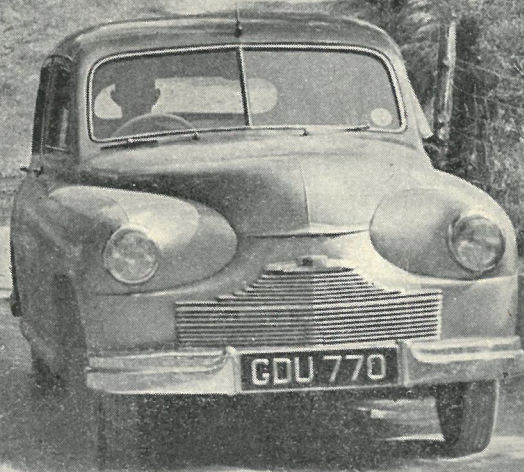


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



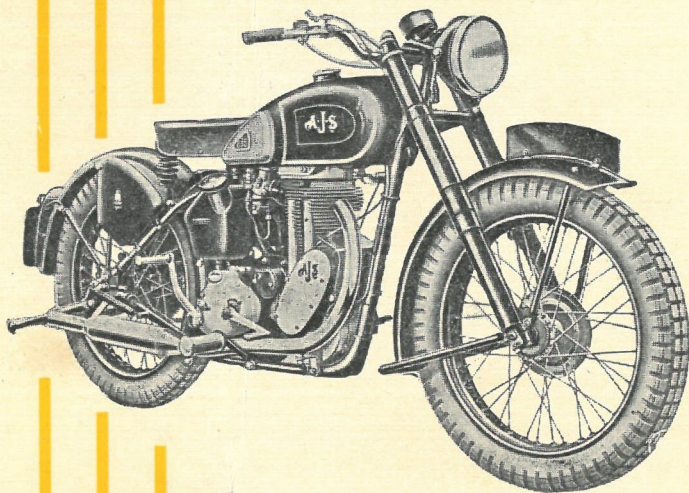
NR. 10

Den nye Vanguard i et smukt engelsk Landskab

OKTOBER 1948



A. J. S. fremstilles paa den største
Fabrik i England, som udelukkende
producerer Motoreykler.



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

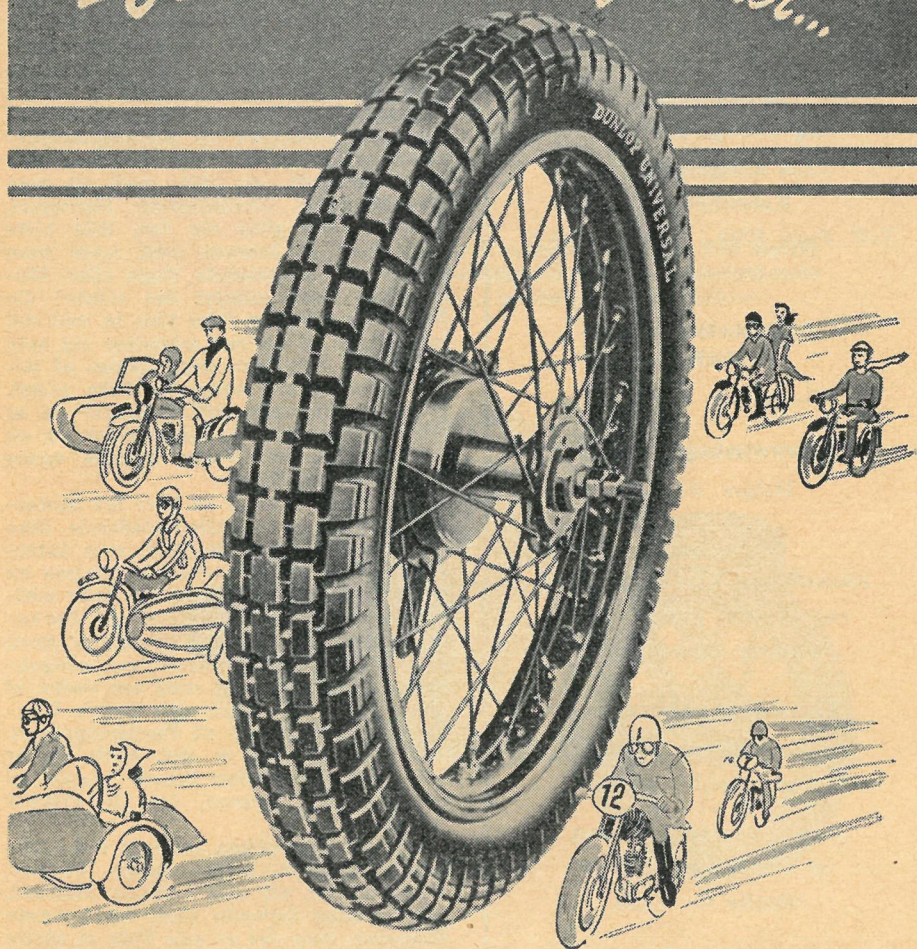
OKTOBER — !

Saa skal man altsaa til det igen. Det med Lygterne, De véd. Vi har tidligere skrevet om, hvordan Lygterne skal være indstillet dels for at opfylde Loven, dels for ikke at overskride samme. Vi er saa trætte af at gentage dette og vil iøvrigt overlade den Side af Sagen til Politiet. Men saa er der det med Hensynet til Medtrafikanterne. Som De husker, har vi ogsaa tidligere skrevet om dét, men vi maa gentage i én Uendelighed: Herregud, hvorfor ikke gøre sig den lille bitte Ulejlighed at blænde ned, naar man møder en modgaaende Vogn eller Motorcykle, ikke mindst det sidste? De Folk, der tror, de ikke kan se ved det lange Lys og derved udsætter sig selv for Farer, kan bare tage Farten af deres Køretøj, saa sker der ikke noget. Hvis de ikke gør det, risikerer de at sidde i Ruinerne af deres egen og en fremmed Mands Vogn, hvilket ogsaa indebærer en Risiko.

Lad os et Øjeblik se bort fra Motorloven, den er der tilsyneladende ikke andre end Færdselspolitiet, som interesserer sig for. Naar man kører paa en oplyst Gade eller Vej, er det ikke nødvendigt at køre med mere end Parkeringslyset, alt andet Lys paa Vognen er overflødigt og generer den modgaaende Trafik, uden at man ser bedre af den Grund. Gør Dem den Smule Ulejlighed at dreje ned til Parkeringslyset. Kan De ikke se, er det, fordi De er fuld eller paa anden Maade uegnet til at køre. Vis Hensyn, før De kræver det af andre!

Og saa er vi altsaa kommet ind i Oktober Maaned. Hvor mange Grader, Termometret vil vise i denne Maaned, kan vi ikke fortælle Dem før i næste Nummer, men det er paa Tide at skifte til Vinterolie. Spørg for en Sikkerheds Skyld det Olieselskab, hvis Produkter De plejer at købe, hvilken Olie De skal have paa Deres Motor og Gearkasse om Vinteren, og sørg for at faa den rigtige Kvalitet paa. Det vil sikkert heller ikke skade, om der blev skiftet Olie paa Deres Differentiale, hvis det da ikke lige er blevet gjort. Ved samme Lejlighed burde De give Støddæmperne Olie, det har De sikkert glemt et Par Maaneder, men de skal fyldes op for hver 1500 km, altsaa hver Gang De lader Vognen smøre.

- overalt hvor det gælder...



DUNLOP



Kommer de

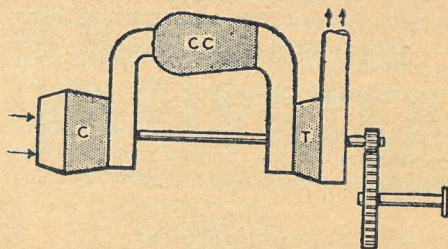
TURBINEDREVNE RACERE?

Nogle Betragtninger af CIVILINGENIØR O. AHLMANN-OHLSSEN

Naar man betragter den Udvikling, som har fundet Sted indenfor Bygningen af Automobilracere siden 1936, kan man ikke frigøre sig for den Tanke, at Udviklingen efterhaanden er kommet ind i et Spor, der fører bort fra det, som burde være Automobilvæddeløbets egentlige Mening, nemlig en teknisk Udvikling til Gavn for Bygningen af normale Brugskøretøjer med særligt Henblik paa Driftssikkerhed og Driftsøkonomi; i Stedet har man fortabt sig i en Overspecialisering, der lader haant om begge de nævnte Egenskaber. Dette Forhold kommer særlig tydeligt frem, naar man betragter de moderne 1,5 Liter Grand Prix Racere, saaledes som de f. Eks. bygges i Dag af Maserati og Alfa Romeo.

Saadanne Motorer bygges i Dag med 4, 6 eller 8 Cylindre, men Udviklingen gaar stadig i Retning af at forøge Cylinderantallet; inden den nuværende Grand Prix Formel, der gælder indtil Udløbet af 1953, er blevet afløst af noget bedre, vil man sikkert have baade 12- og 16-cylindrede Racermotorer. Naar man tager Hensyn til de Erfaringer, der allerede foreligger med Motorer af denne Art, kan man uden Vanskelighed forudse, at denne Videreudvikling af Racermotorerne maa føre til tunge, uøkonomiske Motorer, som efterhaanden har mistet enhver Lighed med det, vi i Dag kalder en Automobilmotor. Paa Grund af Anvendelsen af 2-Trins-Kompressorer, der af Konkurrencehensyn er nødvendige for at opnaa en tilstrækkelig Hestekraft indenfor den vilkaarligt valgte 1,5-Liter Grænse, har disse Motorer et specifikt Brændselsforbrug, som ligger omkring det dobbelte af det, man kan regne med ved almindelige Automobilmotorer, og samtidig viser det sig, at Motorens Vægt vokser med voksende Cylinderantal, saaledes at man efterhaanden kan opnaa den nødvendige Hestekraft med en langt lettere Motor af større Slagvolumen. Udviklingen hen imod et større Cylinderantal medfører samtidig,

at Omdrejningstallet sættes i Vejret, naar man stadig vil udnytte den største tilladelige Stempelhastighed, saaledes maa man i Løbet af faa Aar regne med, at en Grand Prix Motor vil udvikle sin største Hestekraft ved 9000 Omdr. pr. Min. eller mere. Dette medfører atter, at man maa benytte abnormt store Ventilaabningstider, saaledes at Motorens Fyldningsforhold og dermed Trækraften ved de lave Omdrejningstal bliver forringet. Følgen heraf bliver saa igen, at det bliver stadig vanskeligere at bygge en Transmission, der giver passende Trækraftforhold ved alle Hastigheder, og som samtidig kan betjenes uden væsentlig Ulempe for Føreren. Hvis man vil karakterisere de moderne Grand Prix



Skematisk Fremstilling af den simpleste Type af Forbrændingsturbine ved hvilken en enkelt Turbine baade trækker Kompressoren og afgiver Kraft til den udgaende Aksel. Denne Type egner sig rent principielt ikke til Anvendelse i et Motorkøretøj.

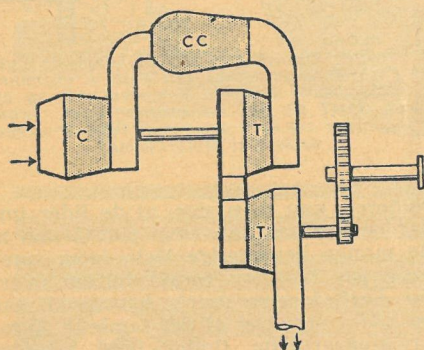
Motorer, kan man sige, at de lider under en for stor Egenvægt paa Grund af de mange bevægelige Dele (som samtidig gør Motoren meget følsom overfor Driftsforstyrrelser), ligesaavel som en altfor stor Del af det samlede Kompressionsarbejde finder Sted udenfor Motoren til Skade for den termiske Virkningsgrad.

Disse Betragtninger leder naturligt Tanken hen paa det Faktum, at den moderne Racermotor i sine rent fysiske Egenskaber mere og mere nærmer sig

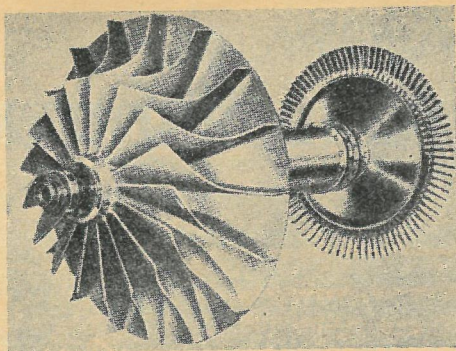
til Forbrændingsturbinen, forsaavidt som den efterhaanden har alle dennes Ulemper, medens den ikke kan opvise noget væsentligt i Retning af Turbinens Fordele.

Medens Udviklingen af Forbrændingsturbiner til Brug i Flyvemaskiner allerede har adskillige Aar paa Bagen (jeg tænker her paa Forbrændingsturbinen til Propeldrift og ikke paa Reaktionsmotoren), er der hidtil ikke fremkommet ret mange Oplysninger om de Forsøg, som foretages med Forbrændingsturbiner til Automobile. Nu foreligger der imidlertid en (ganske vist sparsom) Rapport om en engelsk Turbine, som allerede er gennemprøvet og sat i Drift. Disse Oplysninger har saa meget større Interesse, som det er en gammel, anerkendt Automobilfabrik, nemlig Rover, der har gjort dette Pionerarbejde. Rover Fabrikerne bygger i dette Tilfælde videre paa de Erfaringer, som de indhøstede under Krigen, idet de første Forsøgsmaskiner, der blev konstrueret af Foregangsmanden indenfor denne specielle Gren af Teknikken, Air Commodore Frank Whittle, netop blev bygget og gennemprøvet hos Rover.

Fabrikens Ingeniører, der altsaa har særlige Forudsætninger for at løse den stillede Opgave, blev hurtigt klar over, at man til Brug i Motorkøretøjer ikke kunde klare sig med den simple Forbrændingsturbin, der i Princippet bestaar af en Kompressor, et Forbrændingskammer og en Turbine. Denne Kraftmaskine har nemlig den kedelige Egenskab, at den kun udvikler et rime-



Skematisk Fremstilling af Princippet i Rover's Forbrændingsturbin, der er beregnet til Anvendelse i en Personvogn. Den øverste Turbine trækker Kompressoren, der leverer Forbrændingsluft under Tryk til Forbrændingskammeret. Den nederste Turbine, som kører paa den Gas, der har passeret den første Turbine, trækker direkte til Vognens Kardanaksel gennem et Reduktionsgear.



Rotor til et Kompressoraggregat bestående af et eensidigt Blæserhjul (forrest) monteret paa samme Aksel som Turbinehjulet. Det viste Eksempel stammer fra en Reaktionsmotor, Type de Havilland Goblin.

ligt Drejningsmoment indenfor et meget snævert Omdrejningsomraade, hvilket, hvis den skulde finde Anvendelse i et Motorkøretøj, vilde medføre meget betydelige Transmissionsvanskeligheder; man kan vist roligt sige, at en saadan simpel Forbrændingsturbin kun vilde være praktisk anvendelig i Forbindelse med en kontinuerligt variabel (»gearløs«) Udveksling. Man er derfor ved Rover's Konstruktion gaaet over til en Komplicering af Aggregatet, som giver det ganske anderledes brugelige Egenskaber. Som det fremgaar af Figuren, har man delt Maskinens Turbineafdeling op i to Dele, een Turbine, der alene tjener til at drive Luftkompressoren, og en anden Turbine, som udvikler den nyttige Trækkraft. I et saadant System er Kompressoren med sin særlige Turbine uafhængig af Belastningen paa Trækkraftturbinen, medens denne paa den anden Side frit kan udvikle sit normale, høje Drejningsmoment selv ved moderate Omdrejningstal. Det har ved Prøverne med Rover's Forsøgsaggregat vist sig, at det er i Besiddelse af en saadan Smidighed, at man — i hvert Fald ved Anvendelse i et Personautomobil — overhovedet ikke behøver nogen Gearkasse, men kan klare sig med en hydrodynamisk Kobling (bortset fra at Vognen selvfølgelig maa have et Bakgear).

Denne Forbrændingsturbin, over hvilken der endnu ikke foreligger hverken Tegninger eller Fotografier, udvikler 100 HK ved 55000 Omdr. pr. Min., uden at Trækturbinen lider mekanisk Overlast. Den samlede Vægt af hele Aggregatet andrager 216 kg, og Hoveddimensionerne er: Længde 915 mm,

Bredde 458 mm og Højde 508 mm, idet man ved Planlægningen af Maskineriet tog Hensyn til, at det skulde kunne indbygges i en normal Rover Personvogn. Et meget vigtigt Punkt ved en Forbrændingsturbine til Brug i et Automobil er Rensningen af den indsugede Forbrændingsluft; man kommer derfor ved disse Maskiner til at udvikle helt nye og meget effektive Typer af kombinerede tørre og vaade Filtre. Med Hensyn til Brændselsøkonomi kan Turbinerne endnu ikke konkurrere med normale Benzin- eller Dieselmotorer, men man kan paa dette Punkt sikkert forudse endnu en betydelig Udvikling, og Turbinerne har i hvert Fald den Fordel, at de ikke er kræsnede med Hensyn til Kvaliteten af det Brændsel, man fodrer dem med; selv Motorbrændsler med et Octantal saa lavt, at de ikke kan anvendes i nogen Motor i Praksis, giver udmærkede Resultater, naar de bruges i en Forbrændingsturbine.

Hele denne Udvikling har ganske naturligt medført, at man i internationale Automobilsportskredse er begyndt at interessere sig for Forbrændingsturbinernes Anvendelse i Motorsporten. Den principielle Vanskelighed, som bestaar i, at man ikke kan bygge disse Turbiner under en vis HK med en rimelig Brændselsøkonomi, hindrer ikke Anvendelsen i normale Grand Prix Løb, idet man jo allerede i de eksisterende Racere arbejder med Motorer paa omkring 300 HK og i Løbet af nogle Aar regner med at komme op i Nærheden af de 400 HK. Netop indenfor dette Omraade kan man forvente, at Forbrændingsturbinen kan bygges til en betydelig lavere Egenvægt end den tilsvarende Stempelmaskine, hvilket falder udmærket i Traad med de almindelige Bestræbelser for at reducere Egenvægten af det samlede Motorkøretøj. Det forekommer paa Forhaand naturligt, at det bliver Racerkonstruktørerne, der i første Omgang kommer til at udnytte Forbrændingsturbinen i Automobile og dermed viser Vejen frem mod Turbinetyper, der kan anvendes i almindelige Motorkøretøjer, ikke mindst fordi man ved Bygningen af internationale Grand Prix Racere paa Forhaand er indstillet paa meget betydelige Udgifter, der for en almindelig Betragtning maatte synes langt bedre anvendt paa et konstruktivt, nyskabende Arbejde end til Udviklingen af en Kraftmaskintype, Kompressormotoren, der i enhver Henseende synes at have overlevet sig selv.



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.

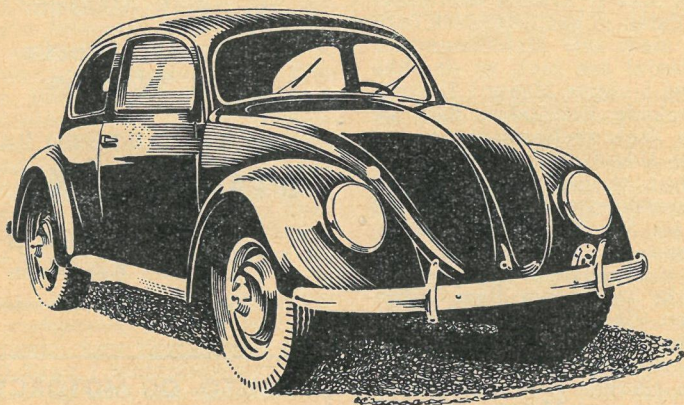
C. 9063

C. 9063



FOLKEVOGNEN

*Vi har overtaget Generalrepræsentationen for
Tysklands populæreste Automobil*



Folkevognen VW

Det er en Vogn med fantastiske Køreegenskaber. Med sit lave Tyngdepunkt og eminente Affjedring ligger den glimrende paa Vejen, og alle Passagerer sidder lige godt og behageligt. Den er hurtig i Acceleration, smidig i Trafikken, og Benzinforbruget er kun ca. 7 l paa 100 km. — Det er kort sagt — Idealvognen.

... Folkevognen af i Dag er — Vognen af i Morgen ...

Forhandlere antages i Distrikter, hvor vi ikke er repræsenteret.

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/s

KØBENHAVN - ODENSE

ENGELSK-DANSK MATCH

paa Gentofte Stadion

STÆRKE ENGLÆNDERE FRA ANDEN DIVISION

I Forbindelse med den britiske Udstilling lykkedes det Gentofte Stadion at faa Dispensation for et enkelt Løb, der kørtes den 19. September. Vejret var omtrent saa daarligt, som det kunde være, men Banen var fast og mærkværdigvis ikke særlig fedtet, selv om det havde regnet hele Formiddagen. Det var gennemgaaende meget hurtige Tider, der blev opnaaet uden et eneste Styr.

Der maatte foretages lidt Ændringer i Programmet, da Aage Jacobsen havde faaet Maskinskade under Træningen og ikke kunde starte, og Svend Jensen havde sendt sin Maskine med D. S. B., hvor den var forsvundet.

