

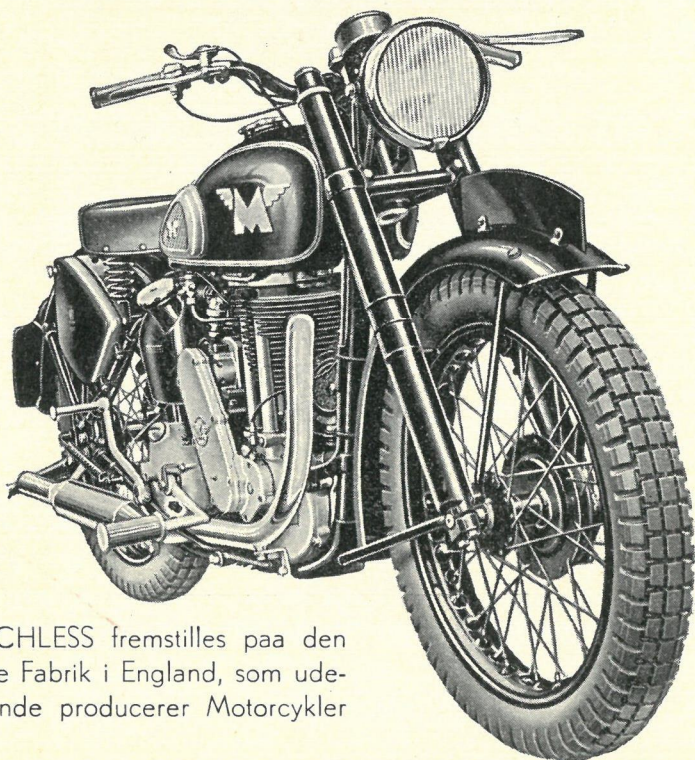
SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



NR. 11

Orienteringssæsonen er inde

NOVEMBER 1948



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

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN
ODENSE



SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

Redaktion og Ekspedition:

Lille Kongensgade 43

København K.

Telf. Palæ 8293 - Postgiro 688 33

Ansvarhavende Redaktør:

Mogens H. Damkier

Forretningsfører:

Holger Nielsen

Abonnement kan kun tegnes
ved direkte Bestilling til
Bladets Ekspedition

Abonnementspriser

(Aarsabonnement):

Danmark Kr. 10,00

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

Løssalgspris Kr. 1.10

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

NOVEMBER - !

Så slap vi ind i november måned, der allerede gav en lille forsmag på vinteren. Jo, det har været rigtig koldt, og det burde være en selvfølge, at såvel bilister som motorcyklister har skiftet til vinterolie både på motor og gearkasse. Hvis der endnu er efternølere, som ikke har fået det gjort, så er det på høje tid. Nu begynder det også snart at blive aktuelt med kølersprit. Det er jo i reglen sådan, at det først skal være klingende frost, før samtlige Danmarks bilister styrter land og rige rundt og tømmer købmænds og servicestationers lagre for sprit. Herregud, hvorfor ikke gå ned og købe lidt sprit nu? Og så hælde den på, inden motor og køler er frostsprængt. For en sikkerheds skyld bringer vi atter den lille tabel, der viser blandingsforholdet sprit — vand.

Sprit	20 %	25 %	30 %	35 %	40 %
Vand	80 %	75 %	70 %	65 %	60 %
Frostsik- ker til	÷ 7	÷ 9	÷ 12	÷ 15	÷ 19

Både biler og motorcykler bør for olien skifte lidt oftere om vinteren, da der på denne årstid lettere finder vand-destillation sted i motor og olietank.

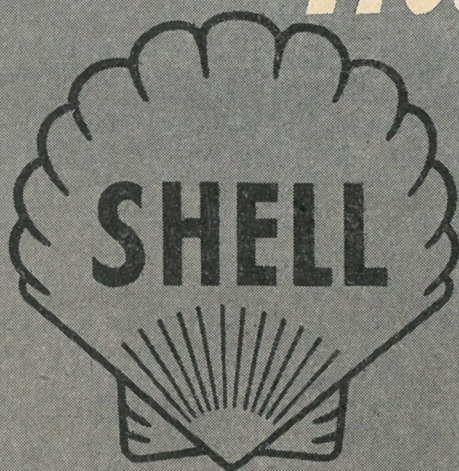
Lygterne har vi talt om så tit, men lad os nu få dem bragt i orden, også stoplygten. Husk, De får ingen erstatning, men snarere et erstatningskrav, hvis Deres stoplygte ikke virker og derved forårsager ulykker eller beskadigelser. Motorcyklisterne bør erindre, at deres afvisning til højre og venstre kan være vanskelig at se i mørke, så er der en bil eller en anden motorcykle bagved, lad den da komme uden om, inden De svinger.

Det er for resten morsomt at bemærke den negerkultur, der hersker blandt bilister og motorcyklister, undertegnede, der tilhører begge kategorier, indbefattet, og som giver sig udtryk i, at køretøjerne kun skal pudses om sommeren, når solen stråler i lakken. Om vinteren er det dobbelt nødvendigt at bruge et voksholdigt polérmiddel til beskyttelse mod regn, sne og snavs.

Det er for øvrigt ikke spor for tidligt at sætte kølerkappe på vognen, da det i højeste grad nedsætter slitagen, at motoren hurtigt kommer op på sin arbejds-temperatur.

Red.

Let
Start
med



VINTEROLIE

MIDGETRACERNE

I INTERNATIONAL 500 ccm KLASSE

Af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

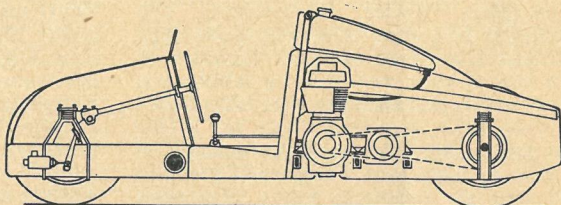
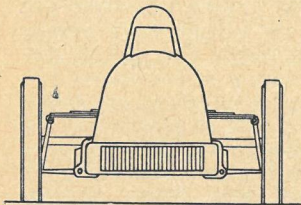
Efter de seneste meddelelser er der overvejende sandsynlighed for, at man fra næste internationale racer-sæsons begyndelse vil anerkende 500 ccm-klassen for automobiler ved løb af overvejende betydning overalt i verden, og dermed rykker denne klasse, der hidtil i alt væsentligt har været en sprinterklasse — først og fremmest beregnet paa korte baneløb — frem som et problem i første række i den tekniske og sportslige diskussion. En international anerkendelse af 500 ccm-klassen betyder, at disse smaa racervogne i fremtiden maa bygges saaledes, at de kan holde til løb over en ret betydelig distance; i begyndelsen vil man sikkert nøjes med at arrangere 500 ccm-løb over 10—20 km, men efterhaanden som udviklingen skrider frem, vil distancen vokse, maaske til 150—200 km eller mere, og dermed bliver ogsaa midget-byggerne stillet overfor de principielle spørgsmaal, som gennem aarene har optaget saavel racer-konstruktørerne som de forskellige arrangerende klubber og de internationale sportslige organisationer.

Spørgsmaalet er her — som altid inden for automobilsporten — om man skal tilstræbe en udvikling, der alene peger hen imod de bedst mulige sportslige resultater, eller om man ved udformningen af de tekniske betingelser vedrørende køretøjernes indretning skal holde sig saa nær op ad de almindelige brugsmotorer som muligt og lægge vægt paa egenskaber som f. eks. vognens brændstoføkonomi.

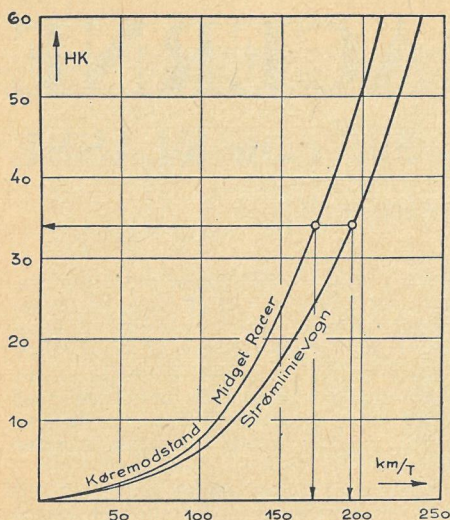
Holder man sig det første maal for øje, naar man meget hurtigt frem til racer-konstruktioner, der ikke alene er uden betydning for udviklingen af almindelige brugskøretøjer, men som samtidig er saa kostbare, at kun et lille faatal har raad til at være med; udviklingen af de moderne 1,5-liter grand prix-racere viser dette med al ønskelig tydelighed.

Vælger man den anden mulighed, vil man imidlertid have alle chancer for at skabe en automobilsport, som er demokratisk i den forstand, at den ikke ensidigt lægger Vægten paa den økonomiske indsats. Man maa derfor oprigtigt haabe, at det ved udarbejdelsen af det endelige midget-reglement vil lykkes de kontrollerende instanser at naa frem til et sæt byggregler, som giver den enkelte selvbygger og midget-kører de bedst mulige arbejdsbetingelser.

Der findes i øjeblikket ingen internationale regler for bygningen af 500 cc-racere, men der findes baade i England, Frankrig og Belgien 500- klubber, som hver for sig arbejder efter foreløbige reglementer, der dog paa væsentlige punkter ligner hinanden meget. Den engelske klub, som blev startet i 1945, er den ældste, og det er bemærkelsesværdigt, at man lige fra starten var enig om, at kompressormotorer skulde være udelukket fra enhver konkurrence; hensigten hermed er naturligvis at holde byggeomkostningerne nede paa et rimeligt niveau.



500 ccm midget-racer af normal konstruktion. Akselafstand 2030 mm, sporvidde for og bag 1170 mm. Dækstørrelse 400/15. Chassissvanger af ovale rør, der samtidig tjener som køleluftkanaler for motoren. Paralelførte forhjul, pendulophængte baghjul, styretøj med tandstang, olietryksbremse paa alle fire hjul. Motor 40 EHK. Vognens driftsvægt (incl. motorbrændsel og olie) 225 kg.



Køremodstanden maalt i HK ved forskellige hastigheder. Den øverste kurve gælder for den i teksten omtalte 500 ccm midget-racer af almindelig konstruktion, den nederste kurve gælder for den samme vogn forsynet med strømliniekarosseri.

Den franske »500«-komité, der sikkert til sin tid vil faa stor indflydelse paa udarbejdelsen af et internationalt reglement, har foreløbig fastlagt en række nationale regler, hvorefter kan fremhæves:

Alle 500 ccm-racervogne skal godkendes af komitéen, inden de kan tilmeldes nogen konkurrence. Karosseriet maa fremstilles af jern eller staal, aluminiumlegeringer eller af ikke-brændbare kunststoffer; andre materialer (f. eks. træ) vil ikke blive tilladt. Karosseriet skal omslutte alle vognens mekaniske dele, altsaa ogsaa f. eks. cylinder og topstykke ved luftkølede motorer. I førerrummet maa ikke findes fritliggende, arbejdende maskindele (kæder, kardanaksel), alle saadanne dele skal være indkapslet. Rattet maa ikke være saaledes indrettet, at det kan fjernes ved ind- og udstigning. Førersædets dimensioner skal tilfredsstille visse krav, svarende til de her i landet foreslaaede. Tosædede karosserier er tilladt, men de skal konkurrere paa lige fod med de ensædede vogne. Komitéen forbeholder sig ret til at udelukke vogne af alt for usædvanlig konstruktion. Vognens maksimaldimensioner skal være de samme som i England, d. v. s. største akselafstand 2413 mm, største sporvidde 1194 mm; største højde og længde er ikke

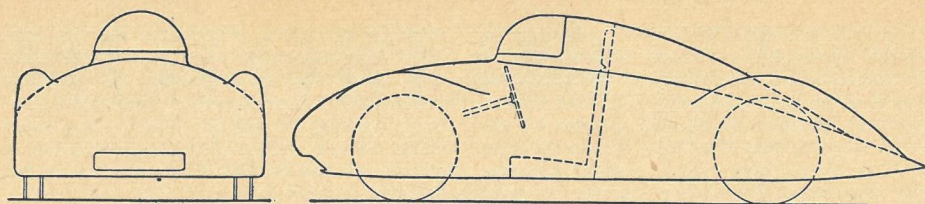
begrænset. Der er ligesom i England ingen vægtgrænse for den tomme vogn.

For at faa et begreb om, hvad 500 ccm-klassen kan komme til at betyde i den internationale automobilsport, havde Royal Automobile Club arrangeret et særligt løb for 500 ccm-vogne umiddelbart før det engelske grand prix, der kørttes paa Silverstone flyveplads den 2. oktober. Løbet gik over 80 km, og der startede ialt 26 vogne, heraf 9 af fabrikat Cooper, de 8 med den gængse J. A. P. Sprintermotor, den niende med en Norton grand prix-motor. De øvrige vogne var alle specialkonstruktioner, og der anvendtes følgende motorfabrikater: Norton, Vincent H. R. D., Triumph, Rudge, Scott og B. S. A. Det bemærkelsesværdige var, at de tre første vogne i maal alle var Cooper J. A. P. Vinderens gennemsnitshastighed var 97,5 km i Timen. Hurtigste omgang under træningen kørttes af Sterling Moss med 107,5 km i Timen. Til sammenligning tjener, at den hurtigste træningsomgang for grand prix-racerne (1,5 liter med kompressor) kørttes af Ascari med 121 km i Timen. Det viser sig altsaa, at J. A. P.-sprintermotoren med den udprægede brændelseskøling ikke alene kan give fremragende sportsligt resultat, men at den ogsaa kan holde over en betydelig distance.

Hvis vi nu indtil videre regner med, at man i de kommende aar vil holde sig til 500 ccm-racere uden kompressor og med de af englænderne fastlagte maksimumsdimensioner, kan man ad erfaringens og beregningens vej danne sig en ret sikker forestilling om de kørselspræstationer, der vil kunne opnaas.

For det første: Hvor langt kan vi komme ned med køretøjets egenvægt?

