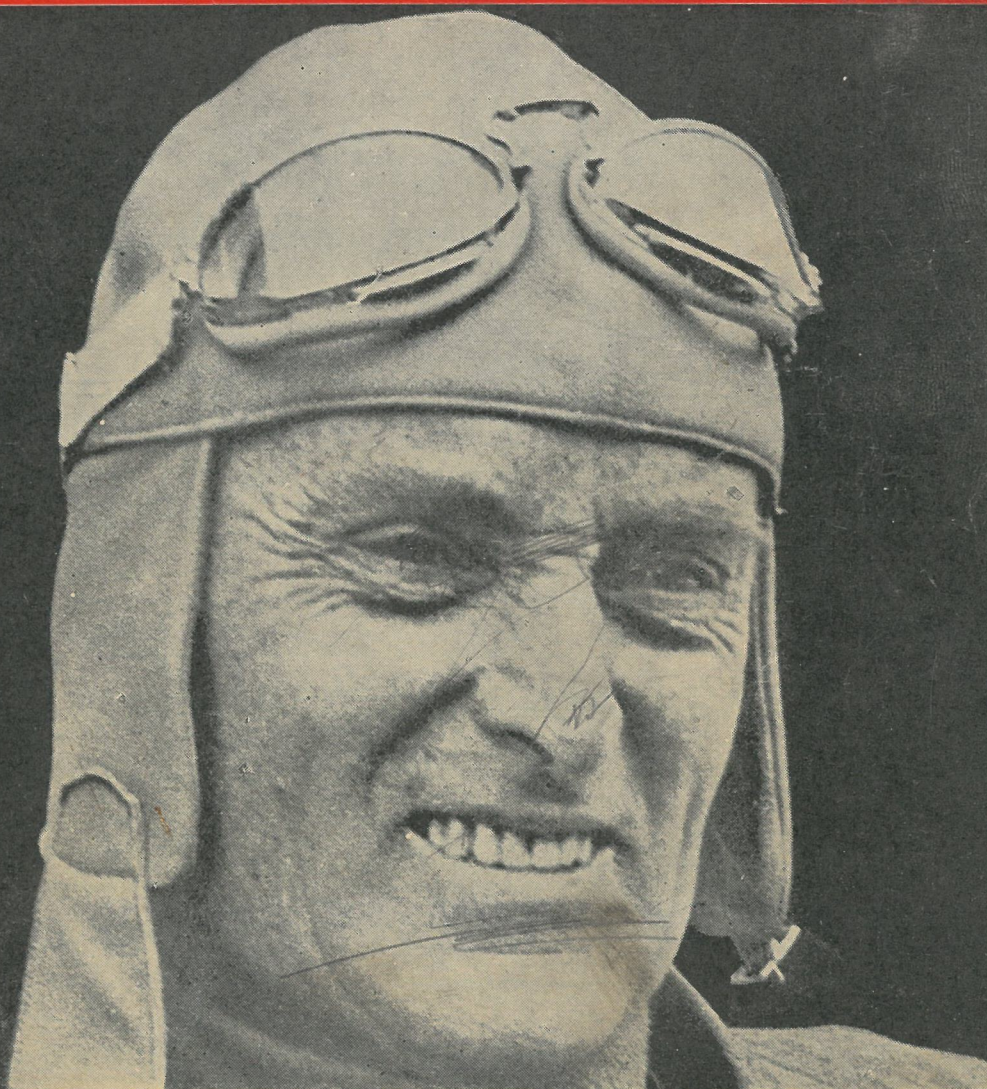


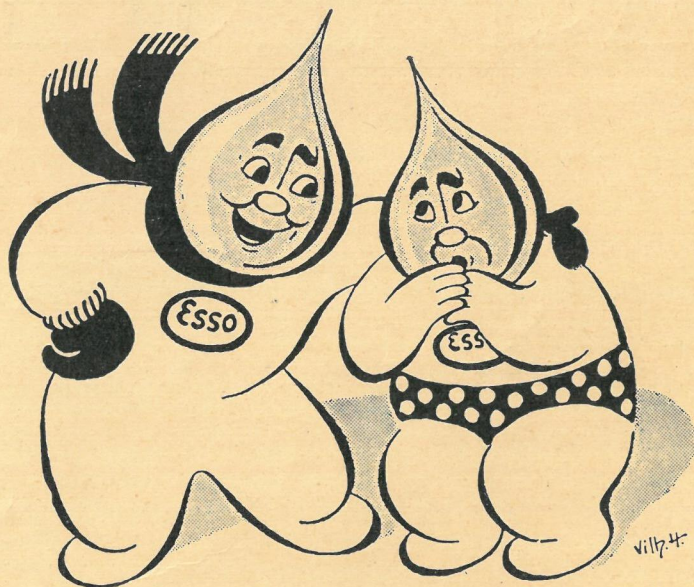
SKANDINAVISK
MOTOR
Journal



NR. 1

Afdøde Sir Malcolm Campbell, motorsportens konge

JANUAR 1949



Du skal ikke være ked af det du er kun borte i 6 måneder

Farvel sommerolie! Nu skifter alle kloge bilister til Essolube vinterolie, saa undgaar de unødvendigt slid paa motoren og sikrer sig let start. Essolube vinterolie er letflydende selv i den strengeste kulde

Nu er det
Essolube
VINTEROLIE

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



SKANDINAVISK MOTOR Journal

Redaktion og ekspedition:

Lt. Kongensgade 43
København K.

Tlf. Palæ 8293

Postgiro 688 33

Ansvarhavende redaktør:

Mogens Danker

Forretningsfører:

Holger Nielsen

Abonnement kan kun tegnes v. 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

Indholdsfortegnelse:

	Side
Nye konstruktioner og nye materialer i motorcykleindustrien	3
Monte-Carlo løbet	13
Moderne dækfabrikation	17
God forretning for politiet	27
Olien og Europas genopbygning	29
Sir Malcolm Campbell	31
De smukke nye Belga Stoye sidevogne	36
Min bil og jeg	38
Nye verdensrekorder	39
Vindskærme	39
Et par ord om hvidtmetallejer	40

Løbet er startet

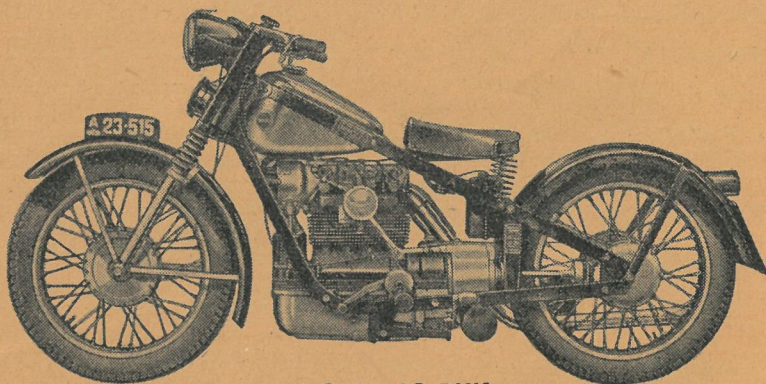
Nu er vi allerede naaet halvvejen paa den første af 1949's tolv omgange.

Hvad aaret vil bringe for motorsportens og motorkørsens vedkommende er lige saa svært at forudsige, som det er umuligt at være spaamand paa alle andre punkter. Der er dog god grund til at antage, at forbudet mod motorløb vil blive ophævet, og med den moderate stilling klubberne indtager overfor antallet af de løb, der skal afholdes — altsaa endnu paa forventet efterbevilling — tegner alt til en sportslig vellykket sæson. Endvidere vil det være rimeligt om gummi til motorcykler og biler bliver frigivet, da man ikke mere behøver at frygte, at bilister og motorcyklister vil købe nye dæk, uden at det er højest nødvendigt. Derimod er der ikke megen sandsynlighed for, at zone-ordningen ophæves, vi kan kun haabe paa lettelser i de nuværende bestemmelser. Indkøbene af benzin er ikke alene et spørgsmaal om valuta, men i højere grad et spørgsmaal om indkøbsmuligheder. Hvad benzinprisen angaar, har det motor-kørende publikum al mulig grund til at protestere. Hvorfor skal de vigtigste transportmidler i landets genopbygning være saa taarnhøjt beskattet? Skal man le eller græde, naar man tænker paa, at en vognmand skal betale luksusskat — for saadan maa benzinskatten betegnes, — naar han kører en raa maskindiel paa 2 tons fra støberiet til maskinfabrikken? Lad os haabe, at regeringen vil se med lidt mere forstaaelse paa de problemer, der er mest nærliggende for det motor-kørende publikum. Herunder kommer naturligvis ogsaa importen af nye biler og motorcykler. Lad importen vokse saa meget, at den i det mindste faar nogen betydning. For øjeblikket staar der lidt vogne og motorcykler rundt om hos forhandlerne, men hvem faar indkøbstilladelse til disse køretøjer?

Ja, det var nyttaarsønskerne. Der er nogen, der siger, at vi kan ønske i den ene haand og spytte i den anden og saa se, hvilken vi faar mest i, men det er en fatalistisk og passiv tagen stilling til spørgsmaalet. Lad os hellere sytte i begge næverne og tage fat, det sætter sikkert mere »kage paa bordet«, som jyderne siger.

Red.

NIMBUS



4 CYL. 22 BHK.

*Danmarks
Motorcykle*

A/S FISKER & NIELSEN — KØBENHAVN F.

Nye KONSTRUKTIONER

og nye materialer

I MOTORCYKLEINDUSTRIEN

De nye modeller kører nu i store tal ud fra fabrikkerne, og den samlede række repræsenterer altsaa de sidste fremskridt i konstruktion og materialer.