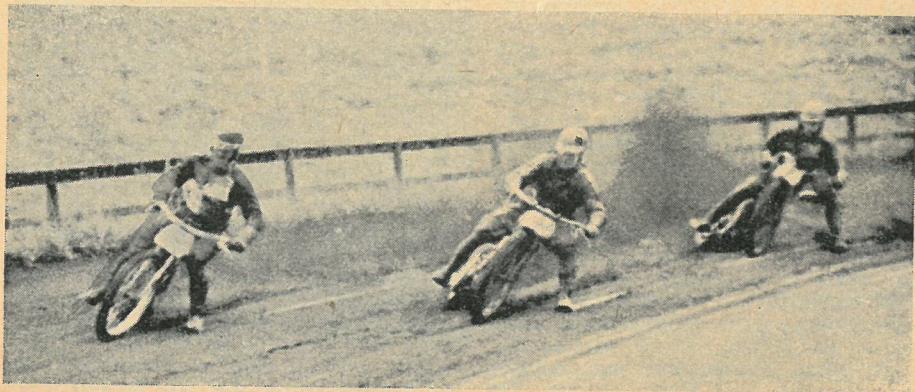
Dagens første Start var et Udtagelsesløb til den engelsk-danske Ekspertmatch. Her startede *Orla Knudsen*, *Aage Andersen*, *C. O. Jensen* og *Erhard Fisker*. *Orla Knudsen* vandt overlegent i Tiden 1.30,3 med *Aage Andersen* paa Andenpladsen i 1.34,6. *Orla Knudsen*'s Tid svarede til den danske Banerekord for staaende Start, som han forøvrigt ogsaa var Indehaver af.

I anden Start var det Englænderne, der skulde udkæmpe en indbyrdes Strid for derved at udvælge de to Ryttere, som skulde have den Ære at tage en Match med det danske Hold. De 3

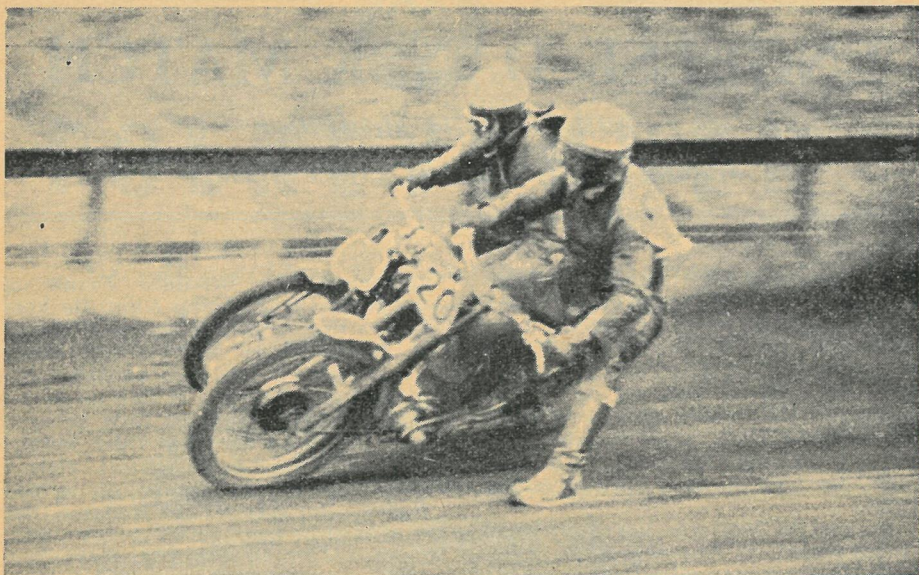
Englænderne var Brødrene *Frank* og *Jack Hodgson* og *Benny King*. De kom alle fra den engelske anden Division, der aabenbart er tilstrækkelig stærk til at hamle op med den danske Elite.

Englænderne lavede et Løb ud af det og laa omtrent Side om Side gennem alle 4 Omgange. De kørte i den karakteristiske engelske Stil, halvt nede i Spagat i Svingene, men ret op og ned i Sædlen. Det blev *Frank Hodgson*, der gik af med Sejren, hans Tid blev 1.32,2, Broderen *Jack* kom paa Andenpladsen i 1.32,6, og som Nr. 3 kom *Benny King* i 1.32,8. Selv om *Orla Knudsen*'s Tid var bedre, var det indlysende, at det var hurtige Ryttere, Danskerne skulde op mod, og der var ingen Tvivl om, at Englænderne kunde køre hurtigere, end de havde gjort i dette indledende Heat.

Den engelsk-danske Ekspertmatch blev kørt i 3 Heats med Pointsberegning, og Rytterne var fra England Brødrene *Hodgson* og fra Danmark *Orla Knudsen* og *Aage Andersen*. I det første Heat kørte *Orla Knudsen* som aldrig før paa Gentofte Stadion, men *Frank Hodgson* laa lige i hans Baghjul og pressede ham haardt. *Jack Hodgson* laa lidt længere tilbage og spærrede for *Aage Andersen*. Dette blev ogsaa bemærket af *Speake-*



De 3 Englændere i Udvælgelsesløbet



Børge Mørch (20) presses hårdt af Knud Nielsen.

ren, Kai Otting, da Tiderne efter Heat-et blev meddelt. Der er dog ikke noget at bebrejde de enge'ske Kødere, da der her var Tale om Holdkonkurrence, hvilket bliver taget mere bogstaveligt i England end her i Landet. Paa de engelske Baner er det god Tone at passe paa hinanden, men selvfølgelig maa en Rytter ikke køre brat udfor en anden eller lignende unfair Kørsel, men det var der heller ikke Tale om i dette Tilfælde.

Orla Knudsen slog sin egen Banerekord i Tiden 1.30.2, hvilket er $\frac{1}{10}$ Sekund under den gamle Rekord. Den nye danske Banerekord ligger et halvt Sekund over den effektive Banerekord, der indehaves af »Kumla« Fransson, Sverige. Jack Hodgson kørte i 1.32,5 og Aage Andersen i 1.33,4. Da der blev givet 4—3—2—1 Point, var Stillingen 5—5. I andet Heat kom Orla Knudsen bedst i Start, men Frank Hodgson gik forbi ham efter et Par forgæves Forsøg. Han øgede stadig Afstanden og gik over Maallinien som sikker Vinder i Tiden 1.30,7. Broderen kom som Nr. 2 i 1.32,6. I tredje Heat fik Orla Knudsen ikke rigtig Omdrejninger paa sin Maskine, og inden han var kommet til det første Sving, var de andre Ryttere langt oppe ad Langsiden. Han fik kørt en Del af det tabte Terræn ind, men maatte lade sig nøje med Fjerdepladsen. De to Englændere besatte de to første

Pladser, hvorved den endelige Pointsstilling blev 19 til England og 11 til Danmark. Jægersborgløbet blev kørt paa Tid i 2 indledende Heats og et Slutheat. I første Heat vandt Børge Mørck overlegent i 1.41,8 foran Leif Hirsborg 1.43,4. Andet Heat blev vundet af Knud Nielsen, der kørte i den for Standardmaskiner fine Tid 1.40,0. Leif Bech kom ind som Nr. 2 i 1.43,4.

I Slutheatet forbløffede Knud Nielsen ved yderligere at presse sin Tid til 1.38. Nr. 2 blev Børge Mørck i 1.40,2, Leif Bech kom paa Trediepladsen i 1.42,3, og som Nr. 4 kom Leif Hirsborg i 1.43,0.

De Specialryttere, der ikke kom med i Ekspertmatchen, kørte et Specialløb. Da der kun var 5 Ryttere, startede de alle i 2 Heats med Pointberegning. Benny King vandt begge Heats overlegent og fik saaledes 8 Points, medens Erhard Fisker blev Nr. 2 med 5 Points. Englænderen havde ogsaa den bedste Tid med 1.32,3, og Uno Jensen kom derefter med 1.33,3.

De samme Ryttere kørte et Special-Handicap, og her fik Benny King et Tillæg paa 100 m, Uno Jensen 70 m, Erhard Fisker 55 m, C. O. Jensen 50 m, medens Peter Andersen startede fra Maallinien. Det lykkedes ham at bevare sit Forspring, og han gik ind som Vinder i 1.36,6. Uno Jensen kørte sig op til Andenpladsen, som han besatte i Tiden 1.37,2, medens Erhard Fisker og

Benny King tog en rask Duel. Englænderen kom dog ind i 138,0, og i Opløbet kom Fisker $\frac{1}{10}$ Sekund efter C. O. Jensen, der fik noteret 1.38.3.

I Standardhandicappet skulde de sidste blive de første. Knud Nielsen fik det største Tillæg med 90 m — han vandt i Tiden 1.43,2. Derefter fik Børge Mørck 50 m ekstra at køre — han blev Nr. 2 i 1.43,6. Villy Dalby Nielsen fik 25 m — han blev Nr. 3 i 1.44,2, og Agner Hansen fik 10 m Tillæg, men maatte se sig overhalet af sine Konkurrenter. Hans Tid blev 1.45,0.

I et Ekstraheat skulde de fire hurtigste Ryttere have en Match. Det blev de 3 Englændere og Orla Knudsen. Da Starten gik, gik ogsaa Orla Knudsens Maskine, men det var i Staa. Der blev Omstart, men allerede inden Flaget faldt, døde alt Liv bort fra Orla Knudsens Motor. Skaden var saa kompliceret, at den eneste Dansker i Løbet maatte køre paa laant Maskine. Vinder blev Jack Hodgson i 1.31,9, Nr. 2 Frank Hodgson 1.32,0, Nr. 3 Orla Knudsen 1.34,0, og Benny King fik noteret 1.39,2.

Til en Afveksling blev Løbene afviklet i et dræbende langsomt Tempo med alt for lange Pauser. Det vilde være dejligt, hvis danske Baneledere vilde ulejlige sig til England engang og se, hvordan et Løb bliver afviklet dér. Der kan det nemlig lade sig gøre at afvikle 24 Starter paa 1 Time og 20 Minutter.



Erhardt Fisker (forrest) og Uno Jensen i Nærkamp.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Elektromek. Værksted

Cylinderudslibning

Tandhjul og Krumtaplejer

m. m.

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



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.

Det er ikke SELVSTARTEREN — det er kulden



— det eneste De skal ha' er Essolube vinterolie. De kan forstå, at ingen selvstarter kan trække motoren i gang, når kulden gør sommerolien tyk og træg. Essolube vinterolie derimod er letflydende i kulden og giver derfor let start og beskyttelse som slid.

Essolube



Vinterolie

DET DANSKE PETROLEUMSAKTIESELSKAB

SENSATIONEL NYKONSTRUKTION

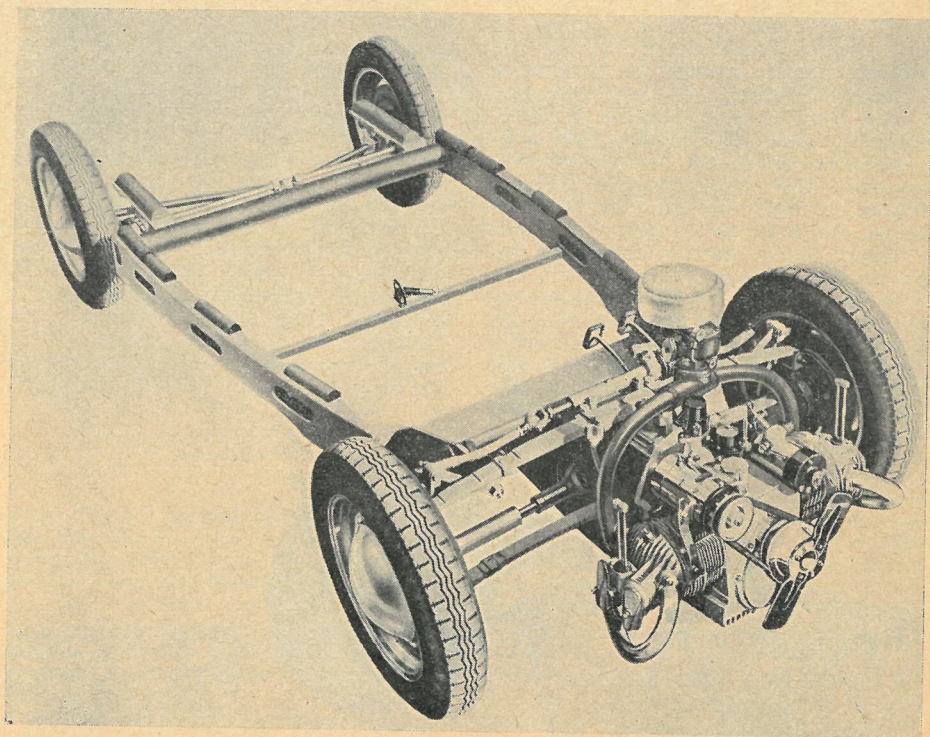
SMJ's Medarbejdere prøvekører den nye
PANHARD

Dan franske Automobilfabrik *Panhard & Levassor*, der er Verdens ældste og en af Frankrigs største, har med denne nye Personvognstype, der skal omtales nærmere i det følgende, ikke alene ydet en teknisk fremragende Præstation, naar man drager Sammenligning med, hvad der ellers produceres af Personvognsmodeller i Øjeblikket, de har samtidig med denne Vogn vundet nyt Land for Automobilteknikken ved at revidere vore hidtidige Begreber om Personautomobilernes Egenvægt og Pladsforhold.

Ved en særlig Imødekommenhed fra Importøren, *E. K. Sindberg & Co. A/S*, har vi haft Lejlighed til ikke alene at besigtige, men ogsaa at gennemprøve

denne usædvanlige Nykonstruktion, oven i Købet med den Bemærkning, at vi var velkomne til at køre Vognen ligesaa haardt, vi vilde; den skulde nok holde til det. En saadan Indbydelse tager man selvfølgelig straks imod, saa vi satte ud paa en 600 km Tur i Løbet af to Dage og Nætter; over en Zig-Zag Rute indenfor de afstukne Amtsgrænser fik den lille Vogn Lov til at vise, hvad den havde i sig; S.M.J.'s tekniske Afdeling er ellers ikke Sinker, naar det gælder om at køre en Vogn eller Motorcykle sur, men her maatte vi give fortabt. Den holdt.

Denne Vogntypes Forhistorie gaar helt tilbage til Aarene før Krigen. De franske Aluminiumfabrikker kom om-



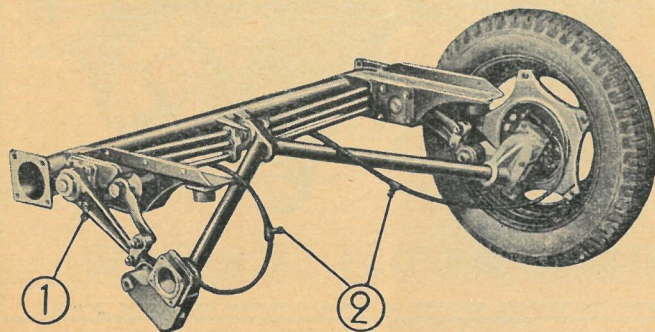
Motoren er anbragt foran Forhjulene, saaledes at Transmissionen er normal, trods Forhjulstrækket.

kring 1937 ud for den Kendsgerning, at Automobilfabrikkernes Forbrug af Al-Legeringer var stadig dalende. Man engagerede derfor den kendte Konstruk-tør *Gregoire* til den Opgave at konstruere en Personvogn, i hvilken der var anvendt Aluminium overalt, hvor det maatte anses for teknisk fordelagtigt; Resultatet forelaa allerede omkring 1940, og Projektet er siden blevet overtaget og videreudviklet af Panhard, som nu seriefremstiller Typen »Dyna«.

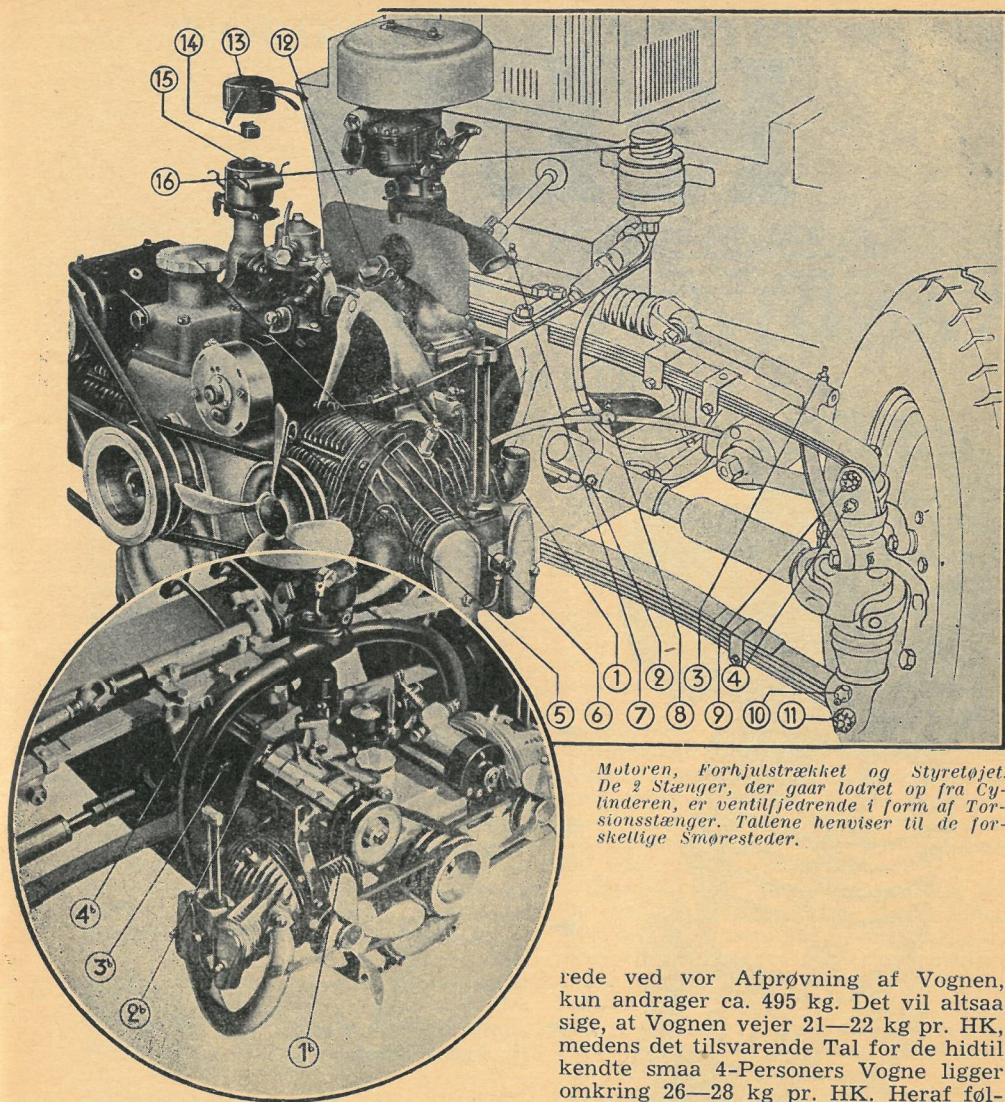
Vognen er en 4-Dørs, 4-Personers Sedan med et overmaade rummeligt og velindrettet Indre, der ogsaa omfatter et rummeligt Bagagerum bagest i Vognen. Karosseriet er fuldstændigt selv-bærende i den Forstand, at det gør det ud for Chassisramme ogsaa, og, hvad der er det mest overraskende, hele den bærende Konstruktion bestaar af sammenboltede, støbte Letmetal-Elementer. Ogsaa Dørene, hele Torpedopartiet og den bærende Konstruktion, som holder Forhjulene og Motoren, er støbt i Let-metal, ligesom langt de fleste af Moto-rens Dele samt Bremses og Hjul er ud-ført i dette Materiale. Motoren er en 2-cylindret, 4-Takts Boksermotor, som er anbragt allerforrest i Vognen, et godt Stykke foran Forakslen, og den trækker bagud gennem en almindelig Automobilkobling til en Gearkasse med 4 Gear frem og videre bagud til Differ-entialet. Hele Motoraggregatets Op-bygning er derfor som i en normal Per-sonvogn med Baghjulstræk, selvom Vognen naturligvis har Forhjulstræk for at faa fuldstændig glat Gulv inde i Vognen. De to Motorcylindre, der lig-ger vandret lige bag Frontgitteret, kø-les hver for sig af en lille Aluminiums-propel, som trækkes med Kilerem fra Krumtapakslen; Cylindrene er forsy-net med Køleribber som en normal Mo-torcyklecylinder, men der er ikke an-ordnet nogen særlig Ledekappe for Kø-leluften. Til Trods herfor blev der —

selv under den haardeste, konstante Motorbelastning - ikke i noget Tilfælde konstateret Overhedning af Cylindrene. Blandt de interessante Motorenkelthe-der bemærker man, at Ventilfjedrene er udformet som Torsionsfjedre af meget rigelige Dimensioner, hvorved Ventil-fjederbrud effektivt maa kunne und-gaas. Karburatoren, der er forsynet med Luftfilter, har saavel Accelerati-onspumpe som almindelig Choker. Tændingsindstillingen sker automatisk paa sædvanlig Maade, og desuden fin-des der paa Instrumentbrættet et Ind-stillingshaandtag, ved Hjælp af hvilket man kan regulere Tændingstidspunk-tet efter Motorens Belastning og Varme-tilstand samt efter Octantallet for den anvendte Benzin, en overmaade nyttig Foranstaltning.

