

NR. 9 - 8. ÅRG.

SEPTEMBER 1954

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



J. V. Smith, BSA, vandt Experts Grand National på Mobiloil D — den mineralske racerolie. Den olie J. V. Smith kørte på, er nøjagtig den samme Mobiloil D, som De kan købe i alle landets motorcykleforretninger og ved de fleste servicestationer. Mobiloil D er den eneste specialolie for fire-takt motorcykler — giv Deres motorcykle et dobbelt liv med Mobiloil D.

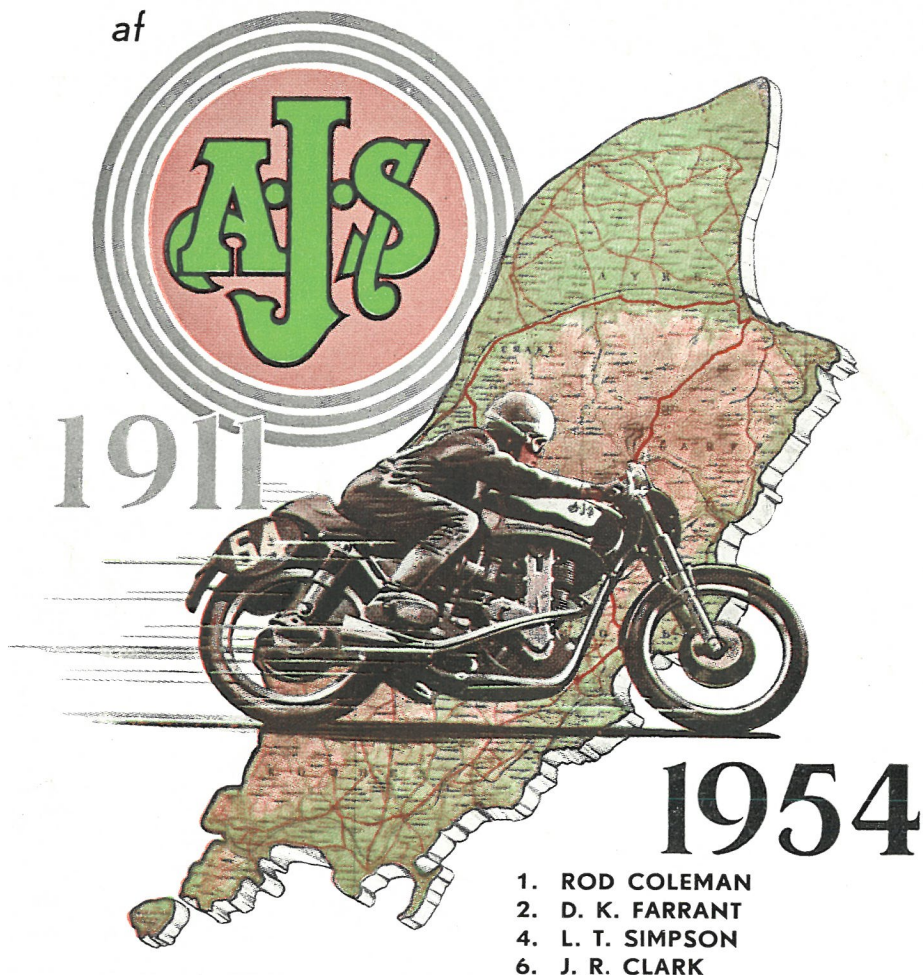
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

Isle of Man

JUNIOR T.T. 1954

blev vundet med rekordhastigheden 147,24 km/t

af



1. ROD COLEMAN
2. D. K. FARRANT
4. L. T. SIMPSON
6. J. R. CLARK

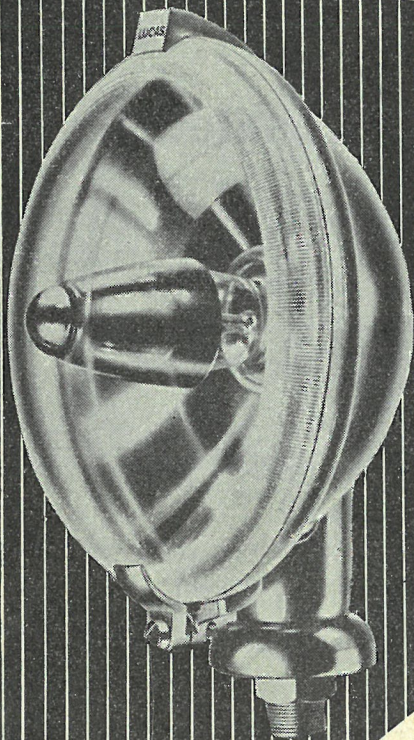
Simpson og Clark kørte begge standard modellen 7 R

Af 32 startende A.J.S. ryttere fuldførte de 28

Deltagere i T.T. løb i mere end 40 år

IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN - SLOTSGADE - ODENSE

Slut Dem til
de tusinder, der
allerede har valgt
Lucas tvilling-sæt
for sikker
natkørsel . . .



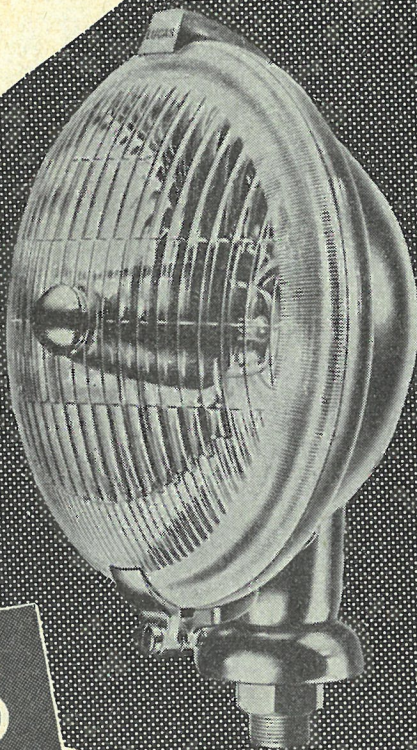
LUCAS

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

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

LUCAS

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



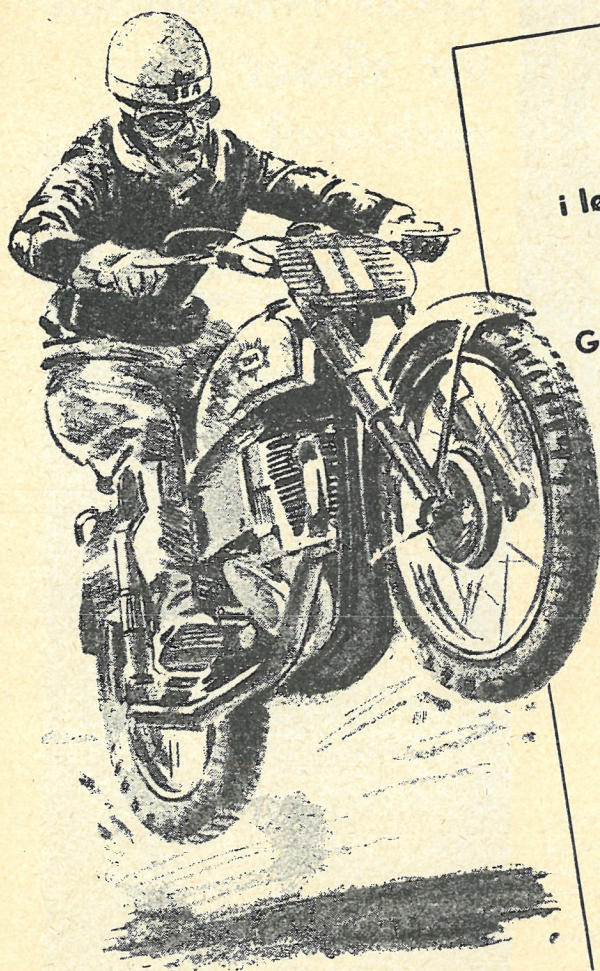
LUCAS

TVILLING - SÆT

SE - OG BLIV SET - SIKKERT MED LUCAS!

BSA

vinder på kvaliteten



Sejre

i løb der tæller

**EXPERTS
GRAND NATIONAL**

- Nr. 1. I. V. Smith
" 2. B. Stonebridge
" 3. J. Avery
" 4. Brian Martin

**BRITISH
MOTO-CROSS
GRAND PRIX**

- Nr. 1. Phil Nex

CLUBMANN T. T.

- 350 ccm
Nr. 1., 2., 3. og 4.
500 ccm
Nr. 1., 2. og 3.

**De kan
stole på**

BSA

Generalrepr. for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

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

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

8. ÅRG.

15. September 1954

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
Løssalgspis 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

★

Færdselskommissionens betænkning	587
Et jubilæum	590
Hvorfor høj og lav tænding?	597
Humber Hawk i ny udgave	603
Inger-Lise ta'r til Indien	605
Lodning	609
Cabinescooter til hele familien	616
Nyt fra Zündapp	617
Vi prøvekører Standard 10	622
Teknisk brevkasse	628
Schweitz Grand Prix for motoreykler	634
Hård kamp i Schweiz Auto Grand Prix	640
Saxtorp Grand Prix	644
Løbskalender	648
De små måls betydning	649
NSU i gang med 1955 modellerne	653
Fra bane og vej	656

FÆRDELSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

Færdselskommissionens betænkning foreligger nu på tryk, men det vil desværre ikke sige det samme, som at den nye færdselslov er klar til at træde i kraft. De lovgivende myndigheder, hvilket vil sige regeringen, skal først arbejde materialet og godkende forslaget, eventuelt med ændringer, før loven kan bringes ud i livet. Færdselskommissionen blev ganske vist officielt nedsat i 1949, og ifølge det arbejde, der er foretaget, kan man ikke sige, at der er gået urimelig lang tid, før forslaget var endelig klart, eftersom kommissionen har været tvunget til at tage rimelige hensyn til den internationale konvention af 1949 og de gældende regler i de skandinaviske lande. Indledningen til kommissionens betænkning kan derimod give anledning til en del bitterhed, eftersom man gør rede for, at der allerede i 1935 blev nedsat en kommission til at revidere færdsels- og motorloven af 1927, og denne kommissions betænkning, der blev afgivet i 1939, skete der overhovedet intet med. Den skulle i og for sig være grundlaget for den nye kommissions arbejde, men ifølge redegørelsen var det allerede foretagne arbejde forældet i en sådan grad, at man måtte begynde på en frisk. Det er vist nok den slags, man kalder bureaukrati.

Der er imidlertid grund til at fremhæve, at kommissionen af 1949 har udført et ganske glimrende stykke arbejde. Først og fremmest har man koordineret de to love i een, således at vi kun får en lov, nemlig færdselsloven, der omfatter såvel motorkørende som alle andre former for trafikanter. Færdselsloven kommer således til at indeholde en række tekniske bestemmelser for motorkøretøjernes indretning og brug. Man har selvfølgelig holdt sig til de eksisterende love i den udstrækning, det har kunnet lade sig gøre for ikke at bringe mere forvirring end højst nødven-

digt, og kommissionens betænkning kan således betegnes som en gennemgribende revision af de eksisterende love. Selvfølgelig er der en lang række nye bestemmelser, som vi ikke alle kan komme ind på, men det, der efter vor mening er af den største betydning, skal fremhæves her. F. eks. er de gamle bestemmelser om motorkøretøjernes lygteføring blevet ændret i overensstemmelse med international praksis, d. v. s., at den gamle bestemmelse om at lygterne skulle lyse så og så langt frem (hvilket man konstaterede ved at kunne læse avistekst i den foreskrevne afstand!), helt bortfalder, og lygterne må nu lyse så langt frem, det overhovedet er muligt, og der er ingen bestemmelser om, at kernestrålerne ikke må være blændende i den og den højde over vejbanen i den og den afstand, men i stedet får man pligt til at blænde ned, når man møder modgående færdsel. Denne bestemmelse tilsigter ganske øjensynligt en forenkling, og man har i det hele taget søgt at bringe klarhed over en lang række spørgsmål. Således tales der nu om motorkøretøjer i klart opskilte grupper, som motorvogn, tohjulet motorcykle, trehjulet motorcykle og motorredskaber. Begrebet trehjulet motorcykle er nu klart defineret, således at der ikke længere skulle være tvivl om, hvorvidt et trehjulet køretøj er en bil eller en motorcykle. Trehjulede køretøjer med en egenvægt op til 400 kg betragtes og beskattes som motorcykler. De firehjulede køretøjer, der kan ventes i nær fremtid, bl. a. Goggomobilen, bliver således at betragte som biler. En gammel urimelig forordning, som vi gentagne gange har været i felten imod, er bestemmelsen om, at en motorcykle skal være monteret med mindst een bremse, og i så tilfælde skal denne bremse være monteret på baghjulet. Dette har for såvidt ingen praktisk betydning, eftersom alle moderne motorcykler er monteret med bremse på begge hjul, men det giver de nye motorcyklister, der skal kunne plapre denne regel af under den teoretiske del af køreprøven, et fingerpeg om, at baghjulsbremsen er hovedbremsen, hvilket som bekendt er en grov misforståelse. Ifølge kommissionens betænkning skal også knallerter være forsynet med bremsen på begge hjul. Det nye udkast til lovforslaget vil have overordentlig stor betydning for motor-

sporten, idet justitsministeren ifølge forslaget bemyndiges til at give dispensation fra den gældende regel om, at al kap- og væddeløbskørsel på landevej er forbudt, således at der nu vil kunne køres landevejsløb på afspærrede landeveje, når justitsministerens dispensation vel at mærke foreligger. Internationale motorløb (og der tages her åbenbart sigte på Monte Carlo ralliet) kan passere dansk område, når de gældende færdselsregler overholdes. Orienteringsløb kan afholdes på åbne uafspærrede landeveje, for så vidt at hastigheden ikke indgår i bedømmelsen.

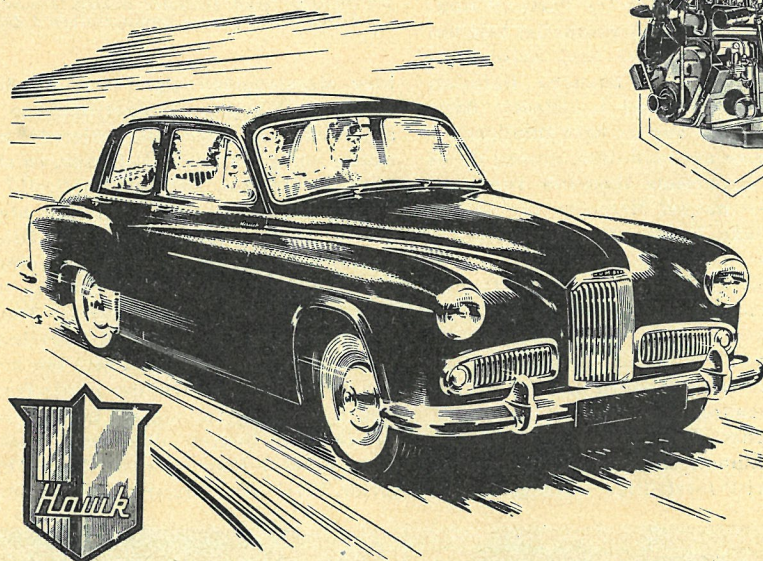
Et punkt, vi slet ikke er så begejstret for, er, at man opretholder udtrykket ubetinget vigepligt for trafik, der kører ind på hovedveje. Vi kan bedre lide udtrykket ubetinget forkørselsret for trafikken på hovedvejen, ud fra den ganske simple betragtning, at den nuværende mentalitet har nået et så lavt niveau, at man ikke tager det så højtideligt med sine egne pligter, men af bitter erfaring tør man ikke krænke andres rettigheder. Vil man endelig være på den sikre side, kan man jo i loven indføje, at medens sidevejstrafikanterne har ubetinget vigepligt for hovedvejstrafikanter, så har hovedvejstrafikanterne forkørselsret. Et andet punkt, vi ikke mener vil være holdbart i det lange løb, er, at overhalingsreglen, der siger, at al overhaling skal foregå venstre om det overhalede køretøj, opretholdes. Vi mener ikke, at dette vil gøre situationen holdbar i det lange løb, i hvert tilfælde hvad angår trafikken i storbyerne. Så længe der er tale om landevejskørsel er reglen naturligvis i orden, men så må vi også have navnlig bilisterne ud i højre side. Efterhånden som bestanden af motorkøretøjer vokser i storbysområderne og trafikintensiteten forøges, vil en normal afvikling af trafikken ikke kunne opretholdes med en overhalingsregel, der i virkeligheden er så usmidig, som det er tilfældet.

Såvidt vi kan forstå, vil der opstå ikke så få diskussioner om reglen om de kære »promiller«. Ifølge kommissionens betænkning, vil en motorfører, der kan opvise 1,20 promille under alle omstændigheder blive betragtet som påvirket, og en motorfører, der har 0,6 promille i blodet må ikke føre eller forsøge at føre motorkøretøj. Såvidt vi kan forstå, er man så

Blad venligst frem til side 647

Den nye Humber Hawk med sensationel *er kommet*

70 HK topventilet motor
og 40 % kraftigere bremses



Den nye topventilede 70 HK kvalitetsmotor og de 40 pct kraftigere bremses forener de elegante stilrene linier i den fornemme HUMBER HAWK med enestående styrke. Uden den ringeste stigning i kørselsomkostningerne opnår De nu en langt livligere og lettere kørsel - hurtigere reaktion - og 20 pct større trækraft.

Udstyret er luksuriøst, affjedringen perfekt og de brede behagelige sæder giver komfortabel plads til 6 personer.

Den nye HAWK fortsætter de berømte HUMBER traditioner med en vitalitet som aldrig før.

Prisen er derimod uændret **kr. 21.850** (incl. omsætningsafgift, eksklusiv leveringsomkostninger).

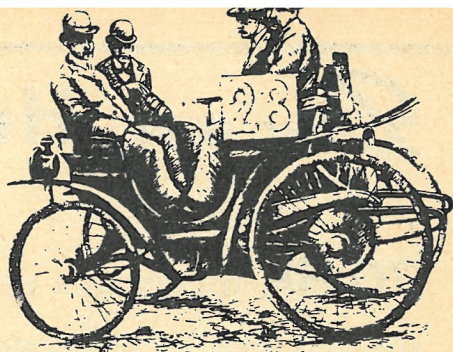
BRITISH MOTORS $\frac{1}{2}$

Autoriserede **BRITMO** forhandlere
overalt

ET JUBILÆUM

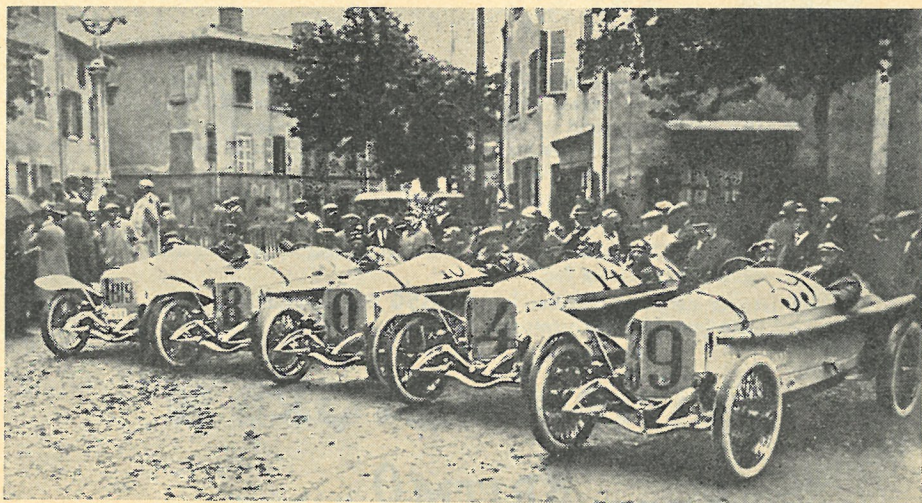
60 års udvikling belyst
gennem en enkelt fabrik

1954 er et jubilæumsår for automobil-sporten, eftersom det første automobil-løb fandt sted i 1894, og det formede sig som et pålidelighedsløb fra Paris til Rou-en. Man kan imidlertid vanskeligt tale om jubilæum i forbindelse med automobil-sporten, uden at få navnene Daimler, Benz og Mercedes ind i billedet. Både Daimler og Benz var da også impliceret i verdens første automobil-løb, omend de to herrer på daværende tidspunkt var kon-kurrenter — navnet Mercedes var på det tidspunkt ikke kendt, eftersom Mercedes vognene netop blev et resultat af samar-bejdet mellem Daimler og Benz. Det er imidlertid meget interessant at se, hvad der foregik ved dette automobil-løb. Ialt havde ejerne af 102 køretøjer meldt sig til løbet, og det var i sandhed de mest mærk-værdige fremtoninger, der stillede for maskintilsynet. Drivkraften var benzin-motorer, dampmaskiner og elektromoto-rer, men ved forskellige udvælgelsesløb

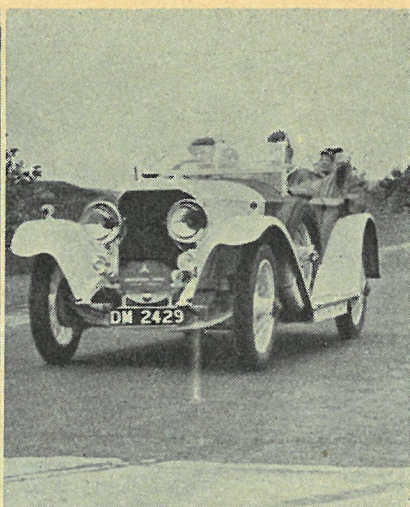
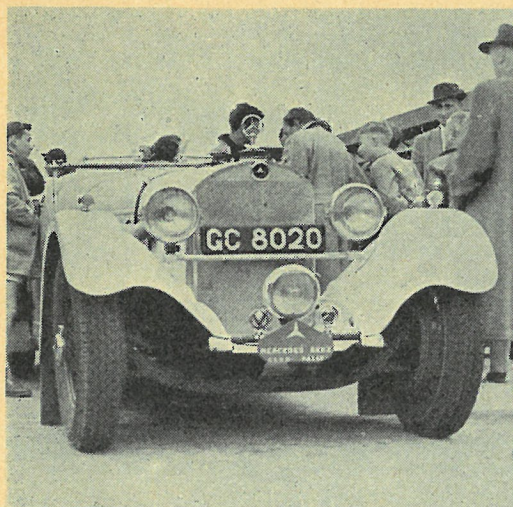


En Peugeot med Daimler motor. Denne vogn deltog i det første automobil-løb i 1894.

blev størsteparten sigtet fra, således at ialt kun 21 vogne fik starttilladelse i det afgørende løb, der som allerede nævnt skulle køres fra Paris til Rouen, en stræk-ning på 126 km. Det var imidlertid ikke alene hastigheden, der var afgørende, der blev ligeledes lagt vægt på pålidelighed, komfort og økonomi. Daimler motorerne var indbygget i de førende franske vogne, nemlig Panhard & Levassor og Peugeot, der begge var forsynet med to-cylindrede V-motorer. Starten gik kl. otte om morge-nen og den første vogn, der nåede frem til Rouen var i og for sig ret beskæmmende en de Dion-Bouton dampvogn, men da dette køretøj ikke opfyldte løbets betin-gelser, blev den henvist til andenpladsen,



De fem Mercedes vogne klar til starten i det franske Grand Prix i Lyon 1914. De tre af disse vogne besatte de tre første pladser i løbet — en overbevisende sejr, der virkede fuldkommen chokerende på den franske automobilindustri.

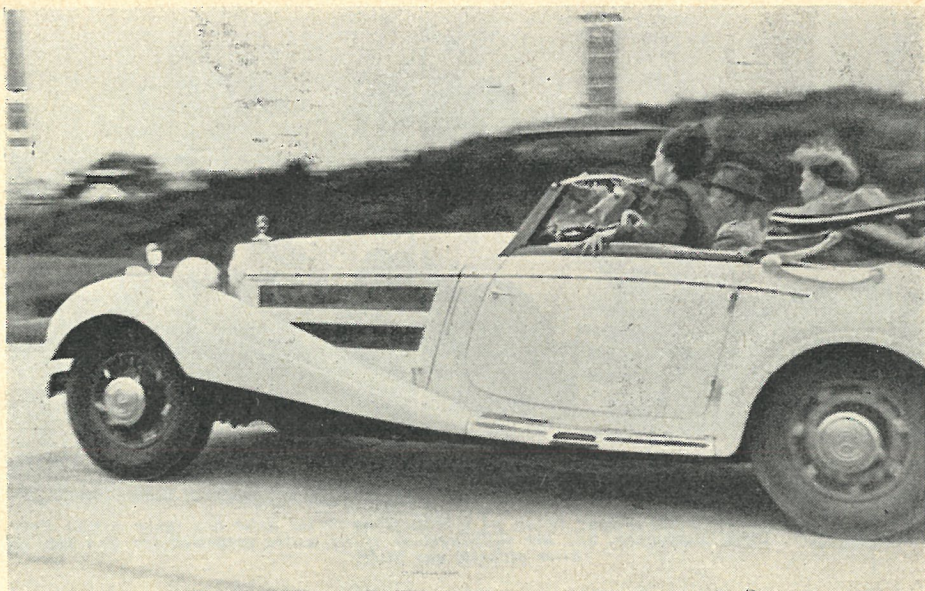


Den eneglske Mercedes klub aflagde besøg på Nürburgring under dette års tyske Grand Prix. SMJ's fotograf, Viggo Mortensen, har her indfanget to af de ældre modeller fra den tid, da biler virkelig var biler.

medens førsteprisen blev delt mellem Peugeot og Panhard & Levassor — det var idylliske tider dengang. Den første benzinvogn i mål var en $3\frac{1}{2}$ hk Peugeot, der ankom til Rouen kl. 17,45. De vogne, der her er tale om, mindede nærmest om landauere, i hvilke en lille besynderlig motor var indbygget. Motorerne havde glødetænding, og vognene var naturligvis forsynet med kædetræk. Det første automobilløb har selvfølgelig kun en svag lighed med de automobilløb, vi kender i dag, men de beviste dog, at automobillet ikke skulle betragtes som det rene kuriosum.

Springer vi 20 år frem i tiden, og ser lidt på, hvad der foregik for 40 siden, vil vi se, at skuepladsen atter er Frankrig, og hovedpersonen hedder nu Mercedes. Det franske Grand Prix, der kørtes den 4. juli 1914 i Lyon, blev i virkeligheden et skelsættende automobilløb, der kom til at stå gny af i lange tider. Den franske automobilindustri var som bekendt overordentlig dominerende på det tidspunkt, og ingen regnede med at »udenlandske« vogne ville få noget som helst at sige i Lyon. Chancerne blev vurderet frem, og tilbage, men hvordan man regnede chancerne, fremgår bedst af den kendte automobilkonstruktør Delage's udtalelser. Umiddelbart før løbet sagde han, at han havde 48 pct. chancer, Peugeot 48 pct. og Mercedes havde de resterende 4 pct. Ty-

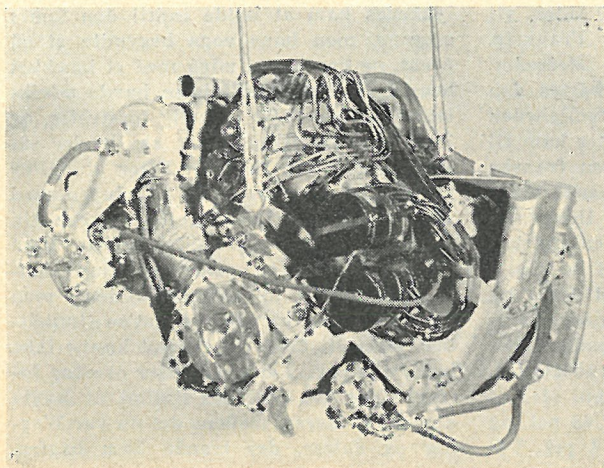
skerne stillede med fem Mercedes vogne kørt af Lautenschlager, Wagner, Salzer, Sailer og Pilette. Hele Mercedes mandskabet var klar over, hvilken betydningsfuld opgave de stod over for, da feltet, der ialt talte 37 vogne, startede præcis kl. otte om morgenen. Af hensyn til de smalle og dårlige vejstrækninger var der ikke tale om nogen samlet start, og vognene blev sendt afsted to og to med intervaller på 30 sekunder. Blandt deltagerne var 12 franskmænd, 8 tyskere (5 Mercedes og 3 Opel), 7 italienere, 6 englændere, 2 belgiere og 2 schweizere. Sailer, der var kendt for sin lynhurtige start, tog føringen, som det lykkedes ham at holde indtil den femte omgang, men hans vogn begyndte at gå urent, og han måtte udgå med et knækket benzinrør. Automobilløbene havde udviklet sig til en højst alvorlig foreteelse, og i det franske Grand Prix skulle der således køres ialt 752 km. Efter at Sailor var udgået, overtog Boillot føringen med sin Peugeot, medens Lautenschlager gik frem fra femte til andenpladsen. Kort efter indledtes en voldsom kamp mellem tyskeren og franskmænden, men på den 17 omgang var Peugeot'en simpelt hen jaget til døde, og Boillot kunne ikke holde tempoet, Lautenschlager overtog føringen, og det lykkedes Boillot at hægte sig op i tyskeren, medens det nu var Wagner og Salzer, der truede ham bagfra.



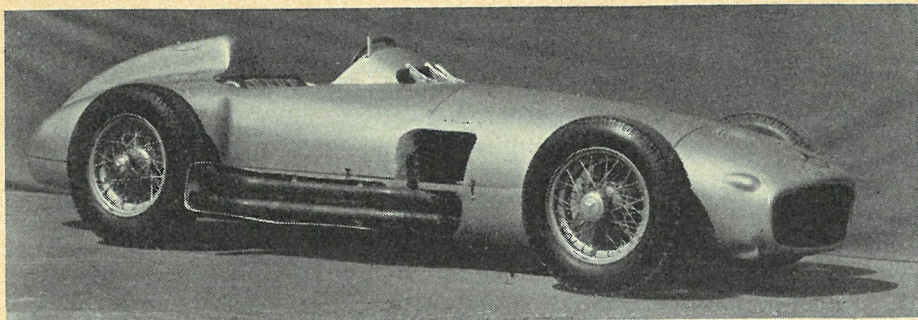
Her jager en af de engelsk-ejede kompressor Mercedes banen rundt på Nürburgring. Denne vogn er stadig god for sine 150 km/t på landevej.

Efter den 19. omgang måtte Boillot give op, og Mercedes vandt således en i allerhøjeste grad bemærkelsesværdig sejr, ved at besætte de tre førstepladser. Lautenschlagers gennemsnitshastighed var 103,6 km/t., hvilket var en ganske anselig hastighed i de dage, forholdene taget i betragtning. Denne Mercedes-sejr var så opsigtsvækkende, at den var forsidestof i de franske aviser, og diskussioner og kommentarer kunne læses måneder efter i den franske presse. De Mercedes-vogne, der

deltog i dette løb, var naturligvis underkastet den daværende formel, d. v. s., at motorerne havde et slagvolumen på 4500 ccm, medens den maksimale vægt var 1100 kg. Mercedes motorerne måtte betegnes som noget helt nyt, hvad konstruktionen angik. Der var fire cylindre i række med 93 mm boring og 165 mm slaglængde, bag de spidse kølere lå der en nykonstrueret vandpumpe, og motorerne var iøvrigt monteret med nye specialkarburatorer, Bosch tænding og et tryksmøringssystem. Den



Motoren i de Grand Prix-racere, som Mercedes deltog med i 1934. Motoren er ophængt i stålvirer, og indtager den samme stilling, som den gør i vognen. Man ser indsprøjtningsskufferne øverst på motorblokken, og knastakseltrækket til venstre.

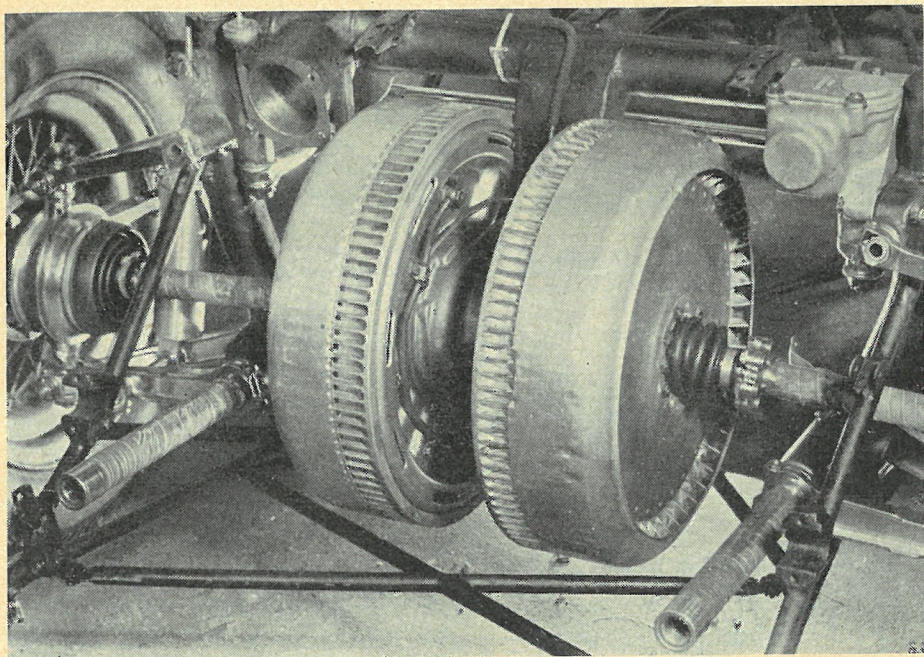


De nye Grand Prix racere fra Mercedes findes i to udgaver. De første vogne, der deltog i såvel prøver som løb, havde fuldt strømliniekarosseri med indkapslede hjul, men såvel på Nürburgring som i det schweitziske Grand Prix var det denne mere »ortodokse« model, man anvendte.

maksimalle motoreffekt var 115 hk ved 3200 omdr./min., og hver cylinder blev betjent af to indsugningsventiler og to udblæsningsventiler. Fire topventiler pr. cylinder og transmissionssystemet med brug af kardanaxsel var sensationelle nyheder i 1914. Allerede dengang kunne Mercedes høste fordele af at arbejde med flyvemotorer, og en af nyhederne fra flyvemotorindustrien, nemlig stålcyllindre, blev for første gang brugt på racervogne i 1914. Vægten på de omtalte vogne var

iøvrigt 900 kg, og med fuld optankning vejede de 1090 kg.

