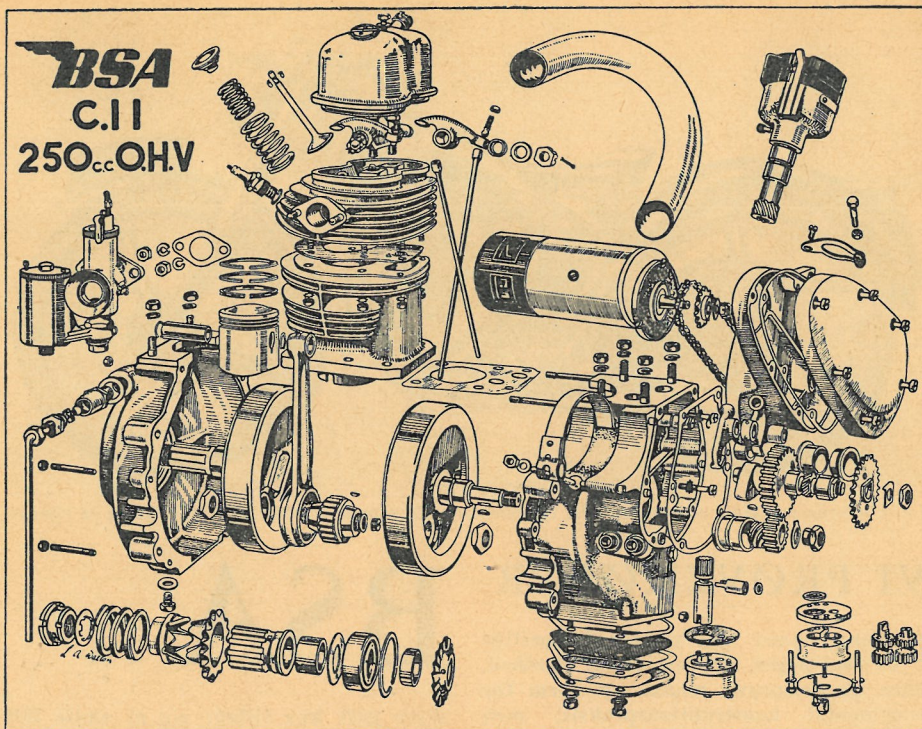
# BSA

MODEL  
C 11

skine godt kan tillade sig at smile lidt overbærende til de nye kontinentale konstruktioner, der kun i undtagelsestilfælde kan opvise en sådan gennemarbejdning af konstruktionsdetallerne som den gamle, gennemprøvede BSA-konstruktion.

Rent overfladisk betragtet er BSA'en i fremherskende grad blottet for enhver form for »styling« — den er kort sagt bygget efter traditionelt engelsk mønster. Dette vil mere præcist sige, at motor og gearkasse er to, for så vidt uafhængige, aggregater sammenkoblet med en forkæde, der løber i en lukket kædekasse af presset blik. Stellet er det samme, som man brugte for næsten tyve år siden, blot har man forsynet det med en teleskopisk baghjulsaaffjedring og monteret det med en teleskopforgaffel. Stellet er iøvrigt en åben, slaglodet rørramme, i hvilken motoren indgår som bærende enhed. Denne konstruktion har man ellers af gode grunde forladt, fordi det rent principielt er forkert at lade en motor, en gearkasse eller lignende indgå i den bærende konstruktion, og ved vor prøvekørsel fik vi rig lejlighed til at bekræfte det sunde i at lade en bærende konstruktion være et





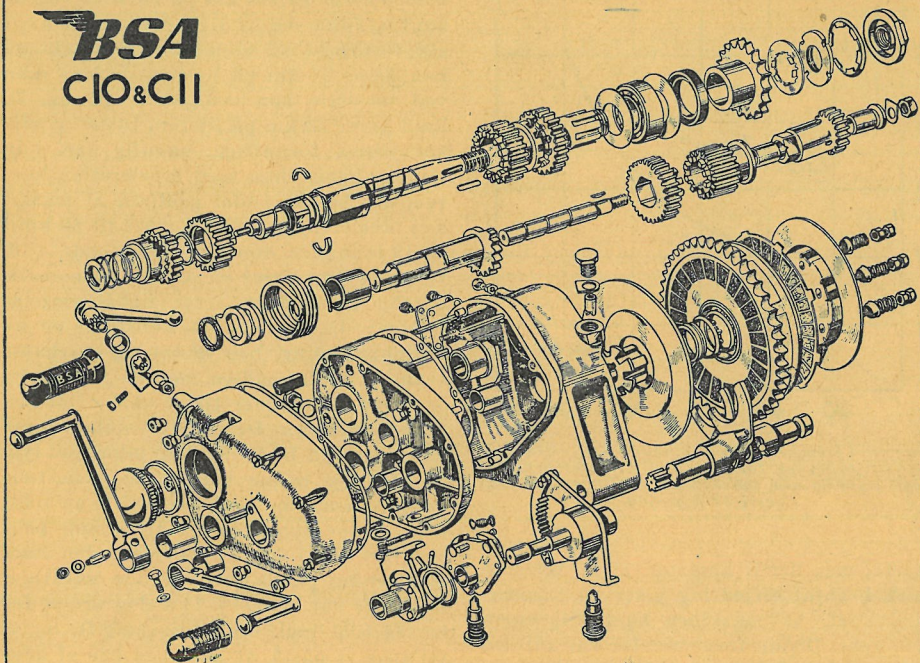
Ovenstående illustration viser motoren i adskilt stand. Som det fremgår af skitsen, er der her tale om en traditionel, gennemprøvet opbygning, let og billig at vedligeholde. Bemærk at der kun er en enkelt knastaksel, og at tryksmøringen sker ved hjælp af en tandhjulspumpe. Et spiralskåret hjul på krumtapakslen driver olie-pumpen og afbryderkontakten. Bemærk også at vippearmene er anbragt parallelt med krumtapakslen, og at dynamoen drives med kæde fra knastakslen.

ubrydeligt hele. Til at begynde med havde vi en underlig usikker fornemmelse ved at køre denne maskine; det var, som om hjulene hang og daskede på stellet, og navnlig ved hård acceleration var det, som om hele stellet vred og vendte sig under os. Det viste sig imidlertid, at den mekaniker, der havde ydet service på maskinen, ikke havde taget sit job særlig alvorligt, og motoren lå således fuldkommen løst i stellet. Ved en efterspænding kunne hovedbolten til motorophænget tilspændes med mere end tre fulde omdrejninger. Sørger man ikke for til stadighed at holde en åben ramme efterspændt, sker der det, at stellet kan vride sig om det øverste stelrør, hvilket meget let kan medføre et stelbrud lige bag kronhovedet. Iøvrigt er olietank, værktøjskasse o. s. v. anbragt, hvor der nu er plads, og netop dette forhold har dikteret formgivningen af det nævnte tilbehør. Sådan har man

altid gjort i England, og sådan vil man sikkert blive ved med at gøre, og derfor vil der aldrig kunne komme den samme stil over en maskine, der er konstrueret efter denne praksis, som over en maskine der fra grunden er konstrueret op i så at sige een streg, med rimeligt hensyn til både maskinbygningen og formgivningen.

I samme øjeblik man kører på maskinen, bliver man imidlertid klar over, at englændernes metode med at forbedre lidt her og lidt der absolut ikke er frugtesløs i det lange løb. For det første starter motoren hver eneste gang, første gang man træder på kickstarteren, for det andet er denne motor levende og i besiddelse af et kraftoverskud, der giver maskinen en acceleration, som placerer langt de fleste kontinentale maskiner »tilbage i feltet«, og endelig er de fire udvekslingsforhold i gearkassen afstemt til motorens drej-





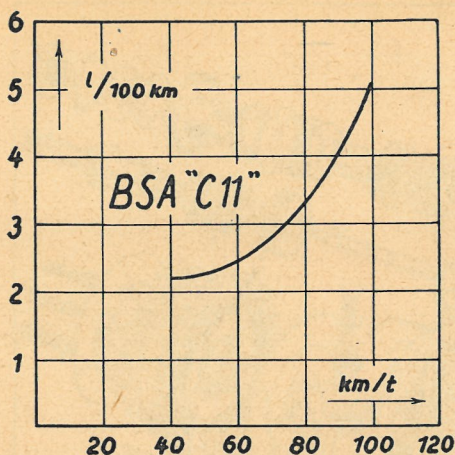
Ovenstående skitse viser gearkassekonstruktionen i BSA-modellerne C 10 og C 11 — begge 250 ccm maskiner med henholdsvis side- og topventiler. Modellerne kan leveres med såvel tre-trins- som fire-trins-gearkasse, men sidstnævnte type er absolut at foretrække. Bemærk at skiftegaflernes aksel drejes ved hjælp af en indvendig sektorkrans.

ningsmomentkurve på en forbilledlig måde. Når man accelerer op gennem gearerne, forøges hastigheden jævnt, men dog mærkbart, samtidig med at motorens omdrejningstal holder sig inden for et ret begrænset område. Hvis man ikke netop selv foretog denne gearskiftning, kunne man let få fornemmelsen af at køre en maskine med vædskekobling. Flere gange greb vi os selv i at være desorienteret om, i hvilket gear maskinen i øjeblikket befandt sig, et spørgsmål man sjældent eller snarere aldrig er i tvivl om, når man kører en kontinental maskine. Dertil kommer, at motoren absolut ikke føltes overanstrengt ved en tophastighed på 100 km/t, medens den på den anden side trak jævnt og dog kraftigt i trafikken, således at kørslen blev smidig og fuldt behersket i alle situationer.

