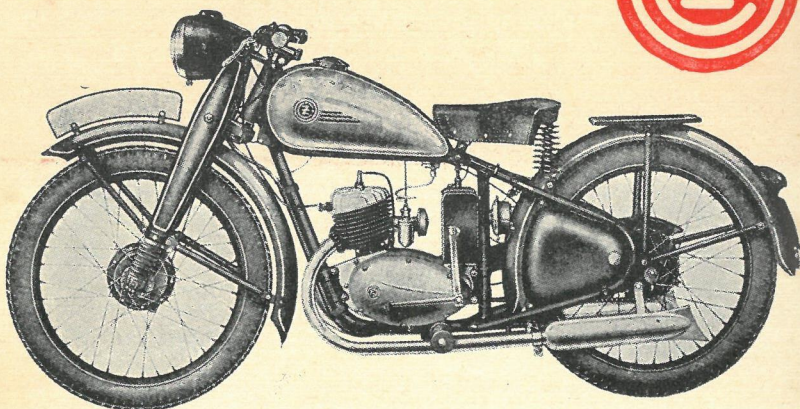


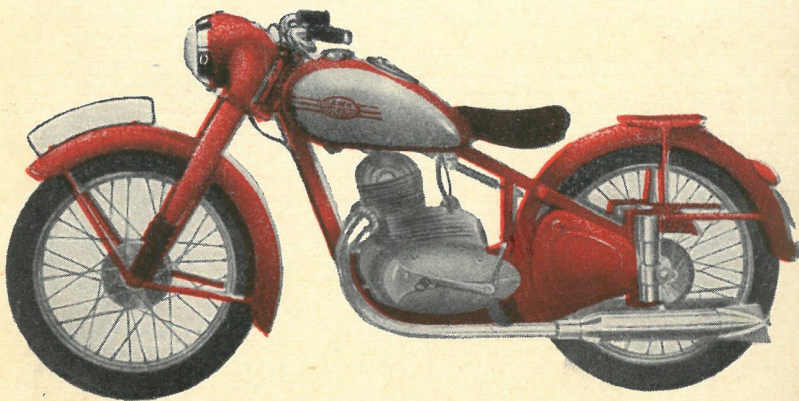
SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



C. Z. Verdens bedste 125 ccm forsynet med Teleskopgaffel, Styrebremse, Fodgear, Speedometer indbygget i Lygte, rigtigt elektrisk Anlæg m. m. Økonomi 45 km/Lt.



JAWA. Verdens bedste 250 ccm Teleskopforgaffel - Fjedrende Bagstel - Fodgear - Automatisk Kobling m. m. Økonomi 40 km/Lt.



FORHANDLERE AF C. Z. OG JAWA:

I/S SOFUS NELLEMANN

Randers

BRUUN LARSEN

Odense

ERIK ORTH

København Ø.

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Teknisk Tidsskrift for Automobil- og Motorcyklesport

REDAKTION OG EKSPEDITION: REVENTLOWSGADE 26 . KØBENHAVN V.
TELEFON EVA 3827 . POSTGIRO 68833

Redaktør: Mogens H. Damkier

Forretningsfører Holger Nielsen

1948

Maj

2. Aarg.

Finnerne triumferede i Djurgårdsloppet

Ogsaa gode belgiske, svenske og danske Præstationer

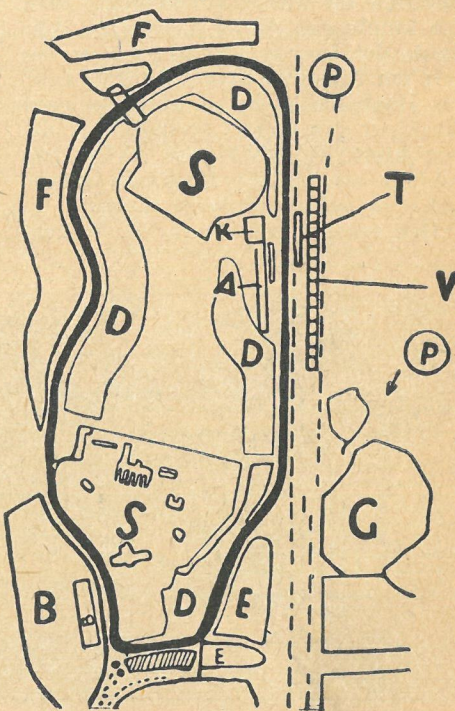
Af vore udsendte Medarbejdere
Civiling. O. Ahlmann-Ohlson, Redaktør Mogens Damkier og
Fotograf Mogens v. Haven



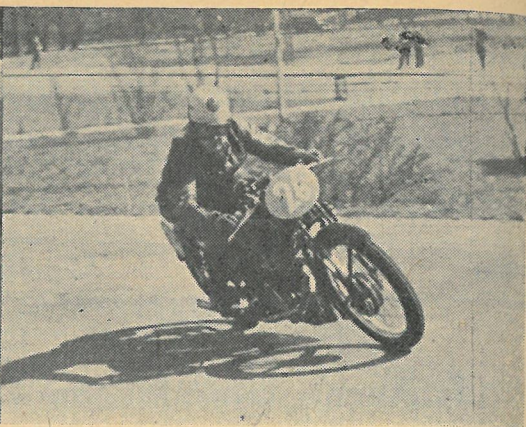
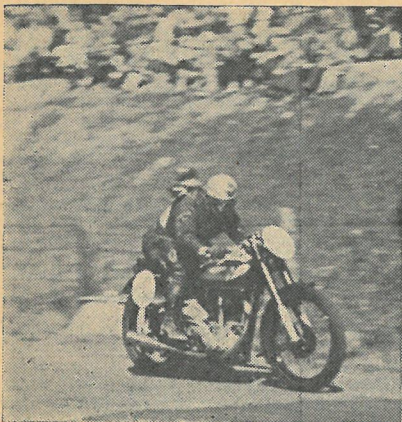
I et pragtfuldt Vejr startedes Djurgårdsloppet den 9. Maj. Som altid var Løbet præget af en enestaaende Organisation. Politi og Militær sværmede overalt og betjente et gennemført Telefonnet, der til Stadighed holdt Publikum underrettet om alt, hvad der foregik paa Banen, der trods sin kun 2 Kilometers Længde ikke er overskuelig fra eet Sted. Banen er med sine 9 Sving og Bakker op og ned en af de morsomste Baner, men maa ogsaa betragtes som en af de vanskeligste, da blandt andet en S-Kurve gaar ned ad Bakke for at ende i et brat Sving.

Den første Start sendte Motoreykerne paa 250 ccm og 350 ccm ud paa 20 Omgange. I 350 ccm-Klassen lagde Belgieren R. Laurent, Velocette, sig straks i Spidsen fulgt af en anden Velocette kørt af Leiv Samsing. I en Klump, anført af O. Riekk, Husqvarna, kom B. Bergström, Norton, N. V. Jensen, Velocette, Gösta Lönnfors, A. J. S. (ny Grand-Prix Model med overliggende Knastaksel). I den lille Klasse startede kun 4 Mand, der paa anden Omgang laa med C. Ginman, D. K. W., i Spidsen tæt fulgt af T. Kivisö paa en Søstermaskine, H. Bergström, N. S. U., og E. Taute Ariel. De to D. K. W.-Maskiner fulgtes næsten Side om Side under hele Løbet.

Belgieren holdt sin Stilling Løbet igennem og øgede sit Forspring fra Omgang til Omgang. Paa fjerde Om-



Skitse over Banen.
80.000 Tilskuere overværede Løbene.

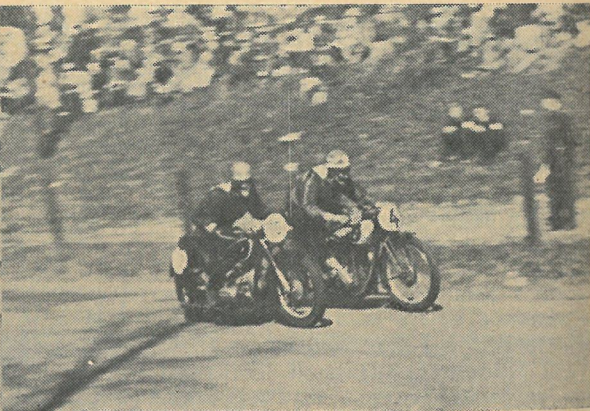
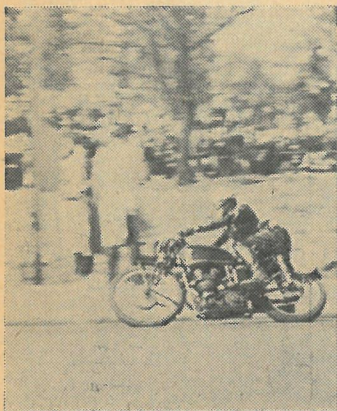


W. Bergström, Finland, vandt 500 ccm Klassen paa Norton. Leif Samsing, Norge, 350 ccm Velocette.

gang gik Riekki uden om Samsing og lagde sig paa Andenpladsen, men med en betydelig Afstand til Belgieren. I 9. Omgang kom imidlertid Sensationen, da Riekki gik frem og lagde sig i Belgierens Baghjul, hvor han blev liggende de næste 4 Omgange, men saa kunde den gamle Husqvarna ikke holde det haarde Tempo længere, og selv om Finnerne maatte skuffes i deres Haab om at se en af deres egne Maskiner gaa frem i Spidsen, var det dog klart, at Riekki var sikker paa Andenpladsen, blot Maskinen kunde holde de sidste Omgange igennem.

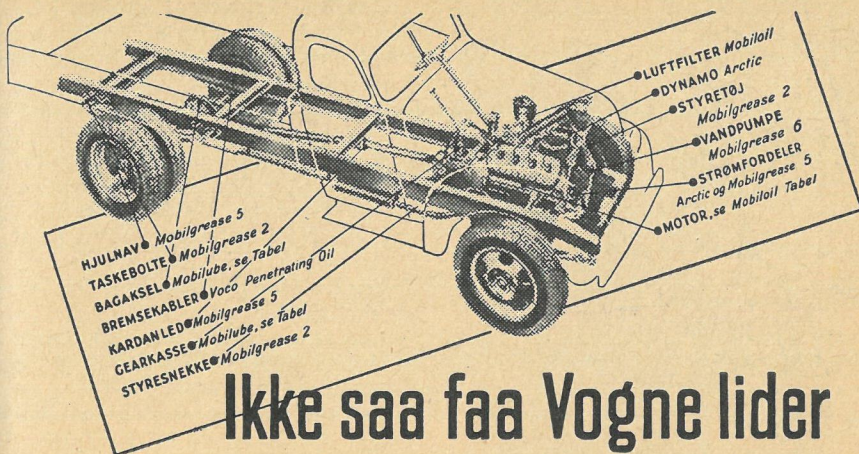
Den eneste Dansker var N. V. Jen-

sen, der paa de første Omgange laa som Nr. 5, men paa 7. Omgang gik ned som Nr. 7, da Lönnfors og Myllys gik udenom, og Omgangen efter maatte han rykke endnu 2 Pladser tilbage. Men saa vilde vores grand old man ikke se det gaa tilbage længere, og paa 15. Omgang, som han kørte i Tiden 1.16,7, gik han frem og lagde sig paa Trediepladsen, men med god Afstand op til Riekki, og med O. Forsman, Rudge, lige i Baghjulet. Paa næste Omgang gik Rudgen udenom, og paa 18. Omgang saa Stillingen saaledes ud: Laurent, Riekki, Myllys, Lönnfors og N. V. Jensen. De syv første



Vinderen af 350 ccm Klassen, R. Laurent, Belgien. paa Velocette.

W. Lorentzen, Norge, presser S. Wesslen paa Langsiden.



Ikke saa faa Vogne lider *Overlast*

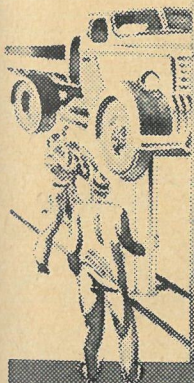
Mangfoldige Steder i en Vogn skal passes samvittighedsfuldt med Olie og Fedt. Smøringens Betydning fremgaar bl. a. af, at Vacuum Oil Company i Aarevis har samarbejdet med Automobilfabrikkerne og er naaet frem til en hel Skala af Smøremidler, hvert til sit bestemte Formaal.

MOBIL OIL Tabellen findes ophængt paa alle Smørestationer, der fører Vacuum Oil Company's Produkter. Den angiver hvilken Type Gargoyle

Mobiloil, der passer for Deres Vogn, samt hvilke Olier, der for Gear og Differential betyder et Minimum af Slid og Reparationer, et Maksimum af Kraftydelse og Økonomi.

Overholder De 1500 km Reglen? Det vigtigste ved Deres Vogns Smøring er Udskiftning af gammel, forurenset Motorolie og Paafyldning af frisk MOBIL OIL for hver 1500 km.

Skift til Gargoyle Mobiloil



VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER





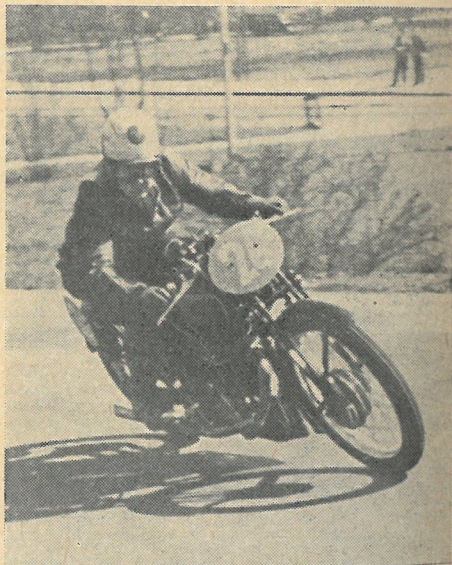
N. V. Jensen paa Velocette.

Kørere, som gik over Maallinien, var: Laurent i Tiden 24.56.2, Riekk i 24.57.4, Lönnfors i 25.08.5, Samsing i 25.26.8, N. V. Jensen i 26.46.5, Myllys i 29.21.0 og Koskela i 30.33.0. Vinderens Gennemsnitshastighed laa lidt over 96 km i Timen.

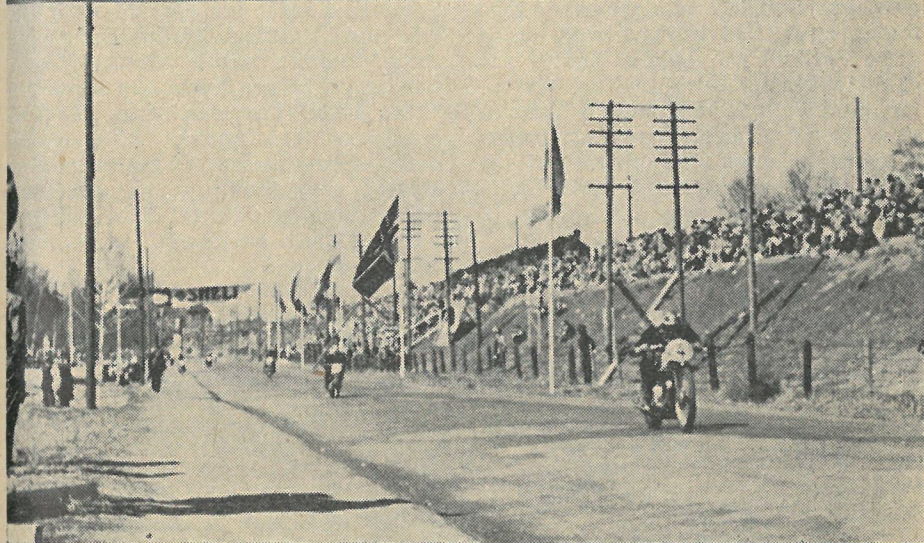
I 250 ccm Klassen fulgtes Ginman og Kivistö næsten Side om Side, maa-ske laa Kivistö gennemgaaende en halv Maskinlængde foran, men paa 17. Omgang maatte han gaa ud paa Grund af Vanskeligheder med Smøringen, og Ginman førte Resten af Løbet stort foran Bergström, N. S. U., og Taute, Ariel. Ginmans Vindertid blev 27.35.3, et halvt Minut foran Bergström.

2. Start var for Motorcykler indtil 500 ccm. Her deltog bl. a. en Del Norton International og enkelte helt nye Modeller af dette Mærke. Belgieren Laurent stillede igen op, denne Gang paa en Norton International med Teleskopgaffel, og man regnede med, at han maatte blive en haard Konkurrent til sidste Aars Vinder, V. Hollming, ligeledes Norton, men af ældre Aargang. Da Starten gik for de 21 Ryttere, saa det et Øjeblik ud til, at der kunde opstaa vanskelige Situatio-

ner, da flere Ryttere midt i Startfeltet havde svært ved at komme i Gang, men Feltet kom dog af Sted paa een Mand nær, nemlig A. Helander, Ariel, der maatte se Feltet forsvinde ned ad Langsiden, inden han kom i Gang. Da Rytterne kom tilbage efter første Omgang, var Placeringen som følger: W. Bergström, Norton, Järveläinen, Rudge, Laurent, Norton, Verner Lorentzen, Norton, Bågenholm, Triump, B. Anderson, A.J.S., og S. Weslen, B. M. W. Hollming havde haft lidt Startvanskeligheder og var kommet bag i Feltet, men allerede paa 2. Omgang laa han som Nr. 5, og paa 3. Omgang var han rykket endnu en Plads frem. Bergström førte stadig, og det var tydeligt, at han øgede sit Forspring fra Omgang til Omgang. Paa 4. Omgang var Helander, Ariel, rykket op paa Trediepladsen tæt fulgt af S. Nilsson, Norton, og Lampinen, Norton. Hollming laa nu paa 6. Pladsen, een Maskinlængde foran Laurent. Der skete nu næsten Forandringer for hver Omgang, efter femte Omgang var Stillingen: W. Bergström i Tiden 6.02.0, Järveläinen i 6.05.0, Lampinen i 6.20.8, Hollming i 6.22.8 og Laurent 6.23.0. I syvende Omgang maatte Järveläinen



Leif Samsing, Norge, 350 ccm Velocette.



