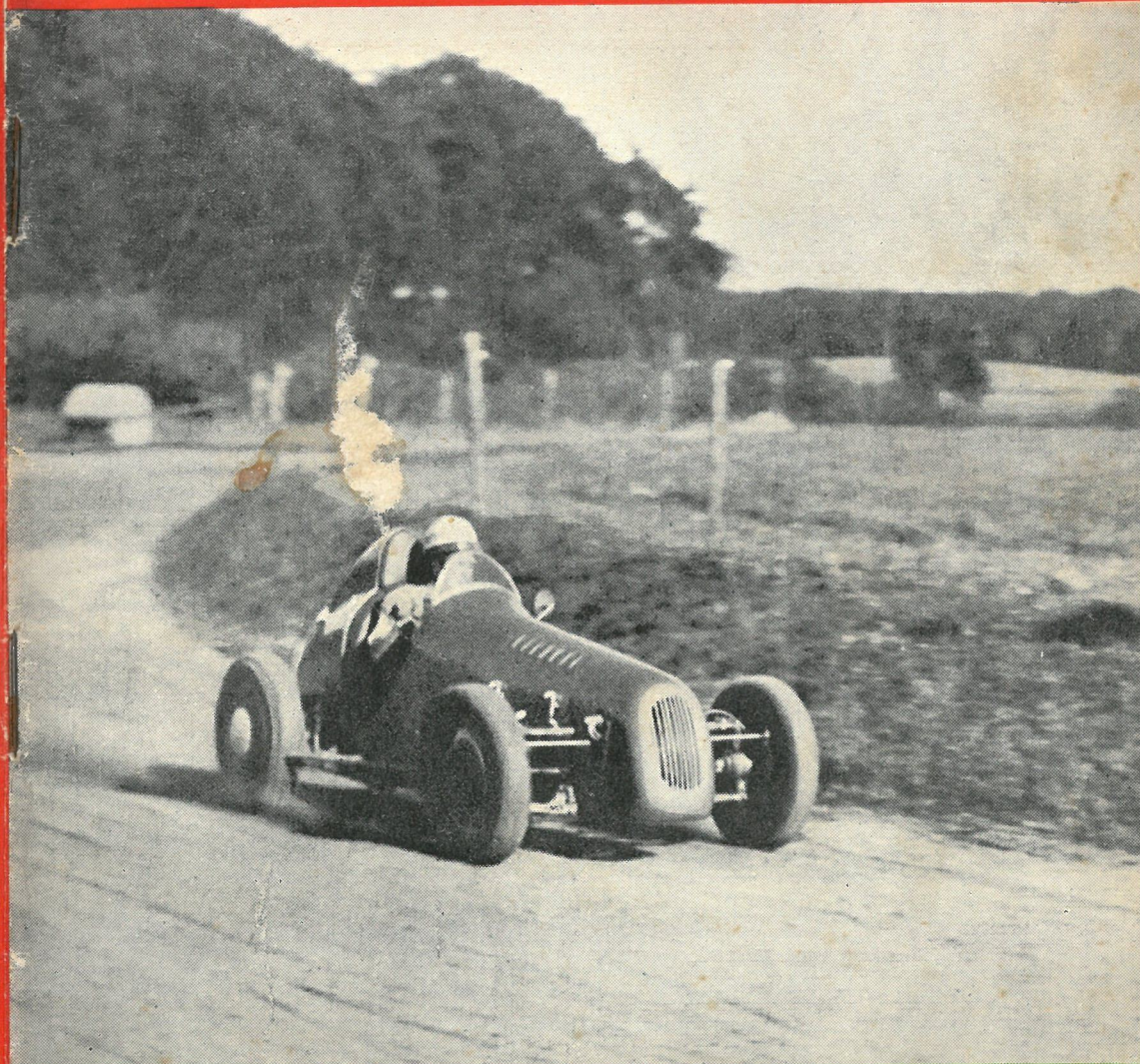
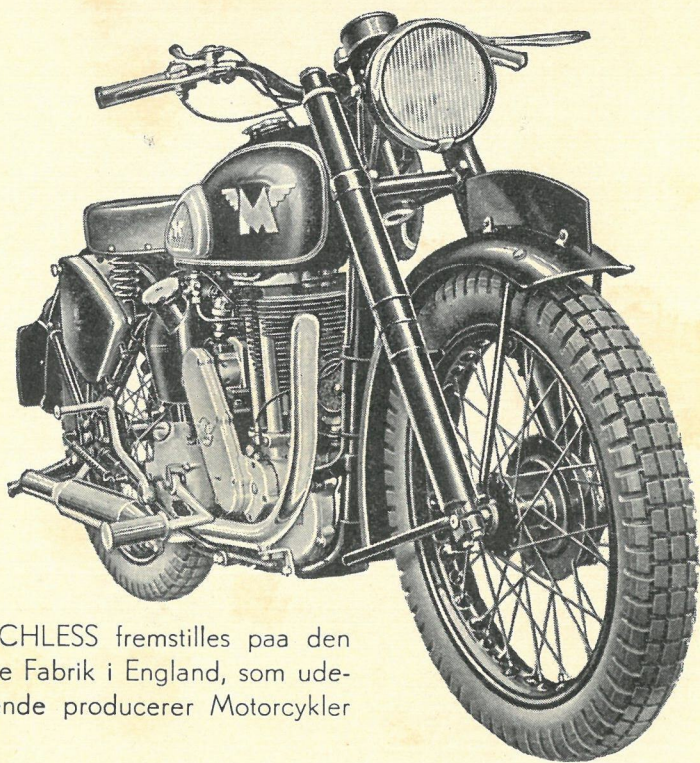
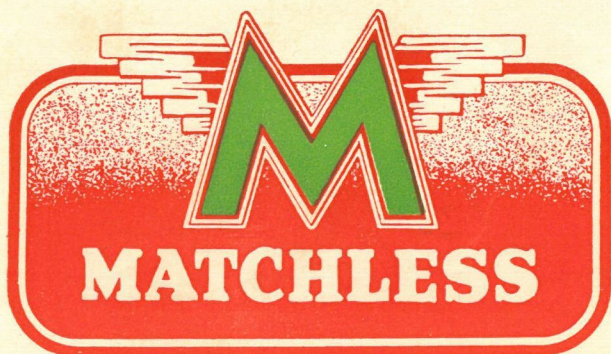


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



NR. 9 Freemann Steensens Vogn kørt af C. Amelung paa Provebanen i Vassingerød SEPTEMBER 1948

m.v. Havn
1948.



MATCHLESS fremstilles paa den
største Fabrik i England, som ude-
lukkende producerer Motorcykler

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN
ODENSE



SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

Redaktion og Ekspedition:

Lille Kongensgade 43

København K.

Telf. Palæ 8293 - Postgiro 688 33

Ansvarhavende Redaktør:

Mogens H. Damkier

Forretningsfører:

Holger Nielsen

Abonnement kan kun tegnes
ved direkte Bestilling til
Bladets Ekspedition

Abonnementspriser

(Aarsabonnement):

Danmark Kr. 10,00

Norge, Sverige, Finland
og det øvrige Udland
danske Kr. 12,00

Løssalgspris Kr. 1.10

Eftertryk af Bladets Artikler og
Gengivelse af Illustrationer
maa ikke finde Sted
uden Tilladelse

Teknisk Brevkasse

Da vi til Stadighed modtager et stort Antal Breve omhandlende tekniske Spørgsmaal, som vore Læsere ønsker besvaret, finder vi det formaalstjenligt at starte en teknisk Brevkasse i SMJ.

Alle Spørgsmaal af almen Interesse vil blive besvaret i denne Rubrik, medens Spørgsmaal af mere speciel Karakter, som hidtil, vil blive besvaret direkte til Læserne.

Til at besvare alle de mangeartede Spørgsmaal, som forekommer, har vi en stor Stab Specialister, der hver paa deres Omraade vil kunne give et fuldstændigt fyldestgørende Svar, blot vil vi anmode Indsenderne om at formulere Spørgsmaalene saa kort og klart som muligt.

Maanedens Motorcykle

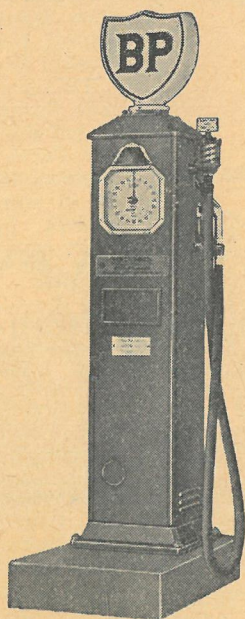
I dette Nummer begynder vi tillige en Serie, »Maanedens Motorcykle«, hvis Formaal det ikke er at beskrive de omtalte Maskiner, men at give de Oplysninger, som Ejere, Brugere eller Reparatører af disse Maskiner har Brug for. I hvert Nummer vil De i Fremtiden finde Oplysninger om en Fabriks samtlige Modeller fra 1935.

Den britiske Udstilling i København

Paa den britiske Udstilling i København i Dagene 18. September til 2. Oktober vil der ogsaa for Motorfolk være meget af Interesse.

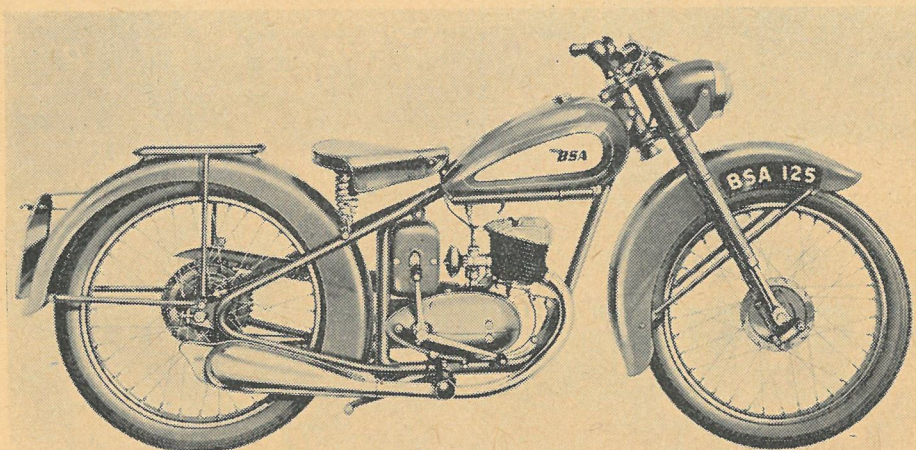
De udstillende Motorfirmaer, der omfatter saavel Automobile og Motorcykler som Reservedele, herunder Autogummi, fordeler sig paa tre forskellige Steder, nemlig Det kgl. Ridehus ved Christiansborg, Buegangene samme Sted samt ved Forum, hvor der indrettes en Friluftsudstilling, som ogsaa indbefatter Motorkøretøjer.

Den samlede Udstilling med ialt ca. 1200 Deltagere bliver den største i sin Art, der nogen Sinde er afholdt i København og betegner en Kæmpeanstrengelse saavel fra Englands som de repræsenterende danske Firmaers Side.



BENZIN

BSA "BANTAM" 125 cc



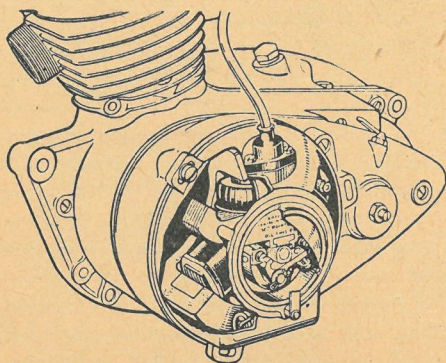
BSA Bantam giver ved sine enkle Linier Indtryk af Stabilitet og Komfort.

BSA-Fabrikkerne sender i disse Dage de første Maskiner af en helt ny Model paa Markedet. Det drejer sig denne Gang om en Letvægter paa 125 ccm med en Motor fremstillet af BSA, Telescopforgaffel og iøvrigt et meget tiltalende Ydre.

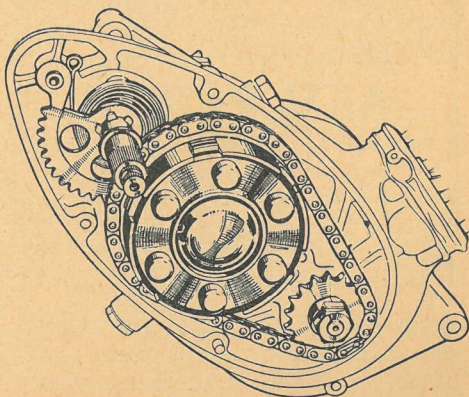
Motoren er en-cylindret, to-Takt med Tværskylning. Boring 52 mm,

Slaglængde 58 mm. Plejstangslejet er forsynet med et kraftigt Rulleleje, og Krumtapakslen er lejret i Kuglelejer. Krumtaphuset holdes tæt af selvjusterende Pakdaaser. Svinghjulsmagnet og Svinghjulsdynamo er indbygget og indkapslet.

Transmissionen er gjort meget enkel ved Sammenbygning af Krumtaphus



Den godt beskyttede Svinghjulsmagnet kræver kun et Minimum af Vedligeholdelse.



Koblingen er anbragt direkte paa Gearkassens Hovedaksel.



LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR



DIESEL-TILBEHØR · ELEKTRISK UDSTYR



BREMSE OG STØDDÆMPERE

3 verdenskendte Navne

der omfatter Standardudstyr paa saa godt som alle britiske Personbiler, Motorcykler og Lastvogne, Traktorer samt Marine- og stationære Motorer.

Besøg Stand Nr. 70 - 71
DEN BRITISKE USTILLING
„Forum“ - 18. Sept.-2. Okt.

Repræsentant for Danmark:

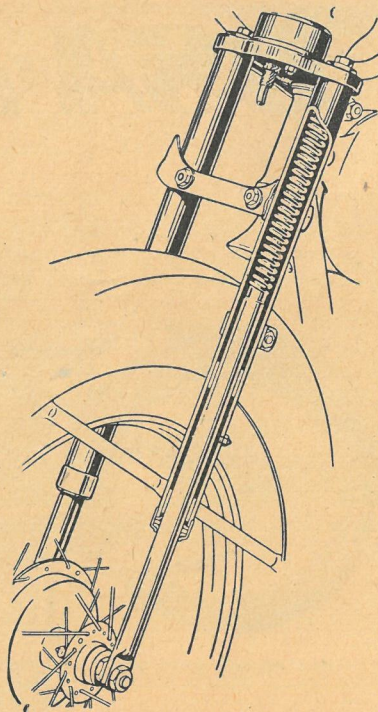
AXEL KETNER

SERVICE-AFDEL.: NØRREGADE 40, C. 92 79

KONTOR- OG LAGEREKSPEDITION:
NØRREVOLD 9, C. 4195 - 6819

KØBENHAVN K

og Gearkasse. Koblingen er anbragt paa Gearkassens Hovedaksel. Gearkassen er forsynet med Indikator, der viser det Gear, der er aktiviseret. De tre Hastigheder har følgende Udveks-



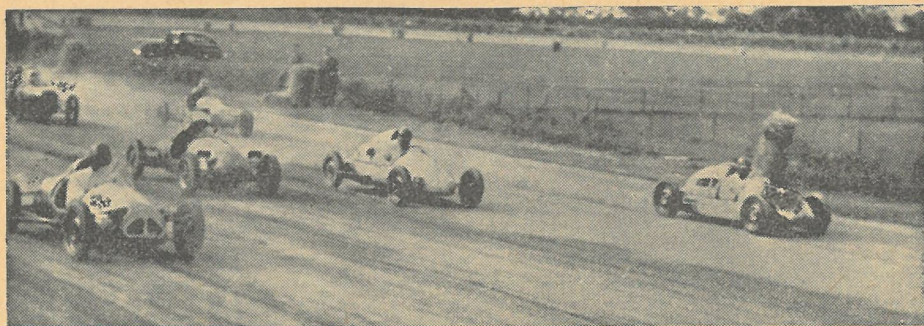
BSA Bantam er forsynet med Telescopforgaffel med lange Spiralfjedre, hvilket i væsentlig Grad bidrager til den behagelige Kørsel. Telescopforgafflen i Forbindelse med de lukkede Skærme og det øvrige Udstyr giver Beskueren det Indtryk, at han her staar overfor en stor Motorcykle.

ling: 7,0, 11,7 og 22,0 til 1. Kickstarter og Fodgearpedal sidder paa en dobbelt Aksel.

Hjulene er monteret med Dunlop 2,75 × 19. Hjulafstanden er 127 cm, Sadelhøjde 66 cm, mindste Højde fra Jorden 14 cm, største Højde 94 cm, Vægt 68 kg.

Maskinen er hele Vejen igennem udstyret som en »stor« Motorcykle. Marchhastigheden er 65 km/Tm., og Benzinforbruget er meget lille. Der kan ikke siges noget om Prisen endnu, men det kan dog forudsiges, at den vil blive meget rimelig, hvilket i Forbindelse med det lave Benzinforbrug gør den nye »Bantam« til et billigt og behageligt Befordringsmiddel.

★



Starten til Midget-Racernes A-Finale.

Motorløb PAA JÄGERSRO

Den danske Deltagelse i Midgetløbene tyder paa fuldstændig uansvarlig Ledelse af dansk Automobilsport.

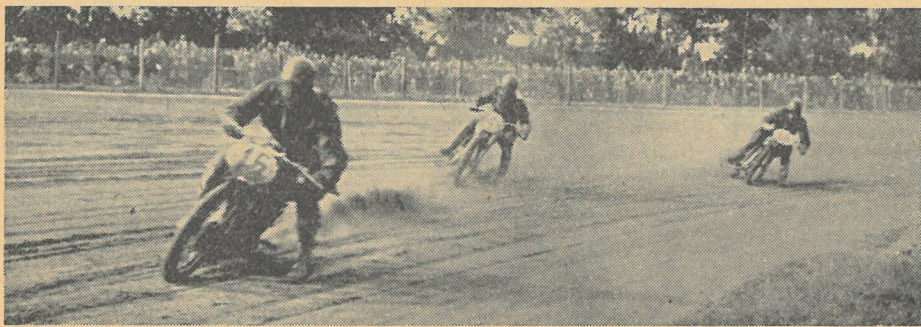
(Foto: Mogens v. Haven)

Den 5. September startedes et stort Løb paa den 1000 m lange Travbane ved Jägersro udenfor Malmö. I Motorcykleløbene deltog to danske Ryttere, Aage Andersen og Aage Jacobsen, der paa bedste Maade repræsenterede dansk Motorcyklesport, selvom Aage Jacobsen to Gange rantes af Maskinuheld.

Noget helt andet var det med Midget-Racerne. Fra dansk Side deltog Kaj Hansen, Robert Nellemann, Freemann Steensen, Knud Christiansen og Wagner Slot. Mod de 3 førstnævnte har vi intet at indvende, men mod Knud Christiansen og Wagner Slots Deltagelse i Udlandet har vi al tænkelig Grund til at gøre Indsigelse. Disse to Kørere har aldrig deltaget i et Løb før, og maa vi med det samme stille to Spørgsmaal? Hvor har de aflagt Baneprøve, og hvem har underskrevet deres Licens? Endelig maa det tilføjes, at har man blot en lille Smule Forstand paa Biler — det

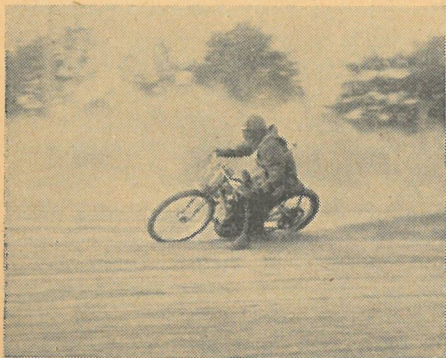
være sig Standardvogne, Racere eller Midget — og de mest elementære Regler for disses Opbygning, saa var to Minutters Gennemgang af Slots Vogn nok til at konstatere, at den ikke alene saa rædselsfuld ud, men ogsaa var direkte farlig paa en Bane. Der ligger saaledes en dobbelt Fejl ved denne Vogns Deltagelse: For det første, at den var sendt af Sted fra Danmark, for det andet, at det svenske Maskintilsyn godkendte den. Vognen var forsynet med Knæled af Dubonnet-Typen og havde overhovedet ingen Sidestabilitet.