Med hensyn til de øvrige køreegenskaber, derunder først og fremmest den måde på hvilken maskinen ligger på vejen,

kan man kun sige, at køreegenskaberne i det store og hele er fortræffelige, men samtidig må man beklage, at de forskellige konstruktører først for sent er blevet klar over, at teleskopisk affjedring af såvel for- som baghjul absolut ikke er den rigtige løsning. En maskine med teleskopaffjedring på forhjulet vil uvægerlig have tilbøjeligheder til niksvingninger således at forstå, at hjulet bliver på vejbanen, medens den øvrige del af maskinen vipper frem og tilbage med bagakslen som centrum, og således affjeder sig på forhjulet. Efter gennem lang tid at have kørt en maskine med svinggaffelophængning af såvel for- som baghjul mærker man forskellen særlig grelt, idet svinggaffelmaskinen ligger støt og konstant, medens det er hjulene, der arbejder op og ned i affjedringen. Naturligvis er niksvingningerne mindre mærkbare på en maskine, der er monteret med baghjulsaffjedring, som den model C 11 vi prøv-





Som det fremgår af ovenstående kurveblad, er benzinforbruget for model C11 yderst rimeligt, navnlig når maskinens kraftoverskud tages i betragtning.

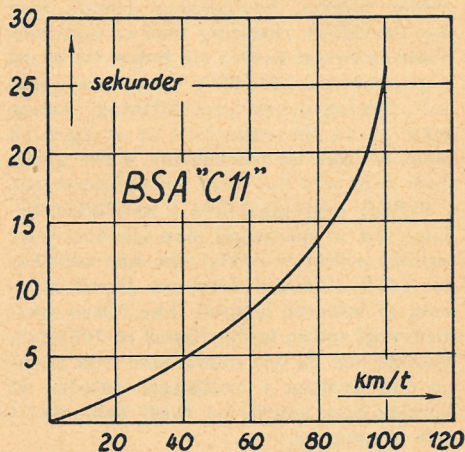
kørte, men dertil kommer, at en teleskopisk baghjulsaffjedring giver en fornemmelse af, at maskinen kanter igennem svingene. Denne fornemmelse var således udpræget på Norton Dominator, der som bekendt har teleskopisk baghjulsaffjedring, medens Dominator de Luxe med svinggaffelaffjedring absolut ikke kanter gennem svingene. Også BSA har forsynet sine hurtigere og sportsprægede maskiner med svinggaffler, og at denne baghjulsaffjedring er fremtidens løsning, er der ikke tvivl om.

Ved at køre BSA model C11 kan man ikke befri sig for den tanke, at man i virkeligheden har et stort udsnit af motorcyklens historie under sig, idet det er så tydeligt, at man på et forhåndenværende stel har monteret først en telskopgaffel, derefter en baghjulsaffjedring, og samtidig har man trin for trin forbedret motor og gearkasse og flyttet lidt om på udstyret. Er man meget kritisk, kan man sige, at BSA model C11 i sine køreegenskaber mangler harmoni — er man mindre kritisk, vil man være overmåde tilfreds med maskinens præstationer.

Et punkt på hvilket model C11 på 250 ccm er sine to-takts kolleger fuldkommen overlegen er — som ventet — i økonomien. Man plejer at sige, at en to-taktmotor er økonomisk, men i så fald er en lille 4-takt motor meget økonomisk. Det viser

sig nemlig, at den her prøvekørte 250 ccm model kører ca. 40 km på en liter ved 50 km/t og først ved hastigheder over 90 km/t går forbruget så meget op, at maskinen kun kører 25 km på literen, medens man ved normale kørehastigheder på ca. 70 km/t kører 33 km på literen. Disse tal virker yderst fornuftige, navnlig når man sammenligner dem med accelerationskurven, der blandt andet godtgør, at maskinen accelererer fra stående start til 80 km/t på 13 sekunder. Som udenforstående — d. v. s. som ikke ansat på BSA — er man tilbøjelig til med en large håndbevægelse at sige: »Lav stellet om, konstruer en ny hjulophængning, byg motor og gearkasse sammen, erstat sadlen med en svingsadel og få en fiks tegner til at skabe lidt stil over modellen.« Der sidder sikkert også ingeniører på BSA, der har udpræget lyst til at følge denne vejledning, men hvis disse ønsker blev realiseret, ville en BSA, C11, næppe kunne sælges til samme pris, som den kan i dag. Takket være den store afskrivning på de eksisterende værktøjsmaskiner kan model C11 i dag sælges for kr. 3375,00 incl. omsætningsafgift, og vi vil vove at påstå, at man ved køb af denne maskine til den nævnte pris har gjort en god forretning.

Kørestillingen er umærket, og i modsætning til de fleste andre engelske maskiner kan man have sine fødder i en naturlig stilling på fodhvilerne uden at blive

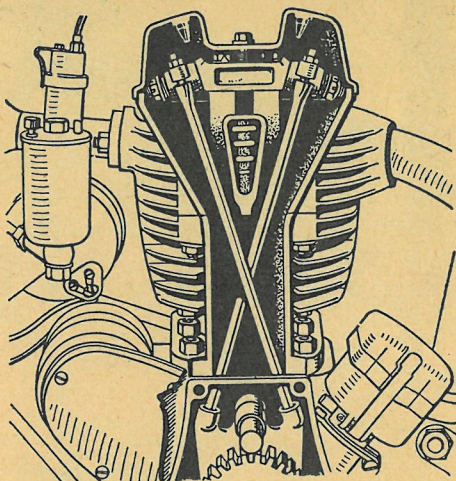


Accelerationskurven for model C11 med firetrins-gearkasse placerer denne maskine blandt de bedst accelerende 250 ccm-modeller.



generet af pedalerne. Blot kunne vi ønske os, at sadlen var lidt mere bekvem og havde større affjedringsmulighed — altså en svingsadel. Maskinens affjedring iøvrigt er godt afstemt, men da affjedringssystemet på en motorcykel som bekendt tillige tjener som hjulophængning, d. v. s. den tvangsførte, geometriske bevægelse af hjulene under affjedringsbevægelsen, må man betragte affjedringssystemet som to væsensforskellige elementer, nemlig som affjedring og som hjulophængning. Hjulophængningen har vi allerede omtalt, blot skal det nævnes, at det føles, som om der er rigelig svingende vægt foran kronhovedet, hvilket kommer af den ret skråtliggende teleskopforgaffel. Som på de fleste andre motorcykler på 250 ccm eller derunder, der er forsynet med teleskopgaffel, kan man sige, at denne forhjulsophængning virker underdimensioneret, idet man kan holde forhjulet fast mellem knæene og dreje styret flere tommer til hver side, uden at hjulet følger med. Dette skal man imidlertid ikke lade sig afskrække af, eftersom man på adskillige engelske maskiner kan foretage den nævnte prøve og dreje styret en kvart omgang, uden at forhjulet følger med. Dette viser kun det principielt forkerte ved at op hænge en motorcykles forhjul i teleskopgaffel — et forhold, der sikkert gradvis vil ændre sig om tyve år.

Som en afsluttende bemærkning kan vi oplyse, at BSA, model C 11, er den bedst



En skitse af ventilbetjeningen på den topventilede model C 11. Der er kun een knastaksel med to knaster, og knastfølgerne er anbragt på en enkelt tap. Stødstængerne ligger over kors således, at man trods den enkle mekanisme er i stand til at overføre stødbevægelsen parallelt med ventilstammerne.

accelererende 250 ccm model, vi til dato har prøvekørt, og så vidt vi kan bedømme, vil kun Adler's 250 ccm model med to-cylindret to-taktsmotor være i stand til at komme op på siden af den eller måske endda overgå den, i hvert tilfælde inden for det hastighedsområde man til daglig har brug for, d. v. s. op til 80—90 km/t.

## SPECIFIKATIONER

**Motor:** 1-cylindret, 4-takt, boring: 63 mm, slaglængde: 80 mm, slagvolumen: 249 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5:1, maksimal motoreffekt: 11 hk ved 5000 omdr./min. Smøresystem: Tørsump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,51 m pr. sek.

**Transmission:** Motor til kobling: Kæde  $\frac{1}{2}$ " $\times$ .305". Kobling: Flerplade med oliebad. Antal gear: 4. Skiftmekanisme: Fodpedal i højre side. Gearkasse til baghjul: Kæde  $\frac{1}{2}$ " $\times$ .305". Dækstørrelse: 3,00—20.

**Stelkonstruktion:** Slaglodet åben rør-ramme.

**Hjulophængning:** forhjul: Teleskopgaffel med hydraul. dæmpning, baghjul: Teleskopisk affjedring. Stativ: Midterstativ.

Benzintank rummer 11,3 liter, heraf 0 liter på reserve.

Olietank rummer 2,27 liter.

Bremser:  $5\frac{1}{2}$ " diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas. Ampèretimer på akkumulator: 12. Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri. Ladekontrol: Ampèremeter og kontrollampe.

Udstyr: Speedometer, bagagebærer, pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1321 mm.

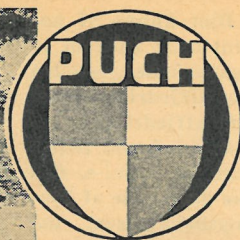
Sadelhøjde: 724 mm. Fri højde fra jorden: 127 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 132 kg.

Tophastighed: 98 km/t.