Ved hjælp af en række gennemreguede eksempler og ved analyse af de vogne, med hvilke der allerede er opnaaet gode resultater, kan man fastslaa, at køretøjets driftsvægt (incl. olie, brændsel og evt. vand) næppe kan bringes væsentligt ned under 225 kg. En saadan vægt kræver oven i købet en meget omhyggelig gennemregning af vognen og den yderste forsigtighed ved planlæggelsen af detailkonstruktionerne samt en gennemført anvendelse af letmetal overalt, hvor der ikke er tale om bærende elementer. Til driftsvægten skal man lægge førerens vægt for at faa vognens bruttovægt under kørslen. Heraf fremgaar, at 500 ccm-racerne er meget følsomme overfor førerens legemsvægt. Hvis vi tager to vogne med en driftsvægt paa 225 kg, og i den ene placerer en fører, som vejer 60 kg, me-



Strømliniekarosseri til 500 ccm racer. Med en motor paa 40 EHK bliver top-hastigheden for denne vogn 194 km i timen.

dens føreren af den anden vogn vejer 100 kg, vil den første vogn, under iøvrigt lige forhold, alene paa grund af vægtforskellen faa en accelerationsevne, der ligger ca. 13 % højere end for vogn nummer to. I den nævnte driftsvægt paa 225 kg er kun medregnet 5 kg til brændsel; ved længere løb maa man imidlertid regne med en betydelig større brændselsmængde (15—20 kg).

Paa hosstaaende tegning er vist en midget-racer i den normale udførelse med motoren bagved førersædet. Frontarealet for denne vogntype kan næppe bringes længere ned end til 0,5 m², og luftmodstands-koefficienten kan der som bekendt ikke forbedres meget paa ved en racer med fritliggende hjul (den andrager i almindelighed omkring 0,6, se S. M. J. for juli, side 34). Paa grundlag af de vægte og dimensioner, der nu ligger fast, kan vi saa beregne køremodstanden maalt i HK for en saadan, meget gunstig 500 ccm racer, idet førerens vægt regnes til gennemsnitsværdien 75 kg. Resultatet er givet ved den kurve, der er mærket »Midgetracer« paa kurvebladet.

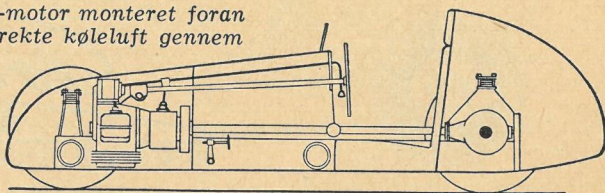
For det andet: Hvormange HK kan vi faa ud af motoren?

For en 500 ccm-motor uden kompressor kan man naa til en ret eksakt bedømmelse af den største opnaaelige hestekraft, fordi det er begrænset, hvad der kan gøres, for at sætte effekten i vejret. Man kan sætte omdrejningstallet i vejret, naar man samtidig foretager de nødvendige ændringer ved ventildiagrammet og ventiltjødrene; af hensyn til stempelhastigheden vil man dog i øjeblikket næppe kun-

ne bygge en 1-cylindret 500 ccm-motor til et højere omdrejningstal end 7000 omdr. pr. min., svarende til motorens største HK. For en 2-cylindret motor bliver det maksimale omdrejningstal 8600 omdr. pr. min., og for en tilsvarende 4-cylindret motor bliver det ca. 9000 omdr. pr. min. For at faa den bedst mulige fyldning af cylinderen kan man indføre fire ventiler pr. cylinder. For at faa det størst mulige udbytte af den indsugede gasblanding kan man sætte kompressionsforholdet i vejret, men betingelsen herfor er, at man benytter et brændsel, der med sikkerhed kan taale den forhøjede kompression, og saa naar motoren under fuld kraft naar sin højeste driftstemperatur. Man kan benytte et motorbrændsel med stor fordampningsvarme, som er i stand til at køle motoren indefra, og man kan, hvis motoren er forsynet med omløbsmøring, indbygge en effektiv olie køler.

Alle disse midler er i tidens løb blevet taget i anvendelse ved konstruktion af racer-motorer, og det har vist sig, at man ved ventilmotorer af hidtil anvendt type ikke kan vente at komme væsentligt op over 80 HK pr. liter slagvolumen; det giver altsaa for den 500 ccm-motor ca. 40 HK maksimalt. Hvis vi altsaa regner med, at motoren i vores — iøvrigt mønstergyldigt byggede — racer under alle omstændigheder kan afgive indtil 40 HK, kan vi ved hjælp af kurven for køremodstanden beregne den teoretiske maksimalhastighed (nemlig med et ganske bestemt gearforhold), naar vi iøvrigt tager hensyn til, at en del af hestekraften gaar tabt ved transmissionen ned til vejbanen,

500 ccm racer med bokser-motor monteret foran i vognen, hvor den faar direkte køleluft gennem frontgitteret. Fra gearkassen føres trække-ud til en kardanaksel i højre side. Gearskiftning som paa en vogn med forhjulstræk.



et tab, man næppe vil kunne reducere til meget under 15 %. Det vil altsaa sige, at vi maksimalt til fremdrift af vognen maa regne med $0,85 \times 40 = 34$ HK. Det fremgaar af kurven, at 34 HK svarer til en tophastighed paa 170 km i timen. Højere kan vi altsaa ikke regne med at komme op, saa længe det drejer sig om midget-racere af den almindelige type.

Der foreligger imidlertid en mulighed for at komme op paa højere hastigheder, der kan være ønskelige paa større baner, hvis man forsyner vognen med et strømlinie-karosseri. Paa tegningen er vist et

saadant karosseri, der passer til den omtalte 500 ccm-racer af normal konstruktion. Man ser umiddelbart, at vognens frontareal bliver ganske væsentligt forøget, nemlig fra 0,5 til 1,0 m², men samtidig bliver luftmodstands-koefficienten reduceret fra 0,6 til 0,2, saaledes at resultatet bliver som vist ved den kurve, der er mærket »Strømlinievogn«. Man ser straks, at vi med dette strømliniekarosseri (og med et passende, ændret gearforhold) vil komme op paa 194 km i timen med de samme 34 HK langs vejbanen som før. Der er ved ovennævnte beregning taget hensyn til, at vognens vægt bliver forøget med 65 kg hidrørende fra karosseriets vægt.

Naar man tager de eksisterende nordiske baner i betragtning, kan der sikkert opnaas almindelig enighed om, at det af hensyn til sportens fremgang og trivsel fuldt ud kan forsvares, at man ved fastlæggelsen af de tekniske betingelser for 500 ccm klassen indtil videre forbyder anvendelsen af kompressor.

Under overvejelserne vedrørende denne nye internationale racerklasse vil det være naturligt ogsaa at ofre nogle ord paa brændselsspørgsmaalet. De bedste sportslige resultater med 500 ccm-racere er hidtil opnaaet med motorer, der kører paa en eller anden alkoholblanding. Det vil imidlertid rent teknisk set være langt mere tilfredsstillende, hvis man kunne opnaa gode sportslige resultater med motorer, der kører paa almindelig brugsbenzin, rent bortset fra, at man ved længere løb vil have den fordel, at benzinmotoren har et lavere specifikt brændselsforbrug og derfor ikke behøver at medføre saa meget brændsel til en given distance. Kommer man ind paa en saadan udvikling, vil motorens kølingsproblem imidlertid trænge sig i forgrunden; det vil højst sandsynligt ikke være tilstrækkeligt at føre en svag luftstrøm fra vognens forende gennem et rør hen til motorens køleribber, saaledes som det med godt resultat finder sted paa de fleste eksiste-

Blad venligst frem til side 8

Danmarks hurtigste MIDGET-CAR

Min Midget-Car m. orig.
500 ccm Gold Star Motor i fineste Stand sælges billigt. Evt. kan Motorcykle tages i Bytte.

Robert Nellemann
Tlf. 3232 Randers



Specialværksted for

DKW

MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25



ODENSE

MATCHLESS-JAMES

HERMAN LARSEN
Slotsgade Tlf. 545 (Lokal 6)



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGA 4868

MOTORLØB

på Langelinie?

**ENESTAENDE FIN
BANE PÅ NORDENS
SMUKKESTE
PROMENADE**

Det er naturligt, at man i danske automobilsports-kredse har søgt at skabe et automobil-løb her i landet i lighed med Finlands Djurgårdsløb, Skarpnäck i Sverige og Gardermoen i Norge, men hidtil havde man ikke fundet en bane, der gjorde det sandsynligt, at myndighederne tillod, man kørte automobil-løb på stedet.

Som det så ofte går, var det det mest nærliggende, og måske netop derfor oversete, der viste sig at svare fuldt ud til de krav, som både arrangører og myndigheder måtte stille. Ledelsen for Automobil Sports Klubben fik den glimrende idé at køre løb på Langelinie, og som det fremgår af skitsen ved siden af, byder denne bane på alt, hvad man kan forlange i sportslig henseende med langsider, hårnålesving, S-kurver m.m. Tillige er der de mest ideelle tilskuerforhold, idet publikum både kan se store strækninger af banen og dog være godt beskyttet.

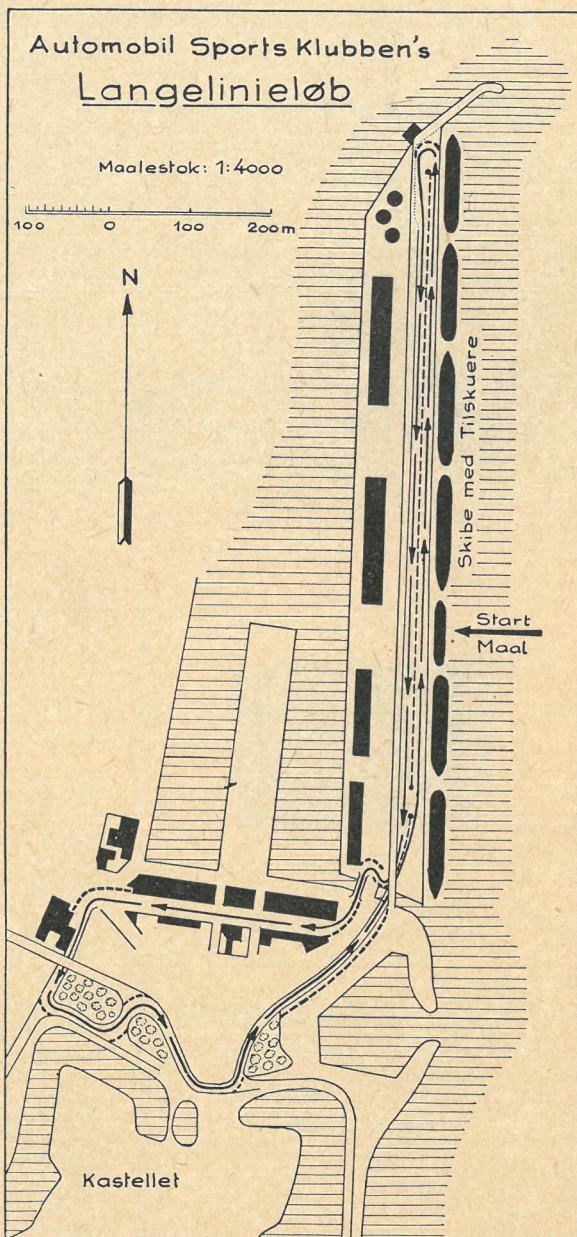
Som det ses, vil Langelinie-kajen blive delt i to halvdele, hvilket sker ved hjælp af halmballer ligesom på Skarpnäck. Tilskuerne vil på denne del af banen stå oppe på ramperne og på de skibe, der vil blive lagt langs kajen. Man har tænkt sig at sælge billetter i Sverige, således at vore svenske gæster bliver sejlet lige til det endelige bestemmelsessted, og den båd, de befordres med, tjener tillige som tilskuerplads.

Fra starten kører vognene

ud ad Langelinie-kajen, vender på den brede parkeringsplads og kø-

rer tilbage ad den anden kørebane, der fører under viadukten, ind på frihavnsområdet og ud igen ved Toldvagt II, op gennem S-kurverne,

Blad venligst
frem til side 28.





HERNING

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

Gælder det Clichéer —

saa

Brdr. BÆRENTZEN

Christiansborggade 1
Byen 8040



Motorcycle- Værksted

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reserve dele og Udstyr

BRDR. BECH

| Tagensvej 101 - Tag 9926



N. C. - TRYKKERIET

(NØRREBROS CENTRALTRYKKERI A/S)

Scandiagade 12 . Kbhvn. SV

Telf. C. 16505

MOTORCYKLER

Civilingeniør Svend Taarnhøj: »Motorcykler. Reparationsteknik«. Ivars Forlag. 382 sider. 32 kr.

Ivars Forlag har i sin serie »Teknisk Litteratur« udsendt et vægtigt bidrag til den allerede bestående litteratur om motorcykler og reparation af disse. Bogen giver en meget detaljeret beskrivelse af reparation og vedligeholdelse af hver enkelt maskine med opgivelse af de korrekte mål og tolerancer samt fejlfindings-tabeller og eksempler på elektriske diagrammer. Det er fuldstændig umuligt at foretage en oprensning af denne bogs mangesidige indhold, men så meget kan siges, at det skal være ret komplicerede tilfælde, som ikke kan klares efter denne bog. Nimbus er ret indgående behandlet, idet ikke mindre end 59 sider omfatter dette specielle mærke, hvilket naturligvis giver en meget udførlig vejledning i forbindelse med de mange illustrationer.

Bogens forfatter, civilingeniør Svend Taarnhøj, har udelukkende helliget sig de nye modeller, men selv om man altså ikke kan slå op på f. eks. en motorcykle fra 1935, vil et fornuftigt studium af bogen give en almen forståelse af, hvordan en motorcykle skal behandles og repareres, og hvilke oplysninger man må indhente, før man går i gang med arbejdet. Hertil kommer alle de generelle artikler, der behandler såvel den teoretiske som den praktiske side af sagen, hvorfor man, uanset om man er ejer af en ny eller en ældre motorcykle, vil have udbytte af bogen. **M. D.**

Midgetracerne *Fortsat fra side 6*

rende hækmotor-racere med alkohol-brændsel. Man kommer da ind paa enten at benytte en vandkølet motor (f. eks. en Fiat 500 med foringer i cylindrene, der bringer den ned paa 500 ccm), eller man maa lægge sin luftkølede motor saaledes, at den faar en rigelig køleluftstrøm ved hjælp af overtrykket under farten paa vognens forside. Paa den sidste tegning har jeg angivet en konstruktionsmulighed, hvor der tænkes anvendt en 2-cylindret boksermotor med automobilkobling og gearkasse; trækkes fra gearkassen er gennem kædetræk ført ud til en kardanaxsel i vognens højre side; kædetrækkes tillader, at man skifter gearforhold efter behov.