Øverst: Svinget, hvor der sidste Aar dræbtes en Kører — i Aar gik alting godt.
Nederst: Et Kig ned over Langsiden.

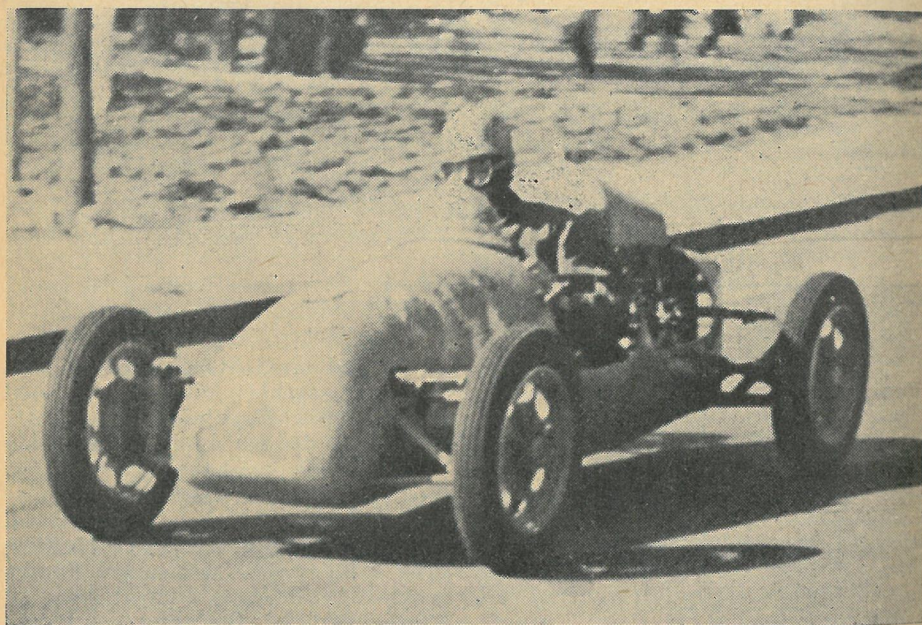
udgaa, Tempoet var aabenbart for haardt for den gamle Rudge Ulster, Lampinen rykkede derefter op paa Andenpladsen, men Afstanden op til Bergström var betydelig, og paa tiende Omgang var Bergström omtrent en Omgang foran. Werner Lorentzen, Wesslen, B. M. V., og Kopra, Triumph, havde en indbyrdes Dyst, og en stor Del af Publikums Opmærksomhed var rettet mod disse tre Ryttere, der uafbrudt skiftede indbyrdes Placering. I 12. Omgang kom disse tre Ryttere ja-

gende ned imod Svinget ved Indkørselen til Langsiden, Wesslen førte med Kopra lige i Baghjulet, da Werner Lorentzen, der laa omtrent paa Siden af Kopra, gik indenom de andre Ryttere og førte ved Udgangen af Svinget med Kopra lige i Baghjulet og Wesslen en Meter efter. Ved 15. Omgang var der ikke sket anden Forandring i Lederfeltet, end at Laurent havde overhalet Hollming, og Placeringen i Tider var: Bergström 17.44.7, Lampinen 17.59.2, Laurent 18.36.2,

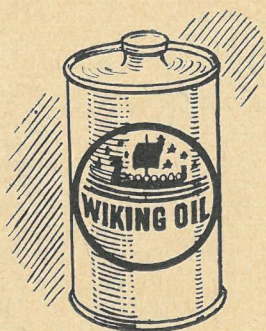
Hollming 18.39.1 og Sirkiä 18.47.0. Den lille private Triangelmatch var delvis opløst, og L. Rehn, Husqvarna, havde lagt sig imellem Wesslen og Kopra. Iøvrigt var Løbet blottet for Sensationer set med Publikums Øjne, hvorimod den Fagmand, der sætter Pris paa at se et fuldentt behersket Race, havde Anledning til at glæde sig over Rytternes tekniske Dygtighed, specielt var det bemærkelsesværdigt, at samtlige Ryttere var Eksperter i Ned- og Opgearing ved Kørselen gennem Svingene. Til Sammenligning tjener, at mange af Bilkørerne i de følgende Løb ikke havde den samme Forstaelse af Formaalet med denne Ned- og Opgearingsmanøvre. Til Gengæld kørte en Del af Maskinerne med undergearet Udveksling, hvad enten dette Forhold nu skyldes Mangel paa et tilstrækkeligt Udvalg i Kædehjul eller almindelig Sjusk under Træningen. Vi vil i næste Nummer bringe nogle Detaljer og Oplysninger om den nye Norton International, Gösta Lönnfors' A. J. S. og den vandkølede D. K. W.

Frede Andersen narret for Andenpladsen ved Dækekspllosion — Heick skuffede.

I Dagens tredie Start opstillede to Klasser, nemlig Standard Automobiler henholdsvis under og over 2000 ccm. I den lille Klasse startede Heick, M. G., og Frede Andersen, B. M. W., og de var alene om at forsvare de danske Farver. De kom op imod G. Alpen, H. R. G., og M. G. Knutsson, B. M. W., begge fra Sverige, og Keinänen, B. M. W., Finland. I den store Klasse opstillede kun finske Kørere. Hollming havde sat Motorcyklen i Stald til Fordel for en lille 1935 Buick, og Mattila, Wallenius (sidste Aars Vinder af denne Klasse), Paananen og Ollikainen kørte alle Ford V-8, Uski kørte Chrysler. Som Fagfolk kunde vi ikke undgaa at undre os over, at den forsaavidt naturlige Nervøsitet, som altid gør sig gældende paa et Startfelt, i hvert Fald ved denne Lejlighed bevirkede, at Kørerne



Cooper-Raceren under sin første og eneste Runde ført af Svenskeren O. Swahn.



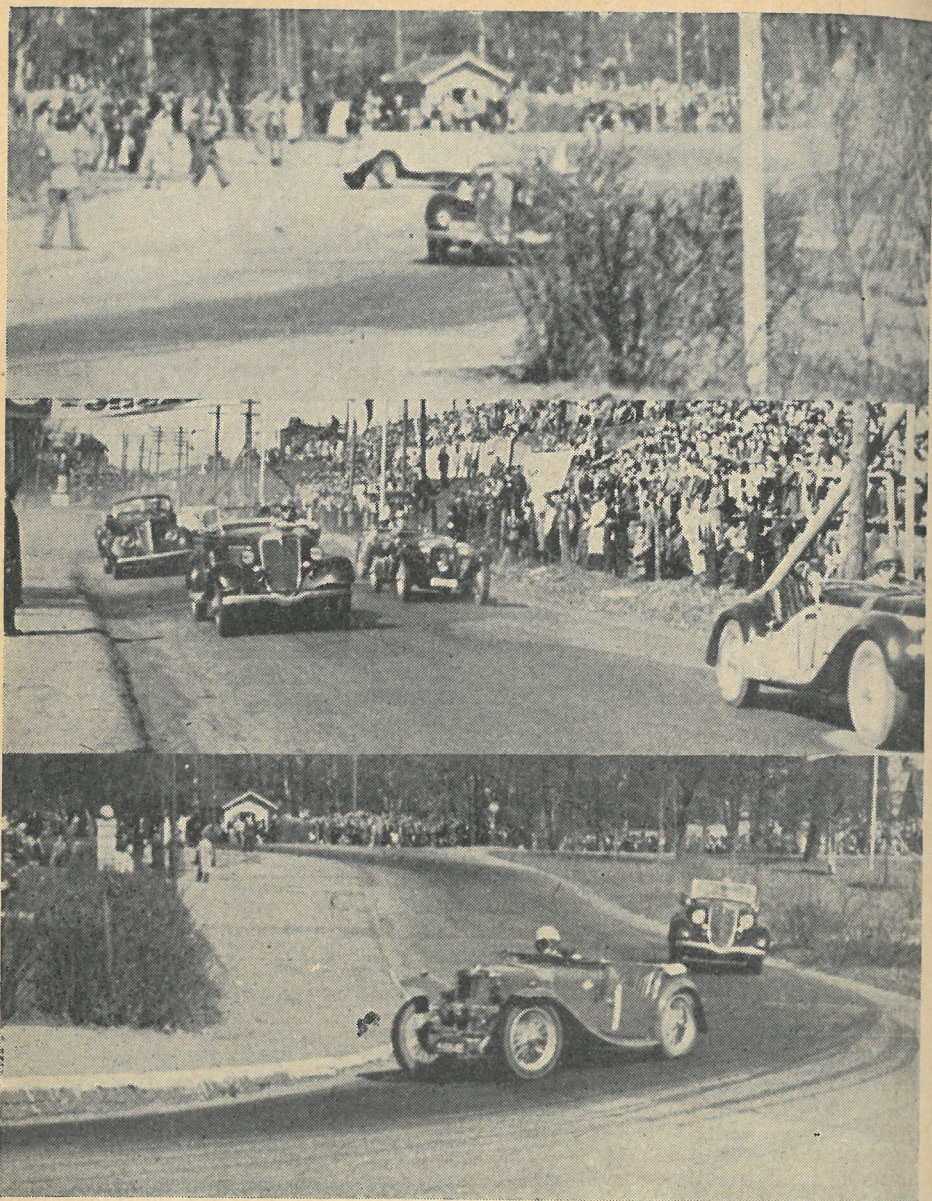
Slitage kan være en Katastrofe for Deres Køretøj.

Manglen paa Reservedele kan medføre Standsning af Deres Vogn eller Motorcykle, blot fordi et uerstatteligt Leje er blevet forsømt med Smøring. Olien skal skiftes hver 1500 km, det skal være den Olie der egner sig til Aarstiden og det skal være en Kvalitetsolie.

WIKING OIL

- SAA ER MAN SIKKER

VIKING OIL CO. - BAGERSTRÆDE 5. KBHVN. V.



Øverst:
N. Uski, Finland, er kommet paa tværs af Banen i Haarnaalesvinget.

I Midten:
Starten af Standard Biler under 2000 ccm.

Nederst:
O. Helck, Danmark, i en af Banens Kurver.

Blad venligst om til Side 34

BERØMTE RACERVOGNE IV.

MERCEDES—BENZ

★

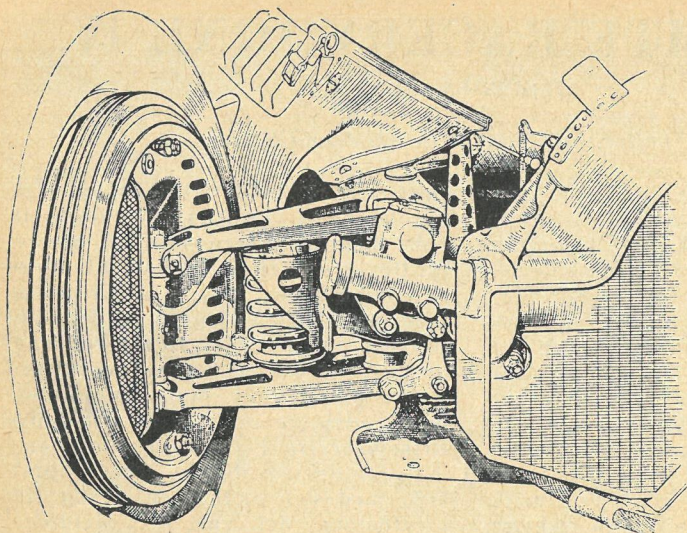
Af Lektor, Civilingeniør O. Ahlmann-Ohlens

I 1933 havde den europæiske Automobilsport naaet et Punkt, hvor en gennemgribende teknisk Fornyelse var nødvendig, hvis det fortsat skulde være muligt at fange det store Publikums Opmærksomhed. Tre Automobilmærker, de to italienske: Alfa Romeo og Maserati, og det franske: Bugatti, delte i Aarene 1928—33 fuldstændigt de store Løb imellem sig, og selv om Hastighederne efterhaanden kom op paa omkring 240 km i Timen, skete det ved Hjælp af et Vognmateriel, der, hvis man vil være elskværdig, kun kunde karakteriseres som stærkt optunede 1926 Modeller. Den automobiltekniske Udvikling, som i Mellemtiden havde fundet Sted, var øjensynligt gaaet sporløst hen over Racerkonstruktørerne; det kneb især med Vognenes Affjedring og som en Følge heraf med Stabiliteten i det hele taget, og Følgen var, at der skete en Række Ulykker, som bevirkede, at A. I. A. C. R. i Paris besluttede sig til at indføre en Racerformel, der med Sikkerhed skulde bidrage til at reducere Tophastigheden. Man fik den geniale Idé, at Vognens Egenvægt (uden Vand, Olie, Motorbrændsel og Gummi) ikke maatte overstige 750 kg, idet man da gik ud fra, at Motorernes Slagvolumen vilde komme til at ligge omkring 2,5 Liter. Hvor forkert denne Kalkulation var vil fremgaa af det følgende.

Der skete nemlig det, at samtidig med at den nye Formel skulde træde i Kraft fra Begyndelsen af Sæsonen 1934, besluttede den nye tyske Regering sig til at lade Auto Unionen og Mercedes Benz repræsentere det nye Tyskland i den internationale Automobilsport, og man stillede fra Statens Side ubegrænsede Pengemidler til Raadighed for Opgavens Løsning. Det teknisk afgørende var imidlertid, at de tyske Konstruktorer, der nu pludselig skulde til at bygge Racer vogne, ikke i mange Aar havde be-

skæftiget sig med dette Arbejde, de gik derfor til Opgaven uden forudfattede Meninger, men med et overordentlig grundigt Kendskab til Automobilteknikkens teoretiske Grundlag, ikke mindst med Hensyn til den rene statiske Opbygning og til Hjulophængningens og Affjedringens Teori. Ved Konstruktionen af Motorerne kunde man endvidere udnytte de betydelige Erfaringer fra Flyvemotorindustrien.

Begge de nævnte Koncerner oprettede med det samme en særlig Racerafdeling, det var for Mercedes' Vedkommende en strengt bevogtet Bygning bag ved Fabriken i Stuttgart. Her var en stor Tegnestue, som udarbejdede Konstruktionerne, dels i Samarbejde med Prof. Kamm's Forskningsinstitut og dels sammen med Fabriken egen Forsøgsafdeling, en komplet Maskinfabrik med tilhørende Svejseshal, en Prøveafdeling med Prøverum for Motorerne, Specialmaskiner for Afprøvning af Affjedring og Støddæmpere og et Rullefelt med en Bremseeve paa over 600 HK samt endelig en Driftsafdeling, som tog sig af alle de praktiske Arrangementer i Forbindelse med Vognenes Deltagelse i betydende Løb Verden over. Som et Eksempel paa den Omhu, man ofrede paa Opgavernes Løsning, kan det anføres, at man hos Mercedes Benz regnede med, at der medgik 16—20.000 Arbejdstimer alene paa Tegnestuen, før en ny Racermodel var færdigkonstrueret, til Afprøvning af den færdige Vogn maatte man have mindst 12 specialuddannede Mekanikere i en Maaned, heraf maatte de fire følge Vognen ved alle de Konkurrencer, hvor den deltog, og endelig maatte man have mindst seks og helst ni færdige Racere for hver tre, man kunde regne med i Sæsonen. Hertil kom det ikke mindst, vigtige, at man maatte have en Række Kørere, der kunde udnytte de nye Vogne i internationale Konkurrencer; det var oprindel-



Forhjulsaffjedring paa
Mercedes Racer 1938.

Tanken, at de tyske Vogne udelukkende skulde køres af tyske Førere, men det viste sig hurtigt, at man simpelthen ikke kunde finde tilstrækkeligt med Emner indenfor det tyske Folks 80 Millioner, man prøvede en Del af de kendte Motorcyklister, men kun en enkelt af disse, Müller fra Auto Unionen, kunde bruges; ved Prøvekørslerne paa Nürnberg Ring skete der under Prøvekørslerne for nye Emner imidlertid en Række katastrofale og kostbare Ulykker, som bevirkede, at man uden Hensyn til den tyske Races forskriftsmæssige Overlegenhed begyndte at se sig om i Udlandet efter egnede Førere. Mercedes' første Hold kom foruden af Caracciola og Brauchitsch til at bestaa af Franskmanden Chiron og Italieneren Fagioli; hertil kom i de følgende Aar kun en enkelt tysk Kører af Betydning, nemlig Lang, medens man i stigende Grad maatte ty til Udlandet, saaledes kørte Ungareren Hartmann, Schweizeren Kautz og Englænderen Seaman efterhaanden for Mercedes.