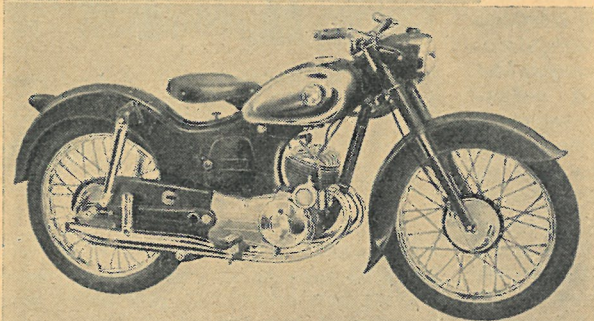
Pris: Kr. 2625,— excl. omsætning, kr. 3375,— incl. omsætning.

Baghjulsaffjedring: Kr. 160,— ekstra.



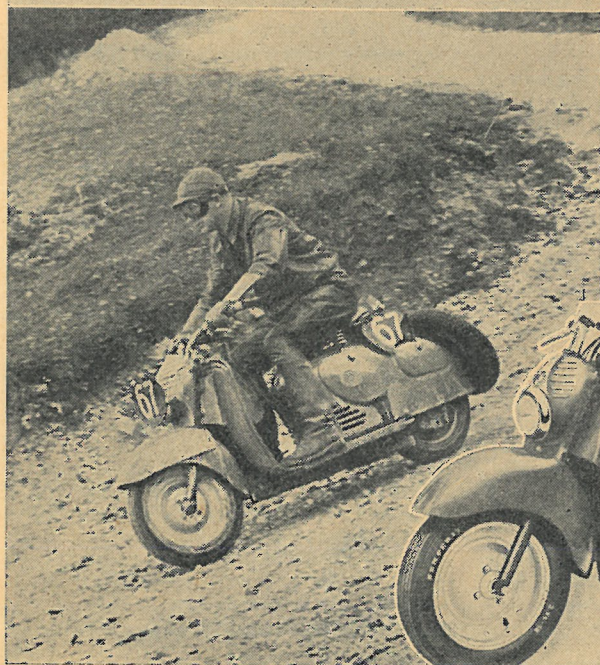


# DE VIL BEGEJSTRES OVER EN PUCH!

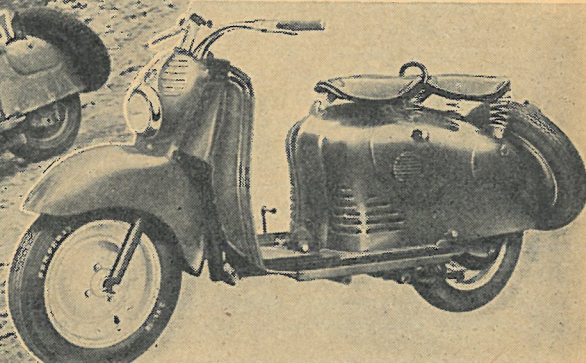


125 SL

— og De vil  
være lige  
begejstret  
efter  
100.000 km's  
sikker  
og  
økonomisk  
kørsel



RL 125





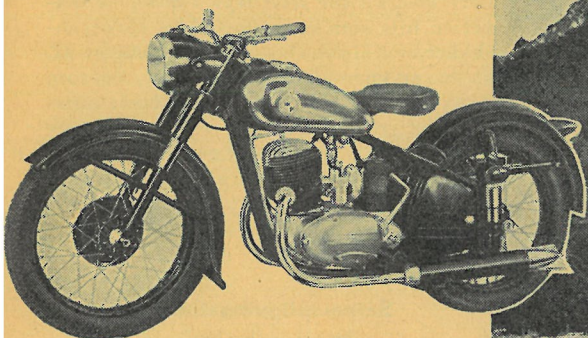
IMPORTØR:

## O. E. ANDERSEN

Udstilling: Kronprinsensgade 14, Tlf.: Byen 9255

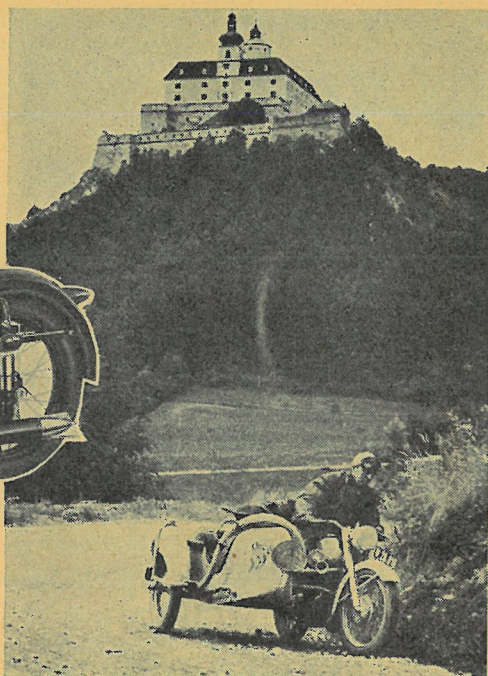
Kontor og værksted: Øresundsvej 126

Tlf.: Su 9201 og 9202

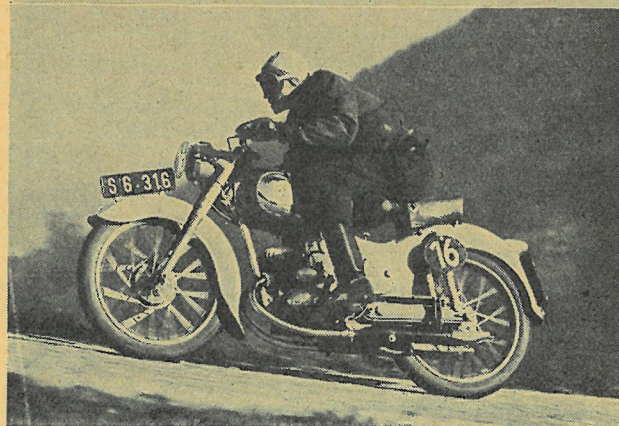
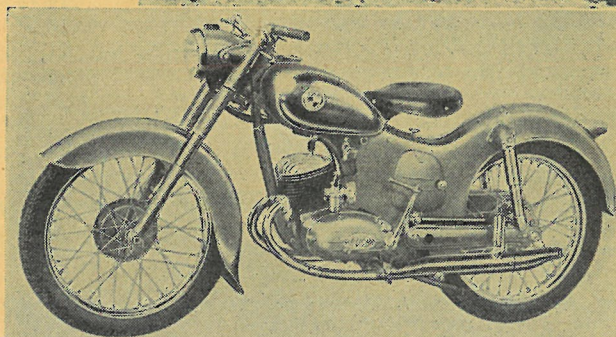


250 TF→

150 TL  
↓



*Puch til  
alle formål  
- også  
Scooter*



PE RL 125, SCOOTER, 7,5 hk., 121 ccm  
d bagsæde.

l. omsætning ..... kr. 2.275,00

l. " ..... " 2.885,00

PE 125 SL, 7,5 hk, 125 ccm

l. omsætning ..... kr. 2.300,00

l. " ..... " 2.920,00

PE 150 TL, 6,5 hk, 150 ccm

l. omsætning ..... kr. 2.100,00

l. " ..... " 2.640,00

PE 250 TF, 12 hk, 250 ccm

l. omsætning ..... kr. 2.850,00

l. " ..... " 3.690,00



# DÆK OG TRYK

Det er ganske bemærkelsesværdigt, i hvor ringe grad bilister og motorcyklister beskæftiger sig med de hjul og dæk, der er monteret på deres køretøjer. Dengang da det næsten var umuligt at skaffe nye dæk, var det motorkørende publikum i højeste grad tvunget til at beskæftige sig med dette problem, der var yderst vanskeligt at løse. Ofte så man biler med fire forskellige dækstørrelser på hjulene og alle hjul var fuldkommen ude af balance på grund af kæmpestore dæklapper, fordi lærredskasserne var blevet møre efter gentagne pålægninger af nye slidbaner. I samme øjeblik det var muligt at skaffe nye dæk, syntes bilister og motorcyklister imidlertid at tabe interessen for det allervigtigste element i deres køretøjer, nemlig hjulene og dækkene.

Med den stadig stigende tilførsel af nye motorkøretøjer melder sig imidlertid et problem, idet der i instruktionsbøgerne for langt de fleste kontinentale biler og motorcykler opgives et dæktryk målt i kilogram pr. kvadrattentimeter, i stedet for det system der er fremherskende her i landet, nemlig pounds pr. kvadrattomme. Danske motorturister har tilmed haft visse vanskeligheder i udlandet, idet de er vant til at køre med så og så mange pounds i dækkene, og nu pludselig over for de udenlandske tankpassere skulle opgive dæktrykket i atü, d. v. s. atmosfærers overtryk eller kg/cm<sup>2</sup>. Vi har sat os i forbindelse med bogstaveligt talt samtlige gumiimportører her i landet, men det viser sig besynderligt nok, at der ikke et eneste sted findes en sammenligningsliste således, at man direkte kan omsætte lbs pr. kvadrattomme til kg/cm<sup>2</sup>. Derfor har SMJ's tekniske afdeling fremstillet en sådan sammenligningsliste.