Terræn og jordbundsforhold stillede betydelige krav til rytterne.

SCRAMBLE *ved Kalmar*

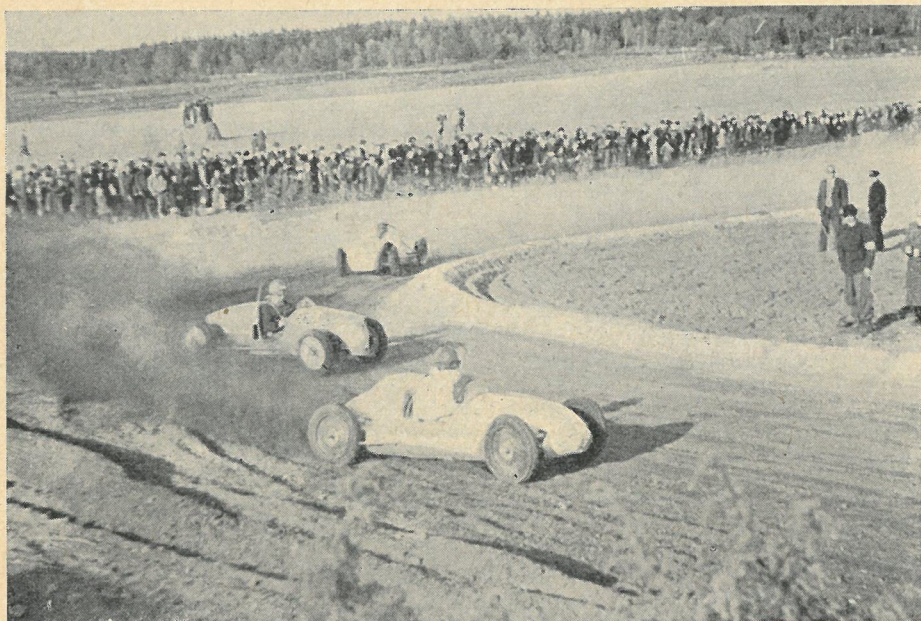
Dansk deltagelse i både motorcykle- og midgetklassen.

Härby-fräsen bød på en meget vanskelig bane.

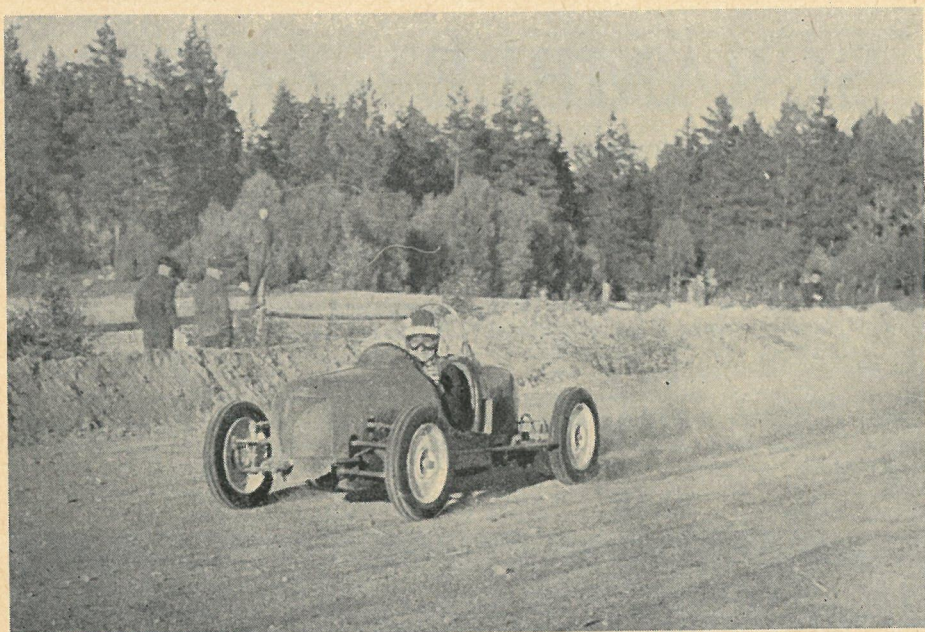
Så har der igen været scramble-løb i Sverige, denne gang i Nybro ved Kalmar. Hvornår ser vi mon den slags løb herhjemme — eller rettere: hvornår bliver forbudet hævet, så vi kan køre på den anlagte bane i Nordsjælland? Det er nemlig en form for motorløb, som rigtig er noget for publikum, fordi der sker så meget og stilles så store krav både til rytter og maskine.

Härby-fräsen kørtes på en ny bane, anlagt af Nybro Motor Selskab med deltagelse af både svenske og danske ryttere. Fra Danmark var således mødt Kai Hansen, midget, og på motorcykle Leif Bech og Willy Nielsen, begge på »Ariel». Begge de danske ryttere var kørende op gennem Sverige på deres maskiner og nåede til trods for flere uheld rettidigt frem.

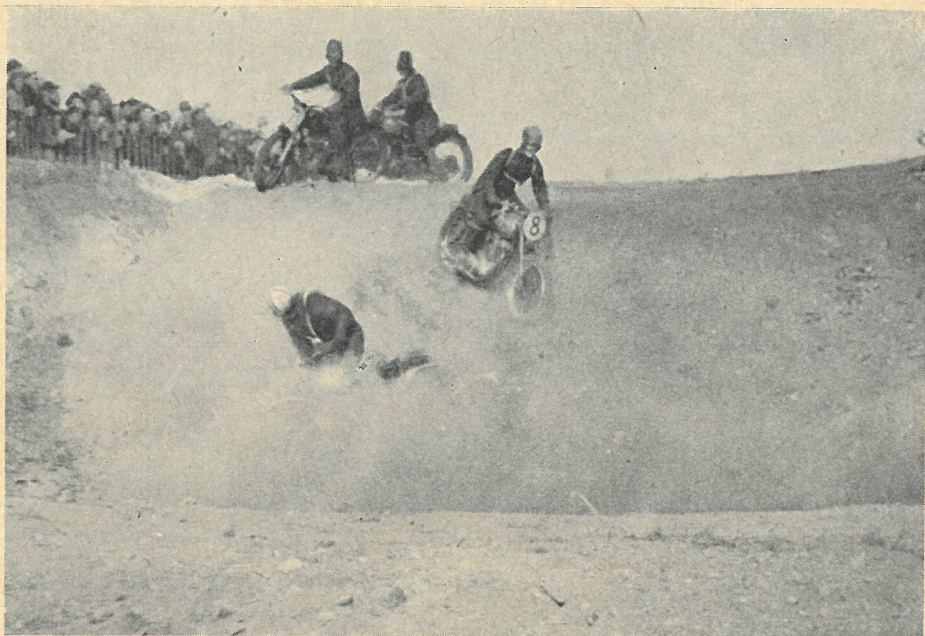
1. løb var et midget-race, noget helt nyt for Kalmar og omegn, der med stor begejstring modtog dette nye skud på motorsportens stamme. Kai Hansen gik frem i starten og førte efter 1. omgang med ca. 300 m. Det så flot ud — støvet stod som en vifte fra hans baghjul, og man kunne dårligt se de efterfølgende kørere i støvskyen. Men i 2. omgang gik det galt — i svinget før langbanen gik Kai Hansen rundt, og hans vogn kom til at stå i modsat retning af den, den skulle. Eriksson med sin »K. E. Special» og Holmberg med sin »Effyh» benyttede sig af chancen, de gik begge udenom, og det forspring, de derved opnåede, kunne K. H. ikke udligne. Eriksson vandt i tiden 4.09,6. For at blive ved midget-vognene, gik det Kai Hansen bedre i 2. og sidste heat. Ganske vist snød Holmberg



Midget-racerne i skarp konkurrence. Som nr. 2 ses Kai Hansen, der forøvrigt har fået små pladehjul på sin vogn.



Kai Hansen, der formelig fejrede triumfer. Hans vogn er blevet betydelig pænere, efter at hjulene er blevet udskiftet med pladehjul, og Kai Hansen udtaler selv, at dens køreegenskaber nu er meget bedre.



Et veritabelt styrt-dyk ned i grusgraven. Man kunne se, hvordan mange ryttere ligefrem tøvede et øjeblik, før de kastede sig ud i det uvisse — — —



— — — og besværlighederne var langt fra overvundet, når man var kommet ned, for op skulle man også.

ham i starten og fik et lille forspring, men Kai Hansen lagde sig lige i hans baghjul, og de to kørere jagede nu rundt i banens 14 sving gennem de 3 omgange. Så måtte Holmberg ta' samme tur som Kai Hansen i 1. heat. I samme øjeblik, Holmberg gik rundt, kastede Kai Hansen sin vogn ud mod barriøren, uden om Holmberg og uden at tage farten af. Det så ligefrem godt ud, men Kai Hansen kender jo også alt, hvad der er værd at kende af køreteknik fra sit daglige liv blandt racer-vognene. Han vandt dette heat i 4.09,2, fire tiendedel sekund hurtigere end Eriksson i 1. heat, og det er jo det, der tæller i Sverige. Kai Hansen vandt altså løbet og kom til at svare til det navn, »Midget-Kongen«, svenskerne har

Der var også løb for sportsvogne, og det så morsomt ud, når disse blev trykket ned i fjedrene og ligefrem løftet op fra jorden på ham med.

den, alt eftersom svingene var. Begge heats i denne match blev vundet af Curt Karlsson, Ronneby, med hans »Simca«.

Motorcyklerne havde en længere bane at køre på, idet der var indlagt en grusgrav, som skulde forceres på vejen. Den gav kørerne en hel del besvær, og det var her, de fleste af løbene blev afgjort.

Juniorløbet frembød det største mandefald. Rydberg kom først ned i gruben, men stod af på halvvejen, den efterfølgende rytter måtte smide cyklen til højre for ham, og nr. 8 måtte ud til venstre og kørte så fast i skrænten. Her lå efterhånden 4 mand i en støvsky — han, der var den direkte årsag, kunne overhovedet ikke ses for bare støv.

I senior-heatet havde vi Leif Bech og Willy Nielsen med. Leif Bech gik fint frem i starten og førte ind i 1. sving, men i det næste før grusgraven var der vist lidt for meget gas i håndtaget, så han gik ind i halmknipperne, der markerede svinget. Det blev derefter kun til en sjet-teplads, men Leif Bech tog revanche senere hen.

8. heat var et godt løb for danskerne. Her blev Leif Bech nr. 2 efter Ringborg. Det var et løb, hvor der ikke blev givet noget væk, som det hedder.

Der var ikke så lidt spænding om, hvordan det ville gå i senior-finalen, hvor Ringborg og Leif Bech igen skulle mødes. Ringborg lagde sig straks i spidsen. Leif fulgte ham hele vejen, men mere blev det heller ikke til. Erik Eriksson lå løbet igennem i Leif Bechs baghjul; han gjorde, hvad han kunne for at komme uden om danskeren, men denne holdt og blev altså nr. 2. Endelig vinder blev Eriksson i 6.26,6, Nr. 2 Ringborg i 6.28,0 og nr. 3 Leif Bech i 6.38,4.

H.

D.K.W.

Automobil-Reserve dele

en gros

FORSENDES OVER HELE LANDET

ERLING NYGAARD

Løvegade 10

Slagelse

Tlf. 2236 Løvegade 10

NIMBUS

VEJLE

ALFRED MORTENSEN

NØRREBROGADE 20

TLF. 933

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**

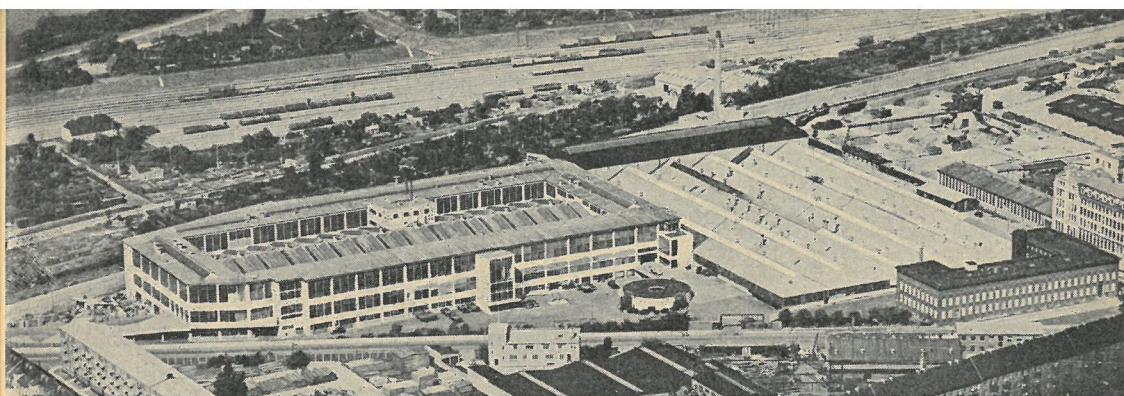
Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegn.

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



Luftfoto af General Motors' nye samlefabrik i København.

»GENERALEN« *fylder 25*

SAMTIDIG TAGES DE STORE NYE ANLÆG I BRUG

Vore læsere vil ikke være i tvivl om, at den »General«, vi mener, og som lige er fyldt de 25 på dansk grund, er General Motors, der benyttede 25 års jubilæet — den 25. oktober — til at præsentere sit nye, omfattende fabrikskompleks i Aldersrogade i København.

Et par dage efter fabriks-jubilæet kunde »Generalen«s administrerende direktør A. Madsen fejre sit 25 års jubilæum inden for firmaet, og det siger sig selv, at de to mærkedage ikke fik lov til at gå stille hen.