At Mercedes klarede sig ganske godt i årene efter den første verdenskrig er selvfølgelig en kendt sag, men i automobilkredse vil man helst se bort fra den senere periode, d. v. s. i årene fra 1932 og op til den anden verdenskrig, eftersom såvel Mercedes som Auto-Union modtog fuld statsstøtte. Det var komplet ligegyldigt, hvad vognene kostede, blot de var suveræne. Ingen anden automobilindustri



Forhjulsbremserne på Mercedes Grand Prix vognen af 1934 er ligesom på Lancia monteret på stelrammen, medens en kardanaxsel forbinder hjulet til bremsetromlen. Ved dette system opnår man den bedste køling, og de store bremsere indgår samtidig i den affjedrede vægt.

kunne naturligvis tage konkurrencen op på disse betingelser, og Mercedes var derfor suveræn i årene inden den anden verdenskrig — den eneste trusel kom i hvert tilfælde fra Auto-Union. Efter den anden verdenskrig er Mercedes igen blevet et privatforetagende, der arbejder og konkurrerer på lige fod med den øvrige automobilindustri, og det er på denne baggrund, at de seneste Mercedes resultater skal bedømmes. Som bekendt er det første år, Mercedes har deltaget i Grand Prix-løb efter den anden verdenskrig, og det tør nok siges, at de nye Grand Prix-racere fik en fornem debut — i det franske Grand Prix den 4. juli. Og ser vi lidt på de vogne, der kører i dag, vil man nok kunne se en bemærkelsesværdig udvikling. Motoren er en skråtliggende otte-cylindret motor med de otte cylindre anbragt i række. For at undgå svingninger i krumtapakslen, trækker motoren fra midten af denne. Karburatoren er forsvundet, og i stedet er de nye Grand Prix-motorer monteret med Bosch pumper og dyser til direkte benzinindsprøjtning. Bosch har tillige sørget for tændingssystemet, der er udformet som magnet-tænding med to tænderør pr. cylinder. Boringen er 76 mm, slaglængden 68,8 mm, og slagvolumen er 2496 ccm. Koblingen er en normal tør enkeltpladet kobling, men gearkassen har fem udvekslingsforhold plus bakgear, og gearkassen er mon-

teret direkte på bagakslen og sammenbygget med differentialet. Alle fire hjul er uafhængigt affjedret, og bagakslen er udformet som en pendulaksel med dybtliggende drejecenter. Bremserne sidder nu ikke længere på hjulene, men er anbragt på chassissrammen, og de er iøvrigt udformet som letmetalbremser med turbinekøling. Som fjedrende elementer anvendes torsionsfjedre, og hjulstørrelsen er 16" følge med dæk svarende til de forskellige baner. Bremsesystemet har Mercedes lånt fra Lancia, og det samme gælder fem-trinsgearkassen, der er bygget sammen med differentialet på bagakslen, så på dette punkt må man give den kendte, engelske motorjournalist Pomroy ret i det paradoks, han har udformet, nemlig, at standardvognen i dag er racervognen af i morgen — man plejer som bekendt at holde på det stik modsatte, men der er imidlertid ikke tvivl om, at Mercedes med direkte benzinindsprøjtning går stik imod denne kurs, eftersom man på dette punkt må sige, racervognen af i dag bliver standardvognen af i morgen. Karburatormotorernes svage punkt er som bekendt, at det er vanskeligt at få et godt drejningsmoment ved alle omdrejningstal af motoren, og det er sådan, at er en motor konstrueret til høje omdrejningstal som en racermotor naturligvis er, så går det i højeste grad ud over trækraften ved de laveste omdrejninger. Konstrueres motoren således at trækraften er god i det laveste hastighedsområde, vil det igen gå ud over tophastigheden. Denne afgørende mangel afhjælper den direkte benzinindsprøjtning, og ikke mindst i en racervogn har det betydning, at man foruden en høj tophastighed har en god trækraft ved de laveste omdrejningstal, således at accelerationen forbedres. Med den direkte benzinindsprøjtning har man også et langt bedre hold på benzinforbruget, og for racervognenes vedkommende er dette naturligvis også af uvurderlig betydning, da det betyder at en del løb kan gennemføres uden optankning. De fordele, der således er ved direkte benzinindsprøjtning har den allerstørste interesse for standardvognene, og før eller senere kommer det naturligvis. Fremstillingsomkostningerne er blot endnu for store til, at man kan vente dette system på standardvognene af i morgen.

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

TID PENGE PORTO TELEFON

Vi har det absolut største udvalg i udstyr, tilbehør og reservedelev 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

**Vælg et batteri
der holder**

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



Chloride
KVALITETS BATTERI

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



Englebert

Generalrepræsentant, for Danmark: HANS LYSTRUP . KØBENHAVN

HVORFOR HØJ OG LAV TÆNDING?

Af Civilingeniør
O. AHLMANN-OHLSSEN

Enhver bilist eller motorcyklist ved — ofte af irriterende erfaring — at tændingssystemet er livsnerven i enhver benzinator. Gnisten, der springer mellem tændrørets elektroder, er den første betingelse for, at vi overhovedet får den forbrænding i gang inde i cylinderen, som er grundlaget for motorens trækraft, og vi ved, at vi kun får en sikker tænding af den brændbare blanding, når gnisten er tilstrækkelig *stor* og tilstrækkelig *varm*. Er gnisten for lille (fordi afstanden mellem tændrørets elektroder er for lille), er der mindre chance for, at den får fat i en lille tændvillig blanding af benzin og luft, hvis antændelse kan sætte hele forbrændingen i gang, og hvis gnisten er for kold, risikerer vi, at den ikke kan præstere den tilstrækkelige antændelsestemperatur.

For at sikre en tilfredsstillende tænding må vi derfor i første række sørge for, at tændspolen er tilstrækkelig kraftig til den pågældende motor og de benyttede tændrør, vi må have rene platinkontakter i knikseren, kondensatoren, der slukker gnisten mellem platinerne, må være ubeskadiget, tændkabernes isolation må være ubeskadiget, og tændrørene må være rene, isolatoren uden revner og elektrodeafstanden korrekt. Alle disse forudsætninger er nødvendige men ikke tilstrækkelige. Vi må nemlig også have en *tændingsregulering*, der automatisk eller ved indgreb fra førerens side kan give os det, vi kalder *høj* eller *lav tænding*. Den omstændighed, at tændingsreguleringen i dag ved langt de fleste motorer foregår fuldstændig automatisk, gør det sikkert berettiget, at man ofrer nogle ord på selve tændingsreguleringens princip — der er her tale om en funktion, der ikke længere kræver førerens opmærksomhed under kørslen således, som det ofte var tilfældet med blot 20—25 år gamle vogne, og som derfor er tilbøjelig til at unddrage sig de yngre bilisters og motorcyklisters opmærksomhed.

Når man taler om høj og lav tænding, benytter man i virkeligheden udtryk, som

ikke ganske nøje dækker det, man tænker på — det vil straks være mere oplysende, hvis man talte om henholdsvis *tidlig* og *sen* tænding. For ved hjælp af den forhåndenværende tændingsregulering foretager vi en indstilling af tændingstidspunktet — altså af det tidspunkt, på hvilket gnisten begynder at springe mellem tændrørets elektroder — i forhold til stemplets passage gennem dets øverste stilling i cylinderen. Når motoren roterer langsomt, lader vi gnisten springe senere, end når vi arbejder ved et højere omdrejningstal, og når motoren kun afgiver en brøkdel af den maksimale trækraft ved det øjeblikkelige omdrejningstal, praktiserer vi en tidligere tænding, end når der er tale om, at motoren sejgtrækker. Spørgsmålet er nu, hvorfor en sådan tændingsregulering er nødvendig?

Lad os til en begyndelse se på omdrejningstallets indflydelse på tændingstidspunktet. For at forstå reguleringens nødvendighed må vi til en begyndelse tænke lidt nærmere over, hvad det egentlig er, der sker inde i et af motorens forbrændingskamre, når vi lader gnisten springe mellem tændrørets elektroder. Idet stemplet går til vejrs under kompressionslaget, sammentrykker det den brændbare blanding af luft og benzin, og en ganske lille del af blandingen vil befinde sig i gnistgabet mellem elektroderne. Når nu gnisten springer, vil det være denne lille del af blandingen, der antændes først, og fra den breder forbrændingen sig derefter udad gennem forbrændingskammeret som en forbrændingsbølge — en flammefront — der skrider frem gennem den brændbare blanding med en vis hastighed.

I forhold til f. eks. de lufthastigheder, der kan være tale om ved strømmingen forbi ventilerne under indsugning eller udblæsning, bevæger flammefronten sig forholdsvist langsomt gennem forbrændingskammeret — hvis den brændbare blanding befinder sig i ro over stemplet, kan man regne med en udbredelseshastighed på om-

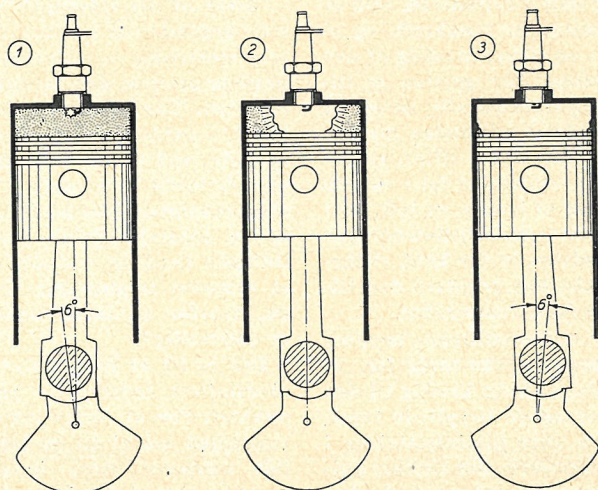
kring 20 m/sek, hvis blandingen er udsat for hvirveldannelse, får man en noget højere gennemsnitlig udbredelseshastighed. Det vil under alle omstændigheder sige, at vi må regne med et vist tidsrum til selve forbrændingsprocessen, og da vi — af hensyn til energiafgivelsen til stempellet under dettes påfølgende, nedadgående bevægelse (arbejdsslaget) — må regne med, at forbrændingen skal være afsluttet umiddelbart efter, at stempellet har passeret sin øverste stilling, må vi ved voksene omdrejningstal fremskynde tændingsvidspunktet i passende grad.

$$\frac{60}{1000} = 0,06 \text{ sekund.}$$

Flammefronten bevæger sig med 20 m/sek eller altså 2000 cm i sekundet — for at bevæge sig de 4 cm, som skal tilbagelægges, før forbrændingen er afsluttet, behøver den altså et tidsrum på:

$$\frac{4}{2000} = 0,002 \text{ sekund.}$$

Det, vi ønsker at vide, er, hvor stor en del af en motoromdrejning der svarer til denne forbrændingsperiode. Det finder vi



Skematisk fremstilling af forbrændingsforløbet i en benzinmotor, som roterer 1000 omdr/min. Hvis afstanden fra tændrørets gnistgab til forbrændingskammerets fjerneste punkter (langs stemplets øvre omkreds) er 4 cm, og forbrændingsbølgen (flammefronten) bevæger sig ud gennem den brændbare blanding med en hastighed på 20 m/sek, skal vi lade gnisten springe, når krumtappen befinder sig 6° før sin topstilling, hvis vi vil være sikre på, at forbrændingen er afsluttet 6° efter top (se teksten). På 1 springer gnisten ved tændrøret — på 2 er forbrændingsbølgen nået halvejen gennem forbrændingskammeret, og krumtappen står lodret — på 3 er hele den brændbare blanding inddraget i forbrændingen.

Hosstående eksempel, der viser et motorstempel i tre forskellige stillinger under forbrændingsprocessen, vil illustrere forholdet. Vi forudsætter, at motoren roterer 1000 omdr/min, at afstanden fra tændrørets gnistgab til forbrændingskammerets fjerneste punkter (langs stemplets øverste omkreds) er 4 cm (altså en cylinderboring på ca. 80 mm), og at flammefronten bevæger sig gennem den brændbare blanding med en hastighed på 20 m/sek. Når motorens omdrejningstal er 1000 omdr/min eller altså 1000 omdrejninger pr. 60 sekunder, vil tiden for en enkelt omdrejning være lig med:

ud af ved at dividere tiden for en omdrejning op i forbrændingstiden — vi får da:

$$\frac{0,002}{0,060} = \frac{2}{60} = \frac{1}{30} \text{ omdrejning,}$$

og da en hel omdrejning svarer til 360°, svarer forbrændingstiden altså til en krumtapbevægelse på

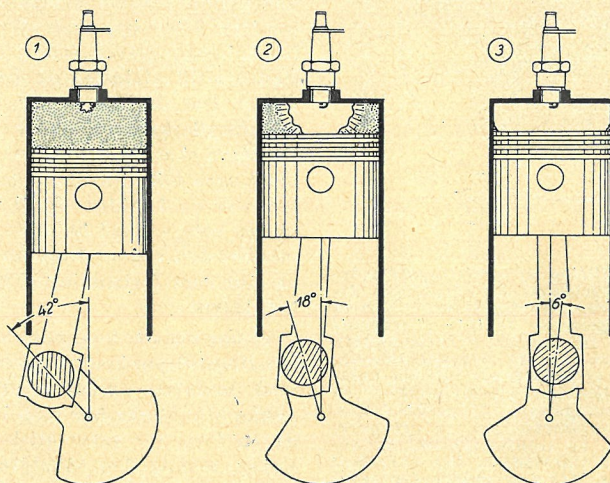
$$\frac{360}{30} = 12^\circ.$$

Hvis vi forudsætter, at forbrændingen skal være afsluttet, når krumtappen har drejet sig 6° efter stemplets øverste stil-

ling, vil det altså — således som det er vist på figuren — sige, at vi skal lade gnisten antænde blandingen, når krumtappen står 6° før øverste stilling.

Lad os nu se på forholdene, når den samme motor roterer med et omdrejningstal på 4000 omdr./min. Forbrændingsprocessen vil stadigvæk tage den samme tid som før, 0,002 sekund (det er nemlig nøjagtig den samme proces der foregår) men motorens krumtapaksel vil, da den nu bevæger sig fire gange så hurtigt som før, i dette tidsrum bevæge sig gennem en fire

tændingstidspunktet. I ældre tider overlod man dette arbejde til føreren — på bilens rat eller på motorcyklens styr sad der et lille håndtag, ved hjælp af hvilket man kunne dreje afbryderknasten for knikseren i forhold til strømfordelerakslen. Føreren måtte ved en regulering af denne art selv have på fornemmelsen, om han kørte med den rigtige, øjeblikkelige tændingsindstilling — han havde intet instrument, der kunne fortælle ham, om indstillingen var rigtig, og det siger på forhånd sig selv, at man ved at regulere på denne måde kun undtagelsesvis



Skematisk fremstilling af den samme motor som på foregående figur — nu roterer den imidlertid 4000 omdr./min. Forbrændingsbølgens hastighed er stadig 20 m/sek, og forbrændingstiden er altså den samme som før. Den til forbrændingen svarende krumtapvinkel bliver (svarende til fire gange så stort omdrejningstal) fire gange så stor som før — altså i stedet for 12° ikke mindre end 48°. Hvis forbrændingen stadig skal være afsluttet 6° efter top, skal vi nu have en fortænding på 42°. — En forplantningshastighed for flammefronten på 20 m/sek svarer til, at blandingen står stille inde i forbrændingskammeret, når gnisten springer. I praksis er der imidlertid altid tale om en vis hvirveldannelse, som fremskynder forbrændingen — udbredelseshastigheden kan da stige til ca. 25 m/sek, og vi får en tilsvarende formindskelse af fortændingen.

gange så stor krumtapvinkel — forbrændingstiden svarer altså nu til en krumtapvinkel på:

$$4 \times 12 = 48^\circ.$$

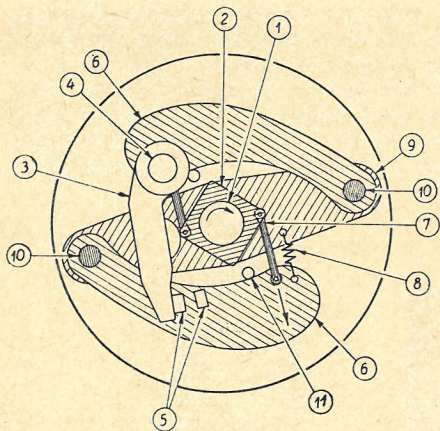
Hvis vi stadig vil have, at forbrændingen skal være afsluttet 6° efter øverste stilling for stemplet, vil det altså sige, at vi nu skal lade gnisten antænde blandingen 48 ÷ 6 = 42° før topstillingen. Vi skal ved det høje omdrejningstal arbejde med tidlig (høj) tænding, ved det lave omdrejningstal med sen (lav) tænding.

Spørgsmålet er nu, hvorledes man i praksis etablerer denne forskydning af

opnåede det helt rigtige resultat. Man kom derfor på et ret tidligt tidspunkt ind på den tanke, om man ikke kunne indbygge en regulator i strømfordelerhuset (eller i magneten), som hele tiden sørgede for det rigtige tændingstidspunkt i overensstemmelse med motorens øjeblikkelige omdrejningstal, og man nåede derved frem til den konstruktion, der benyttes ved næsten alle tændingssystemer idag, og som er vist skematisk på omstående figur.

Midt på tegningen ses strømfordelerakslen 1, der trækkes fra motorens krumtapaksel (ved en 4-takter med det halve

omdrejningstal, ved en 2-takter med samme omdrejningstal som denne). Uden om strømfordelerakslen er på en drejelig bøsning anbragt afbryderknasten 2, der følger med strømfordelerakslen i dennes omdrejende bevægelse. Knasten har i det



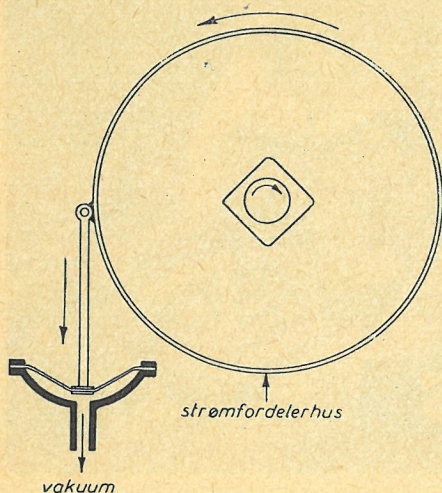
Skematisk fremstilling af centrifugalregulatoren i strømfordelerhuset. De skraverede dele følges med strømfordelerakslen i dennes omdrejende bevægelse — de ikke skraverede dele er fastgjort til bunden i knikserhuset. 1) strømfordelerakslen, 2) afbryderknasten, 3) knikserarmen, 4) faststående bolt for knikserarmen, 5) knikserens platinkontakter, 6) regulatorklods (svingvægt), 7) forbindelsesstang mellem regulatorklods og afbryderknastens bøsning, 8) regulatorfjeder, 9) ankerplade for regulatorklodser, 10) ankerbolt for regulatorklods, 11) fast anslag for regulatorklods. Se iverigteksten.

viste tilfælde fire forhøjninger — den vil altså afbryde strømmen i det primære kredsløb fire gange pr. omdrejning — motoren er altså f. eks. en 4-cylindret 4-takter. Afbryderknasten træder på knikserarmen 3, der — når den løftes — river de to platinkontakter 5 fra hinanden. Knikserarmen drejer sig i åbningsbevægelsen omkring bolt 4, der er faststående i strømfordelerhuset. Neden under kniksermekanismen er der på strømfordelerakslen fastgjort en plade 9, der altså drejer sig sammen med akslen, og på den sidder de to regulatorsvingklodser 6, der hver for sig kan dreje sig omkring en bolt 10. Svingklodserne holdes — når motoren står stille — trykket ind mod et stop 11 på pladen 9, og de er hver for sig ved hjælp af en lille trækstang 7 hængslet til omkredsen af den bøsning, der holder afbryderknasten 2 på plads på strømfordelerakslen

1. Når omdrejningstallet vokser for strømfordelerakslen, vil de to svingklodser 6 blive slynget udefter, idet deres udsving bort fra strømfordelerakslen dog begrænses af fjedrene 8. Ved et bestemt omdrejningstal vil de to svingklodser finde en bestemt ligevægtsstilling, og samtidig vil de gennem trækstangerne 7 dreje afbryderknasten 2 i strømfordelerakslens omdrejningsretning (se figuren). På denne måde får vi altså automatisk ved voksende omdrejningstal for motoren en stadig stigende grad af *fortænding*, og ved en gang for alle at finde frem til den rigtige udveksling mellem svingklodserne og afbryderknasten har man sikret sig, at forbrændingsprocessen inde i de enkelte cylindre altid afsluttes på det samme tidspunkt. Det skal bemærkes, at drejningen af afbryderknasten under reguleringsbevægelsen skal være halvt så stor som fortændingen målt i krumtapgrader, hvis motoren er en 4-takter (fordi strømfordelerakslen roterer med halvt omdrejningstal), medens den ved en 2-takter skal være lige så stor som fortændingen målt på krumtapakslen.

Vi har nu set, hvorledes vi kan regulere tændingstidspunktet i overensstemmelse med motorens omdrejningstal. Ved en række bilmotorer har man imidlertid endnu en form for automatisk tændingsregulering, nemlig den såkaldte vakuumregulering. Princippet er skematisk antydnet på hosstående figur. Her er hele strømfordelerhuset anbragt drejeligt omkring strømfordelerakslen, og det er klart, at drejer vi strømfordelerhuset *imod* akslens omdrejningsretning (hvorved vi jo drejer hele kniksermekanismen), vil vi få tidligere tænding. Drejningen af strømfordelerhuset sker som vist ved hjælp af en lille membran, hvis ene side gennem en rørledning er sat i forbindelse med motorens indsugningsledning (på strækningen mellem karburatoren og motoren). Når vi kører med lav motorbelastning, har vi et stort undertryk (vakuum) i indsugningsledningen, og membranen vil da blive suget tilbage mod rørledningen, og denne bevægelse overføres gennem den viste trækstang til strømfordelerhuset. Kører motoren med høj belastning (åbent gas-spjæld), vil der i indsugningsledningen kun være et ringe undertryk, og vi får da en drejning af strømfordelerhuset i

akslens omdrejningsretning, hvilket giver senere tænding.

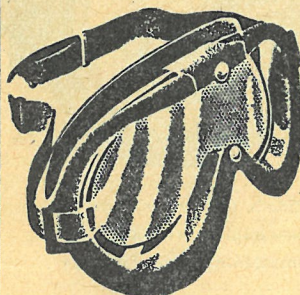


Vakuümregulering af tændingen. Hele strømfordelerhuset drejes ved hjælp af en stangforbindelse af en lille membran, der påvirkes af undertrykket i motorens indsugningsledning. Når vi kører på lav belastning, får vi mindre udbredelseshastighed for flammefronten end normalt, og vi må da praktisere en større fortænding end normalt. For at få fortændingen større, må vi dreje strømfordelerhuset imod strømfordelerakslens omdrejningsretning. Se iverigt teksten.

Hvad opnår man nu ved en regulering af denne art? Ja, forholdet er simpelthen det, at vi ved lave motorbelastninger (delvis lukket gasspjæld) kun får tilført den enkelte cylinder en forholdsvis lille friskgasmængde pr. indsugningsslag, og den

blanding, som står i forbrændingskammeret, idet gnisten springer, vil indeholde temmelig megen udblæsningsgas fra den foregående forbrænding, og det vil igen bevirke en langsommere udbredelseshastighed for flammefronten — vi må altså som vist på figuren have et tidligere tændingstidspunkt, hvis vi vil være sikre på, at forbrændingen afsluttes til tiden. Efterhånden som vi åbner mere for gasspjældet, vil vi få en stadig større mængde friskgas i forbrændingskammeret, og flammefrontens hastighed vil vokse således, at vi kan tænde senere end før.

Den automatiske vakuümregulering findes kun på bilmotorer, og dens arbejdsområde er ikke så stort som det, vi benytter ved centrifugalreguleringen ved hjælp af svingklodserne. På enkelte bilmotorer har man udeladt vakuümreguleringen og erstattet den med en håndregulering — i reglen fra instrumentbrættet. Ved en anordning af denne art får man samtidig mulighed for at indstille fortændingen ved alle omdrejningstal i overensstemmelse med motorens øjeblikkelige varmetilstand og med oktantal for det anvendte motorbrændsel. Enkelte strømfordelere med vakuümregulering har en anordning (oktanvælger) således, at man (ved at lukke motorhjælmen op) kan komme til at stille på strømfordelerhuset efter benzinens oktantal. Motocykler har normalt kun centrifugalregulering med svingklodser, men bl. a. på trialmaskiner, hvor man har brug for gode trækkræftgenskaber selv ved de laveste omdrejningstal, findes der ofte en særlig håndregulering.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude
kr. 6.85 og 8.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra

kr. 148.00

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra

- 56.50

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) ..

- 24.50

Nyrebælter prima kvalitet

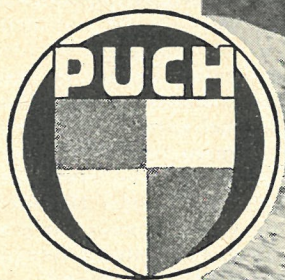
- 19.50

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetalhjelme

fra kr. 39.50 — 59.50

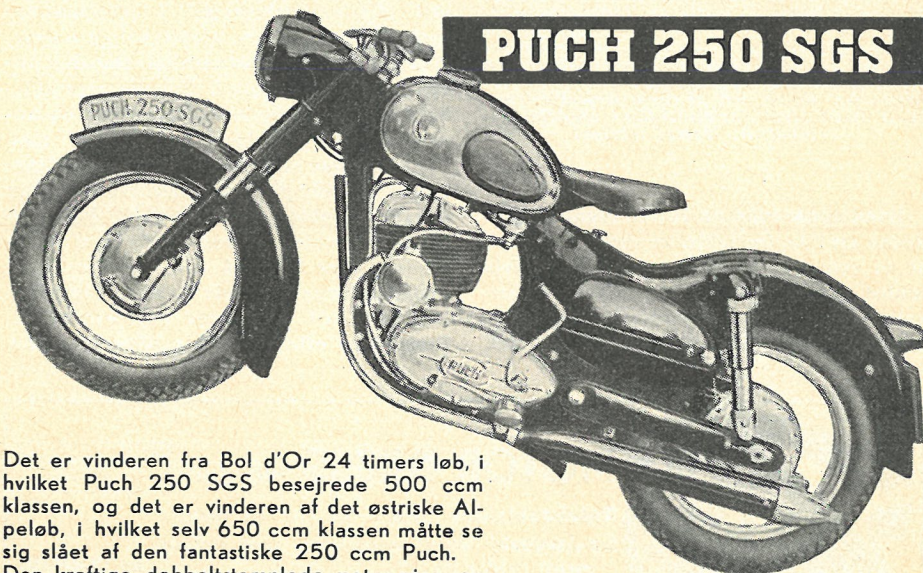
MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



PUCH 250 SGS

Betegner højdepunktet af moderne to-takt konstruktion



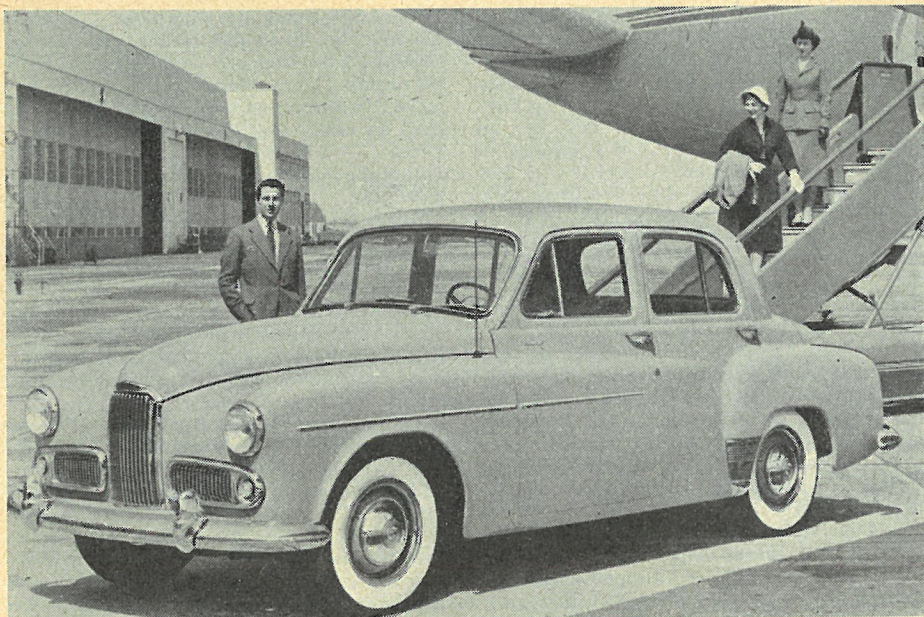
Det er vinderen fra Bol d'Or 24 timers løb, i hvilket Puch 250 SGS besejrede 500 ccm klassen, og det er vinderen af det østriske Alpeløb, i hvilket selv 650 ccm klassen måtte se sig slået af den fantastiske 250 ccm Puch. Den kraftige, dobbeltstemplede motor giver en overvældende accelerationsevne, og såvel køreegenskaber som udstyr overgår alt hvad man hidtil har set. Prøv en Puch 250 SGS, og De vil se, at vi ikke overdriver.

Model SGS (16,5 hk) koster
ekskl. omsætning kr. 2975,-
incl. omsætning kr. 3865,-

Generalrepræsentant

O. E. ANDERSEN

Kronprinsensgade 14, Kbh. K. . Byen 9255



Den nye topventilede Humber Hawk ligner sin sideventilede forgænger indtil forveksling.

HUMBER HAWK I NY UDGAVE

Humber Hawk er — helt udenfor den sædvanlige sæson for præsentationen af nye bilmodeller — fremkommet i en moderniseret, topventilet udgave, der fortjener omtale, fordi man her ved indførelsen af en række detailforbedringer i væsentlig grad har forøget brugsværdien af et allerede kendt og gennemprøvet motor-køretøj, uden at det har haft indflydelse på udsalgsprisen — en udvikling, der af de fleste bilkørere anses for kendetegnet på en betryggende, teknisk udvikling.

Hawk'en har altid — til trods for at den nu som før kun har 4 cylindre — med rette været regnet for en af de mest »amerikanske« blandt de europæiske biler. Såvel størrelsen som driftsegenskaberne i almindelighed leder tanken hen på de populære amerikanske personbiler, men samtidig har man forstået at bevare en ydre europæisk stil, som uden tvivl tiltaler mange, der finder amerikanernes apparition voldsom og lidt pralende.

Den tidligere Humber Hawk var udrustet med en sideventilet motor på 2267 ccm, der med et kompressionsforhold på 6,23:1 udviklede 59 hk ved det idag usædvanlig lave omdrejningstal 3400 omdr./min. Alene disse specifikationer

indicerer, at det her drejede sig om en motorkonstruktion, hvis udviklingsmuligheder var ved at være udtømt — hverken kompressionsforholdet eller omdrejningstallet kunne med fordel hæves væsentligt, og man har derfor nu taget den logiske konsekvens og har indført en topventilet motor, der med det samme slagvolumen som før udvikler 70 hk ved 4000 omdr./min. Det giver en forøgelse af motoreffekten på ca. 20 pct., hvilket sammenholdt med en forøgelse af vognens egenvægt på ca. 75 kg eller kun ca. 6 pct. og et uforandret udvekslingsforhold mellem spids- og kronhjul giver en mærkbar forøgelse af vognens accelerationsevne. Ved at hæve kompressionsforholdet til 7:1 har man — efter hvad fabriken oplyser — imidlertid kunnet holde benzinforbruget nede på de samme værdier, som var gældende for den sidste sideventilede model.

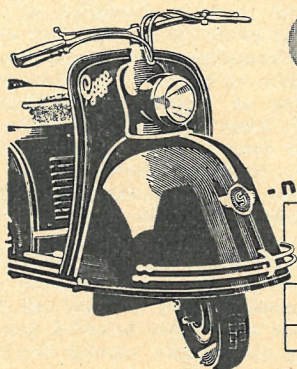
Karakteristisk for, hvor forsigtigt englænderne går frem i et tilfælde som det foreliggende, er det, at man ved den topventilede motor har benyttet samme boring og slaglængde, nemlig 81×110 mm, som ved den sideventilede motor. Andre fabrikanter havde sikkert ved en for-

øgelse af omdrejningstallet på næsten 18 pct. benyttet lejligheden til en tilsvarende reduktion af slaglængden og forøgelse af boringen således, at den resulterende reduktion af slaglængden og forøgelsen af omdrejningstallet bevirker en stempelhastighed, der er den samme som før — men nej, ingen eksperimenter her — kvadratmotor eller ikke kvadratmotor, vi holder os til det gode gamle.

Den nye motor, hvis ventiler aktiveres gennem stødstænger og vippearmer, rummer iøvrigt flere interessante konstruktionsdetaljer. Plejlstængerne er sænksmedet i letmetal, plejlstangsløjerne har tynde stålplader med hvidtmetal, og det øvre plejlstangsøje går direkte med letmetal mod hærdet stål (stempelpinden) uden nogen form for bøsning. Fordelen ved en sådan konstruktion er lav egenvægt for den frem- og tilbagegående plejlstang i forbindelse med en god varmeafledning fra lejerne. Af pladshensyn er det meget rigeligt dimensionerede indsugningsfilter placeret nede ved siden af motoren, og den er ved en slangeforbindelse forbundet med en Stromberg faldstrømskarburator med håndbetjent choker. En termostat i udblæsningsmanifolden giver automatisk forvarmning af blandingen ved kold start. Hele oliemængden i krumtaphuset passerer gennem et flydende filter, før den suges ind i oliepumpen, og endvidere er der på siden af motoren monteret et »by-pass« oliefilter, som tilbageholder selv de mindste urenheder. Til trods for de meget høje, faste sider i motorhjelmen er motorens og tændings-systemets vigtigste komponenter udmærket tilgængelige — den afbalancerede motorhjelmsklap er på undersiden isoleret for trommen ved hjælp af en tyk glasfiberbematte.