Alle Vognens fire Hjul er uafhængigt affjedret; Forhjulene er lokaliseret ved Hjælp af en overliggende Blad-Tvær-fjeder og to Triangler forneden, Bag-hjulene er ført ved Hjælp af langsgaa-ende Svingarme, der arbejder imod tværliggende Torsionsstænger. Fod-bremsen er hydraulisk paa alle fire Hjul, Haandbremsen virker mekanisk, fra en vandret Haandbremsestang mel-lem Forsæderne, paa Baghjulene. En særlig Finesse er Hjulenes Fastspæn-ning paa Bremsetromlerne; man er her gaaet helt væk fra det almindelige Pla-dehjul, idet Hjulet kun bestaar af en Fælg, der paa Indersiden er forsynet med fem smaa gennemborede Lapper, som stikkes ind over de fem Hjulbolte, der er fastgjort i Knaster paa Bremse-tromlens Periferi. Den store Vægtbe-sparelse, som opnaas herved, kommer i høj Grad Affjedringen tilgode (lav uaffjedret Vægt), hvilket vi havde rig Anledning til at glæde os over, da vi tog Vognen over nogle af de værste Markveje, vi kunde finde, i Nordsjæl-



Baghjulsophængningen. Læg Mærke til de tvær-gaaende Torsionsstænger. Hjulene er den lettest mulige Konstruktion.



Motoren, Forhjulstrækket og Styretøjet. De 2 Stænger, der gaar lodret op fra Cyklinderen, er ventilfjædrer i form af Torsionsstænger. Tallene henviser til de forskellige Smøresteder.

land. Der er hydrauliske Støddæmpere paa alle fire Hjul, og det er bemærkelsesværdigt, at Vognen kun krænger meget lidt over ved Kørsel igennem Kurver, naar man betænker, at alle fire Hjul er ført i Parallelophængning; dette skyldes et særligt Arrangement af Baghjulenes Torsionsstænger, der er indbyrdes forbundne.

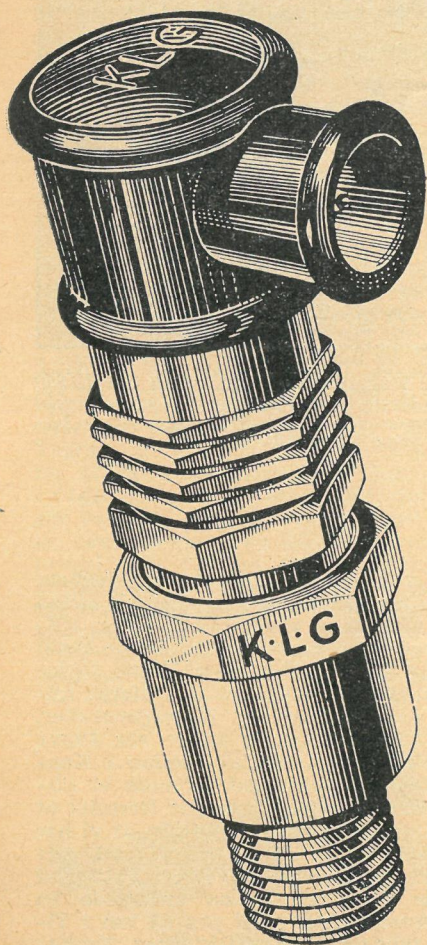
Motoren er paa 610 ccm, og den udvikler formentlig omkring 23 HK ved ca. 5000 Omdr. pr. Min. Hertil kommer, at Egenvægten, som vi selv konstate-

rede ved vor Afprøvning af Vognen, kun andrager ca. 495 kg. Det vil altsaa sige, at Vognen vejer 21—22 kg pr. HK, medens det tilsvarende Tal for de hidtil kendte smaa 4-Personers Vogne ligger omkring 26—28 kg pr. HK. Heraf følger de fremragende Køreegenskaber, som kom for Dagen under vor Prøve med Vognen. Uden at komme i Konflikt med Færdselspolitiet maa vi sikkert have Lov til — som et Resultat af vor Undersøgelse — at udtale, at vi har konstateret, at man ved Kørsel paa Hoved- og Landeveje i hvert Fald med denne Vogn vil kunne overholde en Gennemsnitshastighed paa 65 km i Timen selv over lange Distancer. Tophastigheden ligger omkring 90 km i Timen. Saavel Vognens Lygter som det øvrige Udstyr og Kontrolorganerne sva-

Blad venligst frem til Side 36

K·L·G

PRÆSENTERER VERDENS FØRSTE VANDTÆTTE TÆNDRØR TIL MOTORCYKLER



5 Hovedpunkter, som er Deres Garanti:

- ➔ Tætsluttende Hætte sikrer Tændrøret mod Vand, Snavs, Olie eller Sand.
- ➔ Staalkrave beskytter Isolatoren mod hvirvlende Sten og Skader fra Skrue-nøglen.
- ➔ Køle-Ribber, hvorved større Afkø-lingsoverflade opnaas.
- ➔ Særlig Møtrik til hurtig Adskillelse.
- ➔ Indkapsling af speciel rustmodstandsdygtigt Staal.

ERFARING

har gjort K·L·G

too good to miss'!

Forlang K. L. G. hos Deres Forhandler

GENERALREPRÆSENTANT

VILH. NELLEMANN A/S KØBENHAVN - RANDERS

NORDISKE BANEMESTERSKABER

En ny Triumf for Basse Hveem

Løbene paa 1000 Meter-Bane i Finland

Efter et Interval paa 12 Aar kørtes Nordiske Mesterskaber for Motorcykler paa 1000 m-Bane i Finland paa Kottby Travbane ved Helsingfors. I det straalende Efteraarsvejr gennemførtes Løbene tilfredsstillende for de 14.000 Tilskuere. Helt fuldstændig var Konkurrenterne dog ikke, der manglede noget, og det var Svenskerne. Af velkendte Grunde kunde de ikke stille op til Nordiske Mesterskaber i Aar, hvilket dybt beklagedes af de finske Tilskuere, der flere Gange har beundret de svenske Præstationer paa Banerne i Finland. De finske Køreses Indsats var svag, men dette kompenseredes af Udlændingenes fine Kørsel og haarde Fart. Det vellykkede Arrangement understøttedes af en usædvanlig Præcision.

I selve Mesterskabsklassen var Nordmændene helt uden Konkurrence, og da Danskerne havde Uheld med deres Maskiner, besatte Finnerne Andenpladsen i Nationsholdenes Konkurrence. I de individuelle Konkurrencer var Leif »Basse« Hveem fuldstændig suveræn og vandt Løbene, som han vilde.

Løbene indlededes med Præsentation af Rytterne, hvorefter de tre første Ryttere stillede op til Start. Leif Sam-sing tog Tøten straks efter Starten, og han øgede stadig sit Forspring. Han Kørsel var stilren og prægedes af, hvad man kan kalde »god Ro og Orden«. Tiden 2.53,6 var ny Banerekord. Danskeren Orla Knudsen blev tvunget til

at udgaa paa anden Omgang paa Grund af Motorskade, hvorved dette Aars finske Jordbanemester blev Nr. 2.

Banerekorden blev ikke gammel, for i andet Heat kørte »Basse« Hveem, under Publikums Jubel, i sin fineste Stil langt foran Danskeren Bent Jensen, der laa paa Andenpladsen. Nordmandens Tid blev 2.48,6. Ogsaa Bent Jensen kørte i fin Stil, og mange var imponerede af hans Tid i Betragtning af, at han kørte uden Gearkasse paa den lange Bane. Hans Tid blev 2.54,8. Nr. 3 blev Walter Bergström, som kørte uventet tamt, hans Tid var ikke bedre end 3.10,1.

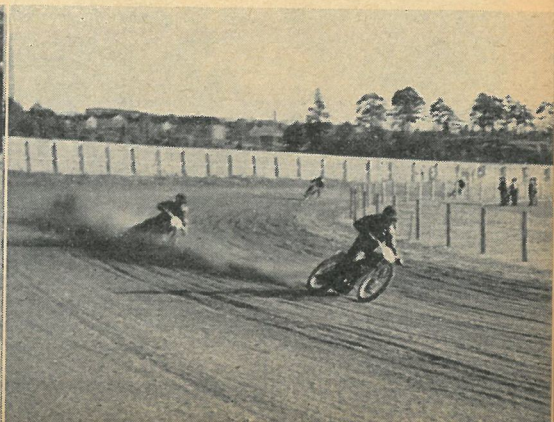
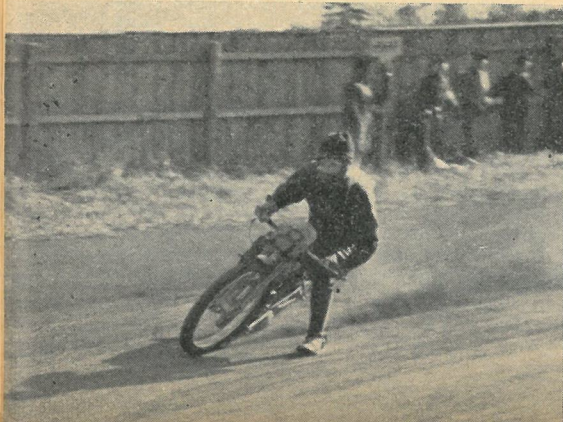
I tredje Heat var det igen en Nordmand, der viste sine Konkurrenter Baghjulet. Det var H. Wiik Hansen, som sejrede overlegent i Tiden 2.57,6. Danskeren Aage Jacobsen maatte udgaa, og den gamle finske Mester Leo Romppanen blev Nr. 2 i Tiden 3.11. Romppanen kørte den svenske SRM Motor, men turde ikke presse den, da den under Træningen om Lørdagen havde sat sig, og desuden fungerede hans gamle Magnet ikke tilfredsstillende under fulde Omdrejninger.

I sidste Heat gentog Skuespillet fra de tre foregaaende sig. Nordmanden Werner Lorentsen gik over Maallinien som Nr. 1 i ensom Majestæt, medens Aage Andersen blev Nr. 2. Tiderne var henholdsvis 2.58,8 og 3:02,1. Norge vandt saaledes Nationskonkurrencen med sammenlagt Tid 8.38,9 mod Finlands 9.27,3.

Nordmændene var, man fristes næsten til at sige som sædvanlig, i en

Tv. H. Wiik Hansen, Norge.

T.h. Aage Andersen fører foran Verner Lorentsen.





T. v. Basse Hveem i broad-side. T. h. Verner Lorentsen.

Særklasse. Motorerne fungerede perfekt, og om deres Stil kunde der ikke diskuteres. Danskernes Præstation kom i Skyggen af Nordmændenes, men ogsaa de viste glimrende Kørsel, selvom Motorerne ikke var i bedste trim. Det finske Hold, som for $\frac{2}{3}$ bestod af T.T.-Kørere, fik ikke noget at sige i det fornemme Selskab, man mærkede tydeligt, at de ikke havde tilstrækkelig Træning paa Rundbane, hvorved de ikke gik lige saa flydende gennem Svingene som Danskerne og Nordmændene.

Efter disse Mesterskabsheats fortsattes Løbene med en Start for Racercykler under 250 ccm, som vandtes af Finnen C. Ginman paa hans kendte lille T.T.-DKW. Hans Tid blev 3.44,4. I denne Klasse var der kun finsk Deltagelse.

I Klassen under 350 ccm viste Leif Samsings yngre Broder, Odd Samsing, at han følger i Broderens Fodspor, og vandt en klar Sejr i den gode Tid 3.04,2. Alle Racerbanners gamle Kending, Danskeren N. V. Jensen, blev en

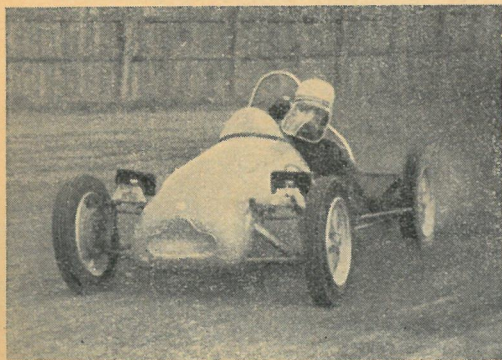
god Nr. 2 i Tiden 3.10,8, og Aarets finske Rundbanemester i Klassen blev Nr. 3 i Tiden 3.27,7.

Derefter kørtes et Heat for de 8 hurtigste Specialryttere i 500 ccm Klassen. Som ventet var »Basse« Hveem igen suveræn og vandt i Tiden 2.52,1. Nordmændene viste iøvrigt paany deres Overlegenhed ved at erobre de 4 første Pladser med Samsing som Nr. 2 en halv Meter foran Lorentsen og Wiik Hansen paa Fjerdepladsen. Det andet Heat for de hurtigste Toere blev vundet af Bent Jensen, som gik i Maal et godt Stykke foran Nordmanden Hjelseth.

Foruden disse Motorcykleløb kørtes for første Gang i Finland et internationalt Midgetløb. I første Heat startede 4 Vogne: O. Swahn, Sverige, Cooper (denne Gang med SRM Motor), Kulma Eriksson, KE-Special, samt Finnerne L. Finnilä og K. E. Kronqvist med KG-Special; den sidstnævnte er den ene af denne Vogntypes Konstrukører (se SMJ August). Straks i Starten gik de to Svenskere frem med Swahn i Spidsen. Erikssons Motor kunde ikke følge med, og paa tredie Omgang satte den sig. Swahn vandt Løbet i Tiden 3.22,0, hvilket er ny Bane-rekord for Biler. Finnilä maatte ogsaa udgaa, og Kronqvist blev Nr. 2 i 3.40,5, et pænt Resultat, naar man tager i Betragtning, at det kun var det andet Løb, han kørte i sit Liv. I en senere Start forbedrede Swahn sin Tid til 3.20,9, hvilket er 10 Sekunder hurtigere end Hallmans Vindertid i Racerklassen under Bilvæddeløbene tre Uger tidligere.

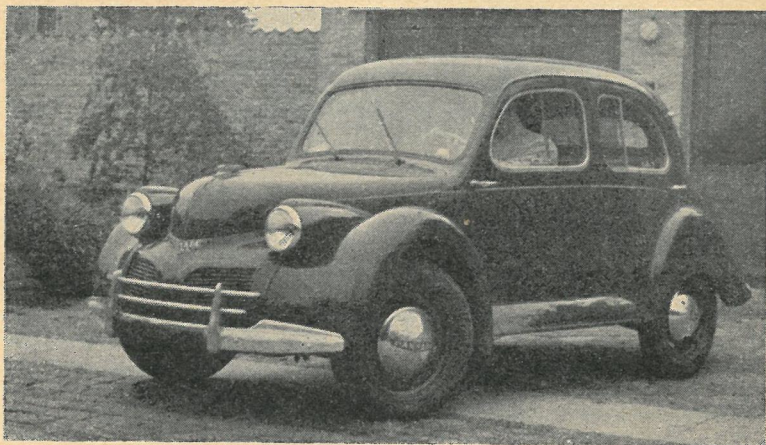
Resultatet af de nordiske Mesterskabsløb blev, at Nordmændene hjemførte Broderparten af den imponerende Præmiesamling — men det var velfortjent.

Fred. Geitel.



Oscar Swahn med Cooperen.

PANHARD-LEVASSOR



En enestaaende økonomisk Personvogn, der ved sin lave Egenvægt giver Motoren en meget lang Levetid. Alle Hjul er uafhængigt affjedret, hvilket giver Vognen den største Komfort og de bedste Køreegenskaber. Til Bykørsel eller Rejsebrug taaler den nye Panhard ikke Sammenligning med nogen anden Vogn. Forbrug 6 l Benzin paa 100 km.



Forhandling og Reparation af de verdenskendte P.M.-Pumper til Dieselmotorer, speciel Prøvebænk til Afprøvning og Justering.

A/s E. K. SINDBERG & Co.

NYGAARDSVEJ 42,

KØBENHAVN Ø.

TLF. RYVANG 5070

150 ccm SIDEVENTILET, VANDKØLET

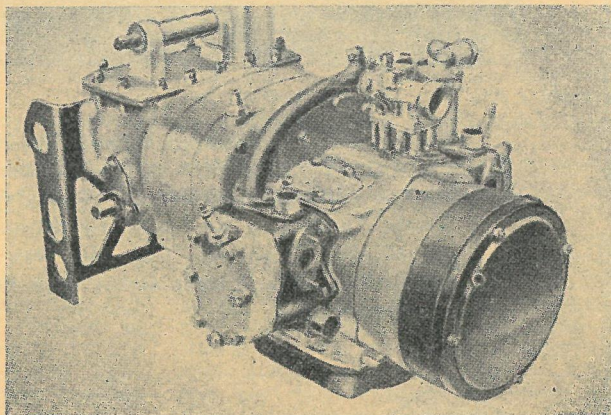
VELOCETTE *med Telescopgaffel, fjedrende Bagstel og Kardantræk*

En »HORISONTAL TWIN«, DER BRYDER MED ALLE TRADITIONER

Naa da, det var vel noget Nyt. En engelsk firetakts Motorcykle paa 150 ccm, der er vandkølet og tilmed 2-cylindret, det maa da vække vore Læsesers Nysgerrighed, og naar det saa tilmed ikke er et nyopdukket Døgnfluefirma, men de hæderkronede Velocettefabrikker, der kommer med dette Produkt, saa bør Nysgerrigheden afløses af et grundigt Studium, hvad Sagen iøvrigt ogsaa er værd.

Det er nemlig ikke alene Motoren, der er noget for sig selv, men hele Konstruktionen er saa ny og fremmedartet, at den ikke ligner nogen tidligere

Motor, Kobling og Gearkasse er sammenbygget til en Helhed uden Anvendelse af Kæder, ligesom hele den øvrige Konstruktion ogsaa minder i udpræget Grad om en Automobilmotor. De to Cylindre er forsynet med Aluminiumstopstykke, der er let aftageligt. Tænderøret er et 10 mm Rør. Stemplerne har helt flydende Stempel-pinde, og det lille Leje i Plejlstangen er forsynet med en stordimensioneret Bronzebøsning. Plejlstangslejet er et Kugleleje, og Krumtapakslen er lejret i to store og to smaa Kuglelejer, et Par i hver Side. Dynamo, Magnet og



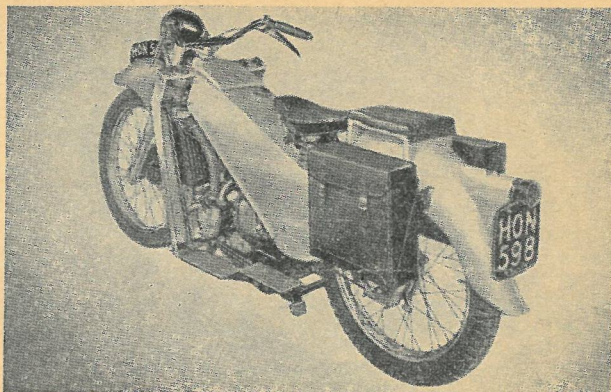
Motor, Gearkasse og Kobling er sammenbygget i een indkapslet Helhed, der er let at rentigholde.

set Maskine. Lad os tage Proppen af Champagnen med det samme og nævne, hvad der ellers er af Seværdigheder. Det er ikke alene en »twin«, men det er ogsaa en »flat twin«, altsaa vandret liggende Cylindre, som vi kender dem fra BMW, Zündapp og Douglas. Motoren startes ikke ved en sædvanlig Kickstarter, man trækker derimod i en Stang, der minder om Haandbremsen paa en Bil. Man kan ikke tale om noget egentligt Stel, som vi kender det fra de almindelige Motorcykle-Konstruktioner. Endelig har den meget smukke Linier for og bag og er efter vor beskedne Mening alt andet end smuk midt paa.

Strømfordeler er sammenbygget i ét Aggregat og danner den forreste Del af Motoren i direkte Tilslutning til Krumtapakslen. Da der ikke var nogle af de allerede eksisterende Karburatortyper, der gav et tilfredsstillende Resultat, har Fabrikken selv konstrueret en Karburator af Butterfly-Typen, d. v. s. med Drejespjæld. Denne Karburator er meget simpel i sine Funktioner og behøver ingen Justeringer.

Smøringen er ogsaa et nyt Princip i Motorcyklemotorer, idet en Tandhjuls-pumpe sender Olien under Tryk gennem en Dyse, hvorved Olien sprøjtes op paa Stempe'pindene. Nogle Deflektorer indeni Stempellet dirigerer Olien

Maskinens Opbygning bryder med alle tidligere Traditioner for Motorcyklekonstruktion. Man kan ikke tale om noget egentligt Stel, men snarere betegne Opbygningen som en selvbevarende Konstruktion.



videre ned til Krumtaplejerne. Den øvrige Smøring er Stærksmøring.