Erfaringsmæssigt viser det sig, at de danske bilister og motorcyklister forser sig på et eller andet dæktryk, som de konsekvent kører med, ganske uanset hvilken

belastning køretøjet i øjeblikket er ude for. Navnlig på motorcyklerne finder der store belastningsforskelle sted, eftersom der er bagsædepassager på maskinen eller ikke. Reminicenser fra ældre tider dikterer tilmed de fleste motorcyklister at køre med alt for stort tryk i dækkene. Såvel en bil som en motorcykles køreegenskaber er i allerhøjeste grad afhængige af, at der er korrekt tryk i dækkene, ligesom dækkenes levetid i høj grad bestemmes den rigtige pasning. Det rigtige dæktryk kan direkte aflæses på hosstående tabeller, men såfremt det drejer sig om helt nye biler eller motorcykler, anbefaler vi dog vore læsere at rette sig efter fabrikerens instruktioner (der dog kun i meget

**Sammenligningstabel**

lbs/sqi — kg/cm<sup>2</sup>

| lbs. | kg   | lbs. | kg   |
|------|------|------|------|
| 15   | 1.05 | 26   | 1.83 |
| 16   | 1.12 | 27   | 1.90 |
| 17   | 1.20 | 28   | 1.97 |
| 18   | 1.27 | 29   | 2.04 |
| 19   | 1.34 | 30   | 2.11 |
| 20   | 1.41 | 31   | 2.18 |
| 21   | 1.48 | 32   | 2.25 |
| 22   | 1.55 | 33   | 2.32 |
| 23   | 1.62 | 34   | 2.39 |
| 24   | 1.69 | 35   | 2.46 |
| 25   | 1.76 |      |      |

*Efter ovenstående tabel kan man omsætte lbs pr. kvadrattomme til kg pr. cm<sup>2</sup>. Som en tommelfingerregel kan det nævnes, at trykket målt i kg svarer til 7 pct. af trykket i pounds.*

sjældne tilfælde afviger fra disse tabeller). Vi kan i denne forbindelse oplyse, at en del kontinentale dæk skal have større tryk end man normalt anvender, men i sådanne tilfælde er det korrekte dæktryk i regelen at aflæse i støbte bogstaver på dækkets side. Således er der østrigske dæk, som i dimension 3.50×19 skal have 25 lbs tryk. Er et hjul pumpet meget hårdt op, vil det vise tilbøjeligheder til at springe på vejen, og på den måde stille langt større krav til støddæmperne, end disse er beregnet til, og det vil igen gå ud over køreegenskaberne. Er der modsat for lidt tryk i dækkene, vil man i væsentlig grad forøge vognens rullingsmodstand, dækkenes levetid vil blive nedsat og styringen vil blive tung og besværlig.

Da der er kommet mange nye vogne til



# LAVTRYK PERSONVOGNSDÆK

| Tryk    | Dæk størrelse            |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
|---------|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|         | 4.50<br>16"              | 5.00<br>15" | 5.00<br>16" | 5.50<br>15" | 5.50<br>16" | 6.00<br>15" | 6.00<br>16" | 6.25<br>16" | 6.50<br>15" | 6.50<br>16" | 7.00<br>15" | 7.00<br>16" | 7.50<br>15" | 7.50<br>16" |
| kg lbs. | Belastning pr. ring i kg |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| 1.40 20 | 220                      | 240         | 245         | 275         | 290         | 330         | 340         | 365         | 375         | 390         | 425         | 445         | 485         | 505         |
| 1.55 22 | 235                      | 255         | 260         | 290         | 310         | 345         | 360         | 385         | 395         | 415         | 450         | 475         | 510         | 535         |
| 1.70 24 | 250                      | 270         | 275         | 310         | 325         | 365         | 380         | 405         | 415         | 435         | 475         | 500         | 535         | 560         |
| 1.85 26 | 265                      | 280         | 285         | 320         | 340         | 380         | 400         | 425         | 435         | 455         | 500         | 520         | 560         | 585         |
| 2.00 28 | 280                      | 295         | 300         | 335         | 355         | 395         | 415         | 445         | 455         | 475         | 520         | 545         | 585         | 610         |
| 2.10 30 | 295                      | 305         | 320         | 350         | 370         | 410         | 435         | 465         | 475         | 500         | 545         | 565         | 610         | 635         |
| 2.25 32 | —                        | —           | —           | —           | 380         | 425         | 450         | 480         | 495         | 515         | 565         | 590         | 635         | 660         |
| 2.30 34 | —                        | —           | —           | —           | 395         | 440         | 465         | 500         | 510         | 530         | 585         | 610         | 655         | 685         |
| 2.50 36 | —                        | —           | —           | —           | 410         | 460         | 485         | 515         | 525         | 550         | 605         | 630         | 680         | 710         |

Enkelt understregning viser maksimalbelastning for standard ringe.

Dobbelt understregning viser maksimalbelastning for ekstra svære ringe.

landet, vil det være på sin plads her at erindre om den normale dækombytning, der bør foretages for hver 10.000 km. En fabriksny vogn er som bekendt forsynet med et splinternyt reservehjul, og der er ingen grund til at lade dette ligge ube-

nyttet hen, medens man slider de fire monterede hjul op. Sliddet, der finder sted på de fire monterede dæk, er også af forskellig karakter og omfang, og dækombytningen bevirker, når den udføres rigtigt, at alle fem hjul slides lige meget.

## FRA SEJR TIL SEJR

*paa*

# AVON

## DET FØRENDE DÆK

### Isle of Man T.T.

SENIOR T.T.

Nr. 1 W. R. Amm

Nr. 2 J. Brett

JUNIOR T.T.

Nr. 1 W. R. Amm

Nr. 2 K. T. Kavanagh

Nr. 4 J. Brett

### Hollands T.T.

Nr. 1 G. E. Duke

### Schweitz Grand Prix

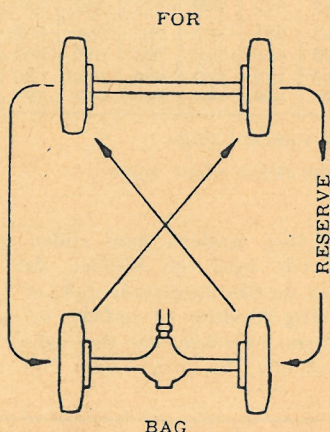
Nr. 1 G. E. Duke

### Moto-Cross des Nations

Nr. 1 Leslie Archer



Ombytningen for en personvogn ser således ud: venstre forhjul ned på venstre baghjul, venstre baghjul op på højre forhjul, højre forhjul monteres som reservehjul, reservehjulet monteres på højre baghjul og højre baghjul op på venstre forhjuls plads. Ved at benytte den lille skitse, er der ingen vanskeligheder ved dette spørgsmål. Det tilrådes dog, inden man påbegynder dækombytningen, at sørge for, at der er normalt tryk i reservehjulet, der i adskillige tilfælde springes over, når vognens hjul pumpes efter.



Almindelig dækombytning for en person- eller varevogn. Bør foretages hver 10.000 km.

Mange moderne motorcykler har hjulene monteret i stikaksler, således, at baghjulet er hurtigt aftageligt, uden at kæden og bremsesystemet berøres af den grund. På flere og flere modeller har konstruktørerne indrettet det således, at for- og baghjul er indbyrdes udskiftelige. Nu er det jo sådan, at man på en motorcykle normalt slider 3—4 bagdæk for eet for-

dæk, og hvis man ikke foretager ombytninger, vil der ske det, at fordækket efterhånden bliver mørt i lærredet, medens slidbanen tilsyneladende endnu er frisk. Når et bagdæk er slidt op, er det altid fornuftigt at sætte fordækket om på baghjulet og monteret det nye dæk på forhjulet. Er hjulene indbyrdes omskiftelige, volder dette problem ingen form for vanskeligheder, men udføres på en halv times tid. Er hjulene ikke udskiftelige, må man naturligvis afmontere fordækket og montere det på baghjulet — det giver samtidig lidt træning i at lægge dæk på. Langt de fleste dækmodeller er således konstrueret, at der ikke er »for og bag« på dem, men i enkelte tilfælde skal man sørge for at montere dækket på en bestemt måde. Dette gælder således flere Continental dæk, der er monteret med et slidbanemønster, i hvilket figurerne i mønstret er bagudrettet i et sildebensmønster. Disse dæk skal naturligvis monteres således at mønstret ved vejbanens berøring er bagudrettet.

Rent principielt må det frarådes at pålægge motorcykledæk slidbaner, kun når det drejer sig om sidevognskøretøjer kan det forsvares, og i så tilfælde skal slidbanedækket monteres på maskinens baghjul, eller — hvis der ikke er tungt læs på sidevognen — på sidevognshjulet.