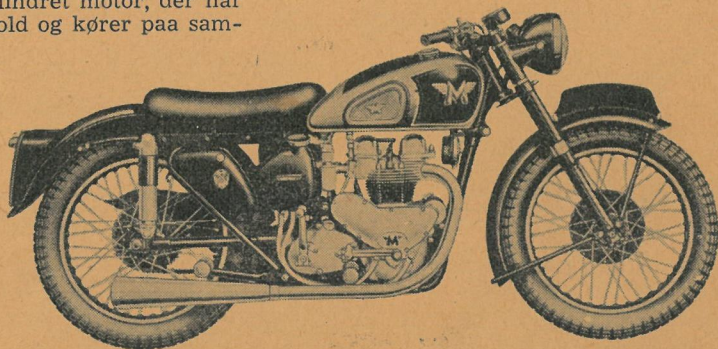
Som vi tidligere har omtalt, er standardmotorcyklen et kompromis mellem mange faktorer, som f. eks. pris, fart, økonomi og komfort. Den største faktor, der spiller ind, er imidlertid maskinens udseende, der ikke dikteres af den ideelle konstruktionsmetode, men af publikums konservatisme.

Skulde man fra bar bund konstruere en motorcykle idag, ville den næppe komme til at ligne nogle af de 1949-modeller, vi kender. Som vi omtalte i sidste nummer, har nu næsten alle engelske fabrikker en twin i produktion, og bortset fra Sunbeam, der har to cylindre i række, og Douglas samt den lille Velocette, der har cylindrene anbragt vandret ud til siden, er alle de andre fabrikater twinner med cylindrene anbragt side om side. Denne sidste form er næppe den ideelle, men det er den form, det engelske publikum foretrækker, fordi den ligner den almindelige een-cylindrede model, man kender. Udviklingen i retning af flere cylindre er ganske naturlig, da en flercylindret motor ikke alene har en blødere gang, men ogsaa kan komprimeres højere og derved give flere hestekræfter end en een-cylindret motor, der har samme kubikindhold og kører paa samme brændstof.

Det ideelle ville sikkert være en trecylindret motor i række, eller en firecylindret boxermotor, og disse konstruktioner kunne man muligvis vende publikum til, men hvis man f. eks. begynder at sænke tyngdepunktet ved at anbringe benzintanken længere nede i stellet og samtidig montere benzinpumpe, saa vil det være tvivlsomt, om man faar nogen til at købe en saadan maskine, selvom dens køreegenskaber ville være væsentlig bedre.

Tager man racermaskinerne som forbillede, vil man opdage, at disse i mangt og meget adskiller sig fra standardmaskinerne, men ogsaa her maa fabrikanter og konstruktører tage hensyn til, at maskinen ligner standardmodellen. De racermaskiner, der afviger mest fra standardmaskinerne, er den nye AJS og Moto Guzzi. Fabriksraceren fra AJS, der forøvrigt lige har slaaet 18 verdensrekorder, er paa 499 ccm med 2 cylindre. Disse ligger ogsaa side om side, men vandret, saaledes at topstykket vender lige frem i køreretningen. Denne konstruktion giver selvfølgelig først og fremmest en forbedret køling af topstykket og en jævnere køling af cylindrene, der er forsynet med køle-ribber i længderetningen, men tillige overflødiggjør den brugen af forkæde samt kædetræk til magneten. Forbin-

Den nye Matchless twin i en sporty udførelse. Det er ikke svært at se, at denne maskine er en sætter til AJS standard-raceren, vi bragte i sidste nummer.

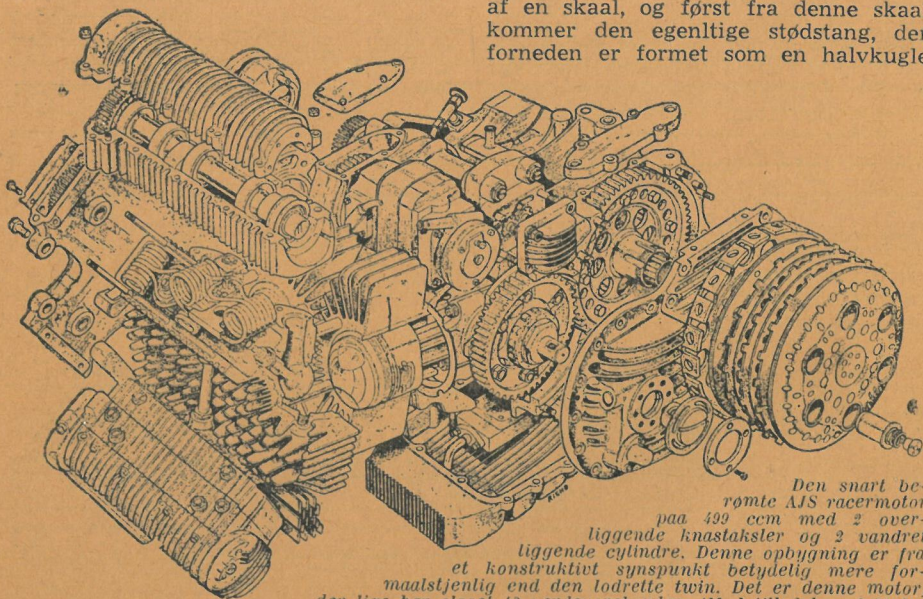


delsen mellem krumtappen og koblingen besørjes af to store tandhjul, hvorefter finder en lille nedgearing sted. Magneten gaar ligeledes direkte paa krumtappen, og dette i forbindelse med dobbelt overliggende knastaksel, der ligeledes drives af almindelige tandhjul (ikke kron -og spidshjul), giver en meget sikker og præcis betjening af baade magnet og ventiler, saaledes at den mekaniske funktion kommer til at ligge saa tæt ved den teoretiske udregning som mulig. Endelig bliver motor-konstruktionen saa lav, at den gør det muligt at sænke benzintanken betydeligt, selvom denne er saa stor, at den populært kaldes »spærreballonen«. — Denne motor afviger i højeste grad fra den almindelige AJS twin, men der er ikke tvivl om, at konstruktøren Jock West, der selv kører maskinen under de store og afgørende løb, har hentet mange erfaringer, der er omplantet til standardmaskinen.

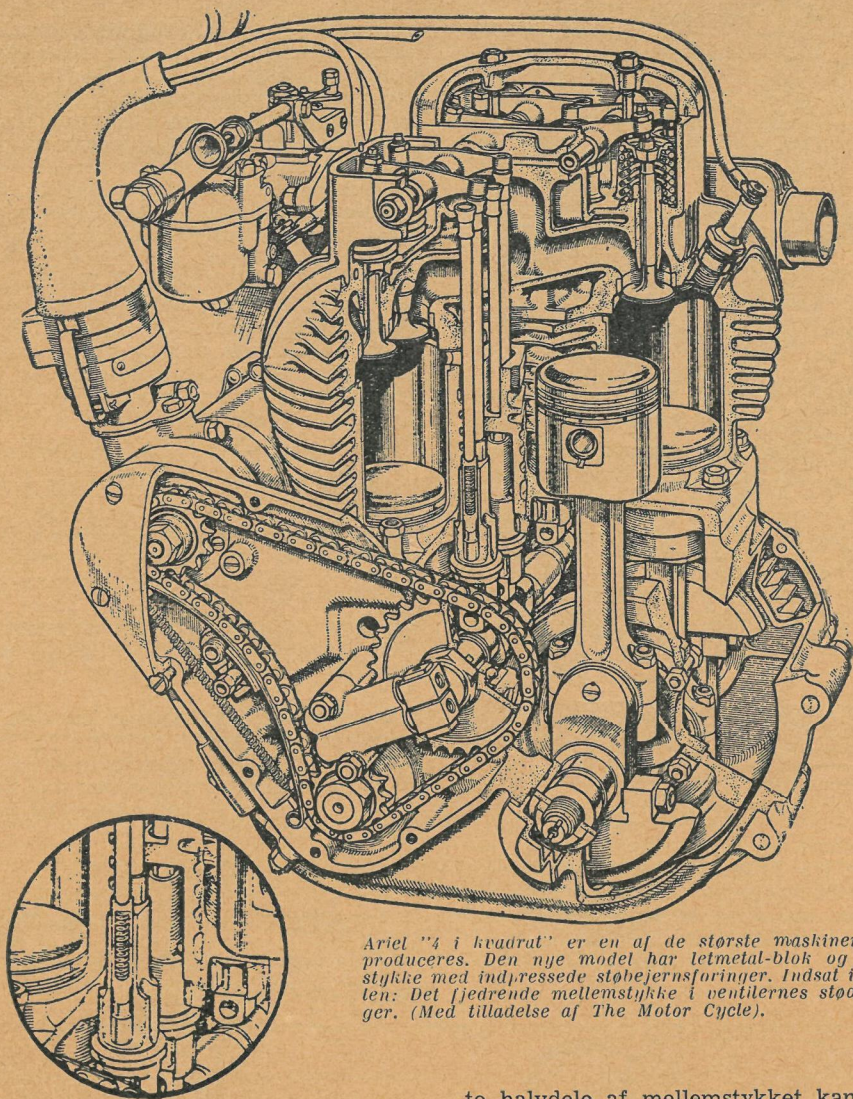
Moto Guzzi's to-cylindrede racer-modeller afviger ogsaa stærkt fra de almindelige standardmotorcykler, disse maskiner har den ene cylinder liggende vandret med topstykket frem i kørselsretningen og køleribber i cylinderens længderetning, mens den anden cylinder vender skraat bagud i en vinkel paa 120° og med køleribber i cylinderens tværretning. Svinghjulet ligger i »fri luft«, altsaa uden for krumtaphu-

set. Ogsaa denne maskines stelopbygning er meget særpræget. I det øverste stelrør, hvorpaa tanken hviler, er et stordiametret rør omtrent paa størrelse med »kakkellovnsrøret« paa den gamle Nimbus; dette rør tjener som olietank og oliekoeler, og herfra gaar to almindelige stelrør skraat ned til krumtaphuset. Denne maskine har til fulde vist sine glimrende køreegenskaber, men om publikum ville bryde sig om en standardmaskine af denne konstruktion er nok tvivlsomt.