Den nye Hawk har lige som den gamle en kraftig, krydsforstærket chassisramme med kasseformede længdevanger, hvorpå er monteret et helsvejset stålkarosseri, og styretøj er af typen skrue og møtrik med en række kugler lagt ind i skruegængerne — alt sammen meget amerikansk. Hypoidbagakslen er af samme udførelse som før, og forhjulsophængningen sker ved hjælp af to tværliggende triangler for hvert forhjul. For forhjulsophængningens vedkommende er der dog indført den ændring, at man nu har anbragt en kraftig krævningsstabilisator mellem de understeste triangellarme i hver side — en ændring, der giver en mærkbar forbedring af vognens egenskaber ved hurtig kørsel gennem kurver.

Ved en kort prøvekørsel, som vi havde anledning til at foretage med Hawk'en i den nye skikkelse, fik vi samtidig lejlighed til at prøve det specielle overgear af fabrikat Laycock-De-Normanville, der leveres som ekstraudstyr mod en normalpris på små kr. 2000. Der er her tale om en ekstra 2-trins gearkasse anbragt i serie med den normale 4-trins gearkasse. Ved normal kørsel (lav udveksling) går trækket lige gennem overgearet uden udveksling her, men ved høje, konstante kørehastigheder på landevejen kobler man overgearet ind således, at kardanakslen nu går med højere omdrejningstal end motorens krumtapaksel. Skiftningen fra normal udveksling til overgear sker ad elektrisk vej ved hjælp af et lille håndtag til venstre under rattet, og det er hverken nødvendigt at koble ud eller at slippe gasen ved skiftning ind i og ud af overgearet. Kørsel med overgear betyder i dette tilfælde en reduktion af motorens omdrejningstal ved en og samme kørehastighed på ikke mindre end 22 pct.



GOGGO

den eleganteste — den hurtigste

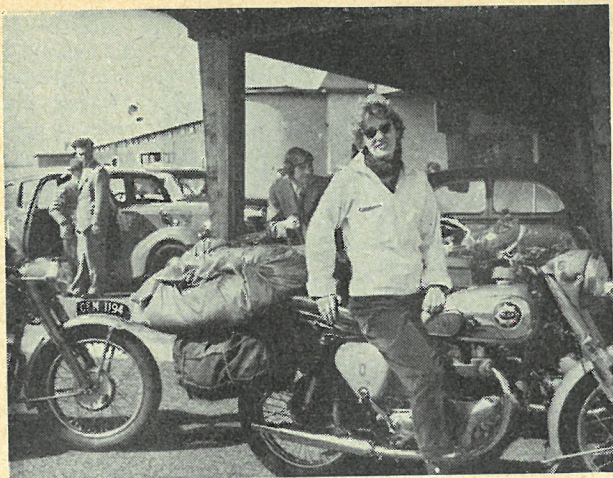
...nu ogsaa den populæreste i pris...

PRIS	LUXUS 54 s. reservehjul	LUXUS SPECIAL m. reservehjul og elektr. selvstarter
u. omsætningsafgift	kr. 2490,—	kr. 2720,—
paa købstilladelse med afgift	kr. 3186,—	kr. 3508,—
paa doll/basis	kr. 4386,—	kr. 4796,—

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

INGER-LISE TA'R TIL INDIEN

Inger-Lise Paulsen med sin BSA twin på en af toldstationerne. Hvorfor har hun nu al den baggage hængende bag bagakslen, når hun kører alene? Den bageste del af twinsadlen kunne dog benyttes som bagagebærer eller en almindelig sadel samt bagagebærer ville være at foretrække. Men sligt generer ikke store ånder.



For nogen tid siden kom en høj, lys pige op på bladet og spurgte på klingende norsk efter redaktøren. I al sin enkelthed forelagde hun en lille motorcyklefærd, hun påtænkte at starte i den nærmeste fremtid. Hendes planer gik ud på at tage til Indien på en 500 ccm BSA Twin og vel at mærke med sin motorcykle som eneste følgesvend. Vi opførte os sikkert som en flok gamle tanter ved at foreholde hende alle de farer, der truer på vejen til Indien, og som ikke mindst truer en ung pige — vi fandt ud af, at en stor engelsk motorcykle var et køretøj, hun slet ikke kunne magte, vi talte om grimme mænd og alt muligt andet, men der var intet at stille op. Hun skulle kort og godt til Indien, og kun ved at nævne muligheden for slanger og andre krybdyr var det muligt at fremkalde en svag kuldegysninger hos denne moderne valkyrie, men alle vore formaninger havde hun hørt masser af gange før, og advarslerne var der intet nyt i, så alt det med store motorcykler, grimme mænd og slanger skulle vi slet ikke gå så meget op i, men kun svare på om vi var interesseret i nogle historier, eller vi ikke var. Selvfølgelig var vi interesseret, og vi skulle netop til at starte vore defensive forklaringer om, at selv om vi var interesseret i en artikel i ny og næ, så så vi os ikke i stand til at financiere hele turen. Vi er nemlig vant til, at hvis et par motorcyklister agter sig en tur til Nordafrika for at se, hvordan der ser ud, så mener de, at vi vil lægge motorcykle til og betale hele rejsen, mod at de sender en historie, når de

er kommet derved. Men Inger-Lise Paulsen, som valkyrien hedder, afskar allerede på forhånd enhver diskussion, for blot vi var interesseret i artikler, så var sagen jo klar. Vi blev rørende enige om, at kvinden var skingrende sindssyg, samt at vi aldrig ville høre noget fra hende, men her er ikke desto mindre hendes første artikel.

★

Det er antageligt lettere at køre til Indien på en motorcykle, end man tror; blot man sørger for at følge den rigtige retning, er det vel næsten umuligt ikke at nå frem. Lidt sprog vanskeligheder vil der nok opstå, når man kommer uden for alfarvej, og der er naturligvis også andre besværligheder som et fladt hjul, et dårligt tænderør o. s. v., men det er nu heller ikke så ualmindeligt, selv om man er på søndagstur. Men når folk hører, at det er en pige, som tager ud på denne rejse, en pige på 21 år, så synes de, at der må tårne sig så mange vanskeligheder op, at rejsen på forhånd må anses for at være umulig. Vi får at se!

Den første del af turen er nu tilbagelagt, og her i Spanien planlægger jeg den næste etape. Bagagen er netop efterset og placeret så jeg ikke behøver at pakke alting ud, bare jeg skal have fat i min tandbørste, og bagagebærerne er blevet forstærket. Jeg har derfor tid til at nyde livet et par dage. Med et fyrretræ som rygstød, og med den herligste udsigt over det blå Middelhav, kan jeg nu i ro og mag skrive hjem til Skandinavisk Motor Journal.

Jeg kører en 500 ccm BSA Twin, men da jeg forlod London kunne folk let få den

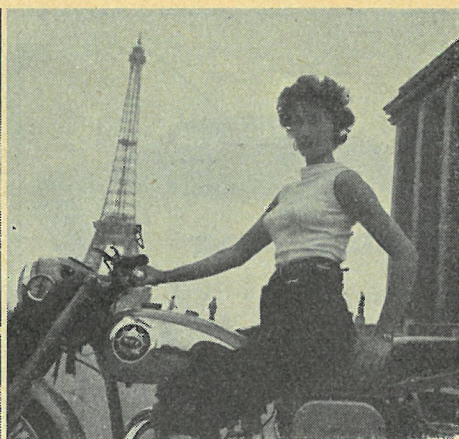
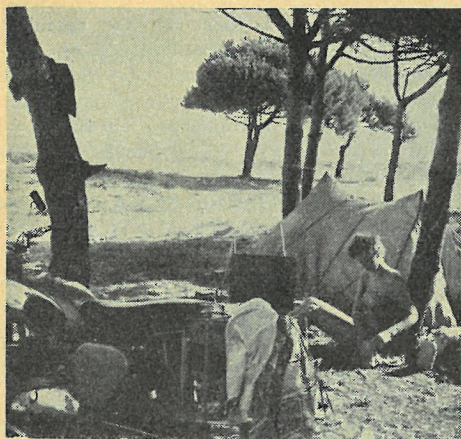


Og her er vor kørende valkyrie i gang med middagsmaden.

opfattelse, at det var et tohjulet automobil, der bevægede sig hen ad gaden. Jeg var et vandrende bjerg af bagage lige akkurat med plads til at se vejen, og jeg har sendt mindst 50 pct. hjem, så jeg håber at være i fin form til resten af turen. Man må jo gøre sine erfaringer. Et par dage før jeg forlod London, kørte jeg ned til Downing Street 10, hvor jeg gerne ville tage et billede af mig selv foran Churchill's hus. Da jeg kom derned, var der en mængde mennesker, hovedsageligt turister, som stod på den anden side af gaden og tog billeder og håbede på at få et billede af *himself*. Men bobyen udenfor sagde, at Churchill ikke var hjemme, og at han ikke var ventet. Da jeg imidlertid var færdig med at tage mine billeder, kørte en meget respektabelt udseende vogn op foran nr. 10, og hvem andre end mr. Churchill kom ud. Han gik direkte ind i huset uden at ofre de ventende et blik, men idet han steg ud af vognen, smed han sin berømte cigar i rendestenen, og flere mennesker så længe på den, indtil en amerikaner tog mod til sig og tog den op. Han så ud, som om han var taget direkte ud af en Hollywood-film, i hvilken hans rolle var noget i retning af en Texas oliemillionær — komplet med cowboyhat. Efter at have tilegnet sig denne souvenir sagde han højlydt til de omkringstående: »Jeg ville nu have forsværget, at jeg skulle samle cigarstumper op fra gaden efter at have nået mit halvtredsindstyvende år.«

Der er for resten de mærkeligste forbud i England. Da jeg nåede færgen til Frankrig, ville jeg tage et billede af de engelske toldere, men en af officererne fortalte mig, at det ikke var tilladt. Han var derimod meget interesseret i at vide, hvordan jeg kunne køre så tung en motorcykle, og det spørgsmål har jeg været ude for flere gange. Når alt kommer til alt, er det jo kun et spørgsmål om balance og selvfølgelig er jeg ikke stærk nok til at løfte maskinen op over hovedet, men det er heller ikke nødvendigt. Jeg tror, at næsten enhver pige kan køre næsten enhver motorcykle, skønt mange mænd har den opfattelse, at en pige ikke er stærk nok til at åbne en dør. Og min BSA 500 er en komfortabel størrelse. Et andet emne, der altid kommer på tale, er »alle de farer, der omgiver en ung pige« — om hun rejser eller ikke, om hun er smuk eller ikke, så véd en pige vel som regel, hvor hun står i ethvert selskab. Hun kan afværge eller opmuntre næsten alt, og hvis hun siger, at hun er blevet overrasket eller narret, så narrer hun bare sig selv eller måske sine tilhørere; men jeg er nu sikker på, at disse farer bliver temmelig overdrevet. Det er imidlertid min erfaring, at hvis sagerne udvikler sig til vanskeligheder, så er den bedste vaccination en kraftig diæt med hvidløg. Har man spist godt med hvidløg, vil selv den mest aggressive mandsperson gå i gulvet, bare man åbner munden!

På vejen gennem Frankrig oplevede jeg noget ganske morsomt. Jeg så en pige, der rejste på tommelfingeren alene, og jeg stoppede for at lade hende sidde på bagsædet, men hun sagde nej tak. Forklaringen kom, da tre unge mænd kom frem fra nogle buske, og en af dem forklarede, at de var studenter, der var på vej til Marseilles, samt »at en ensom pige på vejen er den eneste måde, man kan stoppe en bil på.« Jeg fortalte dem nu, at hvis en bil stoppede, ville de antageligt skræmme føreren til døde, eftersom alle tre havde fuldkæb og så ud som landevejsrøvere. Senere på dagen så jeg en dreng, ca. 13 år gammel, som ligeledes rejste på tommelfingeren alene. Han havde et stort dansk flag på rygsækken, men det danske flag er i det hele taget benyttet flittigt af tommelfingerturisterne. Jeg mødte to rigtige, sortsmudskede arabere i



Til venstre har Inger-Lise Paulsen slået lejr i Spanien, hvor solen også denne sommer har skinnnet. Dette være ikke skrevet uden en hel del misundelse. Til højre passerer Inger-Lise tilsynsladende Paris, eftersom vi mener at kunne genkende Eiffeltårnet i baggrunden.

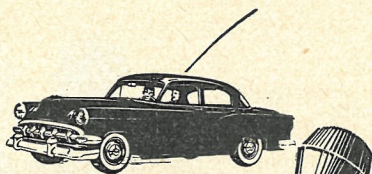
et fransk ungdomsherberge, og de havde valgt at rejse under det danske flag, hvilket gik ganske glimrende efter deres eget udsagn.

I Frankrig er alt meget dyrt, ligegyldigt hvilken klasse man benytter. Men jeg fandt ud af, at når man er på motorcykle, kan man nemt køre op til en bondegård og købe sit madforråd der, og jeg tror roligt, jeg kan sige, at det er 50 pct. billigere. F. eks. fik jeg almindelig rødvin for 30 francs literen på en gård, medens den i byerne koster mindst 70 francs. Mange franskmænd undgår de dyre hoteller og benytter i stedet campingpladserne, medens de holder sig selv med mad fra gården. Når en franskmænd stopper og slår lejr, er han også interesseret i økonomien, men når det gælder økonomi i forbindelse med plads og udstyr, ser han virkelig stort på det. Man kan være sikker på, at der ud fra bilen kommer sammenklappelige stole, borde, skrivemaskiner til postkortene hjem, radio og måske en standerlampe!

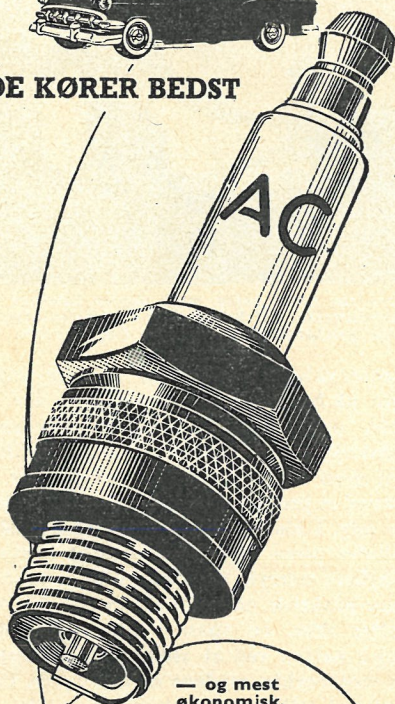
Fra Frankrig rejste jeg gennem Andorra, det eneste land i Europa, der ikke er velsignet med jernbaner. Man fortalte mig, at mange smuglere har tjent sig store formuer her som »speditører« mellem Frankrig og Andorra. Alt synes at være næsten skattefrit i den lille stat, og benzinprisen ligger f. eks. 40 pct. billigere end i resten af Europa.

I Spanien opdagede jeg, at folk var meget forundrede over at se en pige køre en

motorcykle. De spanske kvinder sidder kun på bagsædet med benene på den ene side, og at optræde i slacks eller andre maskuline klædningsstykker bliver der i høj grad set ned på. I Barcelona var det lidt af et problem, hvordan jeg skulle klæde mig. I slacks kom jeg i klasse med de mindre pæne piger, for ikke at bruge et stærkere udtryk, men en kjole er ikke videre praktisk på en motorcykle. Jeg tror heller ikke, en spanier føler sig videre høj i hatten ved at sidde på bagsædet af en motorcykle, medens damen kører. Hans stolthed tillader det simpelthen ikke. Da jeg først kom til Barcelona, fik jeg midlertidigt stablet hele min bagage ind i et hotelværelse, indtil jeg fik mit telt flyttet ud på stranden. Jeg skulle blandt andet ordne et par småting på posthuset, og fra hotellet fik jeg en fyr til at vise mig vejen, men jeg fandt hurtigt ud af, at han ikke var særlig stolt af at gå henad gaden med mig — jeg tror, grunden var den, at jeg var så høj i forhold til ham. Så foreslog jeg ham, at han kunne sidde bag på motorcyklen; men hvadenten han tvivlede på mine kørefærdigheder eller han syntes, det var under hans værdighed at sidde på bagsædet, så han dog lige tristed ud. Så fik jeg forklaret vejen og fortsatte alene. 14 km udenfor Barcelone er der den herligste badestrand, som frister mange lejrfolk. Det er forbudt at slå teltet op på selve stranden, men mellem fyrretræerne 50 meter fra vandet er det tilladt, og det er helt idealt. Jeg pakkede min bagage og



DE KØRER BEDST



— og mest økonomisk,
naar De skifter til AC
Tændrør efter 15.000 km

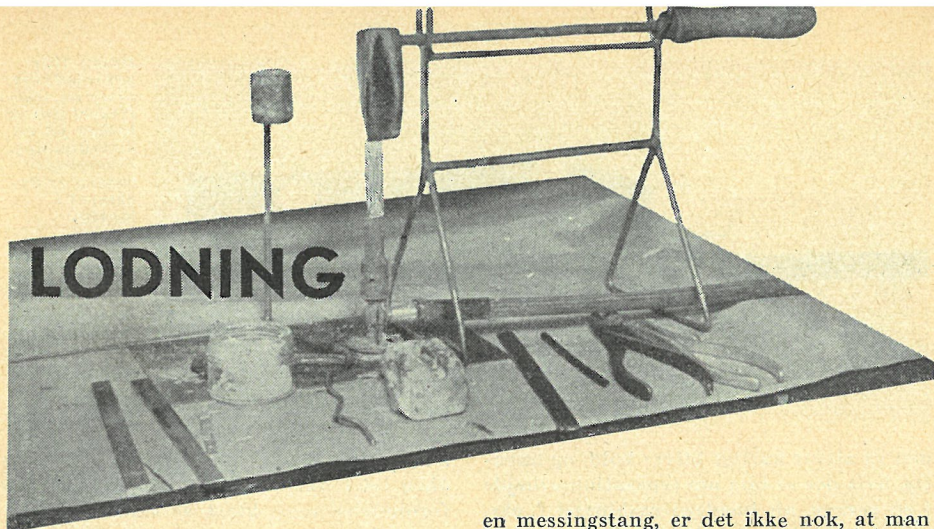
AC
TÆNDRØR

Eneste Tændrør med den patenterede CORALOX Isolator.

forlod Barcelona, der var for varm og støvet for mig, og satte mit telt op mellem fyrretræerne. Og det er virkelig en herlig plads set fra mange synspunkter. Næsten dagligt kommer der en fiskerbåd ind til stranden, og det er muligt at købe fisk næsten direkte fra Middelhavet, som er blåt her. Og fiskene koster kun nogle få pesetas. Olivenolie koster kun to kroner literen og frugt og grøntsager koster heller ikke meget, så kort og godt: det er et paradis her. Blandt spanierne selv er det ikke almindeligt med camping, og i forhold til andre lande er der ikke så mange motorcykler her. Det er der vel i og for sig heller ikke noget at sige til, eftersom en maskine som min BSA koster kr. 10.800! Skatten på alle motorkøretøjer er fantastisk — fra 100 til 200 pct. Kvinder kører overhovedet ikke på motorcykle, og hvis en spansk pige kørte på motorcykle til den nærmeste landsby, ville hendes rygte være spoleret for tid og evighed.

Det er en ønsketilværelse her, ingen husleje, masser af solskin og med Middelhavet nogle få skridt fra teltåbningen. Jeg har mødt flere morsomme mennesker her, og der er blandt andet en gammel spanier, der ejer en hest, som han lejer ud af og til. For en krone kan jeg tage hesten i en halv time, og jeg kan ride mig en dejlig tur i de skønneste omgivelser. Den gamle spanier siger, at han simpelthen ikke tror på princippet i at arbejde; han har aldrig gjort det og vil heller aldrig gøre det. En gammel enke vil gerne gifte sig med ham, klager han, »og hun venter bare på, at min hest skal dø, så jeg ikke mere har nogen indkomst...« Om et par dage vil jeg igen tage på farten på vej mod Tyrkiet, men jeg vil lige fortælle, at min bagage består af en primus, sovepose og telt, en lille radio, skrivemaskinen, klæder o. s. v. Jeg har et beskyttelsessystem, som omgiver teltet, og hvis nogen kommer mig for nær, vil hornet på motorcyklen advare mig. Af alle tingene, jeg medbringer, tror jeg, at teltet fortjener lidt ekstra omtale. Det er fremstillet af nylon og vejer 1,5 kg med tilbehør, det er fuldstændig vandtæt og prisen var kun 40 sh. i London. Jeg kan næsten have det i lommen, og det er en betryggende følelse, at man kan få tag over hovedet hvor som helst og når som helst.

Ja, så er vi på SMJ spændt på at høre nyt fra vor kørende valkyrie.

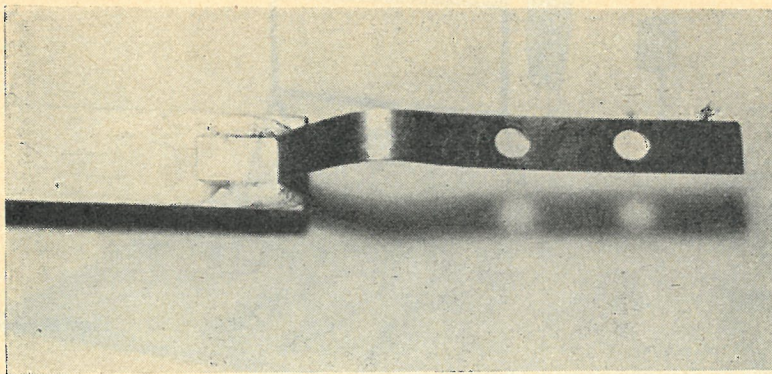


I sidste nummer lovede vi vore læsere en artikel om loddearbejdet, og det skal med det samme siges, at det faktisk er uhyre let at udføre alle former for loddearbejde, blot man bærer sig rigtigt ad. Det kræver ikke nogen større håndværksmæssig indsats, men man må naturligvis kende fremgangsmåden, og man må være omhyggelig med sit arbejde. Det er naturligvis ikke alene i forbindelse med biler og motorcykler, at man har brug for lodning, og har man først et loddesæt, opdager man hurtigt, at man kan foretage adskillige reparationer i huset.

Det er hovedsageligt metaller, man lodder på, eftersom lodning på jern ikke er særlig holdbart, og i langt de fleste tilfælde er »jernvarer« af sådanne dimensioner, at de kræver svejsning eller nitning. Selvfølgelig kan man lodde på jern, blot man anvender en bestemt, noget syreholdig loddefedt, og f. eks. fra karosserireparationer véd vi, at små, men dybe buler ofte fyldes op med tin. Dette gælder også dybe buler i motorcyklernes benzintanke, der ofte kan være meget vanskelige at banke eller blæse op. Men som sagt, det er hovedsageligt metallerne, vi lodder på, og som den første men samtidig som den vigtigste regel gælder det, at metalflader, på hvilke der skal loddes, eller metalflader, der skal samles ved lodning, altid skal være pinligt rene, og det vil i denne forbindelse sige, at de skal være metallisk rene. Skal man således lodde en fjeder på

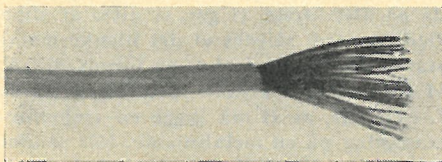
en messingstang, er det ikke nok, at man tørrer messingstangen af med en klud, den skal slibes metallisk ren med en fil eller smergellærred. Alle metaller, bortset fra guld og platin, angribes af luftens ilt, og metalstykkerne bliver således overtrukket med et iltet lag, der ikke er godt at lodde på. Det første, vi gør, er altså at slibe fladerne ned, således at det blanke metal står klart og rent. Lad os nu forudsætte, at vi skal samle to stykker metalflade, lad os f. eks. sige, at vi må lægge en vinkelforstærkning på en metalramme. Når samlefladerne er metallisk rene, lunker vi metallet let over en gas- eller spritflamme og smører derefter loddevand på. Derefter tager vi vort loddetin og gnider det mod de varme flader, indtil tinnet flyder ud i et jævnt, men endelig ikke for tykt lag. Er der kommet for meget tin på, kan man udmærket tørre det af med en klud, og metalfladen vil derefter være fortinnet med en jævn hinde af tin. De to flader, der skal samles, holdes mod hinanden med en tang eller lignende, og genstandene opvarmes igen, indtil tinnet løber sammen. Er der tale om større flader, er det nødvendigt at lade tin rende ind i samlefladerne, og medens genstandene holdes i ilden, lader man tin løbe direkte fra tinstangen eller fra en loddekolbe ind mellem samlefladerne. Det lyder jo meget let, men det mærkelige ved det hele er, at det er nøjagtig lige så let, som det lyder.

I sidste nummer fortalte vi lidt om værktøjet; men vi skal lige gentage her, at loddekolben ikke må være for lille, da



Denne lille prøvelodning viser en stål-fjeder, der er loddet på en messingstang. Fremgangsmåden er beskrevet i teksten

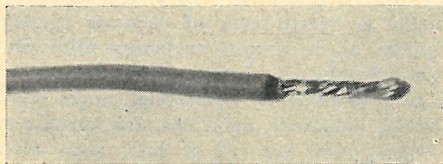
den så altfor hurtigt bliver kold, og navnlig, hvis der er tale om reparationsarbejde i en garage, alt imedens gasblusset f. eks. står i køkkenet, må loddekolben være af en størrelse, der muliggør transporten fra køkken til garage, uden at kolben bliver kold på vejen. Til elektrisk arbejde, d.v.s. lodning af ledninger, fortinning eller sam-



En almindelig elektrisk ledning består af en mængde tynde tråde, der er spundet sammen. Ved montering i en klemmsko knækker disse tråde meget let, og forbindelsen er stærkt udsat for korrosion.

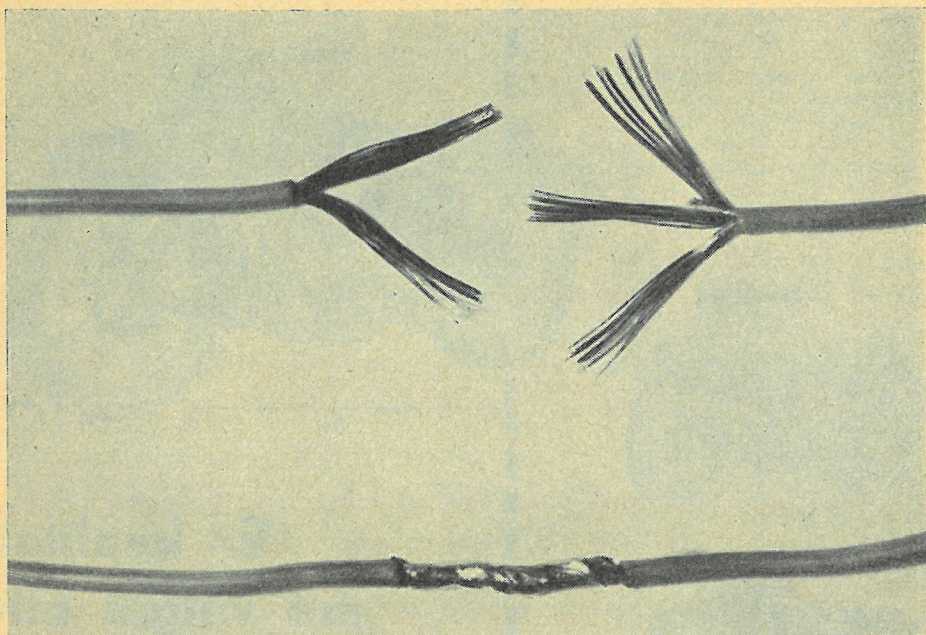
ling af ledningsender, kan man dog med fordel anvende en lille loddekolbe, eftersom en sådan lader sig opvarme ved hjælp af en spritflamme, som man kan have i garagen eller i amatørværkstedet. Loddevand kan man købe færdigt, men man kan også meget nemt fremstille det selv. Loddevand er zinkklorid, og zinkklorid kan man fremstille ved at lægge nogle stykker zink, bedst zinkplade, i saltsyre. Der skal være så megen zink, at nogle zinkstykker bliver tilbage, når saltsyren er færdig med at boble — så er man sikker på, at saltsyren er mættet, for at sige det meget populært. Ved fremstilling af loddevand må man være klar over, at et biprodukt ved denne kemiske proces er brint, og brint er som bekendt ganske uhyre brandbart. Fremstillingen af loddevand bør derfor altid foregå i fri luft, og der

må under ingen omstændigheder være åben ild i nærheden. Det vil måske i den forbindelse være klogt at erindre om, at noget lignende finder sted i en akkumulator, eftersom brint ligeledes her er et biprodukt af den kemiske proces, der ustandselig finder sted mellem akkumulatorsplader og akkumulatorsyren. Man må derfor aldrig tænde en tændstik og holde den hen til akkumulatoren for at se, hvor meget syre der er på, da dette uvægerligt vil medføre, at akkumulatoren sprænges i luften. Når der ikke længere kommer bobler fra zinken i saltsyren, er loddevandet for så vidt færdigt, men det skal nu blot filtreres. Dette gøres gennem filterpapir, der lægges i en tragt; men det vil altid være en fordel at komme lidt pulveriseret salmiak ovenpå filterpapiret, og det filtrerede produkt vil derefter være første-klasses loddevand.



Her er den samme ledningsende snoet sammen og den er fortinnet, således at man undgår brud og korrosion.

Det mest almindeligt forekommende loddearbejde i forbindelse med biler og motorcykler er noget så simpelt som fortinning af ledningsender. Alle de ledninger, der anvendes i automobiler og motorcykler, består af en mængde små tråde, der er spundet sammen til et kabel og udvendigt isoleret ved hjælp af plastic,



Forbindelse mellem to ledningsender. Øverst er ledningerne spaltet op, og derefter bliver de flettet sammen, dog kun ganske løseligt, men således at der ikke stikker frie ledningsender ud fra kablet. Ved hjælp af loddekolben er der ført tin over forbindelsen, således som det ses på den nederste illustration. En sådan forbindelse er brudsikker og frem for alt giver den ikke spændingsstab. Den forfintnede del skal naturligvis isoleres.

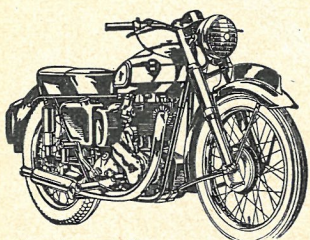
gummi, lak eller lignende. Overalt hvor ledninger tilsluttes lygter, dynamoer o. s. v., sker dette ved hjælp af klemsko på den måde, at ledningsenden stikkes ind i en lille metalklods og spændes fast i denne ved hjælp af en skrue. Rystelser i køretøjet vil meget ofte bevirke, at ledningerne ligger og »dasker«, og dette vil igen sige, at ledningen bøjes frem og tilbage i klemskoen, således at der er stor mulighed for udmattelsesbrud i de enkelte tråde. Ikke mindst for elektriske ledninger gælder det gamle ord, at ingen kæde er stærkere end sit svageste led, og bliver nogle af ledningens tråde knækket inde ved en klemsko, vil det sige, at man kun kan regne et ledningstværsnit, der svarer til de tråde, der stadig er ubrudte. Man skal derfor gøre det til en fast regel, at hver gang en ledningsende skal monteres i en klemsko, skal ledningsenden forfinnes. Dette gør man ganske simpelt ved at rense ledningsenden i benzin, hvis den er blevet fedtet, men ellers kan man altid regne med, at ledningen er ren, når man fjerner isolationen. Er ledningsenden snoet me-

get stramt, vil det kunne betale sig at dreje den lidt op, således at der bliver en lille smule luft mellem trådene. Ledningsenden dyppes i loddevand og derefter i flydende tin, som man har i en lille tindigel. Rigtige tindigler er ofte ret kostbare, og man kan klare sig med noget så simpelt som en endemuffe til et rør. Så snart ledningen har været dyppet i tin, bærer den et pænt tinlag over det hele, men man bør gentage processen nogle gange, således at der er et virkelig solidt tinlag på ledningsenden. De følgende gange skal ledningen blot dyppes hurtigt i den flydende tin. Har man ikke en tindigel ved hånden, kan tin udmærket lægges på ved hjælp af loddekolben. Kolben må ikke gøres for varm, og inden man kommer tin på kolben, renser man den i salmiakstenen, som vi omtalte i sidste nummer. Den flydende tin fra kolben trækkes ganske simpelt på ledningen ved at føre kolben henover den frie ledningsende.

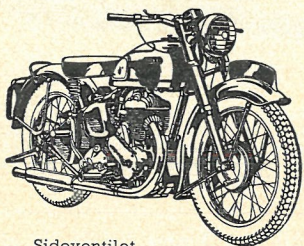
Skal man forbinde to ledninger, gøres dette ofte ved hjælp af en samlemuffe,

Fortættes side 614

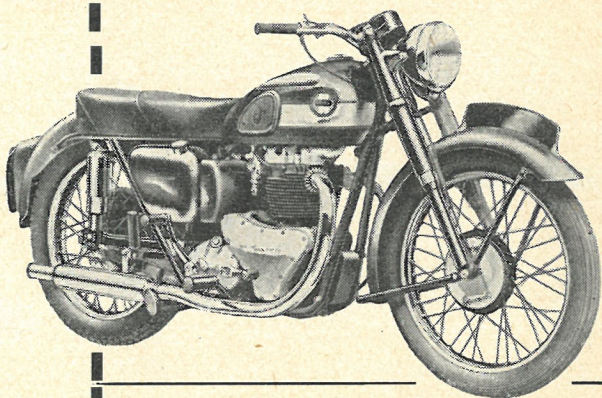
Den exclusive, to-cylindrede
Huntmaster på 650 ccm er det man
kan kalde »motorcyklen for
livet« — hurtig, kraftig
og holdbar. Køreegenskaberne er
uovertrufne både til solo- og
sidevognskørsel.