Når slidbanen er slidt på et dæk, bør dækket enten kasseres eller pålægges ny slidbane, da det er misforstået sparsommelighed at slide et dæk helt ned til lærredet. Hvis folk vidste, hvor dødsens farligt det er at køre med blankslidte dæk i vådt, glat og fedtet føre, ville de i nogen grad betænke sig før de satte sig op i vognen. Dette gælder i langt højere grad motorcyklisterne. Hvis man kender lidt til forhold-

## LAVTRYKS-RINGE

| Dimension | Lag | Tryk i lbs.             |     |      |      |      |      |      |
|-----------|-----|-------------------------|-----|------|------|------|------|------|
|           |     | 25                      | 30  | 35   | 40   | 45   | 50   | 55   |
|           |     | Belastning pr. dæk i kg |     |      |      |      |      |      |
| 170—20    | —   | —                       | —   | 650  | 725  | 825  | 900  | 1000 |
| 190—20    | —   | —                       | 650 | 775  | 875  | 1000 | 1100 | —    |
| 210—18    | —   | —                       | 725 | 850  | 975  | 1075 | 1200 | —    |
| 210—20    | —   | —                       | 725 | 850  | 975  | 1075 | 1200 | —    |
| 230—18    | —   | —                       | —   | —    | —    | 1175 | 1300 | —    |
| 230—20    | —   | —                       | 850 | 1000 | 1125 | 1275 | 1400 | —    |
| 250—20    | —   | —                       | —   | 1025 | 1175 | 1325 | 1475 | 1600 |



## Nødvendigt tryk for given vægt på motorcykledæk

| Vægt pr. dæk | Dækhøjde   | Tryk                    |
|--------------|------------|-------------------------|
| 320 lb.      | 3.00 tomme | 29 lb. pr. kvadrattomme |
| 320 lb.      | 3.25 tomme | 22 lb. pr. kvadrattomme |
| 320 lb.      | 3.50 tomme | 18 lb. pr. kvadrattomme |
| 320 lb.      | 4.00 tomme | 16 lb. pr. kvadrattomme |

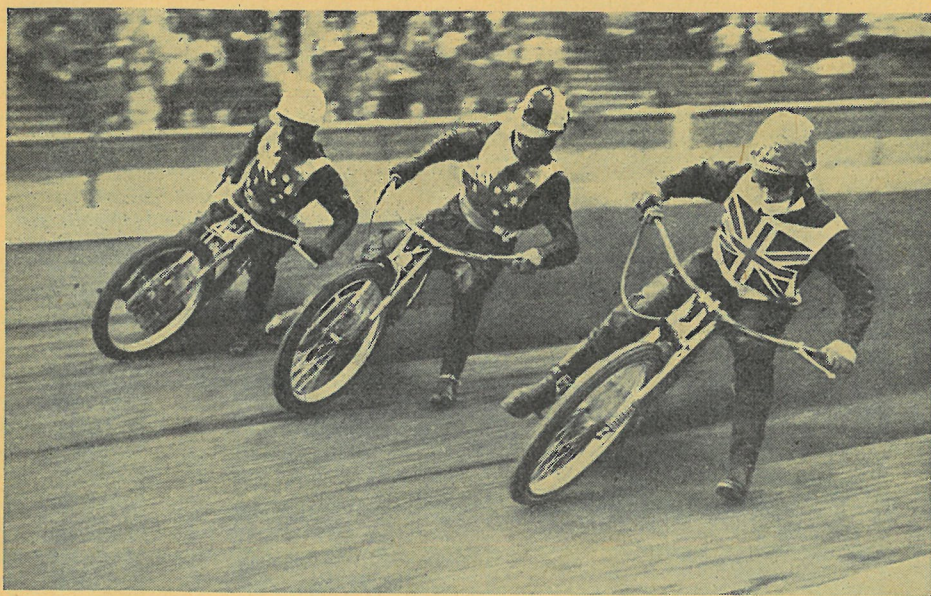
## Tilladelig vægt for givet tryk i motorcykledæk

| Tryk<br>pr. kvadrattomme | Dækhøjde i eng. tommer                  |      |      |      |      |      |
|--------------------------|-----------------------------------------|------|------|------|------|------|
|                          | 2.375                                   | 2.75 | 3.00 | 3.25 | 3.50 | 4.00 |
|                          | Vægt pr. hjul i lbs. (1 lb. = 0,454 kg) |      |      |      |      |      |
| 16 lb.                   | 120                                     | 140  | 160  | 200  | 280  | 360  |
| 18 lb.                   | 140                                     | 160  | 180  | 240  | 320  | 400  |
| 20 lb.                   | 160                                     | 180  | 200  | 280  | 350  | 430  |
| 24 lb.                   | 185                                     | 210  | 240  | 350  | 400  | 500  |
| 28 lb.                   | 210                                     | 250  | 300  | 400  | 450  | —    |
| 32 lb.                   | 240                                     | 280  | 350  | 440  | 500  | —    |

dene her i landet, vil man vide, at langt de fleste motorcyklister desværre stadig udelukkende anvender baghjulsbremsen, og da baghjulet ikke alene bliver mest slidt, men også sidder bedst skjult således, at man kun lægger mærke til slidbanens forfatning ved nøje at se dækket

efter, vil man forstå, at en lang række udskridningsulykker under opbremsning for en stor del skyldes blankslidte dæk.

I et følgende nummer vil vi bringe en artikel om afbalancering af hjul, der bliver mere og mere nødvendig efterhånden som hastighederne sættes i vejret.



Det kan man vel kalde jævnbyrdig konkurrence! Billedet er fra Wembley stadion, hvor man den 14. august kørte en match mellem Australien og England. England vandt med 57 points foran Australien, der fik 51 points. Rytterne fra v. t. h. er: Jack Young, Graham Warren og Split Waterman.



# FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“



Det siger sig selv, at denne rubrik aldrig kan give et udtømmende billede af den internationale bilsport, og navnlig nu mod sæsonens slutning, da den europæiske løbskalender synes at være ved at sprænges af større og mindre arrangementer, er det svært at skønne over, hvad man skal tage med ud over de rene Grand Prix løb, der tæller til verdensmesterskabet.

Det synes jo efterhånden at være en regel, at hver eneste af de aktive bilsportsnationer skal have sit eget 24-timers løb — et mini-Le Mans, som giver både arrangører og iskagemænd mulighed for at trække penge ud af folk flere dage i træk. Det er imidlertid ikke nok, at man stiller et arrangement på benene — man må også tage et vist hensyn til de interesserede kørere, som ind imellem må have tid til at trække vejret og få lappet på skrammerne. Hvis de belgiske automobilklubber, som arrangerer det årlige 24-timers løb for sports- og standardvogne ved *Spa-Francorchamps*, ikke vidste det i forvejen, så er de nu en kostbar erfaring rigere, for først blev kørerne væk, og så nåede aviserne at få fortalt folk, at der ikke var udsigt til andet end sportslige trivialiteter. Sportsvognsklassen blev vundet af *Farina* og *Hawthorne* i *Ferrari* (3670 km., 152,7 km/t.), nr. 2 blev en privat ejet *Jaguar*, type XK 120 C, kørt af *Scott-Douglas* og *Gale*, der kom ind 18 omgange efter vinderen — det er jo ikke ligefrem den slags, der får tilskuerne til at svede af spænding. Lidt større interesse havde standard klassen, der blev vun-

det af *Vallagan* og *Narishkine* i en Mercedes 220 (2711 km, 112,7/kmt.) fulgt af en *Simca Sport* og (læg mærke til det) en *Peugot 203 Coupé*.

I Lissabon kørtes den 26. juli det portugisiske Grand Prix for sportsvogne — vinder blev italieneren *Felice Bonetto* i *Lancia* (V-6 motor på 2900 ccm) med 134,4 km/t. i gennemsnit for de 272 km. *Gonzales* var anmeldt med en lignende vogn, men han knuste den under træningen og blev selv lettere kvæstet. Nr. 2 blev *Moss* i *Jaguar* en omgang efter vinderen.

Den 15. august kørtes på *Charterhall* flyvepladsen i England en række lokale klubløb, som kun skal nævnes her, fordi man som et ekstra trækplaster havde arrangeret et løb for racere uden formelbegrænsning, og der var lagt op til en match mellem *Farina* i en enlig *Ferrari* (4500 ccm uden kompressor) og to *B.R.M.* kørt af henholdsvis *Parnell* og *Wharton*. Allerede under tæningen kom *Parnell* i vanskeligheder, idet »et eller andet satte sig fast i bagtøjlet« — baghjulene blokerede, og han skred med ca. 225 km/t. ud af banen — vognen blev stærkt ramponeret, men føreren kom intet til (gud ved, hvad de vogne efterhånden har kostet i reparationstimer). Under selve løbet førte *Farina* på de første 10 omgange, så gik han ud med svigtende tænding — det interessante er imidlertid, at *Wharton* fuldførte og sikrede sig sejren med den anden *B.R.M.*, og han slog herunder *Farina's* gamle omgangsrekord ved at køre en omgang med 137,9 km/t. Hermed bekræftedes den erfaring, som har fæstnet sig gennem *B.R.M.'s* sørgmodige karriere, nemlig, at den, når heldet er ude, kan yde toppræstationer på distancer under 200 km — den løbstekniske levetidsfaktor ligger altså på ca. en trediedel af, hvad der er nødvendigt.

På flyvepladsen *Goodwood* i England kørtes den 22. august det årlige 9-timers løb for sportsvogne — i år imødeset med mere almindelig interesse, fordi de engelske sportsvogne i den forløbne del af sæsonen gennemgående har klaret sig så godt, og fordi der på forhånd var lagt øp til den helt store duel mellem *Jaguar* og *Aston Martin*. *Goodwood* er en kort cementbane (3,86 km pr. omgang), der stiller store krav til bremserne, og som derfor må synes en lækkerbidsk for de nye

KVALITETS MÆRKET





## VERDENS MEST SOLGTE MOTORCYKLE

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.<br>Omsætning | Incl.<br>Omsætning |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|
| D 1 Standard Bantam,<br>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.,<br>incl. fjedrende bagstel.                                  | 3970,00            | 5258,00            |
| A 10 650 ccm topvent., 2-cyl.<br>Golden Flash incl.<br>fjedrende bagstel . . . . . | 4150,00            | 5510,00            |
| M 21 600 ccm sideventilet . . .                                                    | 3270,00            | 4278,00            |

Alle priser er inclusive speedometer.