Med Hensyn til Knud Christiansen kan man blot konstatere, at han mangler ikke saa lidt Træning — hvis det kan gøre det. Kai Hansen gjorde, hvad han kunde, og her havde vi en solid Mand, der med den erfarne Automobilkørers Teknik viste, hvordan en Vogn skal køres — Vognen var blot ikke hurtig nok. Robert Nellemann havde faaet for høj Gearing, hvorfor hans Motor arbejdede og arbejdede, men der



Niels Jönsson, Sven-Åke Andersson og Kastberg gaar ind i Opløbssvinget.

var ingen Omdrejninger paa. Han har forøvrigt udskiftet sin Gold Star Motor med en JAP. Freemann Steensen skulde kun køre en Match med Åke Jönsson, men hans Vogn, der havde gaaet upaaklageligt under Træningen, gik urent, og den kom slet ikke rigtigt i Fart. En Forhaandsomtale af Løbet annoncerede denne Vogns Tophastighed til 200 km/Tm., men der skal kun simpel Hovedregning til for at konstatere, at dette Tal er overdrevet med 60—70 km/Tm. Det kan ødelægge en Kører fuldstændig, naar han eller hans Vogn bliver opreklameret til noget fantastisk, til Løfter, som ikke kan holdes uden at bryde Fysikens Love, hvad der som bekendt er meget vanskeligt.



Aage Jacobsen, der to Gange ramtes af Motorstop.

Standardmaskiner og Sprintere i samme Klasse.

Allerede ved første Start for 350 ccm Motorcykler lagde man Mærke til den Ejendommelighed, at Standardmaskiner og Sprintere startede i samme Klasse. I første indledende Heat startede 7 Mand, hvoraf de 3 paa JAP, 2 paa BSA; 1 paa HVA og 1 paa Matchless. Enar Carlsson tog straks Føringeren, og det øvrige Felt spredte sig ret hurtigt. Efter 5 Omgange kom de i Maal een for een med pæn Afstand imellem. Da Tiderne blev opgivet, lagde man Mærke til en anden Ejendommelighed, idet de smaa og saa afgørende Tiendedele Sekunder ikke blev taget med. Senere viste det sig, at der blev erklæret dødt Løb mellem Ryttere, der afgjort ikke kom over Maallinien samtidig, men regnet i hele Sekunder havde samme Tid. Enar Carlsson vandt første Heat i Tiden 3.09 foran Sven Falkeby 3.15. Begge disse Ryttere kørte JAP. Paa Trediepladsen kom en Standardmaskine (BSA) kørt af Sven-Åke Andersson i Tiden 3.30.

I andet Heat var der ogsaa udelukkende svensk Deltagelse, og her var Åke Ahlquist fuldstændig suveræn. Efter 5. Omgang gik han over Maallinien en halv Omgang foran

sin nærmeste Konkurrent i Tiden 3.07, Nr. 2 blev Allan Sjöö i Tiden 3.29, begge kørte JAP.

I tredje Heat deltog Aage Jacobsen, Svendborg, paa sin JAP. I dette Heat for Maskiner indtil 500 ccm var det hovedsagelig Sprintere, der var paa Banen, med en enkelt Ariel og en Blackburne imellem.

Aage Jacobsen og Ewert Boo kæmpede om Førstepladsen, men paa 3. Omgang maatte Danskeren udgaa, medens han laa som Nr. 2, fordi Stempleet satte sig. Der var en Del Skuffelse blandt de ca. 2000 danske Tilskuere, men vi havde vist, at vore Folk kan køre. Ewert Boo (JAP) vandt Heatet i Tiden 3.03, 4 Sekunder foran Göte Brester (JAP).

I andet Heat i denne Klasse var der lidt af alt paa Banen. JAP, Velocette, AJS og Norton International, alle kørt af Svenskere. Einar Sandin opnaaede her Dagens hurtigste Tid, 2,58, hvilket svarer til en Gennemsnitshastighed paa 101 km/Tm. Svend Lindholm kom ind som Nr. 2 i 3.07, og paa Trediepladsen kom Hans Enghorg i 3.25. Disse Køreere kørte alle JAP. Paa 4. Plads kom Åke Persson, Velocette,

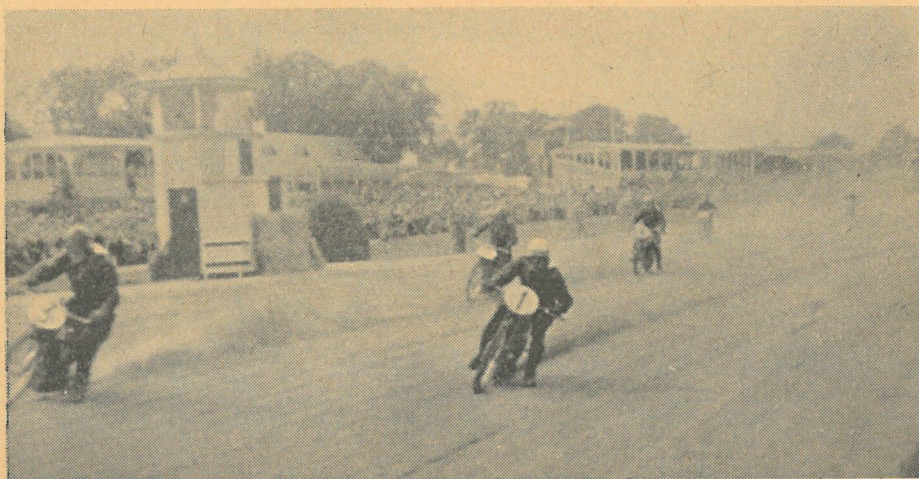
3.29, et Sekund foran Nils Carlsson, AJS.

I det sidste Heat kom Aage Andersen i Ilden, og hans Kørsel var for saa vidt den bedste danske Præstation. Allerede i første Sving laa han i Spidsen, og gennem selve Svinget øgede han med sin glimrende Teknik Afstanden til sin nærmeste Forfølger. Han vandt Heatet i Tiden 3.04, 2 Sekunder foran Thord Larson, der igen var et Sekund foran Gunnar Boo.

Åke Jönsson suveræn.

Samtlige Midgetvogne havde Motorer indtil 500 ccm. I første Start viste Åke Jönsson en blændende Opvisning i Midget. Allerede ved Indgangen til det første Sving var hans Konkurrenter betydeligt distance-ret. I ensom Majestæt gik han over Maallinien i Tiden 3.06. Nr. 2 blev Ture Lindh i Tiden 3.39. Danskeren Knud Christiansen maatte udgaa, men han havde ogsaa gjort alt, hvad der stod i hans Magt, for at splitte Vognen ad, da han afprøvede den i Ryttergaarden.

I andet Heat kørte Kai Hansen med Ove Holmberg (Effyh) og Gre-



Fra venstre til højre: Einar Carlsson, Sven Falkeby, Einar Persson og Sven-Ake Andersson forrest i Fellet.

ger Lutteman (Suecia). Det var dog ikke muligt at faa Effyh'en startet. Kai Hansen kom ret let til sin Sejr i dette Heat, som han kørte i 3.29, 5 Sekunder foran Luttemann.

I næste Heat var der ogsaa lidt Startvanskeligheder, men Oscar Swahn (Cooper), Wagner Slot og Bengt Peterson (Swebe) kom af Sted. Det var et ynkeligt Syn at se den danske Vogn i Sammenligning med den svenske og engelske, og man maatte igen stille det Spørgsmaal, hvor den Sigte af Sagkundskab, der nødvendigvis maa findes som en forebyggende Foranstaltning, var henne? Cooperen skuffede lidt, men vandt dog Heatet i Tiden 3.22, 3 Sekunder foran Peterson. Slot kom ind paa Trediepladsen i Tiden 4.01. Hvad Køreegenskaber angaar, var Cooperen den bedste Vogn paa Banen. Medens alle de andre Vogne dansede mere eller mindre ned ad Langsiderne,

gik Cooperen, som kørte den paa Skinner.

I det sidste af de indledende Heats var der to Maskinskader inden Starten gik, og det blev saaledes en Match mellem Knut Ericsson (Effyh) og Robert Nellemann (JAP). Nellemann havde alt for høj Gearring, og der kom slet ikke Omdrejninger paa Vognen. Ericsson vandt i 3.21, medens Nellemann fik noteret 3.51.

Slutheatet i 500 ccm Klassen for Motorcykler og for Midget-Racere var delt op i en A- og en B-Finale.

A-Finalen for Motorcykler delte sig faktisk op i 2 Afdelinger, een for Special og een for Standard. Allerede efter første Omgang var Rytterne delt i de to omtalte Grupper, der hver for sig lavede et spændende Løb. Enar Carlsson og Ahlquist sloges om Førstepladsen og overhaalede hinanden gentagne Gange. Der var Spænding til det sidste

AUTORISERET *Indian* FORHANDLER

Indian Reservedele . Cylinder-
udslibning . Krumtaplejer rep.
Stempelringe . Kickstartfjedre
Tandhjul . Kædehjul . Lygter
Akkumulatorer . Lyddæmpere
Tankdæksler . Gummihaandtag
Svejsning af Krumtaphuse og
Gearkasser

TAGA 9926

TAGENSVEJ 101

SPECIALVÆRKSTED

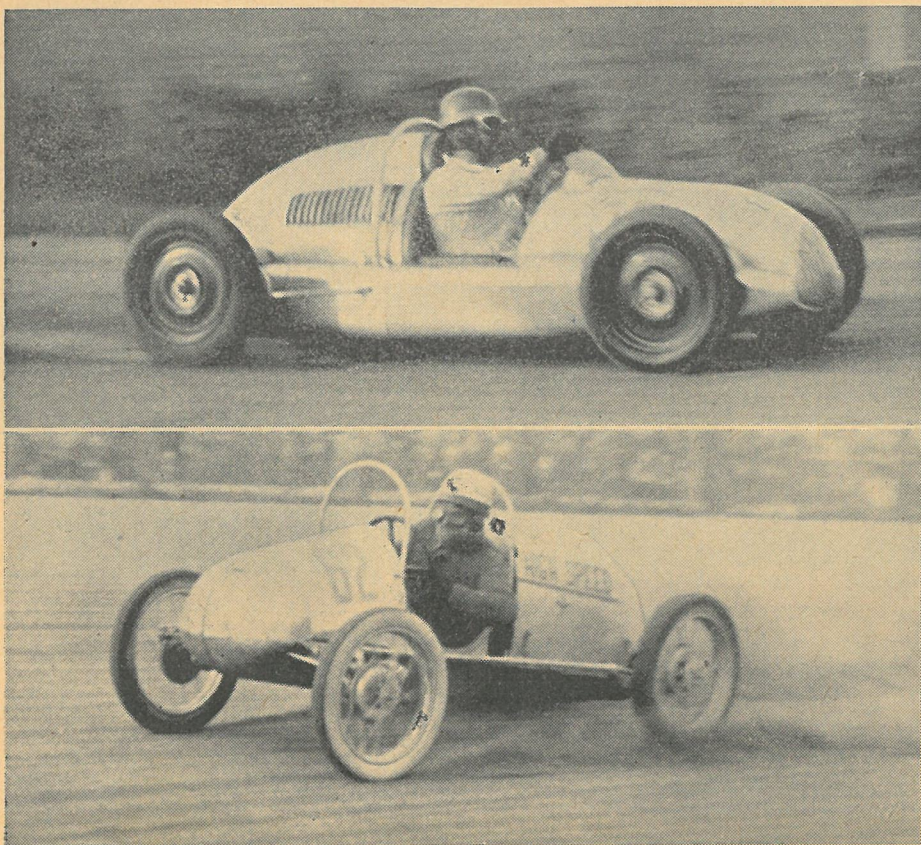
for

INDIAN og RUDGE



BECH

KØBENHAVN N.

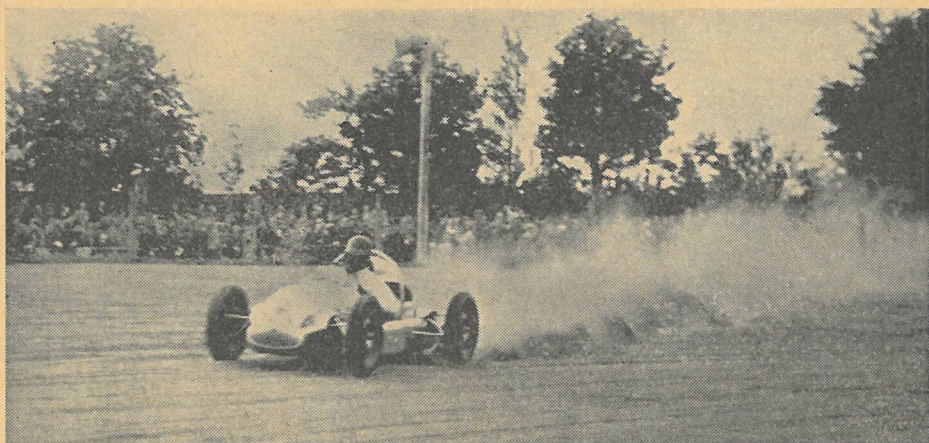


En Sammentigning, der siger mere end Ord. Øverst Åke Jönssons lille velbyggede Racer og nederst Wagner Slots Misforstaaelse.

om Udfaldet, men i Opløbssvinget kom Ahlquist en Ubetydelighed foran Carlsson, og han gik over Maallinien som Vinder. Begge de to Ryttere fik noteret samme Tid: 3.10. Paa Trediepladsen kom Sven Falkeby i 3.16 og Allan Sjöo, der havde tabt Terræn paa sidste Omgang, fik noteret 3.27. I B-Finalen for 500 ccm var der ogsaa et Par Dueller. I Spidsen laa Stig Silver og Åke Persson Side om Side, medens Stig Karlsson fulgte Yngve Roskvist som en Skygge længere nede i Fel-tet. De sidstnævnte fik noteret samme Tid 3.43, medens Silver kom et Sekund før Persson over Maallinien.

Silvers Tid blev 3.29. Det er meget interessant at sammenligne de op-naaede Resultater med Resultaterne fra Danmarksmesterskabet, den danske Elite kunde godt være med.

I A-Finalen for 500 ccm var der een Rytter, nemlig Einar Sandin. der var suveræn, samt 3 Dueller. Sandin vandt i Tiden 2.58, den samme Tid som han opnaaede i sit indledende Heat. Derefter kom Ewert Boo og Göte Brester, begge i Tiden 3.09, dernæst G. Boo og Sven Lindholm i 3.10 og til sidst Engborg og Aage Andersen i 3.11. Aage Jacobsen maatte igen udgaa med Maskinskade.



Ake Jönsson gaar ind i Svinget for fulde Omdrejninger.

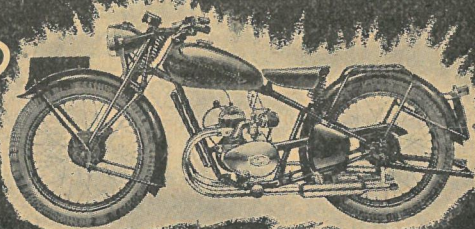
I Midgetracernes A-Finale var Åke Jönsson atter suveræn. Han sejrede overlegent i Tiden 3.07. Kai Hansen havde tilsyneladende lidt høj Gearing, han kom i alt Fald bagest i Starten, men fik kørt sig op. Han var faktisk den eneste af samtlige Midget-Kørere, der viste lidt Overhalinger, og med sikker Teknik overhalede han udenom og indenom, idet han hele Tiden udnyttede en Mulighed i samme Øjeblik, den opstod. Swahns Cooper kom ind paa Andenpladsen i Tiden 3.22, og Kai Hansen fik kørt sig op til Trediepladsen i Tiden 3.31. Ludemann og Ericson kørte begge over Maalstregen i 3.36, og Sv. Andersson maatte udgaa.

I Midget-Racernes B-Finale kom der kun 3 Vogne paa Banen, me-

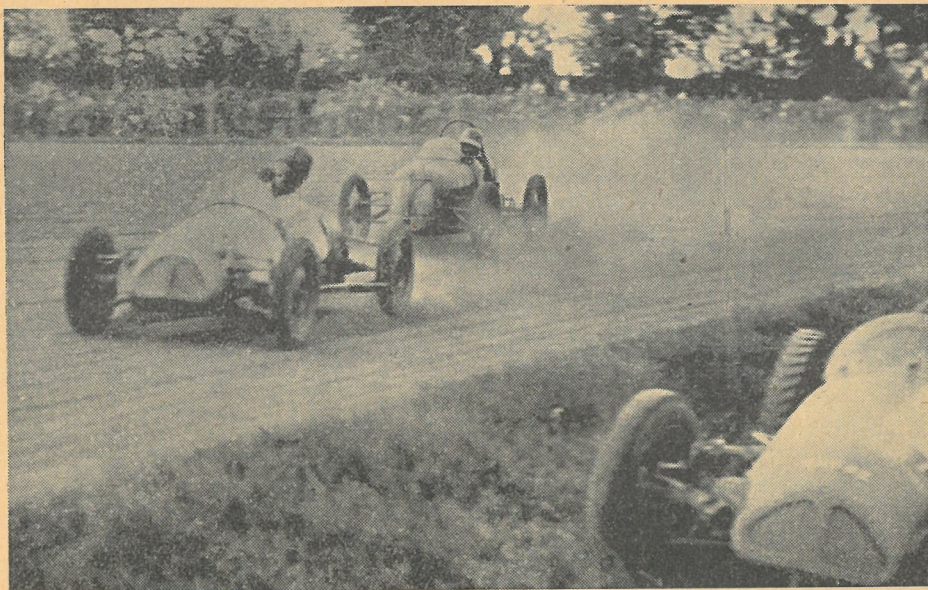
dens 3 Kørere ikke kunde komme til Start paa Grund af Maskinskaade. Ture Lindh, Robert Nellemann og Wagner Slot var klar, da Flaget faldt. Nellemann kom bedst i Start, men allerede i første Sving blev han overhalet af Svenskeren. Afstanden mellem de tre Vogne voksede fra Omgang til Omgang, og Løbet syntes ret interesseløst. Uden at nogen egentlig lagde Mærke til det, mistede Slot Herredømmet over Vognen, den gik paa tværs af Banen og rullede halvanden Gang rundt. Slot havde ikke splintfri Briller paa og blev en Del forskaaret foruden at faa andre Kvæstelser. Vi har allerede skrevet nok om det forkastelige i, at denne Vogn blev sendt til Start fra dansk Side, men paa et afgørende Punkt maa

Francis-Barnett

ENGLANDS FØRENDE 125 cc.



GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMANN & DREWSSEN A/S

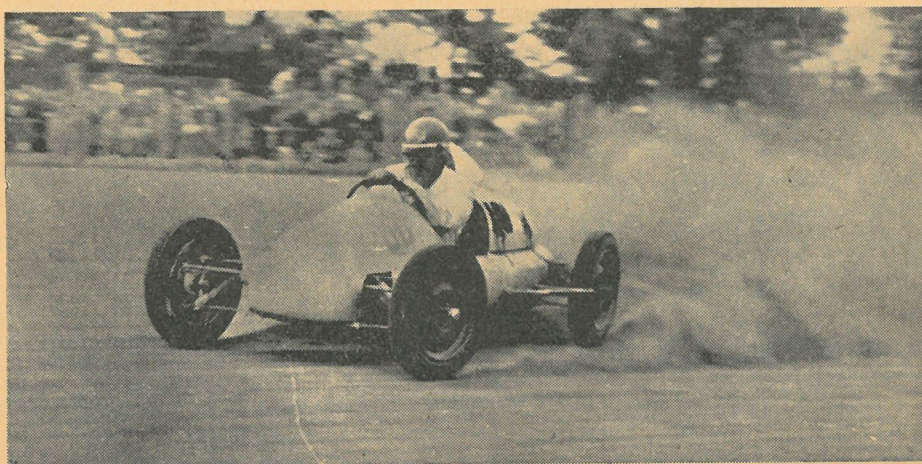


Kai Hansen jager Sven Andersson.