Når General Motors i 1923 lagde den første af sine udenlandske samlefabrikker netop i København, skyldtes det foruden byens gunstige beliggenhed for formålet ikke mindst den omstændighed, at Danmark havde en så fremtrædende repræsentant i det kæmpemæssige amerikanske selskabs ledelse som Wm. S. Knudsen, der, selv om han blev amerikansk borger, og skønt hele hans manddomsgerning faldt i U. S. A., aldrig glemte sit fædreland.

Et par tal giver måske det bedste indtryk af, hvor kæmpemæssig det amerikanske General Motors i virkeligheden er. Siden 1919 til 1947 inclu-

sive fabrikerede og solgte General Motors praktisk talt 33 millioner biler. Prøv selv at regne ud, hvad det andrager i danske kroner!



»Generalen«s adm. direktør Albin Madsen, der samtidig med fabrikken i København kunne fejre 25 års jubilæum.

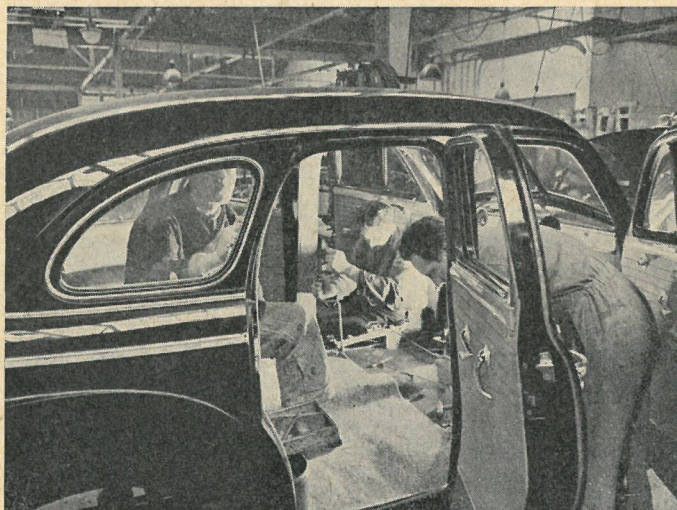


Den tekniske direktør Aage C. Jensen, der overvåger fabriksanlæg og produktion.

Den største omsætning fandt sted i 1941 — det år som bekendt, da Amerika gik med i verdenskrig nr. 2 — og rekorden androg for dette år 2,3 millioner biler af alle slags. Endnu er Gene-

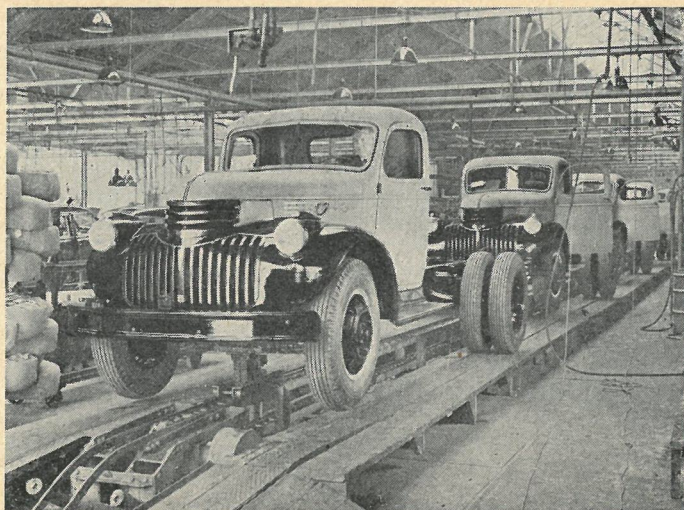
ral Motors ikke siden sidste krig kommet op på denne produktions-rekord, men at man er godt på vej dertil, fremgår af, at General Motors salg i 1947 tangerede de 2 millioner biler. Det svarer til en omsætning alene på dette år på 18½ milliard kr., hvilket igen svarer til ca. 6 gange Danmarks samlede indførsel i hele 1947. Samtidig beskæftigede General Motors i U. S. A. gennemsnitlig 375.000 arbejdere og funktionærer, og regner man med, at en familie gennemsnitlig består af 4 personer, skaber General Motors altså udkommet for et antal mennesker som mere end hele Storkøbenhavns befolkning. Den mest forbavsende taloplysning er dog den, at General Motors har en aktiekapital på 3½ milliard kr. — hvilket er godt og vel ½ milliard mere end den samlede kapital for alle aktieselskaber, der er indregistreret i Danmark, heri indbefattet Ø. K., B. & W., Århusolie, Schous Fabrikker og alle de andre større og mindre aktieselskaber. De kan opregne i København og provinsen.

»Generalen« i København har i de forløbne 25 år haft en samlet omsætning på ca. 1 milliard kr., og der er fra fabrikken udgået ca. 200.000 person- og lastvogne, hvoraf mere end halvdelen



Sadelmagerne betrækker det indre af et karosseri. — Selvfølgelig kommer alle stykker tilskåret eller som halvfabrikata fra sadelmager-værkstedet.

En serie Chevrolet-lastvogne på samlebåndet. Den forreste vogn har netop fået den sidste justering på linien og er klar til at forlade samlebåndet.



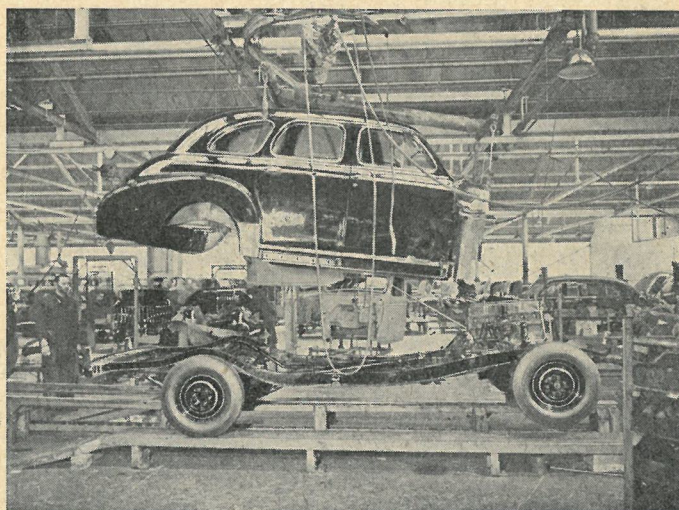
er eksporteret, en eksport, hvorved selskabet har indtjent betydelige beløb i fremmed valuta her til landet. Til vognenes fremstilling har selskabet indkøbt for mere end 60 millioner kr. danske materialer, ligesom der i vognenes eksportpris indgår et ikke ubetydeligt beløb til dansk arbejdskraft. De samlede lønudbetalinger inden for den nævnte tidsperiode har andraget ca. 75 millioner kr.

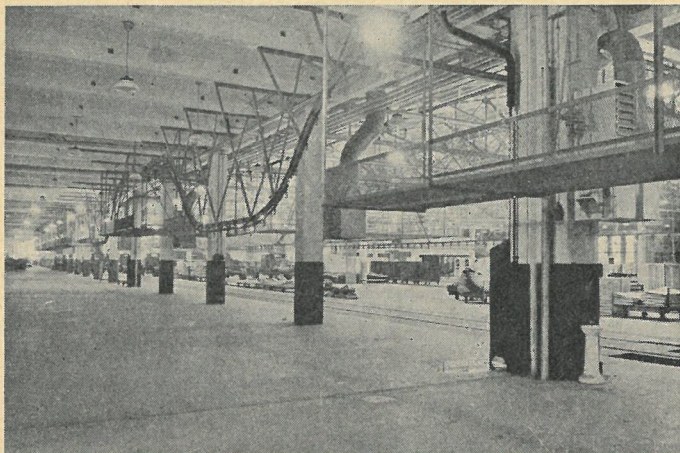
Imidlertid er det jo ikke alene biler,

der fabrikeres hos »Generalen« i København; også under krigen var selskabet i stand til at yde en indsats til gavn for det danske samfund, idet man gik ind for en produktion af gas-generatorer og blev Danmarks største producent heraf, ligesom General Motors foranledigede en produktion af danske reservedele. I samarbejde med motororganisationerne oprettedes A/S Dansk Generator Brændsel, der med General

Blad venligst frem til side 25.

Her mødes karosseri og chassis for at blive forenet. Karosseriet kommer fra sin egen samlelinie og har været gennem mange processer, inden det mødes med chassis'ets samlelinie. — Indtrækket er sat i, og karosseriet har gennemgået en omfattende bundbehandling og lakering på malerværkstedet.





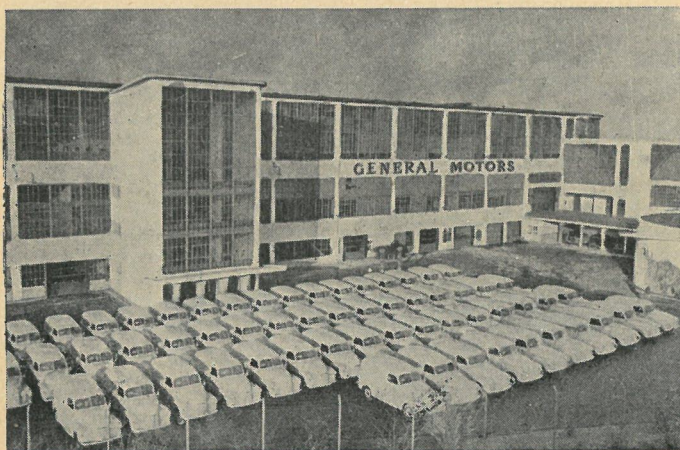
Et kig ned gennem den ny imponerende montagehal. Umiddelbart bag søjlerækken ses samlebåndet i gulvet, og foran søjlerækken ses en del af det store conveyors-system, der strækker sig over 2 km foruden 1 km gulv-conveyors. Her svæver de forskellige dele af sted på kroge, til de når det sted, hvor de skal anvendes. —

Mellemrummet mellem delene og conveyors'nes tempo er nøje afpasset, så de enkelte dele kommer frem til bestemmelsesstedet uden ventetid, men heller ikke før.



Den ny montagehal virker fuldstændig amerikansk i dimensionerne. Der er 300 meter til enden af dette lokale. I forgrunden ses en del

Vauxhall-vogne, der hovedsagelig er bestemt for hjemmemarkedet.



En dags produktion, opmarcheret i gården, færdig til levering. — Under normale forhold bliver der en vogn færdig hvert 6. minut på G. M.s danske samlefabrik, og en stor del af disse vogne eksporteres og henter værdifuld valuta hjem til Danmark.

MODERNE SMØRING

Et uhyre vigtigt kapitel i vognens røgt og pleje

Civilingeniør M. Høgh, Vacuum Oil Company, giver i denne artikel lidt oplysning om tidssvarende smøremidler.

I gamle dage smurte man selv sin bil; bilerne var dengang »højbenede« og lette at komme til, selvom man ikke havde smøregrav, og det havde jo kun de færreste. — Dengang var en bøtte konsistensfedt sammen med en gearoliesprøjte og så naturligvis 3 dunke med sommerolie, vinterolie og gearolie hele smøreudstyret. — Hvor skal der til i dag?

Nu er der måske straks dem, der har læst smøreannoncer og hørt om specialsmøremidler, der vil sige, »ja, vi véd godt, der er 117 forskellige slags ting, bilen skal smøres med i dag, men det må min smøremand ordne. Det er alt for videnskabeligt for mig.« — Sådan er det nemlig altid med det, man ikke kender ret meget til, det forekommer uhyre indviklet. Moderne smøring er ikke så indviklet, men den skal være videnskabelig rigtig, for store værdier afhænger af den. De kan roligt gå ud fra, at jo nyere årgang Deres bil er, des mere omfindtlig er den over for dårlig eller forkert pasning — og pasningen det er først og fremmest smøring.

Tag nu motorolier. De allerfleste bil ejere i dag aner ikke, hvilken olietype der er den korrekte for deres motor. — Svaret er nemlig: det er den tyndest mulige olie, vel at mærke, hvis det er en kvalitetsolie. Lad os lige se på forklaringen af denne påstand. Lagde De mærke til, at der ikke spurgtes om: hvilken olie smører Deres motor bedst? En motorolie skal i en moderne bilmotor lige så vel virke som kølevædske. 10 gange i minuttet cirkulerer olien rundt i bilmotoren, og mange indre dele køles udelukkende ved denne oliestrøm.

Blankpolerede dele arbejder med rasende fart rundt i motoren, dobbelt så tæt tilpasset, dobbelt så hurtigt og med dobbelt så store tryk som for blot 15 år siden. Hvorfor så tro, at den samme svære olie, man brugte dengang, stadig kan bruges, uden at det går ud over motoren. Det

gælder ikke om at få olietryksmåleren så højt op som muligt — De opnår kun, at temperaturen i motoren stiger, og at De bruger for meget benzin, fordi motoren arbejder tungt. Og sidst — men ikke mindst — motoren slides op før tiden. Vist smører en svær olie godt, når den er der, men den svære olie er der ikke de første 5 minutter, efter at motoren er startet, og det er kostbare 5 minutter. Motoren slides i de 5 minutter lige så meget som på de næste 500 km, hvor motoren er blevet varmet op. — Daglige erfaringer beviser det. Den, der kører på tynd, god olie, kører halvanden gang eller dobbelt så længe med sin bil, inden den skal hovedrepareres — denne kostbare hovedreparation.

Bevares, en svær motorolie kan få dæmpet ubehagelige lyde i en slidt motor og nedsætte unormalt olieforbrug, men det er kun en nødhjælp. Og én ting til: i en gammel bilmodel, hvor motoren er hovedrepareret, kan der være sat moderne reservedele, der arbejder meget tættere end de oprindelige, sådan at også den nu må bruge tyndere olie, for at delene kan blive tilstrækkelig smurt.