Hvad nyt sker der med standardmaskinerne i dag? Som vi omtalte i sidste nummer, er fabrikanterne i udpræget grad gaaet over til anvendelse af letmetaller, hvor dette lader sig gøre. Den nye 4-cylindrede Ariel har som omtalt faaet aluminiumsblok med centrifugalstøbte foringer, og ogsaa Sunbeam har aluminiumsblok; men ellers er det i første række de indvendige ædlere dele, der har haft konstruktørernes bevaagenhed, baade hvad angaar konstruktion og brugen af nye materialer og legeringer. En lille enkelthed, der er ganske interessant ved den 4-cylindrede Ariel, er ventilmekanismen. Her gaar knastfølgeren over i en kort stamme, der ender i en skaal, og i skaalen sidder et mellemstykke, — der forneden bærer et kuglehovede og iøvrigt er dannet som et rør, over dette ligger et tilsvarende rør, der for oven er lukket af en skaal, og først fra denne skaal kommer den egentlige stødstang, der forneden er formet som en halvkugle



Den snart berømte AJS racemotor paa 499 cc med 2 overliggende knastaksler og 2 vandret liggende cylindre. Denne opbygning er fra et konstruktivt synspunkt betydelig mere formaalstjæntig end den lodrette twin. Det er denne motor, der lige har slaaet 13 verdensrekorder. (Med tilladelse af Motor Cycling).

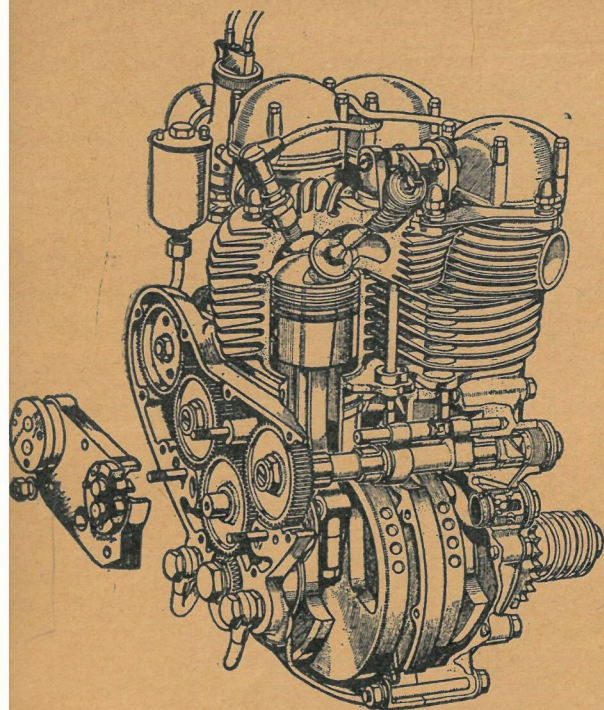


Ariel "4 i kvadrat" er en af de største maskiner, der produceres. Den nye model har letmetal-blok og -topstykke med indpressede støbejernsforinger. Indsat i cirklen: Det fjedrende mellemstykke i ventilerens stødstænger. (Med tilladelse af The Motor Cycle),

passende til skaalen i det øverste rør. Mellemstykket kommer saaledes til bestaa af et rør lukket i begge ender og overskaaret paa midten; inden i den herved opstaaede hulhed ligger en spiralfjeder, der holder de to halvdele lidt paa afstand, naar ventilen er i hvilestilling. Baade mellemstykket og knastfølgerens korte stødstang holdes paa plads af et styr. Dette arrangement tjener flere formaal: for det første bliver den egentlige stødstand kortere og derved mere modstandsdygtig over for bøining, den lille tolerance mellem de

to halvdele af mellemstykket kan udlignes, saafremt en ventil er indstillet for tæt, og faren for afbrændte ventiler nedsættes derved betydeligt, og endelig bliver ventiltgangen blødere.

Et typisk eksempel paa anvendelse af nye materialer finder man i de ny AJS og Matchless twin, her er krumtappen støbt i et stykke sammen med svinghjulene i legeret jern, lejret i to svære rullelejer i siderne og et glat leje i midten, plejlstængerne er af letmetal svarende til specifikationen R. R. 56. De to cylindre er adskilt i hver sin støbning, og topstykkerne er støbt i letmetal. Ventilarrangementet er high-



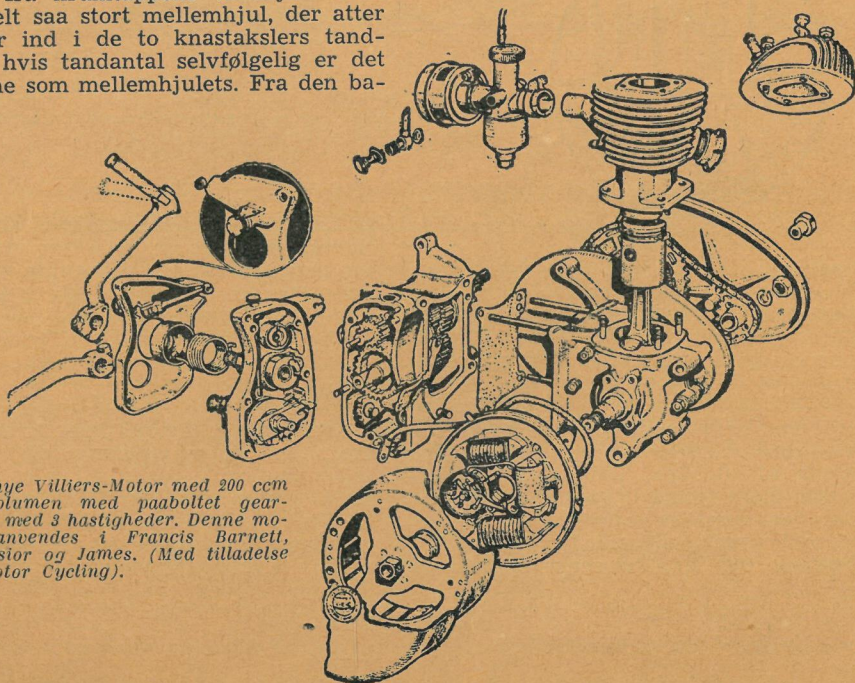
Konstruktionen i AJS og Matchless twin-motorene er for en stor del afledt af den 2-cylindrede racer. Krumtap og svinghjul støbt i eet stykke, med rulleleje i hver side og glat leje paa midten. (Med tilladelse af The Motor Cycle).

camshaft, d. v. s. udvekslingen foregaar fra krumtappens tandhjul til et dobbelt saa stort mellemhjul, der atter griber ind i de to knastakslers tandhjul, hvis tandantal selvfølgelig er det samme som mellemhjulets. Fra den ba-

geste knastaksels takthjul betjenes magneten. I hele denne konstruktion genkender vi meget fra den 2-cylindrede racer. Oliepumpen er delt i en føde- og en returpumpe begge efter tandhjuls-systemet, og hver især gaar direkte paa knastakslerne ved en simpel kobling. Stødstængerne er lodrette, og de fire ventiler er indkapslet i fire dæksler.

En konstruktion, der kommer meget tæt op ad AJS og Matchless, er den nye Royal Enfield 500 ccm twin; ogsaa her er krumtap og svinghjul støbt i et stykke i støbejern, og cylindrene er støbt i to enkelte dele og med letmetal topstykker. Hvad der imidlertid er interessant er, at forbrændingskammeret er formet i støbejern og indpreset i letmetal, hvorved man har undgaaet den mere vanskelige operation, kun at indpresse løse ventilsæder i letmetallet. Ventilarrangementet er ogsaa her high camshaft, men de to knastakslers drives af en kæde fra krumtappen med en indskudt regulerbar kædestrammer; ogsaa magneten drives af en kæde fra den ene knastaksel. Hvad der ogsaa er særpræget for denne motor er, at ind-sugnings-manifolden er støbt i et løst aftageligt stykke.

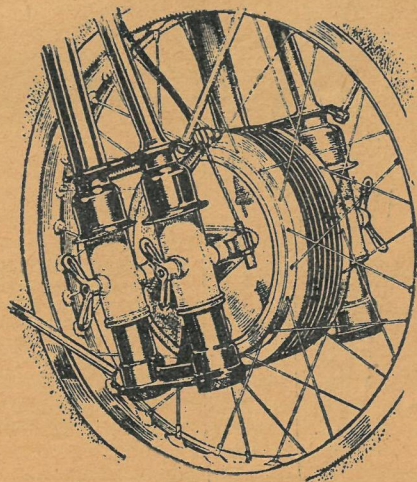
Panther, der i mange aar har haft en enkelt skraatliggende cylinder, har paa 350 ccm modellen rejst cylinderen op til lodret stilling, medens den paa model 80 stadig er skraatliggende og ind-



Den nye Villiers-Motor med 200 ccm slagcolumen med paaboltet gearkasse med 3 hastigheder. Denne motor anvendes i Francis Barnett, Excelsior og James. (Med tilladelse af Motor Cycling).