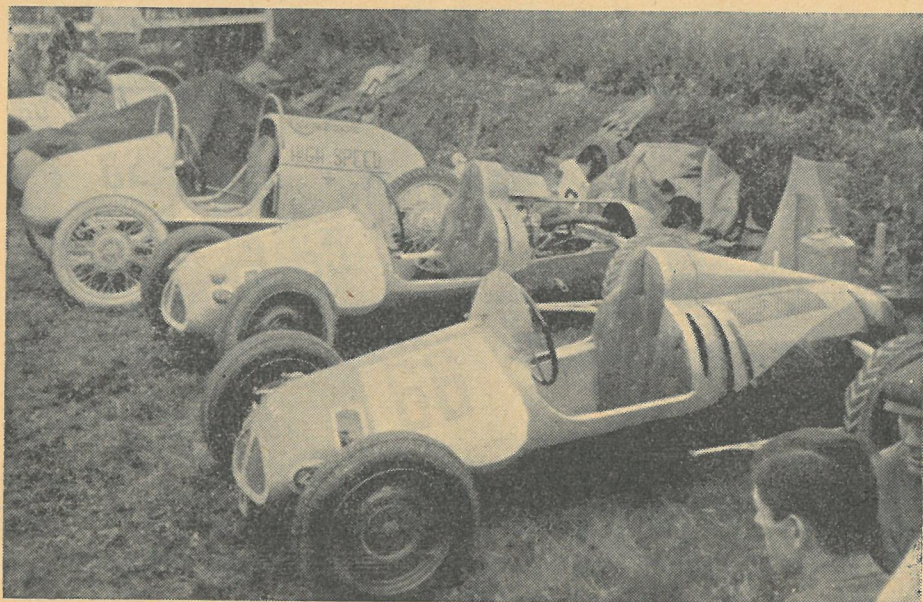
man angribe den svenske Maskin-kontrol. Slots Vogn var forsynet med 2 Bøjler, een foran Førersædet og en bagved. Den forreste Bøjle var kun svejset paa Karosseriet i et enkelt Punkt og saaledes uden nogensomhelst Værdi som Sikkerhedsforanstaltning, men tværtimod en udtalt Fare, idet den uvægerligt

vilde blive bøjet ind mod Føreren, saafremt Vognen væltede. En simpel Udregning af denne Vogn vil tillige vise, at Tyngdepunktet ligger meget højt og Krængningscentret usædvanligt lavt, det stik modsatte af de Krav, man maa stille til Konstruktionen.

I et afsluttende Handicap for



Knut Ericsson, Effyh, i broadside.



De nye Swebes-Racere, der tilsyneladende er kopieret efter Cooperen.

Midget-Racere var der ikke mindre end 11 Vogne paa Banen. De blev startet i Hold med de fastsatte Sekunders Mellemrum. De hurtigere Vogne arbejdede sig frem i den Støvsky, de forankørende Vogne rejste, og der skulde baade Dygtighed og Mandsmod til at presse sig frem her. Det blev selvfølgelig svensk Sejr, men Robert Nellesmann og Kai Hansen fik placeret sig som henholdsvis Nr. 2 og Nr. 4. Åke

Jönsson besatte Førstepladsen.

Man fik lært meget paa Løbet i Jägersro. For det første viste Motorcyklernes stilrene og gode Kørsel, hvad Træning og Erfaring betyder, for det andet blev vi klar over, at skal der blive noget godt ud af dansk Midget-Sport, saa maa der tages helt anderledes fat, og det konstruktive Arbejde maa lægges ind i helt andre Baner.

M. Damkier.

MOTOR DRESS *tilbyder*

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og

varmt Pelsfor fra **Kr. 188,00**

Oilskinsfrakker enkelte og med For fra . . . - **39,85**

Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegn.
til Motorkørsel.

Firk. Spejle m. buet Glas, prima Forcromn. - **14,85**

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

MOTOR DRESS **BLAAGAARDSGADE 24**
TELEFON NORA 2536

BLIV Motorordonnans

Med den nye Hærorrdning er der Chancer for en Popularisering af Motorordonnanskorpset.

Motorordonnanskorpset, der i sin første Form netop nu har bestaaet i 40 Aar, led i det mærkværdige Afrustningsaar — herhjemme! — den Skæbne sammen med en Række lignende frivillige Korps, bl. a. Akademisk Skyttekorps, at bliye forbudt ved Lov, hvorved Hæren mistede et værdifuldt Meddelelsesmiddel. De hittidige Medlemmer af Motorordonnanskorpset Landet over bevarede imidlertid Rammerne i Foreningsform, men naturligvis med meget tilbageholdt Kørsel. Saa kom Verdenskrig Nr. 2 med Besættelsen den 9. April 1940. Motorordonnanskorpset laa officielt stille, men største Parten af dets Medlemmer knyttedes efterhaanden til Modstandsbevægelsen, og Københavns-Afdelingen samarbejdede med det berømmelige Amalienborg-Detachment under de saakaldte O-Grupper. Disse har nu fundet deres Plads inden for Hjemmeværnet, og det er i Virkeligheden Aarsagen til, at ogsaa Motorordonnanskorpset i Dag er tilknyttet Hjemmeværnet.

Det var i øvrigt ikke saa helt ligetil at faa Korpset inkorporeret i Hjemmeværnet, der ikke var vildt begejstret for inden for sine Rammer at have en Landsorganisation, der i sin Form saa at sige gik paa tværs af Regionsinddelingen. Efter at Kaptajn S. Baron Wedell-Wedellsborg i Foråret 1946 var tiltraadt som Chef for Københavns-Afdelingen af Motorordonnanskorpset, opnaaedes der dog en Ordning, saa Kaptajnen indtraadte som faglig Raadgiver i Øvelsesudvalget med en vis Myn-

dighed til at starte Arbejdet for Udbygning af Motorordonnanskorpset saavel i Hovedstaden som ude i Landet. Med »den gamle Garde« som Kernetropper er der siden alene i København afholdt 3 Rekrutskoler, hvorved Korpset har faaet en kraftig Blodfornyelse, hentet ikke mindst fra Motorklubbernes aktive Kørere, som her under den ofte anstrengende, men til Gengæld altid interessante Træning faar rig Lejlighed til at vise deres Færdigheder. For at blive Motorordonnans kræves for det første, at man er Ejer af en Motorcykle, har Kørekort og i øvrigt opfylder de Krav, Hjemmeværnsledelsen stiller til sine almindelige Medlemmer. Disse Betingelser fremgaar af et Spørgeskema, der skal udfyldes, og som bl. a. indeholder en Erklæring om, at man i Tilfælde af Mobilisering eller lignende Tilstand stiller sig selv og sin Motorcykle til Raadighed i Landets Forsvars Tjeneste. Det kræves derimod ikke, at man har været Soldat, og der er ikke fastsat nogen Aldersgrænse.

Alle nærmere Oplysninger kan i København faas ved Henvendelse til Grosserer L. Ankerstad, Gothersgade 91, i Provinsen til Regionsledelsen i Aalborg (Region 1), Aarhus, Reg. 2, Graasten, Reg. 3, Odense, Reg. 4, Holbæk og Roskilde, Region 5.

Vi har af Hensyn til de af vore Læsere, som maatte have Lyst til at melde sig til Motorordonnanskorpset, bedt Chefen, Kaptajn Wedell-Wedellsborg, som til daglig er at finde paa Geodætisk Institut,

De
faar større Udbytte
af Deres Friluftsliv med

ORIENTERING

Med Kort og Kompas
udenfor Alførvej

Poul Korsholms Bog henvender sig til alle, der færdes i Naturen og selv vil finde Vej — uanset om de færdes som Vandrere, Spejdere, til Terrain-sport og Konkurrenceorientering eller blot paa almindelig Søndagstravetur.

200 Sider — over 100 Ill.

hft. 9.50 — indb. 12.00

GJELLERUP



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



JAWA. Verdens bedste 250 ccm. - Teleskopgaffel - Fjedrende Bagstel - Fodgear - Automatisk Kobling m. m.

FORHANDLER AF C. Z. OG JAWA:

ERIK ORTH

København Ø.

fortælle lidt om, hvordan Korpssets Rekrutskole former sig.

— Vi starter, oplyser Kaptajnen, som Regel om Foraaret, og Skolen varer ca. et halvt Aar med Mødedag hver 2. eller 3. Søndag eller Lørdag-Søndag og med én Teori-Aften om Ugen. De væsentligste Kundskaber, der skal erhverves, er Orientering, herunder Kortlære og Meldetjeneste. Hertil kommer andre Fag som Skydning og Kendskab til Hærorganisation. Under Øvelserne bliver den vordende Motorordonnans stillet over for praktiske Opgaver, hvor det at finde frem til de forskellige Kommandoposter som Regel er Hovedvanskeligheden, idet disse Poster lægges saadanne Steder, at Kørsel og Orientering stiller betydelige Krav til Manden.

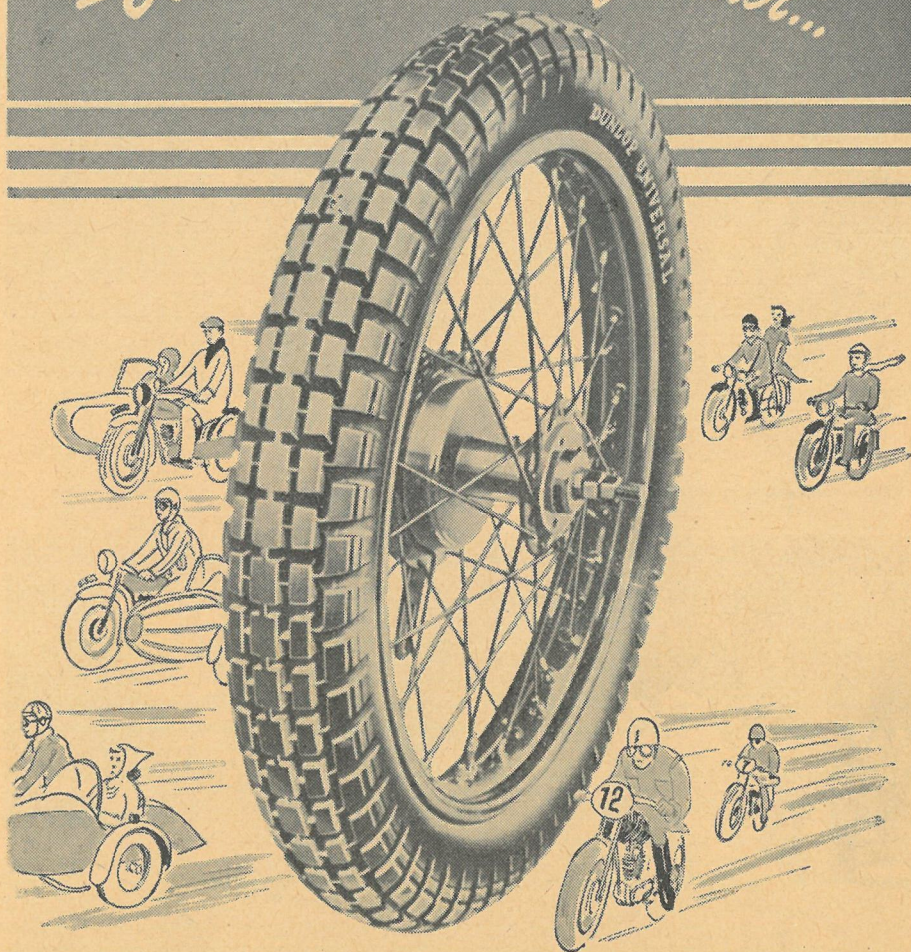
Rekrutskolen afsluttes med en Eksamen, væsentlig en praktisk Øvelse, der strækker sig over 1½ Døgn, og herefter udnævnes Rekrutterne til Motorordonnanser, en Værdighed, mange er glade for at have erhvervet. Det giver sig Udtryk i, at hidtil alle Motorordonnanser personlig har afholdt de med Uddannelsen forbundne Udgifter. Antagelig vil dette Forhold dog, naar den nye Hærreform kommer, blive ændret, saa enhver ung Motorkører med Interesse for sit Lands Forsvar uden større økonomiske Ofre kan stille sig til Rådighed, hvor han naturligt hører hjemme.

— Mener De i øvrigt selv, Hr. Kaptajn, at Motorordonnanskorpset hører hjemme inden for Hjemmeværnet?

— Man maa haabe paa — lyder Svaret — at Motorordonnans-Arbejdet finder en Plads indenfor den kommende Hærordning, saaledes at ihvertfald de unge fortrinsvis anvendes, hvor det er naturligt, nemlig i Hæren.

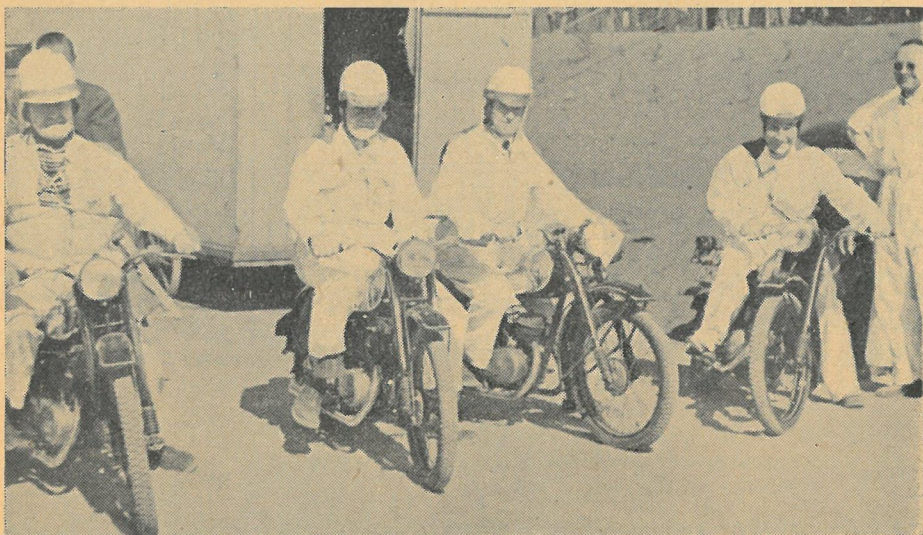
Vagn Poulsen.

-overalt hvor det gælder...



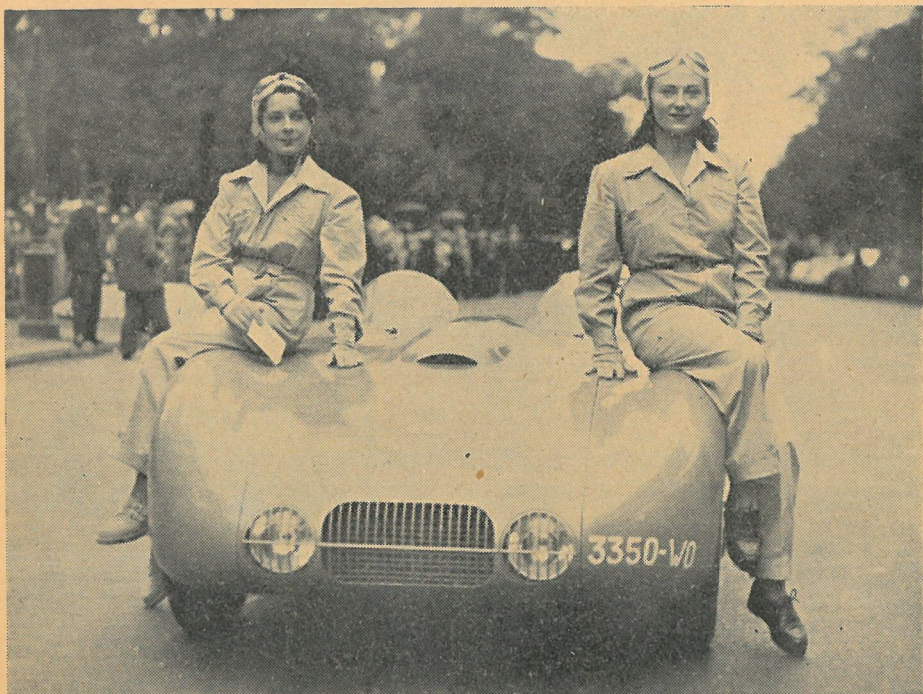
DUNLOP



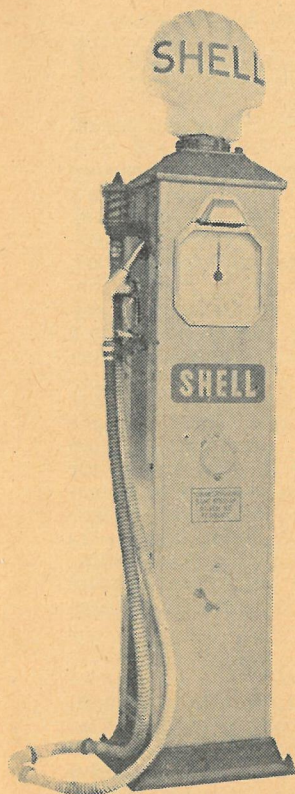


Flere af vore Læsere har bedt os bringe et Billede af de fire Old-Boys-Korere fra Gladsaxe. Her er de paa deres Letræglere. Fra venstre til højre: Einer Lorentzen, Carl Høyer, Einer Knudsen og Kai Hansen.

(Foto Haibert.)

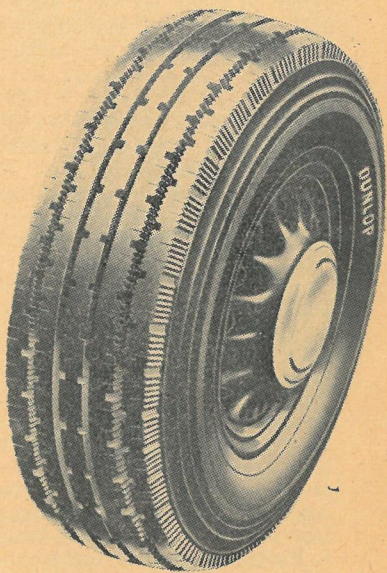


Motoriseret Skønhedskonkurrence i Paris. Der foreligger intet om, hvorvidt det var de kvindelige Chauffører eller Vognene, der var Genstand for Dommernes kritiske Blikke.



L U F T T R Y K og BENZINFORBRUG

Det er ikke altid, man paaskønner, paa hvilken Maade Ringens Tilstand kan have Indflydelse paa Kraft- og Brændstofforbrug baade i almindelige Automobiler og Lastvogne. Lufttrykket har f. Eks. en betydelig Indflydelse paa Brændstofforbruget. Den følgende Artikel, som er udarbejdet af Dunlops tekniske Forfatter, giver nogle interessante Oplysninger.



Paa et eller andet Tidspunkt har de fleste af os været i den ubehagelige Situation selv at skulle levere Trækraft til et Automobil, naar Motoren har ophørt at fungere, saaledes som Motorer undertiden gør. Selv paa jævn Vej er vi sandsynligvis blevet belært om, at de Anstrengelser, der kræves, ikke er ganske ringe, og vi har nok været nødt til at søge Hjælp.

To ivrige Mennesker, som af alle Kræfter skubber en Vogn, udvikler ikke saa lidt Kraft, og det er interessant at se, hvad der hænder. Der medgaar en hel Del af vore to Mands Haandkraft til at bringe Vognen i Bevægelse, d. v. s. at overvinde Inertiens Lov hos et stillestaaende Legeme, men Ringene opsluger yderligere en Del af Kraften. Lad os nu antage, at det lykkes vore to Entusiaster, efter at de først har faaet Vognen sat i Bevægelse, at holde den i Bevægelse med en Fart af 7—8 Kilometer i Timen paa jævn Vej. Med denne Fart vilde hver af Vognens Ringe absorbere $\frac{1}{4}$ Hestekraft. Det vil sige, at der skal bruges 1 Hestekraft paa de 4 Ringe tilsammen for at

holde dem rullende med en jævn Fart af 7—8 Kilometer i Timen. Det er ganske interessant at tænke paa, hvor meget 1 Hestekraft tærer paa to Mands Kræfter.

Hvorledes en Ring bruger Kraft.

Naar en Ring under Belastning ruller, kommer den stadig ud af Form og tilbage til sin Form, og Kraft er nødvendig til at overvinde Stivheden i Slidbane og Lærredskasse, til at sammenpresse Gummien, samt til at Ringen kan glide en lille Smule paa Vejbanen.

Noget af denne Kraft gives tilbage, eftersom Belastningen ophæves med Rotationen af Hjulene, men ikke alt sammen. Dette er, fordi en af de basiske Egenskaber af sammenpresset Gummi er at absorbere en vis Del af Kraft eller Energi af enhver Art, som lægges i det. (Det kan maaske nævnes her, at Luft under Tryk har et yderst ringe Krafttab, saaledes at den Energi, der bruges ved Deformering af Luften i Ringen, kan lades ude af Betragtning.) Eftersom Energi eller Kraft al-

drig gaar til Grunde, men kun omdannes, bliver den Energi, der absorberes af en Ring, omdannet til Varme, og dette er Hovedaarsagen til, at en Ring ophedes under Kørselen.