Hvad er så svær, og hvad er let olie? Vi har i dag de kendte S.A.E.-numre at gå efter. — S.A.E. er forbogstaverne i Society of Automotive Engineers, den amerikanske Automobil-Ingeniør-organisation. S.A.E.-numrene er trinvis afgrænsede mål for oliernes sværhedsgrad (viskositet). — De fortæller, hvor svær olien er — mellem visse grænser ved en bestemt temperatur — (men ikke spor om, hvor god olien er). — S.A.E. 10 er den letteste — eller den tyndeste, om De vil — og så går det trinvis opad: S.A.E. 20 — S.A.E. 30 til S.A.E. 70. »Ultra heavy« kalder amerikanerne denne sidste grad. — S.A.E. 10, S.A.E. 20 og S.A.E. 30 måles ved temperaturen 130° Fahrenheit = 54° C., S.A.E.-Tallene 50—60—70 måles ved 99° C. (210° Fahrenheit), medens S.A.E. 40 udfylder mellemrummet mellem S.A.E. 30 og S.A.E. 50, den temperatur, olien havde i krumtaphuset i de gamle bilmotorer. I dag er olien i motorens krumtaphus mellem 75 og 85 grader varm, og to forskellige olie kvaliteter, der har samme viskositet ved 54° C., kan have vidt forskellig viskositet ved denne temperatur.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

MOTORCYKLEDELE

TILBEHØR - Udstyr

Cylinderudslibning

Tandhjul og Krumtaplejer

m. m.

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 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

Alene af denne grund kan betydningen af S.A.E.-numrene ikke overvurderes. »Man kan ikke smøre med S.A.E.-numre«, kan det populært udtrykkes, og det vil sige, at et S.A.E.-nummer kun giver en rettesnor, hvor der er tale om en kvalitetssolie. Man kan have to olier af samme viskositet, hvoraf den ene er en sammenblanding i passende forhold af en let og en svær olie, medens den anden i modsætning hertil består af én og samme olietype helt igennem, en såkaldt hjerte-fraktion. Det sidste er selvsagt at foretrække til en motorolie, idet hjerte-fraktionen beholder sin sværhedsgrad uændret under brugen. Ved den første type er den lette olie tilbøjelig til at forsvinde, så der tilsidst kun er den svære del tilbage.

Regner vi kun med en virkelig kvalitetssolie, kan anvendelses-formålene for de forskellige S.A.E.-numre stilles op i følgende skema:

S.A.E. 10 — **let vinterolie** (indkøringsolie om vinteren)

S.A.E. 20 — **Vinterolie** (indkøringsolie om sommeren)

Helårsolie for mange nyere modeller, bl. a. alle General Motors' bilmærker)

S.A.E. 30 — **Sommerolie**

S.A.E. 40 — **svær sommerolie**

S.A.E. 50 — **Motorcykle-sommerolie** (1-cylindrede, luftkølede motorer)

S.A.E. 60 — **svær motorcykle-sommerolie**

S.A.E. 70 — anvendes kun under specielle forhold.

Alt dette er forlængst klart for amerikanske bilister, hvorimod englænderne er meget konservative på dette punkt. Amerikanske bil-turister her i landet chokerer gang på gang vore hjemlige service-mænd og automekanikere ved at forlange vinterolie på bilen om sommeren. »Den vil jo bruge olie«, protesterer smøremanden. »Hvad gør det, om den bruger lidt olie, bare den ikke slides?« er svaret. Og det er rigtigt; olieudgiften er en lille post på driftsregnskabet, hovedreparationen er en stor.

Også gearkasser og differentialer i dag kræver tyndere olietyper, og tyndere olietyper kræver også her: kvalitetssolie. — S.A.E. numrene for gearolier med tilsvarende anvendelsesområde for kvalitetssolier er følgende:

S.A.E. 80 — **let vintergearolie** (samme sværhed som S.A.E. 30 for motorolier, men derfor anbefales det selvfølgelig ikke at komme en gearolie på motoren).

S.A.E. 90 — **Helårsolie** (= S.A.E. 50 motorolie)

S.A.E. 140 — **svær sommergearolie**

S.A.E. 250 — **meget svær gearolie**, kun til specielle formål.

De fleste er tilbøjelige til at mene, at smøringen nu er færdig, ja, der er måske lige nogle steder, som skal have konsistensfedt eller gearolie engang imellem. De er helt galt afmarcheret. En moderne bil er ganske vist ikke let at komme til i undervognen, men samtidig med, at den er blevet sværere tilgængelig, er den desværre blevet mere krævende i pasningen. Er den så kommet op på en lift eller over en smøregrav, og man kan komme til at smøre den, ja, så sker der det — som dette blads redaktør nævnte i august-nummeret — alt for ofte, at der anvendes uhensigtsmæssige smøremidler.

Lad os se på de forskellige dele:

Styretøj og Fjederbolte. Fælles for begge dele gælder det, at bilens kørsel over vejens ujævnheder forplanter sig til disse som en stadig hamren og rusken. — Deleene er tillige udsat for støv- og vandsprøjt (også fra servicestationens vand-slange), og vi må altså kræve, at et hensigtsmæssigt smøremiddel tåler alle disse påvirkninger uden at slås eller skylles af. — Og der findes i dag et sejgt, halvflydende smørefedt, der opfylder disse krav og dermed yder fuld beskyttelse af deleene, samtidig med at de er velsmurt. — Almindeligt konsistensfedt eller gearolie er utilstrækkeligt og uhensigtsmæssigt som smøremiddel her.

Hjulnav m. m. Under opbremsning af en vogn bliver bremsetromlerne uhyre varme, og varmen forplanter sig til hjulnavene. Hvis fedtet heri ikke tåler høj varme, flyder det ud i bremserne — og så er spillet gående. Altså: Specialfedt, der tåler høj varme, til hjulnav. Det samme gælder kardanled og strømfordelerens knast.

Vandpumpen krævede navnlig på ældre modeller et specielt vandtættende fedt, der tålte både iskoldt og skoldhed vand. I dag er de fleste vandpumper automatisk smurt fra motoren eller forsynet med forseglet leje fra fabrikken.

Alle bevægelige dele, der er udsat for at ruste, må smøres med rustbeskyttende olie — og så videre. — Der er ikke noget indviklet i smøreprincipperne, men der kræves kendskab til delenes funktioner og driftsforhold. Der findes specialsmøremidler til ethvert formål, fordi det simpelthen er en nødvendighed for det moderne automobil.



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.

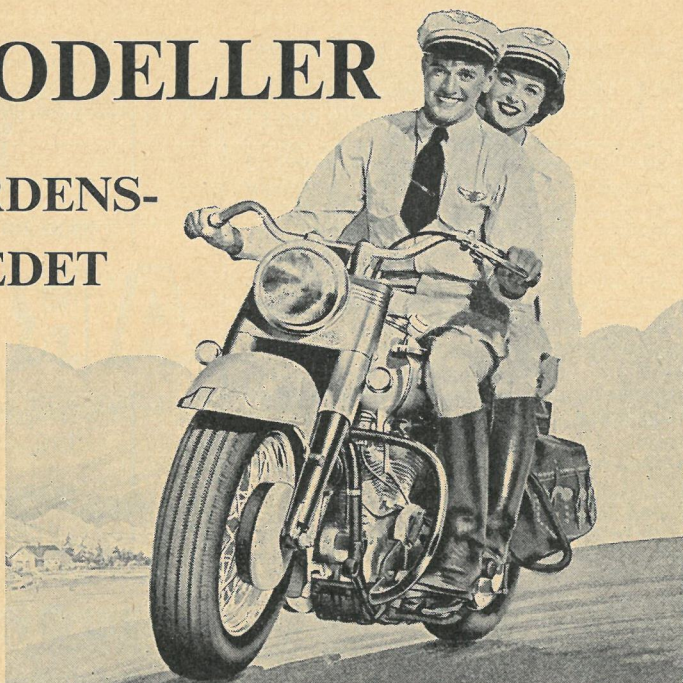
C. 9063

C. 9063

Nye MODELLER

PÅ VERDENS- MARKEDET

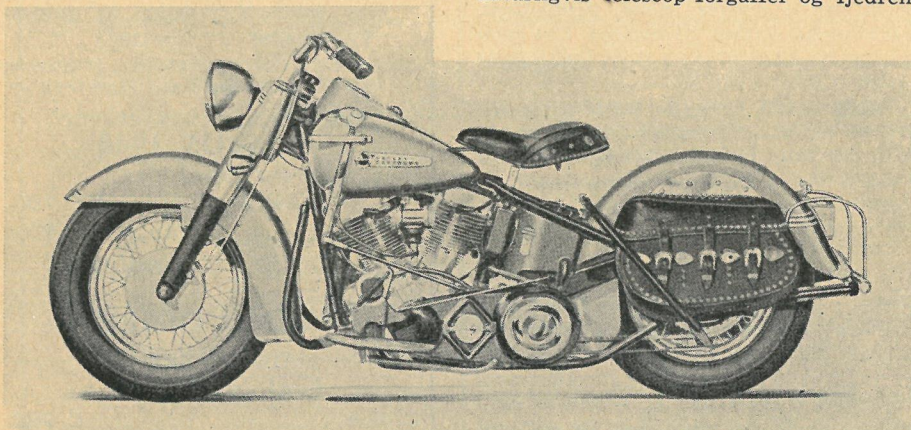
Den store, robuste »Harley Davidson« med telescop-forgaffel er en virkelig ønske-maskine for alle motorcykle-entusiaster. Hvornår vi får denne maskine at se herhjemme, er ikke godt at vide — forhåbentlig snart.



Der sker stadig noget nyt i motorcykleindustrien verden over. Fra Tjekoslovakiet er »Ogar« på vej mod Danmark og det øvrige verdensmarked, som de tjekiske fabrikker har erobret med en forbløffende fart. »Ogar« er egentlig et andet navn for »Jawa«, idet denne maskine må betragtes som en 350 ccm »Jawa Twin«.

Stellet er nøjagtig det samme som 250

ccm »Jawa«, men motoren er 2-cylindret med cylindrene anbragt side om side. Det nøjagtige kubikindhold er 344 ccm med 58 mm boring og 65 mm slaglængde. Motoren udvikler 12 HK ved 4000 omdr./min., og kompressionsforholdet er 6,25:1. Gearkassen har 4 hastigheder, og som på »Jawa«-en er koblingen automatisk, idet koblingshåndtaget på styret kun benyttes til start — resten går automatisk ved gearskiftningen. Som på »Jawa«-en er der naturligvis telescop-forgaffel og fjedren-



Den store, topventilede »Harley Davidson«, model 74.

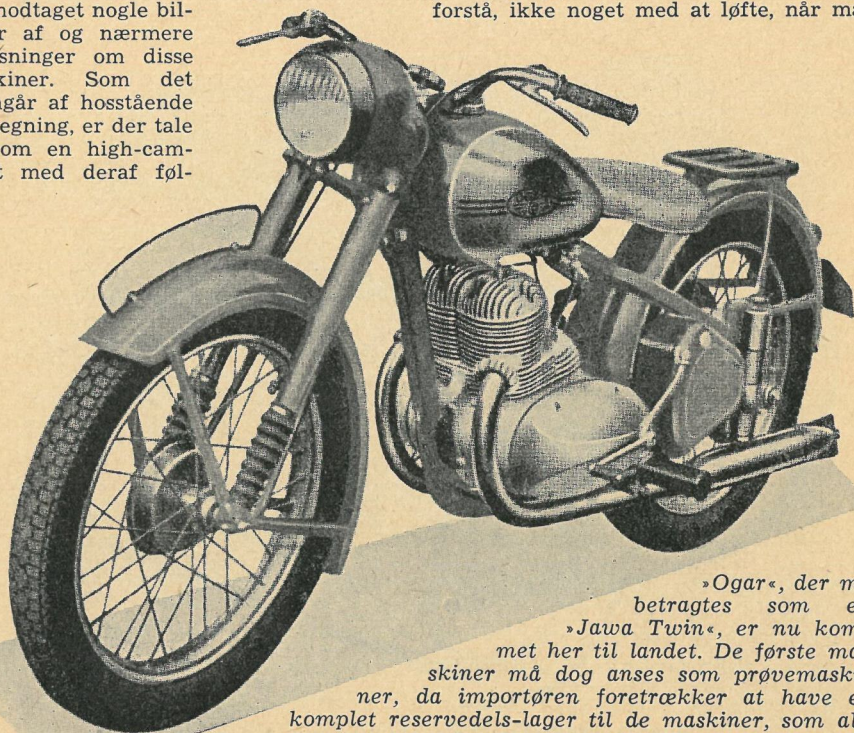
de bagstel. Der er mange, som har følt sig stærkt tiltrukket af »Jawa«-ens smukke og praktiske udseende, men har været lidt betænkelige ved det lille slagvolumen. Med den nye »Ogar« har tjekkerne imidlertid leveret en glimrende maskine, velgnet til langdistance-kørsel.

»Harley Davidson« kommer nu med telescop-forgaffel og en del andre forbedringer. I forgafflerne besørger affjedringen af én lang, kraftig spiralfjeder i hvert ben, medens støddæmpningen foregår ved hjælp af olietryk. Fabrikken oplyser for øvrigt, at den 10.000. 125 ccm letvægter gik ud fra Fabrikken den 19. august i år. Fabrikkens produktion af store maskiner samler sig om de tre topventilede typer 61, 74 og politi-modellen samt den sideventilede 45-model. Sidstnævnte indgår tillige i en stor produktion af merkantile køretøjer som »Servi-car«, der har varekassen bag sadlen og forhjul og maskine midt for bagakslen, samt de almindelige vare-sidevogne. Det lyder forjættende, at fabrikken allerede nu er fuldt leveringsdygtig, og der mangler så blot, at vi er fuldt købedygtige!