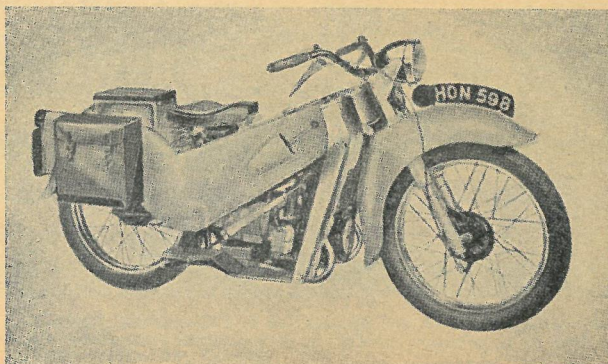
Transmissionen

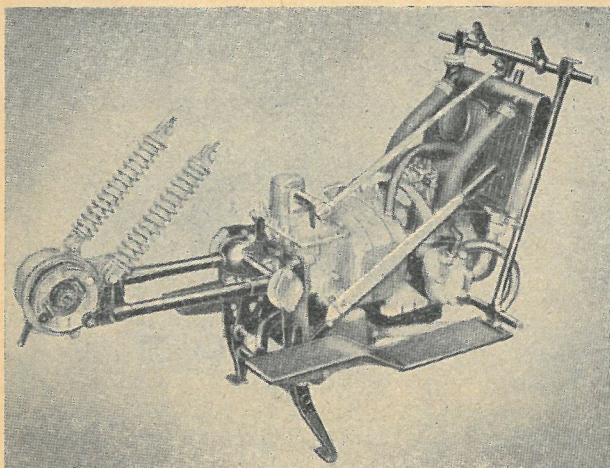
Kraftoverføringen fra Motor til Baghjul og Startermekanismen er yderst interessant. Som tidligere omtalt startes Motoren ved at trække i en Stang. Denne Stang har et dobbelt Formaal, idet den første Bevægelse af Stangen sætter Maskinen op paa Stativet. Starteranordningen er anbragt paa Motorsiden af Koblingen, hvilket i Praksis vil sige, at man kan starte Motoren med Maskinen i Gear, blot man kobler ud. Altsaa nøjagtig som en Bil. Gearkassen har tre Hastigheder, og Kraften fra Gearkassen til Baghjulet overføres gennem Kardantræk. Da Baghjulet er fjedrende, er der indskudt et Kardanled. Baghjulet holdes i Stilling af to Rør, der er fastgjort til Motoren bevægeligt om en Aksel. Gennem det venstre af disse Rør gaar Kardanakslen. I Højderetningen fastholdes Baghjulet af to fjederladede Rørstyk-

ker. Vandkølingen er det saakaldte Termosifon-System, ved hvilket Vandet cirkulerer uden Hjælp af Pumpe. Køleren er anbragt lige bag Forhjulet, hvorved de Lufthvirvler, der opstaar omkring Forhjul og Skærm, tjener til yderligere Ventilation. Som det ses, udgør Motoren en væsentlig Part af Stellet, for saa vidt man kan tale om Stel i denne Maskine. Benzintank og Bagskærm er presset ud i én Plade, der samtidig tjener som Skærm for Motoren, blot synes vi, at Benzintanken burde have haft lidt afrundede Former. Maskinen er forsynet med Trinbrædder i Stedet for Fodhvilere, og nogle Plader, der yderligere forstærker de forreste Stelrør, tjener desuden som Benskjold for Føreren. Foroven i disse er indbygget Speedometer og Kontaktbord. Indbygget i »Stellet« er ogsaa en Værktøjskasse og en Kasse til Batteriet.

Hele Formaalet med denne nye Konstruktion har været at skabe en Maskine, der kræver den mindst mulige

Mange vil sikkert ved første Blik synes at Maskinen er grim, men denne Bedømmelse vil sikkert for en Del bunde i Konservatisme. Fabrikken har først og fremmest lagt Vægt paa det hensigtsmæssige.

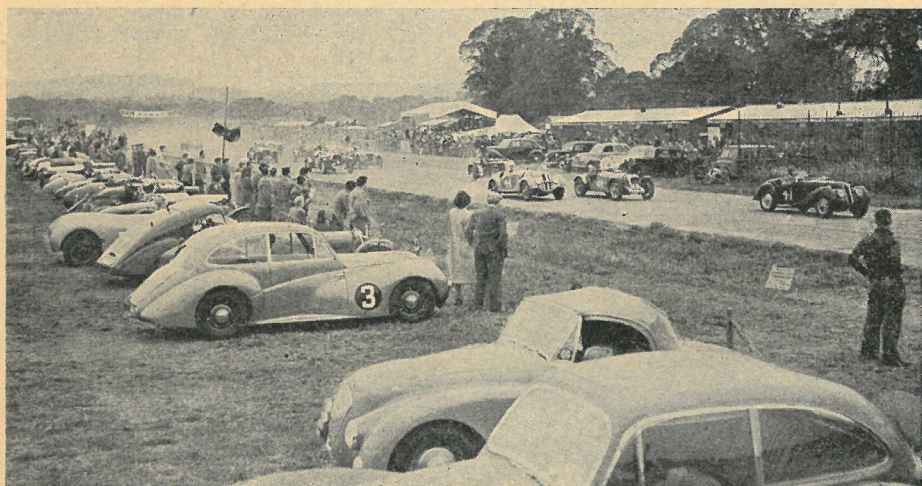




Kardantrækket har muliggjort en effektiv og let Baghjulsaaffjedring, idet Centrum i Kardankrydset falder sammen med det Centrum, hvorefter Baggaflerne drejer.

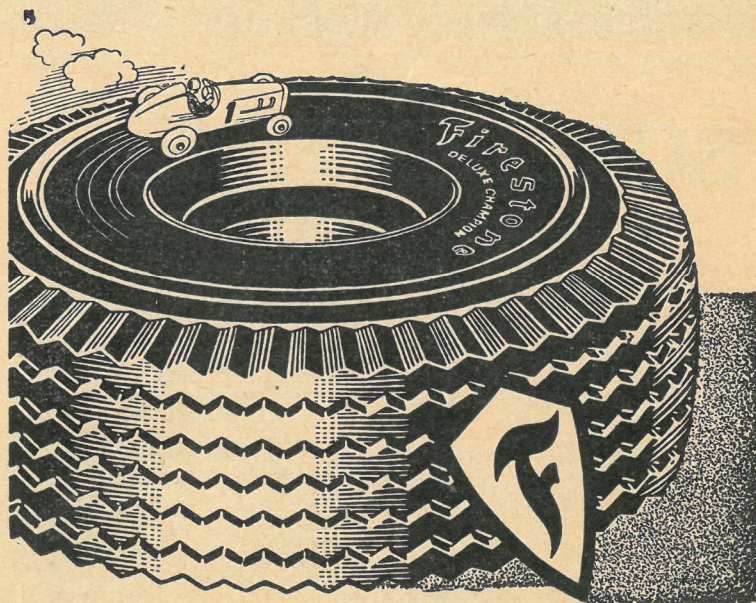
Pasning, er let at holde ren og gør det muligt for Kørerne at benytte Maskinen i almindeligt Tøj og komme frem til Bestemmelsesstedet mindre snavset, end om han havde kørt paa en almindelig Trædecykle. Tilmed er Maskinen lige saa lydløs som en Bil af nyere Aargang. Den eneste Pasning, Maskinen kræver, er Eftersyn for Olie, Benzin, Vand og Luft samt alm. Batteriaftersyn. Der er ingen Kæder at justere, Ventilerne behøver ikke at blive stillet mere end én Gang om Aaret, og alt i alt kan man give Fabrikken

Ret, naar den hævder, at den ikke praler ved at sige, at den her har fremstillet en fuldstændig ny Motorcykle-Type. Den eneste Oplysning om Maal, Vægt etc., der foreløbig er blevet udsendt fra Fabrikken, er om Motorens Kubikindhold. Maskinen vil dog ogsaa først komme paa det engelske Marked i Slutningen af denne Maaned, og i Løbet af Efteraaret skulde det være muligt at se et Par Maskiner herhjemme, idet Importøren af sin sparsomme Tildeling har afsat Valuta til to Maskiner.



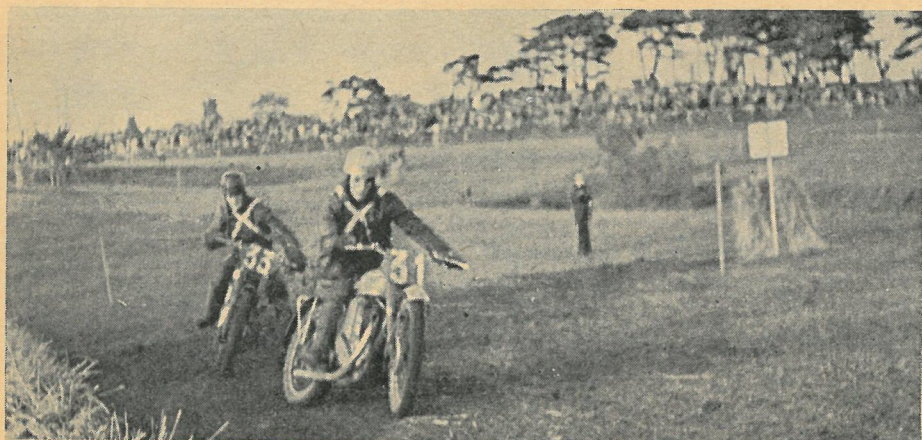
The junior Car Club har afholdt Løb ved Goodwood. Billedet er fra Sportvognsklassen, der blev vundet af K. Watkins i BMW. De særprægede europæiske Vogne i Ryttergården stjæler næsten Billedet fra selve Løbet.

SEJRHERREN FRA
AMERIKAS VÆDDELØBSBANER



Firestone

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



John Draper tæt fulgt af Hans Danielsson. Draper kørte i den sædvanlige, fine engelske Trialstil.

SCRAMBLE i Sverige

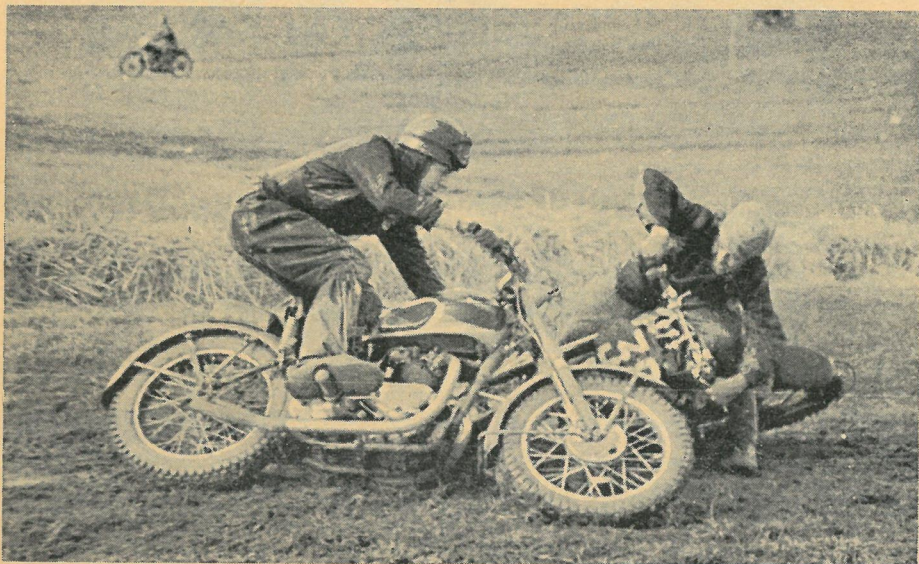
MED ENGELSK OG DANSK DELTAGELSE

Foto: Heibert

Scramble-Løbet i Husie i Sverige d. 26. September havde samlet 20—25.000 Tilskuere. Der deltog blandt Kørerne de tre Danskere Leif Bech, Agner Hansen og Willy Nielsen samt Englænde-

ren John Draper. Den anden Englænder, Rist, var kommet lettere til Skade under Træningen.

Nattens og Formiddagens Regn havde gjort Banen meget glat. Det gik ud



To Ryttere kan ikke rigtig blive enige om, hvad Vej Løbet køres.

over Hastigheden i de første Løb — senere, da Solen havde tørret Banen i nogen Grad, gik det bedre, og man fik et Indtryk af, hvor interessant og morsomt Scramble kan forme sig.

Den uvante Bane var ikke rigtig noget for vore hjemlige Kørrere, kun Leif Bech opnaaede Placering, nemlig Andenpladsen i det store Handicap foran saa god en Mand som Boris Möller, Helsingborg. Willy Nielsen var lige ved at erobre Fjerdepladsen, men skred ud i sidste Sving, Maskinen gik i Staa, saa han tabte et Par Hundrede Meter, hvorefter han kun blev Nr. 5.

Sidste Løb, »Storfräsen«, formede sig som en drabelig Duel mellem Englænderen Draper og Svenskeren Danielsson. Det gik over 8 Omgange. Englænderen lagde sig straks fra Starten i Spidsen og førte lige til sidste Omgang, da Svenskeren passerede ham. Draper søgte at komme igen, men forgæves, og han blev endda passeret af Bertil Andersson, der herefter laa som Nr. 2.



Leif Bech, der var den Dansker, som opnaaede det bedste Resultat.

Paa Langsiden før Maalet inden sidste Sving sprang Kæden paa Danielssons Køretøj, og saa vandt Bertil Andersson Løbet med Draper som Nr. 2. Det var en Skuffelse for Danielsson, men han fik en Ekstrapremie for sin flotte Indsats og blev stærkt hyldet af Tilskuerne.

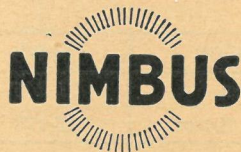
Det store Malmö Handicap blev vundet af den unge svenske Kørrer Allan Ljungstrand, Malmö, der kørte paa Englænderen Rists Maskine og gjorde det paa en saa udmærket Tid som 15.33,6 for 6 Omgange. Ogsaa han blev overordentlig populær.



N. C. . TRYKKERIET
(NØRREBROS CENTRALTRYKKERI A/S)

Scandigade 12 . Kbhvn. SV

Telf. C. 16505



**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

Motor Oliemærke	Vinter og Indkørsel	Sommer	
		Normal Kørsel	Stærkt belastet eller slidt Motor
Sværhedsgrad	SAE 20	SAE 30	SAE 30
Castrol	Castrolite	XL	XL
Essolube	20	30	30
Gargoyle Mobiloil	Arctic	A	A
Shell	Single Shell	Double Shell	Double Shell
Caltex	SAE 20	SAE 30	SAE 30

Gearkassen smøres automatisk fra Motoren

	Caltex	Castrol	Esso	Shell	Gargoyle
Forgaffel før 1939	—	—	—	—	Mobil Grease 3
Forgaffel fra 1939 Sommer	SAE 30	XL	30	Double	A
Forgaffel Vinter	SAE 20	Castrolite	20	Single	Artic

Minimums Lufttryk i lbs. pr. Kvadrattomme	Forhjul	Baghjul	Sidevognshjul
	22	24	22

Tændrør	Bosch	Champion	K.L.G.	Lodge
alm.	T-145	L 10	F 50	14 S
Haard Kørsel	T-175	L 10	F 60	14 S

Model	Aargang	Antal Cylindre	Kubikindhold cm ³	Boring mm	Slaglængde mm	Kompressionsforh.	Ventilstilling	Antal Gear	Udveksling		Ventil- tolerance m. kold Motor
									Solo	Sidevogn	
Standard	1) Fra 1934	4	746	60	66	4,88:1	Topv. m. over- liggen- dek nast- aksel	3	4,1:1	4,9:1	0,5 mm
Luxus	Fra 1939								6,1:1	7,5:1	
									9,7:1	11,9:1	
Sport	2) 1937-1948	4	746	»	»	5,7:1	»	»	»	»	»
Special	3) 1939-1948	4	746	»	»	»	»	»	»	»	»
Samtlige Modeller efter Motor Nr. 5126	4)	4	746	»	»	»	»	»	Efter Motor Nr. 750 D 4,9:1 7,5:1 11,9: For baade Solo og Sidevogn	Efter Motor Nr. 7500: 0,3 0,5 mm mm	»

MAANEDENS MOTORCYKLE

NIMBUS

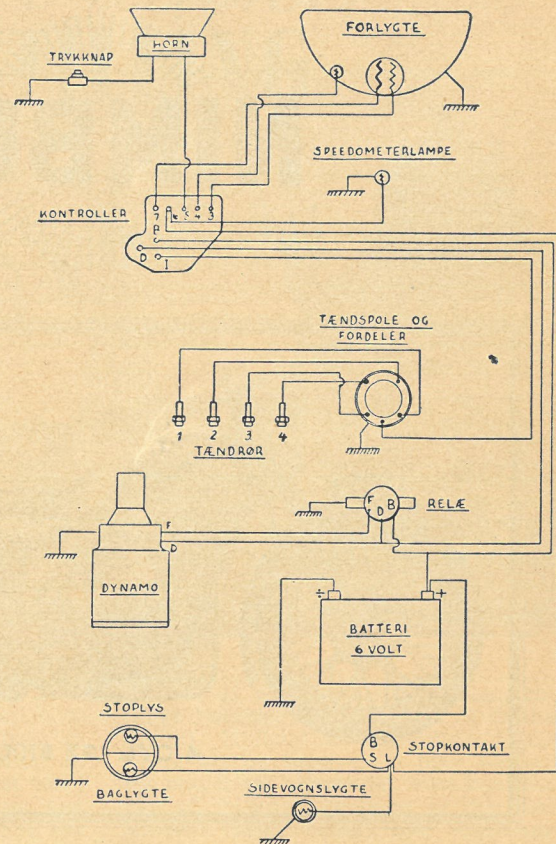
1934 — 1948

★

Fabrikant:
FISKER & NIELSEN A/S
KØBENHAVN F.

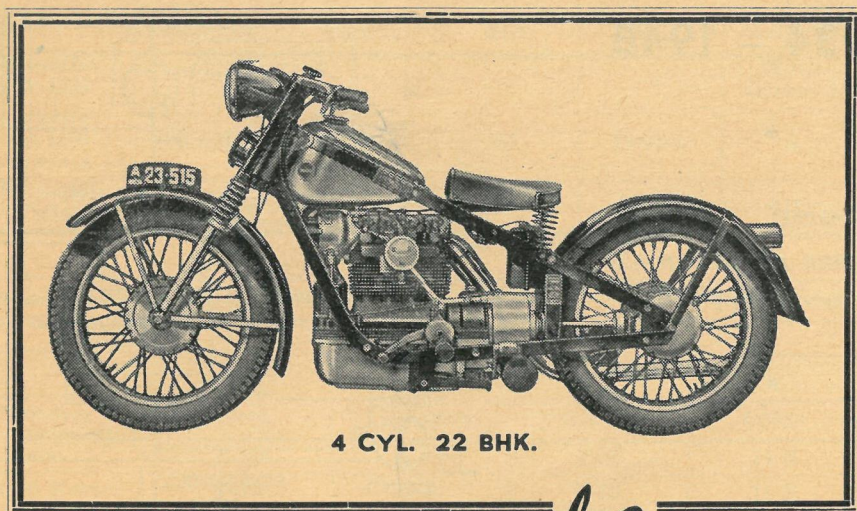
★

STRØMSKEMA



Ventilstilling i Forhold til Stemplets Stilling				Karbulator									
Inds. aabn.	Inds. lukk.	Udbl. aabn.	Udbl. lukk.	Max. Fortænding	Straalespids (Gennem boring)	Indsugningsaabning	Benzintank Lt.	Olie i krumtaphus Lt.	Dækstørrelse		Gnistgab i Knikserkontakt	Ventilsædevinkel	Ventilsædebredde
7° Før Top	39° Efter Bund	42° Før Bund	4° Efter Top	38°	1,5 mm	22 mm	12,5	2	3,50" x 19"	3,50" x 19"	0,7 mm	45°	1,5 mm
2) »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3) »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4) »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

NIMBUS



4 CYL. 22 BHK.

*Danmarks
Motorcykle*

A/S FISKER & NIELSEN — KØBENHAVN F.

Den britiske UDSTILLING



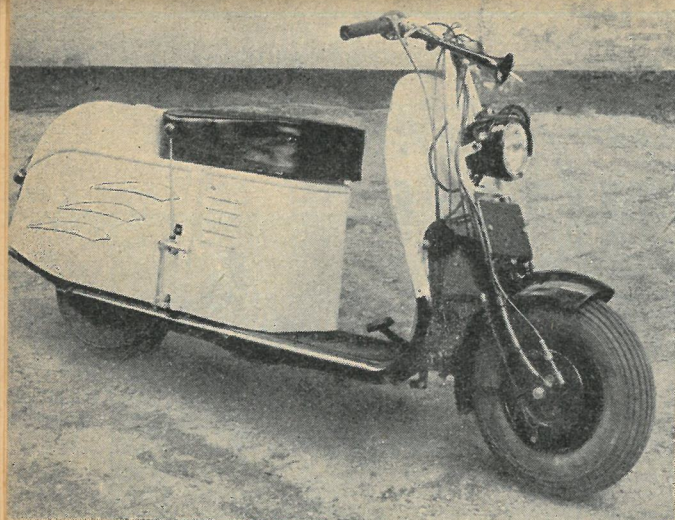
Hvordan den britiske Udstilling i det store og hele har været, føler vi os ikke rigtig kompetent til at udtale os om, men hvad Biler, Motorcykler og Tilbehør angaar, maa det siges at være en tynd Kop The. Naar man gaar paa Udstilling, er det for at se noget nyt, noget smukt eller for at se en Masse, saa man kan danne sig et samlet Overblik. Udstillingen af de nævnte Kategorier var hurtigt overset uden at give noget Overblik over engelsk Motorindustri af i Dag.