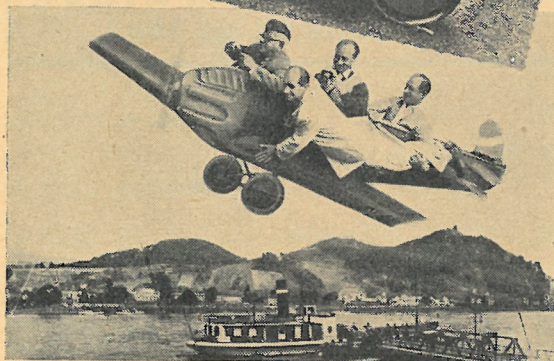
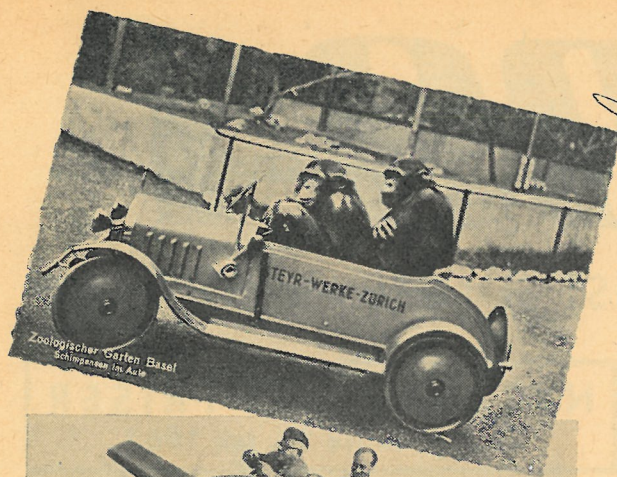
FORHANDLES  
OVERALT  
I LANDET

Generalrepræsentant for Danmark

**BSA MOTORS & CYCLES**

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





Karls Hilsen  
til S. H. J.

Det er ikke småting, den hjemlige redaktion bliver udsat for, når den modtager hilsner fra korrespondenter og medarbejdere, der for længere eller kortere tid opholder sig i udlandet. Øverst ses et kort fra Collecteur, der opholder sig i Frankrig, Schweiz og Italien i nogle måneder. På vognen står: Steyr-Werke-Zürich — sikkert en hilsen til redaktionens tusindårige Steyr, muligvis med redaktøren ved rattet. De flyvende medarbejdere og venner af huset sendte den underste hilsen fra Nürburgring — vi imødeså deres hjemkomst med bange anelser.

Jaguar, der faktisk vandt ved Le Mans på deres hårdforkromede skivebremser. Løbet, der kørtes i to klasser (vogne under og over 2000 ccm), beviste imidlertid endnu en gang, at motorsporten rummer alt for mange af hinanden uafhængige variable til, at man med sikkerhed kan forudsige noget som helst.

Allerede under træningen fik man den overraskelse, at hurtigste omgang kørtes af *Whitehead's H.M.W.* (med 3,5 liters Jaguar motor) og af *Schell's Gordini* (knapt 2000 ccm) — de fik begge noteret 1.43,0, medens den hurtigste Jaguar kørte af *Hamilton*, måtte nøjes med 1.47,0. Løbet startede kl. 15 i tørt, varmt vejr, og det var klart, at de to Jaguar-kørere *Moss* og *Stewart*, havde planer om at sikre sig et forspring i starten — de begyndte i et morderisk tempo, men i løbet af en halv snes omgange blev det lige så klart, at her var tale om en bane og et føre, der raspede slidbanegummi som sandpapir. Denne omstændighed gav de to Aston Martin-kørere, *Parnell* og *Collins*, en chance, for det

var åbenbart, at de kørte med lavere dækbelastninger, ligesom den noget mindre motor (2922 ccm imod Jaguarens 3442 ccm), der dog under alle omstændigheder var fuldt tilstrækkelig, ikke fristede til overdrevent hjulspind.

Afgørende for løbets udfald var dog den enestående række af uheld, som i løbets sidste time ramte det samlede fabrikshold fra Jaguar — endnu til kl. 23 havde *Hamilton* og *Moss* holdt sig i spidsen (med et kolossalt dækforbrug), men 3 minutter i 23 kom *Hamilton* i depot og fik fyldt næsten 10 liter olie på motoren, og 11 minutter senere kom han trillende ind for sidste gang med hvert eneste leje i motoren brændt sammen. Få øjeblikke inden var den anden Jaguar gået ud af samme årsag. Dermed sejlede de to *Aston Martin*, der hidtil havde ligget som nr. 3 og 4, støt og sikkert frem i spidsen og vandt — vindere blev *Parnell* og *Thompson* med en gennemsnitshastighed på 126,6 km/t, efterfulgt af *Collins* og *Griffith*. Løbet gav iøvrigt anledning til en ny, motorsports-



lig effekt, der fortryllede mange af de tilstedeværende entusiaster — da Jaguar'ene kom hylende rundt på banen i sommer-nattens bløde mørke, kunne man se deres fritliggende skivebremser lyse smukt kirsebærrødt ud mellem trådhjulenes eger. De blev faktisk så varme (idet bremse-skiverne ikke er forsynet med indvendig køling), at man fra depotets side en overgang tænkte på at lade vognene gå ud, fordi man var bange for, at egerne i hjulet ikke skulle kunne holde.

Den 23. august kørtes det *svejtiske Grand Prix* på den snart historiske landevejsbane (7,26 km) i Bremgarten ved Bern, og som sædvanlig frådsede man ved denne lejlighed i motorsport. Foruden motorcyklernes Grand Prix kørtes der om formiddagen en række sportsvognløb over 10 omgange — i klassen for vogne under 1500 ccm vandt *Schuler* i *Veritas* (120,0 km/t), og den særlige klasse for produktionsmodeller *Ringgenberg* i *Porsche* (126,0 km/t, altså hurtigere), medens klassen over 1500 ccm blev vundet af *Daetwyler* i en 4,5 liters *Alfa Romeo* (143,3 km/t, vognen var en ombygget førkrigs Grand Prix model, og hurtigste produktionsmodel var en *Jaguar*, kørt af *Balaracco* (121,3 km/t).

Som sædvanlig var der i Grand Prix'et lagt op til et come back for *Maserati*, kørt af *Fangio*, *Marimon* og *de Graffenried*, og som sædvanlig måtte de bide i græsset overfor det fantastisk stærke og driftsikre *Ferrari*-hold, bestående af *Ascari*, *Farina*, *Villoresi* og *Hawthorne*. Træningen gav *Maserati*-folkene håb, for *Fangio* kørte hurtigste omgang på 2.40,1, en tiendedel hurtigere end *Ascari*, og han kæmpede da også under løbets første halvdel en heltemodig kamp for at blive i førergruppen. Han blev — som så ofte før — svigtet af materiellet, for på 28. omgang kom han forbi depoterne slæbende en sådan røg-hale efter sig, at banen blev komplet mørklagt. Årsagen til denne motortekniske uorden er ukendt, men han var med det samme ude af løbet. *Villoresi* havde et mindre sammenstød med *Herman Lang*, der havde lånt *Gonzalez'* *Maserati* (han sluttede som nr. 5). På 40. omgang kom

*Ascari*, der førte fra starten i sin iskolde, mesterlige stil, ind til depotet med svigtende tænding — gode råd var dyre, men åbenbart for hånden, for med en forsinkelse på kun 1,28 min. var han på banen igen og arbejdede sig hurtigt frem til spidsen. *Fangio* havde det store held, at samtidig med at hans egen vogn var ude af spillet, kom *Bonetto* ind med sin egen *Maserati*, den lånte han, og med kun 28 sekunders forsinkelse var han inde i løbet igen for at slutte som nr. 4. De endelige resultater blev: *Ascari* (156,2 km/t, hermed har han sikret sig verdensmesterskabet for i år), *Farina*, *Hawthorne* og *Fangio-Bonetto* — samtlige vogne var F 2 racere (under 2000 ccm).

# FAKA

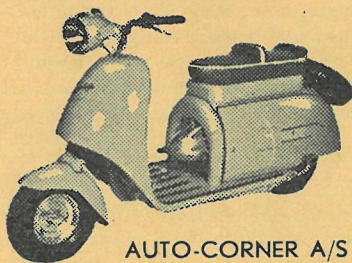
## SCOOTER

— den eleganteste

Forsynet med den berømte 150 cc. ILO Motor, 3 Gear, Fodskifte, fremragende og sikkert Bremsesystem, dobbelt teleskopisk Forhjulsaffjedring, Baghjulsaffjedring med Svingarm, Dobbelt sæde, Speedometer og Kilometer tæller, samt monteret Reservehjul.