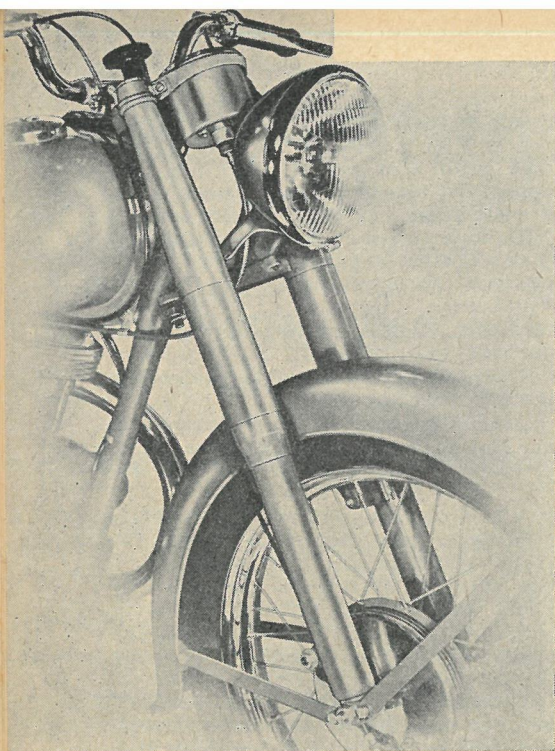
I vort juli-nummer omtalte vi den nye »Indian« twin, der i mangt og meget minder om de engelske motorcykler. Vi har nu modtaget nogle billeder af og nærmere oplysninger om disse maskiner. Som det fremgår af hosstående snittegning, er der tale om en high-cam-shaft med deraf føl-

gende korte stødtænger. Stemplerne er ret kraftigt hvælvede, og i forbindelse med ventil-arrangementet har man her opnået det ideelle halvkugleformede forbrændingskammer. Som tidligere omtalt i juli-numret er såvel topstykket som cylinderblokken af aluminium med indpressede støbejerns-foringer og bronze-ventilsæder — begge dele ses tydeligt på tegningen. Ventilene er forsynet med dobbelte ventiltjedre. På et af de andre billeder ses den kompakte motor- og gearkasse-enhed.

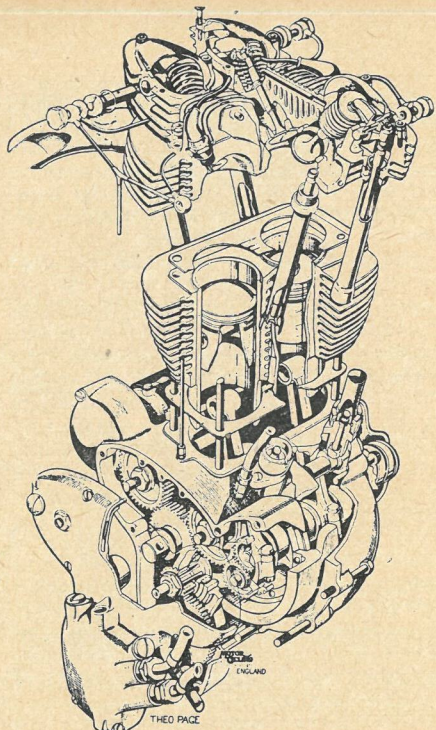
Firmaet Isidor Meyer, København, har fået nogle få 350 ccm »Sarolea« hjem af model 48 B. Denne maskine forekommer ret ny for de yngre motorcyklister, men alle, der har fulgt motorsports-begivenhederne fra midten af tyverne, vil huske, at »Sarolea« indtog en førerstilling i alle større motorcykle-løb. Den nye »Sarolea« har en ret bemærkelsesværdig motor-konstruktion, idet topstykket er usædvanlig stort og fremstillet i aluminium. Motorens afbalancering er baseret på en skråstillet cylinder. Maskinerne er forsynet med det, vi kalder T. T.-gear, altså en gearstang, der går omtrent lige langt på begge sider af sin aksel og med pedal i begge ender. Der er, som man vil forstå, ikke noget med at løfte, når man



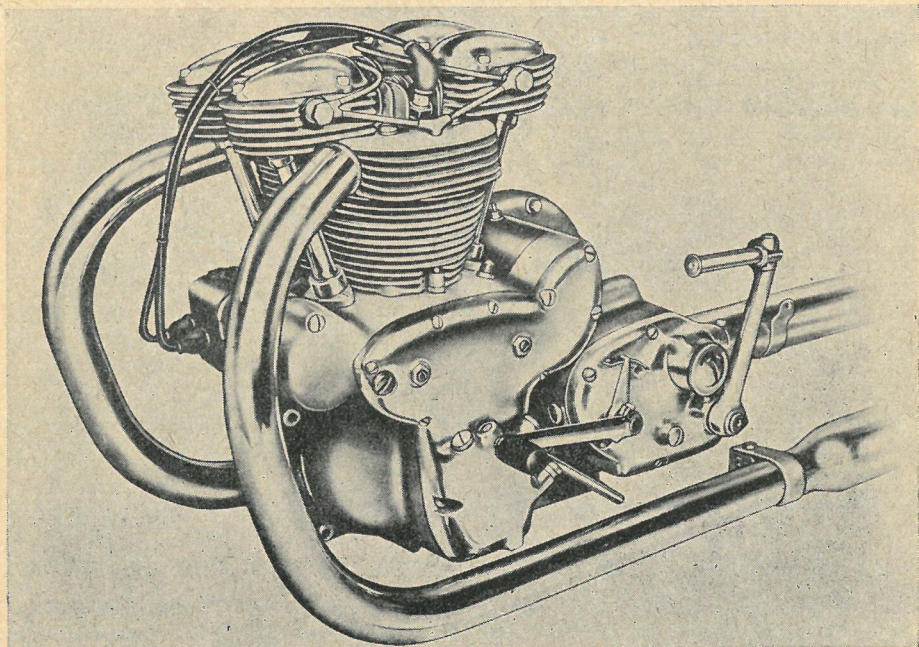
»Ogar«, der må betragtes som en »Jawa Twin«, er nu kommet her til landet. De første maskiner må dog anses som prøvemaskiner, da importøren foretrækker at have et komplet reservedels-lager til de maskiner, som allerede er her i landet, fremfor at sprede bevillingerne.



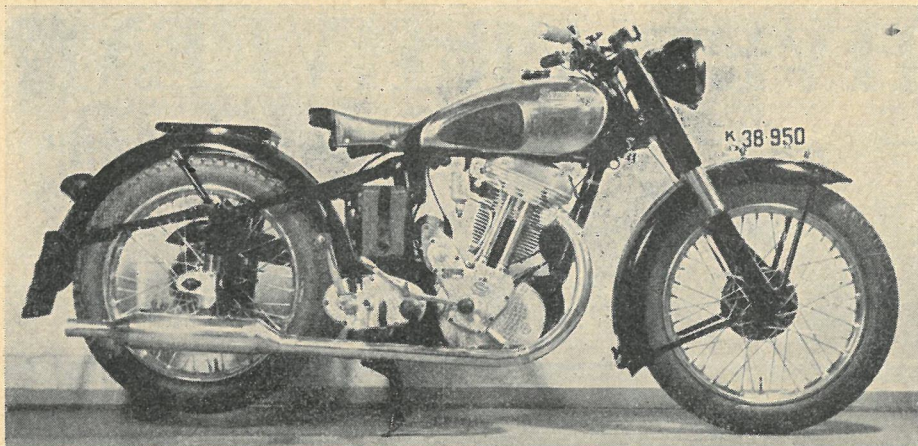
»Indian« telescop-gaffelen.



Et snit gennem »Scout«-motoren.
(Tegning: »Motor Cycling«).



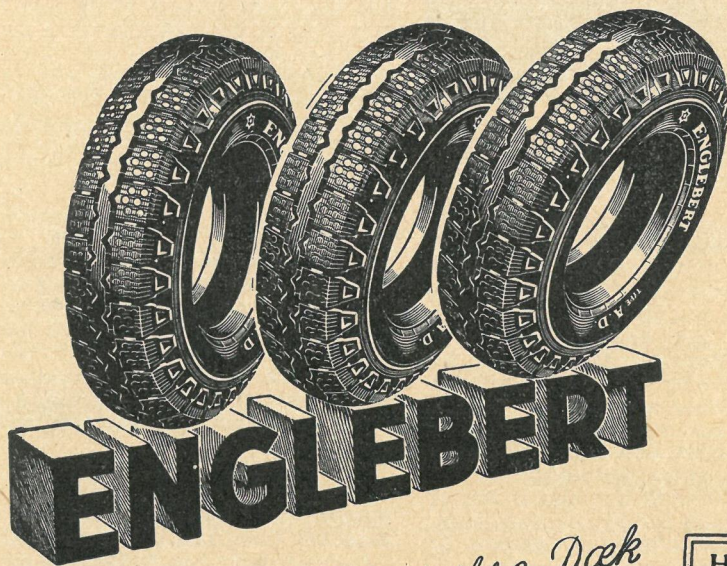
Det kompakte »Indian Scout« motor-aggregat.



Den nye »Sarolea«, et godt gammelt mærke, i ny smuk udførelse.

skifter gear. Man træder henholdsvis på den forreste og den bageste pedal, når man skal op og ned i gearet. Motoren, der er indbygget i rammen, har en boring på 75 mm og en slaglængde på 79 mm. Knastakslerne ligger i rullelejer, og de indkapslede ventiler er af stor diameter. Smøresystemet er tørsump med tryk til

alle motorens bevægelige dele. Transmissions-systemet består af en dobbeltkæde mellem motor og gearkasse, og gearkassen er af »Sarolea«s eget fabrikat med 4 hastigheder og indbygget indikator. Udvekslingen er 5,9 — 7 — 10 — 14 : 1. Maskinerne kan leveres både med og uden fjedrende bagstel.



-det skridsikre Dæk



HVEM ER HVEEM?



**Nordens hurtigste banerytter
og hans glansfulde karriere.**

meget få af. For at skaffe sig driftskapital gik han derfor i sin fritid om aftenen ud og samlede tomme flasker og deslige på byggepladser og lignende steder i Oslo. Byttet solgte han, og desuden ofrede han alle sine søndage på at køre ud med telegrammer for på den måde at nå sit så inderligt attræede mål: at blive den lykkelige ejer af en letvægts-motorcykle. I Løbet af 1 år var drømmen opfyldt, og kun 15 år gammel startede »Basse« i sit første motorløb. Senere kom han i besiddelse af en standard-cykle, først en 350 og senere en 500 ccm maskine. Efter afslutningen af verdenskrig nr. 2 anskaffede han sig en 500 ccm Sprinter JAP. Med den blev han i 1945 norgesmester, og nordisk mester blev han året efter på Bjerkebanen ved Oslo.

I vinteren 1946 styrtede Hveem under et isløb på Bislet stadion. Han kom alvorligt til skade, og man frygtede for, at han ikke ville komme til at køre mere, men efter en operation, der bl. a. kostede ham den ene nyre, og et halvt års rekreation, startede »Basse« påny ved de nordiske mesterskaber 1947 i Sverige, vandt for 2. gang det nordiske mesterskab og er siden som nævnt gået fra sejr til sejr. Ialt har Hveem deltaget i ca. 450 løb på baner i så at sige alle Europas lande, og han har som oftest vist konkurrenterne sit baghjul. Han deltog således i europamesterskaberne i Czekoslovakiet 1947 og blev her en fin nr. 3 efter to af Englands bedste ryttere, og som bekendt har han i år med held forsvaret sit nordiske mesterskab på 1000 m banen i Helsingfors. Senere, da de nordiske mesterskaber på kortbane for første gang blev kørt på Gentofte stadion, erobrede han også her mestertitlen.

Som det er refereret andet steds i dette nummer, er Hveem fornylig blevet norsk mester i suveræn stil. Umiddelbart inden dette løb kørte han på New Grossbanen i England, hvor han forbløffede det forventede engelske publikum ved at vinde det første heat, han startede i, på yderst afgørende måde. En anden side af sagen er, at de engelske ryttere anvendte deres »pas-på-ham-taktik«, og derved hele

Den, der tilfældigt træffer den unge nordmand Leif »Basse« Hveem uden at kende ham, vil aldrig falde på, at denne spinkelt byggede mand er Nordens hurtigste motorcyklist. Ser man ham derimod på en motorbane, vil man straks være klar over, at man her står over for en rytter, som er i en klasse for sig. Man sammenligner ham uvilkårligt med den tidligere europamester Sneweis, der for øvrigt vist også er hans forbillede både med hensyn til stil og teknik.

»Basse« Hveem, som han altid kaldes, står for øjeblikket som Nordens absolut førende motorcykle-rytter og går fra den ene strålende sejr til den anden. Før vi kommer nærmere ind på alle disse sejre, skal det imidlertid siges, at han ikke er kommet sovende til sin berømmelse.

Allerede som 14 års gut begyndte »Basse«, som da var i mekanikergården, så småt at spekulere på at komme til at køre motorløb. Hertil krævedes en maskine, den kostede penge, og dem havde han kun

tiden spærrede ham vejen, ja, endog en enkelt gang gik så groft til værks, at Hveem blev »klemte« og styrtede. Denne specielle engelske taktik er, som vi tidligere har fremhævet, god tone på de britiske baner, vel at mærke, når det drejer sig om kørsel hold mod hold. At »klemme« en enkelt rytter kan imidlertid ikke anses for fair play, uanset hvilket land der iøvrigt er tale om.

Hvad er da hemmeligheden ved »Basse« Hveems sensationelle resultater? Simpelthen den kendsgerning, at han i stedet for at prøve sig frem med famlende forsøg har sat sig ind i den teori, for ikke at sige videnskab, der ligger til grund for al motor-konstruktion og -tuning. »Større viden — større fart« kunde sættes som motto for hele hans arbejdsmetode, og det kan fastslås, at mere end den halve sejr vinder »Basse« Hveem på sit værksted. Ud over sit flittige studium har Hveem haft den store fordel at være ansat på JAP-fabrikkerne i England, hvor han opholdt sig under sidste krig, og skønt denne fabrik som alle andre engelske motorfabrikker i disse år var omstillet til krigsproduktion, har den flittige nordmand dog i sine ledige stunder her haft glimrende lejlighed til at samle viden og materiale, som han senere har kunne udnytte. Hans sidste offensiv har været så kraftig, at han faktisk har distanceret fabrikken i England, idet han er den første, som har forsynet sin Sprinter JAP med aluminiums-cylindere med støbejernsforing. Så vidt vi ved, har fabrikken eksperimenteret med noget lignende, men har endnu ikke haft motorer af denne type i konkurrence. Også dæk til specielt jordbane-brug har Hveem konstrueret, og disse fremstilles nu af den norske gummifabrik Askim.

Når man betragter den nordiske mesterytters imponerende sølvføls-samling, vil man derfor forstå, at Hveem har haft mere arbejde i sit værksted med at erhverve den, end sølvmedaljerne har haft i deres med at fremstille dem.