Motorcyklerne blev repræsenteret af *Ariels* forskellige Modeller, der alle er smukke og glimrende, men gamle Kendinge. En enkelt *Panther* med Sidevogn var heller ikke nogen Nyhed, selvom den havde Telescoptorgaffel med komprimeret Luft. *Triumph* viste nogle Modeller med fjedrende Baghjul, som vi ser for første Gang her i Landet, men det er over to Aar siden, vi første Gang skrev om denne Baghjulsaffjedring. Tilbage var saa en lille Motor-Gnom, der er Motorcykle som Solo og Bil som Sidevogn. Det var den lille *Swallow Get-about*, der vistes paa *Isidor Meyers* Stand. Motoren er en Villiers to-Takt, som vi kender den fra James og Excelsior, indbygget foran Baghjulet og til-

dækket af en skærmende Kasse, som tillige rummer Benzintanken og danner Sadlen. Hjulene er Løbehjulsstørrelse — og iøvrigt behøver vi ikke forklare saa meget om Udseendet, men kan henvise til Billedet. Derimod er der visse tekniske Enkeltheder, som kan have Interesse.

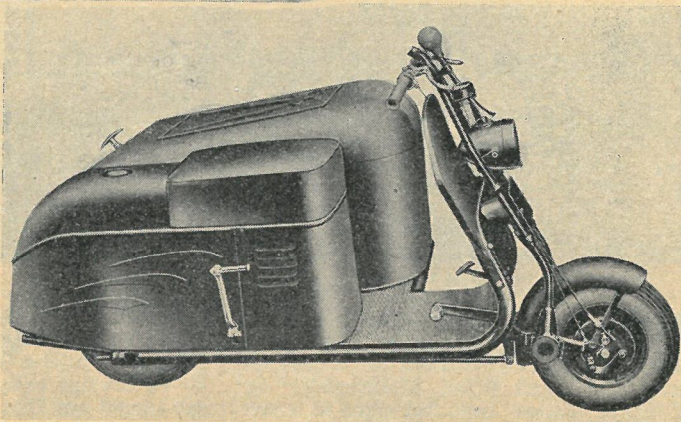
For at give tilstrækkelig Køling til den indkapslede Motor blæser en Køleluftblæser Luft ind omkring Motoren. Der er 3 Gear paa saavel Solo- som Sidevognsmodellen. Vægten er med Sidevogn 89 kg, og Sidevognen laster 125 kg, altsaa et godt og økonomisk Køretøj til at bringe mindre Pakker i Byen. Ifølge den danske Motorlov er Sidevognskøretøjet en Bil, idet Maskinens og Sidevognens Stel er svejset sammen i en Helhed. Der gives imidlertid sikkert Dispensation fra denne Opfattelse, da Maskinen ellers skal forsynes med to lige store Lygter i samme Højde og Plan o. s. v.

Tophastigheden er 65-70 km/Tm, og den lille Maskine kan klare Stigninger paa 1:6. Benzinforbruget er 30 km pr. Liter med Sidevogn og 45 km pr. Liter solo. Et glimrende Køretøj netop til at komme omkring paa, som dens Navn ogsaa siger.



Swallow Get-About som Motor-cykle. Et praktisk og økonomisk køretøj, til netop at komme omkring paa. Rent privat vilde vi gerne se Borgmester H. P. Sørensens i Jaket og høj Hat paa dette køretøj — bare for Sjov.

Samme køretøj med Varekasse, hvilket alt i alt er en Bil. Det er simpelthen et køretøj mange Forretninger har Brug for til at bringe mindre Pakker i Byen med.



Endelig var der en Martin JAP, men heller ikke her syntes der at være sensationelle Nyheder at spore, men en god Ting er det, at den gaar fra Udstillingen lige over paa de danske Motorbaner, kørt af Erhardt Fisker, der har bestilt Maskinen for et Par Aar siden. Det var Motorcyklerne, og det var ikke meget. Det vilde have livet svært op med f. Eks. en af de nye A. J. S. Grand Prix Modeller, som kun de færreste her i Landet har set. Eller en Prøvebænk for Motorcyklemotorer for blot at nævne noget, der kunde have fanget Publikums Interesse.

Saa var der Bilerne. Lad os med det samme sige, at det, man gerne vilde se, ikke var der. Vi vilde gerne se, hvad Englænderne havde faaet ud af BMW'en i Bristol's eller Frazer-Nash's Skikkelse, og vi vilde gerne have set en ny Rolls Royce og en dito Bentley, men trods alt var der mere »Kød« paa Bilerne, dels fordi der var Nyheder, dels fordi der var Legetøj til de store Dren-

ge, som de fleste Mænd heldigvis er.

For at begynde med Nyhederne kan den nye Vauxhall, Hillman og Standard Vanguard nævnes. Austin A-40 har vi allerede tidligere omtalt i SMJ, og der er da ogsaa allerede en Del af denne Model paa Gaden. Noget nyt er der imod Austin 70 og 125. Allard stillede med to Sportsvogne, som Importøren har tilbudt SMJ at prøvekøre efter Udstillingen, hvorfor den egentlige Omtale af disse Vogne vil følge senere. En stor elegant Humber krævede ubetinget Ærbødighed for den Soliditet og det gennemførte Arbejde, denne Vogn altid har repræsenteret. DOMI præsenterede som sin fornemste Attraktion en smuk lille Riley, og Skandinavisk Motor viste den engelske Kvalitetsvogn Rover.

Legetøjet var et Rover-Fortøj, der nærmere skal beskrives under denne Vogn tilligemed den gennemskaarne Rover-Motor. Austin viste et A-40 Chassis med gennemskaaret Motor.

Vauxhall

Vauxhall Motors Ltd., der siden 1925 har været inkorporeret i General Motors-Concernen, præsenterede sine to ny Vauxhall-Modeller for det danske Publikum, og det skal straks siges, at Vauxhall, som hidtil har holdt fast ved en udpræget engelsk-konservativ Stil, med de nye Modeller har gjort Springet over til en helt tidssvarende Karosseritype med amerikansk-prægede Linier.

I England benævnes de smukke ny Vauxhall-Modeller »Velox« og »Wyvern«, men her vil de slet og ret blive kaldt Vauxhall »6« og Vauxhall »4« efter deres Motorers Cylinderantal.

Bortset fra enkelte Udstyrsdetaller er Hovedforskellen paa de to ny Modellers Karosserier, at Vauxhall »6« har Læderindtræk og Vauxhall »4« Stofindtræk, men for dem begge gælder det, at der er skaffet betydelig bedre Plads og Bevægelsesfrihed i »Førerrummet« ved, at man er gaaet bort fra den gammeldags anbragte Gearstang og nu benytter Ratgear.

Halvautomatiske Vindues-Regulatorer har afløst de traditionelle Drejemekanismer, saa man ved et let Tryk paa et »Greb« paa Rudernes Overkant kan anbringe disse i enhver ønskelig Stilling. Alle Ruder kan laases. En helt ny Type Ventilationsklap paa Torpedoen fører Luftstrømmen op langs Vindspejlet og holder dette dugfrit. Motorhjælmen er af den saakaldte »Alligator«-Type, hængslet paa Torpedoen og aflaaelig, saa den kun kan aabnes inde fra Vognen. Forlygterne er ind-

fældet i Forskærmene og har indbygget Parkeringslys.

Det hidtil nævnte er fælles for Vauxhall »6« og Vauxhall »4«, og det samme gælder for Gearkasserne, som er af helt ny Konstruktion med alle Tandhjul spiralskaarne og synkroniserede 2. og 3. Gear. Der er 3 Fremgear og et Bakgear.

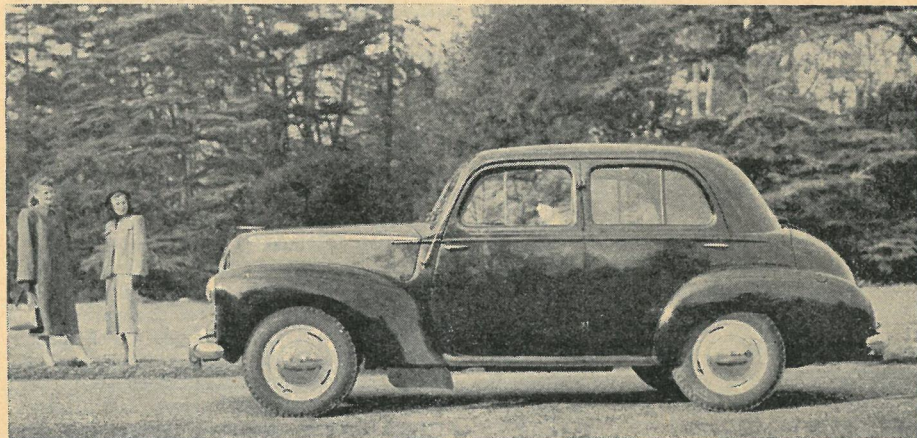
Det elektriske System er 12 Volt »Lucas«.

Ophævelsen af den i mange Aar gældende Hestekraft-Beskatning, som tvang den engelske Motorindustri til at underdimensionere Motorerne, har gjort det muligt for Vauxhall-Konstruktørerne at fremstille en Vogn i den lettere Vægtklasse med en kraftig Motor.

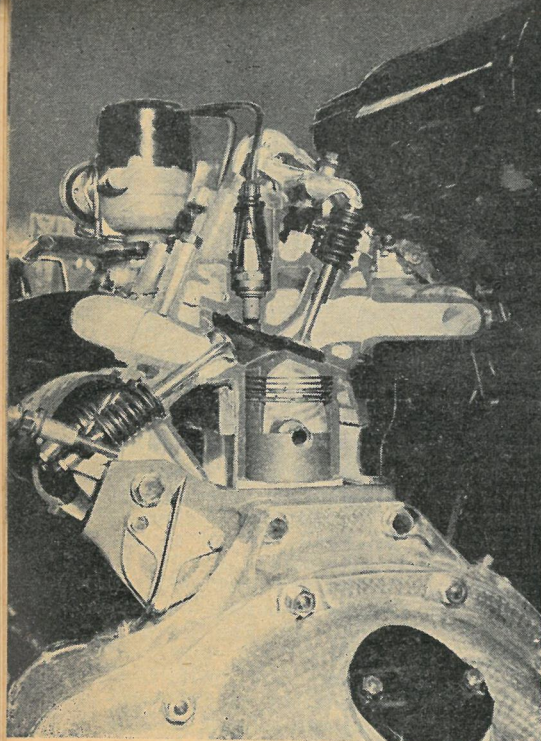
Motoren i Vauxhall »6« har et Cylinderindvolumen paa 2275 cm³ (2¼ l), og den yder 55 HK ved 3300 O.M. Til Sammenligning kan nævnes, at Forgængerens, Vauxhall »14« kun havde 47 HK ved 3700 O.M.

Disse Forbedringer har medført, at den 6-cyl. Vauxhall har en fin Accelerationsevne, idet den i Løbet af 15½ Sekund accelererer fra 0 til 80 km/Tm og har en Maksimalhastighed paa ca. 120 km/Tm. Under korrekt Kørsel ligger Benzinförbruget paa 9—10 km pr. Liter ved ca. 50 km/Tm.

Motoren i Vauxhall »4« er ligesom i Vauxhall »6« topventilet og yder 35 HK ved 3600 O.M, og med denne Motor i den ny Undervogn og det ny Karosseri faar man et Køretøj, som har stor Økonomi (ved korrekt Kørsel 11—12 km pr. Liter) og fortræffelige Køreegenskaber.



Den nye smukke Vauxhall.



Den gennemskaarne Rover-Motor med den interessante Ventilstilling.

Som Ekstraudstyr kan, naar Valutaforholdene tillader det, faas Vauxhall-Varmeapparater med Defroster, specielt konstrueret til Indbygning i de ny Vauxhall-Modeller, og der kan ligeledes tilbydes Radio til Indbygning i Instrumentbordet.

SPECIFIKATIONER

Vauxhall »6«:

Hjulafstand	2.483 m
Vægt	1084 kg
Største Længde	4.181 m
Største Bredde	1.575 m
Største Højde	1.656 m
Fri Højde over Jorden..	179 mm
Cylinderantal	6
Boring	69.5 mm
Slaglængde	100 mm
Cylindervolumen	2275 cm ³
Kompressionsforhold ..	6.75:1
Bremsehesteskraft	55 v/3300 O/M
Benzintank, Rumindhold	45 l
Bagakseludveksling ...	4.125:1
Dækstørrelse	5.25×16
Lufttryk lbs. pr. sq. in.	28—30

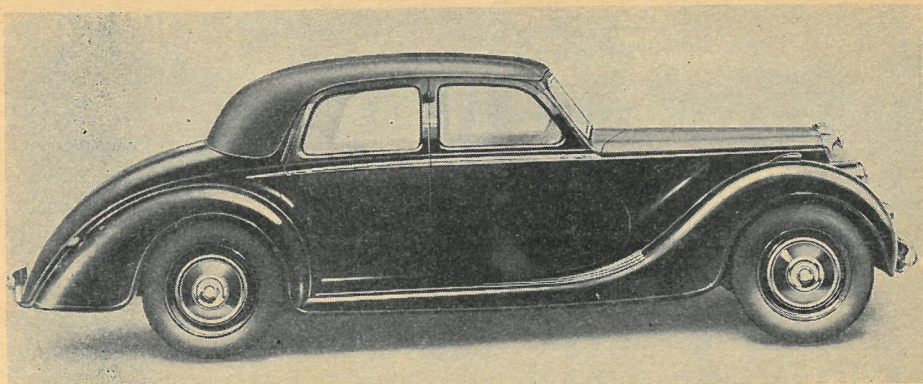
Vauxhall »4«:

Hjulafstand	2.483 m
Vægt	993 kg

Største Længde	4.181 m
Største Bredde	1.575 m
Største Højde	1.650 m
Fri Højde over Jorden..	175 mm
Cylinderantal	4
Boring	69.5 mm
Slaglængde	95 mm
Cylindervolumen	1442 cm ³
Kompressionsforhold ..	6.4:1
Bremsehestekraft	35 v/3600 O/M
Benzintank, Rumindhold	45 l
Bagakseludveksling ...	4.62:1
Dækstørrelse	5.00×16
Lufttryk lbs. pr. sq. in.	28—30

1.5 l Riley

Den nye 1½ Liter Riley ligner, saa udpræget engelsk den er, den tyske Mercedes, samtidig med at der er skellet lidt til BMW. Riley'en er teknisk overordentlig interessant, idet den 4-cyl. topventilede Motor er af yderst særpræget Konstruktion. Den spillevende og kraftige Motor har medført, at Affjedring og Hjulophængning i Konstruktionen meget minder om en Racervogn. Motoren har to Knastaksler, der ved Kædetræk er forbundet til Krumtappen. Dette er væsentlig dikteret af Ventilernes Stilling, der for hver Cylinder danner en Vinkel paa 90°, hvorved man har været i Stand til at nærme sig Idealet af Formen for et Forbrændingskammer, nemlig Halvkugle-Formen, mest muligt. Kædetrækket har tillige muliggjort at løfte Knastakslernes Beliggenhed, saa Stødstængerne er blevet betydeligt kortere, end de normalt vilde have været, hvis Knastakslen skulde have været forbundet til Krumtappen med Tandhjul. Dette giver dels mindre Vægt i Ventil-Mekanismen, dels mere koncis Ventilbevægelse. Indsugningsaabningerne ligger saaledes paa den ene Side og Udblæsningsaabningerne paa den anden Side Motoren. Alligevel er der Forvarmning af Indsugningskassen, idet Udblæsnings-Strømmen ledes paa tværs gennem Toppen forbi Indsugningsrøret og tilbage i modsat Retning gennem Blokken til Udblæsningsrøret. Man faar derved ogsaa kølet Gassen en Del, hvilket forhøjer Motorens Effektivitet. Kølingen er tillige særpræget ved, at Vandpumpen dirigerer Kølevandet fra Udblæsnings- til Indsugningssiden i Topstykket og sørger for, at de Steder, der er stærkest ophevet, faar den største Afkøling. Cirkulationen er større i Topstykket end i Blokken.



Den elegante Riley, der paa bedste Maade hæveder engelsk Tradition.

Strømfordeleren drives ved Hjælp af skraatskaarne Tandhjul fra den ene Knastaksel.

Dimensionerne er i øvrigt:

Motor: 55 HK., 4-cylindret, Boring 69, Slag 100 (1.496 ccm.). Skraatstillede Ventiler med 90° Vinkel i halvkugleformede Forbrændingskamre. Krumtapaksel med 3 Lejer. Stempler af Aluminiumslegering. S.U. Karburator. LUCAS Tændspole. Automatisk Benzinpumpe. Oliefilter med fuld Gennemstrømning. Effektiv Køling med Vandpumpe, som sikrer tværgaaende Cirkulation.

Transmission: BORG & BECK Kobling. 4-Gears Gearkasse udstyret med Synchronesh for 2., 3. og højeste Gear. Udvekslingerne er: 1ste 19,8, 2det 11,2, 3die 7,2, højeste Gear 4,88 til 1. Indb. Kardanaksel.

Bremser: Girling hydro-mekaniske i 254 mm Bremsetromler.

Affjedring: Uafhængig Forhjulsfjedring og halvelliptiske Bagfjedre.

Styretøj: Speciel RILEY med 43 cm indstilleligt Rat.

Benzintankens Kapacitet: 56 Liter.

De vigtigste Dimensioner: Hjulafstand 2,86 m. Sporvidde 1,30 m. Total-længde 4,52 m. Totalbredde 1,59 m. Højde 1,45 m. Højde over Vejbanen 0,18 m.

Gummi: Dunlop Dæk 5,75×16 paa brede Følge. Pladehjul.

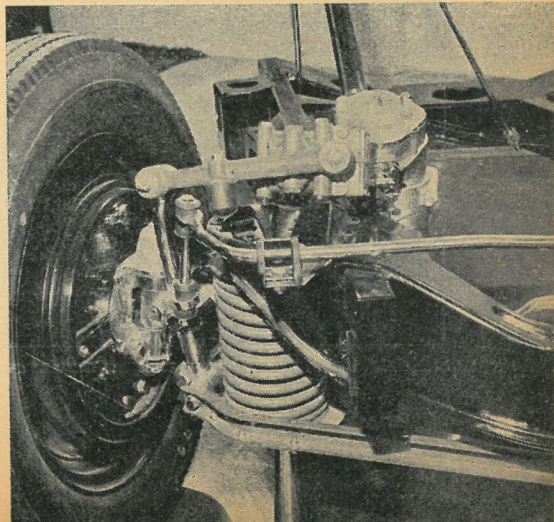
Vægt: 1245 kg.

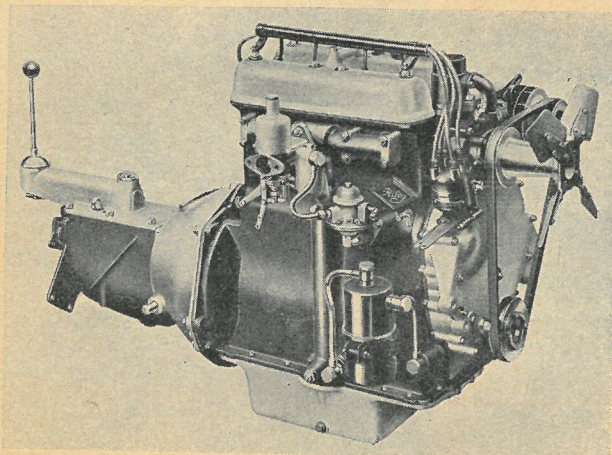
Standard Vanguard

Den nye 4-cylindrede Vanguard bryder fuldstændig med de tidligere Traditioner for denne Fabrik. Karosseriet er typisk amerikansk-præget og minder i Linierne en Del om den nye Hud-

son. Men trods alt har Konstruktørerne formaaet at bibeholde det mere enkle og noble europæiske Udseende. Forhjulene er separat affjedrede med Spiralfjedre, med en dobbelt Støttearm foroven og triangulær Støttearm forneden. Det nye Rat-Gear giver en behagelig Forøgelse af Pladsen paa Førersædet, hvorved der rigeligt er Plads til 6 Personer i Vognen, som i øvrigt er udstyret efter engelsk Smag i den velkendte gode, gamle Kvalitet. Motoren er paa 65 BHK ved 4000 Omdr./Min., hvilket giver Vognen, der kun vejer 1070 kg, en glimrende Acceleration. Tophastigheden er 128,7 km/Tm., og Motoren giver et rigeligt Kraftoverskud i det høje Gear, hvor den f. Eks. accelererer fra 15 til 50 km/Tm. paa 10 Sekunder. Motoren er forsynet med vaade, udskiftelige Cylinderforinger af Nikkel-Crom, hvilket foruden at lette en Hovedreparation giver Garanti for,

Rover's særprægede Forhjulsophængning, der væsentlig er baseret paa Girling's Patent.