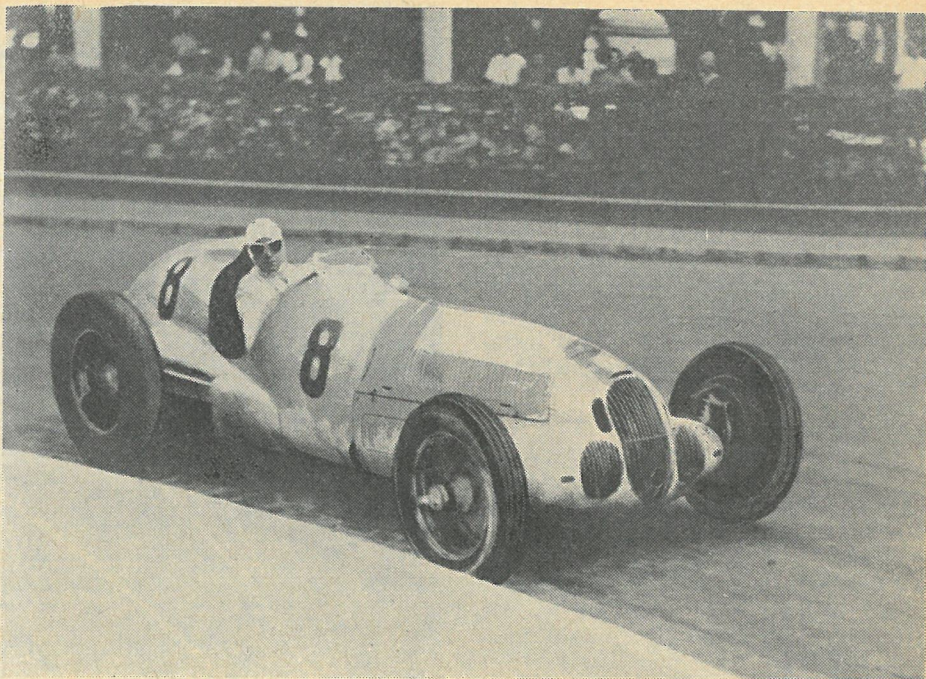
Ved Konstruktionen af Mercedes Raceren koncentrerede man sig om at give Vognen de følgende tre Egenskaber:

- 1) Stort Forhold mellem den af Motoren udviklede Hestekraft og Vognens Bruttovægt.
- 2) En første Klasses Affjedring, der

bevirkede, at Kontakten mellem Hjul og Vejbane kun varierede saa lidt som muligt under Kørselen.

- 3) Bremses, som uden at ændre Egenskaber under Driften, med Sikkerhed kunde optage de enorme Energimængder, som frigøres, naar Vognen bremses fra sin Maksimalhastighed.

Et stort Forhold mellem Hestekraft og Bruttovægt er en af de vigtigste Betingelser for en god Accelerations-evne. Konstruktøren stod altsaa overfor den komplicerede Opgave, at bygge et Køretøj, hvis Chassisramme var saa let som overhovedet muligt for visse givne Styrke- og Stivhedsegenskaber og derefter at forsyne denne Ramme med Motor, Transmission og Affjedring-Hjulophængning, saaledes at den færdige Vogns Egenvægt kom saa nær til de 750 kg som muligt, men ikke over. Motoren i de første moderne Mercedes Racere fra 1933 var en ottecylindret Rækkemotor med et Slagvolumen paa 3,3 Liter; den blev drevet med en 50 pCt. Blanding af Benzin og Benzol og udviklede 300 HK ved 3800 Omdr. pr. Min. Denne Type, der blev udviklet i 1933, betegnes i Almindelighed som 1934 efter den første Sæson, hvor den gjorde sig gældende. I 1935 var Motorens Slagvolumen sat op til 3,99 Liter (stadig inden for Vægtgrænsen), og den ud-



Caracciola ved Hotel de Paris, Monaco.

viklede da ca. 430 HK ved samme Omdrejningstal som før. Denne Motortype bevarede uændret ogsaa i 1936 Sæsonen. I 1937 mødte Mercedes op med en fuldstændig omkonstrueret Motor paa 5,66 Liter, der udviklede 600 HK ved 5500 Omdr. pr. Min., stadigvæk paa Benzin-Benzol. Med denne Motor naaede man op paa Top-hastigheder omkring 335 km i Timen. I Aarene 1938—39 gik man over til en V-12 Motor med et Slagvolumen paa 2,99 Liter, idet Racerformlen i disse Aar lød paa: enten 3 Liter med Kompressor eller 4,5 Liter uden Kompressor. Disse to Typer udviklede henholdsvis 420 HK ved 7500 Omdr. pr. Min. og 480 HK ved 7700 Omdr. pr. Min.; samtidig gik man over til et andet Motorbrændsel indeholdende 86 pCt. Metylalkohol, 8,8 pCt. Acetone og 4,4 pCt. Nitrobenzol. Det store Indhold af Metylalkohol betegner i Virkeligheden et nyt Princip i Konstruktionen af Racermotorer, idet man nu udnytter Alkoholens store Fordampningsvarme til at køle Motoren inde-

fra, et Princip, der gaar igen i alle de Kompressor-Racermotorer, som er bygget efter Krigen, samtidig fjernær man sig stadig længere fra de Principper, som ligger til Grund for de normale Brugsmotorer, ved hvilke man søger at opnaa den bedst mulige Brændselsøkonomi.

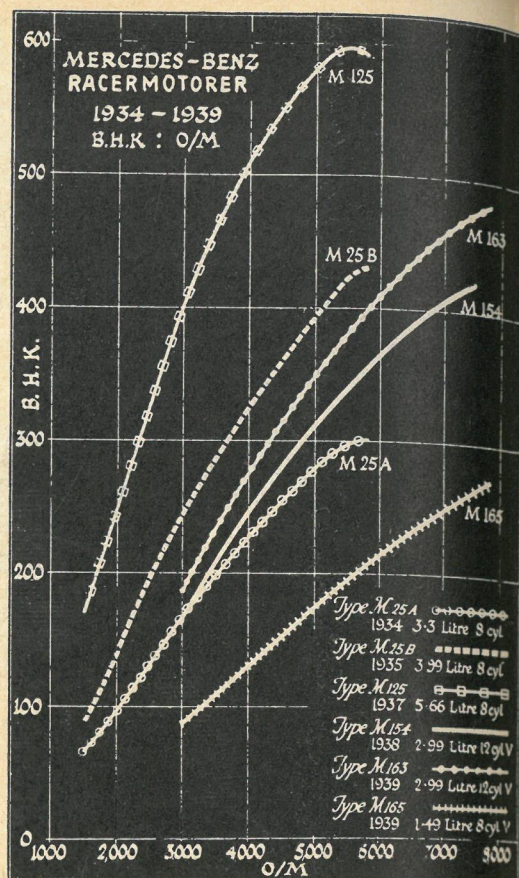
Det er karakteristisk, at alle de nævnte Mercedes Motorer af Hensyn til den nødvendige Vægthbesparelse var svejset op af Staalplade og havde vaade, ribbede Cylinderforinger. Baa-de Hoved- og Plejlstangslejer var udformet som delte, cylindriske Rullelejer, der var i den ottecylindrede Motortype ni Hovedlejer. Plejlstængerne, der var fremstillet af Specialstaal, havde H-Profil og var arbejdet ud af en massiv Klods. Stemplerne var af Letmetal med hvælvet Stempeltop. Olien blev tilført hvert enkelt Hovedleje direkte gennem et særskilt Rør fra Oliepumpen; der var Tørsumpsmøring med en Oletank og -køler paa Motorens Udblæsningsside. De to overliggende Knastakslær, der

betjente fire Ventiler pr. Cylinder, blev trukket af en Række Tandhjul fra Krumtapakslens Svinghjulsende, hvor Vridningssvingningerne har deres Nulpunkt. En Rootsbleser, som roterede med to Gange Motorens Hastighed, sad lodret foran Krumtapakslens og blev trukket gennem koniske Hjul.

Det er ganske øjensynligt, at man ikke har nogen Glæde af de meget store Hestekræfter, hvis det ikke er muligt for Føreren at holde Vognen paa Vejen. Forskellige Forhold influerer paa en Vogns Køreegenskaber, de vigtigste er:

- a) Forholdet mellem affjedret og uaffjedret Vægt paa de forskellige Hjul,
- b) Affjedringens Stivhed,
- c) Chassisrammens Stivhed, og
- d) Vægtens Fordeling paa For- og Bagaksel.

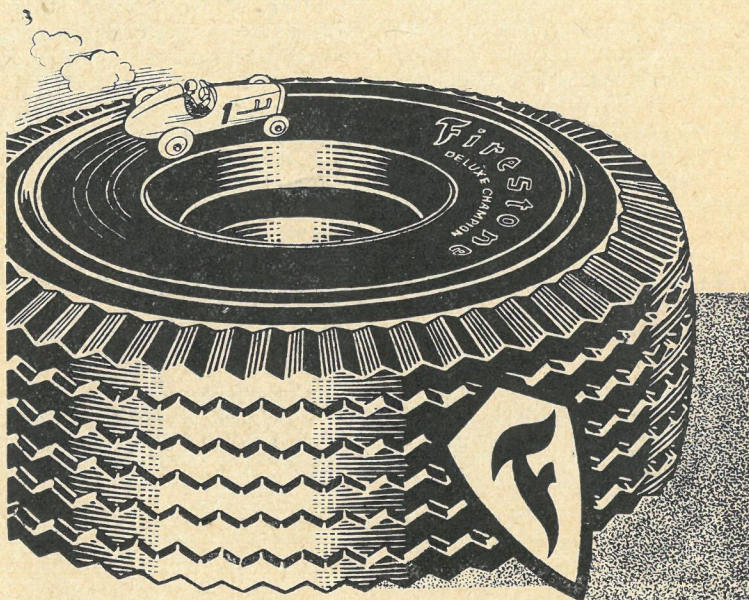
Det er let nok at konstruere en Affjedring, der giver god Kontakt mellem Hjul og Vejbane ved en bestemt Hastighed og paa en bestemt Vejbane, men Vanskelighederne melder sig, naar det som ved moderne Grand Prix Racere drejer sig om Kørsel paa alle mulige Former for Vejoverflade og med Hastigheder lige fra 30 til 335 km i Timen. Først og fremmest maa Vægten af Dæk, Hjul og Bremse samt de Dele, der er nødvendige til Hjulets Lokalisering i Forhold til Chassisrammen holdes nede paa det absolutte Minimum. En stor Del af denne Vægt kan ikke lettes ret meget, Dækket maa af Hensyn til en passende Levetid have en bestemt Vægt, derimod kan Hjulene fremstilles af Duraluminium og Bremsetromlen af Letmetal med en indpreset Støbejernsforing. Ved Udformningen af Hjulophængningen har man ved alle Mercedes Racere benyttet ren Parallelføring af Forhjulene for at være sikker paa, at der ikke opstod Gyroskopkræfter i Styretøjet; for Baghjulenes Vedkommende benyttede man i 1934 og 35 Pendulaksler (se S. M. J. Jan. 48, Side 16, Fig. 4 m.v.), saaledes som det allerede siden 1930 var kendt fra Mercedes 1,7 Liter Personvogn. Den store Sidevandring af Dækket i Forhold til



Hestekraften som Funktion af Omdrejningstallet for forskellige Mercedes Racere.

Vejbanen gjorde imidlertid Kørselen ustabil ved de meget store Hastigheder; man gik derfor fra 1936 over til Dion & Boutons System, hvor Differentiallet er lejret i Chassisrammen og trækker gennem korte Kardanaksler ud til Hjulene, medens de to Baghjulsnave er indbyrdes forbundet med et svært Rør, der gaar bagom Differentialboksen. Midt paa dette Rør sidder en Kugle med en Glideklods, som kan bevæge sig lodret op og ned i en Parallelføring i Differentialboksens Bagside, saaledes at Røret er lokaliseret paa tværs i Forhold til Chassisrammen. Affejdringen skete for Forhjulenes Vedkommende ved Hjælp af Skruefjedre, for Baghjulenes Vedkom-

SEJRHERREN FRA
AMERIKAS VÆDDELØBSBANER



Firestone

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

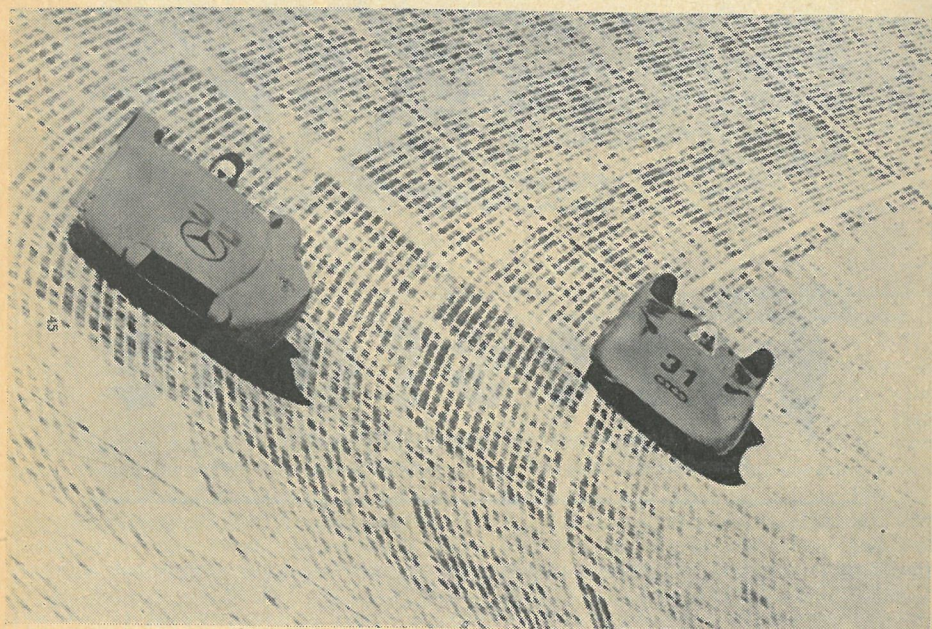
mende ved Hjælp af Torsionsstænger. Det viste sig umuligt at køre med og udnytte de enorme Hestekræfter, hvis Vognen var forsynet med et normalt Differentiale, det ene Baghjul vilde altid spinde ganske ukontrollabelt ved en haard Acceleration; man indførte derfor et særligt ZF-Laasedifferentiale, som kun tillod det ene Hjul at rotere 15 pCt. hurtigere end det andet, før Differentiallet automatisk blev blokeret.

Ud fra de Erfaringer, Mercedes Benz havde gjort med deres Personvogne, skulde Affjedringen være saa blød som overhovedet muligt, hvilket ikke netop var den almindelige Mening blandt Racerkonstruktører i 1934. Affjedringen var saaledes konstrueret, at Vognen under fuld Last satte sig ca. 7 cm paa Fjedrene, hvilket med den anvendte Dæmpning svarede til et Egensvingningstal paa Fjedrene paa omkring 1,2 hele Sv. pr. Sek. Foruden en fremragende Vejbeliggenhed opnaaede man ved denne Affjedring en ved Racervogne hidtil ukendt Kørselskomfort, et Forhold, der ikke maa un-

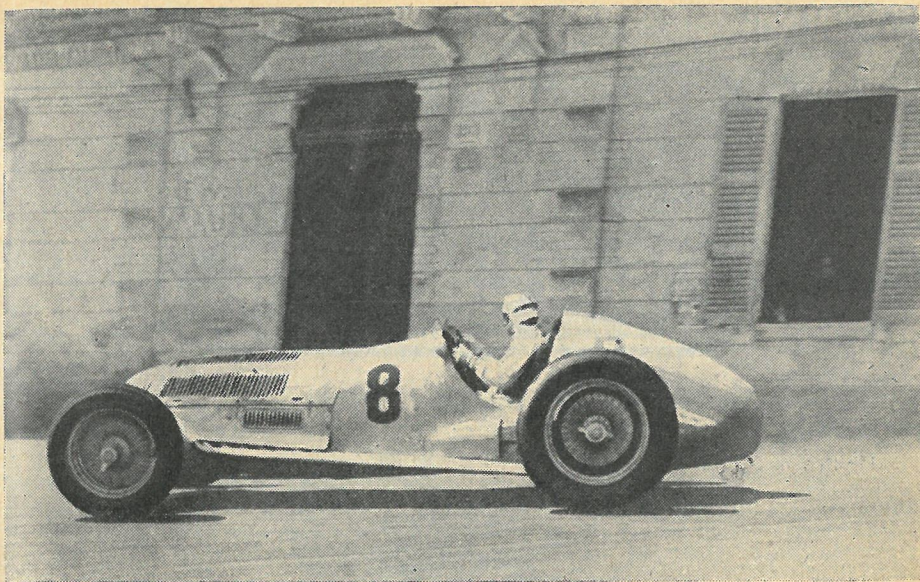
dervurderes, fordi alt for mange Løb i tidligere Tid er blevet tabt paa Grund af, at de rent fysiske Paavirkninger gennem en haard Affjedring har udmattet Føreren, før Løbet var forbi.

Med Hensyn til Vægtfordelingen for og bag fandt Mercedes ud af, at man, naar alle Forhold blev taget i Betragtning, burde have 60 pCt. af Vægten paa Baghjulene, et Forhold man imidlertid ikke skal kopiere slavisk ved senere Konstruktioner, fordi det angivne Forhold hænger nøje sammen med netop det Forhold mellem Hestekraft og Bruttovægt, som fandtes ved Mercedes Racerne. De fleste moderne Racere har en Vægtfordeling paa 50 pCt. — 50 pCt.

Bremserne var udført med hydraulisk Aktivering og to ledende Sko i hver Bremseskaal; der var to af hinanden uafhængige Hovedcylindre, og Forbindelsen mellem Bremsepedal og Hovedcylindre var saaledes indrettet, at man kunde variere Fordelingen af Bremsevirkning paa For- og Baghjul efter Løbets Art og Vejbanens Tilstand. For at give et Begreb om det



Caracciola, Mercedes (t. v.) gaar udenom Rosemeyer, Auto-Union.
Billedet er fra den berømte Avus Bane.



Caracciola akcelererer ud af et Haarnaalesving ved Pescara.
Læg Mærke til Gummimonteringen.