Denne Energi eller Kraft, som forbruges ved, at Ringen bringes til at afvige fra Normalformen, maa frembringes ved Eksplosion af Brændstof i Motoren og staar derfor i direkte Forbindelse med den Brændstofmængde, som er nødvendig for at drive Køretøjet frem.

Belastnings og Lufttryks Virkning.

Eftersom Forbruget af Brændstof direkte paavirkes af den Kraft, som forbruges i en Ring, og eftersom denne er proportional med Graden af Ringens Sammentrykning, kan Betydningen af Belastningen og Lufttrykket let ses. Jo mere vi sammentrykker Ringen, desto mere Kraft forbruges der og forandres til Varme.

Lad os tage Tilfældet med en Lastvogn (truck), som har seks 9.00/20 eller en lignende Størrelse Ringe; med en Fart af ca. 30 Kilometer i Timen og med en reglementeret Maximumsbelastning af ca. 1600 kg pr. Ring, vilde hver af disse Ringe forbruge ca. 2½ HK, hvis Farten skal opretholdes. Det betyder, at der ialt bruges 15 HK i Ringene, en betydelig Andel af de effektive HK, der udvikles i Motoren ved denne Fart. Virkningen ved Overbelastning af saadanne Ringe vises nedenfor.

Tabel 1.

Reglement. Maximum		15 HK.
25% Overbelastning	30%	19 HK.
50% Overbelastning	65%	25 HK.

Virkningen af Undertryk i Ringene er meget nær den samme, for saa vidt angaar Kraftforbrug.

Virkningen af Ringenes Alder.

Den proportionale Forøgelse af Kraftforbrug paa Grund af progressiv Overbelastning eller Undertryk i Ringene er uafhængig af Ringens Alder. Ringenes faktiske Kraftforbrug bliver imidlertid gradvis mindre, eftersom Sliddet forøges. Dette skyldes særlig Formindskelsen af Slidbanens Tykkelse, hvilket gør Ringene mere bøjelige.

De faktiske Tal, som er fremkommet ved en Maskinprøve af en 5.75-16 Fort Ring belastet til 415 kg og med en Fart af 50 km i Timen er følgende:

Tabel 2.

Ny Ring	1
Ved ⅓ af Mønstrrets Levetid	0,8
Naar Ringen er slidt glat	0,7

Ringe af denne Størrelse kan meget godt findes paa en Vogn af 16 HK. Klassen. Hvis Motoren i en saadan Vogn driver Vognen frem med en Fart af 50 km i Timen paa en jævn Vej, vil den Motorhestekraft, som er nødvendig til at holde en saadan Fart, være ca. 10. Heraf vil ca. 4 HK forbruges af Ringene (hvis de er nye). Ved 60 km i Timen er de tilsvarende 15 HK fra Motoren og 5¼ HK forbrugt af Ringene.

Naar man betragter disse Tal, bør man erindre, at en stor Del af Vognens Køretid bruges til Acceleration enten paa højeste Gear eller mellemliggende Gear. Medens den Hestekraft, som forbruges af Ringene, er konstant, forøges den Hestekraft, som kræves fra Motoren, betydeligt under disse Betingelser, saaledes at den forholdsvis Kraftmængde, der forbruges af Ringene, reduceres ikke saa lidt.

Hastighedens Virkning.

Bortset fra Kraftforbrugets Forøgelse af Hastigheden paa Grund af Vindens Modstand mod Vognen, Friktionstab i Lejerne o. s. v. bruger selve Ringene mere Kraft, eftersom Farten forøges. Dette vises ved de følgende Tal, hvor det igen drejer sig om en ny 5.75-16 Fort Ring, belastet til 415 kg.

Tabel 3.

50 km i Timen	1
80 —	1,8
110 —	2,9

Det ses, at Kraftforbruget forøges stærkt, naar Hastigheden kommer op paa de højere Tal. I Tilfælde af en ny 9.00-20 Lastvogns Ring ladet til 1600 kg forholder Tallene sig saaledes:

Tabel 4.

30 km i Timen	2
50 —	3½
80 —	6¼

Man vil bemærke en hurtig Stigning i Ringenes Kraftforbrug, eftersom Hastigheden nærmer sig de højere Grænser, ligesom Tilfældet er med de almindelige Automobilringe.

Temperaturens Virkning.

Lad os antage, at to ens Ringe løber under de samme Betingelser, men den



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4868

ene i et tempereret Klima og den anden i et tropisk Klima. Hvis disse Ringes Temperatur under Kørsel er henholdsvis 70° C. og 90° C., vil den varmeste Ring udvise en 5—10 pCt. Reduktion i Kraftforbrug, d. v. s. fra omkring 3½ til 3¼ Hestekraft.

Der er visse Tegn, der tyder paa, at Lærredskasser muligt bruger mere Kraft end Rayonkasser, men Undersøgelser i denne Henseende tillige med lignende Forhold vedrørende Staalkasser er ikke fuldført. Sammensætningen af Gummiblandinger, særlig hvad angaar Slidbanen, kan paavirke en Rings Kraftforbrug betydeligt. Uheldigvis er Blandinger, som har et mindre Kraftforbrug, imidlertid underlegne i Slidmodstand, saaledes at man i Praxis maa vælge et passende Kompromis til Slidbanegummi. Selve Slidbanemønstreet har tilsyneladende liden Indflydelse paa Kraftforbruget.

Den endelige Virkning paa Brændstofforbruget.

Skønt Kraftforbruget er den mest bekvemme Maade at iagttage Ringenes Virkemaade paa i denne Henseende, er det nødvendigt at kende den endelige Virkning paa Brændstofforbruget. Dette varierer direkte i Overensstemmelse med Kraftforbruget, og den følgende omtrentlige Omsætning kan bruges:

En 5—10 pCt. Forøgelse af Ringenes Hestekraftforbrug er omtrentlig lig med en 1 pCt. Forøgelse af Brændstofforbruget.

D. v. s., hvis Kraftforbruget paa

Grund af Ringene forøges fra 10 til 10½ HK, vil Brændstofforbruget stige med 1 pCt. Hvis vi anvender denne Omsætning paa Tallene i Tabel 1, finder vi følgende:

Tabel 5.

Reglement. Maximum 100 Enheder/km	
25% Overbelastning	103—106 —
50%	— 107—113 —

Hvis en Lastbilchauffør ulovligt solgte 5 Liter Brændstof af hver 100 Liter, han brugte, vilde hans Principal med Rette føle sig meget forurolet, men han kan godt finde sig i en lignende Tingenes Tilstand ved at tillade en konsekvent Overbelastning eller Undertryk i Ringene.

Et Køretøjs Brændstofforbrug paavirkes naturligvis af mange Faktorer, hvoraf nogle kan have langt større Virkning end Ringenes Tilstand. Chassisets almindelige Tilstand, Vognlegemets Form, Rutens Stigningsforhold, Antal Starter og Standsninger, Vejfladens Type, alle disse Forhold kan i høj Grad paavirke Brændstofforbruget. Man kan imidlertid i en stor Vognpark (og selv i en lille, hvis der gøres Optegnelser med tilstrækkelig Akkurate) klart se Virkningen af Ringenes Tilstand paa Brændstofforbruget. Den, der er Ejer af kun faa Køretøjer, og som ikke kan gøre udførlige Optegnelser, vilde derfor være godt tjent med at tage Virkningerne for givet og at sikre sig, at hans Ringe (andre Ting lige) bruges under saadanne Betingelser, hvor Brændstofforbruget er mindst.

★

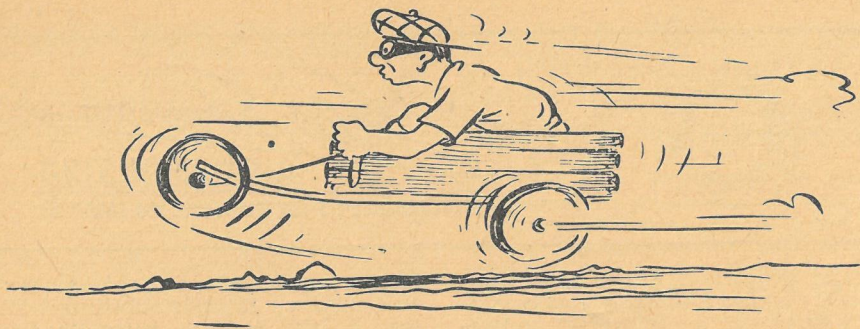


A.B. TRYKKERIET

(NØRREBROS CENTRALTRYKKERI A/S)

Scandiagade 12 · Kbhvn. SV

Telf. C. 16505



»SOAPBOX« DERBY

Alt hvor der begynder smaat og uskyl-
digt, kan drives op til hysteriske Højder
i Amerika. Saaledes er det gaaet med
»Soap Box« Derby.

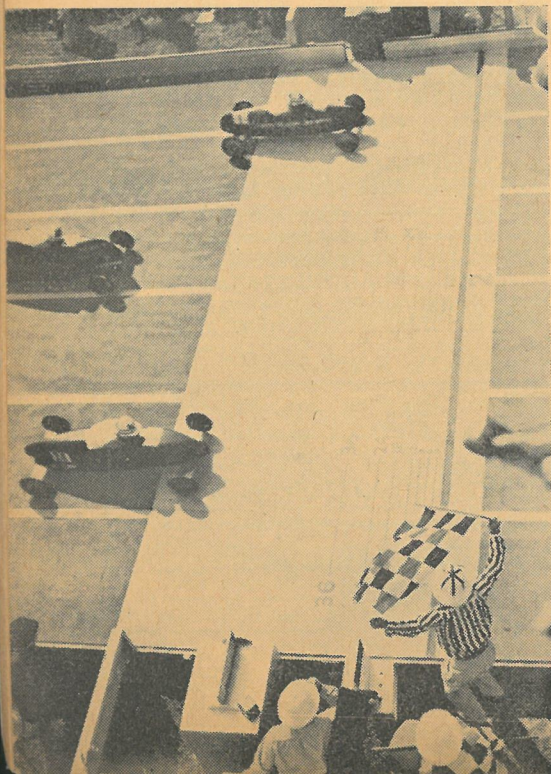
Vi har næsten alle som Drengene lavet
Biler af Sæbe- eller Appelsinkasser, bragt
gamle Damer til Fortvivlelse og formaaet
ældre, distingverede Herrer til at nedkal-
de Forbandelser over vore Hoveder, naar
vi med et djævelsk Drengegrin paa vore
let støvede Ansigter og uden forudgaaen-
de Varsel af nogen Art kom strygende

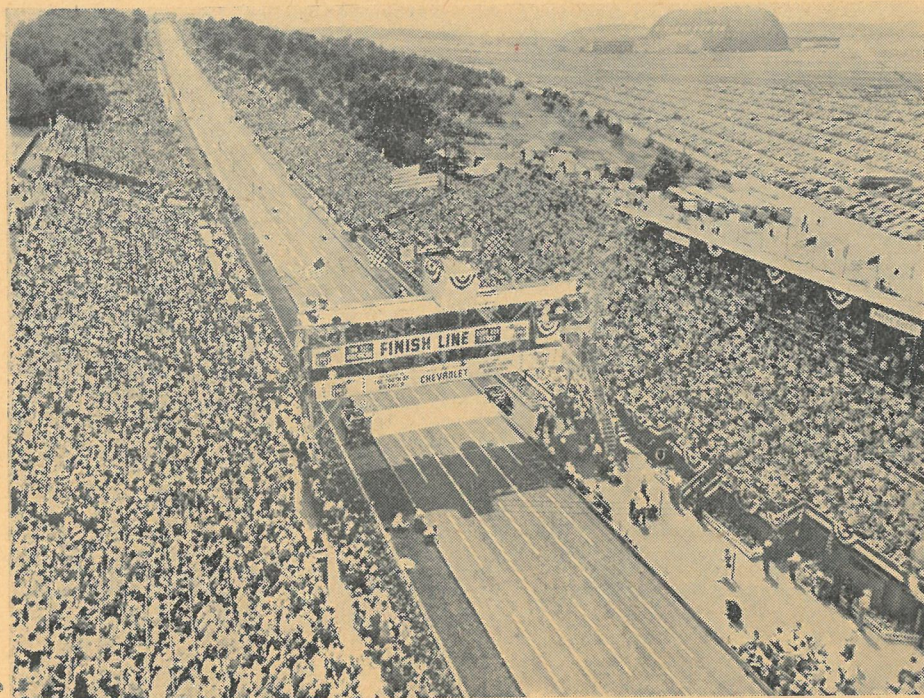
rund om et Hjørne. Hvad vor Kørsel an-
gaar, saa var den med Flid trænet op til
en hensynsløs Raahed, der trods enhver
Beskrivelse.

Saadan er det overalt paa Jorden, hvor
der findes Sæbekasser og Drengene. I det
vestlige Amerika fandt man engang paa
at samle disse sæbekassekørende Gang-
stere til et Væddeløb, som en lille Mel-
lemagt i et Rodeo — og saa rullede La-
vinen. Nu bliver disse Trædebiler special-
bygget, det er ikke mere Rodeobanens
oppløjede Grønsvær, der køres paa, men
dertil indrettede Cementbaner med Kridt-
linier for at adskille Vognenes Baner, og
der samles over 80.000 Tilskuere for at
overvære et »Soap Box« Derby. For saa
vidt muligt at undgaa vildt Slagsmaal
mellem Kørerne, bliver der foretaget
Maalfotografering.

Paa Billedet paa denne Side ses 3 Vog-
ne paa Vej over Maalstregen. Vognene
har ikke meget tilfælles med Sæbekas-
ser mere, og naar man ser Billedet øverst
næste Side, skulde man ikke tro, det var
Trædebiler, der samlede dette mægtige
Publikum. Som det ses, begynder Banen
med en Bakke nedad for at give den rette
Fart over Feltet.

Næste Gang et Par skrappe Knægte
kommer strygende rundt om et Gadehjør-
ne og ramler en solid Foraksel ind i De-
res Skinneben, saa husk, at det er en højt
anerkendt Sport at køre Sæbekasse — i
Amerika!

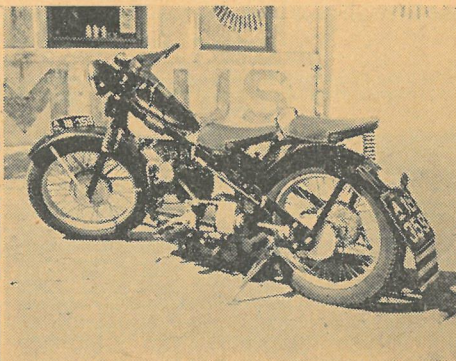
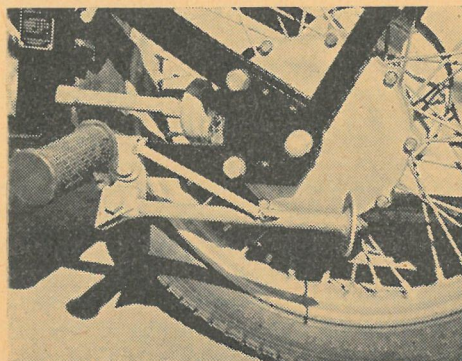




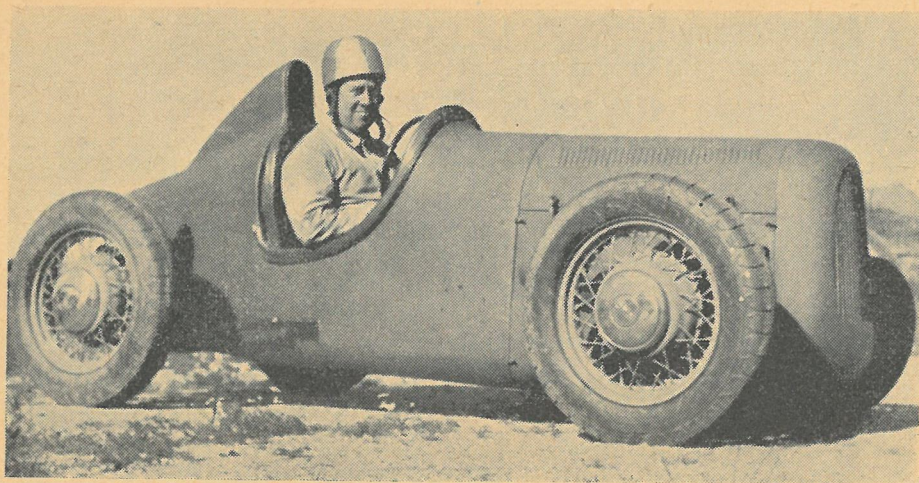
Støtteben til NIMBUS

Motorforhandler K. Fisker-Jensen, Lyngby, har fremstillet et Støtteben til Nimbus, en Nyhed, der sikkert vil blive modtaget med Glæde blandt Nimbus-Entusiasterne. Støttebenet er meget let at

montere, idet Bolten til den bageste venstre Fodhviler samtidig tjener til Monteringen. Fordelen ved et Støtteben er indlysende, idet Maskinen ikke skal løftes op paa et Stativ, men blot lænes mod det udslaaede Støtteben. Navnlig i glat Føre er det en Fordel. For at hindre, at »Benet« borer sig ned i løs Jord, er det forneden forsynet med en Plade, hvorved Maskinen forhindres i at vælte.



Støttebenets lette Montering og Anvendelse.



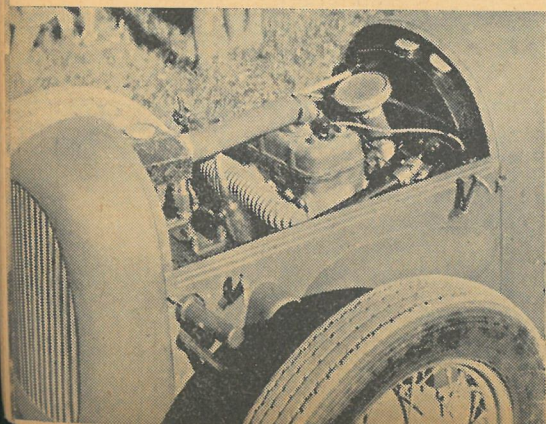
Arne Larsen fotograferet i sin Midget-Racer, der minder en Del om Auto-Union.

D. K. W. Midget-Racer

En af vore DKW-Eksperter, Indehaveren af Arnes DKW-Service, Arne Larsen, har sammen med Helmer Gribskjold konstrueret og bygget en Midgetracer af DKW-Dele og med DKW-Motor.

Maalene er: Hjulafstand 1150 mm, Akselafstand 1920 mm og Vægt 398 kg. Chassiset er et ændret DKW-Chassis med Gennemboringer. Den normale Forhjulophængning er bevaret i Forbindelse med Forhjulstrækket, medens Bagakslen er afkortet til den fore-

Motoren og Transmissionen. Ratstammen er forsynet med Kardanled, der ses th. for Blokken.



skrevne Sporvidde. Hjulene er Standardhjul med 450 X 17 Dæk, og Eremserne er de originale mekaniske DKW-Bremser. Førersædet er anbragt under Chassisvangerne, saaledes at Sædets Overkant er i Plan med Vangernes Overkant.

Karosseriet, der er bygget paa Carl Madsens Pladesmedie, er fremstillet af 0,7 mm Staalplade og minder i Linierne en Del om Auto-unionens Racere.

Motoren har gennemgaaet en Del Forandringer, men er stadig paa 690 ccm. Derimod er Rumindholdet i Krumtaphuset forandret, men hvad der her er sket, er en Fabrikationshemmelighed. Krumtappen er specialbygget og specielt afbalanceret samt gennemboret. Der er saaledes boret to Oliekanaler, een fra hver Side, hvorigennem baade de bærende Lejer og Plejlstangslejerne smøres. Den overskydende Olie slynges op ad Cylindervæggene og smører paa denne Maade Motoren mere effektivt end

den almindelige Benzin-Olie-Smøring. Den overskydende Olie stiger gennem et Rør op til Karburatoren og trækkes fra en Dyse ind i Cyllinderen med Gasblandingen. En Reduktionsventil hindrer for stor Tilgang til Dysen. Denne Topsmøring maa anses for at være det eneste svage Punkt, idet det rigtige selvfølgelig vilde være, at Oliestrømmen reguleredes af Motorens Vacuum. Foruden den mekaniske Oliepumpe er der monteret en Haandpumpe, hvormed man kan give Motoren en ekstra Indsprøjtning, naar Kørselen bliver særlig krævende. Tændingen er baade automatisk og stilbar.

Skal Mekanikerne autoriseres?