Den 4-cylindrede Riley-Motor, der egentlig svarer til Double-High Camshaft. En meget levende Motor, der nærmest maa betegnes som en halvblods Racer.

at Stempler og Cylindre virkelig passer sammen, som de skal. Samtidig giver det Motoren en næsten ubegrænset Levetid, da Foringerne kan udskiftes uendelig mange Gange.

Specifikationerne er:

Motor:

Cylindertal: 4.
Boring: 80 mm.
Slaglængde: 92 mm.
Cylindervolumen: 1849 ccm.
Topventiler.
Kompressionsforhold: 6,8:1.

Max. HK: 65 ved 4500 Omdr./Min.
Krumtapaksel: 3 Hovedlejer — afbalanceret.

Kølevandspumpe: Termostatstyret.
Cylinderforinger: vaade, udskiftelige af Nikkel-Crom Legering.

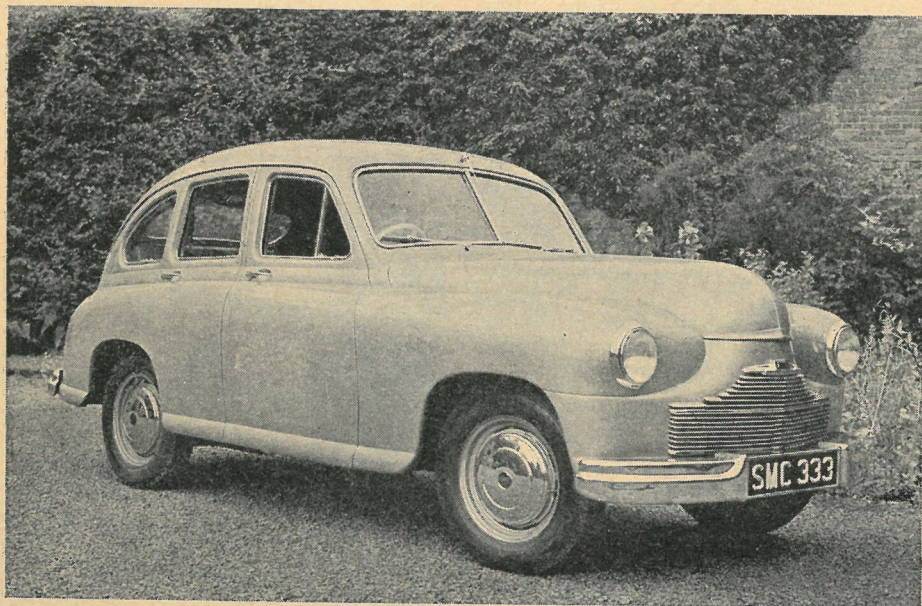
Smøring: Tryksmøring.

Elektrisk System:

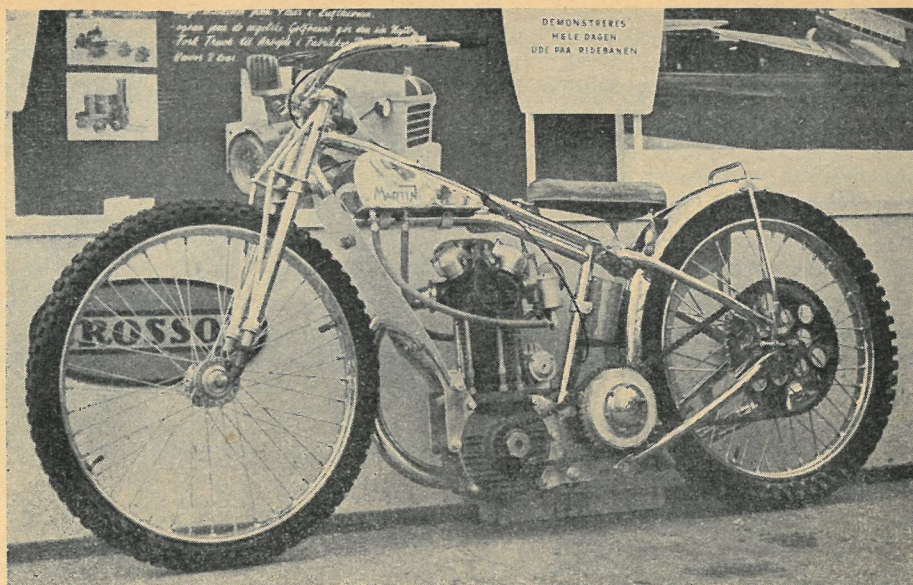
Volt: 12.
Batteri: 51 Amp./T.

Dimensioner:

Hjulafstand: 2388 mm.
Sporvidde For: 1295 mm.



Standard Vanguard, der paa mange Punkter adskiller sig fra denne Fabriks tidligere Produktion.



Den nye Martin JAP, der kørtes af Erhardt Fisker ved de nordiske Kortbane-Mesterskaber. Skiltet over Maskinens Sæddel henviser dog til et af de andre udstillede Køretøjer.

Sporvidde Bag: 1372 mm.
 Max. Længde: 4166 mm.
 Max. Bredde: 1753 mm.
 Max. Højde: 1626 mm.
 Vægt (uden Vand og Olie): 1070 kg.

Gearkasse og Kobling:

Kobling: Tør — Enkeltplade, Diameter 228 mm, 3 Frem (alle Synkromesh), 1 Bak.

Udvekslingsforhold:

3. Gear: 4,625:1, 2. Gear: 7,71:1, 1. Gear: 16,73:1, Bakgear: 18,99:1.

Chassis:

Bremser: Lockheed hydrauliske.
 Affjedring For: uafhængig med Spiralfjedre.

Affjedring Bag: halvelliptiske Bladfjedre.

Støddæmpere: hydrauliske.

Hjul: Pladehjul.

Dækdimension: 5,50×16.

Ny geometrisk Læresætning

De svære Diesel-Lastvogne udgjorde egentlig den mest fyldige Præsentation paa Udstillingen. Den største Nyhed var en *Maudsly* med to Sæt drejelige Forhjul. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at de to Sæt Forhjul var op-hængt i uafhængige Fjedre, hvorefter vi stod fuldstændig uforstaaende over for Formaålet med dette Arrangement, der dog skulde være, at de fire Forhjul skulde være i Stand til at bære et sam-

menlagt større Akseltryk. Da det er de færreste Veje, der er plane som et Stuegulv, maa det anses for sandsynligt, at det ene Sæt Forhjul før eller senere kommer til at bære omend ikke hele saa en væsentlig Part af den samlede Vægt, hvad Konstruktionen derfor maa være beregnet til.

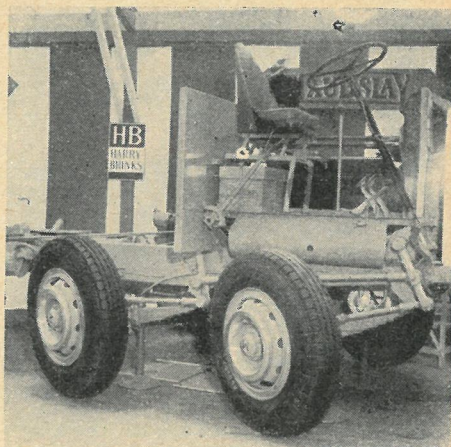
Forhandlerens Repræsentant forklarede imidlertid, at det dobbelte Sæt Forhjul tjente til, at Vognen kunde vende paa en mindre Radius. Selvom vi ved denne Meddelelse forholdt os tavse, vil vi nu bøje vort Hoved i Ærbødighed for at have mødt saa stor en Mand, thi denne Mand maa ligestilles med Archimedes, eftersom han har fundet en helt ny geometrisk Læresætning. Til Dato har vi altid ment, at en Cirkels Omkreds bestemtes af Radius' Størrelse, men dette synes altsaa ikke at være Tilfældet mere.

Daimler Busserne

De syv 2-etages *Daimler* busser fra Dansk Oversøisk Motor Industri A/S i Glostrup har nu foriaadt Danmark for at køre tilbage til England. Hjemturen ned gennem Danmark har formet sig som et triumftog. Man medtog passagerer, og for at saa mange som muligt kunde faa lejlighed til en tur i Daimlerne, inddelte man rejsen i etaper, der henholdsvis gik fra København til

Korsør, fra Nyborg til Fredericia og fra Fredericia til Aabenraa. Biletpriserne var relativt lave, og hele beløbet gaar til indkøb af dansk legetøj til engelske børn paa børnehjem og hospitaler i de byer, busserne stammer fra. I den forbindelse kan nævnes, at besætningerne paa busserne overfor os har udtrykt deres misfornøjelse over, at flere af bladene kalder deres Daimler busser for »Londonbusser«. Forholdet er nemlig det, siger chaufførernes talsmand, der er skotte og hedder Mr. Bain, at der ikke findes een eneste bus fra London. Min Daimler kommer saaledes fra Glasgow, og de øvrige er fra henholdsvis Bradford, Stalybridge, Doncaster, Birmingham, Nottingham og Salford. Det ville derfor glæde mig og mine kolleger meget at se vore bynavne paa tryk i de danske aviser. For De kender vel ogsaa her i landet begrebet bypatriotisme.

Iøvrigt beder vi Dem fortælle Deres læsere, fortsætter Mr. Bain, at danskerne har vundet vore hjerter. Opholdet herovre har helt overtrumfet vore dristigste forventninger. Vi længes kun efter at komme hjem og fortælle om alle vore oplevelser og al den venlighed, vi har mødt, og ønsker alle at komme igen med vore koner og børn for at vise dem Danmark. Flere af os har saaledes allerede truffet aftaler om et nyt besøg med flere af funktionærerne paa Daimler fabrikerne, hvor man paa den bedste maade har plejet vore kære Daimlere under opholdet herovre. Vi ville gerne have kørt en hel maaned i København, saa De forstaar, at det er med vemod, vi nu vender køleren hjemefter.



Det dobbelte Styretøj paa Maudsly.

Apropos køler, saa kan jeg fortælle Dem, at man i England betragter det som mangel paa opdragelse, hvis man ikke kender køleren paa en Daimler, saa ogsaa af den grund maa De ikke slet og ret kalde os for »Londonbusser«. En Daimler kan nemlig endda kendes med bind for øjnene, idet man kun behøver at lade fingerspidserne løbe hen over kølerkappens karakteristiske riller.

Ja, indskyder Mr. Wood, der er ingeniør paa Daimler fabrikerne og har gjort turen med herover. I England staar der en hel »nimbus« om navnet Daimler. Den engelske kongefamilie har saaledes, siden den første Daimler charabancvogn med kædetræk blev leveret Kong Edward, aldrig kørt i andre vog-



Daimler-Busserne parat til at begynde Dagens Køsel.

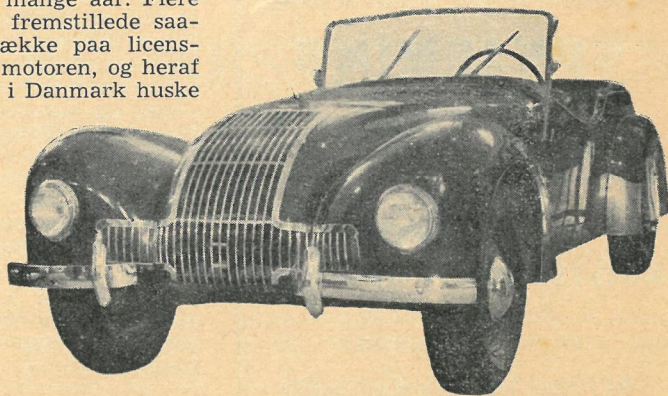
ne end Daimler, og selv naar kongeparret er ude at rejse i Imperiet, har der altid været 8—10 forskellige Daimler modeller til disposition.

Mr. Wood fortsætter med at udtrykke sin forbavelse over ikke at have set een eneste Daimler i København. Der er nemlig historie i Daimler, fortsætter han. Under forrige verdenskrig var Daimler saaledes allerede i forgrunden med deres ambulancer, der var lydløse, hurtiggaaende og særdeles vel affjedrede. Dette medførte, at Daimler ambulancechassiser efter krigens ophør i 1918 i mange aar var meget eftertragtede som basis for bygning af private karosserier.

Flere ældre danske bilister vil muligvis huske den berømte Daimler »Silent Knight« motor med glideventiler, som gjorde den til den mest lydløse motor, der blev fabrikeret i mange aar. Flere amerikanske fabrikker fremstillede saaledes i en lang aarrække paa licensbasis »Silent Knight« motoren, og heraf vil man sikkert ogsaa i Danmark huske

nal vogn, som blev kaldt »Daimler Scout Car«. Denne Daimler panservogn var terrængaende og i stand til at køre 75 km i timen over terrænet enten fremefter eller baglæns. Som navnet angiver, var den i stand til at føle sig frem til fjendens linier og med et øjeblikks varsel køre tilbage igen i samme retning, som den var kommet fra, med højeste hastighed. Den var forsynet med dobbeltstyring med en mand i hver ende af vognen, og de sad parat til at køre vognen i den retning, man ønskede. At denne Daimler Scout Car betød meget i krigsførelsen, behøver man sikkert næppe at understrege.

For at vende tilbage til double-decker busserne, saa forstaar jeg ikke, at man ikke forlængst her i Danmark har indset den store betydning, double-



Allard Sportsvognen, der efter endt Prøve-ørsel, vil blive omtalt i næste Nummer.

Willys »Silent Knight«. En anden berømt Daimler model var »Double Six« med den v-formede 12-cyl. motor, som vakte stor sensation, da den blev introduceret i 1935. Iøvrigt kan jeg fortælle Dem, at vor fabrik, der er beliggende i Coventry, har fabrikeret vogne siden 1890'erne, og at vi altid har været foregangsmænd indenfor automobilindustrien. En af de mest opsigtsvækkende konstruktioner, vi har lanceret, er Daimler Fluid Flywheel i forbindelse med en særlig gearvælgerkonstruktion. Det, som i dag er det nyeste nye paa de amerikanske vogne, monterede Daimler som standard paa sine vogne fra 1935, og de amerikanske konstruktioner er direkte udløbere af Daimler vædskekobling.

Under den sidste verdenskrig konstruerede Daimler paa opfordring af Feltmarskal Montgomery en fænomen-

deckerne har for trafikken. I England er der ikke en by, hvor man ikke anvender dem, ja, helt ude paa landet vil De møde Daimler double-deckere. Det er dog mit indtryk, at det sikkert ikke varer længe, før man ogsaa i Danmark møder Daimler double-decker busser. Der er saaledes mange af passagererne, som har kørt med os under udstillingen, der har udtrykt deres begejstring for den behagelige kørsel i vore busser. Dette skyldes ikke mindst den berømte vædskekobling, og i dag laves der ikke alene personvogne med vædskekobling efter Daimlers patenter, men ogsaa mange af de engelske busfabrikker anvender Daimler vædskekobling paa deres busser, simpelthen fordi man fra buschaufførernes side har rejst krav om vædskekobling, idet det haarde arbejde med ustandselige gearskiftninger hele dagen igennem bliver legende let



FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RY. 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



kan De lære at 3, saa
kan De ogsaa bestaa
Køreprøven. Enestaa-
ende ieltaltelig 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 Udlånsforretning. Tidligere Elever
Rabat og Fortrinsret.

ES INGERSLEVSGADE 88
Telf. Eva 8890 - 3829

med Daimler kobling og gearsystemet. Naa, men nok om automobilsnakken, siger Mr. Wood, maa jeg ogsaa sige tak for al den gæstfrihed, jeg har mødt herovre, baade denne gang og første gang, jeg var her i maj maaned, hvor De sikkert husker, at jeg for Dansk Oversøisk Motor Industri A S demonstredede en Daimler double-decker i landets større byer. Og selv om denne bus i sin tid vakte sensation, saa har sensationen saa sandelig ikke været mindre denne gang. M. D.

PANHARD (Fortsat fra Side 13)

rer fuldt ud til Vognens øvrige Præstationsevne; alle Kontakter for Lygter, Retningsvisere og Afblanding samt Hornet sidder paa en Konsol under Rattet og kan naas, uden at man behøver at tage en Haand fra Rattet. Gearstangen er anbragt lodret nedad under Instrumentbrættet; ingen af de fire Gear er synkroniseret, saa der er for Specialister rig Anledning til at brillere med dobbelt Udkobling. Til Slut kan det anføres, at vi under Prøven kontrollerede Brændselsforbruget ved at køre Tanken tom; der kørtes — selv ved gennemgaaende meget haard Kørsel — 15,6 km pr. Liter Benzin.

Specifikation:

Akselafstand: 2,13 m. Sporvidde: 1,22 m. Vægt: 465 kg. Slagvolumen: 610 ccm. Topventiler. Boring: 72 mm. Slaglængde: 75 mm.

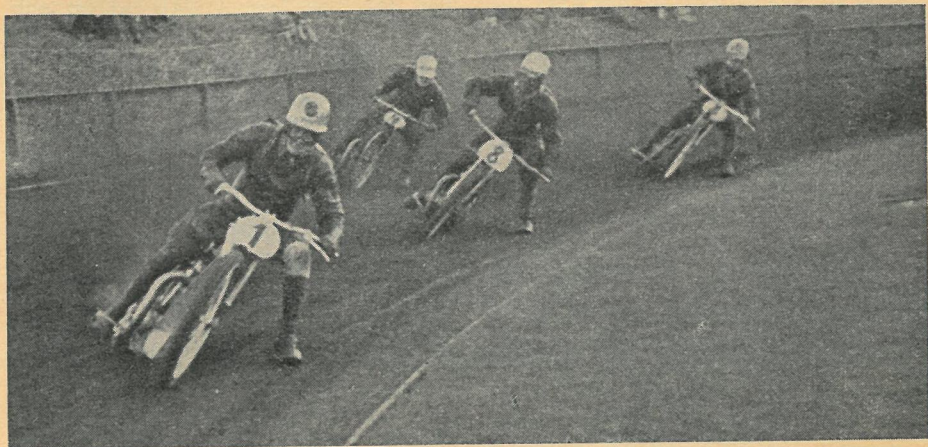


**SKANDINAVISK
MOTOR
JOURNAL**

ER FLYTTET TIL

Lille Kongensgade 43

København K. - Palæ 8293



Nordens fire hurtigste Ryttere: fra venstre »Basse« Hveem (1), Henry Andersen (4), Orla Knudsen (8) og Leif Samsing (3).

NORDISKE MESTERSKABER

for første Gang paa Kortbane

**»Basse« Hveem ogsaa nordisk
Mester paa Kortbane**

Den 3. Oktober kørtes for første Gang nordisk Mesterskab paa Kortbane. Det var Danmark, der havde Æren af dette første Arrangement, og til Bane havde man valgt den 480 m lange (eller korte) Gentofte-Bane.

Som ved Mesterskabsløbene paa 1000 m Bane, der kørtes Søndagen før i Helsingfors, savnede man Svenskerne, men da deres Udmeldelse af Nordisk Motorcykle Forbund stadig staar ved Magt, har de selv truffet den Afgørelse, der sætter dem uden for Konkurrencen om det nordiske Mesterskab.

Det norske Hold bestod af 6 Mand, alle Ryttere, vi tidligere har set paa Gentofte, og deres Popularitet og Styrke er stor. Disse var: Leif »Basse« Hveem, Verner Lorentsen, Leif Samsing, Henry Andersen, Harald Wiik Hansen og Thorleif Andreassen. Finerne stillede med kun 3 Mand: Den kendte og dygtige T.T.-Rytter Walter Bergström, Reino Grönroos og Veikko Kervinen. Danmark havde 7 Mand i Ilden: Orla Knudsen, Aage Andersen, Irving Irving, Aage Jacobsen, Er-

hardt Fisker, Peter Andersen og Knud Nielsen. Med Undtagelse af Finnen Kervinen, som kørte Husqvarna, kørte samtlige Ryttere JAP.

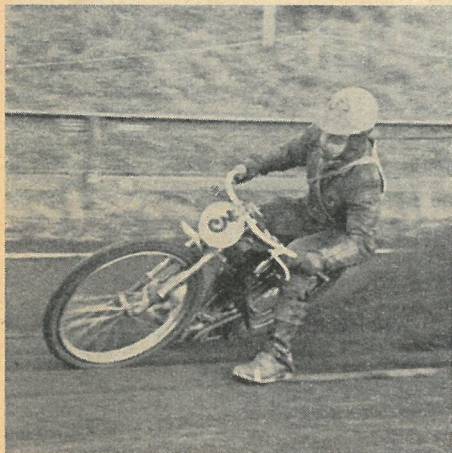
Nordmanden »Basse« Hveem var ganske afgjort Favorit. At hans Kørsel er fin, kan ikke diskuteres, men tillige er han den dygtigste Racermotor-Tekniker, vi endnu har haft i Skandinavien. Hans Maskine afgiver ganske afgjort flere Hestekræfter end nogen anden JAP-Motor i de nordiske Lande. Dertil kommer, at han intet Middel skyer for, at hans Maskine skal være saa let som muligt, Dækkene giver størst Fart osv. Denne Gang stillede han med Aluminiums-Cylinder af eget Fabrikat.

Løbene indlededes med, at samtlige Ryttere marcherede ind paa Stadion, hvor de blev præsenteret for Publikum. Først kørtes saa Nations-Konkurrencen; ifl. Reglerne maa der højst starte 4 Mand fra hvert Land, og den sammenlagte Tid for de 3 hurtigste paa hvert Hold lægges til Grund for det afgørende Resultat.