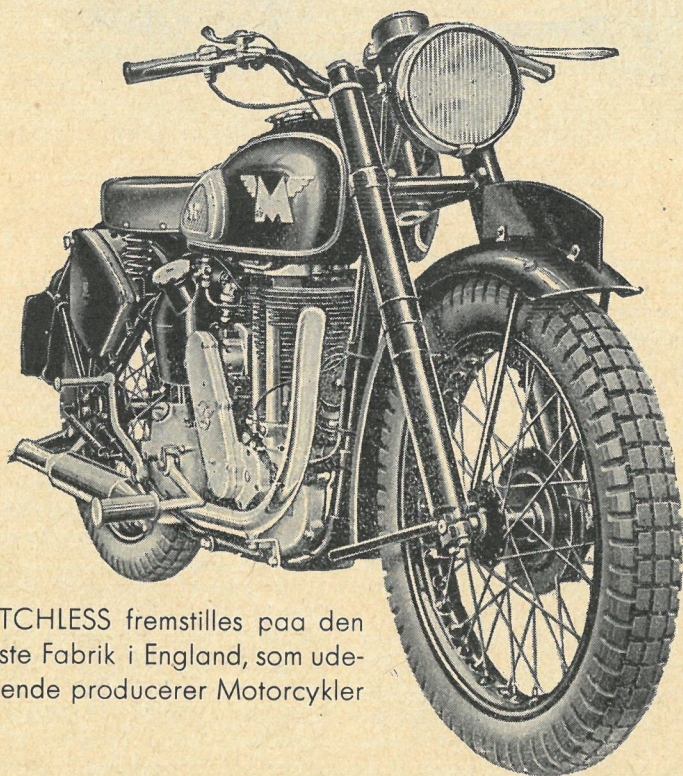
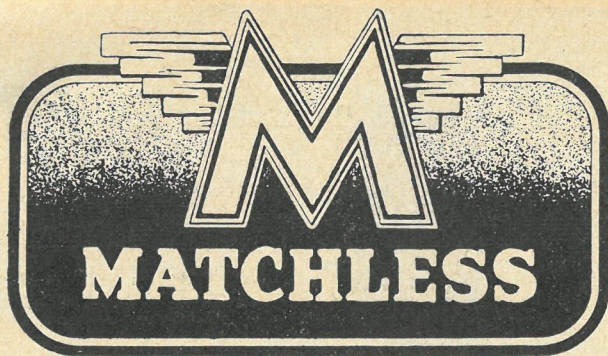
Arbejde Bremserne skal udføre, kan det anføres, at den Energimængde, der skal omdannes til Varme, naar man bremser en Racer op fra en Hastighed paa f. Eks. 335 km i Timen, er lig med ca. 1000 kgal, altsaa tilstrækkelig Varme til at opvarme 10 kg Vand fra 0 Grader og til Kogning. For at slippe af med denne store Varmemængde var det nødvendigt ogsaa at køle Bremserne indvendigt ved at lede Luft ind gennem en Tragt i Ankerpladens Forkant og ud gennem en Række Ventilationshuller i Bagkanten.

Som et Billede paa i hvor høj Grad man ved disse Vogne gik til Grænsen med de tilladelige Paavirkninger, kan det anføres, at alle Mercedes Racere var konstrueret til en beregnet Levetid svarende til 800 km's Kørsel. Dette svarer til, at man kun regner med, at Vognen kan deltage i et enkelt Grand Prix Løb med forudgaaende Træning, før den atter skal skilles fuldstændigt ad og bygges op paany. For at forebygge Tæthedsbrud i vitale Dele medførte Mercedes Holdets Værkstedsvogn altid et Magnaflux Apparat, som blev flittigt brugt før

hvert eneste Løb.

En stor Del af Æren for disse Vognes fremragende Præstationer maa tilskrives Bosch Fabrikkerne, som var ansvarlige for saavel Magneter som Tændrør. Især Tændrør er et stort Problem ved Motorer med en saa høj Varmebelastning som den her omhandlede. Tre Bosch Eksperter fulgte Holdet overalt og bestemte, hvilke Tændrør der skulde benyttes, alt efter Løbets Art og Luftens Temperatur og Fugtighedsgrad.

Et andet principielt Problem var Dækkene; de blev fremstillet af Continental, som udviklede en hel Serie af forskellige Dæktyper til de forskellige Arter af Grand Prix Løb. Paa Tripolis Banen (Verdens hurtigste Landevejsbane) brugtes 22×700, paa Avus 24×700 og paa Nürburg 19×700 paa Drivhjulene. Levetiden for Dækkene var imidlertid paa Grund af de meget store Hestekræfter, der skulde overføres mellem Hjul og Vejbane, meget kort, svarende til 100—200 km's Kørsel. Man har i enkelte Løb været oppe paa at slide indtil syv Sæt Bagdæk og fire Sæt Fordæk over en Strækning paa 600—800 km.



MATCHLESS fremstilles paa den største Fabrik i England, som udelukkende producerer Motorcykler

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN
ODENSE

GENTOFTE og GLADSAXE

*Leif Hveem er sin Mestertitel værdig, men Orla Knudsen
er en god Konkurrent paa de smaa Baner*

Sæsonen i København blev indledt med ikke mindre end 3 Løb paa een Uge, idet Gladsaxe lagde for den 18. April, Gentofte kørte sit første Løb den 23. April, og Gladsaxe kom igen den 25. At det er for voldsomt, fremgaar af Tilskuerinteressen ved det sidste Løb, hvor der kun var halvt besat paa Tilskuerpladserne.

Gladsaxe den 18. April.

Løbet blev indledt med et Rekordforsøg af Leif Hveem, Norge. Han opnaaede Tiden 1.21.1, der var for lidt til at slaa Henry Andersens Rekord, der er paa 1.18. Arthur Payne, England, gjorde derefter et Forsøg, men hans Tid blev kun 1.23.7.

I Eksperternes Rækker var det Orla Knudsen, der dominerede uden Konkurrence. I det første indledende Heat vandt han over Thorleif Andreassen, Bent Jensen og Steve Langton, sidstnævnte styrtede, i Tiden 1.23.0, godt 4 Sekunder foran sine Konkurrenter. Andet Heat blev vundet af Leif Hveem i Tiden 1.25.0, 1 Sekund foran Aage Andersen, der var stærkt forfulgt af Arthur Payne. I Slutheatet vandt Leif Hveem overraskende i Tiden 1.25 — 2/10 Sekund foran Orla Knudsen.

Løbet om »Den gyldne Hjelme«, der er indstiftet af Grosserer Wiking Werner, Wiking Oil Co., blev vundet af Orla Knudsen i Tiden 1.23.9 foran Aage Andersen og Henning Petersen. Bent Jensen styrtede og maatte udgaa. Ogsaa Dagens Match blev vundet af Orla Knudsen i den fine Tid 1.22.7. Orla Knudsen var nu ikke til at standse og vandt begge Heat i Ekspert Løb A og fik saaledes 8 Point, medens Arthur Payne og Aage Andersen hver fik 6 Point, Englænderen hvade dog den bedste sammenlagte Tid.

Specialløbet blev vundet af Henning Petersen efter udmærket Kørsel med 11 Points.

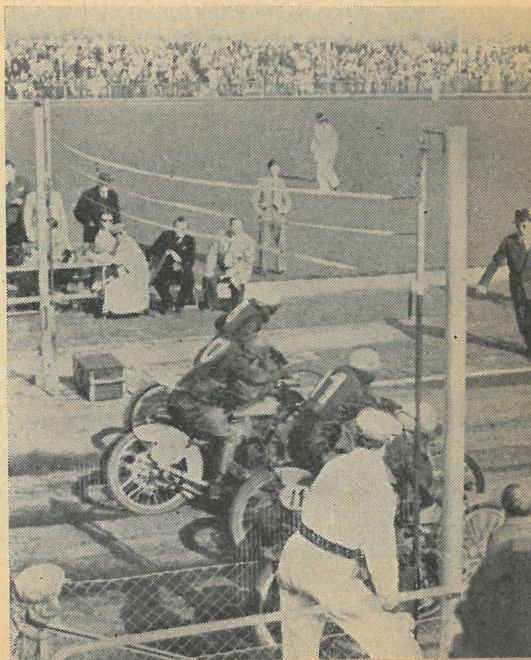
I Ekspertløb B styrtede Bent Jen-

sen igen, men kom paa Benene og fuldførte, men kunde ikke starte i andet Heat. Løbet blev vundet af Steve Langton, der opnaaede 7 Points og bedre Tider end Thorleif Andreassen, der ligeledes fik 7 Points.

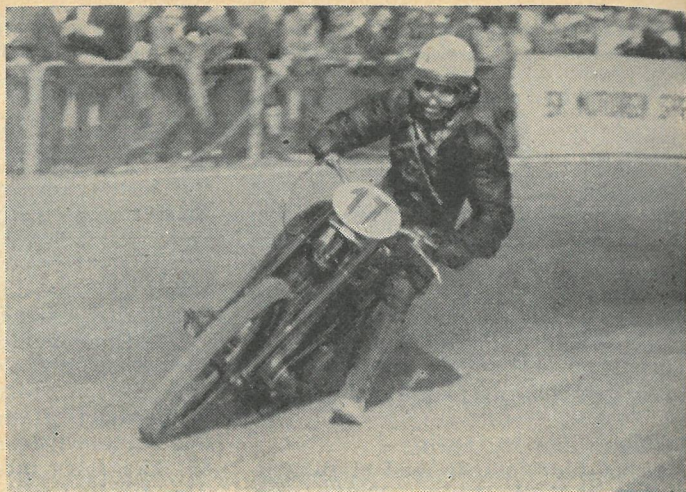
Det første indledende Heat i Standard Løbet blev vundet af Knud Nielsen, Norton, foran Holger Hansen, Ariel. Agner Hansen, B. S. A., og Erling Nygaard Jensen, Velocette, kunde ikke følge med paa deres Maskiner, der kun var paa 350 ccm.

I andet Heat vandt Leif Hirsborg, Norton, over Leif Bech, Ariel. Ogsaa her var en 350 ccm paa Trediepladsen, nemlig Einar Andersen, Velocette. I Slutheatet stod Kampen mellem Knud Nielsen og Leif Hirsborg, men Knud Nielsens Maskine var den hurtigste. Hirsborg prøvede at komme udenom i Opløbssvinget, men gav

Gladsaxe: Fra Starten til det Løb, hvor Henning Petersen kom til Skade. - Rytterne er fra venstre til højre: Erhard Fisker, Ove Braun, Stig Pramberg og inderst mod Hegnet Henning Petersen. (Foto: Mogens v. Haven.)



Leif Bech paa den nye Ariel. Leif Bech har, paa den korte Tid han har kørt, vist, at han er en Kører, man maa regne med, og som man sikkert kan vente sig en Del af. (Fot. Viggo Mortensen)



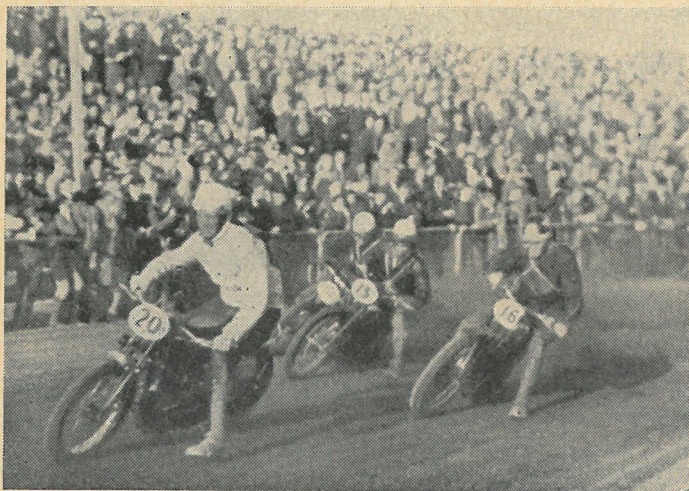
for meget Gas med det Resultat, at hans broad-side gik jævnt og pænt over i et Styrt, der satte ham ned paa Fjerdepladsen. Knud Nielsens Tid blev 1.30.5. Holger Hansen 1.35.3 og Leif Bech 1.37.5. Der er ikke Tvivl om, at Leif Bech bliver en af vore fine Ryttere, men tilsyneladende er det en Misforstaaelse, at han har Telescopforgaffel paa sin nye Ariel.

Standard Handicap var som sædvanlig (hvilket ikke gælder for denne Bane alene) galt udregnet. De indledende Heat blev vundet af Leif Hirsborg og Knud Nielsen, og selv om begge Ryttere havde faaet de største Tillæg, kom de ind som sikre Vin-

dere. I Sluttheatet var det lidt bedre. Her havde Knud Nielsen et Tillæg paa 90 m, men vandt i Tiden 1.36.1 foran Leif Hirsborg, der havde 80 m Tillæg og Tiden 1.36.8. Her var virkelig Kamp om Førstepladsen. Alt i alt et godt Løb uden Sensationer.

Gentofte 23. April.

Gentoftebanen gør hvad gøres kan for at skaffe Variation. Den sidste »Opfindelse« er To-Mands-Start med flyvende Start, en Idé, der slet ikke er dum i Betragtning af, at Publikums Opmærksomhed i Reglen er rettet mod de to forreste Ryttere paa Banen. Gentofteløbet (Eksperter) blev

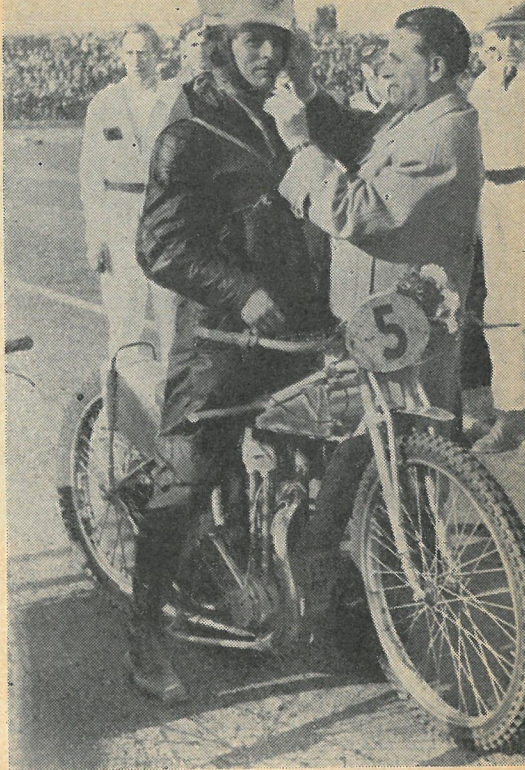


Gladsaxe: Standard Handicap. Erling Nygaard Jensen (20) er ved at blive indhentet af Knud Nielsen (14), Leif Hirsborg (15) og Holger Hansen (16). (Fot. Mogens v. Haven)

kørt paa denne Maade med 4 indledende Heat, hvorfra Vinderne gik til Slutheatet, der blev startet med alle 4 Ryttere og staaende Start.

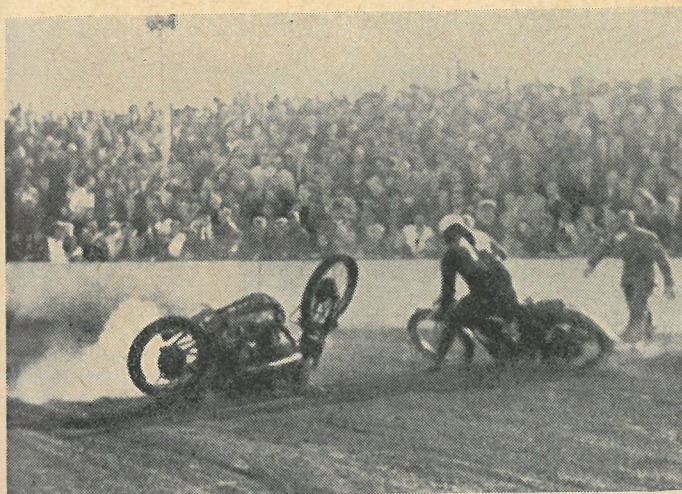
1. Heat blev vundet af Aage Jacobsen, Svendborg, der baade var maskinelt og »personelt« godt kørende. Hans Modstander Svend Jensen styrtede. 2. Heat blev en drabelig Dyst mellem Aage Andersen og Thorleif Andreassen. Aage Andersen førte de 3 første Omgange, men Nordmanden gik udenom paa sidste Omgang og kom ind et Sekund foran. 3. Heat blev en svensk-norsk Match mellem Eskild Carlsson og Leif Hveem. Nordmanden sejrede klart i Tiden 1.28.6, et Par Sekunder under Banerekorden. 4. Heat kørtes af Orla Knudsen og »Kumla« (døbt Evert Fransson). »Kumla« er Indehaver af Banerekorden paa 1.26.2, saa det var oplagt, at der skulde blive Spænding om Resultatets Udfald. »Kumla« førte tæt fulgt af Orla Knudsen, der i Opløbssvinget forsøgte at gaa indenom, et Forsøg der tilsyneladende skulde lykkes, men ikke gjorde det. »Kumla« gik over Maallinien i Tiden 1.29.5, et halvt Sekund foran Orla Knudsen.