1 cyl. modeller

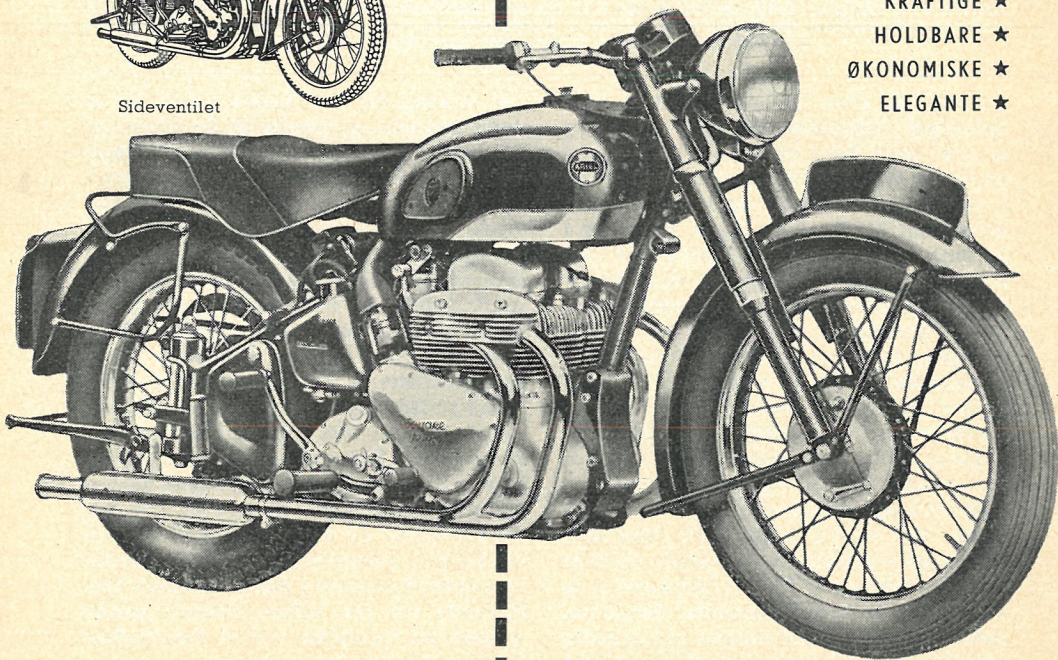


Sideventilet



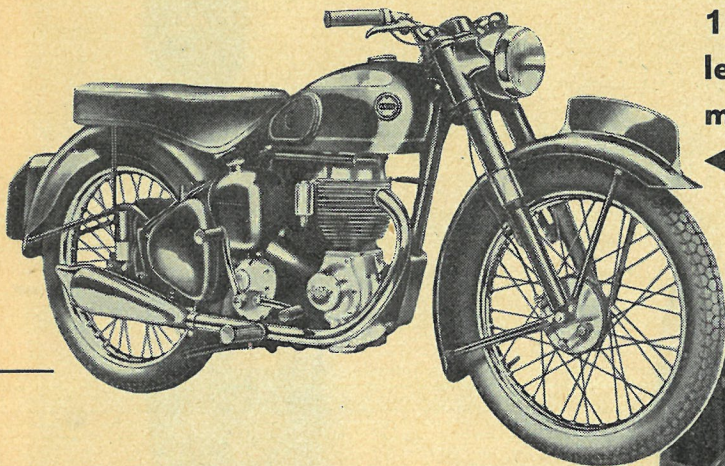
**Er kvaliteter
må valget blive**

KRAFTIGE ★
HOLDBARE ★
ØKONOMISKE ★
ELEGANTE ★



Ariel »4 i kvadrat« er motorcyklen over alle
motorcykler. Jævn og langsomt kan den køres i
det højeste gear, men accelerationsevnen over-
går alt undtagen de hurtigste Grand Prix-vogne.

Den største
1954 sensation
letvægts
modellen
← Colt 200



det afgørende ARIEL

Model G: Fire i kvadrat, 1000 cc, med fjedrende bagstel, dobbeltsadel m. m. **kr. 5350** + kr. 1875 omsætn.

Model FH: Huntmaster Twin 650 cc, med svinggaffel, dobbeltsadel m. m. **kr. 4380** + kr. 1452 omsætn.

Model KH: Red Hunter Twin, 500 cc, **kr. 3880** + kr. 1252 omsætn.

Model VH: Red Hunter 500 cc, **kr. 3590** + kr. 1136 omsætn.

Model VB: sideventilet, Luksus 600 cc, **kr. 3270** + kr. 1008 omsætn.

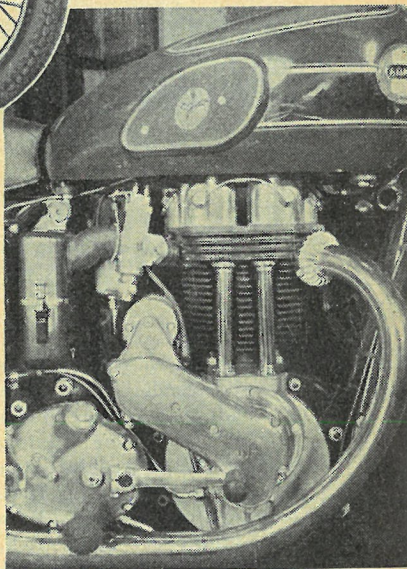
Model NH: Red Hunter 350 cc, **kr. 3200** + kr. 980 omsætn.

KH, VH, NH: tillæg for svinggaffel, dobbeltsadel m. m. . . . **kr. 300** + kr. 120 omsætn.

VB: tillæg for fjedrende bagstel . . **kr. 300** + kr. 120 omsætn.

Model LH: Colt 200 cc, med fjedrende bagstel, dobbeltsadel, luftfilter m. m. **kr. 2550** + kr. 720 omsætn.

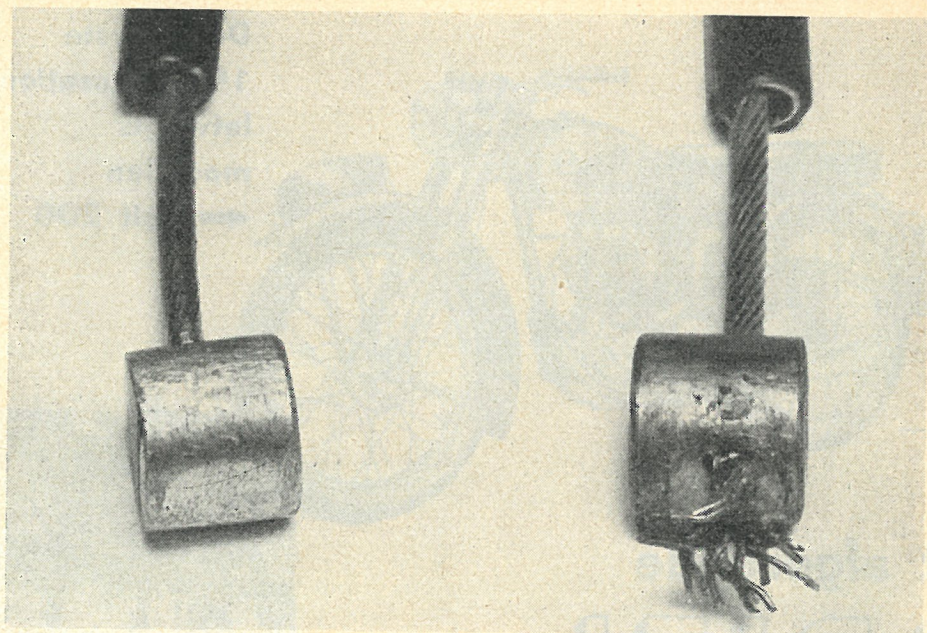
I alle priser er medregnet speedometer.
Brochure og prislister tilsendes.



Ariel motorerne er kvalitetsprodukter – det er en fastslået kendsgerning. Se på delene til en Ariel motor og sammenlign dem med andre dele. Man behøver ikke at være fagmand for at fastslå, at Ariel er i en klasse for sig.

Forhandlere overalt i Danmark anvises

ISIDOR MEYER - ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K



Til højre er bowdenkablet stukket gennem niplen, i hvilken der er en halvkugleformet reces. De enkelte kabeltråde er splittet op, og de lægges nu ud til siden i recessen, hvorefter denne fyldes op med tin. Til venstre er lodningen færdig, og det overskydende tin er slebet af, således at niplen stadig er cirkelrund.

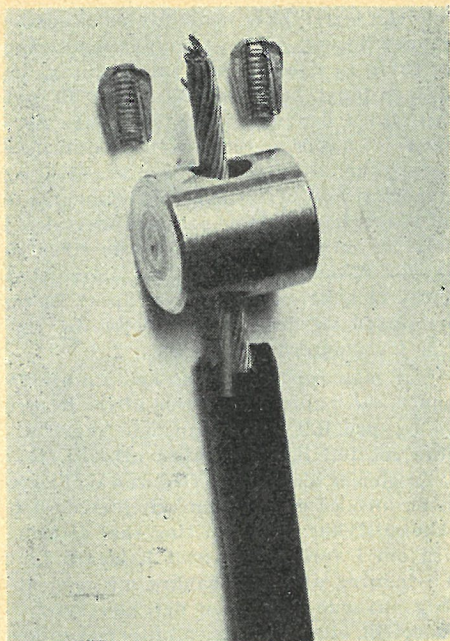
men det er en grim og upraktisk ting at have hængende i sit ledningsnet. Den bedste måde er at dele de to ledningsender op, således at den ene ledningsende todeles, og den anden tredeles, som vist på illustrationen, og derefter fletter man de to ledningsender sammen. En sådan samling tåler ikke noget større træk, men vi smører lidt loddevand på og fortinner samlingen, hvorefter den sandsynligvis vil være det stærkeste stykke på hele ledningen. Derefter omvikler man den uisolerede, fortinnede del af ledningen med isolérbånd, eller man kan inden samlingen af ledningerne trække et gummiovertræk ned over den ene ledning, og når de to ledninger er samlet og fortinnet, kan gummimuffen trækkes hen over den uisolerede del. Ved at samle to ledninger på denne måde undgår man de uskønne »blindtarmer«, der opstår, når man blot snor to ledningsender sammen. Når man fortinner ledninger, hvadenten der er tale om ledningsender, der skal monteres i klemmsko, eller simpelthen forbindelser som ovenfor omtalt, opnår man den meget store fordel, at man undgår korrosion på

ledningerne. Det sted, hvor den uisolerede ledning er fortinnet, kan luften ikke komme ind og arbejde på hver enkelt ledningstråd, og man har derfor altid god forbindelse. Korrosion i det elektriske system opstår hyppigt, hvor luften kan komme direkte til metallet. Tin er meget modstandsdygtigt over for korrosion, og derfor kan man ofte med fordel fortinne rørnitter af den art, der findes i kontaktplader, relæplader og lignende.

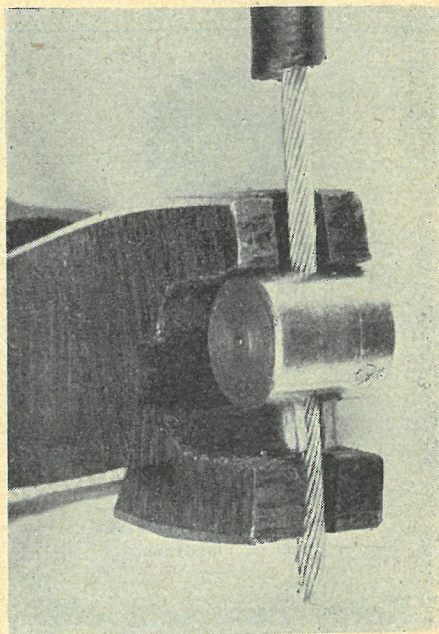
Bowdenkablerne er altid forsynet med en nippel i enden, og tager man f. eks. et bowdenkabel til en motorcyklekobling, finder vi en nippel i den ende, der er monteret til håndtaget, og monteringen sker på den måde, at niplen er anbragt drejeligt i koblingshåndtaget. Glemmer man at forsyne denne nippel med en dråbe olie i ny og næ, kan der ske det, at den ikke kan dreje i håndtaget under dettes bevægelse, og der sker i stedet for det, at kablet ved hver koblingsudløsning bliver bøjet lige uden for niplen. Resultatet bliver uvægerligt et knækket kabel. Det er rart for en motorcyklist eller amatørmechaniker selv at kunne lodde sine nipler, og også dette

arbejde er uhyre nemt, når det bliver gjort rigtigt. Den frie kabelende omvikles med et lille stykke ståltråd, således at trådene er samlet. Derefter dyppes kabelenden i loddevand og i flydende tin, eller tin lægges på ved hjælp af loddekolben. Den yderste ende med det omviklede ståltråd klippes af, og kabelenden stikkes igennem niplen. Der er forskellige former for nipler, nogle af disse er koniske i gennemboringen, og kablet skal da stikkes igennem den koniske gennemborings spidseste ende, hvorefter trådene skilles ud fra hinanden og keglen fyldes derefter op med tin. På den måde er kablet lagt fast i en tinkile i niplen. Det tin, der uvægerligt kommer udenfor hullet, files eller slibes af, således at niplen beholder sin oprindelige, cirkelrunde kontur, der er en forudsætning for, at niplen kan dreje i håndtaget. En anden form for nippel har en cylindrisk gennemboring, men der er tillige en reces, idet der i den ene ende af gennemboringen er boret et stykke ned med en større diameter. Disse nipler monteres på den måde, at kabelenden fortinneres og stikkes gennem det lille hul i niplen. Derefter lægges trådene ud til siden, således at de ligger som en stjerne i recessen, der derefter fyldes op med tin, og ligeledes her må man slibe det overskydende tin af, således at niplen beholder sin cirkelrunde kontur. Inden man foretager dette arbejde, må man imidlertid sørge for, at gennemboringen i niplen og niplens reces er absolut metallisk rene, og det er uhyre let lige at skrabe niplen op med et lille bor eller et stykke smergel-lærred, der er rullet sammen som en tynd stift. Lægger man et godt lag tin på kabelenden og dypper niplen i lodevand, kan man lige stikke niplen på kablet og varme den op, hvorefter niplen sidder fast i første omgang. Derefter skiller man trådene og fylder recessen op med tin.

Lodning af bowdenkabler er tilsyneladende et stykke arbejde, som kun finder sted hos private motorcyklister eller amatørmeikanikere, eftersom mekaniske værksteder med stor fordel vil kunne anvende de såkaldte lyn-nipler. Disse nipler har en decideret konisk gennemboring, og to små låsestykker, der ligeledes er koniske, lægges om kablet, således at de danner en konisk prop, der derefter stikkes ned i niplen. Ved hjælp af en specialtang presses de



Således monteres de såkaldte Lyn-nipler. De to koniske låsestykker lægges om kablet og stikkes ned i niplens koniske gennemboring —



— derefter trykkes de koniske låsestykker ned i den koniske gennemboring ved hjælp af den viste specialtang. Det overskydende stykke kabel klippes af med en bidetang.

koniske låsestykker ned i niplens koniske gennemboring, og denne nippelmontering er fuldt ud lige så stærk som lodning, og den er langt hurtigere at udføre. Et sæt lyn-nipler, der indeholder forskellige størrelser af nipler og to forskellige størrelser låsestykker samt tang koster kr. 45.00 og importeres af Erik Orth, V. Farimagsgade 19, København V. Det siger imidlertid sig selv, at amatørmekanikeren ikke giver 45 kr. for et sådant sæt, når han måske skal forny et kabel en gang hvert andet år, og lodningen vil derfor stadig være det rigtige for amatørmekanikeren.

Har man først prøvet at lodde nogle få gange, vil man opdage, hvor uhyre let det er, og med lidt øvelse kan man snart udføre ret indviklede stykker arbejde. Hovedreglen er blot den, at fladerne skal være rene, men er de det, kan arbejdet næsten ikke mislykkes. Blot én ting skal vi erindre om i forbindelse med loddearbejde: Til lodning af dynamoankre må man aldrig anvende syre, men derimod syrefrit loddefedt eller harpiks. Amøtormekanikeren vil næppe komme ud for at skulle lodde et anker, og vi nævner kun dette forhold for en sikkerheds skyld.



VINDSKÆRME

for følgende Scootere:

**MAICO · MOBIL
LAMBRETTA
PARILLA
GOGGO
VESPA
PUCH
ISO**

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

SPLEEFA STYRTHJELME
Briller, alle typer

Harry Petersens efft.

Helgolandsgade 13, København V
Eva 6621 Eva 6621

Cabinescooter til hele familien

Fra firmaet Hans Glas GMBH Isaria Maschinenfabrik Dingolfing, der fremstiller Goggo scooteren, har vi fået meddelelse om, at fabriken i slutningen af året vil bringe en firehjulet cabinescooter på markedet under navnet Goggomobil. De foreløbige oplysninger ser meget lovende ud, eftersom der i virkeligheden er tale om et lille familieketøj til en fornuftig pris. Den firehjulede cabinescooter vil blive monteret med en 250 ccm to-cylindret to-takmotor på ca. 14 hk, og kraftoverføringen sker gennem en fire-trins gearkasse, der tillige er forsynet med et baggear, og der er differential på bagakslen. For og baghjul har samme sporvidde, og cabinescooteren er gjort så rummelig, at der er plads til to voksne personer ved siden af hinanden og på et mindre sæde bagved er der tillige plads til to børn. Tophastigheden med fuld belastning opgives til 85 km/t, og der er ikke tvivl om, at netop et køretøj af denne størrelse vil finde anvendelse hos et stort publikum, forudsat at prisen her i landet kan blive nogenlunde manerlig. Prisen i Tyskland er allerede fastsat til DM 2900, hvilket svarer rundt regnet til 4800 kr., men dertil kommer så omsætningsafgiften og efter hvilke tariffer den vil blive beregnet kan endnu ikke siges. Som bekendt var der stor diskussion om Messerschmitt cabinescooteren, der først blev betragtet som bil og derfor fik pålignet en ret anselig omsætningsafgift, men senere kom den ind under kategorien motorcykler. Man må håbe, at myndighederne for en gangs skyld vil udvise så megen fornuft, at Goggomobilen ligeledes bliver belastet med den mindst mulige omsætningsafgift, således at den lille og ikke særlige pengestærke familie også kan få et køretøj.

★

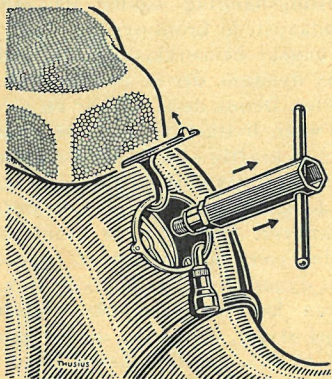
BMW med V-8 motor

Om kort tid vil BMW fabrikerne kunne levere sin model 502 med en V-8 motor på 2,6 liter. Priserne på model 501 A og 501 B er iøvrigt blevet sænket ganske alvorligt i Tyskland, men desværre ligger de pragtfulde BMW modeller i en prisklasse, der er ret utilgængelige for de fleste her i landet.

NYT FRA ZÜNDAPP

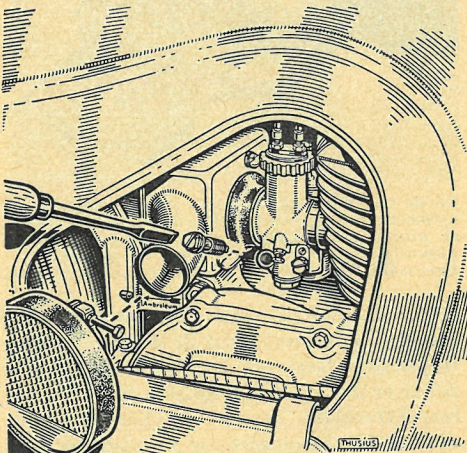
INTERESSANTE TEKNISKE DETAILLER OG TO NYE MODELLER

På den store, internationale motorcykleudstilling i Frankfurt vakte de nye Zündapp modeller berettiget opsigt, fordi det er en kendsgerning, at Zündapp indtager en førerstilling, hvor det gælder velindrettede og praktiske maskiner med gode køreegenskaber. En meget interessant model var en 250 ccm maskine, med to-cylindret boksermotor og kardantræk (omtalt udførligt i SMJ); men denne maskine kommer slet ikke på markedet — i hvert tilfælde ikke foreløbig — fordi Zündapp's program tildels er blevet slået i stykker. Og det er Bella scooteren, der har vendt op og ned på hele fabriken's produktionsprogram på grund af en overvældende efterspørgsel. 70 pct. af fabriken's kapacitet er sat ind på produktionen af Bella scooteren, og alligevel er der forholdsvis lang leveringstid. I stedet for den omtalte 250 ccm model kommer model Elastic, der ligeledes tidligere er omtalt i SMJ, nu med såvel 200 som 250 ccm motor, og samtidig kommer Bella scooteren, der oprindeligt var monteret med 150 ccm motor, nu tillige med en 200 ccm motor, der ligesom meget tæt op til den kendte Norma motor, blot med forkortet slaglængde. Vi har for kort tid siden givet luft for vor begejstring over Zündapp scooteren, og en del, af det vi sætter størst pris på, er de mange praktiske foranstaltninger, der bevirker et let vedligeholdelsesarbejde. Køreegenskaberne er som tidligere nævnt uovertrufne blandt scooterne, men dertil



Gennem den viste inspektionslem kan tændrøret let udtages på Zündapp scooterne.

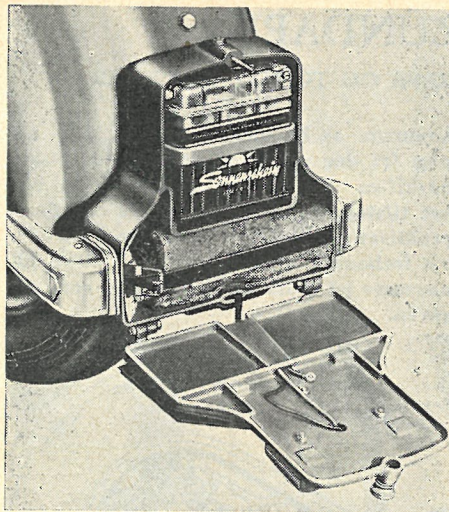
kommer, at Zündapp fabriken ikke ser bort fra den mulighed, at et tændrør skal udskiftes eller at en karburatordyse bliver tilstoppet. De velindrettede og yderst praktiske køretøjer er nu yderligere blevet forbedret, og vi vil derfor først se lidt nærmere på Bella scooteren i 200 ccm udgaven.



Såvel de to Zündapp scooterer som model Elastic er monteret med karburatorer, der har skråtsiddende dyser. På illustrationen ser man, hvor let det er at udtage en sådan dyse, når den trænger til rensning.

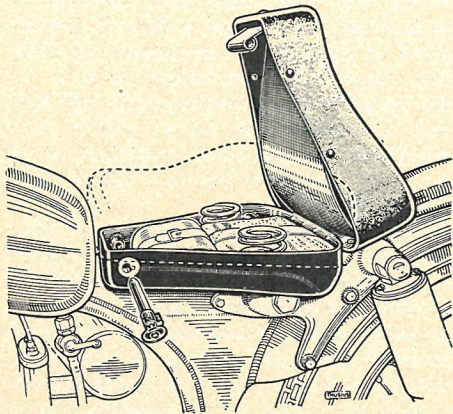
Zündapp scooterens køreegenskaber berettiger denne maskine til at blive monteret med en 200 ccm motor, der udvikler 10 hk ved 5200 omdr/min. Boringen er 64 mm og slaglængden er 62 mm, hvilket giver et nøjagtigt slagvolumen på 199,5 ccm. Kompressionsforholdet er 6,3:1 og det maksimale drejningsmoment 1,58 kgm ved 3500 omdr/min. Denne motor giver maskinen en maksimal hastighed på 90 km/t for en enkelt person i oprejst, sidende stilling.

Bella scooteren skulle være i så frisk erindring hos vore læsere at det kun skulle være nødvendigt at nævne de deciderede nyheder. En af de store fordele ved denne maskine er dog, at hele karosseriet kan afmonteres, efter at fire bolte er blevet fjernet, og motor, gearkasse og transmissionsystem er således let tilgængeligt. Der er imidlertid mange scooterer, på hvilke det er nødvendigt at fjerne hele karosseriet



På de nye Zündapp scootere er akkumulatoren og værktøjet anbragt i denne box, der samtidig er nummerpladeholder og baglyskonsol. Akkumulatoren er på denne måde bragt uden for karosseriet og kan således ikke påvirkes af den opvarmede køleluft.

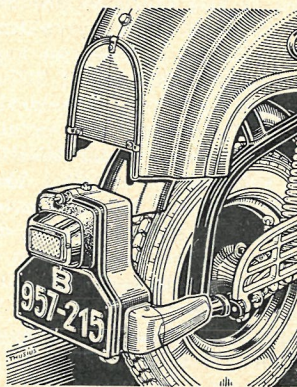
(efter at op til 12 fastrustede, små bolte er blevet afmonteret), blot de mindste justeringer skal foretages. På de nye Bella modeller er der i karosseripladen indrettet en inspektionslem, gennem hvilken man let afmonterer tændrøret, og samtidig er såvel 150 som 200 ccm modellen nu forsynet med karburatorer med skråtsiddende dyser. Som det fremgår af illustrationen, kan dysen let udtages igennem karburatorens inspektionslem. Begge modeller er nu blevet monteret med et stort og effektivt luftfilter med støjdamper af samme



Sadlen på Zündapp Elastic er udformet som en affjedret skumgummipude, der samtidig tjener som aflåseligt låg for værktøjskassen.

type som findes på Elastic modellerne. Luftfiltrets indsugningsåbning ligger op mod inspektionsdækslet og karburatoren får således frisk luft fra karosseriets udvendige side.

Akkumulatoren og værktøjskassen er nu bygget sammen i et letmetalhus, der til lige bærer baglygten. Hele dette letmetalhus er boltet til den bageste del af stellet, og det bliver altså siddende, selvom karosseripladen afmonteres. Siderne af letmetallhuset er udformet som små kofangere. Akkumulatoren er indkapslet i et syretæt låg, og udluftningen finder sted gennem en lille luftkanal. 200 ccm modellen er indrettet til sidevognsbespænding og sidevognen kan hurtigt afmonteres ved at løsne tre tilslutningsbolte. Af hensyn til



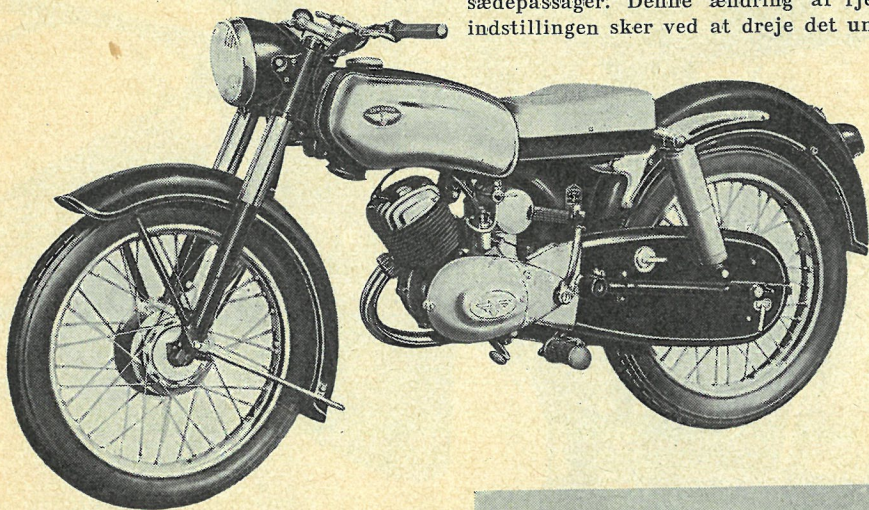
På ovenstående skitses ses, hvorledes akkumulatorbeholderen på de nye Zündapp scootere bliver siddende, selvom karosseripladen fjernes.

sidevognskørslen er 200 ccm modellen blevet monteret med en styredæmper, hvis indstillingshåndtag sidder på siden af det indkapslede kronhoved.

En ganske bemærkelsesværdig nyhed er den ny dynamo, der er monteret på begge modeller. Denne dynamo har en effekt på 60/90 watt, hvilket vil sige, at dynamoen er lige så kraftig som på de største motorcykler, og wattydelsen er dobbelt så stor, som de standardmonterede strømforbrugere kræver. Forlygten er monteret med en Bilux pære på 35/35 watt, og det nævnes, at dynamoen er så kraftig, at man om vinteren kan montere håndtagsofvarming på styret, og der er derfor grund til at tro, at Zündapp fabrikkerne på et senere tidspunkt vil kunne levere dette udstyr mod ekstra pris.

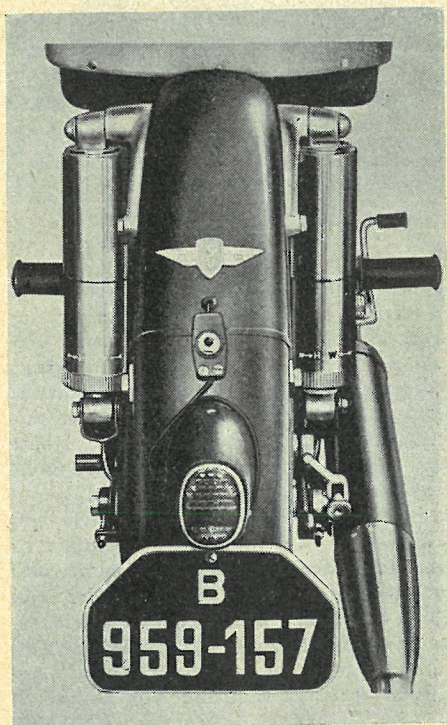
Zündapp Elastic er nu for alvor gået i serieproduktion og også denne maskine kan nu leveres i Danmark. Som allerede nævnt findes denne maskine nu i to typer,

ligt raffinement ved dette affjedringssystem, idet man ved et enkelt greb kan ændre affjedringens karakteristisk passende til såvel solokørsel som kørsel med bagsædepassager. Denne ændring af fjederindstillingen sker ved at dreje det under-

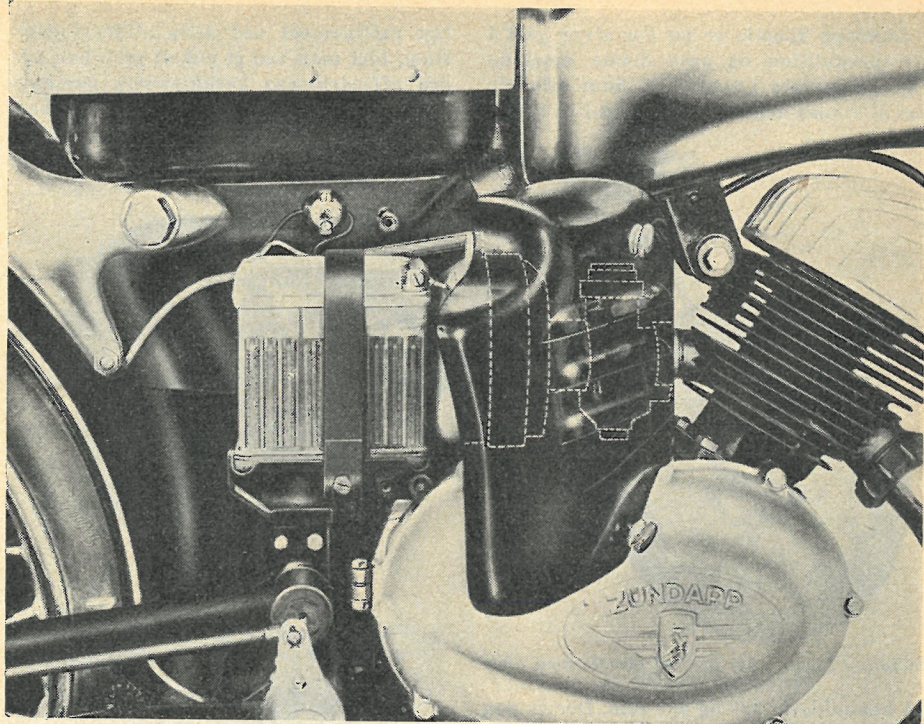


Zündapp Elastic, der nu kan leveres med både 200 og 250 ccm motor.

på henholdsvis 200 og 250 ccm. Der er dog grund til at antage, at det hovedsageligt vil blive 250 ccm modellen, der vil blive solgt her i landet. Zündapp Elastic har ligeledes mange interessante konstruktionsdetaller, og det skal her nævnes, at maskinen er bygget op om et centralrørstel med svinggaffelaffjedring af baghjulet og med forhjulet ophængt i teleskopgaffel. Bremsetromlerne er udført som gennemgående nav i letmetal, og bagkæden er indkapslet i en lukket, støvtæt kædekasse. Motoren i 250 ccm modellen bygger på den kendte Norma motor, og effekten er 13 hk ved 5200 omdr/min, det maksimale drejningsmoment er 2,25 kgm ved 3500 omdr/min. Boringen er 67 mm, slaglængden 70 mm (246 ccm) og kompresforholdet 6,7:1. Også denne motor er monteret med en karburator med skråtsiddende dyse og med et stort, effektivt luftfilteraggregat. Luftfilter og akkumulator er indbygget under sadlen og indkapslet under et »karosseriskjold«. Sadlen er udført som en affjedret skumgummipude, og den tjener tillige som låg for den aflåselige værktøjskasse. Baghjulets svinggaffelaffjedring har naturligvis teleskopisk indkapslede skruefjedre som affjedrende elementer; men der er et sær-



På ovenstående illustration ser man, hvorledes fjederstyrken kan indstilles på Zündapp Elastic. Drejes de underste teleskoprør til højre, bliver affjedringen hård, drejes de til venstre, bliver den blød. Bemærk samledåsen til baglygtens ledning.