Det forlyder, at alle Auto- og Motorcyklemekanikere nu skal autoriseres, saaledes at det kørende Publikum faar Garanti for, at den Mand, de søger Assistance hos, virkelig har en Uddannelse og dermed er Opgaven voksen.

Det kan siges at være paa Tide, eftersom der har sneget sig en Masse ukundige Fuskere ind i Faget og bidraget til at sætte de danske Mekanikere ned i et Niveau, hvor ingen dansk Haandværker har hjemme. Et gammelt Ordsprog siger, at een Daare kan spørge om mere, end ti vise kan svare paa, men i vor Tidsalder kan vi lave et nyt Ordsprog over det gamle: Een Fuser kan ødelægge mere, end ti Mekanikere kan reparere.

Nu mangler vi blot at faa Servicestationerne med, saa man virkelig med Sindsro kan overlade sin Vogn til fremmed Omsorg. Tillid skabes ikke af lange Søforklaringer og Slogans, men af Dygtighed og samvittighedsfuldt Arbejde. Her er et andet Spørgsmaal: Hvor mange Vogne afleveres med god Samvittighed af Mekanikerne i Dag? Paa alt for mange Værksteder har Svendene drevet Terror, fordi de kunde faa Arbejde hvorsomhelst uanset deres Kvalifikationer. Samtidig er Mekanikernes Liv blevet forbitret ved at arbejde med noget saa utilfredsstillende som uoriginale Reservedele, men nu kommer altsaa Autorisationen, saa maa vi se, hvornaar Reservedelene kommer.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

**Elektromek. Værksted
Cylinderudslibning
Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmanshallen

KØBENHAVN V.

NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Lyngby Hovedgade 76, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

FØLGERNE AF SKÆVE VENTILER

Hvorledes influerer Ventilernes Tilstand paa Motorens Ydeevne?

Selv om man ved Fabrikationen anvender sig af forskellige kunstige Ildningsprocesser, vil en Cylinderblok alligevel sætte sig en Del, saa snart Motoren tages i Brug. Det har vist sig, at denne Sætning er overstaaet efter ca. 8000 km's Kørsel, saaledes at det efter dette Antal km vil være paakrævet at slibe Ventilene. I Særdeleshed vil dette være Tilfældet ved Ventiler med hærdede Sædeindsatser, hvor det paa Grund af disses Haardhed ikke er muligt for Ventilen at finde den rette Stilling, naar Blokken sætter sig. At en Ventil har Tilbøjelighed til at slaa paa i den ene Side, synes til at begynde med ikke saa slemt. Men den Side, som først berører Sædet, vil være den Side, som hurtigst bliver afkølet. Dette forårsager, at denne Del af Ventilen trækker sig mere sammen end den anden Del, hvad der igen som vist i Fig. 1 faar den varme Side til at aabne sig endnu mere opefter, hvilket igen tillader Forbrændingsflammen at blæse gennem Revnen ved den aabne Side og forårsage Forbrænding af baade Ventilhoved og Sæde.

Naar den forbrændte Gas i Cylinderen i Udblæsningsslaget begynder at strømme ud gennem Udblæsningsslagets ventil, møder den de relativt kolde Flader i Udblæsningsslagets forgreningsrør. Dette faar Gassen til at trække sig sammen og saaledes skabe et Vacuum, der bidrager til at suge Gassen ud af Cylinderen. Den Forsnævring i Passagen, som den aabne Udblæsningsslagets ventil frembyder, bevirker ligeledes som Ind-

snævringen i Karburatoren, at der opstaar en sugende Virkning under Udstødningslaget.

Udstrømningen og Forbrændingsgassen bliver imidlertid hindret, dersom en Ventil rammer Sædet ensidigt. Naar Ventilen er i Orden,

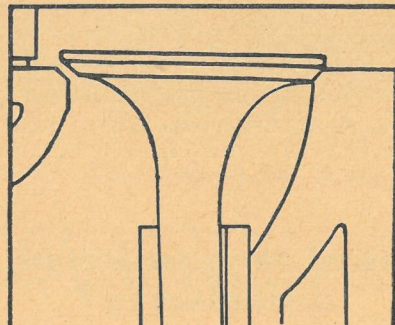


Fig. 1

strømmer Luftarterne frit rundt om Ventilhovedet og videre gennem Ventilportene, som er udformet paa en saadan Maade, at de byder mindst mulig Modstand mod Luftarternes Passage (se Fig. 2). Hvis Ventilen lukker skævt, sker der en Forstyrrelse af denne jævne Strømning saaledes som vist i Fig. 3, hvor der er angivet de Hvirvler, som opstaar i Udblæsningsslaget.

I Fig. 4 er vist et Tværnsnit gennem en Motor, hvor Ventilerne er i Orden, og Stemplet er kommet et lille Stykke op i Cylinderen under Udblæsningsslaget. Paa Grund af Krumtapbevægelsens Konstruktion vil 45 Gr. Bevægelse af Krumtappen ikke svare til samme lodrette Bevægelse af Stemplet foroven og forneden i Cylinderen. Paa Figuren er ved smaa Pile vist Forskellen.

I Fig. 4 tillader den rigtige Form af Ventilen Gasarterne at strømme jævnt gennem Ventilporte og Udstødningsrør, og naar Stemplet naar

sin Topstilling, vil Cylinderen være skyllet ren, og der vil eksistere et Vacuum i denne, som bevirker, at den friske Blanding let vil strømme ind i Forbrændingsrummet.

I Fig. 5 er vist et Billede af en anden Motor, hvor Ventilerne er i Uorden, og her er Situationen en ganske anden. Her rammer Ventil-hovedet Sædet skævt: I en normal Motor bliver Ventilen løftet $1/1000''$

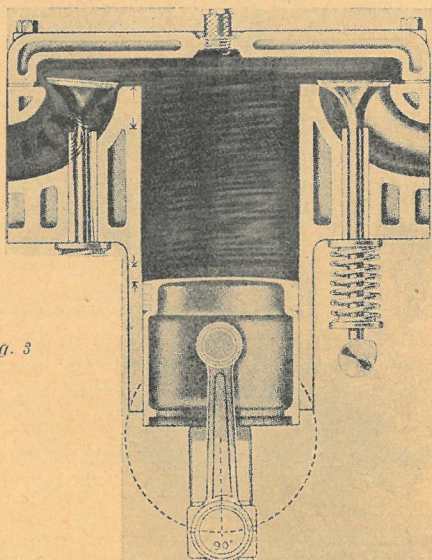


Fig. 3

for hver 2 Gr. til 3 Gr.s Bevægelse af Svinghjulet. Hvis Ventilen er saa meget som $15/1000''$ skæv, vil det sige, at man de sidste 45 Gr. af Stemplets Bevægelse, før dette naar Topstillingen, vil have en Bevægelse af Ventilen, som kun giver ca. halv Aabning af denne. Som vist paa Pilene i Fig. 4 er dette saa meget mere uheldigt, som Stemplet i Topstillingen bevæger sig forholdsvis mere for samme Krumtapvinkel, end det gør i Bundstillingen. Den stærke Indsnævring af Udstrømningstværsnittet som Følge af den Dette bevirker igen, at den effektive Længde af Indsugningsslaget daarligt virkende Ventil vil bevirke, at der ved Slutningen af Ud-

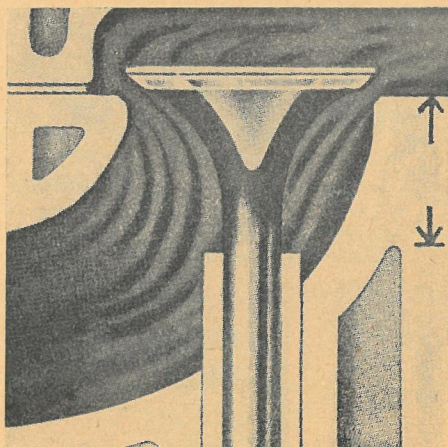


Fig. 2

blæsningsslaget stadig vil befinde sig en Del Udblæsningsgas i Cylinderen, og det vil være nødvendigt for Stemplet som vist i Fig. 6 at bevæge sig et Stykke nedad, før der er dannet tilstrækkelig Vacuum til, at den friske Blanding kan begynde at strømme ind i Cylinderen, formindskes stærkt, og saaledes at Motorens Ydeevne gaar ned; denne er igen direkte proportional med Mængden af den indsugede Blanding.

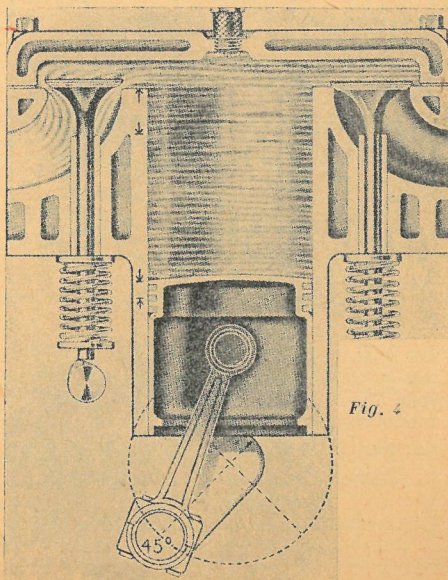
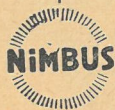


Fig. 4



HERNING
Herning Auto-Handel
 v/ I. C. Kristensen
 ØSTERGADE 45
 TLF. 947

Nimbus Fodgear og Styrthøjler
Lygterande for Lucas og Bosch



St. Regnegade 5 . C. 14631 . Kbh. K.



KØB
SALG
BYTTE

Ønsker De en 1.Kl.s 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, Automobilor
 Eva 827 Gl Kongevej 11 Eva 7502

Først og størst
med alt til
den kære Rok

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

Kr. 5.50 — Lydpotter Kr. 29 — Amal-
 karburatordele — Lygteglas — Trans-
 fers til de fleste Maskiner — forcro-
 mede Styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
 Specialforretning.

Griffenfeldtsgade 5, Telefon Nora 7911
 Provinsordrer kun pr. Efterkrav.

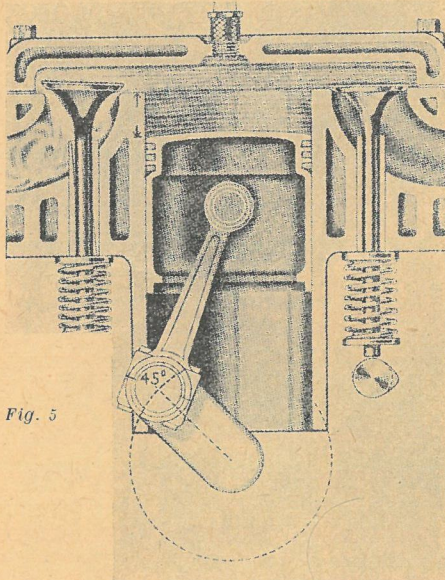


Fig. 5

Det ses, hvor vigtigt det er for Motorens Ydeevne, at Ventilene arbejder korrekt i Sæderne, og en Ventilslibning foretaget i Tide betaler sig rigeligt tilbage i Form af Motorens forøgede Økonomi og Ydeevne.

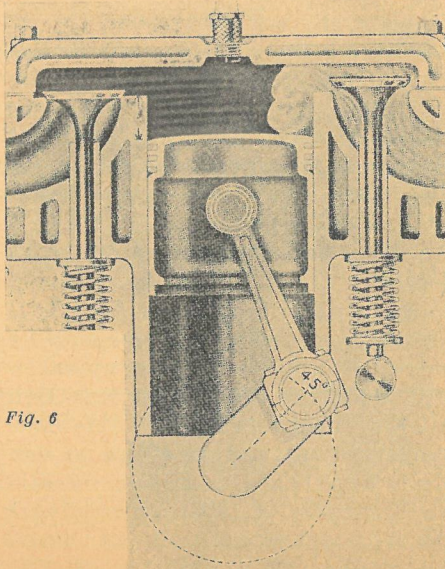


Fig. 6

ARIEL MOTORCYKLER Aargang 1935-48

Min. Dæktryk i lbs pr. Kvadrattomme	Fordæk		Bagdæk				Sidevogn
	3.00	3.25	3.00	3.25	3.50	4.00	
250 cm ³ Motorcykler...	22	16	27	21			
Andre 1 cyl. Motorcykler							
Solo.....	22	18		24	20		16
Sidevogn.....	26	20		30	26		
2 cyl. Motorcykler							
Solo.....	24	19		26	22		16
Sidevogn.....	28	21		31	27		
4 cyl. Motorcykler							
Solo.....	26	20		28	24	20	16
Sidevogn.....	30	22		34	28	22	

Olie og Fedt	Caltex	Castrol (Wakefield)	Esso	Shell	Gargoyle (Vacuum Oil)
Motor: 2 og 4 cylindr.					
Sommer	A 100	XXL	50	Triple	BB
Vinter.....	A 80	XL	30	Single	A
Motor: 1 cylindr.					
Sommer	A 120	GrandPrix	50	Triple	D
Vinter.....	A 100	XXL	40	Double	BB
Gearkasse:					
1935-47 Modeller	Cupgrease 1	Castrolase Medium	Esso Grease	Refinax CD	Mobilgrease 2
1947-48 «	A 100	XXL	40	Double	BB
350 cm ³ ... : Fra Gearks. Nr. G 41					
andrel cyl.: « » « G 48					
Twin.....: « » « G 67					
4 cyl.....: » » » G 49					
Hjullejer og Fedtnipler.....	Cupgrease 1	Castrolase Medium	Esso Grease	Refinax CD	Mobilgrease 2
Oliebadskædekasse og Kæder...	MotorOlie	MotorOlie	MotorOlie	MotorOlie	MotorOlie
Telescopforgaffel	SAE 30	XL	30	Single	A

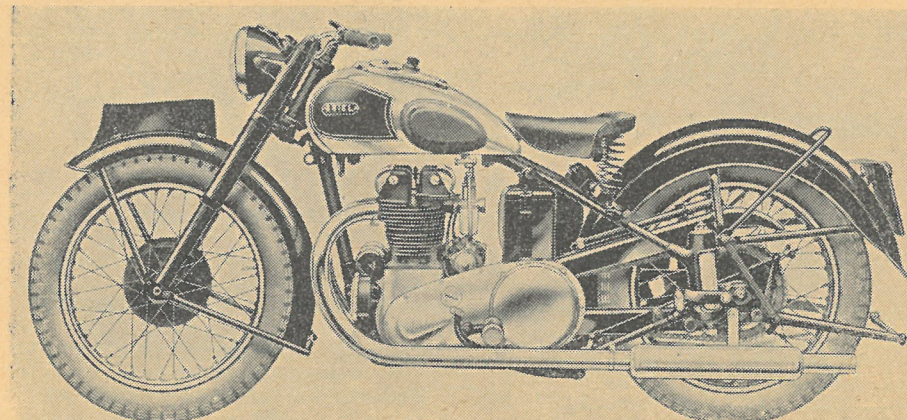
Tændrør	Bosch		Champion		K. L. G.		Lodge	
	14 m/m	18 m/m	14 m/m	18 m/m	14 m/m	18 m/m	14 m/m	18 m/m
Sideventilede	W 145 T 1	DM 145 T 1	L 10	7	F 50	M 60	H 14 S	H 1
Topvent. Luksus og Standard								
Tilkørsel og alm. Kørsel	W 145 T 1	DM 145 T 1	J 8	7	F 50	M 60	H 14	} H 1
Sidevogn og haard »	W 175 T 1	DM 175 T 1	L 10	17	F 70	M 80	R 14	
Red Hunter og Twin								
Tilkørsel og alm. Kørsel	W 145 T 1		L 10		F 50		H 14-R14	
højkompr. - haard »	W 225 T 1		L 10 S		F 70		HNP	
4 cylindrede:								
Alm. Kørsel	W 175 T 1		} L 10 S		F 70		R 14	
højkomprimerede (7.2:1)	W 225 T 1				F 80		HNP	

Ariel Motorcykler Aargang 1935—48.

Generalrepræsentant for Danmark:

Fa.: Isidor Meyer,
St. Kongensgade 67.
København K.

ARIEL
TWIN
»RED HUNTER«
1948



Model	Aargang	Antal Cylindre	Kubikinh.cm ³	Boring mm	Slaglængd. mm	Kompressionsforhold	Ventilstilling	Antal Tænder paa Motorens Kædehjul	Udveksling		Ventiltolerance m. kold Motor	Ventilstill. i Forh. t. Stemplets Still.					Karburator		Benzintank Lt.	Olietank Liter	Dækstørrelser		
									Solo	Sidev.		Indsug.	Udbl.	Inds. aabn.	Inds. lukk.	Udbl. aabn.	Udbl. lukk.	Max. Fortænding			Strøle-spids	Gasspjæld	Fordæk
1) 4 G. »Fire i Kvadrat Luksus«	1937-48	4	997	65	75	5.8(evt.7.2):1	Topv.	4	24-22	4.5-5.7-7.7-12.1	4.9-6.2-8.4-13.2	1) 0.006" 0.008"	25° f.T.	55° e.B.	60° f.B.	20° e.T.	5/16"	Se ARIEL	18	3	3.25x19	4.00x18	
2) 4 H. »Fire i Kvadrat«	1939-40	"	"	"	"	5.8:1	"	"	"	"	"	2) "	"	"	"	"	"	Instruktionsbog	15	3	"	3.25x19	
3) 4 F.	1935	"	597	56	61	6.2:1	"	"	21-19	5.2-6.6-8.8-13.8	5.7-7.2-9.7-15.3	3) 0	10°	"	50°	"	15°	"	90	1/4	15	2 1/2 i Krumtaphuset	
4) " " " "	1937	"	599	50.4	75	"	"	"	24-22	5.4-6.9-9.5-14.4	5.9-7.5-10.3-15.3	4) 0.006"-0.008"	25°	"	55°	60°	20°	1/4"	Se ARIEL	18	3	"	"
5) " " " "	1939-40	"	"	"	"	6.9:1	"	"	"	"	"	5) "	"	"	"	"	"	3/16"	Instruktionsbog	"	"	"	"
6) KH »Red Hunter Twin«	1947-48	2	498	81.8	95	6.8(evt.7.5):1	"	"	23-19	5.0-6.4-8.8-13.3	6.0-7.7-10.6-16.6	6) 0.002"	15° f.T.	55° e.B.	46° f.B.	20° e.T.	3/8"	160	6/3	15	3	3.00x19	3.50x19
7) KG »Luksus Twin«	"	"	"	"	"	6.8:1	"	"	"	"	"	7) "	"	"	"	"	"	140	"	"	"	3.25x19	"
8) VH »Red Hunter 500 cm ³ «	1935-38	1	497	81.8	95	6(evt.7.5):1	"	"	23-19	4.7-6.0-8.0-12.6	5.7-7.2-9.7-15.3	8) 0	22° f.T.	70° e.B.	70° e.B.	25° e.T.	5/8"	200	29/4	15	3	3.25x19	3.25x19
9) " " " "	1939-48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9) "	18°	68°	63°	23°	5/8" (1.2" til alm. Kørsel)	"	"	"	"	3.00x20	"
10) NH »Red Hunter 350 cm ³ «	1935-38	"	348	72	85	6(evt.7):1	"	"	20	5.7-7.3-10.1-15.3	"	10) "	22°	70°	70°	25°	5/8"	150	6/4	11	2	3.25x19	"
11) " " " "	1939-48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11) "	18°	68°	63°	23°	"	"	"	"	"	3.00x20	"
12) LH »Red Hunter 250 cm ³ «	1935-38	"	249	61	"	7:1	"	"	18	6.0-8.2-11.2-17.0	"	12) "	22°	70°	70°	25°	"	110	5/3	11	2	3.25x19	"
13) OH	1939-40	"	"	"	"	"	"	"	19	6.5-9.1-11.7-19.4	"	13) "	18°	68°	63°	23°	"	"	"	"	"	"	"
14) VG »Luksus 500 cm ³ «	1935	"	497	86.4	85	6:1	"	"	23-19	4.7-6.0-8.0-12.6	5.7-7.2-9.7-15.3	14) "	5°	55°	60°	20°	3/8"	170	6/4	15	3	"	"
15) " " " "	1936-38	"	"	81.8	95	"	"	"	"	"	"	15) "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
16) " " " "	1939-46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16) "	3° e.T.	47°	52°	12°	"	"	"	"	"	"	"
17) " " " " eft. Mot. Nr. CK 2001	1946-48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17) "	18° f.T.	68°	63°	23°	"	"	"	"	"	"	"
18) NG »Luksus 350 cm ³ «	1936-38	"	348	72	85	"	"	"	20	5.7-7.3-10.1-15.3	"	18) "	5°	55°	60°	20°	"	110	5/4	11	2	"	"
19) " " " "	1939-46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19) "	3° e.T.	47°	52°	12°	"	"	"	"	"	"	"
20) " " " " eft. Mot. Nr. BK 2753	1946-48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	20) "	18° f.T.	68°	63°	23°	1 1/2"	"	"	"	"	"	"
21) LG »Luksus 250 cm ³ «	1936-38	"	249	61	"	"	"	"	18	6.4-8.2-11.2-17.0	"	21) "	22°	70°	70°	25°	3/8"	"	5/3	"	"	3.00x19	3.00x19
22) OG	1939-40	"	"	"	"	"	"	"	19	6.5-9.2-11.8-19.4	"	22) "	14°	62°	62°	17°	"	"	"	"	"	"	"
23) VF »Standard 500 cm ³ «	1935	"	497	86.4	85	"	"	3	23-19	4.7-7.7-13.7	5.8-9.4-16.8	23) "	5°	55°	60°	20°	"	170	6/4	11	2	3.25x19	3.25x19
24) NF »350 cm ³ «	"	"	348	72	"	"	"	"	20	5.4-8.9-15.8	"	24) "	"	"	"	"	"	110	5/4	"	"	"	"
25) LF »250 cm ³ «	"	"	249	61	"	"	"	"	18	6.0-9.9-17.5	"	25) "	"	"	"	"	"	85	4/3	"	"	3.00x19	3.00x19
26) VB »Sideventilet Luksus«	1935	"	557	86.4	95	5:1	Sidevnt.	4	23-19	4.7-6.0-8.0-12.6	5.7-7.2-9.7-15.3	26) 0.002"-0.004"	5°	50°	55°	20°	5/16"	160	6/5	15	3	3.25x19	3.25x19
27) " " " "	1936-37	"	597	"	102	"	"	"	"	"	"	27) "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
28) " " " "	1938	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	28) "	22°	70°	70°	25°	"	"	"	"	"	"	"
29) " " " "	1939-48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	29) "	14°	62°	62°	17°	"	"	"	"	"	"	"
30) VA »Sideventilet Standard«	1935	"	557	"	95	"	"	3	23-19	4.7-7.7-13.7	5.8-9.4-16.8	30) "	5°	50°	55°	20°	"	"	"	11	2	"	"
31) " " " "	1939-40	"	497	81.8	"	5.5:1	"	4	"	5.0-6.4-8.8-13.3	6.0-7.7-10.6-16.6	31) "	14°	62°	62°	17°	"	140	6/4	15	3	"	"

Saadan

KØRER MAN

I vort Majnummer bragte vi en Artikel om Taktik, og i denne lovede vi at komme nærmere ind paa Teknikken. Den Teknik, der kræves af en Racerkører, er i det væsentlige bygget paa nøjagtig de samme Principper, som lig-

Aage Jacobsen forsøger en Overhaling, men styrter. Serien er taget under Landskampen Norge—Danmark.