I Slutheatet lagde Leif Hveem sig straks i Spidsen med Aage Jacobsen paa Andenpladsen. Nordmanden øgede dog stadig Afstanden, og i et Sving tabte Aage Jacobsen Omdrejninger paa Motoren og maatte se sig

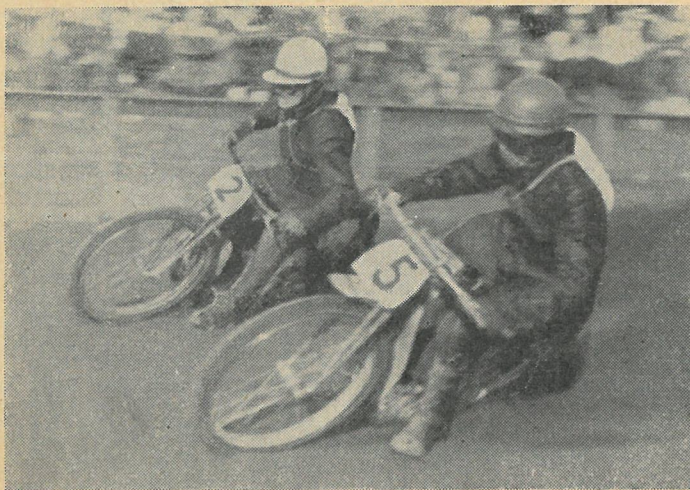


Direktør Wiking Werner overrækker for første Gang Orla Knudsen den gyldne Hælm.
(Fot. Viggo Mortensen)

overhalet af Thorleif Andreassen og »Kumla«. Svendborgmanden stred, saa godt han kunde, men at de danske Chancer for en Sejr var borte, var



Gunnar Due styrter i Standard Handicap, Gladsaxe. Knud Nielsen undgaar Kollision.
(Fot. Mogens v. Haven)



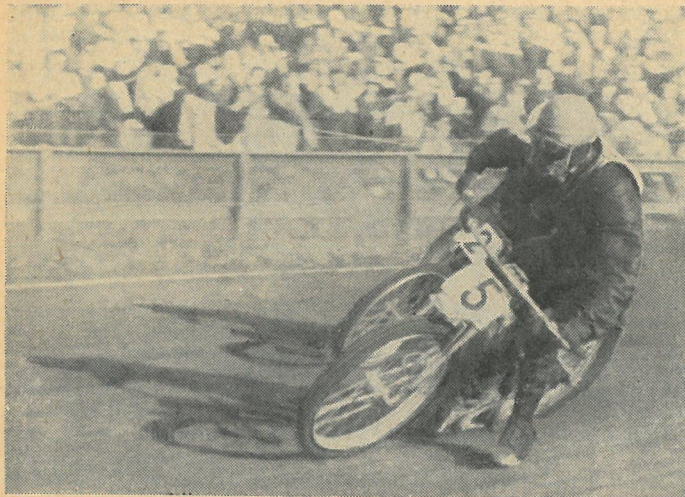
Aage Andersen (2) og Aage Jacobsen (5) i skarp Konkurrence paa Gentofte. To Ryttere man altid har Fornøjelse af at se i en Match, fordi de begge behersker Teknikken, altid har deres Maskiner i Orden og altid lader Publikum i Uvisshed, naar de som her ligger Side om Side — (Fot. Viggo Mortensen)

ikke til at tage fejl af. Leif Hveem sejrede overlegent i Tiden 1.32.0 med »Kumla« paa Andenpladsen i Tiden 1.33.5.

Rytterne fra de indledende Heats Andenpladser gik ogsaa til et Slutheat, og her førte Orla Knudsen klart foran Eskild Carlsson, Aage Andersen og Svend Jensen i nævnte Rækkefølge. Midt mellem Opløbssvinget og Maallinien brød Orla Knudsens Baghjul sammen, og han maatte se sig slaaet af Eskild Carlsson, der fik Tiden 1.34.0, medens Orla Knudsen trods Uheldet fik noteret 1.34.3.

Specialløbet blev ligeledes kørt med flyvende Start, og her deltog 3

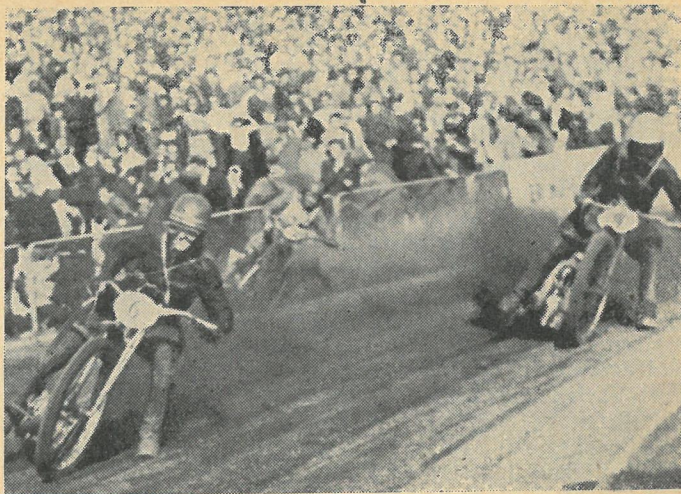
Ryttere i hvert Heat. 1. Heat blev vundet af N. V. Jensen i Tiden 1.35.4 med Erhardt Fisker paa Andenpladsen. 2. Heat blev vundet af C. O. Jensen med Svend Nissen som Nr. 2. Slutheatet var et af Dagens bedste Løb. Her førte Fisker de 3 første Omgange, men blev overhalet af C. O. Jensen. Fisker lod sig imidlertid ikke slaa ud, men lagde sig lige i Baghjulet paa C. O. I Opløbssvinget forsøgte Fisker at gaa indenom, men C. O. pressede sin Maskine frem, indtil den brændte sammen 10 m foran Maallinien. Fisker vandt i Tiden 1.38.9, medens C. O. Jensens Tid blev 1.39.3, 6/10 Sekund foran Broderen N. V.



— denne Gang blev det altsaa Aage Jacobsen, der gik frem, men det kan godt tænkes, at Aage Andersen ligger forrest paa næste Omgang. (Fot. Mogens v. Haven)

Bent Jensen, Steve Langton og Thorleif Andreassen paa Gladsaxe. Englænderen er kommet for langt ud i Svinget og ryger i Hegnet.

(Fot. Mogens v. Haven)



Jensen, og Svend Nissen fik noteret 1.40.4.

I Jægersborgløbet deltog 5 Maskiner paa 350 ccm og 3 paa 500 ccm — noget af en Misforstaaelse. 1. Heat blev vundet af Leif Hirshborg med Holger Hansen paa Andenpladsen. I 2. Heat gik Leif Bech først over Maallinien tæt fulgt af Einar Andersen. Slutheatet blev vundet af Leif Hirshborg i Tiden 1.44.1 med Holger Hansen som Nr. 2 i Tiden 1.45.7.

Ekspert-Matchen mellem Leif Hveem, Orla Knudsen, »Kumla« og Eskild Carlsson blev Race af det reneste Vand. Orla Knudsen gjorde, hvad han kunde, for at slaa den hurtige Nordmand, men Leif Hveem vandt

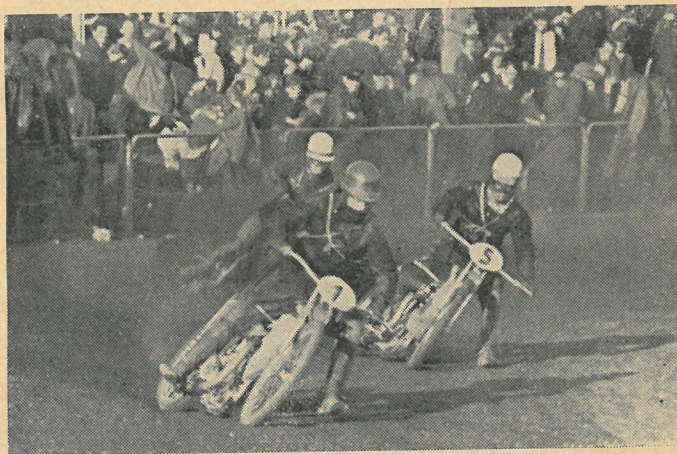
begge Afdelinger i Kraft af sin meget hurtige Maskine. Gentoftebanen ligger betydelig bedre end Gladsaxe-banen for den nordiske Mester.

I Special-Matchen var der Kamp mellem Aage Jacobsen og Aage Andersen. Aage Jacobsen vandt 1. og 3. Afdeling og Aage Andersen 2. Afdeling. Ved en lille privat Tidtagning viste det sig, at Aage Jacobsen kørte første Omgang paa 23 Sekunder. Han fik ialt 11 Points, medens Aage Andersen fik 10 Points.

Standard-Handicap var jævnt kedeligt og blev vundet af Leif Hirsborg med Leif Bech som Nr. 2.

Arrangementet klappede som sædvanligt, og der var fuldt Hus paa Tilskuerpladserne.

Nærkamp i Svinget. Arthur Payne, Leif Hveem og Orla Knudsen i et Sving paa Gladsaxe. Det er ikke af Ligegyldighed, Tilskuerne vender Ryggen til, men paa Grund af den Slageregn, de tre Ryttere sender bagud.



TAKTIK

Indenfor Idræt af alle Kategorier er Taktik en Selvfølge, dels overfor Modstanderen og dels en Økonomiseren med Kræfterne, der kræver Omtanke og saglig Vurdering af Modstanderen.

Det samme gælder indenfor Motorsporten eller rettere: det burde være lige saa selvfølgelig indenfor Motorsportens forskellige Grene. Jordbane-rytterne benytter sig mere af Teknik end egentlig Taktik, fordi Løbet er af kort Varighed.

I de store nordiske Konkurrencer paa Gardermoen og Djurgården er der rig Lejlighed til at anlægge en taktisk Slagplan, en Lejlighed som bliver forsømt i alt for høj Grad. Alt for ofte tænker Kørerne kun paa at komme frem saa hurtigt som muligt efter egne og Maskinens Evner, uden at have taget Bestik af Modstanderne under Træningen.

Lad os prøve at vende Blikket udad mod den store Verden og f. Eks. betragte et stort internationalt Billøb og den Taktik, der lægges for Dagen.

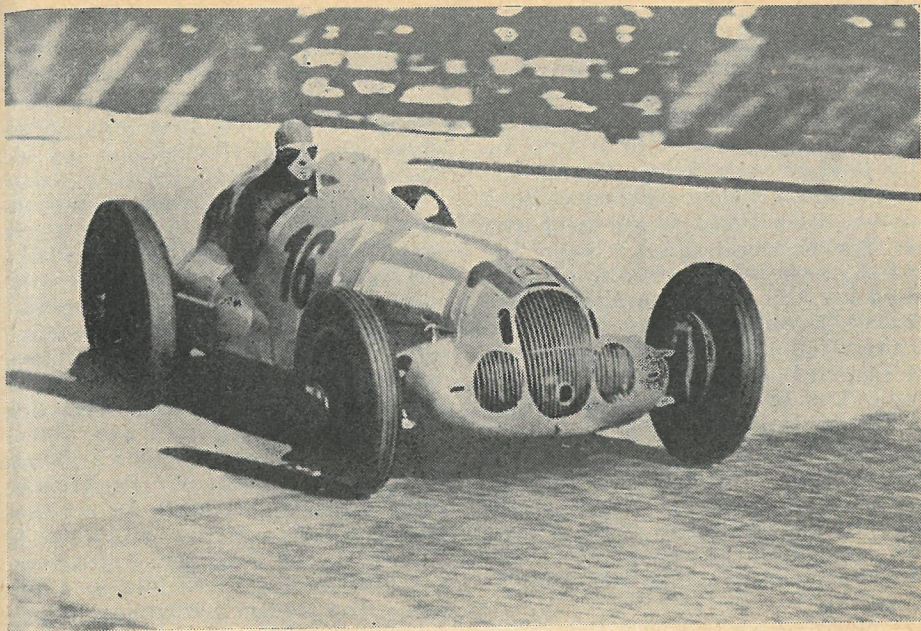
Under Træningen er de forskellige Mekanikere travlt optaget af at tage Tider paa deres »Bos« og hans Konkurrenter. Paa denne Maade sorterer Kørerne de langsommere Køre fra og finder selv sin naturlige Placering, idet han gaar ud fra, at de langsommere Vogne kun vil være i Vejen for ham. De hurtigere Køre deler han i to Kategorier: De hurtigere Vogne og de dygtigere Køre. Lad os sige, at han finder frem til, at der kun er 3 Vogne foran ham, 2 hurtigere Vogne og en Fører, der er ham overlegen i Teknik. Hvordan den indbyrdes Placering af disse 3 Vogne vil blive er vanskeligt at sige.

Ved Starten koncentrerer vor Kører sig kun om at komme fri af de langsommere Vogne, der for den Sags Skyld godt kan ligge foran i Startfeltet, da dette udelukkende er sat op efter Accelerationsevnen. Naar han er kommet fri af disse Vogne og har fundet sin naturlige Placering, har han god Tid. Han tænker nu paa at spare Vognens Kræfter og lægger sig

ind bag ved en af de hurtigere Vogne og bliver paa den Maade suget med i Luftstrømmen — en uvurderlig Aflastning af en Motor. Samtidig maa han selvfølgelig være opmærksom paa Afstanden mellem hans egen Vogn og den Vogn, der ligger i Spidsen. I Reglen bliver der signaleret til de forskellige Vogne fra deres »Pit« eller Depot, hvordan Stillingen er.

Øges Afstanden betydeligt fra vor Vogn, der ligger som Nr. 4, til den Vogn, der ligger i Spidsen, kan vor Kører forsøge at gaa omkring Vogn Nr. 3 for at lægge sig bag Vogn Nr. 2. Her er det af afgjort Vigtighed, at Kørerne har studeret de andres Svingteknik. Det er ikke sikkert, at Vogn Nr. 3 tillader, at Vogn Nr. 4 gaar udenom, men man har dog ofte set, at Føreren af Vogn Nr. 3 benytter Fjendens egne Vaaben og selv tager Farten af for at lade den anden komme udenom og bryde Luftmuren, men kun hvis Instrumenterne viser, at Motoren trænger til at slappe lidt af. Er Motoren paa Vogn Nr. 3 stadig i fin Form, er det givet, at Kørerne ikke vil opgive sin naturlige Placering.

Kører Nr. 4 vil i sin langsommere Vogn ikke være i Stand til at overhale paa Langsiden, men maa gøre det i Svinget, og her er det kun et Spørgsmaal om, hvem af de to Køre, der behersker Teknikken bedst. Teknik skal vi ind paa en anden Gang, men Grundlaget for al Svingteknik ligger i at styre med Gassen saavel som med Rattet. Ved at lade Baghjulene spinde sætter man Vognens Længderetning lidt paa skraa af Bevægelsesretningen (som man kender det fra Motorcyklernes broadsider) og hjælper paa denne Maade Vognen gennem Svinget. De fleste Køre vil gøre Svinget saa stort som muligt, d. v. s. gaar over i venstre Side af Vejbanen inden et Højresving for derefter at skære ind over Svinget saa tæt paa dettes Højdepunkt som muligt. En vanskeligere Form for Svingteknik er at gaa tæt paa Svinget, d. v. s. langt ind i Kørebanelens højre Side



Richard Seaman, Mercedes, ved Bern. Vognen er paa Vej rundt i Svinget, lidt paa skraa af Bevægelsesretningen. Læg Mærke til, at man kan se Mønstrer i Fordækkene, men ikke i Bagdækket. Dette skyldes ikke Slidtage, men de spindende Baghjul.

inden et Højresving, og dette kræver, at Motoren har et stort Kraftoverskud til at lade Baghjulene spinde. Den overhalende Vogn maa i Reglen benytte sig af den modsatte Teknik end den Vogn, der skal overhales. Det er derfor af Betydning, at man ved, hvilken Teknik de andre Køreere benytter sig af i de forskellige Sving, samt hvilke Sving man bedst kan anvende til en Overhaling med modsat Svingteknik.

Lykkes det at komme forbi Vogn Nr. 3, vil vor Kører forsøge at komme op bag Vogn Nr. 2 og ligge i Kølvan-det der et Stykke Tid. Hvis Køreeren i Vogn Nr. 2 føler sig forfulgt og sætter Tempoet i Vejret, er det kun en Fordel, da hans Vogn bliver relativt mere belastet end Vognen, der ligger i KølvanDET. Naar Slutspurten sætter ind, vil det vise sig, om de andre Vogne er blevet trætte, medens Vognen, der har ladet sig suge med, stadig er frisk.

Det lyder selvfølgelig meget lige til, og mange vil trække paa Skuldrene og sige: Teori. Men i Virkeligheden er

det nøjagtig det, der sker paa alle Europas internationale Baner. Følger man Træningen opmærksomt, vil man omtrent kunne forudsige, hvornaar der sker noget, og hvad der vil ske. Selvfølgelig kan man kun sige, at der vil blive forsøgt det og det, men om det lykkes er noget andet.

Man ser ogsaa tit en hurtig Vogn kørt af en mindre rutineret Fører lægge sig ind bag en »Stjernefører« for simpelthen at lære noget af ham, iøvrigt den bedste Maade at lære den rigtige Teknik paa.

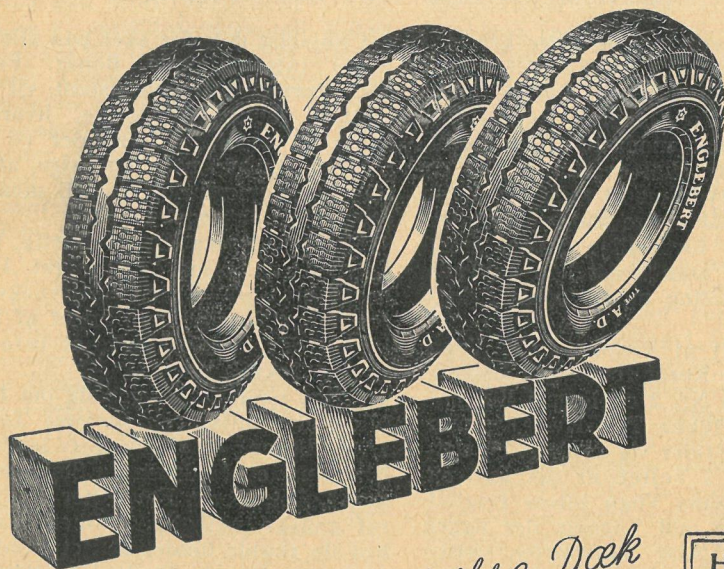
Ogsaa naar det drejer sig om Hold, bliver der anlagt en bestemt Taktik. »Auto-Union« og »Mercedes« lagde for Eksempel en fuldstændig Slagplan inden Løbet. Deres Favoritter fik opgivet ganske nøjagtig, hvilken Hastighed de skulde holde, uanset hvad der skete paa Banen. De to Favoritter var i mange Aar Caracciola fra Mercedes og Rosemeyer fra »Auto-Union«, og disse Køreere fulgtes som oftest Løbet igennem.

Efter Favoritterne blev der lagt et Par Reserver, der ligeledes havde de-

res Instrukser om en bestemt Afstand fra Favoriten med Ordre til øjeblikkelig at rykke op paa hans Plads, saafremt der indtraf noget uforudset. Dertil kom nogle Vogne, der fungerede som »Lokkeduer« til at køre andre Konkurrenter trætte. Det hændte dog, at nogle af disse Lokkeduer holdt Vognen i fin Form og gik først over Maallinien.