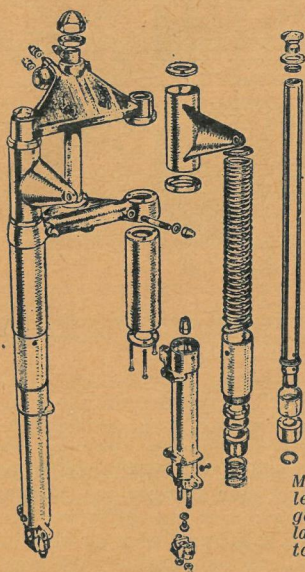
gaar som et led i stellet's bærende konstruktion.

En fuldstændig ukonventionel konstruktion er den ny 2-cylindrede Velocette, som vi tidligere har omtalt i S. M. J. Det konservative engelske publikum har modtaget denne maskine forbløffende godt; men om den kan tages som et fingerpeg for den retning, udviklingen vil gaa, er dog tvivlsomt. Paa et punkt ligger den dog i spidsen af udviklingen, nemlig ved et større kubikindhold end de sædvanlige letvægtene, der har holdt sig nede paa 125 ccm, vandkølingen har yderligere sat de udviklede hestekræfter i vejret. En



Wooler har fundet en kombination af gitter-forgaflen og telescop-systemet. Affjedringen sker i de fire smaa telescopstykker helt nede paa gaslen. Affjedringen kan dog næppe blive saa blød som paa de "rigtige" telescopgaster, hvori der er større bevægelsesmulighed. (Med tilladelse af Motor Cycling).

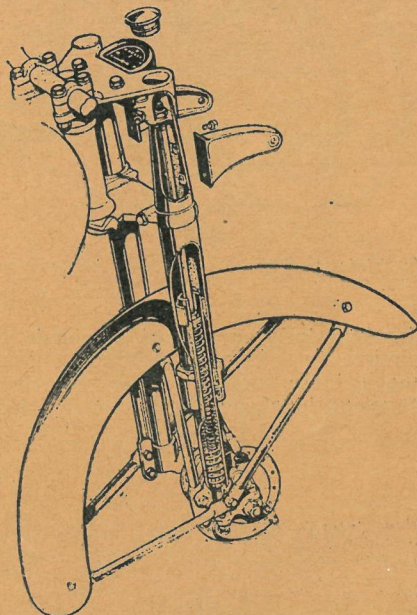
angaar, har fabrikerne hver især arbejdet paa en tilfredsstillende baghjulsophængning. Ariels baghjulsophængning er i det store og hele den samme



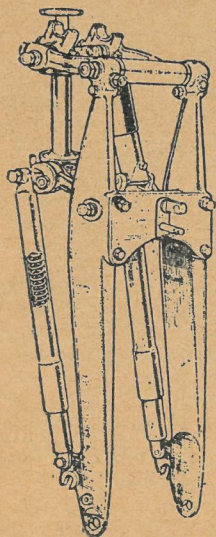
Matchless »Teledraulic« for-gaffel. (Med tilladelse af Motor Cycling).

lignende tendens ses i Villiers motorerne, der nu fremstiller en 2-taktsmotor paa 200 ccm med indbygget svinghjul. Denne anvendes i den ny Francis Barnett, James og Excelsior. De nye motorer af dette fabrikat har en gearkasse fastboltet til krumtaphuset, og den selvjusterende forkæde løber i oliebad.

Teleskopforgaflerne har i første række præget efterkrigsmodellerne, og dette hensyn til større komfort bliver stadig udviklet ved at gøre brugen af fjedrende bagstel almindeligt. Denne forandring har selvfølgelig nødvendiggjort en del ændringer i stellet's konstruktion, der er forskellig for næsten hvert fabrikat, medens teleskopforgaflerne i det store og hele er ens. Hvad princip

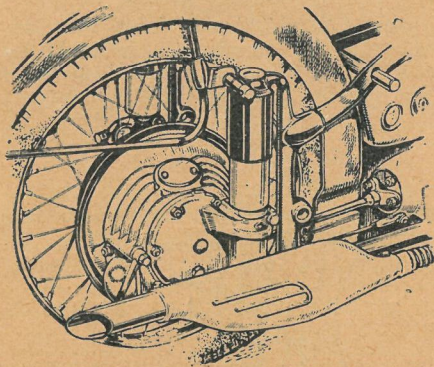


Excelsior har nu teleskopgaffel og fodgear, samt motor paa 200 ccm. Den er hermed atter rykket op i de voksnes rækker. (Med tilladelse af Motor Cycling).



HRD har ogsaa anvendt en kombination af gitter- og telescopgaffel. Denne konstruktion forener i høj grad de to konstruktioners fordele. (Med tilladelse af Motor Cycling).

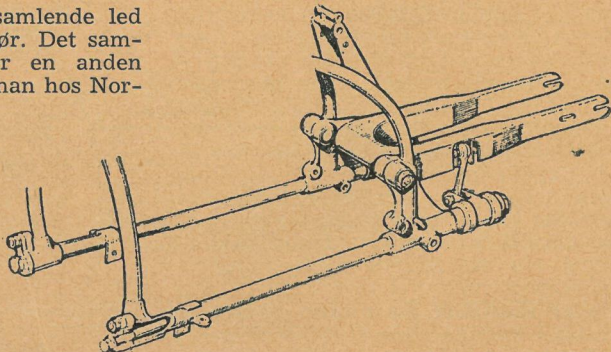
konstruktion, som fabriken har brugt i mange aar, her sker hele den affjedrende bevægelse omkring selve fjederen,



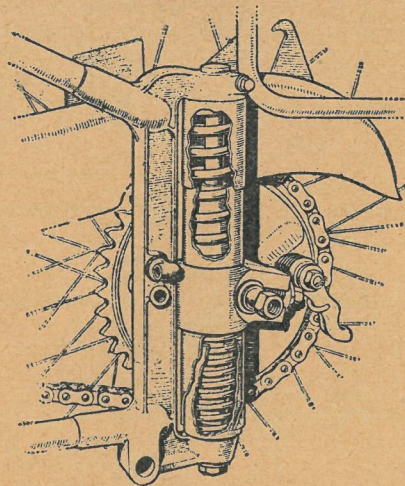
Baghjulsaffjedringen paa den kardandrevne Sunbeam. (Med tilladelse af Motor Cycling).

der kun indgaar som et samlende led mellem de to bageste stelrør. Det samme princip, omend under en anden konstruktionsform, finder man hos Nor-

Den interessante baghjulsaffjedring paa Douglas. Affjedringen sker ved hjælp af torsionsstænger anbragt indeni baggafflens rør og forbundet til en vippegaffel med plejstangsted. (Med tilladelse af Motor Cycling).



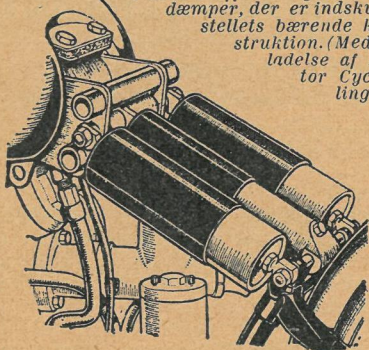
ton og Sun beam, medens Royal Enfield, AJS, Matchless og BSA har arbejdet ud fra det princip, der i adskillige aar har været anvendt til Velocette fabrikernes racermodeller KTT. Her svinger baggaffelen, og affjedringen udgør hele den øverste støttegaffel. Den 2-cylindrede Velocette bruger samme system blot med en anden geometrisk udregning,



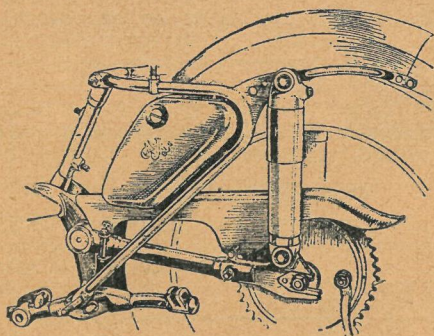
Baghjulsaffjedringen, som den findes paa Norton twin og F. S. 2. (Med tilladelse af Motor Cycling).

idet man lader baggaffelen svinge i nøjagtig samme punkt som kardanledet. HRD benytter en anden metode, idet baghjul, baggaffel og støtterør udgør en fast enhed, der svinger om baggafflens fæstningspunkt og affjedres ved indskud af to kraftige fjedre og en støddæmper mellem den derved opstaaede trekants øverste vinkel og tanken. Endelig er Triumph gaaet sine egne veje ved at lægge baghjulsaffjedringen

Baghjulsaffjedringen paa HRD sker i to fjedre og en støddæmper, der er indskudt i stellets bærende konstruktion. (Med tilladelse af Motor Cycling).



ind i selve baghjulets navn. Det saakaldte fjedrende baghjul er imidlertid ingen nyhed, da fabriken har leveret det siden 1946. Det indebærer en stor fordel i, at den gamle stelkonstruktion er bibeholdt, og Triumph-ejere, der ønsker at faa baghjulsaffjedring, behøver blot — selv paa ældre aargange — at udskifte det almindelige baghjul med den fjedrende type. Douglas har skelet

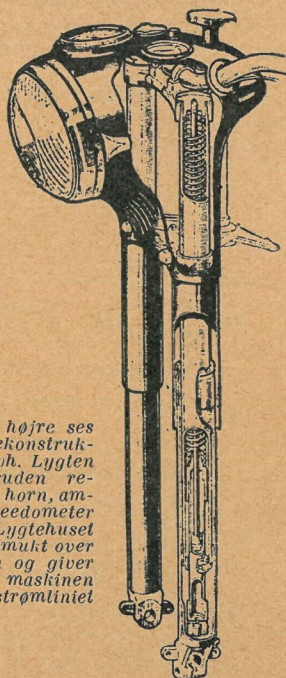
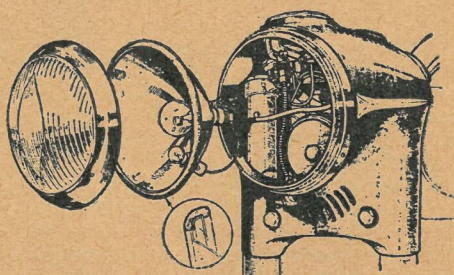


Baghjulsaffjedringen paa AJS og Matchless er udført efter samme princip som Velocette har anvendt i mange aar paa T.T.-maskinerne, men paa disse indgaar fjederstykkerne som den øverste støttegaffel. (Med tilladelse af Motor Cycling).