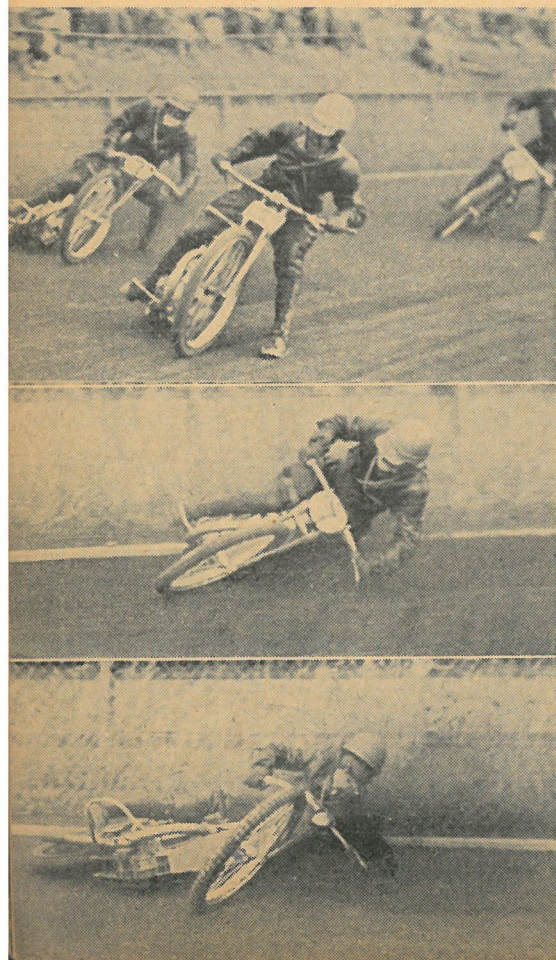
(Foto Mogens v. Haven)

ger til Grund for al rigtig Automobilkørsel, men da disse Principper ikke læres ved Skolekørsel til Kørekortet, vil det maaske være sundt for de fleste Automobilister at læse denne Artikel.

Racerkøreren har i det store og hele ingen trafikale Problemer, men skal blot sikre sig den størst mulige Hastighed indenfor Forsvarlighedens Rammer, og selv om mange Kørere tager den ene Risiko efter den anden, vil enhver Racerkører søge at manøvrere sin Vogn saaledes, at Risikoen for Udskridning og Væltning er mindst — eller sagt paa en anden Maade: Han manøvrerer Vognen saaledes, at han kan holde den størst mulige Fart uden at maatte gaa ud af Løbet paa Grund af en ødelagt Vogn.

Starten er i Reglen angivet til et Klokkeslet, som meget nøje overholdes. Samtidig angives paa en speciel »Urskive«, hvor mange Minutter og Sekunder, der er tilbage, inden Starten gaar. Efter forudgaaende Prøver véd Køreren, hvor lang Tid der gaar, fra Motoren er startet, til den har den rigtige Arbejdstemperatur, og han starter først Motoren paa et Tidspunkt, der nøjagtig giver Motoren den Tid, den skal have for at blive tilpas varm, indtil Starten gaar. Vind og Vejr har ikke større Indfyldelse paa dette Tidsrum, da Fuldblodsracere ikke er forsynet med Ventilatorer, men udelukkende faar Køleluften blæst gennem Køleren af Vognens Fart.

Opvarmningen sker med bløde Bevægelser af Speederen, idet Omdrejningstallet stadig bringes højere og højere op. Hvis man træder Speederen haardt ned, vil Accelerationspumpen træde i Funktion og sende en meget kraftig Benzinblanding ind i Cylindrene, der kan blive skyllet delvis rene for Olie. Slippes Speederen pludselig, vil der opstaa et stærkt Undertryk i Cylindrene, og Olien vil blive trukket



op om Stemplet i for store Mængder og derved sode Tændrørene mere eller mindre til. De bløde Bevægelser vil sikre en god Opvarmning uden tørre Cylindre eller sodede Tændrør.

Der er kun faa Sekunder tilbage inden Starten. Vognen bringes op paa et forholdsvis højt Omdrejningstal, og Vognen sættes i Gear. Det er for farligt at sætte Vognen i Gear paa et lille Omdrejningstal, da Udkoblingen kan bremse Motoren saa meget, at den gaar i Staa. Naar Vognen er i Gear, sættes Omdrejningstallet yderligere i Vejret, og man afventer Øjeblikket, da Flaget falder. Koblingen slippes, og der gives yderligere Gas samtidig. Fuldblodsracere starter næsten altid i første Gear, der i Forhold til samme Gear i en Standardvogn giver noget mindre Udveksling. Standardvogne med stor Udveksling i første Gear maa starte i andet Gear, der ganske vist er lidt langsommere paa det første Par Meter, men i det store og hele vil bringe Vognen hurtigere frem til det Tidspunkt, hvor der atter skal skiftes Gear, fordi Første-Gearet i mange Tilfælde er kørt for hurtigt ud.

Racervogne har i Reglen 5 Gear, hvoraf det 4. og 5. kun bruges, naar der ligger en stor Langside foran Vognen, og 3. Gear omtrent er kørt ud. Men under alle Forhold vil der til Stadhed finde en konstant Skiften Sted, saaledes at det Gear, der bedst egner sig for den øjeblikkelige Situation, omgaaende bliver bragt i Aktivitet — og Situationen skifter som bekendt ret hurtigt og ofte under et Løb.

Gearskiftningen er en væsentlig Del af al Svingteknik, da Accelerationen er nøje knyttet til Styringen. I hele Teknikken er der afgørende Forskel paa bløde Kurver og bratte Sving. Man hører ofte Udtalelser, der kategorisk hævder, at en Vogn skal have Gas i et Sving, og dermed menes i Reglen, at Vognen skal have Gassen, naar den gaar ind i et Sving. Disse Udtalelser er saa rigtige, som hvis man f. Eks. kort og godt udtalte, at en Dreng skal have Klø. Hvis man derimod siger, at en Dreng skal have Klø, naar han frimodigt har skaaret Hul i Vognens Kaleche eller Dæk, saa er der straks lidt mere Mening i det, fordi Drengen har gjort sig fortjent til Klø. En Vogn skal ogsaa først have Gas, naar den har gjort sig fortjent til det, eller rettere sagt, naar den er i Stand til at bære en saadan Gunstbevisning.

Velocette

AUT.
FORHANDLER

AMAGER MOTOR SERVICE

v/ FREDDY JENSEN

Artillerivej 57, København S. Su 6396

NIMBUS

VEJLE

ALFRED MORTENSEN
NØREBROGADE 20

TLF. 933



Specialværksted for

DKW

MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

Strandvej 104. Hell. 5268
(Industribyen) Priv.: Jømsborgv. 13

VÆRKSTED — for alle Mærker

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Gælder det Clichéer —
saa

Brdr. BÆRENTZEN

Christiansborggade 1
Byen 8040

**Specialværksted
for JAMES
A.J.S.
MATCHLESS**

FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RV. 3838

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 12559

35 NIMBUS



venter

kan De træde til 3, saa
kan De ogsaa bestaa
Køreprøven. Enestaa-
ende letfattelig Under-

visningsmetode (1-2-3-Metoden). Den gør
Kørsel og Teori til en Leg. Stort Teorilok.
(60 Siddepladser), hvor Problemerne forkla-
res ved Lysbilleder. **Ratebetaling.** Landets
største Udlaansforretning. Tidligere Elever
Rabat og Fortrinsret.

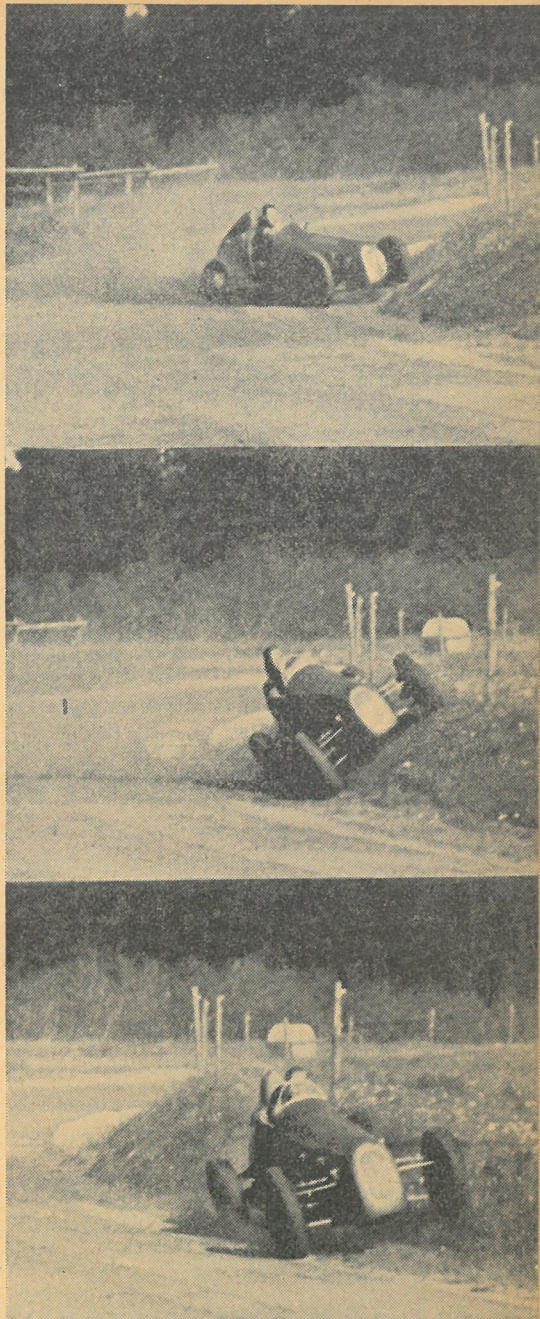
ES INGERSLEVSGADE 88
Telf. Eva 88 90 — 38 29

Vi kører nu ned ad Banens første
Langside. Vi har 3. Gear inde, og Om-
drejningstælleren viser 5500 Omdrej-
ninger i Minuttet, næsten Maximum,
og vi skulde derfor i et højere Gear,
men lige forude kommer en blød Kur-
ve til højre. Vi gaar over mod Banens
højre Side, slipper lidt paa Speederen
et halvt Sekund, hvorved Motoren
»smører«, giver haardt Gas, Vognen gi-
ver næsten umærkeligt en Udskridning
med Baghjulene til venstre, og, saale-
des kommer vi en Smule sidelæns gen-
nem Kurven. Paa det sidste Stykke
maa vi give lidt omvendt Styring, d.v.s.
Forhjulene drejer en Smule til venstre,
og vi kører saaledes i en let broadside.
Vi er gennem Kurven, retter op, og om-
trent samtidig har Motoren trukket
saa meget ud, at vi maa skifte til et
højere Gear. I 4. Gear gaar det ned ad
endnu en lige Strækning, men nu kom-
mer der forude et Sving paa 90° til
venstre. Fra Træningen véd vi nøjagtig,
hvor vi skal skifte Gearene for at
sikre den størst mulige Fart. Vi nær-
mer os Svinget med ret stor Hastighed,
bremser Vognen lidt op med Fodbrem-
sen og gaar samtidig saa langt over i
højre Side, vi kan komme, og gaar ned
i 3. Gear, slipper Speederen og brem-
ser derved Vognen yderligere af. Nu
skærer vi ind mod Svinget, d. v. s. at
vi midt i Svinget befinder os i venstre
Side af Banen, men umiddelbart inden
vi naar Midten af Svinget, gaar vi ned
i 2. Gear, saaledes at vi har et stort
Overskud af Accelerationsevne i Be-
redskab. Vi naar Midten af Svinget og
giver hurtigt stigende Gas — altsaa ikke
træde Gaspedalen pludseligt ned, men
give jævnt hurtigt Gas, ellers kan det
gaa galt. Vi kan ligefrem mærke, at
Vognen kaster Bagenden paa Plads, og
vi accelererer godt frem, men inden vi
kan naa at komme i 3. Gear, skal vi
gennem et Haarnaalesving til højre og
tilbage i samme Retning, som vi kom
fra. Vi bremser kraftigt med Fodbrem-
sen samtidig med, at vi har 2. Gear
inde, vi skal helt ned under 30 km.Tm.,
ellers kommer vi ikke rundt, og nu gør
vi noget, der vil faa Haarene til at rej-
se sig paa Hovedet af en hel Del Bili-
ster og ikke mindst paa en Del nordi-
ske Racerkøreres Hoveder. Vi sætter
Vognen i Frigear og lader den rulle
ind i Svinget, men inden vi naar Mid-
ten, sætter vi i 1. Gear, og ligesom vi
er kommet over Midten, giver vi haardt
Gas. Vognen smider sig paa Plads, og
vi har allerede Omdrejningerne oppe
paa den.

Man ser tydeligt Forskellen mellem en blød Kurve og et Haarnaalesving. Lad os i al Stilfærdighed skrive et Afskedsbrev til Slægt og Venner og gøre det omvendte for at se, hvad der sker. Vi kommer til den bløde Kurve, sætter i Frigear og lader den rulle ind igen- nem første Halvdel. Der sker ikke andet, end at vi skal gribe mere end dobbelt saa haardt i Rattet for at styre Vognen igennem. Saa gaar vi et Gear ned og giver haardt Gas. Vognen stiller sig næsten paa tværs af Banen, men vi faar rettet op, og der sker ikke noget, blot tabte vi en Del Fart og fik brugt unødvendig mange Armkræfter. Saa kommer vi frem til Haarnaalesvinget. Vi bremser af, kommer ned under 30 km.Tm., men nu er vi ved Indgangen til Svinget, og vi giver Gas. Vognen letter det højre Forhjul, og uanset hvad vi gør ved Rattet, trækker den ud i venstre Side, hvor vi havner paa den ene eller anden Maade. Vi havner ret godt, takket være den ringe Fart, og gaar hjem og river Afskedsbrevet i Stykker, men vi blev sat ud af Spillet denne Gang.

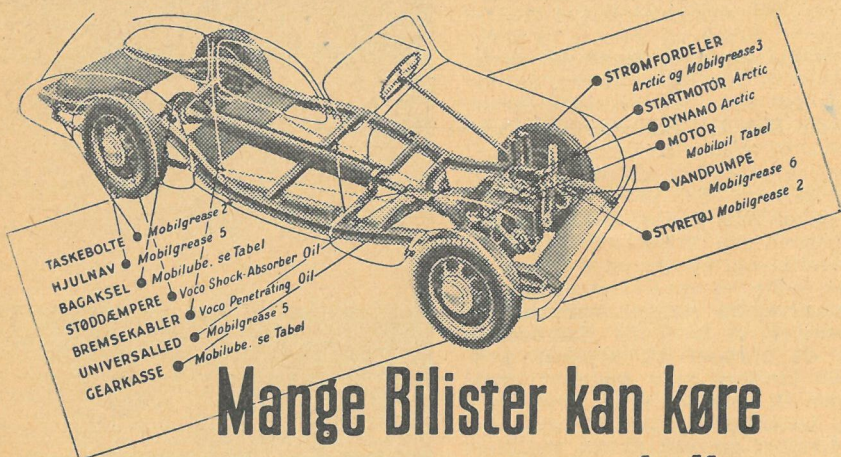
Man maa hele Tiden holde sig for Øje, at der ikke er noget saa gennemført logisk som at køre en Bil. Gør man det, saa sker der det. Ligeledes maa man tage Løbets Art i Betragtning. Den ovenfor omtalte Teknik er nøje knyttet til Beton- eller Asfaltbaner, f. Eks. i et Grand Prix. Drejer det sig derimod om Grus- eller Slaggebaner, er det noget helt andet. En Midget-Racer benytter sig af Dirttrack-rytterens Teknik og broadsider gennem Svinget. Finder Kørerens paa at tage Gassen fra i et Sving, vil Midget-Raceren begynde at lette paa Hjulene, hvad der egentlig ikke var Formaålet.

Prøv en Gang selv i Deres Vogn at dreje om et Gadehjørne med Gassen paa — det være sig med aldrig saa ringe Hastighed, — Vognen vil trække over i den gale Side af Vejen. Prøv dernæst at lade den rulle halvvejs igennem og giv den saa jævnt Gas, saa den trækker gennem den sidste Halvdel, og De vil mærke, at De hele Tiden har det fulde Herredømme over Vognen, og samtidig kommer hurtigere rundt. Prøv ogsaa i et blødt Sving paa Vejen at give Vognen jævnt stigende Gas gennem Svinget, og ligeledes her vil De mærke en Sikkerhed, som udebliver, hvis Vognen ikke trækker gennem Svinget. Biler er saamænd de mest taknemmelige Væsner, blot de behandles rigtigt.



Fra Prøvebanen i Vassingerød. Freemann Steensen er kommet i for stort Udskred og tager en lille Tur op ad Skraaningen, men klarer sig velbeholdent ud igen.

(Foto Mogens v. Haven)

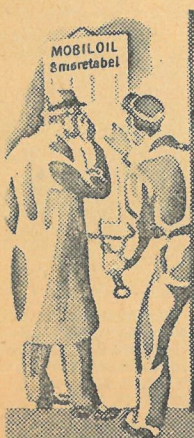


Mange Bilister kan køre *billigere!*

I nogen Grad bestemmer De selv, hvor dyr Deres Vogn skal være i Drift. Er De efterladende med dens Pasning, hævner det sig i Form af større Benzinförbrug og flere Reparationer. Holder De Vognen samvittighedsfuldt med Smöring, lönner den Dem med Ökonomi, Driftsikkerhed og lang Levetid.