Pris incl. Afgift og Levering

**Kr. 3600,-**



AUTO-CORNER A/S

Jagtvej 23, Kbhvn. N, TAga 6083

Forhandlere søges i ledige Distrikter

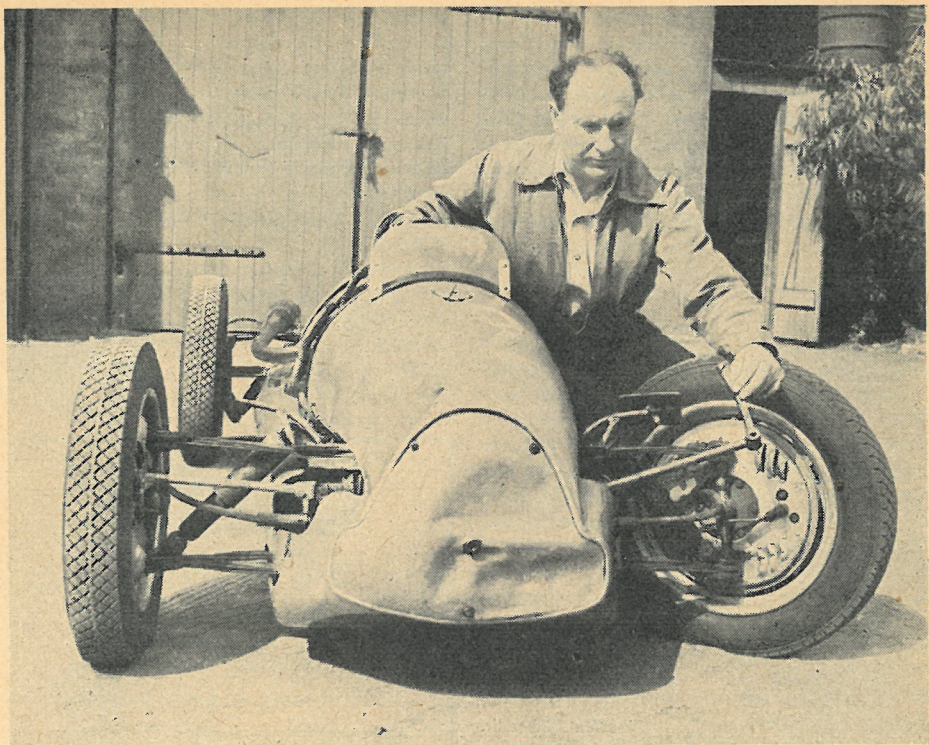


Skift til

# LODGE

og mærk forskellen





*Kai Hansen betragter med bitter alvor den knækkede styrearm.*

Vor mest erfarne automobilkører *Kaj Hansen*, der som omtalt her i bladet kom til skade med sin F3 racer, i et Grand Prix i Orleans den 31. maj, er nu udskrevet fra hospitalet og i fuld gang med at gøre sin vogn klar til et løb i Toulouse den 27. september. Vi har fået nærmere forklaring om Kaj Hansens uheld, der skyldtes materialebrud. Kaj Hansen havde netop monteret et nyt stempel i sin motor, og da han kom sent frem til banen og således ikke kunne nå den ordinære træning, fik han tilladelse til at køre en halv snes omgange for at køre sin motor ind. Han kørte først otte omgange langsomt, og derefter ville han køre de to sidste omgange med næsten fulde om-

drejninger. Da han således var oppe på ca. 150 km/t, hørte han en foruroligende raslen ved det ene forhjul, og da han kastede et blik ud over vognens side, så han til sin rædsel, at der ikke var forbindelse mellem styrearmen på venstre forhjul og styrestangen. Han fik kun lige opfattet dette, da vognen drejede voldsomt til siden, og han blev kastet ud af vognen — efter franske journalisters påstand, en lufttur på 30 m. Kaj Hansen blev øjeblikkelig bragt på hospitalet i Orleans, hvorfra han senere pr. fly blev overført til Bispebjerg hospital. Kaj Hansen har imidlertid kun lovord for den franske klub, der trods det, at han slet ikke kom til start i løbet, udbetalte ham hans startpenge, inviterede ham til en måneds rekreationsophold og tilbød ham at reparere vognen. Denne har Kaj Hansen imidlertid selv hentet i Frankrig, og han er nu som sagt i fuld gang med at reparere den. Der er godt stof i de gamle drenge, og Kaj Hansen er stadig en meget populær kører på de internationale baner.

**Kun få eksemplarer tilbage!**

**Motorcykle Reparationer**

Kr. 9,75

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL



# Saxtorp Grand-Prix

Saxtorp moto-cross Grand Prix kørtes d. 30. august på den meget krogede og vanskelige Saxtorphane. Der blev kørt i to indledende heat, med 20 startende ryttere i hvert, men kun de 14 bedste gik til finalen, forudsat de gennemførte indenfor respittiden. Der var således ikke grund til at overanstrengte maskinerne for at kunne brilliere med en første eller anden plads og derfor faldt i hvert tilfælde det første heat lidt mat ud. Dette blev vundet



Englænderen Brian Stonebridge på vej op af grusgraven i Saxtorp Grand Prix.

af Bengt Andersson (Matchless) foran Bill Nilsson (AJS) og Bryan Stonebridge (Matchless), John Draper (BSA) kom på fjerdepladsen og som nr. fem kom Kuno Johansson — Sveriges stærke mand. I det andet indledende heat blev der lidt kamp om placeringerne, fordi svenskeren Lars Gustafsson og belgieren Baeten, begge kørte for at vinde dette heat. Kun 13 af rytterne i andet heat klarede sig til finalen, eftersom resten ikke gennemførte i respittiden. Man tog dog endnu en rytter med således, at der startede 14 mand fra hver af de indledende heat i finalen. Gustafsson vandt det andet heat foran Baeten og på tredjepladsen kom Erik Eriksson, Triumph.

Umiddelbart efter starten i slutheatet skød tre svenskere frem i spidsen, nemlig Bengt Andersson, Lars Gustafsson og Kuno Johansson, og de blev fulgt af belgieren Mingels, englænderen Geoff Ward og Basil Hall og først på syvende pladsen kom den frygtede belgier, Baeten. De tre svenske ryttere viste virkelig, at de havde lært noget af englændernes holdkørsel, og meget tydede på, at der var lagt op til en svensk sejr. Baeten mistede en overgang herredømmet over sin maskine og var lige ved at styrte, men han kom hurtigt i gang igen og kørte sig op på fjerdepladsen lige bag svenskerne. Disse fire ryttere satte tempoet ganske gevaldigt i vejret og øgede afstanden til det øvrige felt. Men uheldet var ude efter svenskerne. Bengt Andersson måtte sætte tempoet ned, fordi hans stød-dæmpere i forgaflen holdt op med at fungere. Lars Gustafssons motor satte sig og Kuno Johansson var derefter den eneste svensker, der kunne gøre sig gældende. På 11. omgang overtog Baeten føringen, men Kuno Johansson hægtede sig stadig op, og disse to ryttere var det øvrige felt fuldkommen overlegne. Allerede efter den 10. omgang begyndte de at overhale de bageste ryttere i feltet og inden løbet var forbi, havde de overhalet samtlige konkurrenter med undtagelse af de to englændere, Geoff Ward og Phil Nex. Resultatet blev derfor:

- 1) René Baeten Belgien, Sarolea 1.00.45,2
- 2) Kuno Johansson, Sverige, BSA 1.00.50,3
- 3) Geoff Ward, England, AJS .. 1.03.02,6
- 4) Phil Nex, England, BSA .... 1.03.17,7
- 5) John Avery, England, BSA .. 1.04.12,6
- 6) Gustaf Johansson, Sver., BSA 1.04.25,0



Først som henholdsvis nr. 7 og 8 kom de to belgiere, Auguste Mingels og Victor Leloup, begge på FN, og begge disse habile ryttere blev altså en omgang efter Baeten og Kuno Johansson.

## Europamesterskabet i Moto-Cross

Det svenske moto-cross Grand Prix på Saxtorp tæller til europamesterskabet, og resultatet af europamesterskabet 1953 ser derefter således ud:

- 1) Auguste Mingels, Belgien, FN .. 30 p.
- 2) René Baeten, Belgien, Sarolea .. 19 »
- 3) Victor Leloup, Belgien, FN .... 18 »
- 4) Basil Hall, England, BSA ..... 15 »
- 5) L. A. Archer, England, Norton .. 15 »
- 6) Geoff Ward, England, Matchless 11 »

Bedste skandinavi blev Kuno Johansson, BSA, der placerede sig på 10. plads sammen med franskmænden Frantz og hollænderen Boudoin.

Nationskonkurrencen ser således ud:

- 1) Belgien ..... 83 points
- 2) England ..... 69 »
- 3) og 4) Sverige og Frankrig 10 »
- 5) Holland ..... 7 »

Mærkekonkurrencen blev vundet af FN med 54 points, nr. 2 blev BSA med 38 points og nr. 3 Matchless med 32 points.

## Fra månedens MOTORLØB

Børge Mørch, der velfortjent er blevet jydsk mester i standard solo, erhvervede sit mesterskab på en lidt kedelig måde, eftersom hans to værste konkurrenter, Knud Nielsen, Aarhus og Arne Svendsen, Silkeborg, begge måtte udgå i finalen. Det er altid trist at vinde et løb, og navnlig et mesterskab på den måde, at konkurrenterne udgår med maskinskade, før der bliver altid et kedeligt spørgsmålstegn hængende i luften. Den 16. august blev der imidlertid lagt op til en revanche-match mellem disse tre ryttere på banen i Kolding, men spørgsmålstegnet blev hængende, eftersom det denne gang var Børge Mørch's tur til at have uheld i slutheatet. Standard Solo blev kørt i tre indledende heats og et slutheat. Det første heat førte Knud Nielsen fra start til mål, skønt han blev presset af Børge Mørch, der styrtede i opløbssvinget. Han kom dog hurtigt på benene igen og gennemførte som nr. 2. Knud Nielsen vandt i tiden 1.17,2. Andet heat blev vundet af Jens Nielsen, Silkeborg i 1.22,9, og her blev Niels Nielsen, Odense, nr. 2. Tredie heat blev klart vundet af Børge Mørch, og der var derefter lagt op til det store opgør i slutheatet. Knud Nielsen vandt atter i tiden 1.17,2 foran Arne Svendsen, Silkeborg, og på trediepladsen kom Ejvind Hansen, medens Børge Mørch måtte udgå med maskinskade. Ekspertracet blev vundet af svenskeren Carl Hultmann, 10 points, nr. to blev Aksel Møller, Aarhus med 7 points, nr. tre Erik Wincentz, 6 points. Sidevognsløbet blev vundet af Leo Petersen, København, foran Kresten Krestensen, Aarhus.