I 1. Heat startede Bergström, Finland, Henry Andersen, Norge, og Orla Knudsen, Danmark. Orla Knudsen førte i meget haardt Tempo fra Start til Maal; hans Tid blev opgivet som 1.28,7; men

her vil vi dog protestere, for SMJ tog Tid paa to Stopure, der begge viste 1.27,5, men selvfølgelig bøjer vi os for en Dommerkendelse. Henry Andersen fik noteret 1.29,2.

I 2. Heat startede *Kervinen*, Finland, *Leif Samsing*, Norge, og *Irvinger*, Danmark. Samsing vandt ret overlegent i 1.28,0 foran Irvinger, 1.32,4. Ogsaa i



Leif Samsing i Broad-Side

dette Heat maatte Finnen udgaa paa Grund af Maskinskade. Samsings Tid var ny Banerekord, men den blev ikke mange Minutter gammel. I 3. Heat startede *Grönroos*, Finland, »Basse« *Hveem*, Norge, og *Aage Andersen*, Danmark. Nordmanden kørte i sin sædvanlige fine Stil og gik over Maallinien uden Konkurrence i Tiden 1.27,4 (Dagens hurtigste) foran Aage Andersen, der fik noteret 1.30,6, ogsaa en pæn Tid, men ikke tilstrækkeligt til at slaa den suveræne Nordmand. Grönroos var den første Finne, der gennemførte; hans Tid blev 2.02,4, hvilket ikke var overvældende. »Basse« Hveems Tid er Banerekord og svarer til 79,08 km/Tm, hvilket maa siges at være ganske pænt i Betragtning af, at der er 8 Haarnaale-sving og en fast Start paa 1920 m Kør-sel.

I det næste Heat startede kun 2 Mand, *Verner Lorentsen*, Norge, og *Aage Jacobsen*, Danmark. Det blev igen overlegen norsk Sejrr i Tiden 1.30,2. Aage Jacobsen kørte i 1.35,0.

Dernæst startede *Wiik Hansen*, Norge, med de to Danskere *Peter Andersen*, og *Erhardt Fisker*. Sidstnævnte kørte

paa den nye Martin JAP, vi omtaler under Den britiske Udstilling. Ejendommeligt nok viste det sig knap en halv Time før Løbenes Begyndelse, at Aarsagen til en mærkværdig Koblings-friktion var, at samtlige Fjederbolte i Koblingen kun var sat løseligt i. Dernæst var der straks en Samling kloge Mennesker, som gav gode Raad — ét af disse gik ud paa, at Boltene skulde skrues i Bund. Heldigvis havde Fisker sin egen Mening om dette Problem og fik Koblingen stillet rigtigt. Han havde som sædvanlig en hurtig Start og førte paa 2. Omgang, da hans Kæde sprang. Omtrent i samme Sekund kom Peter Andersen ud for samme Skade, og Nordmanden kørte alene over Maalstregen i 1.33,6.

I sidste Heat i Nations-Konkurrencen startede *Thorleif Andreassen*, Norge, mod *Knud Nielsen* og *Uno Jensen*, Danmark. Nordmandens Maskine stejlede i Starten, og han kørte paa Baghjulet omtrent til det første Sving. Alligevel førte han Løbet igennem og vandt i Tiden 1.131,4 foran Uno Jensen, 1.33,0, og Knud Nielsen, 1.35,2. Knud Nielsen kørte overraskende svagt, mens Uno Jensen bliver bedre for hvert Løb.

Resultatet blev, at Norges Hold vandt med bedste sammenlagte Tid for »Basse« Hveem, Leif Samsing og Henry Andersen, ialt 4.24,6, medens Orla Knud-



Orla Knudsen, der blot skal have en hurtigere Maskine

sen, Aage Andersen og Irving Irvinger kørte paa tilsammen 4.31,7.

Det individuelle Mesterskab.

Man gik derefter over til anden Omgang for det individuelle Mesterskab. I 1. Heat startede Nordmændene »Basse« Hveem, Leif Samsing og Henry Andersen, medens Orla Knudsen skulde forsvare de danske Farver. »Basse« Hveem havde som den hurtigste Rytter Inderbanen, og han og Orla Knudsen, der begge har en lynhurtig Start, kom omtrent samtidig ind i det første Sving, men Nordmanden tog Føringen, og selv om Orla Knudsen gjorde, hvad han kunde, var det umuligt at fravriste »Basse« Hveem Vinderpladsen. Hans Tid blev 1.28,6, mens Orla Knudsen kørte paa 1.29,2. Henry Andersen kom paa Trediepladsen i 1.30,9, og Leif Samsing maatte denne Gang lade sig nøje med Fjerdepladsen i 1.31,8.

I 2. Heat startede Verner Lorentsen og Thorleif Andreasen, Norge, mod Danskerne Aage Andersen og Irving Irvinger. Verner Lorentsen tog Føringen med Aage Andersen paa Andenpladsen, men sidstnævnte blev allerede paa 1. Omgang overhalet af Thorleif Andreasen, der pressede sin Landsmand haardt, men var ude af Stand til at slippe forbi. Placeringen blev: Nr. 1 Verner Lorentsen 1.30,5, Nr. 2 Thorleif Andreasen, 1.31,3, Nr. 3 Aage Andersen, 1.32,4 og Nr. 4 Irving Irvinger, 1.35,0.

I næste Heat kørte Nordmanden Viik Hansen med Danskerne Uno Jensen og Knud Nielsen. Det blev atter norsk Sejr i Tiden 1.31,0. Uno Jensen kom paa Andenpladsen i 1.32,2, og Knud Nielsen blev Nr. 3 i 1.33,6.

Det sidste Heat blev en overraskende finsk Sejr. Her startede Finnerne Kervinen og Grönroos, medens Danskeren Erhardt Fisker var oplagt Favorit. Faa Meter efter Starten sprang Fiskers Kæde imidlertid for anden Gang, hvorved han mistede Kontrollen over Maskinen og bevægede sig i en Art motoriseret Sct. Veitsdans ned mod 1. Sving, hvor han udgik. Kervinen vandt derefter Løbet i 1.43,4 foran Grönroos, 1.45,0.

»Basse« Hveem var derefter nordisk Mester ogsaa paa Kortbane, en Mestertitel, han tilfulde fortjener.

Selv om Resultatet vel ikke var blevet væsentlig anderledes, er der ikke Tvivl om, at Danskerne kunde have forbedret deres Tider betydeligt, hvis de ikke havde manglet Træning paa Grund af det handelsministerielle Forbud mod Motorløb, som vi har skrevet



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 f.eks. reel Behandling da henvend Dem til os. — Det betaler sig! Samtidig runder vi D.m. om vore anerkendte Værksteder for Ducolakering, Motor-, Karoseri-, Plade, samt Sadelmagerarbejde.

H. S. HANSEN, Automobiler

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.



om indtil Trivialitet. En helt anden Ting er, at Orla Knudsen ogsaa er værdig til Mestertitlen — han mangler blot en lille halv Snes »Heste« i sin Maskine. Et tredje Spørgsmaal kan stilles kort og koncist: *Hvor var Bent Jensen?*

Ekspertmatch.

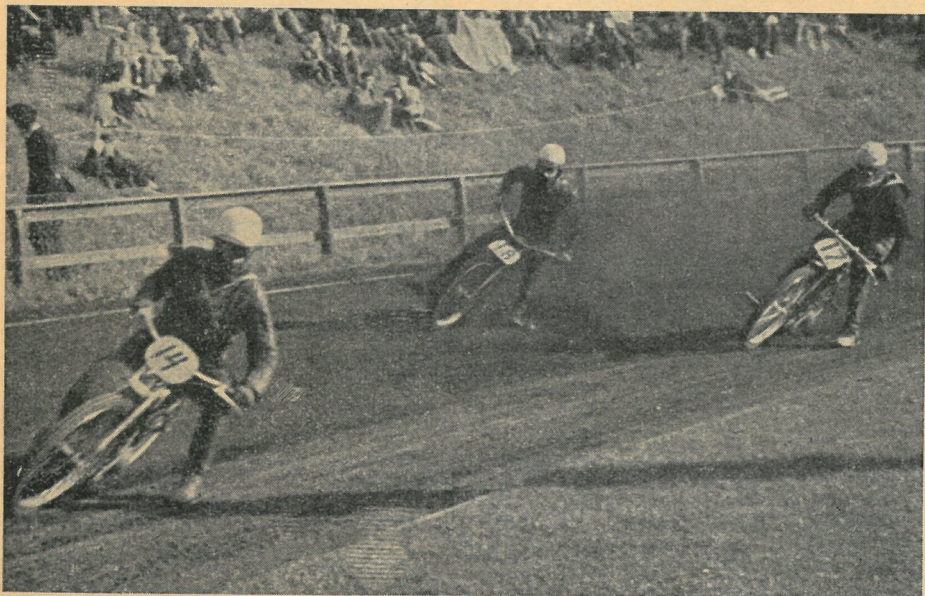
Der blev derefter kørt en Ekspert-match i 2 Heats mellem Dagens fire hurtigste Ryttere. Disse var »Basse« Hveem, Leif Samsing, Henry Andersen og Orla Knudsen. »Basse« Hveem var aabenbart træt eller uoplagt, han fandt det i alt Fald passende at besætte den sidste Plads i 1. Heat. Orla Knudsen førte Løbet, tæt fulgt af Henry Andersen, der laa lige i Danskerens Baghjul i Opløbssvinget paa 2. Omgang; herved kom han ind i en Regn af Slagger, der sad i et tæt Lag paa hans Briller og fuldstændig blændede ham. Inden han fik klart Udsyn igen, var han passeret af Leif Samsing. Paa sidste Omgang kørte »Basse« Hveem sig ind paa ham, og de gik omtrent samtidig over Maallinien. Orla Knudsens Tid var 1.29,2, Samsings 1.30,3, og »Basse« Hveem og Henry Andersen fik begge noteret 1.32,0, men da Henry Andersen var en Anelse foran, fik han de 2 Points, medens »Basse« Hveem maatte nøjes med 1 Point.

I 2. Heat tog den nordiske Mester Revanche og vandt i 1.29,9 foran Orla Knudsen, 1.30,4, et meget spændende Opløb. Samsing fik noteret 1.31,5 og Henry Andersen 1.33,0. Orla Knudsen vandt saaledes med sammenlagt 7 Points, »Basse« Hveem og Leif Samsing fik hver 5, men »Basse« Hveem havde bedste sammenlagt Tid. Henry Andersen fik 3 Points.

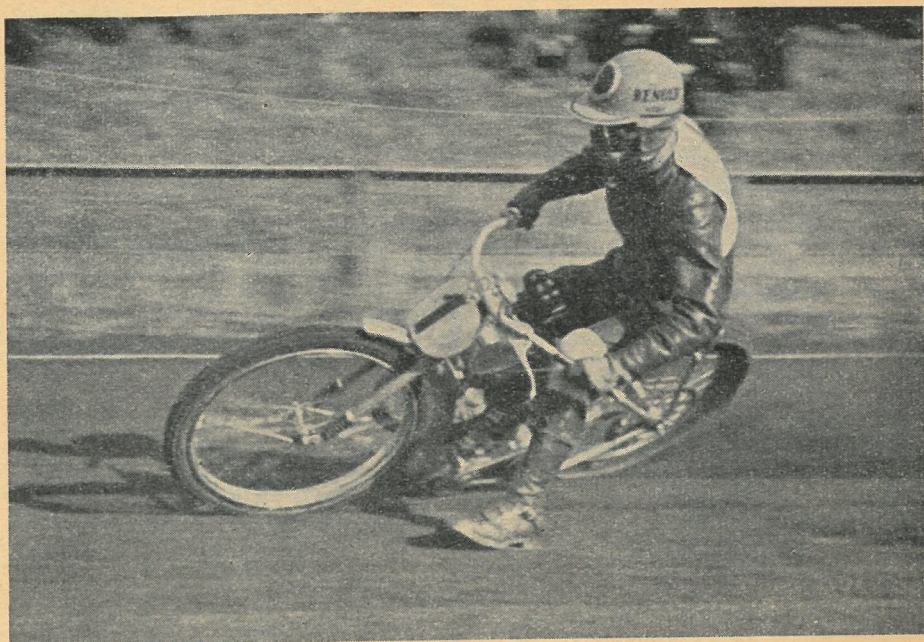
Special-Handicap.

Dagens sidste Løb var et Special-Handicap, der kørtes i 2 indledende Heats og et Slutheat. I 1. Heat startede Verner Lorentsen med 60 m Tillæg, Aage Andersen 50 m, Irvinger 15 m, Erhardt Fisker 30 m, medens Grönroos startede fra Maallinien. Sidstnævnte blev imidlertid overhalet af de tre bagvedliggende Ryttere inden Udgangen af 1. Sving, hvilket tydeligt viser, at der var noget galt med Handicap-Udregningen. Irvinger fik Maskinskade og maatte udgaa, medens Erhardt Fisker som Vinder, Aage Andersen som Nr. 2 og Verner Lorentsen som Nr. 3 gik til Slutheatet.

I 2. Heat startede Thorleif Andreasen med 25 m Tillæg, Wiik Hansen 25 m, Uno Jensen 20 m, Knud Nielsen 5 m, medens Kervinen startede fra Maallinien. Her gentog det sig, at Rytteren



Thorleif Andreasen (14), Uno Jensen (18) og Knud Nielsen (17) i Special Handicap.



Den nordiske Mester »Basse« Hveem bliver meget vanskelig at slaa, fordi han baade er en dygtig Kører og en fin Motortechniker.

uden Tillæg blev overhalet, og denne Gang af samtlige andre Ryttere, inden der var kørt en Omgang. Knud Nielsen førte Løbet igennem og gik saaledes til Slutheatet sammen med Uno Jensen, der blev Nr. 2, og Thorleif Andreassen Nr. 3.

I Slutheatet startede de nævnte 6 Ryttere med samme Metertillæg som i de indledende Heats. Verner Lorentsen kørte sig godt op, men maatte udgaa paa 2. Omgang. Uno Jensen tog Føringen, haardt presset af Thorleif Andreassen, der gik indenom i Opløbssvinget og vandt Løbet i Tiden 1.34,1. Uno Jensen blev Nr. 2 i 1.34,9 foran Knud Nielsen, 1.36,0, og Erhardt Fisker, 1.36,2. Aage Andersen blev Nr. 5 i 1.36,8.

Kommentar til Handicap'et.

En Ting, der Gang paa Gang vækker Forundring paa Gentofte, er Beregningen af de enkelte Rytteres Handicaptillæg; maa vi i denne Forbindelse atter en Gang gøre opmærksom paa det eksakte Beregningsgrundlag, som der er gjort Rede for i SMJ for April i Aar, Side 11. Selv med den Risiko for Øje, at man vil kalde os bagkloge, skal vi lige anføre et Eksempel:

I Slutheatet i Specialhandicappet op-

naaedes følgende Tillæg, Placeringer og Tider:

Rytter	Till.m	Plac.	Tid
Verner Lorentsen	60	udgik	—
Aage Andersen	50	5	1.36,8
Erhardt Fisker	30	4	1.36,2
Thorleif Andreassen	25	1	1.34,1
Uno Jensen	20	2	1.34,9
Knud Nielsen	5	3	1.36,0

Det fremgaar heraf, at de fire første Ryttere kom i Maal med en Tidsafstand paa 2,1 Sek. Havde man i Stedet for de ovennævnte Tillæg beregnet Tillægene efter SMJ's Metode, var man (idet de endelige Tider beregnes ved simpel Proportionalitet) kommet til følgende Resultater:

Rytter	Till.m	Plac.	Tid
Verner Lorentsen	70	udgik	—
Aage Andersen	60	5	1.37,2
Erhardt Fisker	10	1	1.35,2
Thorleif Andreassen	50	2	1.35,3
Uno Jensen	35	3	1.35,6
Knud Nielsen	5	4	1.36,0

Man ser, at Tidsafstanden mellem de fire første Ryttere i dette Tilfælde kun andrager 0,8 Sek., en Omstændighed, der turde være i Overensstemmelse med Meningen i alle Handicapløb.

OPHÆV ZONEORDNINGEN!

Motororganisationerne retter en velbegrunnet

Henvendelse til Handelsministeriet

Aabenbart ud fra Nationalbankdirektør C. V. Bramsnæs' højst betemmelige Udtalelse om, at Restriktioner hellere maa ophæves for tidligt end for sent, har de fem Motororganisationer: Danmarks Motor Union, Forenede danske Motorejere, Kgl. dansk Automobil Klub, Landsforeningen Danske Vognmænd og Motororganisationernes Fællesrepræsentation gennem en Henvendelse til Handelsministeriet gjort sig til Talsmænd for en Ophævelse af den gældende Zone-Ordning for Kørsel med Motorkøretøjer.

Ud fra Udviklingen, som den har formet sig, siden den meget generende Zone-Ordning indførtes, mener de nævnte Organisationer, at hverken valutatiske eller forsyningsmæssige Forhold nu mere berettiger den fortsatte Opretholdelse af Kørselsrestriktionerne, saa meget mindre som den Benzinsbesparelse, der kan indvindes ved disse, er saa beskeden, at den maa siges at staa i udpræget Misforhold til de Ulemper for hele Samfundet, herunder ikke mindst Erhvervslivet, som Restriktionerne medfører.

Subsidiært foreslaas det, hvis handelspolitiske Hensyn positivt udelukker en fuldstændig Ophævelse af Zone-Begrænsningen, at denne ændres, saa Landet inddeles i kun to Stor-Zoner, nemlig Omraaderne Vest og Øst for Storebælt, en Ordning, som vil medføre betydelige Lettelser for et stort Antal motorkørende.

Kun ringe Valutabesparelser gennem Zoneordningen

Udgangspunktet for Motororganisationernes Beregning af Merforbruget af Benzin, dels ved en fuldstændig Ophævelse af Zone-Ordningen, dels ved Indførelse af en Tozone-Ordning, er Tal, som indeholdes i den Landsfærdselstælling, der blev foretaget ved Overvejsinspektoratets Foranstaltning i August 1939, Tal fra Trafikkommissionens Betænkning samt Materiale, offentliggjort af Statistisk Departement. For at kontrollere deres Beregninger har Motororganisationerne inddraget forskellige praktiske Undersøgelser i

Kalkulationen, bl. a. en Færdselstælling saa sent som i Slutningen af August Maaned i Aar, og en geografisk Opsplitning af et større Antal Firmaers Benzinkøb i 3 Grupper, nemlig inden for den paagældende Zone, inden for den paagældende Del af et Tozone-System og over hele Landet.

Paa Basis af et Aarsforbrug i 1948 paa ca. 400 Mill. Liter Benzin vil en Ophævelse af Zone-Ordningen medføre et Merforbrug paa godt 43 Mill. Liter svarende til en Merudgift af 4,5 Mill. Kr. Da $\frac{2}{3}$ af Danmarks Benzinförbruk aftages fra Dollar-Området og $\frac{1}{3}$ fra Sterling-Området, vil det sige, at der skal anvendes ca. 624.000 Dollars og ca. 77.000 Pd. Sterling for helt at kunne frigive Motorkørselen.

En Tozone-Ordning vil medføre et Merforbrug paa 26 Mill. Liter svarende til en Merudgift paa ca. 2,6 Mill. Kr. eller et Valutabehov paa 362.000 Dollars og 44.000 Pd. Sterling.

Saa vidt vides regner den ministerielle Balanceplan for indeværende Aar med, at Danmarks Indførsel af Varer af alle Slags vil beløbe sig til ca. 3000 Mill. Kr. Frigiver man Kørselen med Motorkøretøjer, vil dette altsaa kun forøge Balanceplanens Indførsel med 1,5 Promille, medens Tozone-Systemet vilde medføre en Forøgelse af Landets Total-Indførsel paa 0,87 Promille.

Zone-Ordningens Ophævelse vil betyde Besparelser herhjemme

Gennem detaljerede Oplysninger, Motororganisationerne har fremskaffet gennem Forbindelser i England og USA, synes der ikke at være noget til Hinder for at kunne skaffe Benzin og Tankskibe til Dækning af den relativt beskedne Forhøjelse af Benzinförbruget, der her er Tale om.

Og hvis Zone-Ordningen ophæves, vil der — hævder Motororganisationerne med Styrke — kunne gennemføres store Besparelser i Arbejde og Penge inden for Centraladministrationen — bl. a. vil man kunne nedlægge Benzinnævnet, hvorved den paagældende Arbejdskraft vil kunne overføres til produktive Formaal. Desuden

vil der spares et meget betydeligt Arbejde paa Politiets Motorkontorer over hele Landet og Politiets Kontrolforanstaltninger med Overholdelse af det nuværende Zone-System med meget mere.

Motorkørsel er ikke Luksus

SMJ medgiver Motororganisationernes Initiativ vor allerbedste anbefaling. Vi kan ikke se rettere, end at naar Zone-Ordningen betyder saa lidt, som der er gjort Rede for i Henvendelsen til Handelsministeriet, er det paa høje Tid at faa afskaffet alt det Regereri, den har medført over for det store motorkørende Publikum, som i Forvejen lige siden Udbruddet af 2. Verdenskrig har været belemret med irriterende Restriktioner af enhver Art.