Akkumulator og luftfilter er på Zündapp Elastic indkapslet under det her viste skjold. Det er igrødt et ret lærerigt billede, bemærk f. eks. sammenstøbningen på cylinderens køleribber, der skal forhindre resonans i køleribberne. Bemærk endvidere fodbremsens trækstang, der er monteret således, at trækstangens led ligger lige ud for baggaflens drejningscentrum, når bremsen aktiveres.

ste, altså det indvendige, af de to teleskopprør. Zündapp Elastic er monteret med en meget stor, effektiv lyddæmper, og såvel denne udblæsningsdæmper som ind-sugningsdæmperen bevirker, at maskinen er yderst støjfri. Bagskærmen er monteret uden udvendige skærmstivere, idet affjedringens letmetalkonsol tillige tjener som afstivning af bagskærmen. Såvel denne frie bagskærm som indkapslingen af kæde, akkumulator og luftfilter giver maskinen overordentlig rene og smukke linier. Baghjulet er naturligvis monteret i en stikaksel og ved afmontering af baghjulet er det nødvendigt at tage den bageste del af bagskærmen af. Den monteringsbolt, der holder den bageste del af bagskærmen, tjener samtidig som samlebolt for de elektriske ledningers samleåse. Det er jo en kendt sag, at når man skal afmontere den bageste del af bagskærmen på en motorcykel, er man bundet til at lægge denne del af skærmen på sadlen,

eftersom baglygteledningen ikke er lang nok til at man kan lægge bagskærmen fra sig på jorden. Det er heller ikke sjældent, at bagskærmen falder ned fra sadlen, så ledningen knækkes eller beskadiges, og den lille samleåse på Elastic's bagskærm må betegnes som et af de friskere Columbusæg.

Motoren i Zündapp Elastic afleverer ligesom de øvrige små Zündapp motorer en overordentlig sejt trækraft, betegnet af den flade drejningsmomentkurve. Allerede ved 2500 omdr/min ligger drejningsmomentet på 2,07 kgm og den stiger jævnt til 2,25 kgm ved 3500 omdr/min. Zündapp Elastic hører derfor til de 250 ccm modeller, der lader sig montere med sidevogn, uden at det går ud over kørens nervesystem. Maksimalhastigheden for 250 ccm modellen er 100 km/t, og benzinforbruget ved 80 km/t andrager 3,8 liter pr. 100 km.



MERKUR

Hjelmen med den profilforstærkede puld

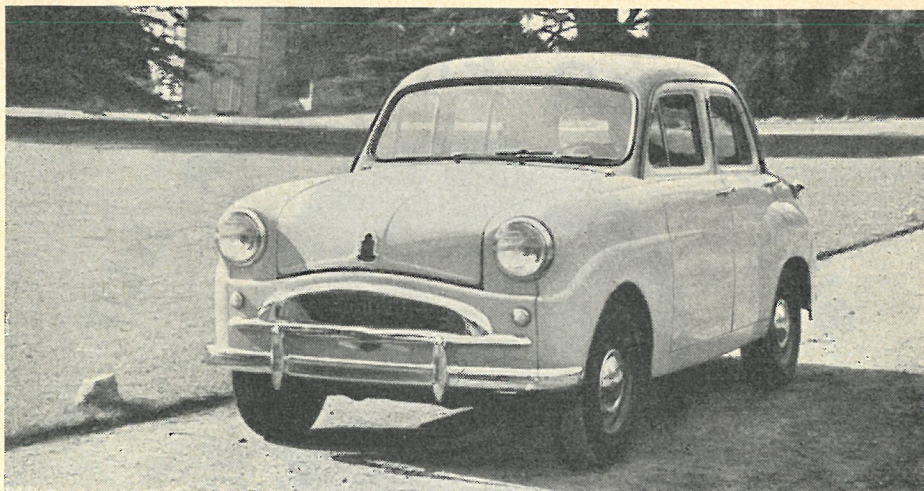
FØRES I 5 FARVER

Forhandlere overalt



DANSK METAL & AUTOINDUSTRI

ODENSE



Den ny Standard 10, der er lidt fornemmere udstyret end Standard 8.

Vi prøvekører **STANDARD 10**

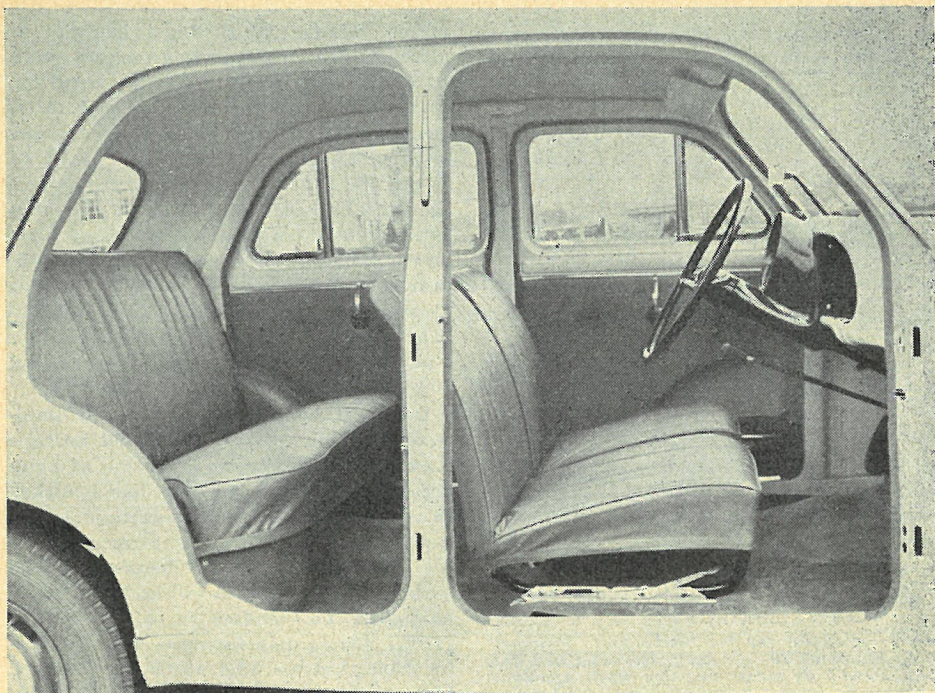
Af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen.

Dette er på en vis måde fortsættelsen af en historie, hvis første afsnit stod i SMJ's februar-nummer i år. Vi bragte dengang rapporten om vore prøvekørsler med den nye Standard 8, vi beskrev i enkeltheder dens tekniske indretning, og vi nåede ved vor bedømmelse frem til det resultat, at der her fra den engelske automobilindustri side var gjort en alvorlig og dygtigt gennemført indsats for at vinde med i konkurrencen på det europæiske marked for små personbiler.

Siden da har Standard fabrikerne udvidet fabrikationsprogrammet med en ny vogn, Standard 10, der ved en flygtig betragtning ligner Standard 8 indtil forveksling; men som ved nærmere undersøgelse tydeligt viser sig at være et køretøj, der på afgørende punkter — først og fremmest med hensyn til udstyr, kørselskomfort, accelerationsevne og tophastighed — er sin lillebror overlegen. Lad os til en begyndelse se lidt nærmere på, hvorledes denne nye Standard model er afledet af den allerede kendte.

At konstruktørerne lige fra starten har haft begge modeller i tankerne, er indlysende, når man betragter specifikationer for de to køretøjer. Der er i begge tilfælde benyttet det samme selvbærende stålkarosseri, men 10'eren er monteret

med kraftigere kofangere med »overriders« og med en smuk, forkromet ramme omkring køleluftindtaget fortil (der ved 8'eren måske virker en smule bart) — dørene er forsynet med trykknaphåndtag, og endelig har man bagtil anbragt et stort, udvendigt bagagerumslåg, der samtidig giver adgang til reservehjulet (på 8'eren kom man til reservehjulet udefra gennem et lille lavtsiddende dæksel, medens adgangen til bagagerummet skete gennem vognens indre). Dørene i de to modeller er de samme, men vinduesarrangementet er ved 10'eren udformet på »normal« måde — ved 8'eren havde man, i bestræbelserne for at holde fremstillingsprisen nede på et minimum, udformet alle fire døruder som delte skyderuder, men ved 10'eren glider rudens største del op og ned, og der er både for og bag monteret trekantede ventilationsruder med stor indstillingsvinkel. Karosseriets indre udmærker sig ved en dybere, blødere og derfor behageligere polstring, og dørene er indvendig beklædt med en fiberplade, der dels giver forbedret isolation, og dels gør det muligt at indbygge en rummelig lomme til småting. Iøvrigt har man bibeholdt den fortræffelige siddestilling og ratplacering og det kompakte instrumentpanel, der samler alle aflæsninger indenfor en



På ovenstående illustration ses pladsforholdene i Standard 10.

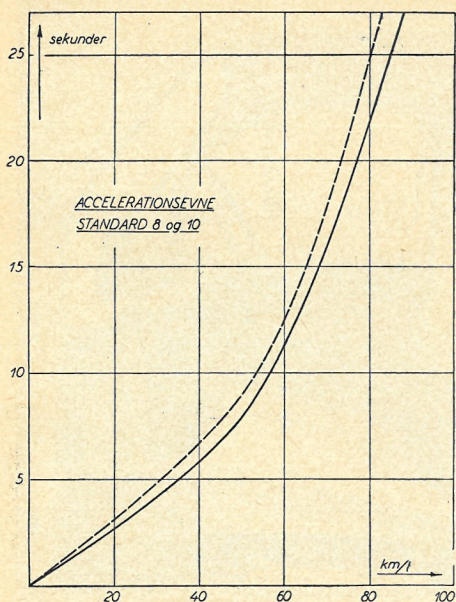
cirkulær skive umiddelbart foran rattets øvre halvdel.

Vender vi os nu til vognens mekaniske elementer, bliver det endnu vanskeligere udefra at konstatere nogen forskel på de to modeller. Et blik ned i motorrummet giver i realiteten ikke nogen mulighed for at afgøre, hvilken af de to vogne man har for sig. Alle komponenter er tilsyneladende de samme, og de er placeret på samme lettilgængelige måde. Forskellen stikker dybere — man må faktisk tage topstykket af motoren og måle cylinderdiameteren, der ved 10'eren er 63 mm imod 58 ved 8'eren, medens slaglængden i begge tilfælde er 76 mm. Den nye motor er altså i realiteten en opboret udgave af den allerede kendte, og det er på forhånd klart, at en konstruktionsændring af denne art i virkeligheden repræsenterer den billigste udvej, når det gælder om at sætte motorens slagvolumen op til en højere værdi. Samtidig er løsningen konstruktivt vel begrundet, for meningen med det hele er selvfølgelig at få nogle flere hk ud af maskinen, og hvis man vil bevare den lave varmembelastning på stempeltoppen, som

udmærkede 8'eren, må man naturligvis øge stempelarealet tilsvarende — denne tendens er åbenbar i det foreliggende tilfælde, for ved 8'eren udviklede motoren maksimalt 0,266 hk pr. cm^2 stempeloverflade, medens det tilsvarende tal for 10'eren er 0,264 pr. cm^2 .

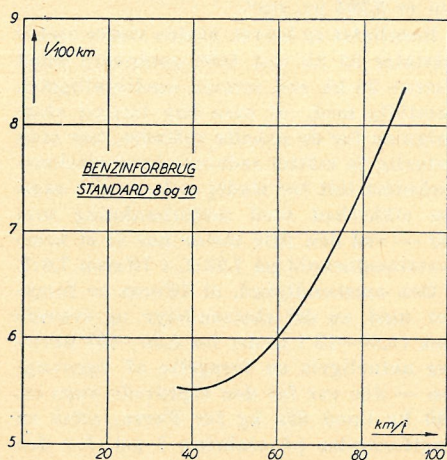
Resultatet er blevet, at den større motor udvikler 33 hk ved 4500 omdr/min imod 8'eren 28 hk ved samme omdrejningstal. Samtidig med, at man har forøget slagvolumen for de enkelte cylindre, har man naturligvis måttet reducere kompressionsforholdet lidt for stadig at have den samme sikkerhed mod motorbankning som før — ved den lille motor har vi et kompressionsforhold på 7,25:1, i 10'eren 7,0:1.

Den omstændighed, at 10'eren er forsynet med en del ekstraudstyr og sværere dæk (5,60—13 i stedet for 5,20—13) bevirker naturligvis en forøgelse af egenvægten — den var for den afprøvede vogn ca. 740 kg imod 695 kg for 8'eren, altså en vægtforøgelse på omkring 7 pct. for den tomme vogn og ca. 5 pct. for vognen med vand, olie og benzin samt 2 personers belastning.



Accelerationstiderne for henholdsvis Standard 8 og Standard 10 — de første vist ved den punkterede, de sidste ved den fuldt optrukne kurve. Se iøvrigt kommentarerne i teksten.

Spørgsmålet for konstruktørerne har nu været, hvorledes de skulle indrette vognens transmissionsanlæg således, at kombinationen af større hestekraft og større egenvægt gav ejeren en håndgribelig fordel også med hensyn til køreegenskaber. Det har i første række ført til anvendelsen



Benzinförbruget for Standard 10 svarede ved de foretagne prøver ganske nøje til de værdier, vi tidligere har konstateret for Standard 8.

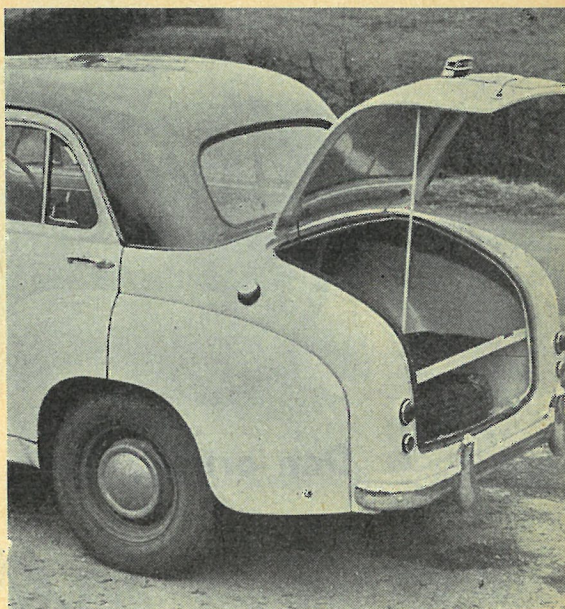
af en mindre udveksling i bagtøjet — 8'eren havde en udveksling mellem spids- og kronhjul på 4,88:1, og denne værdi har man i 10'eren reduceret til 4,55:1. Altså en reduktion på ca. 7 pct. imod en forøgelse af motorens største effektive hk på ca. 18 pct. Resultatet bliver trods den forøgede egenvægt en mærkbar forbedring af accelerationsevnen (se sammenligning af accelerationstiderne på hosstående kurveblad) samtidig med at vognens tophastighed uden forøgelse af den gennemsnitlige stempelhastighed (samme slaglængde og samme omdrejningstal som før) hæves fra ca. 100 km/t til ca. 110 km/t.

Det mest bemærkelsesværdige er imidlertid, at den højere gearing ved kørsel i 4. gear til trods for en reduktion af kompressionsforholdet samtidig har bevirket, at vi ved prøverne opnåede nøjagtig de samme værdier for benzinförbruget som for 8'eren. Kurven for benzinförbruget målt i liter pr. 100 km ved konstant kørehastighed på landevejen bliver derfor ganske den samme for de to vogne indenfor hastighedsområdet 40 til ca. 90 km/t. Ejere af henholdsvis Standard 8 og Standard 10 vil sikkert i praksis rapportere et lidt mindre benzinförbrug for 8'eren, men det vil skyldes, at den mand, der kører en 10'er — takket være motorens enestående termiske standhaftighed — ganske naturligt vil benytte en høj gennemsnitshastighed (95—100 km/t). Kører man de to vogne på samme måde, vil de opnåede forbrugsværdier sikkert kun afvige en procent eller to fra hinanden (på grund af det lidt større accelerationsforbrug ved den lidt tungere 10'er).

Indtrykket af Standard 10 på landevejen bekræftede i alt væsentligt, hvad vi fandt ud af ved prøveførslen af 8'eren — den samme præcise styring og fremragende »italienske« vejbeligenhed. Hvis man skal tale om en nuance i vognens opførsel, kommer den til at dreje sig om en næsten umærkelig, vandret »svømning« ved hurtige bevægelser med rattet og en svag tendens til understyring — begge dele forhold, som skyldes anvendelsen af et større dækprofil med lidt mindre sidestivhed, og som rigeligt opvejes af en decideret forbedring af såvel vejkontakten som den almindelige komfort.

Et kapitel for sig er bremserne, som vi — meget mod vor vilje — fik sat på en

hård og pludselig prøve, da en cyklist, netop som vi ville overhale ham, uden at vise af og uden at se sig tilbage, drejede til venstre ud over kørebanen. Ifølge politirapporten standsede vognen fra 80 km/t på lidt under 33 m — det svarer til en bremseevne på det dobbelte af, hvad loven foreskriver som minimum, hvilket måske ikke i sig selv er så bemærkelsesværdigt for en ny vogn. Afgørende var det imidlertid, hvordan vognen opførte sig under opbremsningen — med to personer på forsæderne opstod der fuldstændig ensartede blokeringstendenser for for- og baghjul, og køretøjet trak ikke det mindste til nogen af siderne men holdt en snorlige kurs på vejbanen. Når man tænker på, i hvilken grad mange af de moderne personvogne har en tilbøjelighed til at køre med bagenden først under en hård opbremsning, kan man kun på dette punkt notere et stort point til den nye Standard 10. (For fuldstændigheds skyld skal det oplyses, at den formastelige cyklist slap med overfladiske skrammer.)



Bagagerummet i Standard 10 er indrettet således, at reservehjulet ligger under en hylde.

SPECIFIKATIONER

Motor: 4-cylindret, topventilet. Boring 63 mm, slaglængde 76 mm. Slagvolumen 948 ccm. Kompressionsforhold 7,0:1. Effekt 35 hk ved 4500 omdr./min. Dynamisk afbalanceret krumtapaksel, monteret i tre hovedlejer med tryksmøring, der iøvrigt forsyner plejlstangslejer og knastaksellejer. By-pass oliefilter.

Transmissionssystem: Tør enkeltpladekobling med fjedrende nav, hydraulisk aktivering. 4-trins gearkasse med synchromesh for 2., 3. og 4. gear, gearstang anbragt i gulvet. Udveksling mellem motor og baghjul: første gear 19,45, andet gear 11,20, tredje gear 6,62 og fjerde gear 4,55. Differential med hypoidfortanding, udvekslingsforhold 4,55. Dækstørrelse 5,60 — 13.

Elektrisk anlæg: 12 volt, batteri med 30 ampèretimer. Separate parkeringslygter, indbyggede afviservinger, indvendig belysning på dørstolpe.

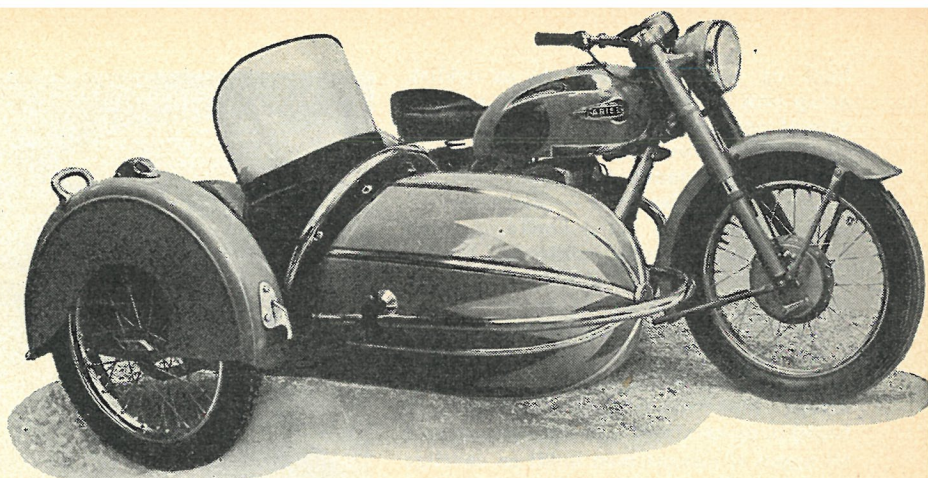
Forhjulsophængning: Uafhængig op-
hængning ved hjælp af kort og lang
triangel, affjedring ved hjælp af
skruefjeder, dæmpning ved lodret-
stående dobbeltvirkende teleskop-
støddæmpere.

Baghjulsophængning: Stiv bagaksel
med to langsgående halvelliptiske
bladfjedre og dobbeltvirkende, hy-
drauliske stempelstøddæmpere.

Bremser: Hydraulisk fodbremse med
to selvforstærkende sko på forhjuls-
bremserne og en selvforstærkende og
en medløbende sko på baghjuls-
bremserne. Samlet bremseareal
440 cm².

Dimensioner og mål: Total længde
3,680 m, total bredde 1,475 m, total
højde (ubelastet) 1,524 m, akselaf-
stand 2,143 m, sporvidde for og bag
1,232. Egenvægt ca. 740 kg.

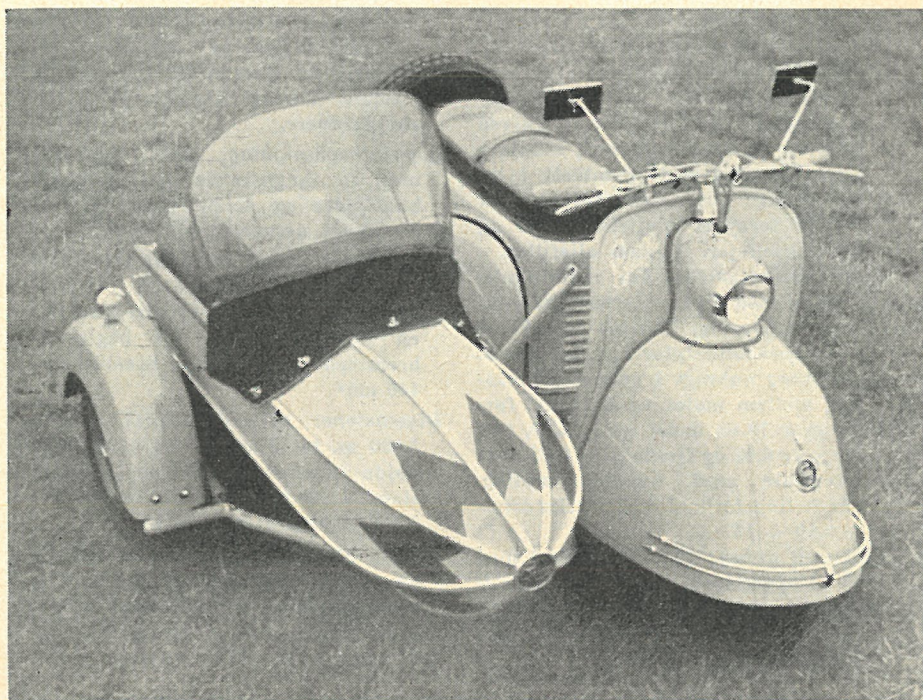
Priser: På indkøbstilladelse kr. 12.625,
på dollarpræmiering kr. 17.120. (Til
sammenligning for Standard 8: På
indkøbstilladelse kr. 10.600, på dol-
larpræmiering kr. 14.290).



Den originale

Brenderup

leveres nu med
alle blanke dele
garanteret rustfri



Mod.
GM

Letvægtsmodellen nu med meget rummelig bagagerum, klap og lås. Modellen kan monteres alle maskiner indtil 500 ccm.

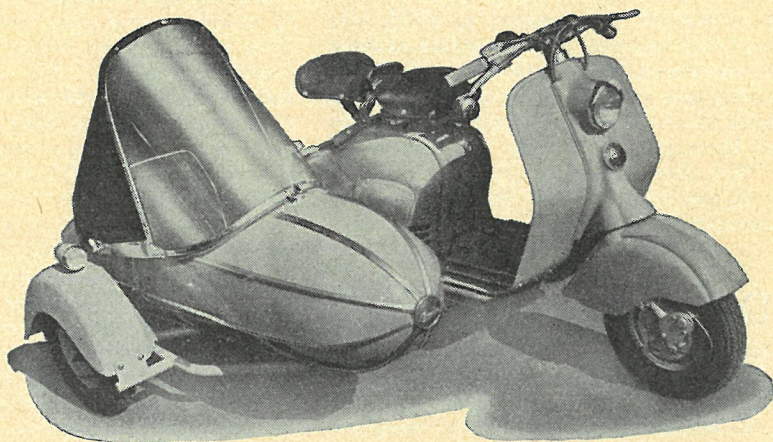
Alle modeller monteret med fineste skumgummipolstring samt overtræk, gummimåtter og vindspejle.

FOR MOTORCYKLER

★ Model IM/30 fra 500 ccm og opefter	kr. 1250.—
Omsætningsafgift	„ 312.—
★ Model LV luksus	„ 1100.—
Omsætningsafgift	„ 275.—

FOR SCOOTERE

★ Model Comet	kr. 970.—
Omsætningsafgift	„ 242.—
★ Model G M m/ klap og bagagerum	„ 950.—
Omsætningsafgift	„ 237.—
★ Model G M, passende til Maico Mobil leveres med originalt Maico hjul	„ 1000.—
Omsætningsafgift	„ 250.—



med den mest effektive hjulaffjedring

Bender

spørg efter den hos
Deres forhandler

teknisk **BREVKASSE**

Er SMJ i stand til at sige mig, hvorfor min motorcykle, en Triumph 5 T., ikke kan tåle regnvejr? Når man har kørt ca. et kvarter i regnvejr, begynder den ene cylinder at svigte engang imellem; men den kommer altid igen efter ca. $\frac{1}{2}$ km's kørsel på den anden. Endvidere vil jeg gerne vide, hvorfor den aldrig kan gå tomgang efter omtalte tur, ligesom den slår ud igennem karburatoren og går i stå øjeblikkelig, hvis man ikke giver den gas, skønt den er indstillet ganske som før, hvor den gik fint tomgang og aldrig slog ud i karburatoren. Jeg har prøvet at rense karburatoren, efterse tænderør og platinstifte, men intet hjælper; det fortager sig bare ganske langsomt af sig selv for igen at blive galt næste gang, det regner.

N.B. Den står i karburator og tænding, som den var indstillet fra fabrikken, og har gået ca. 5000 km.

B. H., Tranbjerg.

Det er selvfølgelig ikke så godt, at Deres Triumph ikke er glad for regnvejr. Alt tyder dog på partiel eller hel kortslutning i højspændingssystemet, og der må på en eller anden måde trænge vand ind ved højspændingskablet. Hvis tænderøret ikke er forsynet med en tænderørshætte ved højspændingskablet, bør De først og fremmest gøre dette, og derefter påse, at der ikke kan løbe vand ind nogen steder, således at højspændingsanlægget bliver kortsluttet. Nærmere kan vi desværre ikke komme sagen på grundlag af de foreliggende oplysninger.

Jeg har en Puch 150 1953; nu vil jeg gerne, om De kan sige mig, om denne maskine vil tage nogen skade af at blive gearet ned, og hvor det er bedst at gøre

dette, enten på kædehjulet på motoren eller kædehjulet til baghjulet. Når jeg kører i tredje gear, kan jeg udmærket sætte den op på 70—80 km/t, men når jeg så skifter op i fjerde, så går den ned på 60—70; det er især i modvind, det er galt. Jeg vil så gerne have at vide, om det er en fordel at få den nedgearet? Vil der ske store udsving i benzinforbruget og kan gearerne tåle det? Cyklen bliver brugt på en posttur. Hvor mange tænder skal den eventuelt ned?

J. K. S., Vostrup.

Maskinen vil naturligvis ikke tage skade af at blive gearet ned; men vi mener nu ikke, at det er det rigtige at gøre i det foreliggende tilfælde. Det er meget naturligt, at tophastigheden går ned til 60—70 km/t, når maskinen kører i modvind (se SMJ nr. 4 1954); men er maskinens tophastighed 60—70 km/t i forholdsvis vindstille, må der være en fejl et eller andet sted. Mest sandsynligt er det, at tændingen står forkert, men det er også muligt, at karburatoren ikke er rigtigt justeret. Få først disse to punkter efterset og sørg derefter for, at motoren er helt ren for kul, og se så om det ikke går bedre. Hvis karburator og tænding er rigtigt justeret, og maskinen er fri for kul, vel at mærke tæt ved stempelringene (det er muligt, at disse trænger til at blive fornyet), skulle det ikke være nødvendigt at geare maskinen ned. Hvis De trods alt ønsker en nedgearing, er det i og for sig ligegyldigt, på hvilket kædehjul man foretager nedgearingen; men da der sandsynligvis kun vil være tale om en mindre nedgearing, har man de største muligheder på baghjulet, men dette er dog et reservedelsspørgsmål.

Som interesseret læser af SMJ har jeg set, at mange vanskelige spørgsmål er blevet besvaret på en god og saglig måde.

Nu vil jeg prøve, om SMJ kan »knække en nød« for mig.

Det drejer sig om en Triumph Thunderbird 1953, den har kørt 21.000 km. Den begyndte engang i foråret at bruge olien. Min mekaniker antog, at det snart ville fortage sig, idet der kort forinden var slebet ventiler. Da det imidlertid blev værre, blev maskinen undersøgt, og det viste sig, at den ikke »brugte« olien men »spildte« den ud gennem ånderøret. Mekanikeren kunne ingen årsag tænke sig. Oliespildet må være ukonstant, idet den undertiden har spildt helt op til $\frac{3}{4}$ l på 200 km, hvorimod den på en 700 km tur til Jylland kun spildte ca. $\frac{1}{2}$ l.

Nu har jeg lige fået skilt motoren fuldstændig ad og slebet ventiler og lagt nye ringe på stemplerne. Mekanikeren kunne intet unormalt finde; lejer, knastaksler, krumpapaksler, oliepumpe, kort sagt alt var i den skønneste orden, men ak og vé, olien spilder den stadigvæk. Jeg har spurgt mange mekanikere til råds, men ingen af dem har kunnet tænke sig en årsag. — Nu beder jeg høfligt SMJ prøve at hjælpe mig.

E. N., Sorø.

Fejlen ved Deres Triumph Thunderbird er uden tvivl den, at der bliver hældt for megen olie på olietanken. På tanken er en niveaustreg, og olien må højst hældes på, så den står ca. 1 cm over denne streg. Når al olie er hældt af maskinen, d. v. s. af såvel olietank som motor, er det korrekte olieindhold nøjagtig 2 liter — ikke en dråbe mere.

Jeg påtænker at indrette sidevinduer i min Bradford varevogn. Vognen har fra ny i maj 1950 været indregistreret i mit navn. I efteråret 1950 betalte jeg $\frac{1}{2}$ omsætningsafgift, ialt kr. 1150, vurderingsprisen var dengang kr. 7500. Idag kan den vel næppe vurderes til mere end ca. kr. 4500.

Jeg har på det stedlige motorkontor i Roskilde fået bekræftet, at man godt kunne indbygge sidevinduer i pågældende vogn, blot man henvendte sig på toldkammeret angående betaling af resterende afgift. På toldkammeret fik jeg med sædvanlig uforsømmethed at vide: »— at man naturligvis ikke kunne lave en varevogn om til personvogn.«

I håb om at De er mere kendt i papirjunglen eller eventuelt kender fortilfælde

af lignende art, vil jeg gerne, om De kunne besvare følgende spørgsmål:

- 1) Kan man indrette de omtalte sidevinduer og hvilken tilladelse kræves?
- 2) Hvor meget vil den resterende afgift andrage. I 1950 var $\frac{1}{2}$ afgift kr. 1150, vurderingspris i dag kr. 4500.
- 3) Skal der betales dollartillæg af afgiften.
- 4) Hvis der skal betales afgift, bliver vognen da regnet for helt personvogn med dertil hørende rettigheder og navnlig forpligtelser?

J. J., Reerslev.

Efter de gældende regler kan der — da De har haft køretøjet i mere end 3 år — ikke herske tvivl om, at De må foretage den pågældende ombygning til personbil. Hvis det lokale toldvæsen ikke er klar over forholdet, er der ikke andet for, end at De må skrive til Inspektoratet for omsætningsafgifter, Frederiksholms Kanal 25, København K, og forelægge sagen med anmodning om en skriftlig tilladelse til ombygningen.

For at få vognen indregistreret som personbil efter ombygningen, må De betale $\frac{1}{2}$ omsætningsafgift efter vognens øjeblikkelige værdi (altså foruden det allerede betalte afgiftsbeløb). Hvis toldvæsenet vurderer vognen til kr. 4500, bliver den resterende omsætning, som skal betales, kr. 850. Der skal ikke betales noget præmieringstillæg (dollarafgift) i det foreliggende tilfælde. Hvis vognen indregistreres som personvogn, anses den naturligvis i enhver henseende som personvogn.

Motorcykle-Værksted
Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG Udstyr
Aut. Indian-forhandler



BECH
Tagsvej 101 · Tag 9926

Som læser af Deres iøvrigt udmærkede blad tillader jeg mig hermed at komme med en bemærkning til Deres svar i Teknisk Brevkasse til C. C. P., Tryggelev, med den lattermilde Puck T 125.

Selv om det er en simpel ting, syntes jeg godt at symptomerne kunne passe med, at hullet i tankdækslet er stoppet, idet at cyklen, når den har stået i nogen tid, kan køre ca. 18 km, før der er vacuum i tanken, og derefter skal den holde stille, for at karburatoren kan løbe fuld for hver 3 km.

De må undskylde, hvis det er forkert, men dette er altså en simpel mands simple teori. H. P., Aarhus.

Vi har tænkt på den samme mulighed, men såfremt det er tankdækslet, der er tilstoppet, ville symptomerne være yderst varierende ved fuld, halvfuld og næsten tom tank. Da der er tale om en fejl, der har stået på igennem længere tid, må man gå ud fra, at sådanne skiftende symptomer uvægerligt ville føre på spor af et tilstoppet tankdæksel. Det kunne iøvrigt være interessant at høre om, hvordan det går den snart sagnagtige »lattermilde Puch«.

Min TWN-Cornet, der har gået godt 7000 km, har de sidste 3—400 km tillagt sig en ligeså kedelig som besynderlig vane.