Til samvittighedsfuld Smöring hörer, at De faar skiftet Motorolie för hver 1500 km. Har De Gargoyle MOBILOIL i Motoren? Ellers skift til den ved förste Lejlighed!

Blandt Olier er Gargoyle MOBILOIL noget ganske särligt. Takket väre aarelangt, intimt Samarbejde mellem Automobilfabrikkerne og Vacuum Oil Company findes disse Olier i specielle Typer afpasset efter hvert Motorfabrikat. Paa MOBILOIL Tabellen finder Forhandleren de bestemte MOBILOIL Typer, som yder Motor, Gear og Differential den bedste Beskyttelse.



Skift til Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY
MOBIL OIL SPECIALISTER



SUNBEAM

1948

Engelsk Maskine paa Gæsteoptræden

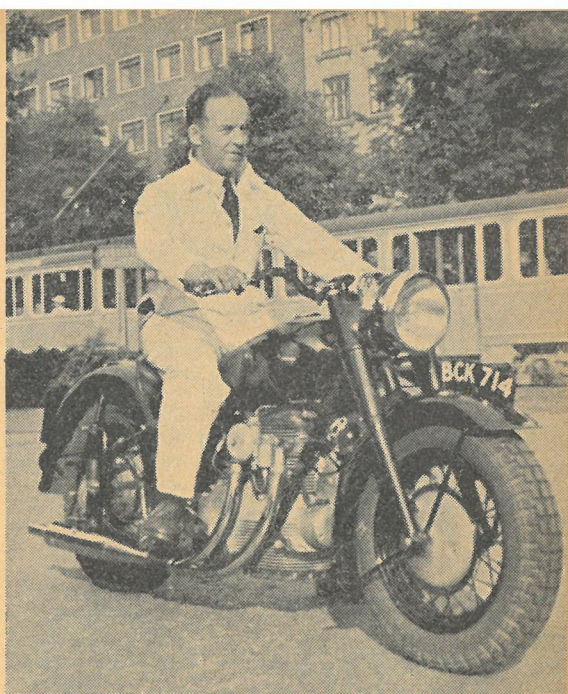
For nogle Dage siden observerede vi en ny Sunbeam i København. Maskinen tilhørte en Englænder, Mr. Robinson, der som Radarekspert for Tiden opholder sig i Landet.

Vi har endnu ikke haft Lejlighed til at se dette Fabrikats Efterkrigsmodel, hvorfor vi omgaende kastede os over Studiet af Maskinen. Motoren er to-cylindret i Række, og Slagvolumen er 485 ccm. Ventilene betjenes af en overliggende Knastaksel, der er anbragt paa Topstykkets ene Side, medens alle Ventiler sidder i den modsatte Side. Dette Arrangement har gjort det let at indkapsle hele Ventilmekanismen med et Dæksel, der som den øvrige Del af Motoren er udført i en Aluminiumslegering.

Transmissionen er, som paa Nimbus, med Kardanaksel med Snekke og Snekkehjul. Koblingen er vaad Flerpladekobling. Smøresystemet er »vet sump« med Olie i et Bundkar, forsynet med Køleribber.

En meget interessant Nyhed ved denne Maskine er Motorens Ophængning, der i mangt og meget minder om Ophængningen i moderne Biler. Motoren er understøttet paa 3 Punkter, men er ved Gummibøsninger gjort bevægelig i Stellet, hvorved alle Rystelser fra Motoren bliver umærkelige.

Dynamoen er koblet direkte til Krumtappen og Fordeleren direkte til Knastakslen. Tændingen er Batteritænding, og Akkumulatoren er ind-



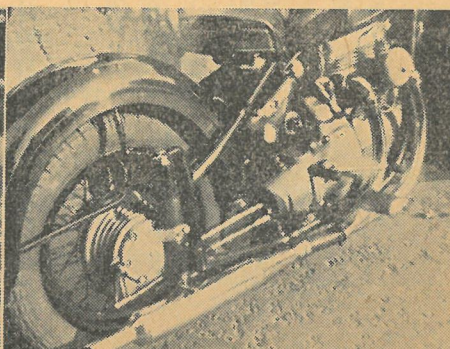
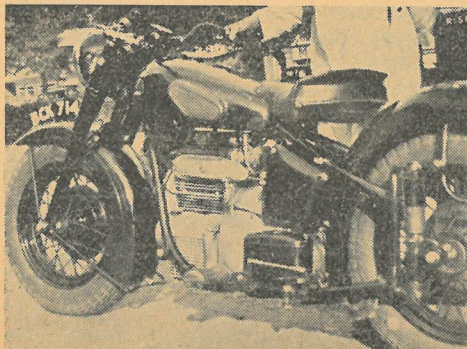
Mr. Robinson paa Sunbeam 1948.

kapslet i en Box, hvor ellers Olietanken normalt har sin Plads paa moderne engelske Maskiner. I denne Box er tillige Ampéremetret og Tændingslaasen anbragt.

Maskinen er baade forsynet med Telescopforgaffel, der tilsyneladende er en tro Kopi af B. M. W., og fjedrende Bagstel. Imellem Forgafleens Grene er tillige monteret en Telescopstøddæmper.

Naar man betragter den nye Sunbeam, kommer man uvægerligt til det Resultat, at man her staar over for en Maskine i en Klasse for sig — lad os haabe, vi snart faar nogle Maskiner af dette Fabrikat at se med danske Nummerplader.

★



Sunbeam 1948 har med sit robuste Udseende et amerikaniseret Præg.

Det er saa let
at holde Vognen smuk



Som en skærmende Hinde beskytter **FOGA** den sarte Lak mod Regn og Støv. Derfor betyder **FOGA** mere end et straalende Udseende for Deres Vogn el. Motorcykle

FOGA-POLISH

1/5 FOGA KÆRAGERVEJ 12
VANLØSE



**ARNES
D K W**

SERVICE

er flyttet til

LUNDTOTTEGADE 39

TLF. ÆGIR 1787

BERØMTE KØRERE

Jean-Pierre Wimille

Et af de Navne, der uvægerligt forlener et Motorløb med en særlig Glans, er Europamesteren fra 1947, Franskmanden Jean-Pierre Wimille. Han er ikke alene en af sit Lands, men hele Verdens bedste Racerkørere, og det er en Kendsgerning, at han er en Mand, de største Firmaer rent ud slaas om at faa til at føre deres Motorkøretøjer frem til Sejr. Wimille kan vælge og vrage og stiller selv sine Betingelser. I 1946 var det saadan, at to Repræsentanter for Verdens-Fabrikater formelig laa paa Knæ for ham og bønfaaldt ham om at bære deres Farver i de store Raceløb.

Allerede før Verdenskrig Nr. 2 var Wimille et Navn, man regnede med, og dog er det først i de allerseneste Aar, hans Stjerne er steget i Zenith. I Sæsonen 1945-46 vandt han tre store Løb, først »Bois de Boulogne« og derefter Løbene i Perpignan og Dijon. I Fjor vandt han med Alfa Romeo baade Grand Prix de Suisse i Bern og Europamesterskabet i Spa for at nævne blot de betydningsfuldeste af hans Sejre i denne hidtil største Sæson i hans Karrière. Siden sluttede han Kontrakt med Gordini, og efter kun et Par Maaneders Prøvekørsel med den nye Simca var han klar til en Tourné gennem Sydamerika, hvorunder han vandt en overlegen Sejr i Grand Prix de Rosario i Argentina.

Wimille er for Øjeblikket ved sin samtidig dristige og omhyggelige Køreteknik i Særklasse blandt Verdens bedste Motorkørere, en populær og særpræget Skikkelse. Det fandt sit Udtryk, da han i Foraaret deltog i Nationernes Grand Prix i Schweiz og under de 75.000 Tilskuers Jubel vandt en straalende Sejr over sin Simca-Kollega, Prins Bira.

Tazio Nuvolari

Italieneren Tazio Nuvolari, en af Verdens bedste Racerkørere, er først og fremmest berømt for sin overlegne Kurve-Teknik, som overalt fejrer Triumfer. Ved Indgangen til en Kurve sagtner Nuvolari i sidste Øjeblik Farten og gaar derefter gennem Kurven i en Serie velovervejede Udskridninger, hvorved den øgede Friktion mellem Dækkene og Banen giver Vognen den rette Hastighed. Det er imidlertid en yderst risikabel Taktik, som da ogsaa jævnlig for Nuvolari, den eneste Europæer, som har vundet det store amerikanske Vanderbilt-Løb i USA, har betydet Situationer, hvor hans Liv har hængt i en spinkel Traad.

Nuvolari debuterede 1924 som Privatkører med Bugatti og vandt sit Livs første betydningsfulde Sejr med Alfa Romeo i Tripolis Grand Prix'et 1928. Fra og med 1929 kørte han hovedsagelig Alfa Romeo, men engageredes i Begyndelsen af Trediverne af Scuderia Ferrari, som han siden har repræsenteret undtagen Sæsonen 1933—34, da han sammen med sin Landsmand Borzacchini havde sin egen Racerstald med Maserati-Vogne.

Den italienske Mesterkører har vundet praktisk talt alle større Grand Prix-Løb i sin Stjerne-Karriere og staar vel for Øjeblikket i sit Livs bedste Form.

„Bira“

»Bira« er det Pseudonym, Prins Bira-bongse af Siam har anlagt under sin Karriere som Racer-Stjerne. Den alle muntre Orientaler er ikke nogen ny Skikkelse i Motorverdenen, men det er dog først i de sidste Aar, han rigtigt er kommet frem i Rampelyset. Allerede for 12 Aar siden var han i Ilden med en engelsk ERA-Racer, i 1935 placerede han sig paa Andenpladsen i Prix de Berne, og 1937 var han Nr. 3 i samme Løb. 1936 vandt han to store Konkurrencer for Sportsvogne, nemlig i Monaco og i Picardiet. Sin hidtil største Sejr hjemførte han i Fjor gennem sin Triumf i det belgiske Grand Prix, og han sluttede 1947-Sæsonen med ved Rattet paa en ny Simca at vinde Prix de Léman i Lausanne.

»Bira« har vundet sig overordentlig Popularitet overalt, hvor han er kommet, ikke mindst gennem den Impulsivitet, som altid karakteriserer en Kunstner — i dette Tilfælde altsaa en Rattets Kunstner.



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.

AUTO- OG MOTORCYKLE

FORLYGTER

Nr. 2951 med Kugle-Bundbespænding passende for

NIMBUS indtil 1948

samt Varevogne og junior Vogne

Nr. 2952 m. Sidebespænding, passende for alle engelske Motorcykler samt

NIMBUS 1948

Begge Typer kan leveres i

Aluminium Kr. 70,-

Forcr. Messing . . . 95,-

FAAS HOS FORHANDLERNE

SVEND OLSEN

HALMTORVET 13

København V.

C. 9063

C. 9063

Folkevognen **VW**

Skandinavisk Motor Compagni foreviste den 14. September den tyske Folkevogn for Pressen. Firmaet har endnu kun faaet 4 Vogne, men man haaber, at det vil lysne for Importen, saasnart der træffes Handelsaftale af blot nogenlunde Omfang med Tyskland.

Civilingeniør Mourier fortalte om Fabrikken i Tyskland og udtalte bl. a. følgende:

»Fabrikken er anlagt i en forholdsvis øde Egn ved den lille Landsby Fallersleben, der ligger ved den store Mittel-landkanal, der forbinder Elben og Weser, og den har selvfølgelig sin egen Havn ved denne Kanal. Yderligere ligger den ved een af de store Hovedbaner fra Vest mod Berlin og ganske kort fra Autostradaen fra Köln til Berlin.

Om Størrelsen af selve Fabrikken, Tysklands største Automobilfabrik, foreligger ingen konkrete Oplysninger. Vi kan derfor kun videregive de Indtryk, vi har faaet ved en halv Snes Besøg i Wolfsburg. Det særegne ved denne Fabrik er, at den ikke som andre af Verdens store Automobilfabrikker er blevet til lidt efter lidt ved stadige Udvidelser, efterhaanden som Kravet om mere Plads rejstes. Den er bygget i Løbet af to Aar ved et Magtbud, og er fra første Færd planlagt i den Størrelse, den har i Dag. Dens Produktionskapacitet var planlagt til ca. 1000 Vogne om Dagen altsaa 300,000 om Aaret, og intet blev sparet for at fremskaffe de mest moderne automatiske Maskiner og den bedste tekniske Indretning, der kunde faas. Fabrikken er i to Etager og har en Længde paa 1,6 km og en Bredde paa 200 m, hvilket jo giver et ganske anseligt Grundareal. Da vi første Gang skulde se Fabrikken og spurgte, om vi ikke kunde gaa en Tur langs Samlebaandene, blev dette afvist med en Hovedrysten, og i Stedet satte vi os i vor store amerikanske Vogn og kørte 4 km rundt inde i selve Fabrikken, hvor der er Gader med Hovedvejskilte saavel som mindre befærdede Sidegader. Fabrikken er anlagt saaledes, at alle Raamaterialer kommer ind i den ene Side, hvorefter hver lille Del gaar igennem sin Række af Maskiner for at komme ud i den modsatte Ende som et færdigt Produkt, rede til at møde an-

dre Dele, for straks paa Samlebaand at blive færdigmonteret f. Eks. til en Motor. Naar Arbejderne skal spise, begiver de sig ikke som i mange andre Fabrikker til en fælles Kantine, men der findes 30 Spisesale placeret ud mod Fabrikkens Facade, saaledes at den enkelte Arbejder kun skal gaa et forholdsvis kort Stykke Vej. Hver af disse Spisesale kan rumme ca. 2000 Mand. Et meget imponerende Anlæg er Køkkenet, hvor man paa een Gang kan lave Middagsmad til 30.000 Personer.

I Øjeblikket, hvor ca. 70 pCt. af Fabrikken ligger i Ruiner efter Bombardement fra 400 Flyvemaskiner, beskæftiges kun ca. 9000 Mand, men Dag for Dag øges Produktionen, flere og flere Folk antages, og der reparerer for fuld Kraft. I Øjeblikket produceres ca. 2000 Vogne om Maaneden.

Foruden selve Fabrikken blev i Løbet af 1½ Aar bygget en By, eller rettere to Byer, en til Funktionærer og en til Arbejdere, i disse Byer bor i Dag ca. 30,000 Mennesker, der alle er direkte og indirekte beskæftiget paa Fabrikken.

Man har tidligere haft Lejlighed til at stifte Bekendtskab med Folkevognen, naar den var paa Besøg her i Landet, kørt af engelske eller amerikanske Soldater paa Orlov, men som oftest har disse Vogne været mere eller mindre forrakkede paa Grund af manglende Pasning. Det var derfor et helt andet Indtryk, man fik af Vognen, da den blev præsenteret som en smuk lille Personvogn med skinnende Lak.

Den firecylindrede, luftkølede Boxer-motor er anbragt bag i Vognen, hvorved hele Motor- og Transmissionssystemet bliver en kompakt Enhed. Dette har endvidere medvirket en stærkt strømliniet Udformning af Torpedoen, under hvilken der er Kuffertrum og Reservehjul. Denne Facon giver ikke alene et godt Udsyn, men er medvirkende til at presse Vognen mod Vejbanen, eftersom Luften for Størstedelen presses hen over Vognen, naar den kører. Vognen ligger glimrende paa Vejen bl. a. paa Grund af Vægtfordelingen med 44 pCt. paa For- og



Den nye Folkevogn paa Vej over Raadhuspladsen.

56 pCt. paa Bagakslen. Fabrikken har her udnyttet Erfaringerne fra Tysklands berømte Væddeløbsvogne, og den hensigtsmæssige Fordeling er en af Fordelene ved Hækmotoren. Foraksel og Forfjedre er sammenbygget som to tværliggende Torsionsstænger med indkapslede Fjederlameller. Baghjulene er ophængt i Pendulaksler i Forbindelse med tværliggende indstillelige Torsionsstænger. Denne Konstruktion, der giver uafhængig Affjedring af alle fire Hjul, i Forbindelse med fire hydrauliske Støddæmpere betinger Vognens glimrende Affjedring og dens Evne til at tage Sving i stor Fart uden at krænge over. Dens gode Køreegenskaber tillader saaledes en høj Gennemsnitshastighed ogsaa paa daarlig Vejbane. Tophastigheden er 100 km, og Motoren bliver ikke overanstrengt ved denne Hastighed, idet Omdrejningstallet ved denne Fart kun er 3000. En yderligere Behagelighed er Varmeapparatet, der foruden at blæse frisk, varm Luft ind i Vognen paa fire Steder ved Fødderne ogsaa holder Forruden klar ved at blæse varm Luft paa dens (Defroster).

Pladsforholdene i Vognen er gode. Foruden Plads til 4—5 Personer er der et stort Bagagerum bag Bagsædet og et mindre under Hjelmen, hvor ogsaa Benzintanken (med Reservetank paa 5 l) og Reservehjulet er anbragt. Tankens Kapacitet er 40 l, hvoraf de 5 i Reservetanken, hvilket giver Vognen en Aktionsradius paa 535 km. Reservehjulsholderen er svejset paa Chassisrammens forreste Kant, og denne Anbringelse af Hjulet betyder et væsent-

ligt Sikkerhedsmoment i Tilfælde af Kollision.

Motoren er som sagt anbragt over Bagakslen, og Vognens Trækkraft og Acceleration er ganske glimrende. Paa 14 Sekunder kan den accelerere fra 0 til 60 km i Timen og i første Gear tage Stigninger paa 32 Grader. Den 4-cyl. gummimonterede Boxermotor har Topventiler, Letmetalsstempeler, er paa 1131 cm³ og udvikler 25 HK ved 3300 Omdrejninger. Kompressionsforholdet er 5,8:1, og Krumtappen har fire Hovedlejer. Motoren er luftkølet. En Oliekøler er indbygget i Luftstrømmen fra Ventilatoren, og Luftmængden, der varierer efter Motorens Omdrejningstal, kan reduceres om Vinteren ved en Regulator. Motorens forskellige Aggregater som Karburator, Benzinpumpe, Strømfordeler, Tændrør, Oliepaafyldning og -maaler er meget let tilgængelige. Trods Motorens store Ydeevne er Benzinforbruget forbløffende lavt, ca. 7½ l paa 100 km. Gearkassen har fire fremadgaende Gear, hvoraf fjerde i Realiteten er et Overgear, idet Udvekslingsforholdet er 1:0,8. For Fuldstændighedens Skyld kan nævnes, at Vognen er udstyret med dobbelte elektriske Vinduesviskere, indbyggede Afviservinger, Vigotdunkraft til at anbringe under Trinbrættet samt indstillelige Forstole.

Hele Vognens Konstruktion er forbavsende enkelt og robust og Reservedelene billige, saa Vedligeholdelsesomkostningerne er smaa. Da samtidig Vognens Pris paa Gaden med Omsætningsafgift antagelig bliver ca. 8.300.—Kr., kan det uden Overdrivelse siges, at

Fabrikken her har skabt Vognen for det store Publikum.

SPECIFIKATION

Motor: Luftkølet 4 Takts 4 cyl. Boxer-motor, anbragt over Bagakslen. Boring 75 mm, Slaglængde 64 mm, Volumen 1131 cm³, 25 HK ved 3300 Omdrejninger. Tryksmøring m. afkølet Olie.

Benzinsystem: Faldstrømskarburator, Benzinpumpe, Tankens Kapacitet: 40 Liter, hvoraf 5 Liter i Reserve-tank.

Elektr. Anlæg: Bosch, 6 Volt, automatisk Tænding, elektriske Vinduesviskere, indb. Afvisere.

Gearkasse: 4 fremadgaende Gear (3die og 4de lydløse) og 1 bak.

Kobling: Enkeltplade Tørkobling.

Haand- og Fodbremse: 4 Hjuls mekaniske.

Gummistørrelse: 500/16.

Egenvægt: ca. 725 kg.

Dimensioner: Længde 4,05 m, Bredde 1,54 m, Højde 1,55 m, Hjulafstand 2,40 m, mindste Afstand fra Jorden 212 mm, Drejeradius 5 m. **St. Hastighed:** ca. 100 km pr. Tm.

Elo Sørensen og Hans Hansen i Finland

Finlands Automobil Klub havde til den 5. September arrangeret store Automobil-Konkurrencer paa Kottby Travbane i Helsingfors med Deltagere fra Danmark, Finland og Sverige. Danmark var repræsenteret af Elo Sørensen og Hans Hansen, begge med Ford i Racerklassen, Finland mødte med hele sit Kørerhold, og de svenske Farver var repræsenteret af Stig Söderlund, Bugatti-Racer, og Gunnar Wahlberg, BMW.