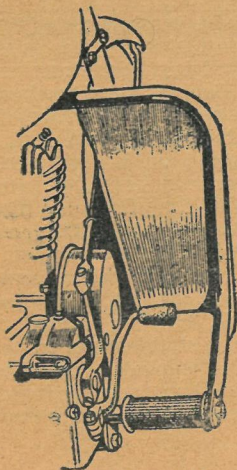
lidt til automobilindustrien og har konstrueret en meget interessant baghjulsophængning med torsionsaffjedring. De to torsionsstænger ligger i baggaffelrørene, der er faste i forholdet til maskinens øvrige stel. Affjedringen sker i en ekstra gaffel, der er forbundet til torsionsstængerne ved hjælp af et plejstangsled.

Teleskopforgaflerne anvendes nu paa

næsten alle engelske maskiner, og ogsaa letvægterne er i større grad gaaet over til denne affjedring. Saaledes kommer nu Francis Barnett og Excelsior med baade teleskopgaffel og fodgear. Paa to maskiner har teleskopaffjedringen imidlertid fundet en anden form, nemlig Wooler, der kun har affjedring i den nederste del af forgaflen, der bærer to teleskopstykker i hver gaffelgren, og HRD anvender endnu princippet i gitterforgaflen, blot er selve gaflen fremstillet i presset plade, og der, hvor spiralfjederen normalt har sin plads, er indsat en hydraulisk støddæmper af teleskopprincippet. Affjedringen sker i to teleskopstykker mellem den nederste del af gaflen og det nederste sæt lasker.



Foroven og til højre ses den nye lygtekonstruktion paa Triumph. Lygten indeholder foruden reflektoren ogsaa horn, amperemeter, speedometer og kontakt. Lygtehuset gaar jævnt og smukt over i teleskopgaflen og giver derved hele maskinen et smukt og strømlinet præg.



James har nu en kombineret styrtbøjle og benskjold. (Med tilladelse af Motor Cycling).

Selve maskinernes udseende har ikke gennemgaaet nogen nævneværdig forandring. Som vi omtalte i sidste nummer, har Norton faaet en ny tank, saaledes at kørerens knæ ligger nærmere ind mod midterlinjen, hvorved man undgaar at skræve med benene.

Triumph har lavet en hel ny forlygtekonstruktion, der foruden forlygten rummer speedometer, instrumentbord, amperemeter og horn, og hele dette hus gaar smukt over i teleskopgafflen.

Fra de hjemlige fronter er der ikke meget nyt. Nimbus kommer med en ny gearkasse med skraatskaarne tænder paa det høje gears tandhjul og med en ny koblingsudløsning. Fabrikkenes produktion er gaaet en del i vejret i det forløbne aar, men man mangler endnu kvalificeret mandskab for at naa fabrikkenes fulde kapacitet paa 1200 maskiner om aaret.

Specifikationer

AJS og MATCHLESS TWIN

Motor: Boring 66 mm, slag 72,8 mm, 498 ccm lodret twin.

Dæk: 3.25 × 19 forhjul og 3.50 × 19 baghjul.

Bremser 7½".

Begge maskiner er forsynet med fjedrende bagstel med 3" bevægelse.

Matchless er forsynet med den store sadel, som ogsaa kendes fra racerne, medens AJS har almindelig sadel.

Villiers Motor

Boring 59 mm, slag 72 mm, slagvolumen 197 ccm. Een-portet totaktsmotor med fladt stempel. Hovedaksel lejret i kuglelejer, rullelejer i plejlstangslejet. Smøring ved blanding af olie i benzin i forholdet 1 del olie til 20 dele benzin. Svinghjulsmagnet og -dynamo. Villiers karburator med luftfilter.

Gearkasse med fodgear og 3 hastigheder paabollet motorens krumtaphus. Udvikler 7,5 BHK ved 4000 omdr./min.

Excelsior

Villiers motor med gearkasse. Dunlop 19 × 3 dæk paa baade for og baghjul. Telescopforgaffel og komplet elektrisk udstyr. 5" bremsen paa begge hjul, forchromede fælge.

Den nye Excelsior er en meget smuk maskine, der sikkert vil finde et stort marked her i landet.

Francis-Barnett

Villiers motor med gearkasse. Telescopforgaffel, komplet elektrisk udstyr. (Fortsættes side 32).

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**

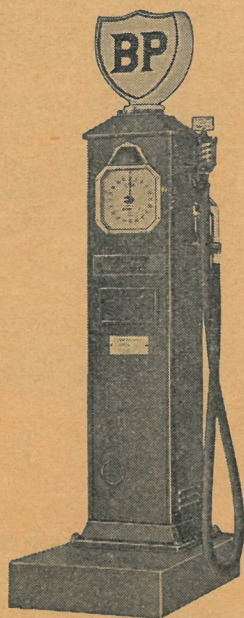
Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegn.

til Motorkørsel.

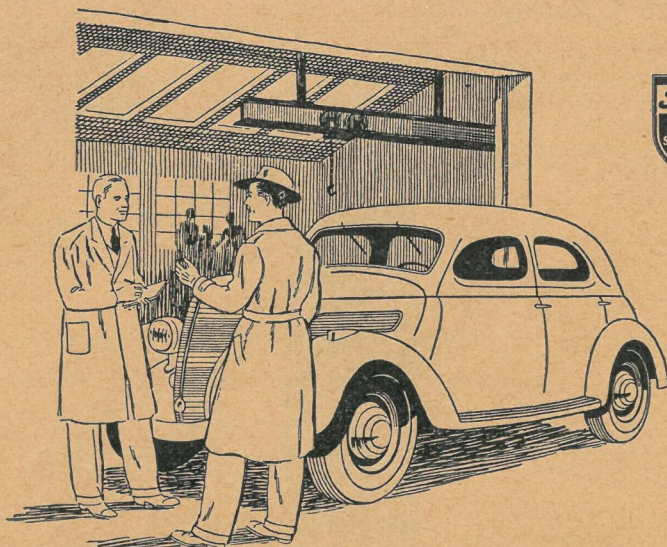
Firk. Spejle m. buet Glas, prima Forcromn. - **14,85**

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

MOTOR DRESS BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



BENZIN

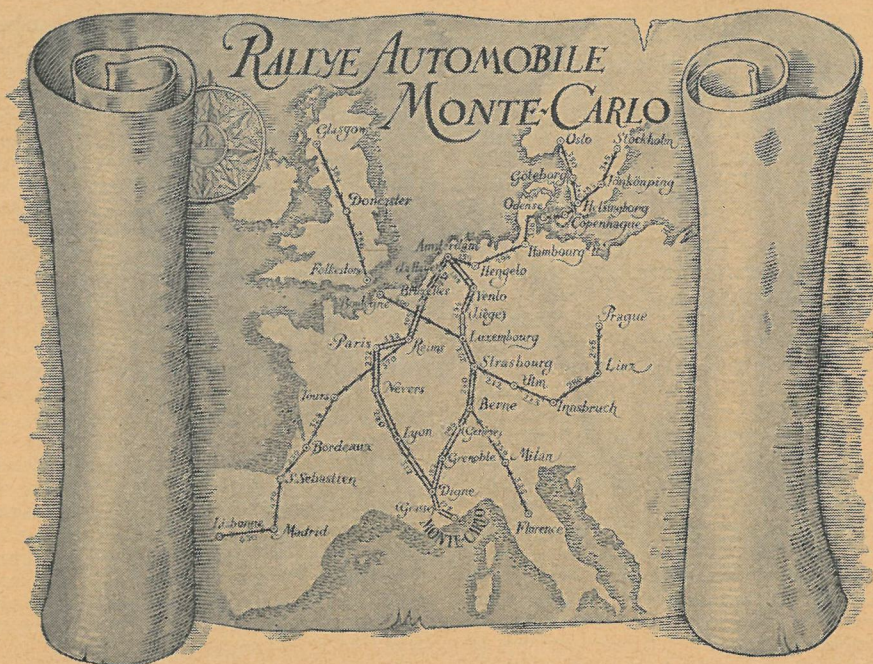


Ford - FORHANDLEREN ER
SPECIALIST i Ford

Hvad enten det drejer sig om et mindre arbejde, eller det gælder en større reparation, bør De henvende Dem til os. Vi har de øvede mekanikere, det rigtige værktøj og sidst men ikke mindst den store erfaring. Vi hjælper Dem med at holde Deres vogn i god stand.



FORD MOTOR COMPANY A/S - KØBENHAVN SV



MONTE-CARLO LØBET

Allerede i 1947 blev det meddelt, at Rallye Monte-Carlo skulle starte i januar 1948, men løbet blev som bekendt aflyst paa grund af de mange internationale vanskeligheder. Disse vanskeligheder er ikke blevet væsentligt mindre, men man har haft bedre tid til at overvinde dem, og den valutamæssige situation har bedret sig for en række lande, ikke mindst vort eget.