Når jeg kører ud ad landevejen med jævn hastighed, sker det ofte, at der uden nogen påviselig årsag pludselig opstår en ret gennemtrængende støj, der synes at komme fra forkæde eller gearkasse — muligvis endog fra selve cylinderen. Støjen er meget vanskelig at karakterisere, men må nærmest sammenlignes med den støj, der opstår, når en dreng ved hjælp af en tøjklamme har sat et stykke pap fast på sin cykel, så pappet slår mod egerne, når hjulet kører rundt.

Støjen varer som regel kun nogle få sekunder, hvorefter den hører op ligeså pludseligt, som den er begyndt. Jeg kan så køre adskillige kilometer, før det er galt igen, ja, muligvis sker det ikke mere på den pågældende tur.

Som et kuriosum kan nævnes, at jeg mener at have konstateret, at jeg kan få støjen til at ophøre ved blot at lukke et øjeblik for gashåndtaget. Når jeg åbner for gassen igen, er lyden væk, hvilket jo ikke

bidrager til formindskelse af mystikken.

Jeg har talt med en mekaniker om fænomenet, men fik blot det tvivlsomme råd, at jeg skulle vente til det blev værre, for så kunne fejlen lettere findes, men da jeg ikke har fundet denne fremgangsmåde videre tillokkende, har jeg tilladt mig at henvende mig til »Teknisk brevkasse« med mit problem.

For at lette diagnosen vil jeg gerne fremhæve følgende:

1) Oliestanden i såvel forkæde- som gearkasse er korrekt.

2) Bagkæden har den rigtige »spænding« og kan altså ikke slå imod kædekassen.

3) Lydpotten sidder ikke løs.

4) Støjen der er omtalt, opstår ikke typisk i forbindelse med en kraftig acceleration og deraf følgende kraftig belastning af motoren, men ved alm. kørsel med konstant hastighed.

5) Motoren har endnu ikke været skrabt ren for fastbrændte olieslagger, hvilket jeg ikke har fundet nødvendigt, idet der ikke er tale om nedsat træksevne eller tendens hos motoren til hurtigt at blive overvarm.

Muligvis står miseren på en eller anden måde i forbindelse med det sidste punkt, men jeg er ikke i stand til at gennemskue hvordan. At der skulle være tale om en eller anden form for »falsk tænding« forårsaget af glødende koksaflejringer, turde på forhånd være udelukket, idet lyden er altfor kraftig.

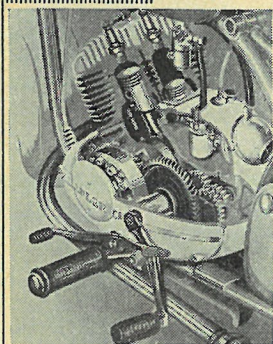
Kan De knække denne »nød«, vil jeg få endnu mere respekt for Deres evne til fejlfinding på basis af symptomer, der berettes om i brevform, men i alle tilfælde — på forhånd tak.

O. K., Esbjerg.

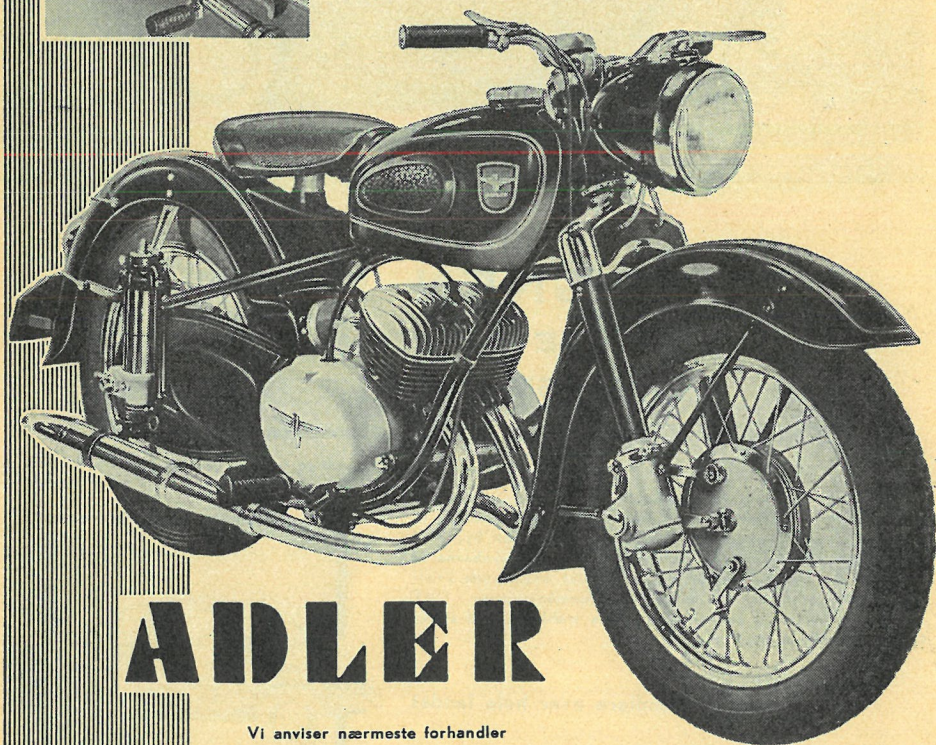
Det skal indrømmes, at det er en noget hård nød at knække når man ikke har maskinen ved siden af sig. Der kan dog være forskellige muligheder, og en af disse er, at en stempelring kan være knækket eller stempelringens lås er faldet af, således at ringen kan dreje sig på en måde, så ringens ender kommer ud i en af portene. Da maskinen endnu ikke har været rensset for koks, vil der ikke ske noget ved at tage topstykke og cylinder af, og undersøge om stempelringene er hele, og at de er forsvareligt låst. Vi har været ude for stærkt larmende koblinger, men det er mere en



Det tekniske vidunder



Adler's to-cylindrede modeller betegner et teknisk højdepunkt. Accelerationen er virkelig enestående, og motorens trækraft er så smidig at man kan køre langsomt selv i det højeste gear, og dog accelerere maskinen op uden gearskiftning. Køreegenskaberne er så fremragende, at selv en begynder vil føle sig rutineret på disse maskiner. Udstyret er så fornemt, at hver maskine fremtræder som en »udstillingsgenstand«.



ADLER

Vi anviser nærmeste forhandler

Vest for Storebælt:

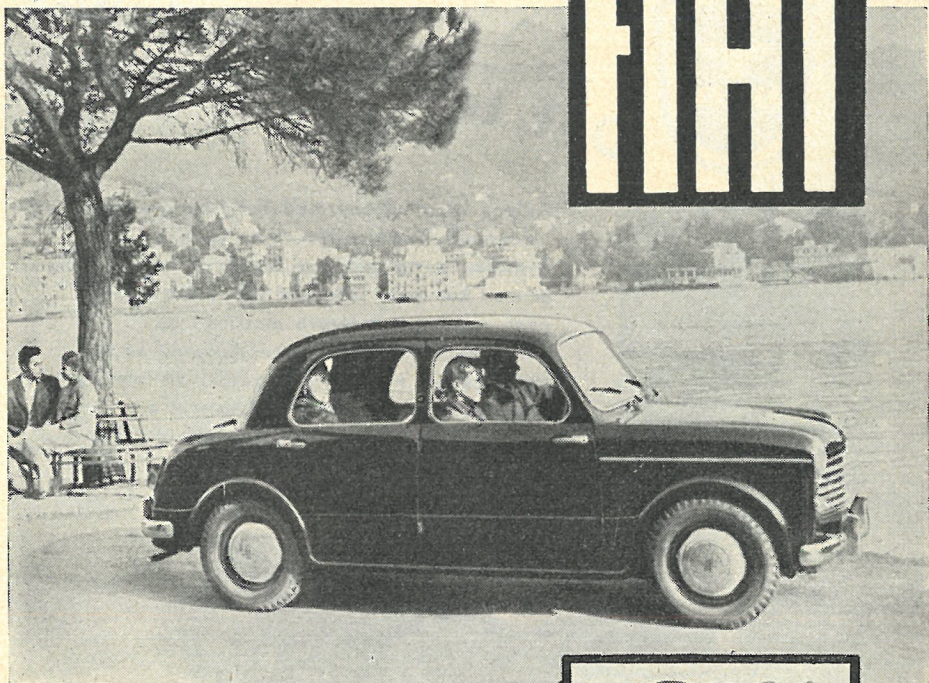
VILH. NELLEMANN A/S, Motorafdelingen, Aarhus, Telefon 3 41 00

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSEN A/S, Løngangstræde 25, Kbh. K, Tlf. Minerva 4111

— den nye „1100“

FIAT



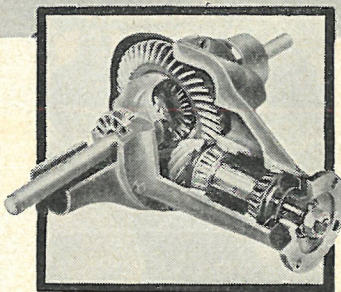
**VOGNEN
MED DE HELT
FANTASTISKE
KØREEGENSKABER**

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

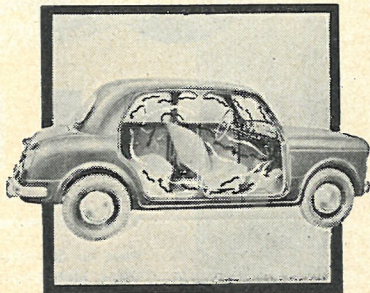
Forhandlere over hele landet

NORDISK FIAT A/S

GRIFFENFELDSGADE 32
KØBENHAVN N
CENTRAL 15367 - 15967



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



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

hyldende eller skrigende lyd, der kommer fra en kobling, når den glider, men De bør dog alligevel påse, at der er frigang ved koblingshåndtaget. Hvis De ikke finder fejlen nogle af de steder, bør De afmontere forkædens dæksel, og undersøge om forkæden har skrabet imod nogen steder, enten i dækslet eller i selve motorblokken. Defekte plejstangs- og hovedlejer samt defekte stempelpinde kan give en voldsom larm fra sig, men man får den ikke til at holde op igen, så noget alvorligt er der sikkert ikke i vejen med motoren. Vi kan ikke komme sagen nærmere i denne omgang.

Undertegnede, der har en »Maico« M 175, har fået den tvangstanke, at jeg kan forbedre motoren ved at montere en »Bing« dobbelt karburator (den, der sidder på Zündapp 200 ccm) på.

Mine spørgsmål er nu følgende:

1) Har jeg ret i min formodning om, at det vil være en forbedring.

2) Vil det være tilstrækkeligt at fremstille et passende mellemstykke og så montere dobbelt karburatoren på, eller skal der foretages andre ændringer.

3) Er et spørgsmål i en anden retning. Mange såkaldte to-takt specialister fraråder brugen af speciel to-takt olie, og jeg har i et tysk motorblad (»Das Motorrad«) set det samme synspunkt fremført. Det tyske blad anbefalede som det eneste rigtige til to-takt motorer ren mineralolie. Findes der på det danske marked en sådan olie, og i givet fald hvad hedder den? Jeg troede, at Mobil-oil »D« var en ren mineralsk olie, men den anbefales absolut kun til fire-takt motorer.

G. P., Tåstrup St.

Det er på forhånd umuligt at sige noget om, hvorvidt De vil opnå nogen forbedring ved at montere omtalte dobbeltkarburator på Deres Maico M 175. Det ville være et ret enestående tilfælde, hvis De uden videre kan sætte originalkarburatoren fra Zündapp på Deres Maico, og De må i hvert tilfælde regne med et ret stort eksperimentarbejde, før karbureringen er i harmoni med Maico motoren. Vi vil dog tro, at der kan opnås nogen forbedring, men det er som sagt ikke muligt at udtale sig om dette på forhånd.

Med hensyn til to-takt olierne er vi selv i største vildrede lige for øjeblikket. Det

er et kildent spørgsmål, men vi kan sige så meget, at vi igennem flere år har brugt enten Mobiloil BB to-takt eller MobilMix til samtlige de prøvekørsler vi har foretaget med to-takt motorer og vi har iøvrigt foretaget en del eksperimentkørsler med disse to olier, som vi absolut tør sige god for. Der er imidlertid ikke tvivl om, at nogle af de selvblændende to-takt olier, der er i handelen, har en uheldig indflydelse på motorerne, fordi der foregår kemiske processer, i hvilke den blyholdige benzin er stærkt medvirkende.

Det med de mineralske olier må De have misforstået, eftersom alle motorolier, undtagen de specielle R olier, er mineralske. Det er rigtignok, at Mobiloil D er en mineralsk olie, men pointet ved denne olie er, at det er en ren mineralsk racerolie. En olie som Castrol's R olie er en vegetabilsk olie beregnet for særlige racermotorer, og vegetabilsk olie må man absolut ikke prøve at anvende i en to-takt motor eller en almindelig fire-takt motor, så går det helt galt.

Der er iøvrigt nogle forsøg i gang med to-takt olier, og når disse forsøg er fuldført, skal vi meddele vore læsere det.

Hvis det er Dem muligt, beder jeg Dem besvare følgende spørgsmål:

- 1) Hvad kræves der af uddannelse for at søge ind til færdselspolitiets motorcyklistpatruljer?
- 2) Er der nogen aldersbegrænsning?
- 3) Hvor skal man henvende sig med en evt. ansøgning?

B. F. M., Fredericia.

Færdselspolitiets motorcyklepatruller rekrutteres blandt politifolk, og De skal være fyldt 21 år og have aftjent Deres værnepligt samt have gode soldaterpapirer, højde mindst 177 cm. Henvendelse sker på det stedlige politikontor, hvor ansøgningsskema bliver udleveret. Der kræves ikke nogen særlig eksamen, men det forlanges, at man kan skrive et nogenlunde korrekt dansk.

KØR BEDRE

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

KR. 4,85

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL



Ray Amm og Norton's »professor«, Joe Craig, lægger råd op om taktikken, der skal anvendes på den våde bane.

SCHWEITZ GRAND PRIX FOR MOTORCYKLER

AF DETLEV F. HAUG

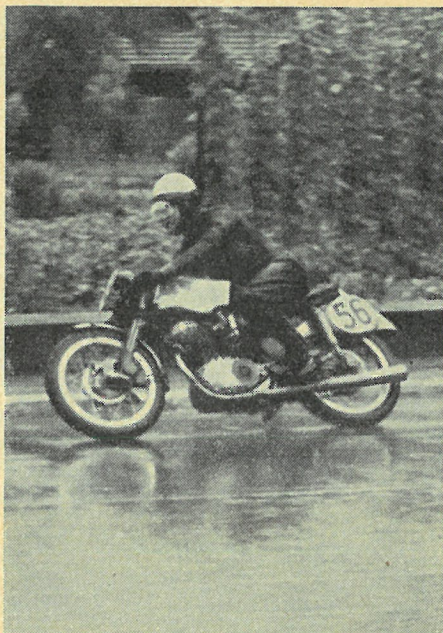
»Stormy Weather ... keep's rainin' all the Time!« — melodien lyder fra højttalerne rundt om den schweitziske bane Bremgartenwald ved Bern, og man kunne ikke vælge et bedre stykke musik til lejligheden. Det har regnet uafbrudt i flere dage, og hele træningen til såvel motorcykle Grand Prix'et som automobil Grand Prix'et er blevet afviklet i øsregn. Den schweitziske bane er tilmed kendt som overordentlig vanskelig, fordi der er mange sving og kurver, og fordi der er højst forskelligartet vejbelægning. Da 250 ccm maskinerne blev skubbet frem til starten regnede det i spandevs. Alt er vådt, maskinerne, kørerne, banen. Forrest i startfeltet står de blå NSU fabriksmaskiner, der skal køres af Hollaus, Haas og Müller, og ved siden af dem, privatkøreren Braun på en NSU Sport Max. Braun har iøvrigt gjort sig yderst bemærket i den sidste tid, og det er blandt andet den samme rytter, der kører Horex' forsøgsmaskine. DKW stiller ikke til start i dette løb, og det øvrige felt kommer således til at bestå af

endnu nogle Sports Max og tre af de hurtige to-takt Adler racere, der som bekendt heller ikke kan betegnes som fabriksmaskiner, ni Moto-Guzzi og en enkelt Parilla. Haas og Hollaus har den bedste start, og de to ryttere forsvinder hurtigt ned ad banen, idet de stadig forøger afstanden til det øvrige felt. Da rytterne går ind på anden omgang, viser Haas sig imidlertid ikke, og man får at vide, at han er styrtet under et forsøg på at overtage føringen fra Hollaus. Det ser ud, som om regnen ikke generer Hollaus, og han fører allerede ret suverænt, medens man til sin store forbløffelse må se privatkøreren Braun som nummer to. De to-cylindrede Adler ligger også fremme i feltet, og først efter dem kommer Müller på den anden NSU fabriksmaskine. Efter den fjerde omgang må Hollaus betegnes som fuldkommen suveræn, eftersom han ligger 57 sekunder foran Braun, og han begynder allerede at overhale de bageste ryttere i feltet (på fjerde omgang!). Braun kører imidlertid fra Müller og Tavari, Vogel og Colombo

slås om fjerdepladsen. På 11. omgang overhaler Hollaus denne bittert kæmpende trio, og derefter er Braun den eneste rytter, der er på samme omgang som Hollaus. Vogel falder tilbage med Adler'en, der ganske afgjort er mere følsom overfor ændringer i vejrforholdet, men han opretholder kontakten med Taveri og Colombo. Müller prøver forgæves at komme op og få kontakt med privatkøreren Braun, men det lader sig ikke gøre, og resultatet bliver, at Hollaus går over mållinien som sejrherre med Braun på andenpladsen. Ray Amm, der under løbet stod ved siden af en del journalister var yderst betaget af Braun's kørsel, og efter løbet udtalte han: »Hollaus is grand, but this fellow Braun has all he needs«. Og resultaterne ser derefter således ud:

1. R. Hollaus, NSU 1.01.56,7
(126,925 km/t.)
 2. G. Braun, NSU 1.05.21,8
(120,288 km/t.)
 3. H. P. Müller, NSU.
 4. L. Taveri, Guzzi.
 5. R. Colombo, Guzzi.
 6. W. Vogel, Adler.
- Hurtigste omgang: R. Hollaus (NSU)
129,871 km/t.

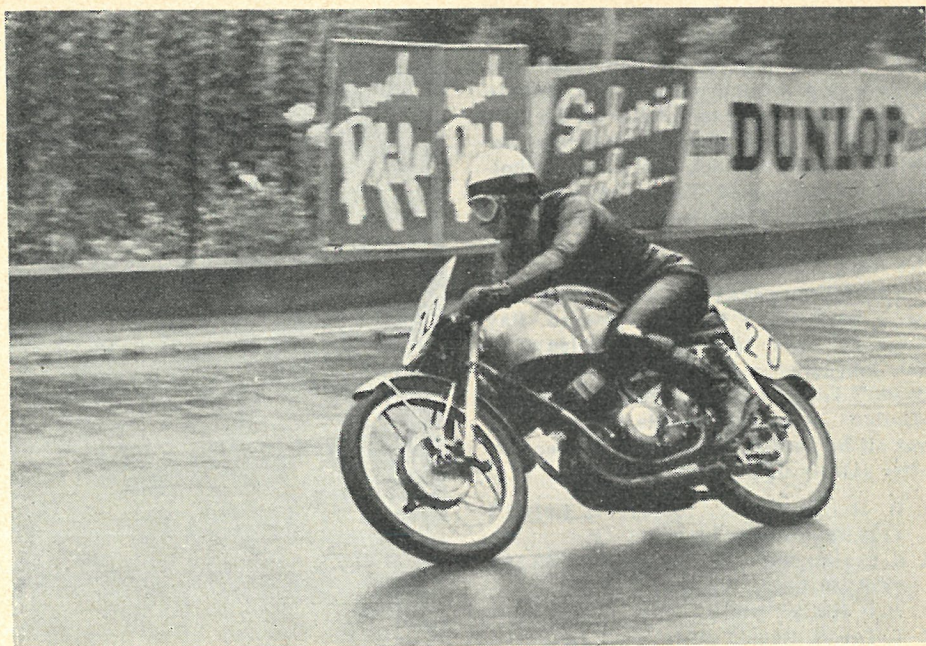
I 350 ccm klassen stillede DKW og MV-Agusta ikke til start, men det italienske hold var iøvrigt klar til start i Bern, men holdet blev trukket tilbage inden løbet. Ialt startede 28 ryttere i denne klasse, og kampen kom til at stå mellem Guzzi, Norton, AJS og Horex. Dette løb kørtes over 21 omgange, hvilket svarer til 152 km — og regnen strømmer stadig ned. Farrant (AJS) er den første, der kan svinge sig i sadlen, men i løbet af få sekunder er det Kavanagh's Guzzi, der ligger i spidsen. Kavanagh, Farrant, Amm, Simpsons (AJS) og Fergus Anderson (Guzzi) ligger forholdsvis samlet, og disse ryttere kører hurtigt fra det øvrige felt. Kavanagh begynder dog så småt at øge afstanden til sine nærmeste konkurrenter, og på fjerde omgang kører han med et gennemsnit på 143 km/t., medens Farrant ikke kan holde tempoet og bliver overhalet af såvel Ray Amm's Norton som Fergus Anderson's Guzzi. Indtil den femte omgang har Kavanagh dog kun knapt tre sekunder forspring for Ray Amm, der nu ligger 10 sekunder foran Fergus Andersson. Fergus



Det mest sensationelle resultat i det schweiziske Grand Prix var tyskeren Braun's placering på andenpladsen. Her ses Braun på sin NSU Sports Max, der kan købes af enhver motorentusiast.

Andersson er som bekendt en gammel rotte, og han ved, hvad han kan tillade sig i regnvejret. Man kan se, at han kører »lige til strengen«, og på den 10. omgang kører han med 146,25 km/t. i gennemsnit, og han overhaler Ray Amm. Fergus Anderson kører sig derefter målbevidst ind på Kavanagh, og på 15. omgang skiller kun to sekunder de to ryttere, medens Amm, der tilsyneladende har opgivet forfølgelsen, tager den med ro, eftersom han ikke bliver presset bagfra. Det er dog tydeligt, at Fergus Anderson føler sig ret overlegen, og man kan flere gange på strækningen se, at han holder igen på sin maskine, medens Kavanagh kører det, han kan. Da den sidste omgang nærmer sig, overhaler Fergus Anderson på en yderst overbevisende måde, og han går således i mål som vinder af løbet. Med denne sejr rykker han op på toppen af listen for aspiranter til verdensmesterskabet. Kun syv ryttere gennemførte på samme omgang som Fergus Anderson, og resultaterne blev:

1. Fergus Anderson, Guzzi..... 1.04.54,9
141,464 km/t.)



Den to-cylindrede Adler racer, der ligeledes kan købes af alle motorentusiaster, klarede sig fint trods den strømmende regn. Tyskeren Vogel besatte sjettepladsen med denne maskine.

2. Ken Kavanagh, Guzzi	1.04.55,2
3. Ray Amm, Norton	1.05.34,1
4. Jack Brett, Norton	1.06.28,3
5. Rod Coleman, AJS	1.06.55,4
6. McIntyre, AJS	1.07.17,2
Hurtigste omgang: Fergus Anderson, Guzzi, 146,25 km/t.	

Sidevognsklassen blev fulgt med en ganske særlig spænding, eftersom kampen om

verdensmesterskabet i denne klasse indtil videre er fuldkommen åben. Efter at Eric Oliver brækkede sin arm i Feldberg, og efter at BMW køreren Noll sejrede i Tysklands Grand Prix, ville en placering i det schweiziske Grand Prix betyde muligheden for en verdensmestertitel for BMW. Under træningen kunne man let konstatere, at Eric Oliver langt fra var i form endnu, og det var i og for sig også kun modvilligt han startede. Kampen kom derfor til at stå mellem Cyrill Smith (Norton) og Noll (BMW). Træningen havde samtidig vist, at Joe Craig havde fået en hel del mere ud af Smith's motor, end det var tilfældet i Tysklands Grand Prix. Smith og Noll har begge en god start, og side om side kører de fra mållinien, indtil Cyrill Smith overtager føringen med nogle få meters forspring. Efter Noll kommer endnu en række BMW maskiner af typen RS kørt af Faust, Hillebrand og Schneider, men allerede efter den første omgang er der et stort spring fra den engelsk-tyske duel mellem Smith og Noll og ned til det øvrige felt, i hvilket Eric Oliver ligger som nummer seks. På femte omgang er Oliver 35 sekunder efter Noll, hvilket tydeligt vi-



Mobiloil

"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY

FLERE SEJRE PAA

AVON

Isle of Man TT senior

- | | |
|------------|---------------|
| 1. Ray Amm | 2. G. E. Duke |
|------------|---------------|

Hollands Grand Prix 500 ccm

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. G. E. Duke | 2. F. Anderson |
|---------------|----------------|

Belgiens Grand Prix 500 ccm

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. G. E. Duke | 2. K. Kavanagh |
|---------------|----------------|

Tysklands Grand Prix 500 ccm

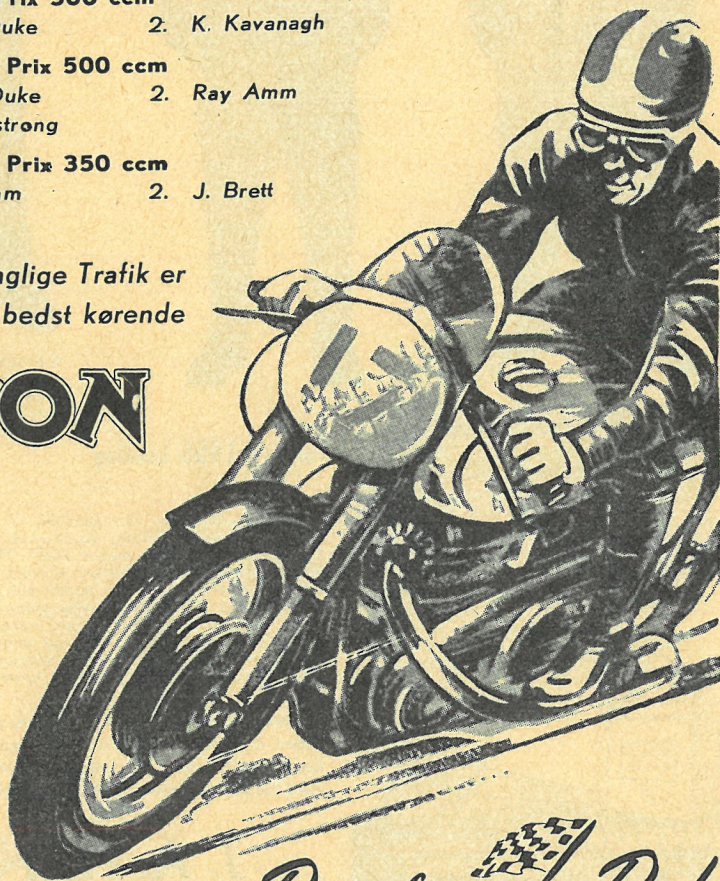
- | | |
|-----------------|------------|
| 1. G. E. Duke | 2. Ray Amm |
| 3. R. Armstrong | |

Tysklands Grand Prix 350 ccm

- | | |
|------------|-------------|
| 1. Ray Amm | 2. J. Brett |
|------------|-------------|

Ogsaa i den daglige Trafik er
man sikrest og bedst kørende
paa

AVON



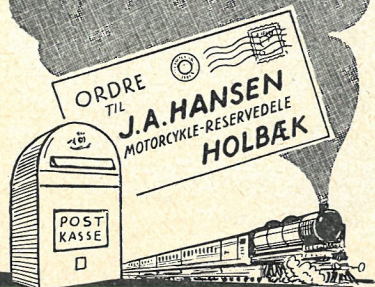
..Det førende Dæk

PILOTDRAGTER



Kæmpeudvalg i pilotdragter, altid 300—400 dragter på lager, se dem i vort katalog, hvor de er illustreret med farvetryk.

Det kommer
med POSTEN



DANMARK'S STØRSTE FORSENDELSSES-
FORRETNING MED DEN BEDSTE
POST-ORDRE SERVICE I MOTORCYKLE-
RESERVEDELE-TILBEHØR OG UDSTYR
EN GROS EN DETAIL

Forlang 1955 katalog

Motorbeklædning er vort speciale. Vort store udvalg i pilotdragter, motorpækkert, parca-coat, skindjakker, overtræksbenklæder, regntøj og meget andet. Vi har alle størrelser på lager, i mange smukke farver. — Vort motortøj har det rigtige snit og pasform — De skulle prøve at forlange vort nye hovedkatalog 1955, som sendes gratis overalt: Kataloget omfatter alt i reservedele, tilbehør, udstyr, og beklædning, alle dele er illustreret og omtalt med priser. Motorbeklædning er illustreret med farvetryk i de originale farver. På grund af overvældende efterspørgsel har kataloget været midlertidig udgået.

Det nye 1955 katalog er imidlertid betydelig større og mere omfattende end vore tidligere kataloger, derfor bør De allerede i dag skrive efter gratis katalog 1955 med farvetryk, som sendes overalt.

J. A. HANSEN

Motorcykleforretning

TLF. 1018 HOLBÆK TLF. 1618

ser, at den gamle kæmpe ikke er i form. På sjette omgang overtager Noll føringen med en omgangshastighed på 132,9 km/t., og Noll sætter yderligere tempoet i vejret uden at kunne ryste Cyrill Smith af sig. Noll kører derefter en omgang med 133,44 km/t., og da der kun er tre omgange tilbage, får han på afgørende måde rystet Smith af sig. På den 14. omgang kommer Cyrill Smith ud for den kedelige situation, at vejen bliver spærret for ham af nogle langsommere ryttere, der udkæmper nogle drabelige, indbyrdes kampe — en omgang bagefter. Dette forsinker englænderen så meget, at Noll kan gå over mållinien med et forspring på 33 sekunder. Cyrill Smith blev nummer to og Eric Oliver måtte nøjes med femtepladsen i dette løb. Kampen om verdensmesterskabet i denne klasse er stadig åben, men BMW har naturligvis grebet chancen og har tilmeldt sig i Monza. Resultatlisten ser således ud:

1. W. Noll, BMW	53.43,1
(130,1 km/t.)	
2. Cyrill Smith, Norton	54.10,8
3. W. Faust, BMW	54.23,8
4. W. Schneider, BMW	55.36,5
5. Eric Oliver, Norton	55.42,1
6. Hans Haldemann, Norton	56.09,6
Hurtigste omgang: W. Noll, BMW	
132,901 km/t.	

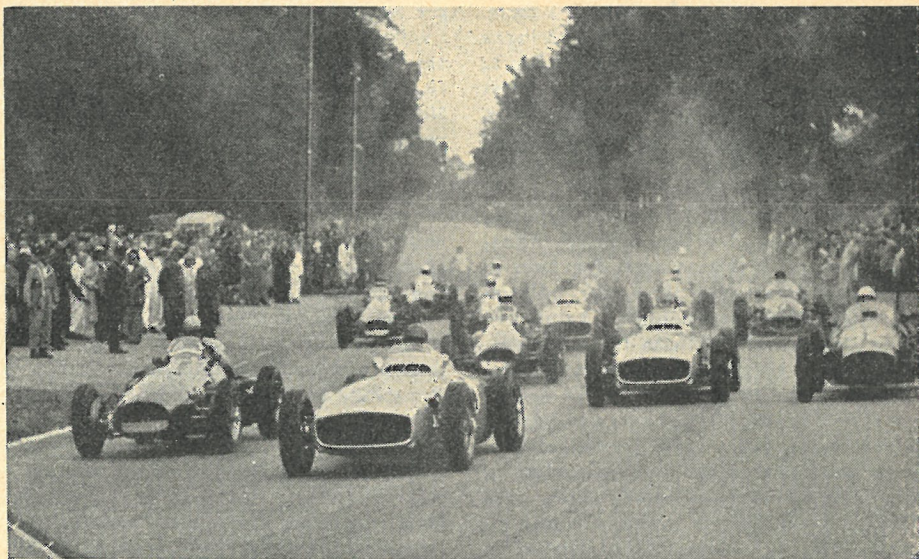
I 500 ccm klassen startede 26 ryttere af oprindelig 36 tilmeldte. Også i denne klasse mangler man MV Agusta, og BMW har måtte trække sin tilmeldelse tilbage, eftersom Zeller ikke har været i stand til at starte. Kavanagh (Guzzi) har en lynhurtig start, og han fører feltet foran Duke (Gilera), Fergus Anderson (Guzzi) og McIntyre (AJS). Allerede da rytterne gik ind på anden omgang, havde Kavanagh et betydeligt forspring, og derefter kommer Fergus Anderson i ensom majestæt, medens de øvrige topryttere kommer i en samlet klump. Man kan dog nå at skelne rækkefølgen således: Amm, Duke, Armstrong, Farrant, McIntyre, Simpson og Brett, og et stykke efter kommer Coleman og Monneret. Allerede på den første omgang må tre ryttere udgå, eftersom Lorenzetti styrter, og to andre ryttere må udgå med maskinskade. På næste omgang må Fergus Anderson og Montanari udgå. Amm rykker op på andenpladsen, og Duke ligger ca. 10 sekunder efter ham, såføl-

ger Armstrong. Kavanagh sætter tempoet i vejret, men på de følgende omgange bliver hans kørsel yderst usikker, og på den 10. omgang må han udgå med stelbrud. Men så begynder Duke at sætte tempoet i vejret, hurtigere og hurtigere kører han, og næsten hver gang han går forbi mållinien bliver der opgivet en ny, forbedret gennemsnitshastighed for ham. Det er i mellemtiden holdt op med at regne, og også Amm sætter farten i vejret, og efter den 15. omgang får Amm noteret en gennemsnitshastighed på 152 km/t., hvilket er det hurtigste, der endnu er kørt. Alt imedens udkæmper Coleman, Brett og Armstrong en forbitret kamp, og Simpson kæmper en tapper kamp for at holde syvendepladsen med sin Matchless. Da de to trediedele af løbet er kørt, ser rækkefølgen således ud: Amm, Duke, Armstrong, Brett, Coleman, Monneret. Farrant kører sig op og overhaler Simpson og Monneret.