C —

»Generalen« *Fortsat fra side 15.*

Motors som forretningsfører formidler det indkøbet af det nødvendige råtræ, produktionen og salget af langt den største del af det generator-brændsel, der var en absolut betingelse for at holde hjulene i gang.

General Motors i København er efter de foretagne udvidelser af fabriksan-

lægget Nordeuropas største automobilfabrik med mulighed for beskæftigelse for langt over 1000 arbejdere, og der er i virksomheden investeret ca. 20 millioner kr. Selv om selskabet jo først og fremmest er kendt gennem bil-fabrikationen, fremstiller General Motors i København også Frigidaire køle- og fryseanlæg, dieselmotorer til skibsbrug såvel som til stationært brug, som de herskende stramme importforhold dog har hindret selskabet i at levere i større udstrækning til det danske marked. Endvidere fremstiller det danske General Motors malkemaskinen DAMAL-KO, ligesom man er i gang med en produktion af landbrugsvogne, som man håber at få glæde af.

Det var naturligvis en skuffelse for selskabet, at dets jubilæum måtte fejres i en tid, der ikke er særlig gunstig for bilindustrien, men man står nu fuldt rustet til at tage fat på fabrikationen af biler igen, så snart omstændighederne tillader det.

Den helt rigtige julegave til motorsportsmanden

Pragtværket

Dansk og international motorsport

med sine 450 sensationelle illustrationer og smukke indbinding er den ideelle julegave til den far, søn eller broder, der har motorsport som hobby.

Pris Kr. 73—, eventuelt rate

Fås i enhver boghandel

BREMERS FORLAG

Frederiksgade 7, Odense

Tlf. 7912

Lidt ORIENTERING

Af JOSEF KOCH

Som det vil være de fleste bekendt, er det ikke udelukkende handelsminister Krag, der har udstedt forbud mod motorløb. Allerede i 1933 forbød myndighederne orienteringsløb, et forbud, man ikke senere har fundet anledning til at hæve. Orienterings-sporten har dog ikke været lagt på hylden i disse år, selvom klubberne har set sig nødsaget til andre arrangementer, end hvad man egentlig forstår ved løb. Der afholdes landet over til stadighed en lang række orienterings-prøver og kortlæsnings-øvelser, hvorigennem man imødekommer den interesse, der i højere og højere grad vises fra de motorkørende side, og tilslutningen er vel størst fra motorcyklisterne.

Der er mange unge mennesker, som har lyst til at være med til disse prøver, men som overhovedet intet kender til orientering, hvilket er den eneste grund til, at de holder sig tilbage. Jeg vil i det følgende forsøge at give et lille begreb om, hvori en orienterings-øvelse består — nærmest for at indgyde de interesserede unge mennesker mod på at gå i gang med sporten.

Orienteringsløb kan køres både ved dag og ved nat eller begge dele som f. eks. November-kåsan. Den rute, der skal gennemkøres, er delt op i forskellige etaper med udstationerede kontrolposter. Løbet kan enten forme sig som et stjerneløb, hvilket giver den hurtigste afvikling og den største afveksling for kontrolposterne, eller som linieløb med start ét sted og mål et andet. Etaperne kan endelig også, hvad der måske er det mest almindelige, danne en rundkreds, så rutens start og mål er på samme sted.

Orienteringsløb kan køres som enkeltmands-, par- eller holdløb. I de to sidste tilfælde er det begge rytternes eller hele holdets resultater, der ligger til grund for den endelige bedømmelse.

Umiddelbart inden løbet startes, holdes der et instruktionsmøde for rytterne, hvor sportsudvalget redegør for den rute, der skal køres, og for løbets øvrige propositioner. Ofte hænder det dog, at man kun får opgivet, hvor første kontrolpost ligger. Først når man når frem til denne,

får man opgivet den næste kontrolpost osv. Samtidig får rytterne udleveret et kontrolkort med angivelse af kontrolposterne, kilometer-afstanden mellem disse og den køretid, som skal overholdes. I reglen gives der ét strafpoint — en såkaldt prik — for hvert minut, man kommer for sent eller for tidligt til en kontrolpost. Denne tidskontrol kan udøves på to måder: samtlige kontrolposter får stillet deres ure efter hovedkontrollens ur, og det er derefter kontrolposternes ure, der lægges til grund for bedømmelsen, eller man kan køre efter eget, plomberet ur, d. v. s. at ens ur inden løbet stilles efter hovedkontrollens og derefter plomberes, så rytteren ikke selv kan stille på det under løbet. Der er endvidere inden løbet blevet opgivet rytterne, hvilket blad — eller hvilke blade — af generalstabskortet i målestokken 1:100.000, der skal medbringes.

Inden starten må rytterne naturligvis sørge for, at deres maskiner er i fuldstændig orden, da der kan være årsager nok foruden netop maskinskade til at sinke kørselen mellem to etaper. Først og fremmest gælder det om at have godt lys på maskinen — et spotlight er næsten uundværligt — og at lygterne er velbeskyttet. En kort-mappe må også regnes for absolut nødvendig, da der ikke findes noget så u håndterligt som et stort, udfoldet kort, der blaftr for vinden, og som let ødelægges af regn.

Det siger sig selv, at man skal være påklædt til alle de eventualiteter, det danske klima kan byde på, suppleret med de »ondskabsfuldheder«, en opfindsom løbsledelse kan udpønske.

Har man først fået ruten eller måske kun 1. etape opgivet, tager man kortet for sig og finder den korteste vej til 1. kontrolpost — enten ved hjælp af en kort-måler eller blot ved hjælp af ens egen sunde dømmekraft. Når jeg siger den korteste vej, er dette måske ikke helt korrekt udtrykt, da det ofte vil kunne betale sig at køre en lille omvej, hvis man derved kan slippe for en opblødt og hullerlet mark- eller bivej. Men lad os så sige den letteste vej til 1. kontrolpost. Der er faktisk ikke noget vanskeligt ved

at orientere sig frem til et bestemt punkt på kortet, hvis man til stadighed konfererer med sit kort, men det siger sig selv, at man bruger for megen tid til gang på gang at standse op for at se på kortet. Man må derfor træne sin hukommelse og bruge sin fantasi, så man kan udmale sig det landskab, man skal igennem. Det er derfor klogt at opdele etaperne i små »private« etaper, så man i tankerne har en række kendingsmærker på sin rute, og — hvad der er meget vigtigt — at huske afstanden mellem disse kendingsmærker. På den måde kan man øjeblikkelig se, når man er kørt forkert.

Det er forbavsende, alt det man kan få at vide, når man virkelig forstår at læse sit kort. Man kan f. eks. ikke alene se, at der ligger en skov, man kan også se, om det er en nåle- eller en løvskov. Skoven markeres ved et grønt felt — i dette findes nogle små cirkler, når det er løvskov, medens nogle små vinkler (Λ) betyder nåleskov. Endvidere er kirker, skoler, møller, større gårde og kroer anført på kortet. Det samme gælder selvfølgelig jernbaner, veje og vandløb, moser og engdrag, fyrtårne, luftfyr osv. Særlig møller og kirker er gode vejledere, da de i reglen kan ses vidt omkring, og på steder, hvor man kan se flere møller og kirker, kan man så at sige pejle sig frem til det sted, hvor man befinder sig. Kirkerne virker yderligere som »kompas«, når man ved, at kirkeskibene altid ligger i retningen Øst—Vest, dog med to undtagelser, nemlig kirken i Lillerød samt en anden kirke, vistnok i Jylland. Møllerne er som nævnt også gode vejledere, men der er naturligvis tilfælde, hvor møllerne enten er nedrevet eller brændt, medens de stadig står angivet på kortet, der jo kun revideres med flere års mellemrum. Som eksempel kan nævnes Hove mølle, der er afmærket på det nyeste generalstabskort, skønt den er nedbrændt og ikke findes i virkeligheden. Man må derfor ikke udelukkende tage sit bestik efter den slags kendemærker, men efter mere solide ting i landskabets karakter som skove, enge samt veje. Når man lægger sin rute efter et kort, er det naturligt at vende det således, at navnene ikke står på hovedet, og når man »kører med« kortet, det vil i realiteten sige Syd—Nord, er der ingen vanskeligheder ved at huske de sideveje, der drejer af til højre og venstre på ens rute. Man må dog tillige huske, når man »kører mod« kortet, altså i retningen Nord—Syd, at sidevejene kommer til at ligge lige omvendt, d. v. s. at en sidevej, som på kortet går mod Vest fra ens rute,



FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RY. 3838

„DERBY“ FRITS MØLLER
Oprettning af Stel, Gafler og Dele
SVEJSNING
Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

Norton
KRISTENSEN & NIELSEN
Royal Enfield &
Norton Forhandlere
REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS
Randersvej 37 Tlf. 12559

Nimbus Fodgear og Styrerbøjler
Lygterande for Lucas og Bosch



St. Regnegade 5 · C. 14631 · Kbh. K.

i virkeligheden kommer på ens højre hånd. Under hele løbet bør man, hvad enten man kører »med« eller »mod« kortet, aldrig vende det, da man derved let får sine kendetegn og afstande i uorden.

Lad os tage en ganske let, lille prøve på en enkelt etape:

Etapen strækker sig fra Kirke Værløse til Bastrup ruin. Et blik på kortet viser, at følgende rute vil være den korteste: Nordpå gennem skoven Ganløse Orned ud til T-vejen, herfra til venstre ca. 1½ km, hvor denne vej deler sig. Man holder til højre ud til landevejen København—Frederikssund, følger denne landevej et lille stykke og drejer til venstre ned til Bastrup by. 3—400 m sydligere er man fremme ved 1. kontrolpost, Bastrup ruin.

Deler man nu i tankerne denne etape op i punkter, som jeg før anbefalede, springer følgende straks i øjnene:

Ude af Kirke Værløse holder man til højre ad Gaffelvejen. Kort efter vejknækket drejer man nordpå gennem skoven (Ganløse Orned), der består af både løv- og nåleskov. Man mærker sig, at ens egen rute kun går gennem den del af skoven, der er markeret med cirkler (altså løvskov), og at man på vejen gennem skoven på sin venstre hånd skal passere et skovfogedhus, som man dog måske — hvis løbet foregår om natten — ikke kan se. Kort efter når man ud til T-vejen og holder til venstre. Som kontrol har man, at vejen følger skoven nøjagtigt, så man hele tiden har skoven på sin venstre hånd. Til højre for vejen ligger med mellemrum et par huse. Efter at have passeret det sidste af disse huse kommer man atter ind i skoven, og når man er kørt gennem denne et stykke vej, deler vejen sig påny (til venstre mod Ganløse), og her holder man til højre. Kort efter kommer man over et vandløb (Mølleåen) og når lidt senere ud til landevejen, som man følger ca. ½ km vestpå gennem en bebyggelse. Umiddelbart efter denne deler vejen sig, og man forlader landevejen ved at holde til venstre ad vejen til Bastrup. Efter ca. 1½ km's kørsel når man den fortsatte korsvej i denne by, og herfra fortsætter man til venstre de 2—300 m til Bastrup ruin, hvor 1. kontrolpost ligger.

Dette er naturligvis en særlig let orienterings-prøve, men den fortæller en lille smule om den fremgangsmåde, man skal benytte sig af. Særlig vigtig er den nøjagtige udmåling af afstanden mellem de enkelte punkter i forbindelse med, at man til stadighed holder øje med sin kilometertæller. Til vanskeligere oriente-

rings-opgaver kan det ofte være rart at have et kompas på sig, da en bivej kan sno og vride sig så mange gange, at man til sidst ikke aner, hvad der er Nord eller Syd, særlig da hvis det er en mørk, overskyet nat, hvor man hverken har solen eller nordstjernen som vejleder.

Sluttelig et lille tip, jeg selv har haft megen fornøjelse af.

Benyt Dem altid af de gode veje til at køre så stærkt, at De har lidt at give bort af. Man kan komme ud for sinkende småuheld af forskellig art eller »køre i skoven«, som man siger, og har man i så fald ikke lidt tid tilovers, kan man risikere strafpoints, som man kunne have undgået, hvis man havde sørget for at have rigeligt med tid.

Joseph Koch.

Motorløb på... Fortsat fra side 7.

forbi Søfartsmonumentet og ned gennem den anden viadukt for at fuldføre kredsløbet på kajen. Man kan uden at overdrive sige, at denne bane i såvel sportslig som tilskuermæssig henseende vil blive de nbedste i Skandinavien.

Baggrunden for dette løb vil have interesse i større kredse end netop motorsportsfolk, idet overskuddet, som må ventet at blive ret betydeligt, skal gå til Frihedsfonden og Mindefonden for søfolks efterladte, to fortræffelige institutioner, som motorsporten herigennem kan yde en kærkommen hjælp. Det skal i denne forbindelse nævnes, at Djurgårdsløbet i Finland hvert år køres til fordel for krigsinvaliderne, og overskuddet er så stort, at det alene er i stand til at bære et moderne hospital med plads til 100 personer.

Det er indlysende, at et så stort arrangement som det her omtalte vil forde adskillig imødekommenhed fra de myndigheder, der vil blive berørt af det. Man er da også foreløbig blevet modtaget med den største velvilje af Frihavnsselskabet, Havnevæsenet, Toldvæsenet og Københavns kommune, i betragtning af overskuddets vælgørende formål må man også anse det for givet, at finansministeriet fritager arrangementet for de 60 % forlystelsesafgift.

Den endelige tilladelse til at køre løbet er endnu ikke givet, men man må håbe, at København kan byde på en så stor turistattraktion, som dette motorløb vil være.

MANEDENS MOTORCYKLE

DKW M. C. 1935-39

Generalrepræsentant

A/S BOHNSTEDT PETERSEN, Sundkrogsgade 3, København Ø.