Konkurrencerne fandt Sted i straalende Vejr og overværedes af ca. 12.000 Tilskuere.

I den lille Sportsvogns-Klasse var Svenskeren Wahlberg suveræn, han vandt stort, og i den store Sportsvogns-Klasse var den gamle sikre Finne Asser Wallenius lige saa overlegen. I Racer-Klassen var Antallet af Deltagere størst, hvorfor ogsaa Kampen om Placeringerne var heftigst. Stig Söderlunds gamle Bugatti hævdede sig paany, den accelererede hurtigt og tog straks ved Starten et betydeligt Forspring, som den beholdt til Maalet, skønt Finnen Hallman pressede haardt. Hans Hansen og Elo Sørensen naaede ikke at faa samme Fart paa deres Vogne som i Djurgårds-Løbet, men placerede sig som henholdsvis Nr. 5 og 6, et Resultat, som utvivlsomt for en Del skyldtes, at de ikke herhjemme med det herskende Løbsforbud har faaet tilstrækkelige Træningsmuligheder.

De to hjemmebyggede finske Midget-Vogne deltog for første Gang i Løb. Konkurrencen blev vundet af Fred. Geitel med KG-Special-A, udrustet med JAP-Motor.

I en Match mellem de 5 hurtigste Vogne tog Hallman Revanche over for Söderlund efter at være smuttet forbi denne i en Kurve. Söderlund havde forvret sig og var kommet i alt for kraftig Udskridning. Hallman kørte i øvrigt i Dagens hurtigste Tid.

Resultaterne blev:

Sportsvogne B: 1) Gunnar Wahlberg, BMW, Sverige, 3.42,2, 2) P. Mattsson, Ford Eifel, Finland, 4.20,6, 3) Toivela, Peugeot, Finland, 4.23,5.

Racervogne: 1) Stig Söderlund, Bugatti, Sverige, 3.30,6, 2) Helge Hallman, Ford, Finland, 3.31,4, 3) Keinänen, BMW Finland, 3.32,4, 4) E. Saloranta, Ford, Finland, 3.33,9, 5) Hans Hansen, Ford, Danmark, 3.42,7, 6) Elo Sørensen, Ford, Danmark.

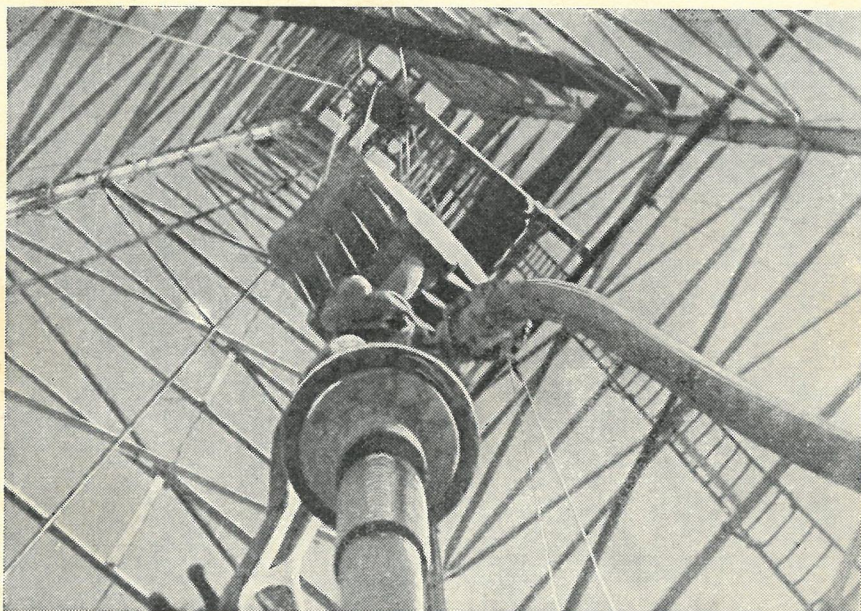
Midgets: 1) Fred Geitel, KG-Special, 4.07,0, 2) Lars Finnilä, KG-Special, 4.57,5.

Sportsvogne A: 1) Asser Wallenius, Ford, 3.37,5, 2) V. Ollikainen, Ford, 3.48,8, 3) Vilho Hollming, Auburn, 4.0,8, 4) H. Andersson, Ford, 4.03,0, 5) T. Frantz, Plymouth, 4.06,7.

Match: 1) Helge Hallman, Ford, Finland, 3.29,9, 2) Stig Söderlund, Bugatti, Sverige, 3.32,3, 3) E. Saloranta, Ford, Finland, 3.33,5, 4) Asser Wallenius, Ford, Finland, 3.38,3, 5) Keinänen, BMW, Finland, 3.38,8.

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL ER FLYTTET TIL

Lille Kongensgade 43 - København K. Palæ 8293



Kig op gennem et Boretårn fra »Olie fra Jorden«

SHELL FILM-BIBLIOTEK

raader over mange underholdende og interessante 16 mm Smalfilm (baade Tonefilm og Stumfilm), der gratis udlaanes til Skoler af enhver Art, Foreninger, Institutioner o.s.v. over hele Landet.

Udførlige Oplysninger om Filmenes Emner, Spilletid m.m. gives i SHELL FILMSKATALOG, som vi gerne vil sende til Dem. Skriv eller ring til

$\frac{A}{S}$ DANSK SHELL



HOLMENS KANAL 7 - KØBENHAVN K. - TELF. C. 9838

Wichtige Angaben für den Aufenthalt

Autofaxen: Am Bahnhof, Fernruf 2900

Banken: Nieders. Landeszentralbank, Nordwestbank, Merkur-Bank, Volksbank, Stadtparkasse

Bäder: Familienfreibäder am Osterfeld (TSV-Sportplatz) u. am Herzberger Teich (SC Hellas) Hallen-Schwimmbad der Städt. Badeanstalt, hier wie auch im Georgenbad und im Privatbad Bohlig, medizinische Bäder aller Art Seegers SAUNA-Bad, Schlüterstraße 3

Garagen, Autoreparaturwerkstätten und Tankstellen stehen in großer Zahl zur Verfügung

Harzrundfahrten in die schönsten Gebiete des Harzes. Anmeldung. DER-Reisebüro a. Bahn.

Kraftwagenlinien:

- in den Harz: Bad Harzburg - Braunlage / Waldhaus - Romkerhall - Altenau / Auerhahn - Hahnenklee - Bockswiese / Clausthal-Zellerfeld / Langelsheim - Wolfshagen / Altenau - St. Andreasberg - Bad Lauterberg - Bad Sachsa u. a.
- in das Vorland führen Linien nach: Schladen - Ohrum / Liebenburg / Weddigen - Beuchte / Jerstedt - Bredelem / Vienenburg - Lengde - Gielde / Salzgitter - Lebenstedt / Lutter am Barenberge - Bockenem - Bodenburg u. a.
- im Fernverkehr: Berlin, Braunschweig, Erfurt, Halle, Hamburg, Leipzig, Magdeburg
- Stadtverkehr: Bergwerk - Schuhhof - Breites Tor - Oker Kirchenbrücke, Fliegerhorst

Museum: Königstraße 1/2

Parkplätze: Bewachte Plätze: Marktplatz, Jacobi-kirchhof, Am Stadteingang Rosentorstraße, außerdem weitere Plätze

Stadtbücherei: Marktstraße 1/2

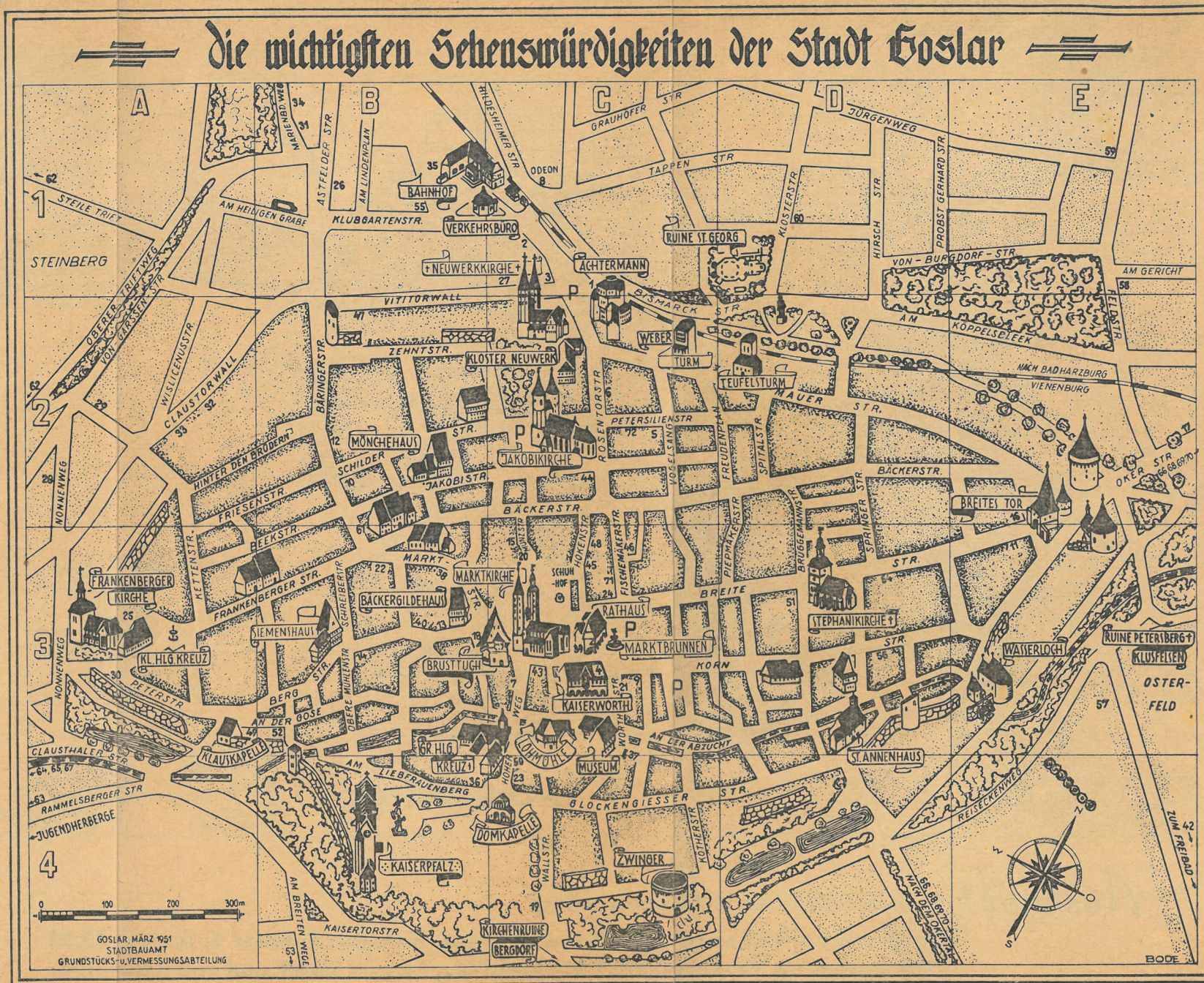
Städt. Lesehalle: Marktstraße 43

Stadtführungen: Täglich 9.00, 11.00, 13.00, 15.00 und 17.00 Uhr ab Rathaus

Sport: Sportplätze des TSV am Osterfeld und des MTV an der Ludwig Jahn-Straße, Tennisplätze, Hockeyplatz, Golfplatz, Reitschule. Regelmäßige Wanderungen des Harzklubs und des Alpenvereins. Im Winter alle Arten des Wintersports

Unterhaltung: Gastspiele auswärtiger Bühnen im Odeon-Theater, 4 Lichtspielhäuser, Vorträge und Kammermusik der Kulturvereinigung, Kirchenkonzerte, Kaffeehausmusik, Tanz

Printed in Germany — Imprimé en Allemagne

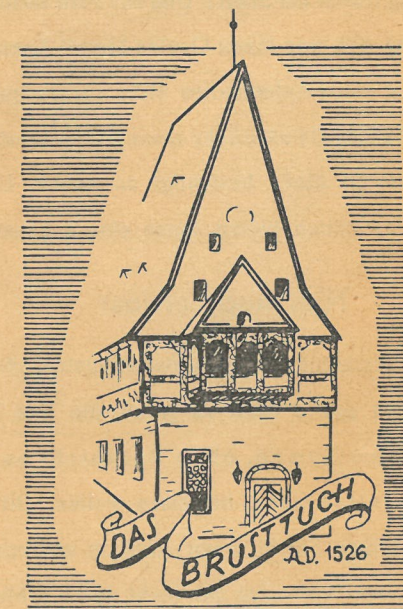


VERKEHRSPLAN

DER STADT

GOSLAR

(HARZ)



GOSLAR BITTET
FAHRT VORSICHTIG!
GOSLAR HAT VIELE
► ENGE STRASSEN ◀

Lieber Kraftfahrer!

Herzlich willkommen in Goslar!

Möge auch Ihnen der Glanz einer jahrtausendalten Geschichte und die Größe der Natur unseres schönen Goslar ein unvergessenes Erlebnis werden!

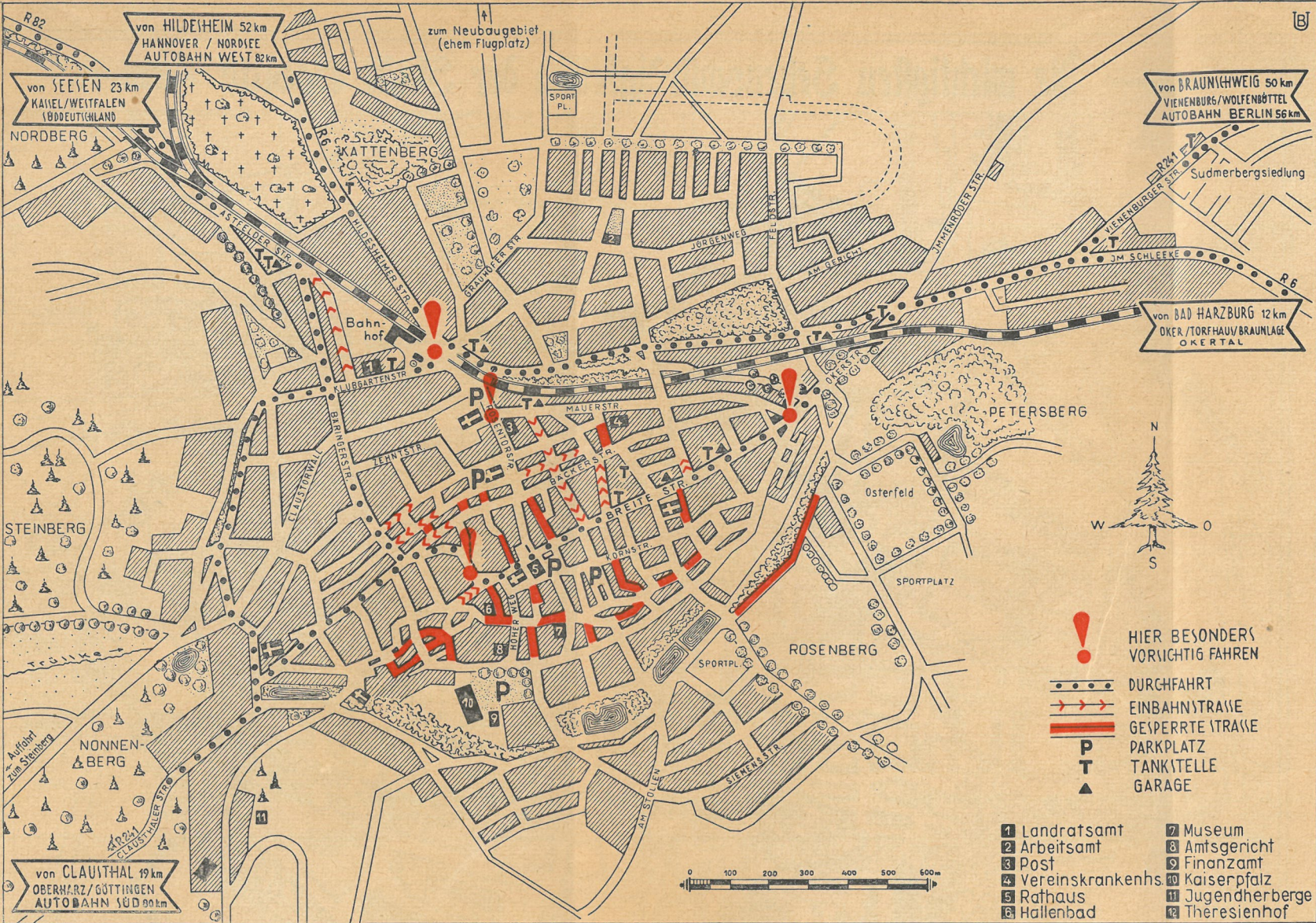
Schauen Sie sich bitte den umstehenden Plan an. Lockt nicht die Fülle der Sehenswürdigkeiten zu einer gemütlichen Wanderung durch die Stadt? Und der Plan stellt nur einen Teil dessen dar, was Ihnen Goslar bietet! Lassen Sie die Gelegenheit Ihres Aufenthaltes nicht vorübergehen, ohne die herrlichen Denkmäler eines jahrtausendalten Zeitgeschehens mit Muße besichtigt zu haben. Unsere gepflegten Gaststätten bieten Ihnen eine angenehme Rast.

Nun noch etwas:

Sie sind zweifellos ein verantwortungsbewußter Fahrer und gehören gewiß nicht zu jenen, die ihre Fahrkunst durch erhöhtes Tempo, ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, beweisen wollen. Bitte bleiben Sie so! Bleiben Sie bitte vor allem in unserem schönen Goslar so, und verleiden Sie nicht durch schlechtes und rücksichtsloses Fahren Ihren Mitmenschen, die beschaulich unsere engen Straßen durchwandern, den Aufenthalt in der herrlichen Stadt.

Wir danken Ihnen für Ihren Besuch, wünschen Ihnen weitere gute Fahrt und sagen:

Auf baldiges Wiedersehen!



Auskunft für den Aufenthalt in Goslar erteilen:

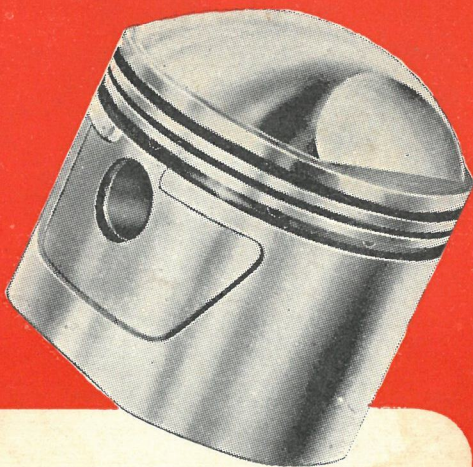
Fremdenverkehrsamt der Stadt Goslar, Rathaus, Zimmer 7, Fernruf 3333
DER-Reisebüro, Verkehrshaus Bahnhofplatz, Fernruf 2680, und alle Reisebüros

Reichhaltige Literatur über Goslar ist in allen Goslarer Buchhandlungen erhältlich

Entfernungen

von GOSLAR

nach	km
Aachen	446
Berlin	250
Bielefeld	196
Bonn	400
Braunschweig	50
Bremen	191
Dortmund	293
Dresden	272
Düsseldorf	355
Erfurt	112
Essen	329
Flensburg	390
Frankfurt/Main	307
Fulda	204
Göttingen	70
Halle	136
Hamburg	240
Hannover	80
Helmstedt	85
Hildesheim	49
Karlsruhe	400
Kassel	124
Kiel	320
Köln	376
Leipzig	171
Lüneburg	170
Magdeburg	130
Mannheim	450
München	536
Nürnberg	360
Paderborn	159
Saarbrücken	540
Stuttgart	450
Wuppertal	329



Enhver Motor har

BRUG FOR OLIE

men der er noget galt, hvis Motoren

FORBRUGER OLIE

I Reglen er det Stemplerne, der er slidt utætte, hvorved
baade Trækkraften og Økonomien bliver daarlig. Det be-
taler sig at hovedreparere Motoren straks og forsyne
den med **BLUE SEALED PISTONS** – Stemplet med
den lange Levetid.

BLUE *sealed* PISTONS

A/S DANSK METAL- OG AUTOINDUSTRI
ODENSE