Amm og Duke sætter dog stadig hastigheden i vejret, og de skiftes til at forbedre omgangsrekorden. Ray Amm søger fortvivlet at bide fra sig, men på den 24. omgang er Duke lige i baghjulet på ham, og da vejbanen næsten er tør på den 25. omgang, lader Duke den fire-cylindrede Gilera trække helt ud for første gang, og han overhaler Ray Amm, der intet kan stille op mod overmagten. Utroligt hvilken top-hastighed Gilera'en er i besiddelse af. Med en omgangstid, der giver en gennemsnitshastighed på 155,907 km/t., kører Duke faktisk lige så hurtigt som automobilklassens formel-I vogne. Da Duke gik over mållinien, er der kun fire ryttere på samme omgang som han, og der er i det hele taget kun 11 ryttere tilbage i løbet. Resultatlisten ser således ud:

1. G. Duke, Gilera	1.21.04,6
(150,85 km/t.)	
2. Ray Amm, Norton	1.21.08,3
3. R. Armstrong, Gilera	1.22.03,1
4. Jack Brett, Norton	1.22.22,9
5. Rod Coleman, AJS	1.23.52,9
Hurtigste omgang: G. Duke, Gilera,	
155,907 km/t.	

Det er ganske bemærkelsesværdigt, at der trods de overordentlig dårlige vejrforhold, trods det morderiske tempo og tods den yderst vanskelige og absolut ikke ufarlige bane ikke skete nogen uheld. Adskillige ryttere styrtede, men ingen kom alvorligt til skade.



Starten i det schweitziske Grand Prix. Fangio i Mercedes (4) ligger forrest, men i inderbanen finder vi Gonzales på Ferrari.

Hård kamp i Schweiz auto-G. P.

Mercedes sejrede, Ferrari tilfreds, 50 pCt. udgik

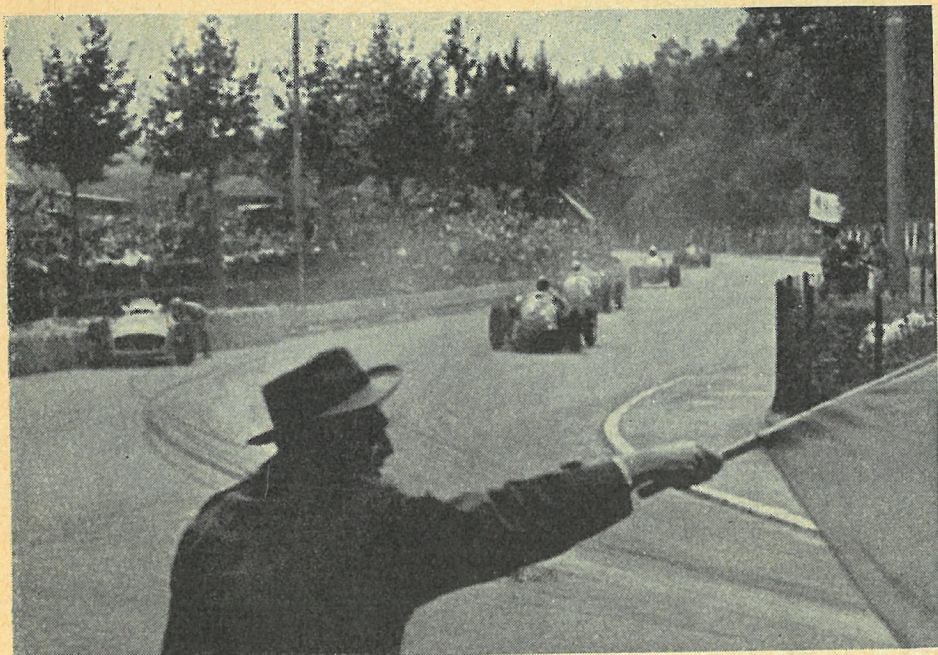
Af Detlev F. Haugb

Det schweitziske Grand Prix blev imøde-
set med stor spænding, fordi man i
dette løb ventede det endelige opgør mel-
lem Mercedes og Ferrari. Mercedes kunne
se tilbage på sin imponerende debutsejr i
det franske Grand Prix, men i nok så frisk
erindring stod det knusende nederlag i
England. Mercedes vandt ganske vist på
Nürburgring, men det var ingenlunde no-
gen overbevisende sejr, og en meget stor
part af de 60.000 tilskuere kom for at se
et afgørende opgør mellem de to giganter.

Der skal køres 66. omgange på den van-
skelige Bremgarten bane, i udkanten af
Bern, og den samlede strækning er 480,48
km. Træningen, der er forgået under næ-
sten uafbrudt regn, har ikke vist nogen
overlegenhed af det ene eller det andet
mærke, og træningstiderne bevirkede da,
at det er vogne af tre forskellige mærker,
der holder i den forreste række. I denne
række finder vi Stirling Moss i Maserati,
Fangio i Mercedes og Gonzales i Ferrari. I

anden række holder Kling med en Merce-
des og Trintignant i en Ferrari, og bag
disse to kommer Ken Wharton, Maserati,
Hans Hermann, Mercedes og Mike Haw-
thorn i Ferrari. I fjerde række kommer
Bucci med Gordini og Mantovani med en
Maserati, og bagved igen holder Harry
Shell og Roberto Mieres, begge i Maserati,
og Maglioli, Ferrari. I den sidste regulære
række holder to Gordini vogne, der skal
køres af Fred Wacker og Jean Behra, me-
dens privatkøreren Swaters holder som ro-
sinen i pølseenden med sin Ferrari. Det er
for resten interessant, at man blandt 16
kørere finder fire argentinere og kun to
italienere. Ferrari's fabrikshold er ud-
rustet med den seneste Grand Prix type,
med benzintanke på siden af vognen, og
iøvrigt har man bemærket, at de hurtige,
men absolut ikke standhaftige Gordini
vogne, er blevet monteret med teleskop-
støddæmpere.

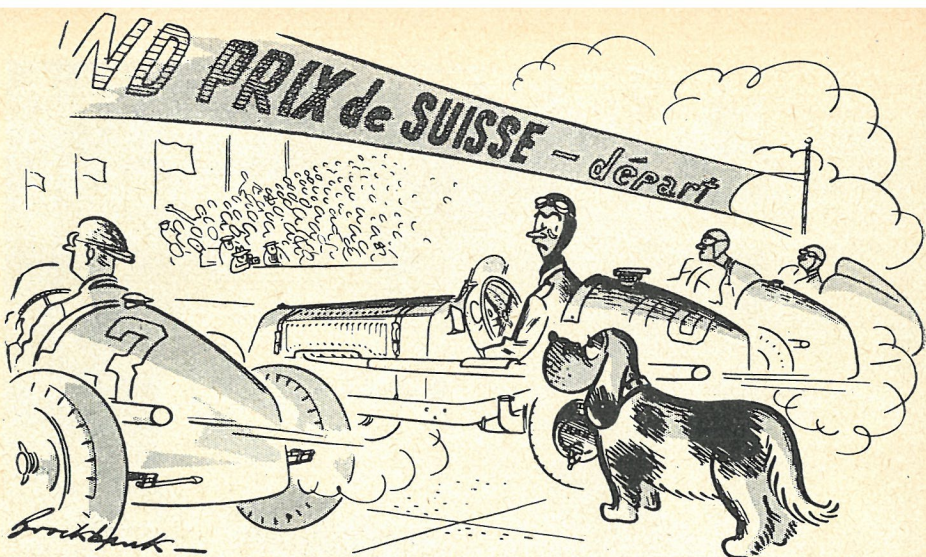
Fangio skyder øjeblikkelig frem i spid-



I et forsøg på at ryste sine forfølgere af kørte Kling sin Mercedes ind i det skarpe Forsthausving med for stor hastighed; en opbremsning resulterede kun i, at vognen snurrede en omgang rundt, og Kling havnede i halmballerne, medens hele feltet passerede. Her er Kling i gang med at bugser sin vogn ud på banen igen.

sen, og fra anden række ryger Kling frem således, at han kommer ud af den første kurve før Gonzales, men da vognene gik ind på anden omgang lå Gonzales og Stirling Moss tæt efter Fangio. Det var tydeligt, at der blev kæmpet på livet løs, og man kan også roligt sige, at løbet ikke blev afviklet uden dramatik. Kling ligger som nummer fire foran Trintignant og Wharton, men da han på anden omgang forsøgte at ryste sine forfølgere af, drejede hans vogn en hel omgang rundt og røg op i halmballerne, således at han måtte se hele feltet passere, inden han fik vognen bugseret ud på banen igen. Allerede på den første omgang måtte en Gordini gå ud af løbet, i hvilket der derefter kun var 15 vogne tilbage. På den tredje omgang måtte Wharton dele skæbne med Kling, idet han på nøjagtigt det samme sted skred rundt i en oliepøl, så han fik trykket det bageste af vognen ind i sammenstøddet med halmballerne. Også han måtte se feltet passere. Fangio påbegynder den fjerde omgang med seks sekunders forspring, medens Moss, Gonzales og Hawthorn kæmper bravt om andenpladsen. Kling begynder en vold-

som opkørsel, Hermann ligger midt i feltet, og på ottende omgang må Behra udgå med den anden Gordini, medens den tredje Gordini, kørt af amerikaneren Wacker, må udgå to omgange senere. På 10. omgang har Kling kørt sig op på 11. pladsen, medens Fangio fører feltet foran Moss' Maserati og tre Ferrari'er — Hermann ligger på sjettepladsen. På den 13. omgang begynder den vilde jagt for alvor: Hawthorn sætter pludselig tempoet i vejret og jager efter duoen Moss/Gonzales, men også disse to kørere øger deres hastighed. Stirling Moss kører den hidtil hurtigste omgang med 161,47 km/t., hvorpå Gonzales afleverer en omgang med 161,77 km/t., men derefter må han lade englænderen passere, og Hawthorn begynder derefter en vild jagt på Stirling Moss. På 17. omgang overhaler Hawthorn Moss, hvorefter Fangio får signal om, at det »brænder« bag ham, og han giver den endnu en tand, således at han på 19. omgang får noteret gennemsnitshastigheden 161,97 km/t. Kling er i mellemtiden gået forbi Mantovani og Mieres, og ved hjælp af den hidtil hurtigste omgang på 162,58 km/t. er han rykket op som



Brockbank's opfattelse af det schweitziske Grand Prix. Fra »The Motor«, London.

nummer syv bag sin mærkekammerat Hermann. Hawthorn har tilsyneladende presset sin vogn for hårdt, for hver gang han skifter ned i gearerne, kommer der en tyk sky af blå olierøg fra hans udblæsning, og han må køre væsentlig langsommere. I mellemtiden har Gonzales overhalet Moss, der må opgive på den 21. omgang med tankskade. På 29. omgang må Hawthorn gå ud, og på 33. omgang ruller Trintignant med død motor ind til depotet, hvor der straks danner sig en oliesø uanset hans vogn. Fangio's Mercedes går regelmæssigt som et urværk, og på den 34. omgang sikrer han sig et betydeligt forspring, med løbets hurtigste omgang på 164,108 km/t., hvilket er omgangsrekord efter krigen. Den absolutte omgangsrekord på 169,63 km/t står dog urørt fra 1936, da Rosemeyer satte rekorden med en Auto-Union. Den sidste halvdel af løbet står i Mercedes-stjernens tegn, eftersom kun Gonzales, Kling og Hermann er på samme omgang som Fangio's Mercedes. De øvrige fem kørere (Mantovani, Mieres, Wharton,

Maglioli og Swaters) ligger alle en eller flere omgange tilbage. Maglioli's vogn begynder at gå uregelmæssigt, medens man fra Mercedes depotet sender bekymrede blikke efter Hermann, der også er begyndt at afgive en tyk, blå røg. Kling sætter yderligere tempoet i vejret, og det ser ud, som om han skal nå op til den førende Fangio i løbet af et par omgange, men på den 33. omgang må han udgå, og man erfarer, at det er benzintilførslen, der svigter. Med kort mellemrum ankommer Kling og Hawthorn tilfods til depotet.

Efter 40 omgange er der kun otte vogne tilbage i løbet, og Fangio fører med et forspring på 25 sekunder foran Gonzales. På trediepladsen ligger Hermann, der kører yderst forsigtigt for at skåne sin motor, og derefter kommer Maglioli, Mieres, Wharton, Mantovani og Swaters. På den 42. omgang lykkes det så Fangio at komme forbi sin mærkekammerat Hermann, hvorefter kun Gonzales er på samme omgang som Fangio. Feltet spredes yderligere og hastighederne begynder så småt at gå ned. Også Gonzales' vogn begynder at blive træt — han benytter næsten ikke sit andet gear, og han skifter i det hele taget gear så lid som muligt. Efter at de to trediedele af løbet er kørt, sker der nogle få forskydninger midt i feltet, og efter 50 omgange fører Fangio med 34 sekunder foran Gonzales, derefter kommer Hermann og Mieres en omgang tilbage, Mantovani to om-



gange tilbage, Wharton tre omgange bag-
 efter, Maglioli fire omgange tilbage og
 Swaters seks omgange tilbage. På den 55.
 omgang har Fangio et forspring på 48 se-
 kunder, og på den 60. omgang noteres det,
 at der er 54 sekunder mellem Fangio og
 Gonzales. Mieres har imidlertid hængt sig
 op i Fangio, medens Gonzales har lagt sig
 ind bag sin mærkekammerat Maglioli,
 sandsynligvis for at skåne motoren. På de
 sidste omgange begynder regnen så småt
 at falde igen, og strækningen, der fører
 gennem skoven, er i hvert tilfælde ved at
 blive, hvad man med et mildt udtryk kan
 kalde skummel. Da Fangio efter de 66
 omgange går over mållinien, bliver renn-
 leiter Neubauer fra Mercedes så begej-
 stret, at han kysser signora Fangio på
 næsen, og Fangio og Gonzales omfavner
 hinanden, medens den argentinske hymne
 lyder fra højttalerne. Efter løbet ser man
 kun begejstrede ansigter hos Mercedes,
 men hos Ferrari er man tilfreds, fordi
 den nye vogn har vist, at den er overor-
 dentlig hurtig og Ferrari starter fuld af
 fortrosthed i Monza. Det skal blive spæn-
 dende at overvære det næste opgør mellem
 Mercedes, der vil starte med de strømlin-
 iede vogne i Italien, og Ferrari, der til-
 syneladende har en trumf i baghånden.
 Resultatet kom til at se således ud:

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| 1. J. M. Fangio, Mercedes..... | 3.00.34,5 |
| (159,65 km/t) | |
| 2. J. Fr. Gonzales, Ferrari | 3.01.32,3 |
| 3. Hans Hermann, Mercedes .. | 3.02.31,6 |
| 4. Roberto Mieres, Maserati | |
| 5. Sergio Mantovani, Maserati | |
| 6. Ken Wharton, Maserati | |

★

Hårdkogt trafik

I omegnen af byen Detroit i USA bor
 380.000 mennesker, som har deres ar-
 bejde i selve Detroit. Man har foretaget en
 undersøgelse af, hvorledes disse menne-
 sker kommer til og fra arbejde. Det viser
 sig, at 322.000 (85 pct.) benytter egen per-
 sonbil, medens resten benytter bus, tog
 eller sporvogn. Cykler og motorcykler op-
 træder kun i et forsvindende lille antal.
 — De 322.000 personbiler, der er i brug
 morgen og aften i dette forholdsvis be-
 grænsede område, svarer til det dobbelte af
 Danmarks personbilmærke.

BING

KARBURATORER



IMPORTØR:
FRED. RASMUSSEN · ODENSE

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14

TELEFON GE 1850 - 4844



Umiddelbart efter starten i Saxtorp moto-cross Grand Prix går hele feltet gennem den første kurve ind på den smalle, snoede bane. Det er klart, at netop i dette løb har den hurtige start sin meget store betydning.

Overraskende, men velfortjent svensk sejr i Saxtorp Grand Prix

Resultatet af Saxtorp moto-cross Grand Prix, der er et af de løb, som tæller til verdensmesterskabet i denne gren af motorsporten, blev en stor overraskelse. Hele den internationale elite var i ilden med de to belgiere Auguste Mingels (FN) og Victor Leloup (FN) i spidsen. Englands nye stjerne, Jeff Smith (BSA), og dennes to kendte landsmænd, Brian Stonebridge (BSA) og Phil Nex (BSA), hører også til

de navne, man regner mest i moto-cross sporten. Det er dog en kendt sag, at svenskerne er meget stærke, men de har ligesom ikke rigtig kunnet gøre sig gældende i denne sæson. I Grand Prix'et blev der kørt to indledende heat, og i det første, der strakte sig over ti omgange, besatte Auguste Mingels førstepladsen foran svenskeren Rolf Ekström, medens Lasse Gustafsson blev nummer tre foran Kuno Johansson. Det andet indledende heat blev vundet af Bill Nilsson (BSA) foran John Avery (BSA) og Gösta Nilsson (BSA). I dette heat kom Phil Nex på fjerdepladsen foran Gunnar Johansson. Auguste Mingels fik med sin FN noteret vindertiden 31.52,0, medens Bill Nilsson besatte førstepladsen i det andet heat med 31.37,0. Som bekendt kan man dog ikke regne med hverken placeringer eller tider i de indledende heat, da kørerne så vidt muligt skåner deres maskiner til den afgørende kamp. Også i Saxtorp var det tydeligt, at »de store kanoner« søgte at placere sig til slutheatet med så få anstrengelser som muligt.

Helt anderledes blev det i slutheatet, der strakte sig over 20 omgange. John Avery havde en lynstart og tog straks føringen fulgt af Mingels, der lå lige foran Gunnar Johansson. Derefter var der et lille spring



Mobiloil

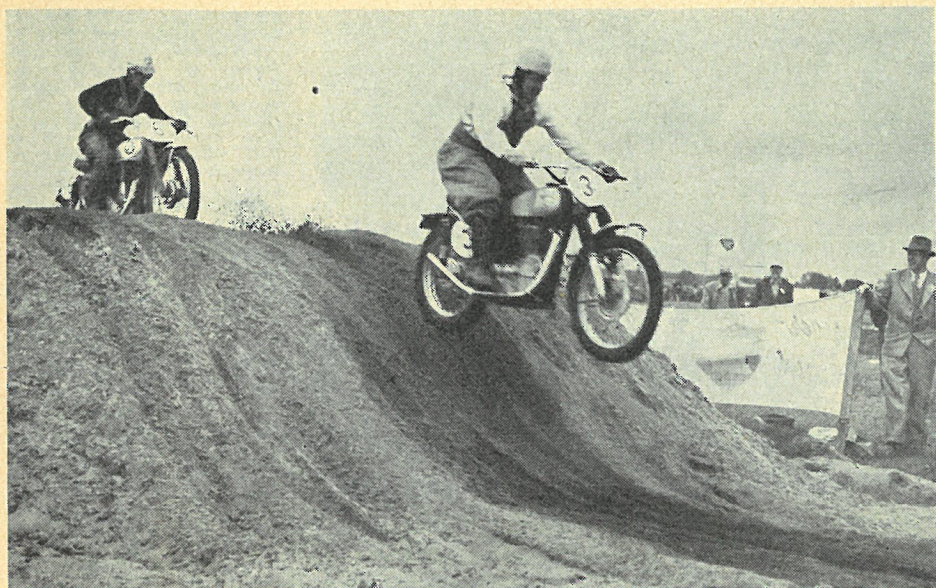
"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY



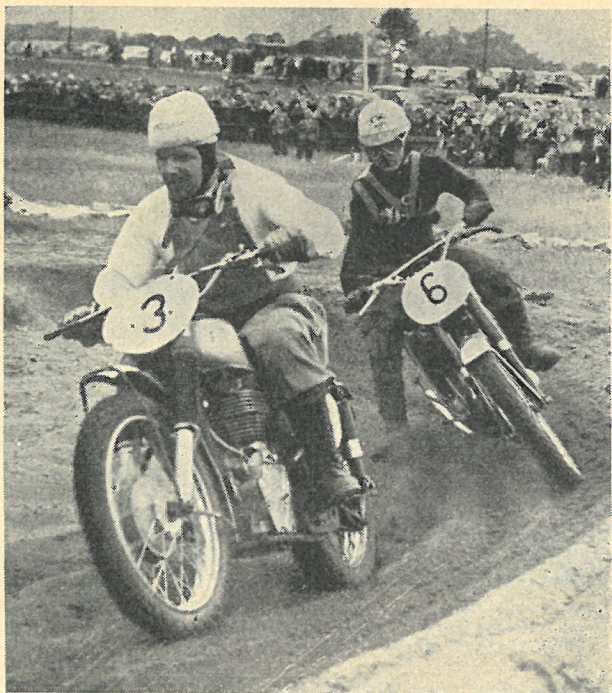
En rutschebane af denne art betyder i virkeligheden en meget stor belastning for materiellet lige fra hjul til tank. Det er belgieren Auguste Mingels (FN), der er på vej ned i dybet, medens han bliver skarpt forfulgt af Bill Nilsson (BSA).

til Nic Jansen, Bill Nilsson og Lasse Gustafsson. Denne placering holdt sig nogenlunde uændret på de ti første omgange, og selvfølgelig var tilskuernes begejstring stor ved at se så mange svenskere oppe i tåten. På tredje omgang overtog belgieren Mingels føringen, medens Bill Nilsson overhalede Gunnar Johansson. Kuno Johansson begyndte at køre sig op, og derefter stabiliseredes placeringerne på de følgende omgange. Bill Nilsson begyndte imidlertid at køre sig ind på John Avery, og det lykkedes ham at overhale på syvende omgang, hvorefter han optog forfølgelsen af Mingels, der nu havde et godt forspring. Omgang for omgang blev afstanden mindre mellem de to ryttere, og på 15. omgang var svenskeren lige oppe i Mingels baghjul. Bill Nilsson viste sig imidlertid som en fin taktiker, for i stedet for at overhale, lagde han sig bag belgieren og pressede denne. Det var tydeligt, at svenskeren havde det bedste herredømme over sin maskine i svingene, men til gengæld

var Mingels' FN noget hurtigere på langsiderne. Omgang for omgang fulgtes de to ryttere, og efterhånden som løbet afvikledes, begyndte man at komme i heftig vildrede om resultatet. Var belgieren i stand til at holde sin svenske konkurrent, og sparede han blot sin maskine og sig selv uden at løbe unødigt risiko? Kørte Bill Nilsson alt, hvad han kunne, og havde han virkelig ikke chancen for at komme forbi? På den 18. omgang skete der imidlertid noget: Bill Nilsson overhalede belgieren, endda på langsiden, og publikums jubel var endeløs. Det var tydeligt, at Mingels var kørt træt, og så vidt man kunne se, havde han simpelthen ikke kræfter til at optage forfølgelsen af svenskeren. Resultatet blev, at Bill Nilsson (BSA) gik i mål som vinder i tiden 1.02.57,2, medens Auguste Mingels (FN) blev sikker nummer to i tiden 1.03.04,8, John Avery (BSA) blev nummer tre i 1.04.40,4 og på fjerdepladsen kommer Gunnar Johansson (BSA), nummer fem blev Gösta Nilsson (BSA) og som



Skift til **LODGE** *og mærk forskellen*



Så tæt fulgte Bill Nilsson sin belgiske konkurrent. Kun på langsiderne kunne Mingels forøge sit forspring med få meter, men i hvert eneste sving nåede svenskeren igen lige op i Mingels baghjul. Stor var overraskelsen, da Bill Nilsson overhalede på langsiden, og Auguste Mingels tabte øjensynlig helt modet ved denne begivenhed.

nummer seks kom Frans Baudoin (Matchless).

Med sin andenplads i Saxtorp's Grand Prix har Mingels sikret sig europamesterskabet for 1954, eftersom han nu har 30 points, og selv om han ikke opnår nogen placering i det franske moto-cross Grand Prix den 22. september, vil ingen af hans konkurrenter kunne komme op på 30 points. Som nummer to ligger Victor Le-loup med 20 points, medens Jeff Smith og René Baeten har 14 points. Brian Stonebridge og Phil Nex har begge 10 points, og Bill Nilsson ligger nu på syvendepladsen med de otte points, han hentede i Saxtorp.

Den danske deltagelse i junior løbet overraskede glædeligt — hvis man da vil se bort fra den kendsgerning, at vore ryt-

tere er henvist til junior løb. De danske ske ryttere er dog blevet klar over, at meget afhænger af starten, og af de ni startende danskere fandt vi de fem fremme i spidsen umiddelbart efter starten. Jacob Lynegaard førte løbet over flere omgange, men det var tydeligt, at hans kræfter ikke rigtigt slog til, og han rykkede flere pladser ned i feltet. Det var derfor en stor overraskelse at se ham gå frem igen, og efter en sejr og målbevidst kørsel overtog han atter føringen foran de to svenskere Marco Renco og Sven Wikander, men trods det at Knud Mortensen fik dårlig start og måtte »spilde tid« på at overhale rytter efter rytter, holdt han sig fint fremme i spidsen, og hans kørsel bør bemærkes. Jacob Lynegaard overhalede Renco på den sidste omgang, og han sikrede sig en kneben, men bemærkelsesværdig sejr. At danskerne ikke er stærke i moto-cross sporten er nu ikke så mærkeligt, eftersom det antal moto-cross, der køres her i landet, hurtigt er overset. Sammenligner man f. eks. med den svenske løbskalender, vil man se, at svenskerne har op til seks moto-cross løb på en enkelt søndag — men det skal nok komme.

Matchless - AJS NSU - James

SERVICE - TILBEHØR - FORHANDLING

FRED. RASMUSSEN
Herman Larsen . Slotsgade 21 . Odense

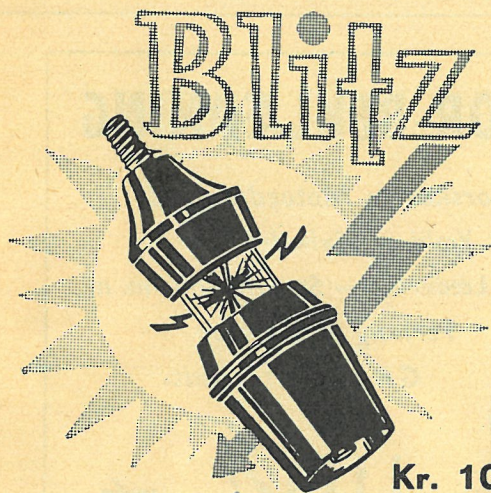
MOTORKOMMISSIONEN

Fortsat fra side 588

småt ved at gå over gevind med hensyn til den såkaldte spirituskørsel, men på den anden side er dette spørgsmål vel i så høj grad individuelt, at man må sætte grænsen meget lavt for at være på den sikre side.

I den eksisterende lov hedder det, at en motorcykel må være monteret med stoplygte, der i så tilfælde skal fungere, men stoplygten har ingen juridisk gyldighed. Skal en motorcykel stoppe eller foretage en opbremsning, skal han række armen i vejret, uanset om maskinen er monteret med en fungerende stoplygte. Nu vil vi imidlertid gerne vide, hvordan man bærer sig ad med at række en arm i vejret, hvis man skal foretage en katastrofeopbremsning fra f. eks. 80—90 km/t. Det er ganske simpelt en umulig opgave, men på den anden side er motorcyklisten den skyldige, hvis han bliver påkørt bagfra under opbremsningen. Dette forhold er na-

turligvis aldeles urimeligt, og ifølge det nye udkast til færdselsloven stilles motorcyklisterne frit, hvad enten de vil montere stoplygte på deres maskiner, eller de vil række armen i vejret, når de stopper, men stoplygten får nu juridisk gyldighed. Bilerne skal fremtidig være monteret med to kraftigt lyende baglygter, og alle køretøjer skal forsynes med refleksanordninger. Hertil skal dog bemærkes, at baglygten i de fleste nye biler og motorcykler samtidig tjener som refleksglas. Bilisterne stilles frit med hensyn til afvisersystem, eftersom blinklys anerkendes efter nærmere fastsatte regler, og afviseringen er ligeledes tilladt. Man har endda lov til at kombinere de to systemer, således at man har afviservinger på siden af vognen og blinklys for og bag. Ifølge de nye regler hedder det, at såfremt det forreste blinklys på vognen ikke kan ses fra siden, skal vognen være monteret med blinklys på siden. Da blinklysene kom frem, var det *forbudt* at montere blinklys på siden, men den forløbne tid har med al tydelighed vist, at cyklisterne i udbredt grad overser det bageste blinklys.



Kr. 10.-

GNIST FORSTÆRKER

Forlang BLITZ hos grossister og forhandlere i motorbranchen.

Lyn-start sikker tænding ingen kortslutning

BLITZ erstatter manglende gnistgab på to-takts knallerter, scootere og motorcykler.

BLITZ giver øjeblikkelig start og perfekt tænding selv ved meget langsom motorgang.

BLITZ forhindrer koks- og soddannelser på tændrørselektroderne og i forbrændingskammeret.

BLITZ påmonteres ethvert tændrør uden hjælp af værktøj og leveres i form som tegningen eller i vinkelform og for såvel to-takts som fire-takts motorer.

BLITZ giver ældre biler øjeblikkelig start, og større acceleration på grund af større gnist og derfor bedre udnyttelse af brændstoffet.

BLITZ virker som tændingskontrol.

IMPORTØR

A/S H. JØRGENSEN & CO.

Niels Hemmingsensgade 32

København K . Telefon Byen 2000

De her nævnte ændringer af teknisk karakter vil sikkert uden tvivl gå glat igennem, medens der sikkert vil være flere punkter, der vil blive revideret og ændret, inden den nye lov foreligger. Vi vil dog lige pointere, at de her nævnte ændringer fremtræder i kommissionens betænkning, der skal være grundlaget for et lovforslag, og dette forslag skal så vedtages af regeringen, før der er tale om nogen ny færdselslov, og indtil videre må vi altså smukt rette os efter de gældende regler. Hvis kommissionen af 1949 skulle lide samme skæbne som den foregående kommission, der blev nedsat i 1935, kan vi altså i bedste fald vente den ny færdselslovs ikrafttræden i 1974, men mon regeringen ikke skulle tage sig sammen denne gang — det er i hvert tilfælde på tide.



LØBSKALENDEREN

September:

16. De samvirkende motorklubber (Amager) — baneløb.

19. Løgumkloster Motor Sport (Fuglsang-banen) — motor-cross.
Holbæk & Omegns Motorklub (Danmarks mesterskab på speedway 1954) (Holbæk) — baneløb.
26. Sports Motorklubben Odin (Fangel) — baneløb.
De samvirkende motorklubber (Amager) — baneløb.

Oktober:

3. Fiens Motor Sport (Højbjerg) — motor-cross.
10. B. S. A. Klubben — trial.
Randers Motor Sport — trial.
17. Midtsjællands Sports Motorklub — trial.
24. Motorcykle-Klubben »Svendborg« — trial.
Frederiksborg Amts Motorclub — trial.
31. Jyllands Motor Sportsunion (Jydske trial-mesterskaber samt 1. afd. af DM i trial 1954—55) — trial.



Tal med
os om en
Motorkonto

MOTOR-BEKLÆDNING

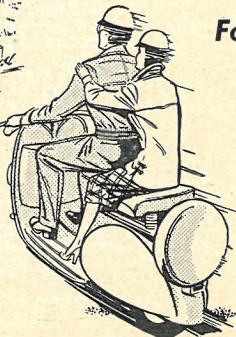
10 forskellige Motordragter!

Et Væld af Nyheder!

Lædertøj — Styrthjelme m. m.

Forlang ill. Katalog

GRATIS tilsendt.



HP Sport

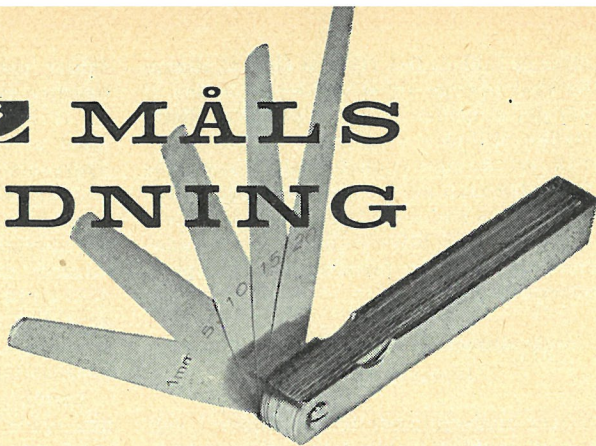
ISTEDGADE 112
Vester 230 KØBENHAVN V.

DE *små* MÅLS BETYDNING

Nogle forsøgs kørsler med NSU Max



Karburatornålens diameter



Vi har tidligere lovet vore læsere resultaterne af vore eksperimenter med forskellige karburatorindstillinger på vor NSU Max. Det er måske ikke umiddelbart indlysende, hvorfor vi skulle begynde at pille ved fabrikens indstilling, eftersom vi i SMJ's tekniske afdeling altid plejer at holde os til fabrikens justeringsforskrifter ud fra den betragtning, at konstruktører og teknikere allerede har udført omfattende forsøgsarbejder, og kun tåber vil tænke på at gøre brug af andet end det bedste resultat. Det er selvfølgelig en kendt sag, at enhver karburatorjustering betegner en kompromisløsning med ligeagt hensyn til acceleration, tophastighed og økonomi, og lige så kendt er det, at man i reglen kan hente en større accelerations- evne og tophastighed ud af en motor; men men lige så givet er det, at benzinforsbruget vil gå i vejret — bedre økonomi vil på den anden side give dårligere trækraft. Spørgsmålet er så, om SMJ's medarbejdere har fået storhedsvanvid, når de påstår, at de kan få bedre trækraft på en NSU Max, uden at det går ud over økonomien. Skulle NSU fabriken, der uden tvivl råder over nogle af verdens bedste teknikere, have sovet i det — eller er der en fornuftig forklaring?