Det varede ikke længe, før de andre Hold fra Alfa Romeo og Maserati opdagede Taktikken og tog deres Modforholdsregler. I mange Aar var Trossi Favorit hos Maserati, og i et afgørende Løb byttede han Vogn med en af Maseratis Lokkeduer eller i Virkeligheden kun Nummer. Trossi lagde sig derefter i Køl vandet paa en Mercedes for at spare sin Motor, og inden det gik op for de andre Køre, gik Trossi frem og vandt Løbet stort. Hvem der glemte at sige Sieg-Heil var Tyskerne.

Motorcyklisterne maa anvende en noget anden Taktik, da det er forbundet med større Risiko for dem at ligge lige efter en anden Maskine. Grand-Prix-Køreren maa nøje overvåge sin Omdrejningstæller og de Signaler, han faar fra sin »Pit«. Disse Tal maa han til Stadighed sammenligne og udregne, om han kan presse sin Maskine yderligere uden Risiko for Motorstop. Paa Isle of Man er Signalerne vigtigere end noget andet Sted, da der her startes med een Mand ad Gangen, hvorfor Signalerne er den eneste Maade, paa hvilken Rytteren kan regne sin øjeblikkelige Placering ud. I det sidste T.T.-Løb paa Isle of Man inden Krigen var Stanley Woods lige ved at brænde sin Førsteplads, fordi han tog den med Ro en Omgang for tidligt. Signalerne gælder jo hele Tiden for Stillingen i den foregaaende Omgang — en lille Ting, der ogsaa maa tages i Betragtning.



-det skridsikre Dæk



Fine Sidevognsløb i Fredericia

Peter Andersen fik Dagens bedste Tid - Irving havde Maskinuheld

Sæsonens første Løb paa Fredericia Motorbane ved Snoghøj kørtes den 18. Marts.

I første Start fik Børge Mørck, Kolding, koblet for haardt til, og derved stejlede hans Maskine og tvang Erik Sørensen, Vejle, ud i Hegnet, saa Styret paa sidstnævntes Maskine knækkede. Men Børge Mørck fuldførte Løbet med Forsinkelse.

Det mest spændende Løb var Sidevognsløb I, som efter 3 Heat blev vundet af Thorkild Sørensen, Horsens, der blev Nr. 1 i første og tredje Heat. I andet Heat styrtede Thorkild Sørensen og Svend Knudsen i det nordlige Sving, men de var straks oppe igen og fortsatte Kørselen.

I Senior Special-Klassen blev der ogsaa kæmpet haardt, den vandtes af Carl Otto Jensen, Ejby, med 15 Points.

Expert-racet blev vundet af den unge Peter Andersen, Ølgod, der havde Dagens hurtigste Tid, 1.50.9, men havde Irving Irving ikke haft det Uheld, at hans Kæde sprængtes i tredje Start, havde han vundet, da han havde vundet de to indledende Heat.

Irving Irving forsøgte senere at deltage i et Pokalløb med knækket Stel og punkteret Baghjul, og han førte de 2 første Omgange, men maatte udgaa. Peter Andersen maatte ligeledes udgaa paa Grund af Motorskade.

I første Løb for Experterne skete der et dramatisk Uheld, idet Peter Andersen styrtede i det sydlige Sving lige foran Svend Nissen, Odense. Odensemanden maatte for at undgaa at køre ind i Peter Andersen og hans Maskine styre lige ind i Hegnet. Svend Nissen fik tildelt en Konduitepræmie.

Senior Klassen blev vundet af Kaj Holck Mogensen, Odense, der havde en god Dag med fine Placeringer.

Sidevognsløb II blev vundet af Hans Dalsgaard, Vejle, efter en haard Konkurrence af Johs. Markinen, Kolding.

I Sidevognspokalløbet stejlede Sv. Knudsens Maskine saa voldsomt, at Sidevognsmanden faldt af, det varede lidt, inden Føreren opdagede det. Sidevognsmanden kom dog med efter et flot Sprinterløb.

I Sluthandicap for Sidevogne skete der i det sydlige Sving et grimt Styrt. 7 Køretøjer kom jagende ind i Svinget, pludselig kom to af dem uden for Banen, de slog nogle Koldbøtter i det løse Sand paa Inderbanen, men alle kom godt fra det.

Resultatet af Løbet blev:

Expertklassen:

Peter Andersen, Ølgod, 9 P., Irving Irving, København, 8 P.

Senior Special:

Carl Otto Jensen, Ejby, 15 P., Sv. Aage Rasmussen, Odense, 10 P.

Senior Standard:

Kaj Holck Mogensen 18 P., Poul Kalør, Odense, 12 P.

Senior Sidevogn I:

Thorkild Sørensen, Horsens, 10 P., Svend Jensen, København, 8 P.

Senior Sidevogn II:

Hans Dalsgaard, Vejle, 12 P., Johs. Makinen, Kolding, 9 P.

Expertpokalløbet:

Sv. Nissen, Odense, 1.53.0.

Special-Pokalløbet:

Carl Otto Jensen, Ejby, 1.59.0.

Standard-Pokalløbet:

Kaj Holck Mogensen, Odense, 2.00.2.

Sidevogns-Pokalløbet:

Thorkild Sørensen, Horsens, 2.01.8.

Thorkild Sørensen vandt ligeledes Handicap for Sidevogne.

Handicap for Solocykler var meget spændende. Resultatet blev:

Carl Otto Jensen 2.00.0, Børge Mørck 2.00.0, Svend Nissen 2.00.7, Poul Kalør 2.00.9.

Til det næste Løb i Fredericia den 17. Maj (2. Pinsedag) vil der være lavet terrasseformede Tilskuerpladser i det nordlige Sving.

Den internationale Løbskalender for Automobileer

(Fortsat)

Juli:

- | | |
|----------------------|--|
| 3.—4. Belgien | Rallye Deauville (T.). |
| 4. Schweiz | Grand Prix de Suisse og Grand Prix d'Europe, Bern.
(F. I. 1.). |
| 4. Frankrig | Rallye Automobile de l'A. C. I. F. (S. T.). |
| 10. Irland | Leinster Trophy Car Race (C.). |
| 11. Belgien | Grand Prix. 24 Timers Løb. (S.). |
| 11. Frankrig | Circuit Automobile des Remparts (F. I. 2.). |
| 11. Italien | Coupe des Dolomites (S. T.). |
| 13.—17. Frankrig | Rallye International des Alpes Françaises (S. T.). |
| 15. England | Bouley Bay Hill Climb (C. S.). |
| 18. Frankrig | Grand Prix de l'A. C. de France (F. I. 1.). |
| 18. Frankrig | Coupe des petites cylindrées de l'A. C. de Cham-
pagne (F. I.). |
| 18. Italien | Coupe Montenero (S.). |
| 25. Frankrig | Circuit de Vitesse Automobile des Alpes, Aix-les-
Bains (F. I. 2.). |
| 25. Frankrig | Course de côte du Mt. Ventoux (C. S. T.). |
| 31. Italien | Course Aoste-Grand St. Bernard (C. S. T.). |
| 31.—1. Aug. Frankrig | Paris—Evian (S. T.). |

August

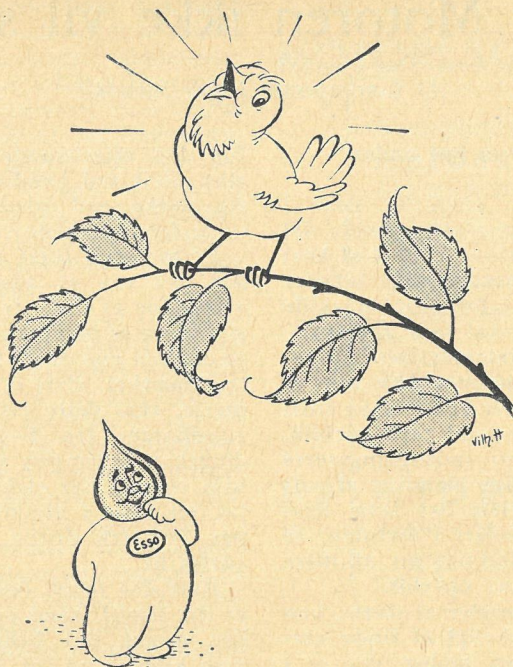
- | | |
|------------------|---|
| 1. eller | |
| 15. Frankrig | Grand Prix Automobile du Comminges (C. F. I. 2.). |
| 7. Holland | Circuit de Zandvoort (C. S.). |
| 7. England | Ulster Trophy Race (C. F. I. 1.). |
| 14.—15. Italien | Circuit de Pescara (C. S.). |
| 16.—22. Belgien | Spa—Monte Carlo—Spa (S. T.). |
| 22. Schweiz | Grand Prix de Lugano (C. S.). |
| 22. Italien | Course du Stelvio (S. T.). |
| 19. eller | |
| 26. Italien | Stella Alpina (S. T.). |
| 21. England | R. A. C. International Tourist Trophy Race. (S.). |
| 28. England | Craigantlet Hill Climb (C. S.). |
| 29.—30. Frankrig | Rallye Automobile de Biarritz (S. T.). |
| 29. Frankrig | Grand Prix Automobile de l'Albigeois (C. F. 1.). |

September:

- | | |
|------------------|---|
| 4. England | Brighton Speed Trial (C. S.). |
| 5. Italien | Grand Prix d'Italie (C. F. I.). |
| 12. Schweiz | Course Internationale de Côte Sierre-Montana-Crans
(C. S. T.). |
| 12. England | Prescott Hill Climb (C. S.). |
| 12. Frankrig | 12 Heures de Paris (S.). |
| 12. Italien | Circuit International du Lido (C. S.). |
| 18.—19. Frankrig | Rallye Féminin Paris — La Baule (S. T.). |
| 19. Frankrig | Circuit Automobile d'Avignon (F. I. 2.). |
| 19. Italien | Circuit Posillipo (C. S.). |
| 25. England | Shelsley Walsh (C. S.). |
| 26. Frankrig | Course Automobile à Biarritz (C.). |
| 26. Belgien | Course de 1100 cc (C.). |

Oktober:

- | | |
|--------------------|--|
| 3. England | Donington Grand Prix (C.). |
| 10. Frankrig | Coupe du Salon (C. F. I.). |
| 17. Tjekoslovakiet | Grand Prix de Masaryk (C. S.). |
| 30. Spanien | Grand Premio Pena-Rhin, Barcelona (C. S.). |



Skift til Essolube Sommerolie

Nu da det er blevet mildere, formaar den tynde Vinterolie ikke mere at smøre effektivt.

SKIFT DERFOR TIL ESSOLUBE SOMMEROLIE

Den virker fire dobbelt:

- 1) — den smører bedst paa Grund af sin høje Viskositet.
- 2) — den tætnet Hulrummet mellem Stempler og Cylindervægge.
- 3) — den køler ved at bortlede overflødig Varme.
- 4) — den renser ved at optage og fjerne Urenheder.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Naar Motoren ikke vil starte

Af Civilingeniør Jørgen Rambøll

Gaa systematisk frem ved undersøgelsen.

Hvis en motor pludselig gaar i staa eller nægter at starte, skulde det være muligt for enhver i løbet af kort tid at finde aarsagen. Dette betyder ikke, at man skal begynde at skille motoren ad. Man skal blot gaa systematisk frem ved undersøgelsen.

For at en benzinmotor kan gaa, er det nødvendigt, at der kommer en gnist fra hvert tændrør i det rette øjeblik, og at der gennem indsugningsrøret strømmer den rigtige blanding af luft og benzindamp. Hvis der ikke ligefrem er sket et havari i motoren, er det mest sandsynligt, at en af disse 2 betingelser ikke er opfyldt.

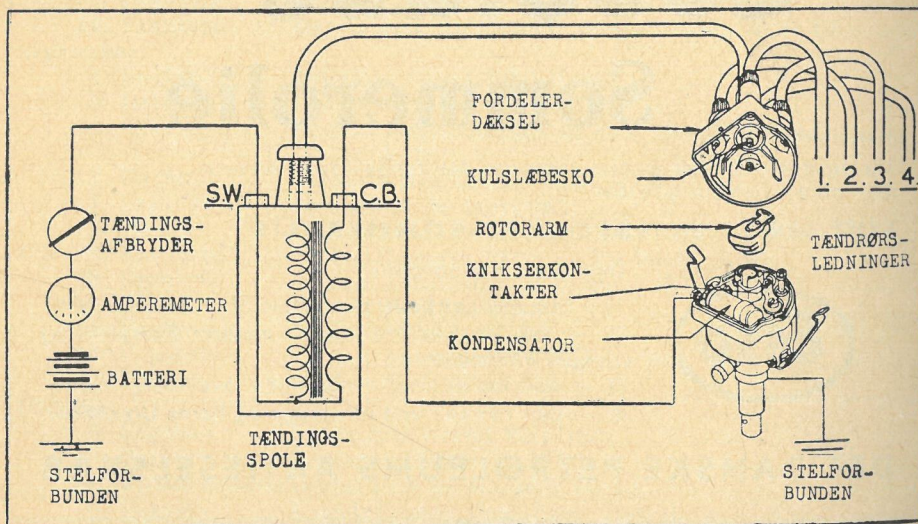
Hvis en motor nægter at starte, kan det være lidt vanskeligt at finde årsagen, men hvis en motor, der er i gang, gaar i staa, kan man i almindelighed let høre, om standsningen skyldes fejl i brændselssystemet eller tændingen. En fejl i brændselssystemet — saasom manglende benzintilførsel — viser sig ved, at motoren begynder at hakke i gangen, og hvis speederen slippes, gaar den mere regelmæssigt,

for dog efterhaanden helt at gaa i staa. Fejl ved tændingssystemet viser sig gerne ved pludseligt motorstop uden forudgaaende varsel.

Er motoren først gaaet i staa, gælder det om at gaa systematisk til værks for at finde fejlen. Sæt tændingen til og se paa benzinmaaleren. Denne skal da vise over »tom« (eller »empty«) mærket. Hvis der findes ampere-meter, skal dette vise svag afladning »discharge« fra 2—3 amperes, tændingskontrollampen skal lyse rødt, og hvis vognen har elektrisk benzinpumpe, vil man i almindelighed høre et par klik fra denne, naar tændingen sættes til.

Hvis der ingen benzin er i tanken, er det ligetil, hvad man skal gøre. Er der meget lidt benzin tilbage, kan man komme ud for, at dette ikke kan løbe til pumpens sugerør i tanken, hvis vognen staar skraat. Der er i dette tilfælde ikke andet at gøre end at skubbe vognen hen paa et plant stykke vej.

Hvis amperemetret ikke viser noget udslag, kan det tænkes, at knikserkontaktarmen i fordeleren netop er aaben.



men hvis motoren drejes lidt med starteren eller haandsvinget, vil kontakterne lukke, hvorefter amperemetret skulde give et udslag. Hvis tændingskontrollampen lyser, viser det, at der kommer strøm til tændingsafbryderen. Paa den anden side kan det tænkes, at pæren er gaaet i stykker, saa manglende lys fra kontrollampen behøver ikke at betyde, at motoren ikke kan starte grundet manglende strøm til tændingen.

Tændingssystemet bestaar af 2 elektriske kredsløb. Et som kaldes det primære og et, som kaldes det sekundære. Disse kredsløb er vist paa figuren, hvor det primære kredsløb er angivet med tynde linier og det sekundære med tykke linier. Strømmen kommer fra batteriet og passerer gennem tændingsafbryderen, spolen og fordeleren til stel. I det sekundære kredsløb gaar den i spolen inducerede højspændte strøm over fordelerdækslet til tændrørerne. Over knikserkontakterne i fordeleren er anbragt en kondensator for at formindske gnistdannelsen og deraf følgende ødelæggelse af kontaktpunkterne. Iøvrigt bestaar det primære kredsløb af tændingslaas, amperemeter, den primære vikling i tændingsspolen og fordelers knikserkontakter. Det sekundære kredsløb bestaar af den sekundære vikling i Spolen, hvor den højspændte strøm til tændingen induceres, Fordelerdækslet og rotorarmen samt tændrørerne.

Hvis amperemetret viser, at der ikke er nogen strøm i det primære kredsløb, maa man undersøge tændingssystemet for at finde, hvor fejlen er. Først aftages den ledning i det primære kredsløb, som gaar fra C. B. paa spolen til fordeleren. Man løsner den ende af ledningen, som er forbundet til fordeleren, og prøver ved at gnide den mod motoren, om der fremkommer nogen gnist, naar tændingen er sat til. Hvis der ikke er nogen gnist, aftager man ledningen helt og sætter den anden ledning paa spolen. Hvis der stadig ikke viser sig nogen gnist, er det klart, at der ikke kommer nogen strøm frem til punktet C. B. paa spolen. Er der derimod en gnist, ligger fejlen i ledningen, som bør udskiftes.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af

**Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

Forlang Lagerliste

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermålandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Lyngby Hovedg. 76, Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. - Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede

350 - 1000 cm³

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11956 - København K.



Kan De tælle til 3, saa kan De ogsaa bestaa Køreproven. Enestaaende letfattelig Undervisningsmetode (1-2-3-Metoden). Den gør Kørsel og Teori til en Leg. Stort Teorilok. (60 Siddepladser), hvor Problemerne forklares ved Lysbilleder. **Ratebetaling.** Landets største Udlaansforretning. Tidligere Elever Babal og Fortrinsret.

ES

INGERSLEVSGADE 88

Telf. Eva 8890 - 3829

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Det næste, man maa undersøge, er, hvorvidt strømmen fra batteriet kommer frem til spolen. Dertil kan man anvende en pære og et stykke ledning. Den ene ende af ledningen snoes rundt om Pæren, og enden af pæren trykkes mod et rent sted paa motoren. Derpaa prøver man at røre ved punktet S. W. paa spolen. Hvis der kommer strøm til dette sted, skal pæren lyse. Har man ikke nogen pære ved haanden, kan man aftage ledningen ved S. W. og forsigtigt prøve, om der kommer en gnist ved at røre ved motoren. Dette bør dog kun prøves som en sidste udvej, idet ledningen er forbundet direkte til den ikke stelforbundne pol paa batteriet. Hvis prøverne viser, at der ikke kommer strøm til spolen, er der et brud paa ledningen gennem tændingsafbryderen og amperemetret til batteriet, og vognen bør bringes paa værksted. Man kan dog ofte køre hjem ved midlertidigt at anbringe et stykke ledning direkte fra batteriets ikke stelforbundne pol til punktet S. W. paa tændingsspolen. Ledningen maa fjernes for at stoppe motoren.