Ulykken er, at vore Politikere — uanset Partifarve — har faaet den Idé, at Motorkørsel nærmest er at betragte som Luksus, medens Sandheden jo tværtimod er den, at det danske Erhvervsliv simpelt hen ikke kunde oprettholdes, hvis Motorkørselen elimineredes. Yderligere paradoksalt bliver Forholdet derved, at Politikerne paa deres travle Færden gennem Landet fremfor nogen véd at gøre praktisk Brug af de forkætrede Biler!

Tilsyneladende er der for Tiden Gang i Restriktionernes Ophævelse. Det tør da maaske haabes, at der kan komme noget godt ud af Motororganisationernes i sig selv overmaade prisværdige Initiativ — at vor nuværende Handelsminister, som jo tilhører den yngre Generation, er saa *motor-minded*, at han kan se det latterlige i at opretholde den Zone-Ordning, som forlængst har overlevet sig selv ... og handler derefter.

Vinteren nærmer sig

og det gælder om at Vognen og Maskinen er „well fitted“.

Vi kan bl. a. tilbyde Dem:

Defrostere . Spot-lights . Taagelygter
Varmeapparater . Varmeruder samt
6 og 12 Volt OLDHAM Batterier
for Automobiles

Endvidere Motorcyklebatterier og specielle HARLY-DAVIDSON Batterier

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

Vognmagergade 2 Central 14435

Der er kun **47** Eksp. tilbage

Saa er

MOTORCYKLE HAANDBOGEN

udsolgt

Bestil et Eksempplar af denne uundværlige
Bog hos

H. L. LØSEKRUGS BOGHANDEL

Jagtvej 59. København N.

Pris: Kr. 7,50 + Porto.

Sendes paa Efterkrav over hele Landet

MOTOR DRESS *tilbyder*

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og

varmt Pelsfor fra **Kr. 198,00**

Oilskinsfrakker enkelte og med For fra . . - **39,15**

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

DEN NYE BENZIN

*Omjustering vil være nødvendig for mange
Vognes Vedkommende*

Saa er den nye Benzin med Octantal 70—72 kommet i Handelen, hvilket har givet Anledning til forskellige Artikler i Dagspressen. Disse Artikler er imidlertid præget af Ukyndighed til det foreliggende Materiale og Motorteknik i det hele taget.

Hvad vil det da i Praksis sige, at Benzinkvaliteten er blevet daarligere? Maa vi i Forbindelse med dette Spørgsmaal henvise til vor Artikel, Bankningsfænomener, i SMJ Juli 1947. Uden at sætte sig ind i, hvad Octantallet vil sige i Forbindelse med en Motors Kompressionsforhold og Boring er man ikke i Stand til at udtale sig om Emnet »Daarlig Benzin«. Det skal i Parentes bemærkes, at den nye Benzin svarer til en Kvalitet, der er lidt bedre end den Benzin, vi fik i Aarene før Krigen. Motorer, der er komprimeret højere end 6,25:1, vil faa en daarligere Økonomi eller rettere sagt en nedsat Styrke, idet det i mange Tilfælde vil være nødvendigt at komprimere ned enten ved lavere Stempler eller dobbelt Toppakning. Det første er det bedste, det andet det letteste og dermed billigste. De højkomprimerede Vogne er imidlertid kun at finde blandt Efterkrigsmodellerne fra Amerika og ganske faa finere Førkrigsmodeller.

Men med Hensyn til alle andre Vogne spiller det overhovedet ingen Rolle, idet en lavere komprimeret Motor slet ikke er i Stand til at udnytte en bedre Kvalitet. Banker en Motor, maa man stille Tændingen tilbage, indtil Tændings-

bankningen ophører ved normal Kørsel og behersket Optræk. En Motor kan altid bringes til at banke ved at give den for haardt Gas under smaa Omdrejningstal.

For de Vogne, der har et Kompressionsforhold omkring det kritiske Tal 6,25—6,5:1, vil det betyde lidt daarligere Økonomi at stille Tændingen tilbage, men for alle andre Vogne med lavere Kompressionsforhold vil det kun være paa høje Tid, en saadan Indstilling foretages. Der er nemlig mange, som har den fejlagtige Opfattelse, at jo højere Tændingen er, des bedre bliver baade Økonomi og Optræk. Det er kun til en vis Grænse, dette er rigtigt — kommer man først paa den gale Side af denne Grænse, vil det være til direkte Skade for Økonomi og Kraft, idet man kan stille Tændingen saa tidligt, at den begyndende Forbrænding modvirker Stemplets Krav om at fuldføre Kompressionslaget.

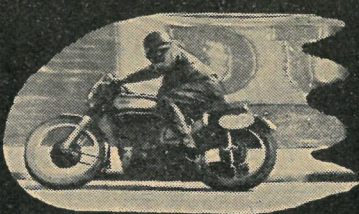
Altsaa kort og godt: Vognene fra før Krigen skal have Tændingen stillet, som de respektive Fabrikker foreskriver det, og de højkomprimerede Amerikanere maa stille Tændingen ned og komprimere ned. Endvidere maa vi alle bruge Gearene lidt mere.

Noget helt andet er, at det havde været bedre, om man havde givet Ejerne af de højkomprimerede Vogne Lejlighed til at købe 5 l Benzol for hver 20 l Benzin, hvorved Kompressionsforholdet hæves til det Tal, der passer for disse Vogne, saa havde Resultatet væ-

Den uovertrufne

Norton

Vinder af over 20 T.T. Løb



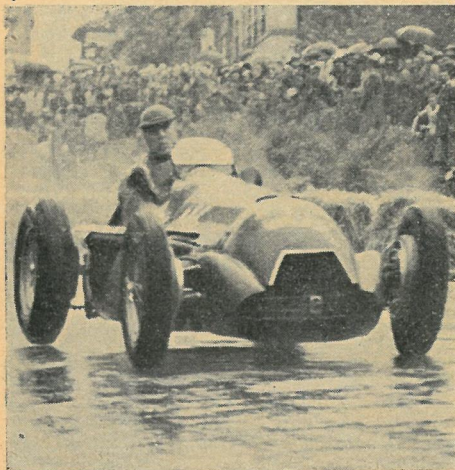
ret det samme som med den »gamle« Benzin for alle Parter, og Landet havde alligevel sparet 1,5 Millioner Kroner ved et Indkøb paa 300 Millioner Liter Benzin.

Vandtæt Tændrør

For første Gang er der nu fremstillet et Tændrør udelukkende til Motorcykler. K. L. G.'s Erfaringer ved Fremstillingen af lukkede Tændrør til Royal Air Force og American Air Force har sat Fabrikken i Stand til at producere det helt rigtige vandtætte Tændrør.

Oven paa Spændemotrikken og fuldstændig tætsluttende til denne sidder et cylindrisk Metalrør, forsynet med Køleribber, der dels beskytter Isolatoren mod Slag og Stød, dels i Forbindelse med en Isolator-Hætte forhindrer, at Snavs, Olie og Vand trænger ind og lægger sig som et mere eller mindre kortsluttende Lag mellem Stelforbindelsen og Midterelektroden. Dette Tændrør kan i Virkeligheden modstaa alle Vejrets Luner og de Ondskabsfuldheder, som et Sportsudvalg kan finde frem til Trialførerne. Tillige kan Tændrøret hurtigt skilles ad og renses for Sod o. lign.

Wimille vinder Italiens Grand Prix i Turin



Vinderen i sin Alfa Romeo
Sjælende Regn prægede Løbet

Gælder det Clichéer —

saa

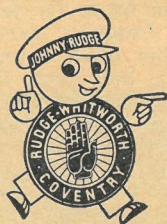
Brdr. BÆRENTZEN

Christiansborggade 1

Byen 8040

Velocette

KVALITETSMÆRKET



**Motorcycle-
Værksted**

Specialværksted for

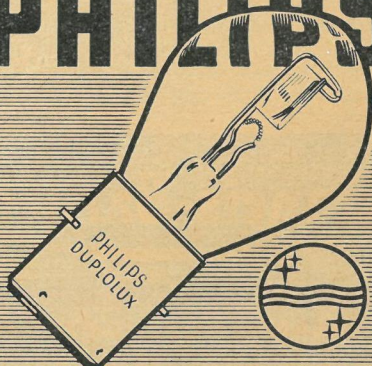
INDIAN - RUDGE

Reserve dele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagsvej 101 - Taga 9926

PHILIPS



AUTOLAMPER

MANX GRAND PRIX

TRIUMPH VINDER SENIOR OG NORTON JUNIOR
GUZZI OVERLEGEN I LETVÆGT

Senior.

Aarets Manx Grand Prix var ikke uden Sensationer. Senior-Løbet blev vundet af *D. G. Crossley* (498 ccm *Triumph*) i Tiden 2 Tm. 49 Min. 30 Sek., hvilket svarer til en Gennemsnitshastighed af 129,73 km.Tm. paa de 6 Omgange, en Vejtlængde paa ialt 364 km.

Crossley førte Løbet alle 6 Omgange, medens de øvrige Placeringer skiftede uafbrudt. Efter 1. Omgang laa *McVeigh* (*Triumph*) knap 1 Minut efter *Crossley* og 21 Sek. foran *Salt* (*Norton*). *Armstrong* (*Triumph*) laa som Nr. 5 knap 1 Minut efter *Crossley* og 4 Sek. foran *McCandles* (*Norton*). Paa 1. Omgang var der saaledes nøjagtig 1 Min. mellem den første og den sjette Rytter. Paa 2. Omgang kørte *Armstrong* sig op og laa efter denne som Nr. 2, en Placering, han holdt til efter 4. Omgang. Efter 5. Omgang havde de tre *Norton*-Kørere *Salt*, *Lee* og *Domini* kilet sig ind mellem de to førende *Triumph*'er. Selv efter at det meste af Distancen var kørt, var det kun Minutter, der skilte de første Ryttere. Kampen stod til Slut mellem *Crossley* og *Salt*, og da *Crossley* gik over Maallinien, skulde *Salt* vise sig, inden der var gaaet 3 Min. 10 Sek., for at vinde. Man maa huske, der er Enkeltmands-Start, hvorfor det er Tiderne, som er afgørende, i Stedet for Rækkefølgen, Rytterne kommer over Maallinien i. Det var i højeste Grad sandsynligt, at *Salt* vilde vise sig inden for det nævnte Tidsrum, men han udeblev.

Nede ad Vejen kunde man øjne en Skikkelse, der kom løbende med sin Maskine — *Salt* var kørt tør. Ikke engang Andenpladsen kunde han naa at besætte, han blev i sidste Minut passeret af *Domini*. *Crossleys* Vindertid var som nævnt 2.48.30. *Domini* fuldførte i 2.51.36,2, og *Salt* løb sin Maskine ind i 2.52.48,2.

Letvægt.

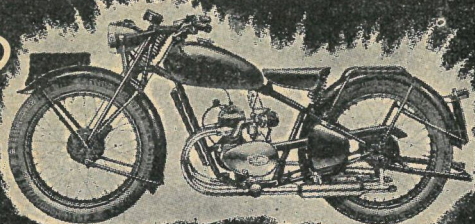
Den lille Klasse blev kørt samtidig med Senior-Løbet. Som ventet førte de to *Guzzi*-Maskiner, kørt af *Dale* og *Barrett*, fra Start til Maal, endda med en betydelig Afstand til de følgende Ryttere. *Dales* Vindertid var 3 Timer, 5 Minutter og 10 Sekunder. *Barrett* fuldførte i 3.14.42. Nr. 3 blev *P. D. Gill* (*Excelsior*) i 3.20.13.

Junior.

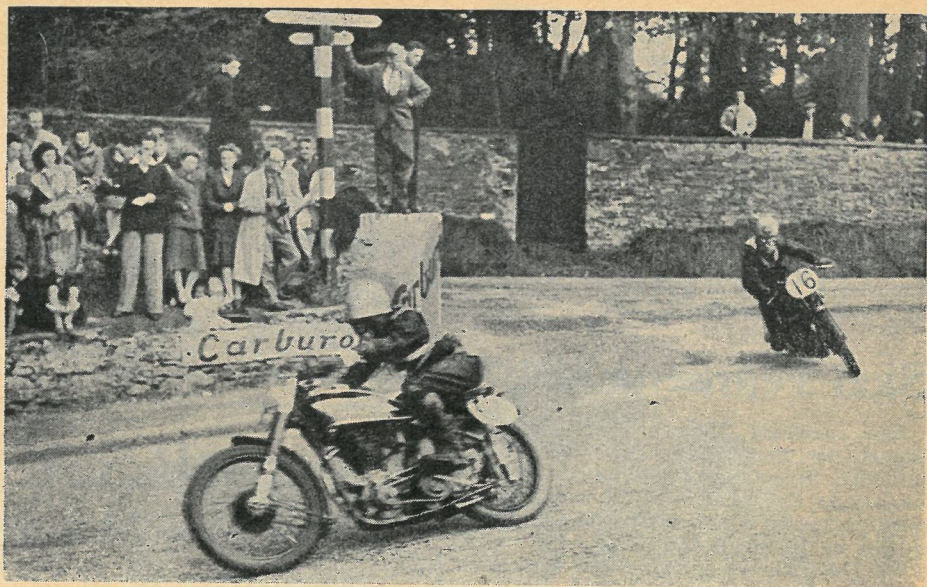
Junior-Løbet var i Aar ret bemærkelsesværdigt, idet *Norton* førte hele Løbet, medens *Velocette* lige akkurat naaede at besætte Trediepladsen paa sidste Omgang. Efter 1. Omgang førte *Parkinson*, *Norton*, og 17 Sekunder efter kom *Duke*, *Norton*, og *Heath*, *A.J.S.*, samtidig. Efter 2. Omgang førte *Parkinson* stadig, men kun 2 Sek. foran *Duke*, der havde distanceret *Heath* med 6 Sek. En anden *A.J.S.*, kørt af *Armstrong*, kom 5 Sek. senere. Efter 3. Omg. gik *Parkinson* tilbage, og *Duke* førte nu 3 Sek. foran *Heath*, der igen laa 2 Sek. foran *Parkinson*. *Crossley*, *Velocette*, havde kørt sig op paa Fjerdepladsen foran *Salt*, *Velocette*, *Horn*,

Francis-Barnett

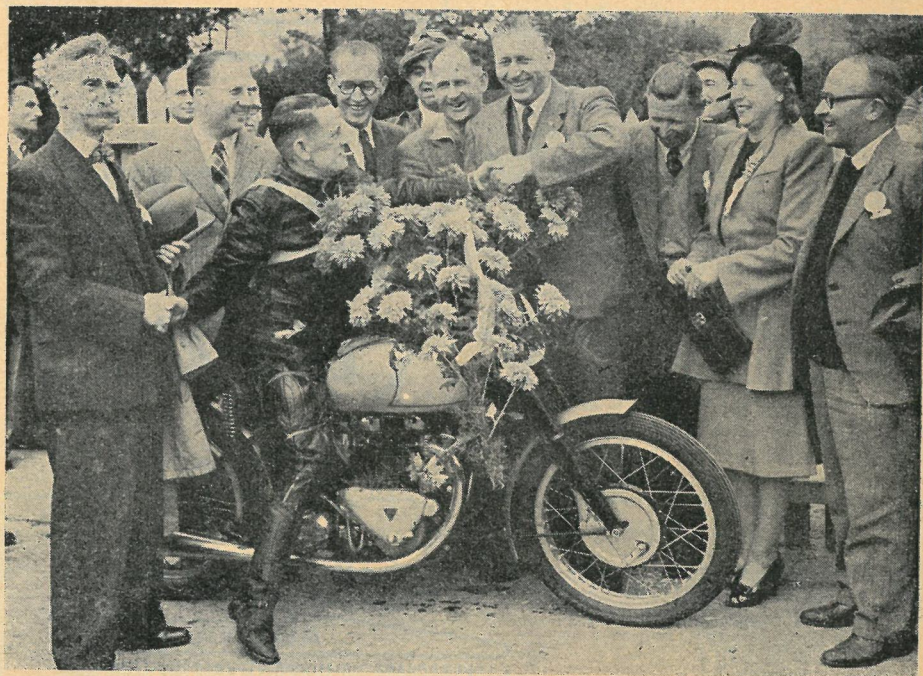
ENGLANDS FØRENDE 125 cc.



GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMANN & DREWSEN A/S



Sunderland, Norton (Senior) overhaler R. W. Marsh, Excelsior (Junior) ved Governors Bridge.



*D. G. Crossby bliver lykønsket efter Sejren af Borgmesteren i Douglas (til venstre).
Paa Billedet ses ogsaa George Formby og hans Kone, Beryl.*

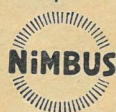
A.J.S., og Armstrong kom nøjagtig samtidig efter Salt. Mellem disse to Ryttere og Duke var der kun 1½ Min. Efter 4. Omg. var Parkinson gaaet saa afgørende frem, at han nu førte Løbet næsten 1 Min. foran Heath. Armstrong laa som Nr. 3, og Salt var gaaet frem paa Fjerdepladsen. Efter 5. Omg. var Stillingen den samme for de tre første Ryttere, men Crossley havde overhalet Salt. Parkinson fuldførte i Tiden 2.53.44,4, Heath kørte i 2.54.35 og Crossley i 2.55.40,2. Salt kørte i 2.55.54 og Daniels, Velocette, i 2.58.5.

Skal Vejtræerne væk?

Med usvigelig Sikkerhed er der tre Emner, der, med større eller mindre Intervaller, finder frem til Avisernes Spalter. Det er Bebyggelsen af det gamle Banegaardsterræn i København, Mælkeordningen og Landevejstræerne.

Nu lyder der igen Røster for, at Landevejstræerne skal væk. Hvorfor skal de egentlig det? Selvfølgelig er der altid nogle Trafikanter, der absolut skal køre ind i disse sagesløse Træer, men stod der ikke tilfældigvis et Træ paa netop det Sted, de omtalte Trafikanter ønsker at forlade Vejbanen, saa vilde de havne i Grøften, sandsynligvis med Hjulene i Vejret.

Der er aldrig nogen, der paaskønner Træernes glimrende Afmærkning af Vejten, naar Taagen ligger lavt over denne, eller Regnen strømmer ned. Vi tror, at Træerne paa denne Maade gør mere Gavn, end de gør Fortræd som Paakørselsobjekter, og skal der endelig tales om Fortræd, saa er de faldende Blade farligere end Træstammerne, men det er sjældent, at Bladene lægger sig til Hvile paa Vejbanen. Kan man ikke holde sig klar af Vejtræerne i Almindelighed, saa er man slet ikke kompetent til at køre. Bliver man af en pludselig opstaaet Situation trængt ud fra Vejbanen, er det ikke sikkert, at Følgerne bliver mindre alvorlige, fordi Træerne fjernes.



VEJLE

ALFRED MORTENSEN
NØRREBROGADE 20
TLF. 933



Specialværksted for

DKW

MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25

350 ccm B.S.A. Competition - Motor

med Gearkasse, Kobling
og alt Tilbehør sælges

AGNER HANSEN

B. S. A., Nørrevold 9, København K.

**JANSEN
BENZIN**

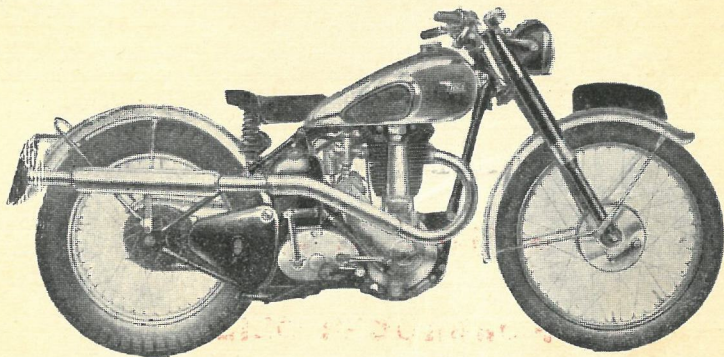


Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4868

BSA



125 - 250 - 350 - 500 og 600 ccm

BSA

Motorcykler er begyndt at komme hjem, men desværre gives der endnu ikke Importtilladelser nok i Forhold til Efterspørgslen.

*Det betaler sig imidlertid at vente paa en **BSA***

BSA

har Forhandlere overalt i Danmark.

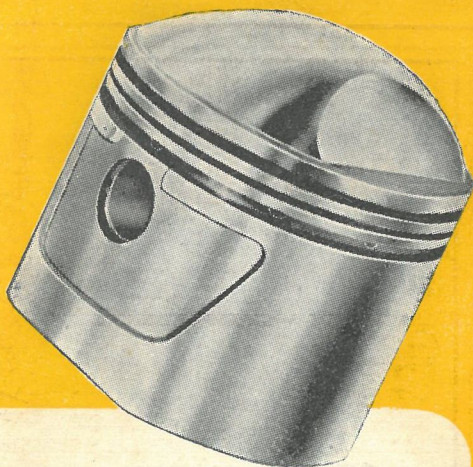
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

B. S. A. MOTORS AND CYCLES

ved A. NIELSEN & H. V. HANSEN

TELEFON VESTER 3187
TELEGRAM-ADRESSE:
BESANIL

KØBENHAVN V.
VESTERBROGADE 101



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 Trækraften 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