Det er der til alt held for både NSU og os. Max-motoren er en højkomprimerende sportsmotor med et kompressionsforhold på 7,4:1 — et kompressionsforhold, der ingenlunde er for højt til benzin med octantal 80, som kan fås næsten overalt i verden, blot ikke i Danmark. Resultatet er, at i hvert tilfælde den første udgave af Max'en er ret tilbøjelig til tændingsban- ken navnlig i det laveste omdrejningsom-

råde. Selvfølgelig kunne man komprimere maskinen ned, men det ville i højeste grad gå ud over tophastigheden og accelerationsevnen i det højeste omdrejnings- område. Det er nemlig ikke nok, at man beskæftiger sig med kompressionsforhol- det, man må tillige tænke på *kompres- sionstrykket*, der er nok så afgørende, og kompressionstrykket er igen afhængigt af motorens fyldningsgrad. Drejer man en motor ganske langsomt rundt, vil kom- pressionstrykket i cylinderen (når stemp- let når topstillingen i kompressionssla- get) ligge ret tæt ved maximum, fordi den indsugede gas i ro og mag kan bevæge sig ind i cylinderen og fylde denne helt. Hvis man lod indsugningsventilen lukke i sam- me øjeblik, stemplet havde nået bundstil- lingen i indsugningsslaget, ville der ikke være tvivl om, at kompressionstrykket ville nå sit maximum, når man drejede motoren ganske langsomt rundt. Eftersom indsugningsventilen står lidt åben, efter at stemplet har nået bundstillingen i ind- sugningsslaget, er det vanskeligt at sige, ved hvilket omdrejningstal kompressions- trykket er størst, eftersom dette spørgs- mål er afhængigt af ventilernes åbne- og lukketider. Det maksimale kompressions- tryk opnås dog ved et forholdsvis lavt omdrejningstal, eftersom fyldningen af cylinderen bliver dårligere og dårligere, jo hurtigere motoren roterer. Dette forhold skyldes ganske simpelt, at luften (gas- blandingen) i den forholdsvis korte åb- ningsperiode for indsugningsventilen ikke i tilstrækkelig mængde kan nå at strømme ind i cylinderen, og man regner i meget store træk med, at trykket i en arbejdende motor er 0,8 at, når indsugningsventilen

atter er lukket. Det vil igen sige, at stempel skal bevæge sig et stykke op, inden vi når det atmosfæriske tryk på 1,0 at. Dette stykke »blinde« slaglængde sætter teoretisk set kompressionsforholdet ned; for forkorter man en motors slaglængde uden at foretage andre ændringer, vil kompressionsforholdet blive mindre, fordi motorens slagvolumen formindskes (kompressionsforhold =

$$\frac{\text{slagvolumen} + \text{topstykkets volumen}}{\text{topstykkets volumen}}$$

Sættes omdrejningstallet yderligere i vejret vil trykket i cylinderen efter indsugningsventilens lukning måske falde til 0,6 at, og det resulterende kompressionstryk vil følgelig også falde.

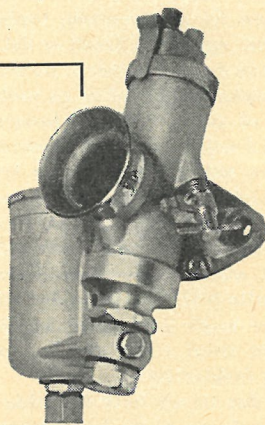
Vi mener også at bevæge os indenfor kendte fænomener, når vi fremdrager den kendsgerning, at jo højere kompressionstrykket er, des villigere vil en motor afgive tændingsbanken, samt at jo lavere octantal benzinen har, des villigere banker motoren. Da Max motoren kommer op på meget høje omdrejningstal (6500 omdr/min), vil det sige, at kompressionstrykket

falder stærkt, efterhånden som motoren nærmer sig sit maximale omdrejningstal, og vi bryder os derfor ikke om på forhånd at nedsætte kompressionsforholdet. Spørgsmålet er så, om vi kan fjerne denne tændingsbankende tendens på en anden og mere hensigtsmæssig måde. På grund af det stærkt faldende kompressionstryk ved stigende omdrejningstal er der ingen tendens til tændingsbanken ved hurtig kørsel, og det vi skal opnå er altså at »tæmme« motoren under acceleration fra de lavere kørehastigheder.

Tændingsbanken opstår som bekendt på den måde, at flammefronten, der breder sig fra tænderet ud i forbrændingskammeret, foran sig sammenpresser den endnu uafbrændte gas, som derved kan blive opvarmet i en sådan grad, at den når sin selvantændelsestemperatur — vi får ikke en jævn forbrænding men en eksplosionsagtig afbrænding af hele gasmengden. Tændingsbanken er således betegnende for en voldsom trykstigning, der virker skadelig på såvel stempel som lejer, og samtidig forringes den effektive trækraft. Tændingsbanken kan skyldes for tidligt påbegyndt forbrænding (for høj

DE VERDENSBERØMTE

AMAL
KARBURATORER

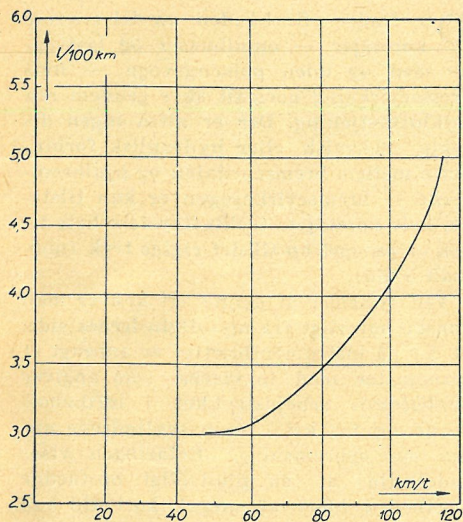


og originale reservedele

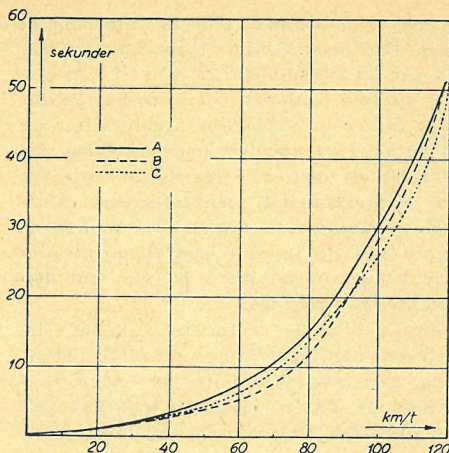
¹/_s BRD. P. & M. KLEE Krystalgade 3 . Byen 4646 — 4567
(Lige ved Rundetaarn)

tænding), for dårlig benzin i forhold til kompressionsforholdet (mere korrekt: kompressionstrykket) og for mager karburering, der giver langsom forbrænding med tilsvarende temperaturstigning på motoren (benzin/luft blandingen bliver på forhånd disponeret for selvantændelse). Vi har gjort rede for grunden til, at vi ikke ønsker at nedsætte kompressionsforholdet, og lavere tænding end den foreskrevne vil ikke give noget resultat, så derfor må vi forsøge at klare problemet ved karbureringen — kort sagt: vi vil give motoren lidt federe blanding i »bankeområdet« og se, hvilke resultater vi får ud af det.

Vi justerer maskinen efter fabrikens standardmål og tager vore sædvanlige forbrugs- og accelerationsprøver til brug for senere sammenligning. Under accelerationsforsøgene regner vi kun med de resultater, der er opnået uden tændingsbanken. Fra disse resultater skal det nævnes, at accelerationen fra en stående start til 80 km/t foregår på 16 sekunder med standardindstillingen, og det er netop dette område, der interesserer os. Da der er forskydeligt svømmerhus på prøvemaskinen, hæver vi dette 3 mm for at give motoren



Benzinforbrugskurven for NSU Max gælder faktisk for alle tre justeringer, eftersom forbruget ved den specielt slebne nål kun er en ubetydelighed højere ved hastigheder mellem 60 og 80 km/t.

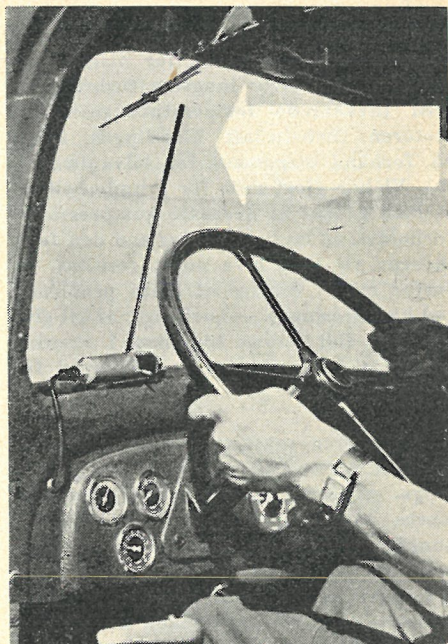


På ovenstående kurveblad ser vi kurverne indtegnet for den første Max type med standardjustering (A), for den samme motor med den i teksten specielt slebne nål (B) og for den nyeste udgave af motoren i standardjustering (C).

federe blanding ved de lavere omdrejningstal. Fra en stående start klarer vi derefter de 80 km/t på 13,2 sekunder. Til gengæld stiger forbruget gennem hele hastighedsområdet, uden at forbedringer i accelerationen opnås på den anden side de 80 km/t. Så prøver vi at hæve nålen til det tredje hak fra oven, og vi kommer fra en stående start op på 80 km/t på 12,0 sekund. Det lader sig høre, men også her stiger forbruget gennem hele hastighedsområdet, uden at vi får fornøjelse af denne merudgift fra 85 km/t og opefter. Et spjæld med en mindre udskæring ville sikkert give et godt resultat, men et sådant lader sig ikke fremskaffe til den pågældende Bing karburator. Så tager vi karburatornålen ud og måler den omhyggeligt igennem med en mikrometerskrue — det er nemlig vor agt at slibe nålen således, at dennes øverste del svarer til stillingen i tredje hak, medens vi lader nålen sidde i andet hak, og karbureringen fra 80 km/t og opefter bliver derfor standard. Gennem en opmærkning af gashåndtagets stilling finder vi det sted på nålen, der skal slibes ned. Nålen er som bekendt konisk, og det øverste tværmål er 2,46 mm, derefter spidser nålen ned til 2,44 mm — 2,355 mm — 2,29 mm. Da et hak på nålen repræsenterer 1,5 mm i nålens længderetning, noterer vi omhyggeligt målene ned, og sliber nålen således, at det ny tværmål svarer

til det originale mål, blot 1,5 mm længere nede. Den nederste del af den koniske nål, der går fra tværmålet 2,29 mm til 1,75 mm ved spidsen, lader vi være urørt. Resultatet bliver en forbedret acceleration op til 80 km/t og uændret benzinforbrug fra 80 km/t og opefter. I realiteten forbliver det gennemsnitlige benzinforbrug uændret, eftersom den bankningsfrie acceleration ved de laveste hastighedsområder ikke bruger meget mere benzin end den oprindelige justering.

Denne historie er for så vidt lærerig, men den har ingen større praktisk betydning mere, eftersom NSU har ændret topstykket på Max'en. Det nye topstykke giver en anden gennemhvirvling af gasblandingen og fyldningen af cylinderen er tilmed blevet forbedret ved de højeste omdrejningstal. De allerførste Max-modeller gik ikke mange skridt mere end 100 km/t som maximalhastighed, medens den nyeste model går 119 km/t med een mand i oprejst stilling, 116 km/t med to mand i oprejst stilling og 126 km/t med een mand i racerstil. Accelerations- og forbrugskurverne for den nye udgave er vist på de hosstående illustrationer.



Bosch advarselssignal til vogne med trykluftbremser

Der findes efterhånden en del sværere køretøjer — omnibusser og lastvogne med og uden påhængsvogn — hvis bremsevirkning normalt sker gennem ren trykluftbetjening. Der er altså ingen direkte mekanisk eller hydraulisk forbindelse mellem bremsepedalen og hjulbremsene — bremsevirkningen er kun tilstede, hvis køretøjets trykluftsystem hele tiden er pumpet op til det rigige tryk (normalt 5 ato).

Ved systemer af denne art kræver man ganske naturligt fra myndighedernes side, at der på instrumentbrættet er anbragt et manometer med to visere, som angiver henholdsvis arbejdstrykket i luftbeholderne og trykket i bremsecylindrene under en opbremsning. Erfaringen viser imidlertid, at en pludseligt opstående utæthed i løbet af meget kort tid kan tømme systemet for trykluft, og faren for at føreren ikke opdager en sådan driftsforstyrrelse i tide er nærliggende. Bosch har derfor fremstillet et særligt advar-

**KLICHÉERNE LAVER
BELLA 2409**

Druedahl
Solkrogen 3. Brk.

selssignal, der anbringes umiddelbart bag vindspejlet, og som — ved hjælp af en 30 cm lang viser, der rejser sig i førerens synsfelt — giver en advarsel, der ikke kan overses, når trykket i beholderne kommer

under 3,8 ato. Hvis trykket synker til 3 ato, vil viseren stå lodret midt i synsfeltet. Så ved føreren, at han ikke må fortsætte kørslen, før fejlen er fundet og udbedret.

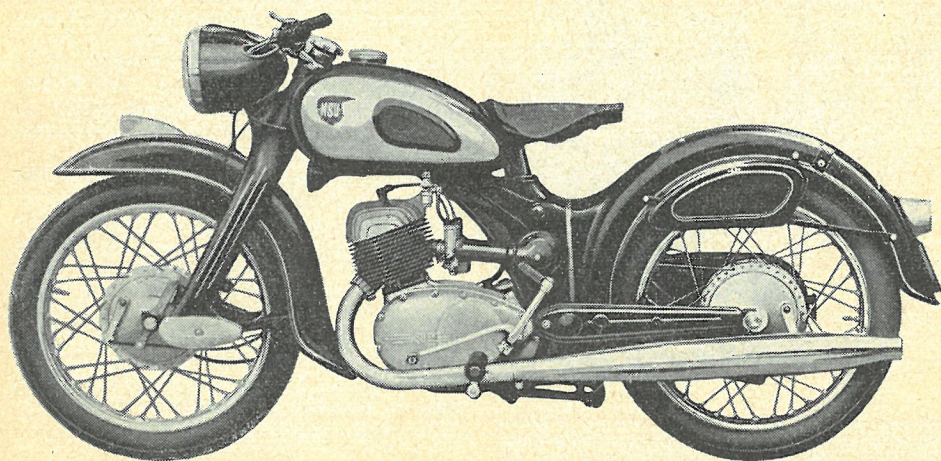
NSU er i gang med 1955 modellerne

Ny 11 hk Super-Lux og Max med superbremseser

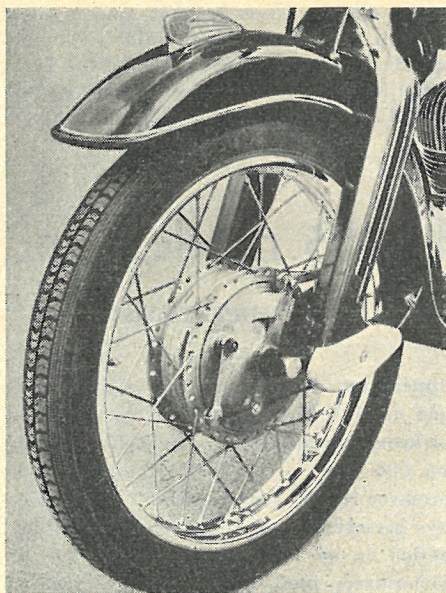
Det var selvfølgelig lige i rette tid, at vi fik kritiseret bremseser på NSU Max i vor prøvekørsel (nr. 8, 1954), men der må jo være noget om snakken, eftersom NSU fabriken nu har udstyret såvel NSU Max som NSU Lux med superbremseser. Denne nye bremsekonstruktion skal ikke forveksles med det, man i almindelighed kalder »bremseser udformet som gennemgående nav«, eftersom bremsekonstruktionen på NSU modellerne i virkeligheden er en tro kopi af racermaskinernes bremseser, blot med et noget mindre bremseareal, og da standardmaskinerne ikke kommer op på de 200 km/t. eller derover er det heller ikke så nødvendigt med indvendig køling og lignende. Det er imidlertid en kendsgerning, at såvel den ny

Super-Lux, der skal beskrives i det følgende og NSU Max nu har bremseser med en virksom bremseflade (belægningsareal) på 280 cm² — altså veldimensionerede bremseser til 600 ccm modeller. Foruden de nye bremseser har NSU Max nu på 1955 modellen en ny 14 liter tank, der er høj og forholdsvis smal. Endvidere er styret på de nye modeller mere sportspræget, d. v. s. det er en del smallere end det oprindelige styr, men til sidevognskørsel kan man naturligvis stadig få det brede styr.

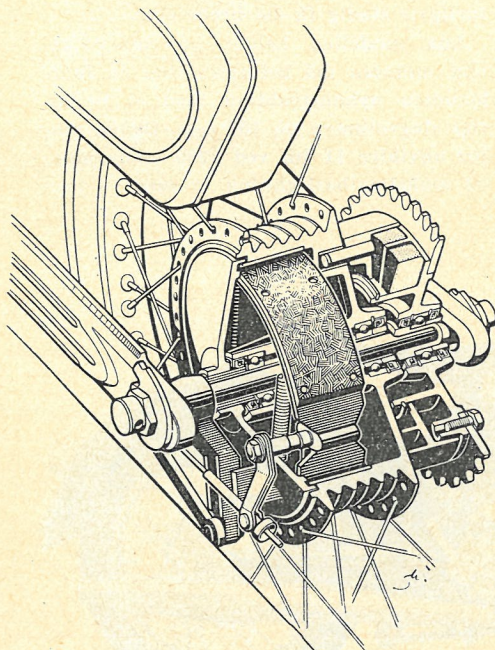
Lux modellen kaldes nu Super-Lux, idet motoren må betragtes som en fuldkommen nykonstruktion med et nøjagtigt slagvolumen på 197 ccm. Denne motor udvikler 11 hk ved 5250 omdr./min., og maksimalhastigheden er med to per-



NSU Super-Lux 1955 med ny tank, ny strømliniet lyddæmper og de nye store bremseser. Bortset fra motorblokken har den ny NSU Max 1955 nøjagtigt samme udseende.



Her ses de nye forhjulsbremser på Lux og Max. Man kan lige skimte støtarmen, der styrer ankerpladen.



Et snit gennem den nye NSU bremse. For- og baghjul er indbyrdes omskiftelige. Læg mærke til at kædehjulet er anbragt med stor afstand fra bremsen, således at bremsevarmen ikke kan påvirke kædehjulet og smelte kædefedt ind i bremsetromlen.

soner i oprejst stilling 100 km/t. Den største vægt er dog lagt på en smidig motor-gang og sejt trækkevne ved lavere motor-omdrejninger. Benzinforbruget ser også yderst fornuftig ud, eftersom dette ved en hastighed på 75 km/t. svarer til 33 km pr. liter. Også den nye Lux model har fået den ny 14 liter tank med høje sider, de nye bremses og samtidig er Lux'en blevet monteret med en ny lyddæmper, der i udseende ligner den dæmper, der har været monteret på NSU Max. Forhjulsbremsen på de to nye modeller er nu parallel-ført, idet en støtarm har fat i anker-pladen, således at ankerpladen er fikseret i forhold til hjulets omdrejningsretning. På de ældre modeller var ankerpladen monteret på selve forhjulets svinggaffel, og ankerpladen kom derfor til at beskrive en let roterende bevægelse under affjedringen. Disse forbedringer på 1955 modellerne vil sikkert blive hilst velkom-men af NSU entusiasterne.

★

FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“

Holland

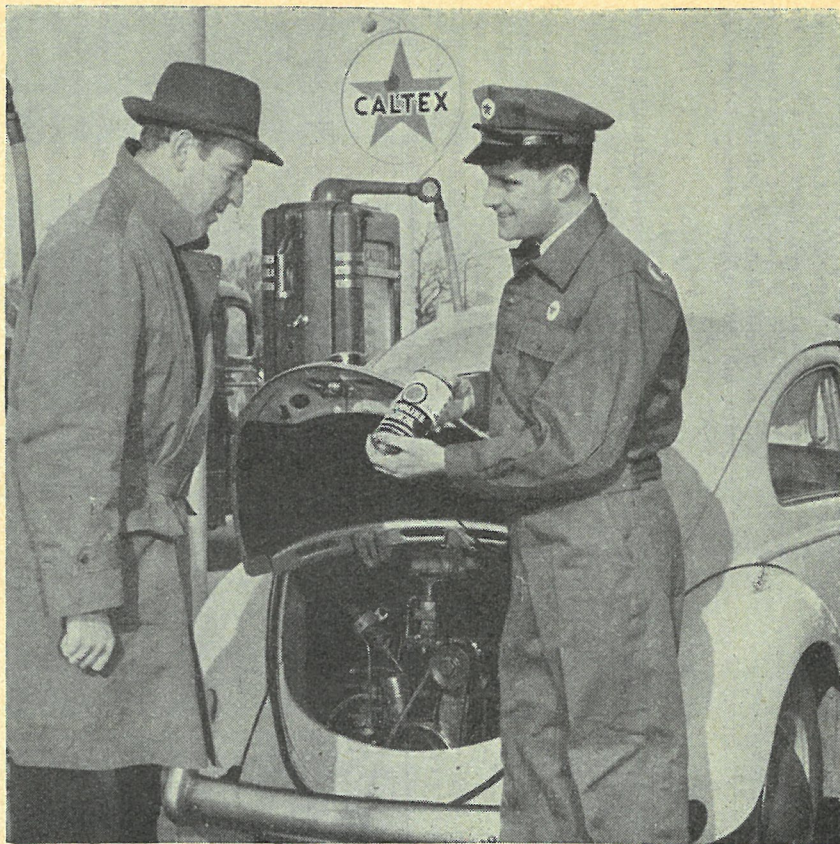
Det hollandske Grand Prix var et af de første ofre for Mercedes-Benz tilbage-venden til væddeløbsbanerne. Tyskerne kunne ikke forpligte sig til at starte, og da publikum vil se »sølvpilene« for Unter-türkheim, var der ikke meget andet at aflyse — for det er nu engang tilskuerne, der betaler.

I stedet kørtes fire gode sportsvognsløb på Zandvoort-banen den 15. august, og resultaterne var præget af en kamplysten engelsk invasion. Klassen indtil 1.500 ccm vandtes af W. Seidel med en Osca (1.43.16,5, 121 km/t.). På andenpladsen kom ligeledes en Osca, kørt af M. Collan-ge (1.46.51,6) og på tredjepladsen en M.G. (D. Gast), der lå 2 omgange bagved. Hur-tigste omgang kørtes af von Frankenberg med en Porsche (127,6 km/t.).

De øvrige resultater var følgende:

1.501—2.000 ccm, distance 208 km.

1) Cooper-Bristol (Allan Brown) 1.37.32,2: 128 km/t. 2) Maserati (B. Musy) 1.40.6,2. 3)



Skift til

HAVOLINE

Alle krav til en selvrensende motorolie opfyldes

KVALITET

ØKONOMI

SIKKERHED

er taget med i betragtning ved fremstillingen af

HAVOLINE

MOTOR OIL HD



CALTEX OIL A/S . AMALIEGADE 35 . KØBENHAVN . TELEFON CENTRAL 16816

Cooper-Bristol (A. P. O. Rogers) 2. omg. bagved.

2.001—3.000 ccm, distance 208 km.

1) Aston Martin (D. Beaman) 1.40.46,6: 124 km/t. 2) Austin-Healey (J. Deeley) 3 omg. bagved.

Over 3.000 ccm, distance 208 km.

1) Jaguar (Ninian Sanderson) 1.37.41,3: 120,1 km/t. 2) Jaguar (Roger Laurent) 1.37.58,3. 3) Jaguar (Sir J. Scott-Douglas) 1.38.51,6.

Tyskland

Efter Mercedes-Benz sejren i årets tyske Grand Prix virkede det unægteligt skuffende, at Mercedes-Benz få dage senere meddelte, at den ventede »300 SLR« sportsvogn ikke kunne komme til start i det forestående 1.000 km-løb på Nürburg. Endnu mere skuffende var det, at den tyske automobilklub omgående aflyste løbet, med den begrundelse, at der ikke kom noget publikum, når Mercedes-Benz ikke deltog.

Avus-løbet den 19. september ligger fast, og det ser ud til, at Mercedes-Benz, Ferrari, Maserati og Gordini alle vil deltage — hvis der ikke kommer nye tungtvejende betænkeligheder.

Italien

Desto værre kan vi ikke få resultatet af det med stor spænding imødesete *Gran Premio* på Monza den 5. september med — trykkeriet kræver sin ret.

Italienerne har ellers ikke ligget på den lade side, men det har hovedsageligt været løb af mere lokal interesse, og 10-timers natløbet i *Messina* (vundet af brødrene *Sgorbati* med en 2 liters Osca, 109,6 km/t.), sportsvognsløbet i *Senigallia* (vundet af *Maglioli* med en Ferrari 750 S, 164,7 km/t.) og et par bjergløb. Disse for-

anstaltninger har deres store betydning som »lærepladser« for den kommende generation af italienske kørere.

Det mest betydningsfulde løb inden Braavalla-slaget på Monza kørtes på *Pescara*-banen den 15. august, da 12 vogne startede i et 409 km langt løb. Kun fem fuldførte, og sejren gik til *Musse* (Maserati) med 139,5 km/t. (2.55.55,31), *Bira* (Maserati) blev nummer 2 — knapt 3 minutter bagved. Så fulgte endnu to Maserati-vogne og endelig en Gordini.

Belgien

Den morderiske foranstaltning, der opføres i den internationale rally-kalender, men som er i klasse for sig selv, kort sagt Liège-Rom-Liège, levede ganske op til sit ry i år igen. *Polensky*, som vandt i 1952, sejrede påny. Han kørte sammen med *Linge* en *Porsche* med letmetalkarosseri og den formidable motor med fire knastaksler. Andenpladsen besatte det belgiske par *Fraibin-Gendebien* (Lancia), og som nummer 3 placerede *Storez* og *Chanel* en *Porsche*. Af de 9 startede vogne fuldførte kun en trediedel det 5. 188 km non-stop lange løb, der tilmed kørtes i elendigt vejr.

England

Løb af international betydning har der ikke været kørt siden Grand Prix'et på Silverstone. Derimod har der været en vældig aktivitet med klubløb af alle arter. Mest bemærkelsesværdigt er det faktisk, at *Ken Wharton* har formået at presse rekorden for *Shelsley Walsh* bakken ned på 53,8 sekunder for den 1.000 yards lange strækning. Det drejer sig ganske vist kun om brøkdele af et sekund — men det er de brøkdele, det er vanskeligst at klare. Utroligt, at den gamle 2 liters *ERA* kan endnu!

Ellers samler interessen sig om det kommende *Tourist Trophy*-løb, der får langt større betydning end ellers i de senere år. Det tæller nemlig til sportsvognsmesterskabet, og nu er Nürburgring 1.000 km-løbet pludseligt gledet ud. Derfor kommer hele den internationale garde i ilden den 11. september på *Dundrod*-banen: *Aston Martin*, *Jaguar*, *Ferrari*, *Lancia*, *Maserati*, *Osca*, *Porsche* og de små franske *D. B.* i både *Panhard*- og *Renault*-udgave. Der er alle chancer for et historisk løb, og jeg ville nødtigt være løbsleder for Lancia. Både *Fangio* og *Ascari* starter for dette mærke, og mon ikke *Ascari* gerne vil vise dette års faktiske verdensmesterskab, at sidste års mester ikke helt har glemt kunsten af køre hurtigt.

KVALITETS MÆRKET

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gafler og dele

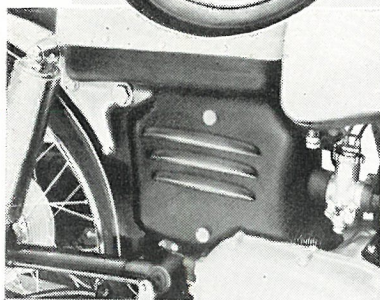
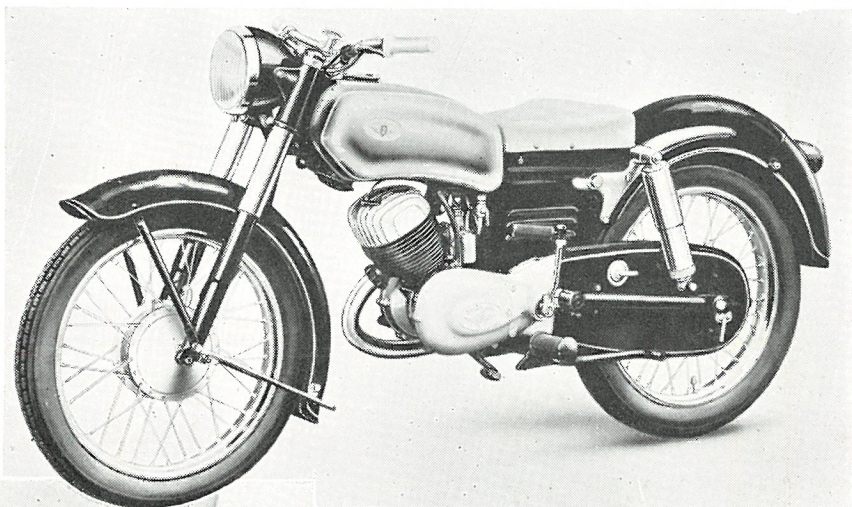
SVEJSNING

Raadmandsgade 33

Taga 9883 - 9885

ZUNDAPP

Elastic 250



Zündapp Elastic har fuldstændig indkapsling af det store, støjdæpende luftfilter samt af akkumulatoren. Elastic har styrlås, aflåselig værktøjskasse under sadlen, der er udformet som en blød og behagelig skummipude, centralrørsramme, stikaksler, lukket kædeskærm, svinggaffelaffjedring af baghjulet, indstillelig fjederstyrke, fuldnavsbremser og store effektiv lydæmper.

Zündapp Elastic er nu kommet til landet, og det danske publikum kan nu få verdens mest moderne motorcykle. Zündapp Elastic lader sig ikke sammenligne med nogen anden motorcykle — man må se den og prøve den. Med sin nykonstruerede to-takt motor på 250 ccm er Elastic mere smidig i trafikken end nogen anden motorcykle, og de 13,5 hk giver en overvældende acceleration. Elastic er en temperamentfuld, stabil og komfortabel landevejsmaskine med en fabelagtig god økonomi.

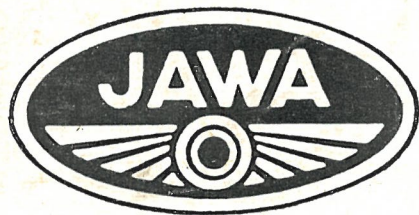
FORHANDLERE OVERALT I LANDET

Generalrepræsentant:

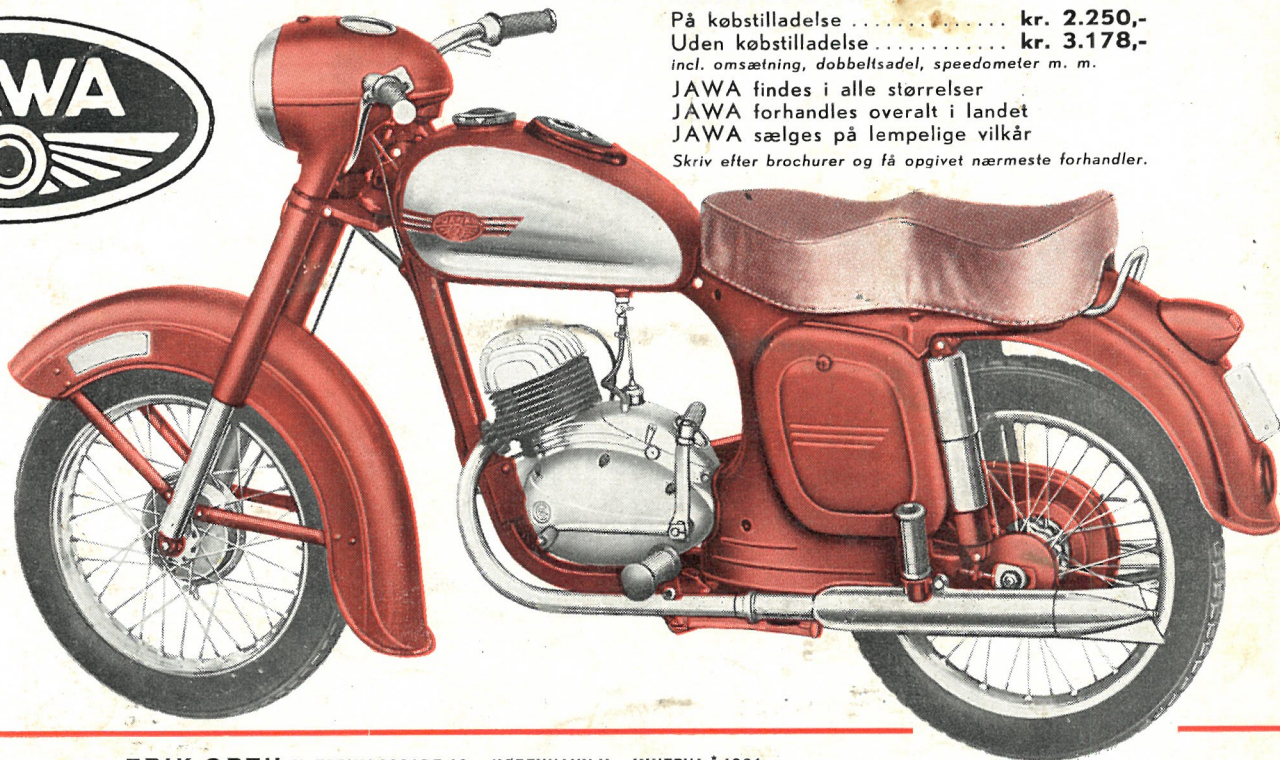
BRDR. FRIIS-HANSEN A/S, København Ø



ÅRETS SENSATION



JAWA 150



DENNE MASKINE KOSTER:

På købstilladelse kr. 2.250,-

Uden købstilladelse kr. 3.178,-

incl. omsætning, dobbeltsadel, speedometer m. m.

JAWA findes i alle størrelser

JAWA forhandles overalt i landet

JAWA sælges på lempelige vilkår

Skriv efter brochurer og få opgivet nærmeste forhandler.

IMPORTØR: ERIK ORTH V. FARIMAGSGADE 19 . KØBENHAVN V . MINERVA * 4801

HOVEDFORHANDLER FOR FYN E. BRUUN-LARSEN, ODENSE