Og hvad er saa Monte-Carlo løbet? De fleste har en eller anden forestilling om, at deltagerne starter forskellige steder i europa, og den, der kommer først til Monte-Carlo har vundet, men saa simpelt er det nu ikke. I gamle dage, d. v. s. før krigen formede løbet sig nærmest som et stjerne-løb, hvor deltagerne startede forskellige steder i europa, f. eks. Stockholm, Warschawa og Athen, men med forskellig pointtildeling for de forskellige startsteder; saaledes gav Athen flest points, men ruten var til gengæld næsten umulig at gennemføre. Nu har jerntæppet som bekendt sænket sig, og grækenland ligger i borgerkrig, med andre ord, vi har faaet fred. Monte Carlos internationale sportsclub har derfor valgt at lave en rundbane

med start i Monte Carlo og for at spare de mange udenlandske deltagere for først at rejse til Frankrig, bliver der tillige startsteder rundt om i Europa. Der startes saaledes fra Firenze, Glasgow, Lissabon, Oslo, Prag og Stockholm, hvorfra kørerne tilslutter sig rundbanen. Der gives for alle startende vogne 1000 points, som helst skal bevares til ankomsten i Monte Carlo, — men det er vist aldrig sket endnu. Strækningen er opdelt i en række kontrolposter, og mellem disse skal der overholdes en gennemsnitshastighed paa 50 km/tm som minimum, og gennemsnitshastigheden maa ikke overstige 65 km/tm og paa enkelte strækninger 60 km/tm.

Løbet er et rent turistløb for standardvogne i klasserne indtil 750 ccm, over 750 ccm til 1100 ccm, over 1100 ccm til 1500 ccm og over 1500 ccm. Standardvogne vil sige, at der mindst skal være fremstillet en serie paa 30 vogne, og saafremt de er forsynet med specialkarosseri, gælder det samme for karosseriet. Vognene skal være lukkede, det vil sige, at det er tilladt med kalesche, men ikke med løse sidestykker. Vognen skal svare til en stan-

dardvogn, som denne er, naar den forlader fabrikken. Inden starten forsegles chassis, motorblok, køler, forbindelsen mellem blok og topstykke og motorhjul. Hver vogn faar tildelt en kontrolbog, hvori strafpoints indtegnes — og det regner med straffe.

Der skal være mindst to personer i vognen, og der maa være op til seks personer. Som en lille kuriositet kan det nævnes, at hver person skal veje mindst 60 kg paaklædt, er dette ikke tilfældet, maa der medbringes ballast i form af forsegled sandsække eller barrier. Manglende vægt ved ankomsten giver strafpoints.

Det vigtigste ved dette løb er egentlig, at vognene er i tip-top stand. Det giver f. eks. strafpoints, hvis vognen ikke kan starte ved selvstarteren, eller hvis hornet, lygterne eller afviserne ikke virker. En placering kan blive ødelagt af en løs ledning!

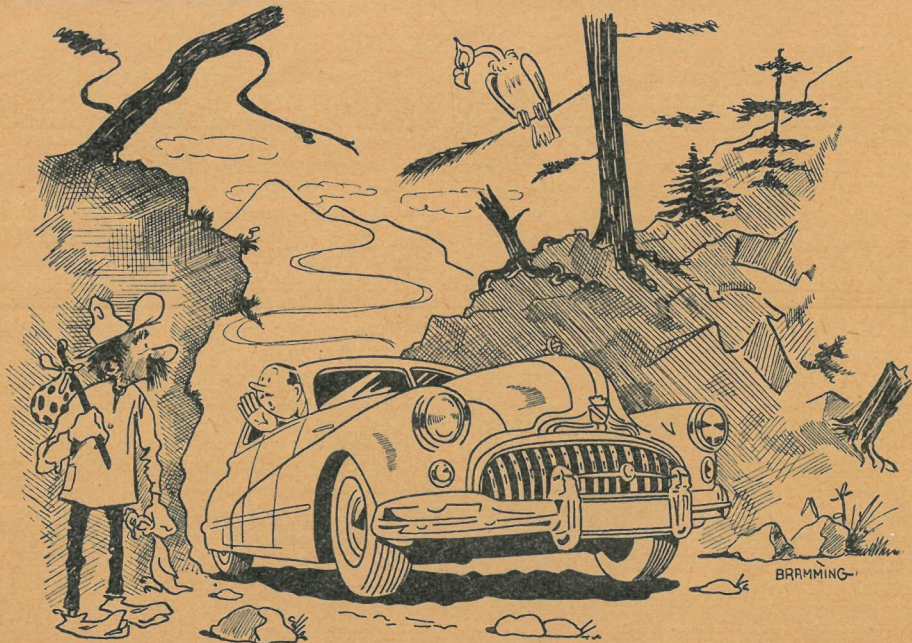
Pladsen tillader ikke at bringe hele reglementet, da det fylder ikke mindre end 34 tætskrevne folio sider. Naar man ankommer til Monte Carlo — hvis man altsaa i det hele taget ankommer, for en forsinkelse paa over 3 timer ved een af kontrolposterne udelukker den paagældende vogn fra resten af løbet — skal vognen stilles ind paa en parkeringsplads,

hvor den skal overnatte under aaben himmel. Næste dag har man 5 minutter til at starte vognen og forlade parkeringspladsen.

Der køres derefter nogle udvælgelsesløb, der er yderst afgørende for det endelige resultat. Disse løb køres paa en rundbane, der er 17,1 km lang og opdelt i etaper. Den første sektion A—B er 3,25 km, anden sektion B—C ligeledes 3,25 km, sektionen C—D er 10 km og den sidste D—A er 600 m. Der startes ved A med staaende start og gaaende motor. De to første sektioner vil være afspærret for alle køretøjer, der ikke deltager i Monte Carlo løbet, medens den store sektion paa 10 km er aaben for al trafik i begge retninger, og den sidste sektion er delvis afspærret.

Der vil blive taget tid ved punkterne B, C og D. Den første runde tjener egentlig kun til at vise deltagerne, hvor punkterne er beliggende, men uanset dette skal ruten A—D gennemkøres med en gennemsnitshastighed af mindst 50 km/tm, hvilket er 16,5 km paa 19 minutter 48 sekunder (der bliver ikke taget hensyn til brøkdeler af sekunder).

De to næste omgange er hastigheds- og stabilitetsprøver. Paa disse to omgange kommer deltagerne til at tilbagelægge et



— Undskyld, kan De sige mig, hvor der findes et herretoilet?

stykke paa 3,25 km, idet de to lige store strækninger A—B og B—C hver skal gennemkøres to gange. Bedømmelsen sker efter følgende formel: $R = T + 1,2 (e_1 + e_2 + e_3)$ hvor T er den bedst opnaaede tid paa een af de fire etaper og e_1, e_2, e_3 er forskellen mellem tiden T og den tid, der er opnaaet ved tilbagelæggelsen af hver af de tre andre etaper. Den anden og tredje runde maa derfor tilbagelægges saa hurtigt som muligt for at faa saa enslydende tid paa samtlige 4 etaper som muligt. Sektionen C—D skal tilbagelægges med en mindstefart paa 50 km/tm. At det regner med strafpoints her, forstaar man, naar man ser, at en forsinkelse paa 7, 3 og 12 sekunder fra den bedste tid giver et pointstab paa 218,4 points, der skal fradrages de points, deltagerne har tilovers af de 1000, de fik tildelt ved starten. Tab af tid paa strækningen C—D giver 0,1 strafpoint pr. forsinket sekund.

Efter udtagelsesløbet bliver vognene inspiceret for at kontrollere, at de overholder forskrifterne, og at ingen segl er brudt. Endelig er der konkurrence om den mest komfortable vogn, i hvilken alle deltagere skal møde.

Selvfølgelig er der et væld af pokaler og præmier. Vinderen af den store klasse faar tildelt International Sporting-Clubs pokal og en kontant præmie paa 375.000 fr.

Fra Danmark deltager:

O. Heick og Kurt Christensen i Ford V8, start fra Stockholm. Robert Nellenmann og dir. Werner, Göteborg, Ford V8, start fra Stockholm. Prok. Robert Glad og dir. Rottbøll-Ørum, Morris 10, start Oslo. Folketingsmand A. Stæhr Johansen og kontorchef Loft, med redaktør Jørgen Sandvad og frue som passagerer, Buick 1946, start i Stockholm. Endelig starter grosserer Westenskov Olsen fra Oslo.

Vi vil ønske disse kørere held og lykke paa rejsen, ikke mindst det første, — for heldig skal man være for at klare sig gennem dette krævende løb, og mange genvordigheder kommer man ud for, inden man med et lettelsens suk kan sige: Saa er det løb kørt.

De deltagere, der starter fra Oslo og Stockholm vil passere København den 25. januar mellem kl. 10,40 og 11,18 og vil være i Odense 4 timer senere. Da løbet som altid er et rent turistløb, skal de forskellige landes færdselsregler nøje overholdes. Deltagerne vil igennem Danmark blive eskorteret af færdselspolitiet, der med stor forstaaelse og imødekommenhed stiller mandskab til raadighed.

Større Viden Større Fart

En enestaaende bog om tuning af motorcyklemotorer til standard- og racerbrug.

Kr. 8,75.

Min Bil og jeg

Endelig en bog, der virkelig fortæller hvad en bil er, og hvordan den skal behandles. Uundværlig for alle, der har bil, kører bil eller skal lære at køre.

Kr. 8,75.

Motorcykle Haandbogen

er den ideelle haandbog for alle motorcykleejere. Udsolgt fra forlaget.

Kr. 7,50.