Hvis der gaar normal strøm i det primære system, kan man med det samme koncentrere sine undersøgelser om det sekundære system. Man tager ledningen fra spolen til fordeleren løs ved fordeleren og holder den ca. 3 mm fra motoren. Derpaa drejes denne ved hjælp af startmotoren, mens tændingen er sat til. Der skal nu fremkomme en gnist mellem ledning og motor. Er dette ikke tilfældet, prøver man med et andet stykke ledning. Hvis der stadig ikke viser sig nogen gnist, er det næsten sikkert, at den sekundære vikling i spolen er brændt over. Hvis der derimod viser sig en gnist, sætter man ledningen paa plads i fordelerdækslet og prøver med hver tændrørledning for sig, om der kommer en gnist for hver anden omdrejning af motoren. Hvis der kommer en gnist ved hver ledning, og motoren stadig ikke vil starte, ligger fejlen sandsynligvis ved tændrørene. Disse prøves ved at aftages og lægges paa topstykket, idet man passer paa, at forbindelserne ikke rører ved topstykket. Der skal nu vise sig en gnist ved

hvert tændrør. Er dette ikke tilfældet, kan det skyldes fugt, som ikke behøver at være synlig. Det bedste er at indstille et nyt tændrør, mens de gamle bliver tørret ved varme. Før de nye rør isættes, og naar de gamle igen monteres efter endt tørring, maa man med en lære indstille elektrodeafstanden til den korrekte størrelse.

Hvis der kommer en gnist ved alle tændrør, er det klart, at tændingssystemet er i orden, og grunden til, at motoren ikke vil starte, maa søges i brændselssystemet.

De fleste moderne vogne er forsynet med en benzintank, som ligger bag i vognen, og benzinen pumpes til karburatorens svømmerhus ved hjælp af en pumpe. Denne kan enten være elektrisk eller mekanisk drevet. Den elektriske pumpe skal begynde at arbejde, saa snart tændingen sættes til, mens den mekaniske pumpe kun arbejder, naar motoren gaar. Der findes derfor ofte et haandtag paa de mekaniske pumper, som muliggør, at man kan pumpe benzin til karburatoren, før motoren startes. Ved begge typer kan man udføre en prøve ved at tippe karburatoren, mens pumpen er i gang. I løbet af faa sekunder skal der derpaa — hvis pumpen virker normalt — komme benzin ud af lufthullet i svømmerhuset.

Hvis man ved en elektrisk pumpe hører en hurtig, klikkende lyd, naar man ikke tipper karburatoren, kan dette skyldes: 1. en læk i rørsystemet mellem tanken og pumpen, saaledes at der tages luft ind. 2. en tom benzintank. 3. et brud paa rørledningen mellem pumpen og karburatoren, saaledes at der stadig strømmer benzin ud.

Hvis undersøgelsen viser, at der kommer benzin frem til svømmerhuset, og tændingen stadig er i orden, kan fejlen skyldes følgende ting: 1. vand i svømmerhuset. 2. et tilstoppet straalrør i karburatoren eller i tilfælde af at motoren er forsynet med S. U. karburator et hængende karburatorstempel. Før man adskiller karburatoren, bør man dog undersøge, om grunden til at motoren ikke vil starte ikke ligger i, at indsugningsrøret ved

Specialværksted for JAMES A.J.S. MATCHLESS

FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RV. 3838

**Først og størst
med alt til
den kære Rok**

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælt — brede Kr. 5.50.

Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordele — Lygglas — Transfers til de fleste Maskiner — forcrømede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**
Københavnsbedstassorterede Specialforretning
Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provinsoordrer kun pr. Efterkrav



KØB SALG BYTTE

Ønsker De en 1. Kls reel Behandling, da henvend Dem til os. — Det betaler sig! Samtidig erindrer vi Dem om vore anerkendte Værksteder for Ducolakering, Motor-, Karosseri-, Plade- samt Sadelmagerarbejde.

H. S. HANSEN, Automobileer
Evi 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

de forgæves forsøg paa at starte motoren er blevet fyldt med benzin. Dette kan bortskaffes ved at aabne gas-spjældet helt og køre motoren nogle sekunder ved hjælp af starteren.

Hvis der ikke kommer benzin til svømmerhuset, maa man begynde en systematisk undersøgelse af rørsystemet mellem karburatoren og pumpen. Man begynder ved karburatoren og adskiller de forskellige rørsamlinger, indtil man kommer til et sted, hvor der kommer benzin. Fejlen maa derefter søges mellem dette sted og den nærmest foregaaende samling.

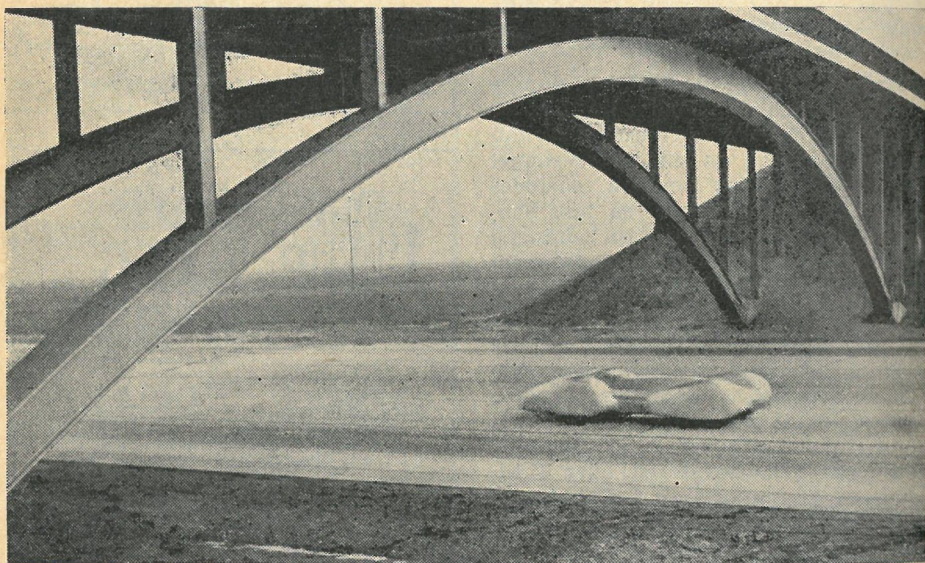
Det er ret vanskeligt at finde en læk, som bevirker, at der tages luft ind, eller brud paa ledningen mellem pumpen og benzintanken, men disse fejl er dog ret sjældne. Det er dog mere sandsynligt, at der kan være tale om en tilstopning af denne ledning, og denne kan eventuelt fjernes ved at puste luft gennem ledningen fra benzinpumpen, indtil man hører luften boble frit ud i tanken.

Manglende kompression paa en eller

flere cylindre kan skyldes en sprængt toppakning, en hængende eller forbrændt ventil, ødelagte stempelringe eller i meget sjældne tilfælde brud i forbindelsen mellem krumtapakslen og knastakslen. I alle tilfælde maa vognen til mekaniker. Manglende kompression kan konstateres ved at skruetænderne af og sætte en finger over hullet samtidig med, at motoren drejes. Der skal da mærkes et stærkt stigende tryk i kompressionsslaget.

Manglende smøring kan ogsaa bevirke startvanskeligheder og motorstop. I reglen er fejlen at finde i oliefiltret, der skal renses i benzin med mellemrum. Er filtret forstoppet, vil der ikke komme olie til cylindrene, men olietryksmaaleren kan godt vise tryk af den grund.

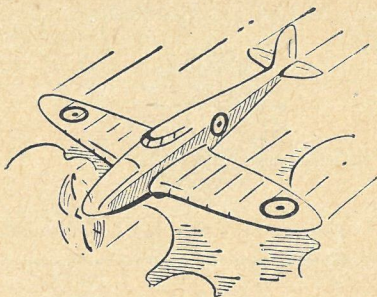
Det har her kun været muligt at angive veje til at finde de mere almindelige aarsager til, at motoren ikke vil starte. Det vigtigste ved en undersøgelse er altid at gaa systematisk frem og ikke begynde at gætte sig til aarsagen.



Farten kan først vurderes i Sammenligning med stillestaaende Ting.
Et glimrende Billede af Caracciola under en Rekordkørsel med Mercedes.

Fart kræver

Sikkerhed . . .



Sikkerhed kræver en

OK-PAKNING

Royal Air Force var klar over, hvad en utæt Pakning kunde komme til at betyde.

Derfor anvendte man kun Pakninger, der kunde staa for saa at sige ethvert Krav.

Man valgte **KLINGERIT 1000**.

Næste Gang De skal skifte Pakning, vælg da

KLINGERIT 1000 fra O. K. Kenvigs Pakningsfabrik.

De kan stole paa en **OK-PAKNING**

Leverandør til: DDL DSB SAS DAB m.fl.

O. K. KENVIGS PAKNINGSFABRIK

RYESGADE 19 - KØBENHAVN N.

NORA 9862 (FL. LEDNINGER)

Styrtbøjler for Nimbus og H.D.
Megafon Lydpotter



St. Regnegade 5 . C. 14361 . Kbh. K.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

*Royal Enfield &
Norton Forhandlere*

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37 Tlf. 12559

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gaffler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Motorcykle-Værksted
**EGON WALTHER**
Strandvej 104. Hell. 5268
(Industribyen) Priv.: Jomsborgv. 13
VÆRKSTED — for alle Mærker

Velocette

**AUT.
FORHANDLER**

AMAGER MOTOR SERVICE

v/ FREDDY JENSEN

ARTILLERIVEJ 57, KØBENHAVN S. Su 6396

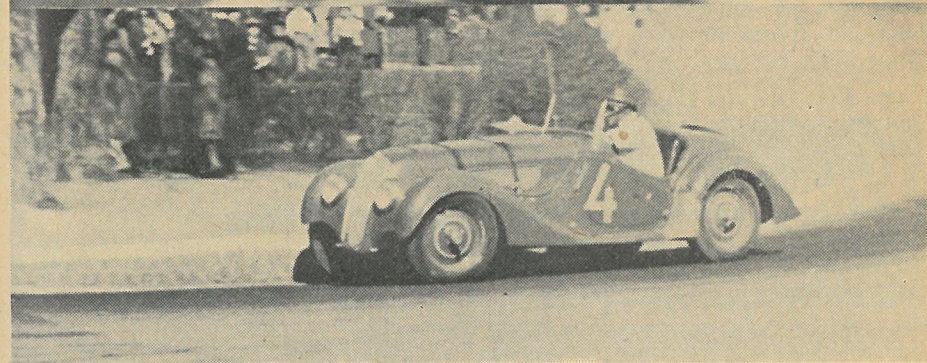
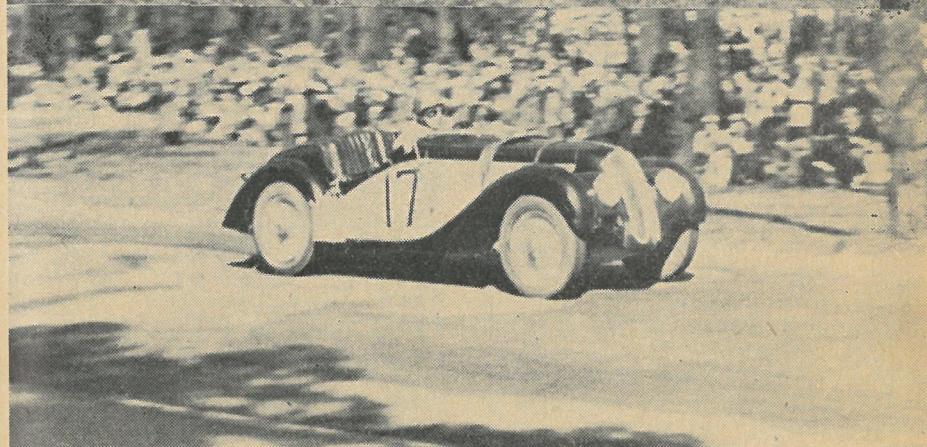
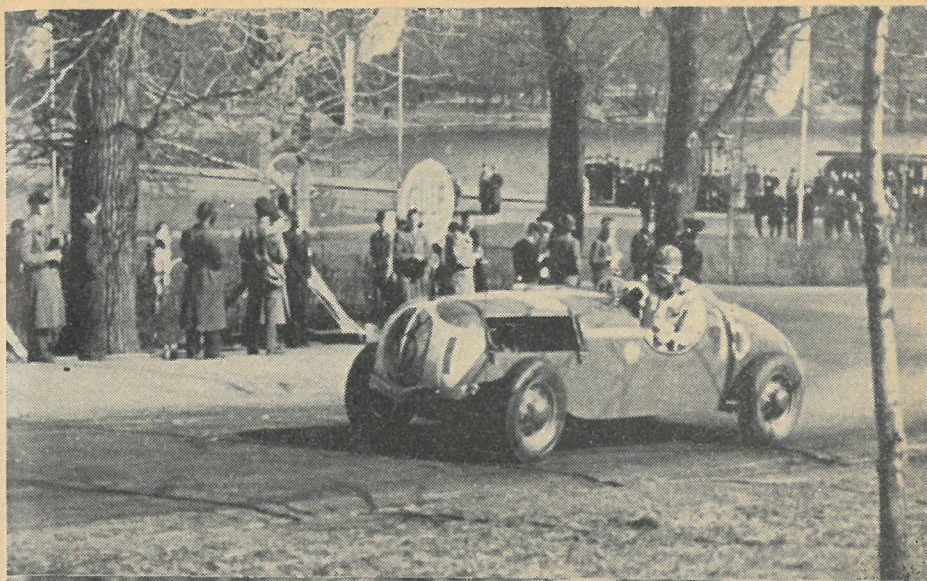
Djurgårdsløppet

— forts. fra S. 8

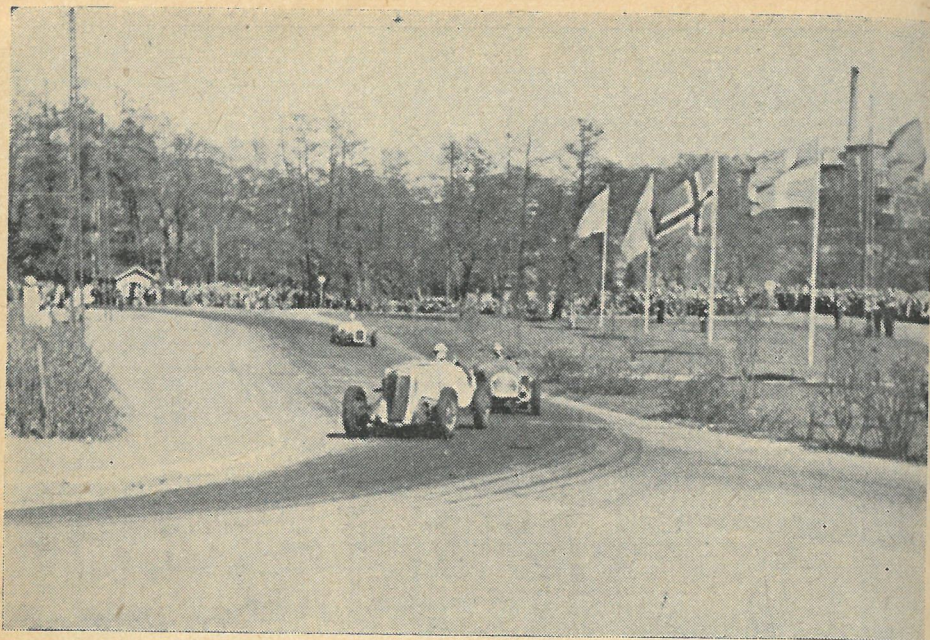
glemte de mest elementære Regler for en Motors Opvarmning; bogstavelig talt alle Køreere udsatte i de sidste Minutter før Starten deres Motor for en stigende og faldende Opspeedning, der indebærer en alvorlig Risiko for, at Vognene starter Løbet med tilso-dede Tændrør, knastørre Cylindre og kogende Køler (L. Mattila startede Løbet med kogende Køler). Startpositionen var, som altid ved samlet Start i europæiske Storløb, bestemt ved de opnaaede Resultater fra forudgaaende Accelerationsprøver, og det virkede ejendommeligt, at det samlede Felt allerede faa Sekunder efter Starten var et vildt Kaos med hasarderede Overhalinger; det gjorde sig iøvrigt gældende ved den følgende Start af specialbyggede Vogne.

Allerede paa Vej ned ad den første Langside umiddelbart efter Starten gik Svenskeren M. G. Knutsson, B. M. W., frem paa en ganske afgørende Maade og havde efter een Omgangs Forløb distanceret det øvrige Felt med smaa hundrede Meter. Det er forholdsvis sjældent, at man i Automobillob træffer paa en Vogn, der haade er placeret i første Række under Starten (d. v. s. stor Accelerations-evne), og som samtidig i første Omgang kan distancere Konkurrenterne paa en krævende Bane. Knutssons Motor gik som en Drøm, det er vel overhovedet et Spørgsmaal, om man har hørt en B. M. W. Motor gaa saa godt, siden Tyskerne i Aarene før 1940 sendte deres Fabrikshold ud paa de europæiske Væddeløbsbaner. Man maa beundre den Mekaniker, der har trimmet denne 6-cylindrede 1,5 Liters Motor med tre Karburatorer; det er nemlig afgørende nødvendigt, at de tre Karburatorer indstilles med pinlig Nøjagtighed.