	RT 125 125 ccm kun i 39	NZ 250 250 ccm	NZ 350 350 ccm	NZ 500 500 ccm
Cylinderantal	1	1	1	2
Boring	52 m/m	68 m/m	72 m/m	64 m/m
Slag	58 m/m	68 m/m	85 m/m	76 m/m
Kubikindhold	123	245	346	489
Hestekræfter	4,75	9	11,5	18
Kompressionsforhold	1:6	1:5,9	1:5,75	1:6
Tænding	batteri	batteri	batteri	batteri
Lysanlæg	35/45 watt	75/90	75/90	75/90
Gearkasse m. Fodgear	3 gear	4 gear	4 gear	4 gear
Dækstørrelse	2,50×19	3,00×19	3,25×19	3,50×19
Hjulafstand mm	1230	1355	1355	1440
Vægt	56 kg	135 kg	145 kg	195 kg
Hastighed	78 km	95 km	105 km	120 km
Benzintank, indhold	8 liter	14 liter	14 liter	14 liter
Olietank, indhold	Olien blandes i benzinen i forhold 1-25. Castrol XXL			
Forbrug pr. 100 km	2,25 liter	3,2 liter	3,5 liter	4,5 liter
Gnistgabet, kontakter	0,7 mm	0,7 mm	0,7 mm	0,7 mm
Fortænding	5 mm	5 mm	5 mm	5 mm
Olie, Castrol	XXL	XXL	XXL	XXL
Blanding, olie og benzin	1-25	1-25	1-25	1-25
Tændrør, Bosch, haard	175 T	175 T	175 T	175
Tændrør, Bosch All	145 T	145 T	145 T	145 T
Ringtryk, forhjul	14	18	20	22
Ringtryk, baghjul	16	20	22	24

DANSK AUTOMOBIL- SPORTS-UNION EN KENDSGERNING

Gennem årene er Kgl. Dansk Automobil-Klub — som det for øvrigt også er tilfældet med søster-organisationerne i Norge og Sverige — fra den mere sportslige betoning i større og større udstrækning gået over til at røgte betydende almene opgaver som den at repræsentere bilismens interesser over for myndighederne, den turistmæssige indsats osv.

Det er baggrunden for dannelsen af en helt ny organisation, Dansk Automobilsports-Union, til overtagelse af K.D.A. K.s mandat ikke blot til at påtage sig arrangements- og eventuelle automobil-sports-begivenheder herhjemme, men til lige ogsaa i den internationale automobilsports-organisation F.I.A. Man har allerede på forhånd sikret sig F.I.A.s tilslutning hertil, selv om overenskomsten endnu ikke er ratificeret, men ventes at ville være det, når Automobil-Unionen — antagelig til nytår — for alvor træder ud i livet.

Præsident for den nye union er Rådmand A. Stæhr-Johansen, dens vicepræsident Grosserer W. Westenholtz, og endvidere består unionens bestyrelse af følgende medlemmer: Landsretssagfører Viggo Bruun (som repræsentant for Automobil Sports Klubben, der ligesom Dansk Motor Klub straks har tilsluttet sig den nye Union), Murermester Søren Levring (som repræsentant for Dansk Motor Klub), generalsekretær K. J. Ibsen, K.D. K.A. samt endnu et medlem fra K. D. A. K. Endvidere Fabrikant Harry Theilgaard Jensen (formand for sportsudvalget) og direktør Kurt Christensen (kassierer).

Automobil-Unionen har som nævnt foreløbig fået tilslutning fra de store kø-

benhavnske klubber Automobil Sports Klubben og Dansk Motor Klub, men det er i øvrigt hensigten at søge at få hele landet med, så unionen bliver en virkelig landsforening. Der er i den hensigt optaget forhandlinger med både jyderne og fynboerne, og det betones udtrykkeligt, at adgangen står åben for alle klubber.

Når Automobil-Unionen først for alvor træder ud i livet pr. 1. januar, er en af grundene den, at Dansk Motor Klub indtil dette Tidspunkt stadig står som medlem af Danmarks Motor Union, der hidtil har dannet Dansk Motorsportsråd sammen med repræsentanter for K.D.A.K. Danmarks Motor Union har straks ved den nye unions dannelse skriftligt opsagt den mellem K.D.A.K. og D.M.U. eksisterende overenskomst vedrørende Motorsportsrådet, men det betones, at dette skridt udelukkende er taget for at stå frit ved de kommende forhandlinger om Motorsportsrådets fortsatte tilværelse. Fra begge sider hævder man at gå til disse forhandlinger i forsonlig ånd og udelukkende med sportslige interesser for øje, og det vil så vise sig, om der kan etableres et samarbejde mellem den nye union og Danmarks Motor Union i form af et stående udvalg, eller om hver union foretrækker at røgte sine egne sportslige opgaver.

Hvad disse opgaver angår, erfarer vi fra den nye unions side, at man foreløbig koncentrerer sig om det store automobil-løb paa Langelinie, som vi omtaler andet steds i bladet, men desuden agter man i Københavns nærhed at indrette et motor-stadion med både en 1000 m og en 400 m bane. Hvor denne motorbane skal ligge, kan endnu ikke røbes, men det bliver på en plads med gode trafikale forbindelser til hovedstaden, både hvad angår jernbane og på anden måde.

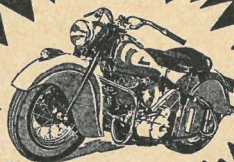
Automobil-Unionen får fælles kontorer med K.D.A.K. og har sikret sig én af denne klubs hidtidige fremtrædende medarbejdere, kontorchef Vagn Loft, som generalsekretær.



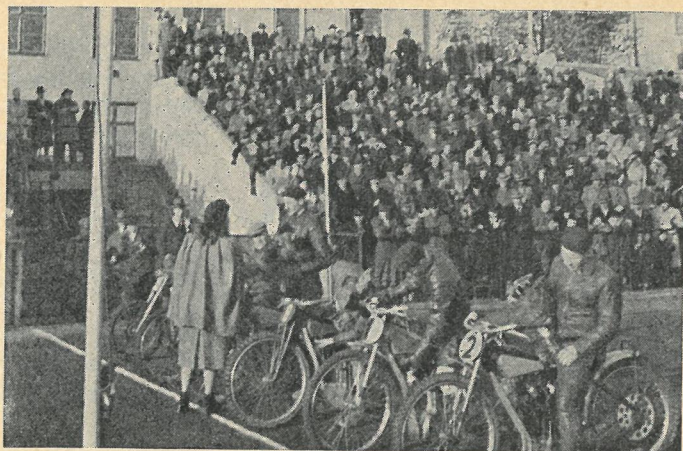
Indian

VERDENS FINESTE MOTORCYKLE

GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMAN & DREWSEN A/S



Den norske elite
får overrakt blom-
ster af skuespil-
lerinden Ingeborg
Borg.



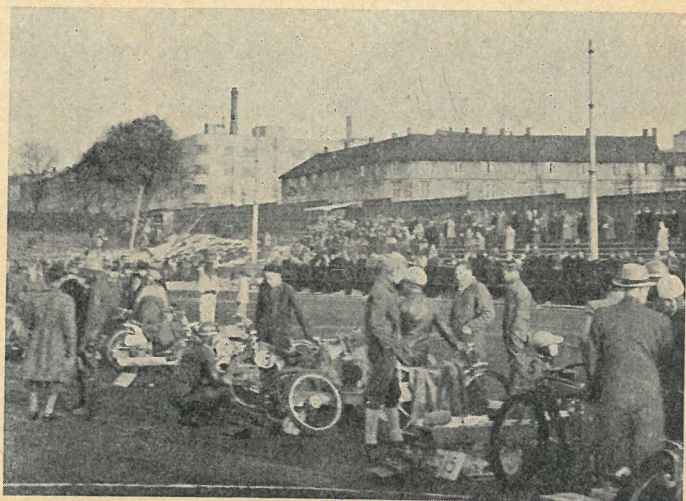
Norske MESTERSKABER

Strålende efterårssol og fine præstationer på en næsten islagt bane er de ting, man bedst husker fra Norgesmesterskabet på kortbane 1948, der kørtes på Delenengen Speedway i Oslo søndag den 31. Oktober. Med Norsk Motorklubbs Oslo-afdeling som arrangør fik stævnet en glansfuld afvikling, og løbene gik hurtigt fra hånden. På den 360 m lange bane kørtes der to omgan-

ge, hvor bedste tid var afgørende. Mesterskabets favorit var — som sædvanlig — *Leif »Basse« Hveem*, der i år kan se tilbage på en ret enestående sejrliste.

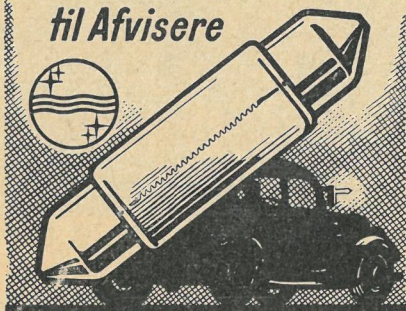
Stævnet åbnedes af Norsk Motorforbunds præsident *Macke Nicolaysen*, der i få, men velvalgte ord orienterede publikum om den norske elites præstationer i år. Skuespillerinde *Ingeborg*

Et stemningsbillede fra ryttergården. Som det ses, er de norske myndigheder ikke betænkelige ved at tillade motorløb lige op ad beboelsesejendomme.



PHILIPS AUTOLAMPER

til Afvisere



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.



**JANSEN
BENZIN**

Borg overrakte derpå blomster til »Basse« Hveem, Leiv Samsing, Werner Lorentzen, Henry Andersen, Thorleif Andreassen og Harald Wiik-Hansen.

Dagen prægedes iøvrigt af de mange styrt på den vanskelige bane, som dog ikke skabte væsentlige ændringer i den ventede sejrliste. Letvægterrytterne, Norges yngste, startede konkurrencerne, og efter det, man her fik at se, har man i Norge al grund til at se lyst på fremtiden, hvad rekrutteringen af nye ryttere angår. I racer-junior, 350 ccm, vandt Rolf Næss, medens Norges mest lovende emne, Jack Stousland, var i fuldstændig særklasse i racer-junior, 500 ccm, som han vandt i tiden 1.29,0, hvad der svarer til en sjetteplads blandt ekspert-rytterne.

Efter 1. omgang talte meget for en sensation i eksperternes placering. I 3. heat startede »Basse« Hveem, Kjell Backe, Erik Storm-Larsen og den hurtige Werner Lorentzen. Så snart starteren slap snoren, lagde Lorentzen sig i spidsen for det øvrige felt, medens »Basse« Hveem blev stående på startstregen. Da han endelig kom i gang, var han uden chancer for at nå op til feltet, og Lorentzen gik i mål som klar vinder i tiden 1.27,4.

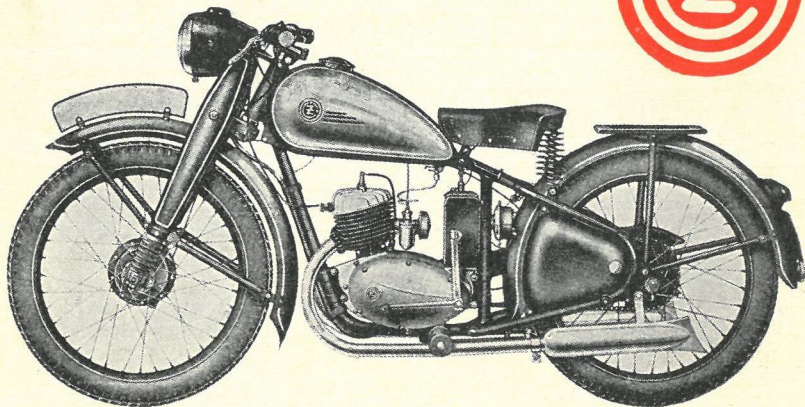
I næste heat startede Leiv Samsing og kom efter fin kørsel i mål med bedste tid for omgangen, 1.26,0.

Da Hveem startede i 2. omgang, var der imidlertid ikke noget, der »hikkede« — i suveræn stil halede han sit norgesmesterskab i land i tiden 1.25,4.

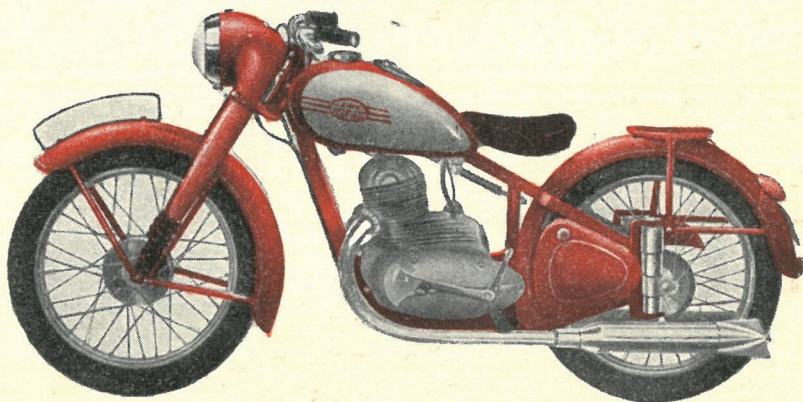
I ryttergården traf jeg efter løbene en glad »Basse« Hveem, der modtog lykønskninger fra alle sider. Det var ikke let for ham at få blot nogle få minutter til overs, men da jeg endelig fik lejlighed til at veksle et par ord med ham, sluttede den nybagte, sympatiske norgesmester med et smil:

— Og husk så at hilse det danske motor-publikum fra mig. Jeg håber snart igen at komme til at køre løb i Danmark!
Bjørn Mathisen.

C. Z. Verdens bedste 125 ccm forsynet med
Teleskopgaffel, Styrebremse, Fodgear, Spedo-
meter indbygget i Lygte, rigtigt elektrisk An-
læg m. m. Økonomi 45 km/Lt.



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



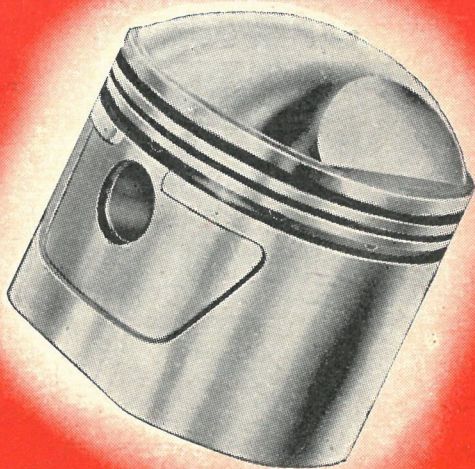
FORHANDLERE AF C. Z. OG JAWA:

ERIK ORTH

København Ø.

BLUE *sealed* PISTONS

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



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