★

Alle bøgerne rigt illustreret

SENDES PR. EFTERKRAV

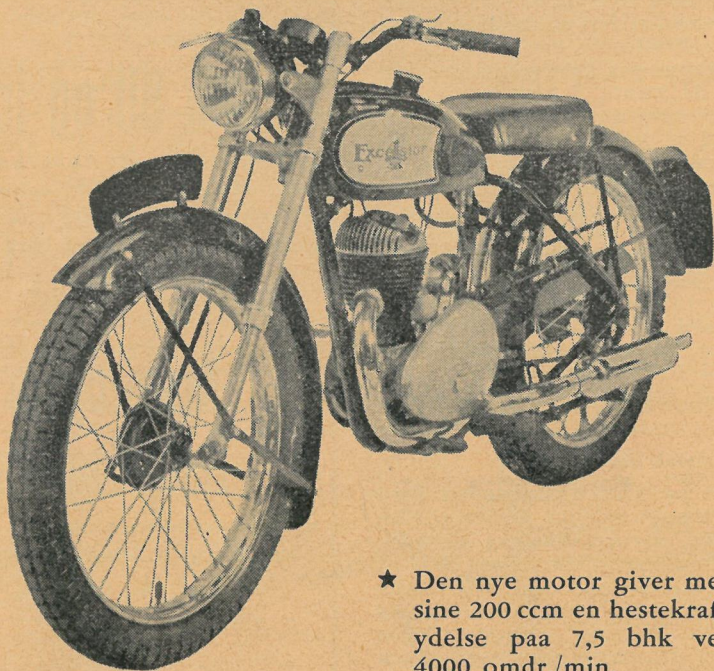
★

**LØSEKRUGS
BOGHANDEL**

JAGTVEJ 59
KØBENHAVN N.

'Excelsior'

den store letvægter



★ Telescopforgaffen giver øget komfort og sikker kørsel paa daarlig vej.

★ Den nye motor giver med sine 200 ccm en hestekraftydelse paa 7,5 bhk ved 4000 omdr./min.

★ Komplet lysanlæg med batteri og indbygget svinghjulsmagnet og -dynamo.

Se de smukke maskiner hos:

AUTOROPA A/S

Kr. Bernikowsgade 2 - København K - C. 12846

MODERNE

dæk- fabri- kation

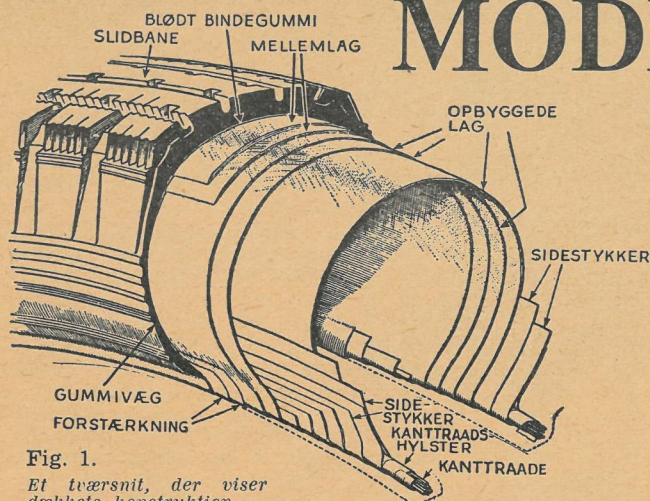


Fig. 1.

Et tværsnit, der viser dækkets konstruktion.

De fleste motorejere er klar over, at et dæk ikke er fremstillet af et enkelt massivt stykke gummi, og at det indeholder forskelligt vævet stof og andre materialer, men kun faa af disse mennesker har haft lejlighed til at se et tværsnit af et dæk, der viser de forskellige bestanddele, og endnu færre har set, hvordan et dæk fremstilles. De vigtigste bestanddele i et dæk ses paa fig. 1, og saafremt man har lyst til at tælle hvor mange enkelte dele, det bestaar af, vil man komme til det resultat, at der er 13 i dette tilfælde, hvis kantraaen og dennes indkapsling regnes for een enkelt del. Antallet af bestanddele varierer meget mellem de forskellige dæk-typer.

For personvognsdæks vedkommende bestaar disse af fra 12 til 20 dele, men naar det drejer sig om lastvognsdæk, kan

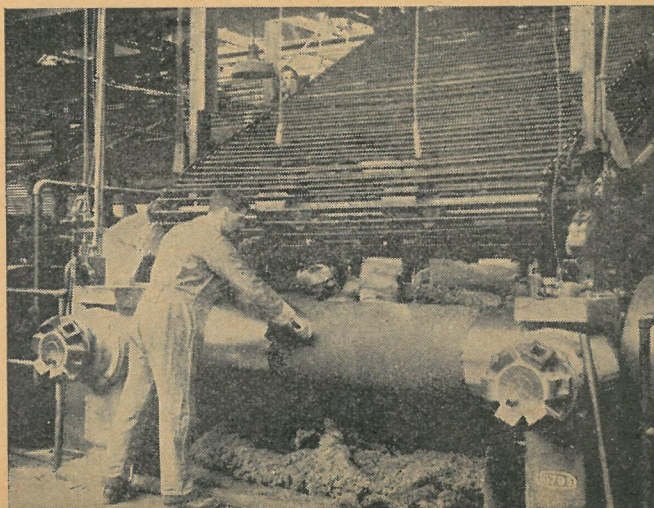
antallet af enkelte dele stige til mellem 60 og 80. Hver af disse dele fremstilles særskilt ved at gennemgaa flere processer, hvoraf nogle er meget komplicerede og nødvendiggør brugen af forbløffende store maskiner. Skønt gummiindustrien ofte betegnes som en »let«-industri, er mange af dens maskiner store og kraftige. En fire-skaalet kalandrer med hjælpemaskiner, der bruges til dæk-fabrikationen, lægger f. eks. beslag paa 160 yards² gulvareal og maaler 20 fod i højden. De blandemaskiner der bruges, naar gummiens skal tilsættes andre stoffer, naar gerne et stykke op over første sals højde og til tider op til tredje sals højde i en almindelig fabriksbygning.

Gummiens blanding og sammensætning

Gummiens tilsættes forskellige stoffer, og alle de dele, der tilsammen bliver til

Fig. 2.

En svær to valset kværn bruges til at blodgøre eller »mastixere« gummi.



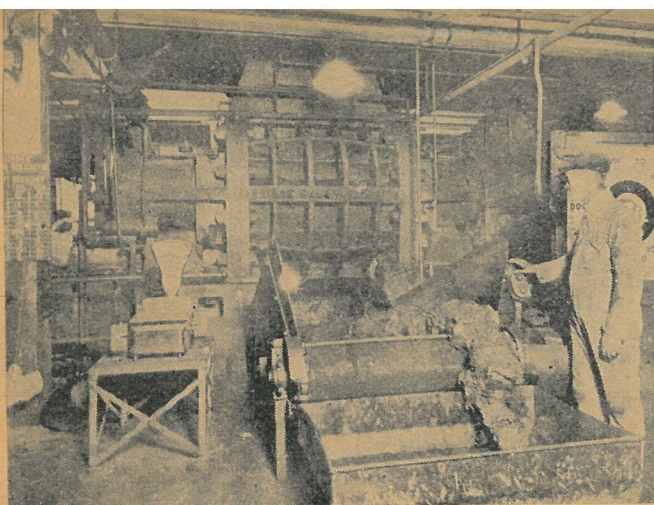


Fig. 3.

En blandemaskine til blanding af gummimassen. En færdigblandet ladning føres bort af en conveyor.

et dæk, maa igennem denne proces, og den dygtighed, hvormed den er udført, har en afgørende indflydelse paa det færdige produkts kvalitet. Naar raagummien kommer fra plantagerne, er den en sejg, læderagtig masse, som maa bearbejdes og blødgøres, inden den kan omdannes til de forskellige dele, der er nødvendige for et dæks konstruktion. Denne blødgøringsproces kaldes »mastixering» og udføres ofte paa en svær, to-valset kværn, som vist paa fig. 2. Her ses de raagummistykker oven over de to valser, og delvis blødgjort gummi ses under valserne (den ene valse kan ikke ses paa illustrationen). Manden, der betjener maskinen, er i færd med at skære noget af det blødgjorte gummi fra den forreste valse og vil derefter føre det op til eskalatoren, der ses over kværnen, hvor det vil blive afkølet, inden det atter kommer gennem valserne til yderligere forarbejdning. Meningen med denne afkøling mellem processerne er at forbedre virkningen af nedbrydningsprocessen.

Raagummi alene er ubrugeligt til de

fleste industrielle formaal, det maa blandes med bestemte kemiske ingredienser, hvoraf det vigtigste er svovl. Ved at opvarme en blanding af gummi og ca. 3 % svovl fremkommer der en bemærkelsesværdig forandring i gummien's egenskaber, og det er denne omdannelse, som gør gummien til det uhyre vigtige stof, det er i dag. Et andet vigtigt stof er kønrøg, der gør gummien modstandsdygtig overfor slid, hvad der selvfølgelig er meget vigtigt for et dæks slidbane. Den kønrøg, der anvendes, er af en speciel art, der fremstilles ved at afbrænde naturgas, og partiklerne er saa fine, at en ounce af dette stof er i stand til at dække næsten $\frac{2}{3}$ af en acre.

Mange andre stoffer bliver blandet i gummien, og den blanding, der f. eks. anvendes til slidbane, bestaar af ca. 10 forskellige stoffer, hvoraf de 60 % er gummi. Nu til dags blander man gummien ved at ælte den blødgjorte gummi og de forskellige andre stoffer sammen i en maskine. Fig. 3 viser den midterste del af en af disse blandemaskiner, hvorfra en

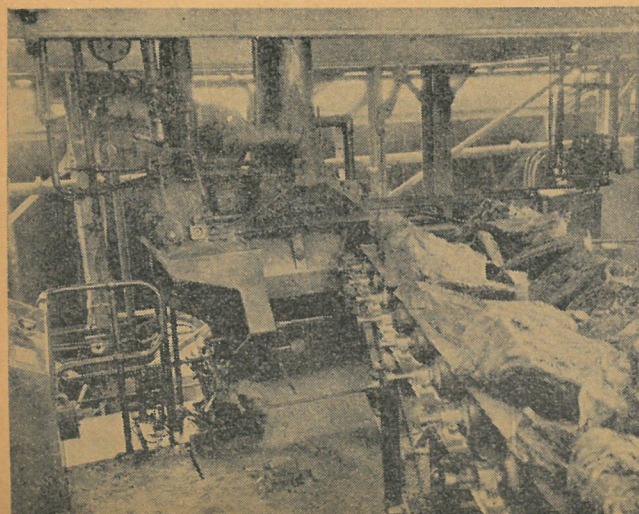


Fig. 4.