Efter første Omgang saa Placeringen saaledes ud for den lille Klasse: Knutsson, Frede Andersen, Keinänen, Alpen og Heick. I den store Klasse var Placeringen paa det samme Tidspunkt: Mattila, Ford, Ollikainen, Ford, Wallenius, Ford, Paananen, Ford, Veino Hollming, Buick, og Uski, Chrysler. Det eneste, der sker i an-



Øverst: Robert Nellemann i sin Ford Mercury Special. I Midten: Frede Andersen i sin B.M.W. umiddelbart før han udgik paa Grund af Dæksprængning. — Nederst: Vinderen af den lille Automobil Klasse, Svenskeren M. G. Knutsson, i sin B.M.W.



Saadan saa Haarnaule-Svinget ud — der stilledes store Krav til Køernes Teknik.

den Omgang, er, at Keinänen gaar udenom Frede Andersen, medens Placeringen i den store Klasse er uforandret. I tredje Omgang gaar Walenius, der nu, som gamle Motorfolk siger, kører paa Kanten af Kirkegaarden, uden om Ollikaneinen, Frede Andersen og Keinänen for i den fjerde Omgang at glemme de elementæreste Regler for Svingteknik med det Resultat, at Vognen under Passagen af Indgangssvinget til Langsiden fortsatte lige ud og havnede i Grøften. Som det Gudskelov ofte gaar i den Slags Tilfælde, naar en Vogn lægger

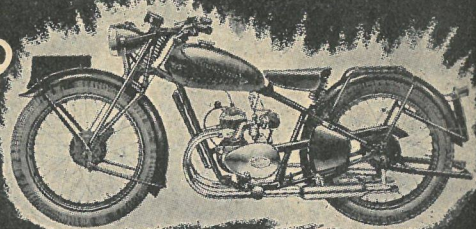
sig ned paa Siden, slap Føreren uskadt. Han kom, efter at Vognen atter var bragt paa ret Køl, i Gang igen, men maatte kort efter opgive.

I den femte Omgang var Stillingen som følger: Mattila 6.48.4, Ollikainen 6.56.3, Paananen 7.15.6, Hollming 7.37.5, Uski 7.38.5. I femte Omgang var Stillingen i den lille Klasse: Knutsson førte overlegent foran Keinänen, Frede Andersen og Alpen.

Efter 10 Omgange var Stillingen i den lille Klasse: Knutsson 13.09.0, Frede Andersen 13.54.1 og Heick 14.32.8. Efter 15 Omgange var Stillin-

Francis-Barnett

ENGLANDS FØRENDE 125 cc.



GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMANN & DREWSSEN A/S



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDOTTEGADE 100 · TAGA 4868

gen: Knutsson 19.33.6, Frede Andersen 20.41.0, Alpen 20.45.0, Heick 21.38.6. I den store Klasse var Stillingen efter 10 Omgange: Mattila 13.44.5, Ollikainen 13.46.8, Paananen 14.13.8, Hollming 14.52.0 og Uski 14.52.5.

I Bunden af Feltet havde de to Kø-rere Hollming og Uski en privat Duel, der praktisk taget strakte sig over hele Løbets Længde, der efterhaanden antog et noget trivielt Præg. Efter femten Omgange var Stillingen den samme i den store Klasse, blot havde Ollikainen reduceret Mattilas For-spring fra ca. 19 Sek. til smaa 2 Sek. Over Maallinien kom som Vinder Fin-nen Mattila med Veino Hollming som Nr. 2, Uski kom ind paa Tredieplad-sen. I den lille Klasse kom Knutsson ind som Nr. 1 i Tiden 26.03.4, han var den hurtigste Mand i begge de to Klas-ser, og derefter kom Alpen i Tiden 27.45.3 og Heick i 28.40.2.

I Racerklassen deltog en Række specialbyggede Køretøjer, allesammen af skandinavisk Konstruktion. Der var naturligvis en lang Række Ford Specials tilhørende Kørerne Hans Hansen, Robert Nellemann, Elo Sø-

rensen, Arne Hinsværk, Helge Hall-man, Paananen, Ericson, E. Saloran-ta og Th. Liljeström. Desuden deltog en Kaiser Special tilhørende G. Olsson, en Chrysler Special tilhørende Keinänen, en Adler Special tilhørende H. Mustonen og endelig en original Cooper Special med 500 ccm JAP Mo-tor tilhørende den svenske Kører O. Swahn. Dette blandede Felt kom først af Sted efter forskellige Besværlighe-der, idet den lille Cooper ikke vilde starte; da den endelig var kommet i Gang, vilde den ikke holde Omdrej-ninger paa Motoren. Det viste sig, da den i første Omgang gik helt i Staa, at Kalamiteten kun skyldtes, at Tæn-dingskablet faldt af under de heftige Motorvibrationer; dette skuffede man-ge af Tilskuerne, som havde glædet sig til at se, om denne lille Motor-cyklemotor med udpræget Brændsels-køling kunde klare sig i et Løb over en større Distance. Efter 10 Omgange var Stillingen: Keinänen 12.35.2, Ro-bert Nellemann 12.59.5, Saloranta 13.43.4, G. Olsson 13.44.6 og Hans Hansen 13.53.0. Efter femten Omgan-ge var der ingen Ændringer i Feltets Sammensætning. Hinsværk havde un-

MOTOR DRESS *tilbyder*

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform.

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og varmt Pelsfor fra.....

Kr. 188,00

Oilskindsfrakker enkelte og med For fra ..

- 41,50

Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegn. til Motorkørsel.

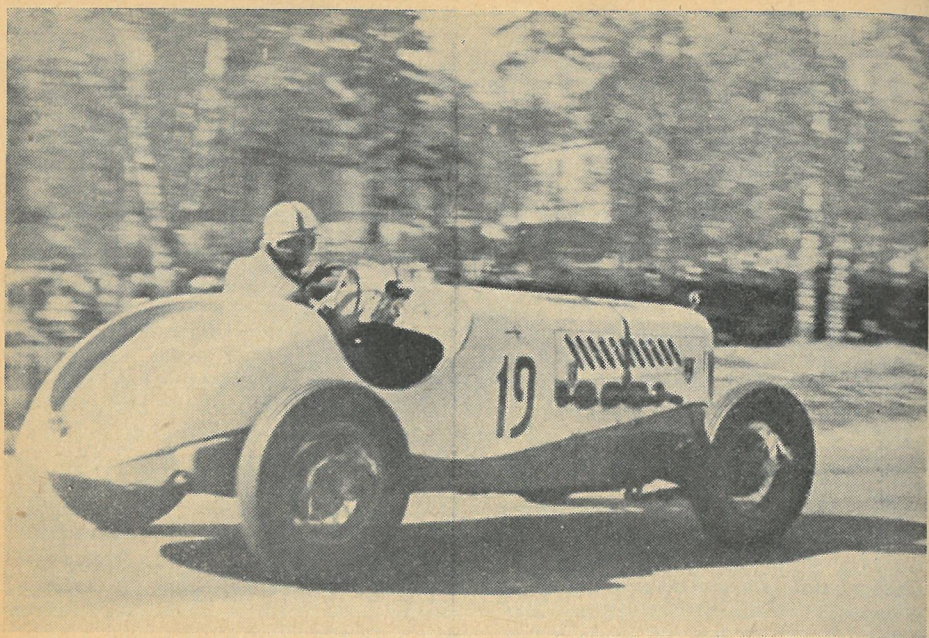
Firk. Spejle m. buet Glas, prima Forceromn. -

14,85

Stort Udvalg i Motorhandsker, Huer, Hjelme o. s. v.

MOTOR DRESS

**BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536**



Vinderen af Specialvognene, S. P. J. Keinänen, Finland, i sin Chrysler Special.

der 2. Omgang været saa uheldig at skride ud i et Sving, han stødte imod et Træ og fik væsentlige Skader paa Vognen, bl. a. knækkede han Kardan-akslen og fik Styretøjet stærkt molesteret.

Ligesom sidste Aar havde Paananen i Svinget umiddelbart før Langsiden en kraftig Udskridning; herunder blev han ramt af Hallmann. De udgik begge med Skader paa Vognene. I 8. Omgang udgik Finnen Liljeström med Motorskade, og han efterfulgtes i 10. Omgang af Finnen Saloranta.

I de næste 5 Omgange skete ikke større Sensationer, og Placeringen efter 15. Omgang var følgende: Keinänen 18.53.0, Robert Nellemann 19.25.0, G. Olsson 20.38.0. I 18. Omgang udgik Svenskeren Olsson med Maskinskade, og den endelige Placering blev derefter: Keinänen 25.04.4, Robert Nellemann 26.24.0, Hans Hansen 27.27.4 og Elo Sørensen 29.15.5.

Som et sammenfattende Resultat af de forskellige Løb maa det anføres, at den rent organisatoriske Gennemførelse af Djurgårdsloppet kan tjene

som Forbillede for alle skandinaviske Motorløb, ja maaske for alle Motorløb overhovedet; paa den anden Side er der ingen Grund til at lægge Skjul paa, at de sportslige Resultater endnu ikke helt svarer til den organisatoriske Indsats, men vi haaber, at de kommende Aar maa bringe en stadig Udvikling til Gavn for den skandinaviske Motorsport.

I næste Nummer af S. M. J. vil vi bringe en nærmere teknisk Beskrivelse af forskellige af de deltagende Specialracere.

HØJTTALERANLÆG

— Forlang Tilbud —

ELECTRO-VOICE

Rosenørns Alle 58

Nora 8300

LONDON-BUS I KØBENHAVN

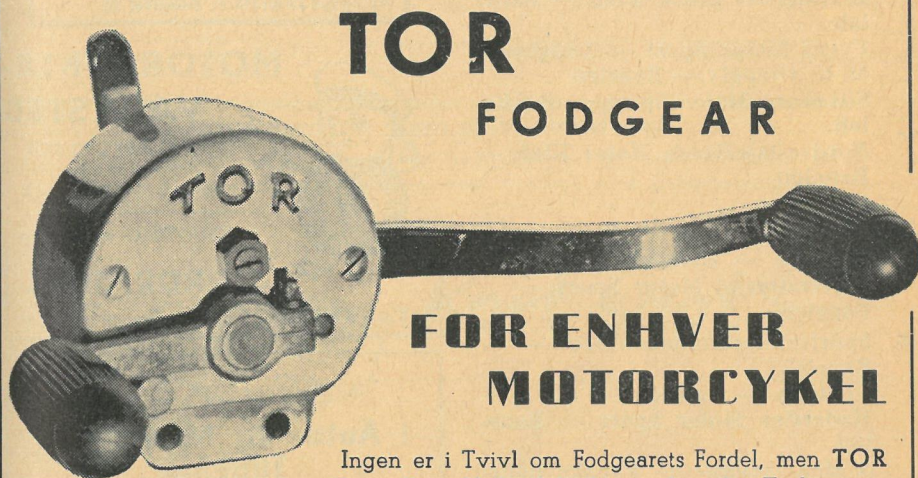
Dansk Oversøisk Motor Industri A/S (DOMI), de engelske DAIMLER fabrikers herværende generalrepræsentant, demonstrerede for nogle dage siden en af de berømte 2-etages London busser.

Da det er første gang, vi herhjemme ser en 2-etages bus rullende i vore gader, vakte den selvfølgelig stor opsigt overalt, hvor den kom frem. Bussen var iøvrigt nydeligt indrettet med 56 siddepladser foruden staa-pladser, og det var en morsom oplevelse at sidde i øverste etage og se trafikken ovenfra. Da bussen specielt er taget herover for at blive demonstreret for Statsbanerne og Sporvejene, er der jo mulighed for, at vort bybillede inden længe bliver helt »londonsk« af udseende.

Chassiset og dieselmotoren er konstrueret af de berømte engelske DAIMLER fabriker, der med sine 40 aars erfaring har faaet en stadig voksende betydning indenfor passagertransportens omraade. Det har altid været



DAIMLER's politik at koncentrere sig om tre meget vigtige ting: større sikkerhed og komfort for passagerer og betjening, mindre driftsomkostninger



TOR

FODGEAR

FOR ENHVER MOTORCYKEL

Ingen er i Tvivl om Fodgearets Fordel, men TOR har tillige Hælpedal, der ved et let Tryk sætter Maskinen i Frigear. Kan paamonteres enhver Maskine med op til 4 Gear.

En gros

SIMONSEN & NIELSEN A/S
FREDERIKSHOLMS KANAL 4 . KØBENHAVN K. . TLF. C. 3789

og den simplest mulige vedligeholdelse.

Det var iøvrigt bemærkelsesværdigt, at man trods dieselmotoren overhovedet ikke mærkede rystelser af nogen art i vognen, og at man ikke, selv i bratte sving, mærkede krængninger. Vognen drejer paa en radius af 9 meter og sætter i gang, uden at man mærker det, da transmissionen er forsynet med vædskekobling. Man maa haabe og be' til, at sporvejene faar øjnene op for dette trafikmiddel, der kan betegnes som en handy kæmpebus.

Løbskalenderen

Maj:

23. Aarhus Motor Sport — Bakkeløb
Gentofte — Baneløb
Hjørring Motor Sport — Baneløb
S. M. K. »Odin« — Baneløb
29. Vejle Auto- & Motor Sport —
Baneløb
30. Esbjerg Motor Sport — Baneløb
Brønderslev Motor Klub — Baneløb
Fyens Motor Sport — Langesø
M. K. »Rapid« — Baneløb
Silkeborg Motor Sport — Bakkeløb
Nordvestsjælland Motor Klub —
Baneløb

Juni:

5. Gentofte — Baneløb
Østvendssyssel Motor Sport —
Baneløb
6. Sportsmotorklubben »Dan« —
Baneløb
Gentofte — Baneløb
Haderslev Motor Sport — Baneløb
S. M. K. »Odin« — Fynske Banemesterskaber
Viborg Motor Klub — Baneløb
11. M. K. »Rapid« — Baneløb
13. Bogense Motor Klub — Baneløb
Kolding Motor Klub — Baneløb
M. K. »Rapid« — Baneløb
Thy Motor Spor — Baneløb

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Baunegaardsvej 8

Gentofte 1850 - 4844

*

*Vi anbefaler os til Klubberne
med Blade og Programmer
etc.*

MOTORCYKLE SERVICE

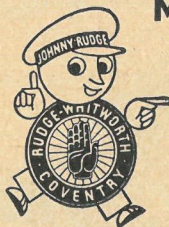


Reparation
Lakering
Opretning
Modernisering
Tilvirkning af
Skærme
Lyddæmpere
Styrtøjler
o.s.v. til alle
Mærker

**KØB - SALG
KOMMISSION**

»Motorcraft« P. Bangsvej 25

MOTORCYKLE- VÆRKSTED



SPECIALVÆRKSTED FOR

INDIAN - RUDGE

RESERVEDELE og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Taa 9926

Vi har alt

**i Auto- og Motorcykle
Tilbehør**

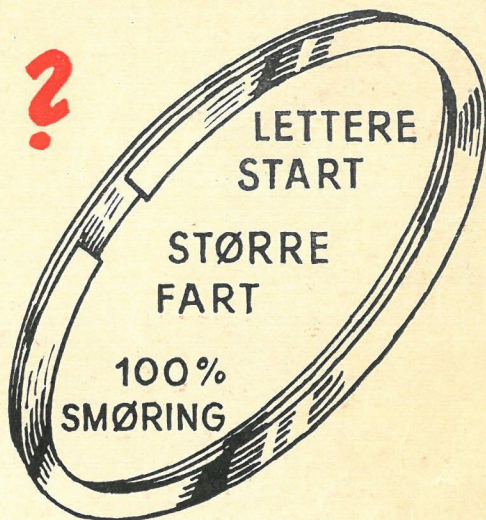
Originale engelske
Autobatterier **Kr. 72**

Brdr. Friis-Hansen A/s

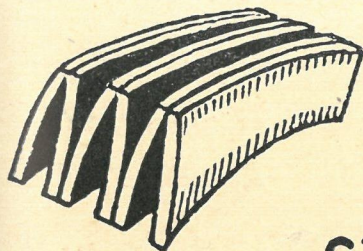
Sejrøgade 15 . Kbhvn. Ø.
Ryvang 6888

Hvorfor netop

CORDS ?



1. CORDS Stempelringe standser Olieforbrug og Kompressionsgennemslag.
2. CORDS Stempelringe holder længere og slider mindre på Cylindervæggen end nogen anden Stempelring.
3. CORDS Stempelringen er fremstillet af en speciel finkornet Metallegering, der er sejg, men blødere end Cylindervæggen.
4. CORDS Stempelringen ridser ikke.



Kort sagt :

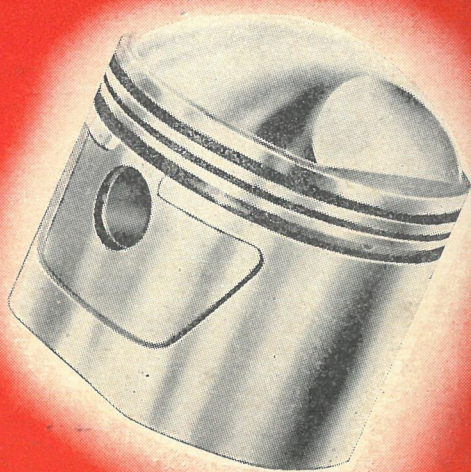
CORDS

STEMPELRINGE

BLUE *sealed* PISTONS

Et Stempels Kvalitet beregnes efter mange Egenskaber. Lav Egenvægt, stor Holdbarhed og Modstandsevne overfor Varmepåvirkning og Slitage, og det skal kunne monteres med lille Tolerance. Disse Egenskaber har placeret BLUE SEALED PISTONS som Kvalitetsstempler til alle Formaal. Fart, Økonomi og Trækkraft kvæver De af Deres Motor, den opfylder Kravene, naar den er monteret med

BLUE SEALED PISTONS



**A/S DANSK METAL- OG AUTOINDUSTRI
ODENSE**