I den yderst upåagtede og interesseløse landsmatch blev der den 22. august kørt et løb på Odense Speed-way. Erik Wincentz fra sjællandsholdet var dagens bedste mand, men fynboerne var de mest stabile, og med usvigelig sikkerhed besatte de hver gang anden- og trediepladsen således, at fynboerne vandt med 44 points over sjællænderne, der fik 39 points. Kiehn Berthelsen var som ventet den bedste ekspertkører, og han opnåede dagens bedste tid i 1.19,2 og vandt iøvrigt ekspertklassen med 12 points foran Leif Bech,

## SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

**TID  
PENGE  
PORTO  
TELEFON**

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

**Alt på et sted til motorcykler**

**Motor-  
lageret**

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





*Mortan hyldes efter sit afskedsløb. Til venstre får den populære nr. 13 en lufttur af Kiehn Berthelsen, Erhard Fisker og Orla Knudsen, og til højre kører Mortan sin sidste æresrunde med Kiehn på bagsædet.*

der fik noteret 6 points. Banen var meget tung, og da en voldsom tordenbyge satte ind, blev den med et mildt ord opløst. Et crac-race blev vundet af Kiehn Berthelsen i tiden 1.31,7 — en tid, der med al ønskelig tydelighed viser hvor tung og langsom banen blev efter regnen. Leif Bech blev nr. to i 1.35,2. De fire bedste ryttere startede dagens match, og atter her vandt Kiehn Berthelsen i tiden 1.37,0 foran Erhard Fisker, der fik noteret 1.41,2. Efter dette sidste mudderbad var rytterne absolut ukendelige.

På moto-cross banen ved Vinderød kørte man årets sidste moto-cross den 23. august. De to svenske kørrere, Eric Ericsson og Lennart Svensson, dominerede, men som undskyldning skal det siges, at Knud Nielsen, der var dagens bedste dansker, var ude for uheld i både første og anden start. Dagens første start var for letvægtere indtil 175 ccm, og dette løb blev vundet af Erhard Fisker på 125 ccm DKW i tiden 6.38,2. Nr. 2 blev J. Gudmand Petersen, Villiers, i 6.41,1. Junior solo indtil 500 ccm blev vundet af Gustav Andreasen, Triumph, i sammenlagt tid for de to gange 8 omgange 16.28,4. Nr. 2 blev Karl Johan Larsen, Triumph, i 16.31,2 og han vandt tillige Sandkroens Pokal for hur-

tigste rytter over 8 omgange, som han tilbagelagde på 8.08,6.

Senior solo indtil 500 ccm blev kørt i tre afdelinger med bedømmelse efter sammenlagt tid. Her vandt svenskeren Eric Ericsson, Ariel, med 23.05,4 foran sin landsmand, Lennart Svensson, Triumph, der fik noteret 23.17,9. Junior sidevogn indtil 750 ccm blev vundet af Mogens og Ove Post, Norton, i sammenlagt tid 14.05,6 foran parret David Larsen/Hell Andersen, Züdapp, 14.17,0. I denne klasse vandt Anker Hansen den første start, og han førte i anden afdeling, da han i et af svingene slog en kolbøtte. Kun de to nævnte sidevognsmaskiner gennemførte løbet.

Senior sidevogn blev vundet af Niels E. Hansen/Viggo Johansson, Ariel, i sammenlagt tid for 16 omgange 18.02,1 foran John Lindberg/Kurt Jensen, Ariel, 18.19,0. De to stærke kørrere i denne klasse, Niels Andersen og Egon Walther udgik begge med maskinskade.

Aarhus Motor Klub's moto-cross ved Nymølle den 30. august var mildest talt uheldigt. Indledningsvis meddelte klubben i sine annoncer for løbet at »de to verdensmestre« Ejvind Hansen, Fyn og Knud Nielsen, Aarhus, ville starte. Al ære og respekt for disse to udmærkede kørrere,



men verdensmester er vist ingen af dem — med mindre det er i udendørs Ludo. Må vi blive fri for den slags fra motor-klubbernes side. Dernæst konstaterede vi, at man på Nymølle-banen, der uden tvivl er den farligste bane i landet, ikke var i besiddelse af gule advarselsflag. I betragtning af at rytterne kun kan overskue en lille del af banen, må denne mangel på rekvisitter betegnes som ansvarsfløjt fra klubbens side, og det er iøvrigt i strid med reglementet. Iøvrigt må banen betegnes som for farlig og uegnet til moto-cross. Det kunne naturligvis ikke undgås, at der skete mange styrt, navnlig omkring vandgravene, i hvilke der var næsten dobbelt så høj vandstand som ved de foregående løb. Ejvind Hansen vandt første heat i 500 ccm klassen efter meget hård konkurrence med Knud Nielsen, men sidstnævnte fik motorstop. I andet heat kom kampen til at stå mellem Ejvind Hansen og Arne Svendsen efter at Knud Nielsen atter havde været uheldig. Ejvind Hansen førte lige til opløbssvinget, men da var han så uheldig at styrte og brække den ene arm. I sidste heat tog Knud Nielsen føringen i et godt tempo fulgt af Jacob Lynegaard. Sidstnævnte forsøgte en noget hasarderet overhaling med det resultat, at han tørnede mod både halmballerne og Knud Nielsen, så begge ryttere slog veritable kolbøtter med deres maskiner, som ved et mirakel kom ingen af dem noget til. Senior solo blev derefter vundet af Arne Svendsen, Silkeborg, og senior solo indtil 350 ccm blev vundet af Bent Rasmussen, Aarhus, foran Henning Krog. Letvægtsklassen for maskiner indtil 175 ccm blev vundet af Jørgen Ejstrup, Hjørring, foran Karl Andersen, Aarhus. I juniorklassen vandt Robert Kristensen, Aarhus, og i sidevognsklassen gik Harry Pedersen, Aarhus, af med sejren.

Det var Morians dag på Gladsaxe speedway den 30. august. Afskedsforestilling kan man vel kalde det, eftersom den populære rytter med dette løb tog afsked på speedway sporten. Der var stopfyldt på tilskuerpladserne, og forventningerne var på bristepunktet, så det var mere end uheldigt, at det trak ud med starten. Årsagen til forsinkelsen viste sig at skyldes, at Bill Kitchens flyvemaskine ikke var ankommet rettidigt, og da den endelig kom, viste det sig, at Kitchens lædertøj var ble-

vet borte et eller andet sted. Det er ikke sådan med de flyvemaskiner — De ved: hatten i Cairo, skoene i Rio, mappen i Shanghai o. s. v.

Kiehn Berthelsen satte indledningsvis Irvingers rekord på 74,9 sek. ned til 70,9 sek., og derefter udfoldede Morian sig med hele sin gamle kraft, erfaring og snarådighed i matcher med Kiehn Berthelsen og Bill Kitchen. Til publikums store begejstring slog Morian i det første heat Bill Kitchen, medens han fulgte englænderen og Kiehn Berthelsen til dørs i de følgende heats. Andet heat blev vundet af Kiehn Berthelsen foran Orla Knudsen og tredje heat gik til Kiehn Berthelsen med Bill Kitchen på andenpladsen og med Morian som nr. 3. Gladsaxe-løbet for standardmaskiner blev en fin opvisning af Smith Nielsen, Søren Gandrup og John Havnbo, medens letvægtløbet blev vundet af Erhard Fisker, DKW, efter at han havde besat førstepladsen i alle tre heat. Hans Jacobsen og Th. Thy havde en god match i sidevognsløbet — alle tre afdelinger blev vundet af Hans Jacobsen.

Den 17. august kørtes landskampen Østrig-Norge på Dælenengen speedway i Oslo. Nordmændene vandt med 48 points mod østrigernes 33 points, hvilket navnlig skyldtes, at det østrigske hold var meget ujævnt i sin sammensætning, og der var kun to ryttere af format, nemlig Fritz Dirlt og Josef Kamper. Det norske hold måtte undvære sin stærkeste mand, Basse Hveem, fordi han havde brækket kravebenet under verdensmesterskabsturneringen. Henry Andersen kørte imidlertid i sin sædvanlige, sikre stil, og han viste flere gange, hvordan man skal trække sin holdkammerat op.

## LØBSKALENDER

### September:

20. Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin, Odense — baneløb.
20. BSA Klubben Trial, Holbæk.
20. Aalborg Motor Klub — Aså Travbane.
24. De samvirk. motorklubber (Danmarks-mesterskabet på Speedway 1953), Amager — baneløb.
27. Aarhus Motor Klub (Danske Jordbanemesterskaber 1953), Jydsk Væddeløbsbane — baneløb.

### Oktober:

4. Fyns Motor Sport (Moto-cross) — Ejstrup ved Korp.
11. Sports Motor Klubben København (1. afd. af DM i trial 1953-54) — trial.
18. Motorecykle-Klubben Svendborg — trial.
18. Frederiksborg Amts Motorklub — trial.
25. Motorklubben Vestfyn — trial.







Køb en **LUCAS** tågelygte!



Nu er årstiden inde hvor De bør revidere vognens lygteføring. Under kørslen i de mørke og tågede efterårs- og vinternætter vil De takke Dem selv for, at De valgte rigtigt, da De skulle anskaffe Dem en hjælpelygte — LUCAS SFT 700 S tågelygten, der er både smuk, lyser som en tågelygte skal, og så smal, at den får plads overalt.



**LUCAS tågelygte  
model SFT 700 S**

**Kr. 124,90  
incl. kontakt,  
ledning og beslag**



**FORLANG DEN HOS DERES FORHANDLER**