Det øverste af den samme maskine, som er vist paa fig. 3. Den naar op i anden etage, hvor en conveyor er parat med en ny ladning raagummi.

conveyer borttransporterer en ladning færdigblandet gummi. Fig. 4 viser det øverste af den samme maskine, der gaar op i næste etage, hvor en conveyer er parat til at fylde en ny ladning i. I dette tilfælde bruges blandemaskinen til at blødgøre gummi i stedet for kværnen, der tidligere er omtalt. I stedet for at have glatte cylindre som kværnen er rotorerne i blandemaskinen formet paa en speciel maade, saaledes at den er i stand til at udføre den størst mulige nedbrydningsproces paa gummi. Maskinen, der er vist paa fig. 3 og 4, arbejder med en ladning, der vejer ca. 400 lbs., men der anvendes ogsaa større maskiner, som kan bearbejde en ladning paa op til 1000 lbs.

Det er meget vigtigt, at hver ladning gummi, der er under bearbejdning, bliver kontrolleret, og dette gøres lettest ved at anvende et automatisk trykrørs-system, som forbinder hver blandekværn eller blandemaskine med centrallaboratoriet. En prøve fra hver gummiladning pumpes hurtigt til laboratoriet, hvor det omgaaende efterprøves for at kontrollere, at ladningens kvalitet opfylder de forskellige forskrifter. Fig. 5 viser disse trykrørs udmundinger i kontrollaboratoriet samt nogle smaa prøver, der venter paa at blive kontrolleret.



Fremstilling af lærredskassen

Til hver enkelt del af dækket tilberedes en speciel gummiblanding, og blandt disse findes en blanding til at præparere lærredskassen. De oprindelige dæk, der fremstilledes til biler og motorcykler før den første verdenskrig, blev konstrueret med kvadratrævet bomulds lærred, men disse havde kun en kort levetid, fordi bomuldstraadene meget hurtigt blev slidt over paa de steder, hvor de krydsede hinanden. De moderne dæk fremstilles med en gummipræpareret bomulds- eller kunstsilkevævning, i hvilken de enkelte traade alle løber i samme retning, og hver traad adskilles fra de ved siden af liggende af en gummikapsel. Flere lag af disse uvævede traade ligger i lag over hinanden i reglen med traadene lagt saaledes, at de ligger paa skraa af dækkets længderetning; hver traad krydser den underneden liggende i en vinkel paa 45°.

Dette giver den ønskede styrke i alle retninger. Ved den videre forarbejdning af disse traade bliver omkring 2000 af dem ført fra et spolemagasin ind imellem rullerne paa en saakaldt fire-skaalet kalender. Denne er en af de største maskiner i en gummifabrik, og den presser varmt, plastisk gummi ned imellem hver

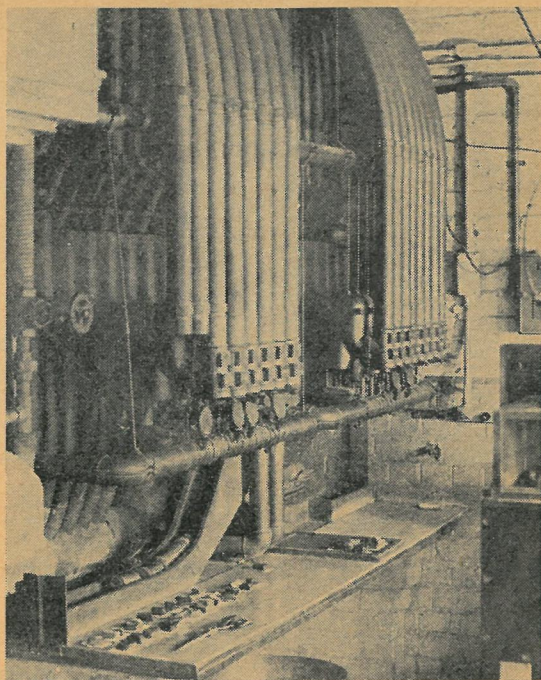


Fig. 5.

Det automatiske trykrørssystems udmundning i centrallaboratoriet, hvortil gummiprøverne pumpes fra blandemaskinerne og kværnene.

NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Lyngby Hovedgade 76, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

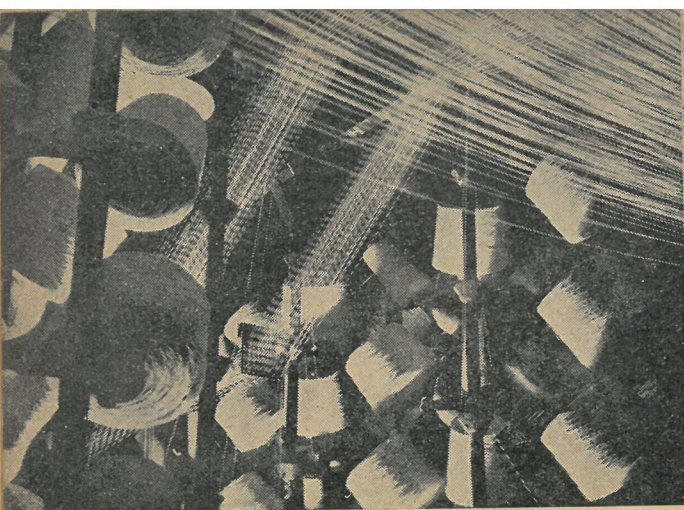


Fig. 6.

De enkelte traade føres fra spolerne til kalanderen, hvor de bliver gummieret.

traad, saaledes at resultatet bliver et bredt baand af parallelt løbende traade sammenholdt af gummien. Fig. 6 viser et lille udsnit af spolemagasinet, hvorfra traadene føres ud fra spolerne, og fig. 7 viser disse traade, hvor de føres ind i kalanderen og præpareres med gummi. Paa et senere stadium af lærredskassens fremstilling skæres baandet i passende stykker paa en maskine, der kaldes en »banner cutter«. Disse stykker afpasses i størrelse efter det dæk, der skal fremstilles. Hvert af disse stykker kaldes et lag, og fig. 8 viser maskinen i funktion.

Tilvirkning af slidbanen

En speciel gummiblanding til slidbanen bliver først og fremmest formet til nærmelsesvis i den rigtige størrelse, i reglen i en maskine der kaldes en »sprøjtestøber«. Denne virker efter princippet i en kødmaskine, og den varme gummi føres ind ved den ene ende af en snekke og presses af denne ud gennem et firkanthul, hvorved gummimassen formes som vist paa fig. 9. Det udpressede baand af slidbanegummi føres i lang tid gennem

en køletank, og paa fig. 10 kontrolleres det, naar det kommer ud af tanken.

Kanttraadene

For at holde dækket paa fælgen er det nødvendigt at forstærke kanterne med flere vindinger af fjedrende staastraad, som almindeligvis har en brudstyrke paa 130 tons pr. kvadrattomme; disse kanttraade er indkapslet i en haard gummimasse og fastholdes i lærredskassen af de forskellige lags ombøjede kanter.

Dækket bygges op

Samlingen af et dæks forskellige dele er stadig i det store og hele haandarbejde, og meget afhænger af haandværkerens dygtighed. Han har imidlertid en god hjælp i forskellig sindrigt konstrueret værktøj, hvilket baade gør hans arbejde lettere og mere nøjagtigt. Fig. 11 viser en dækbygger i det afsluttende stadium med at samle de forskellige stykker til et dæk. Paa den cylindriske form i midten af billedet, har han allerførst anbragt de to kanttraade og ovenpaa disse de skiftende lag af gummipræparerede traade. Slid-

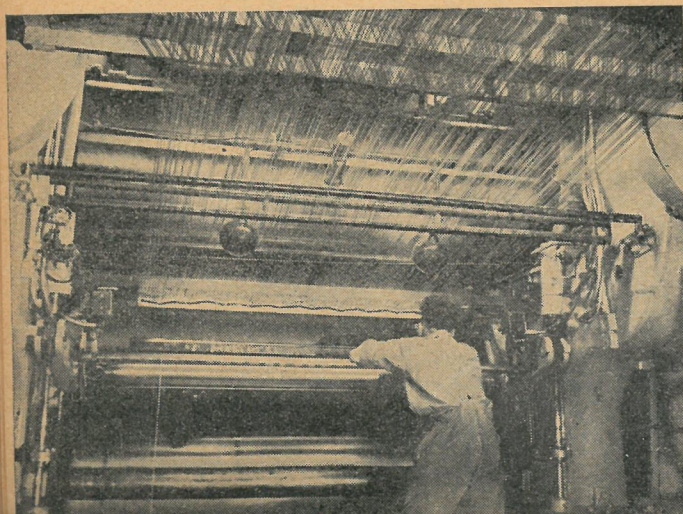


Fig. 7.

Ca. 2000 traade føres ind mellem kalanderens valser, hvor varmt blødt gummi presses ind mellem traadene, saaledes at der bliver dannet et fortsat løbende baand, som bruges til lærredskassen.

Fig. 8.

En skæremaskine skærer det gummierede stof i passende stykker til opbygning af dækkene.

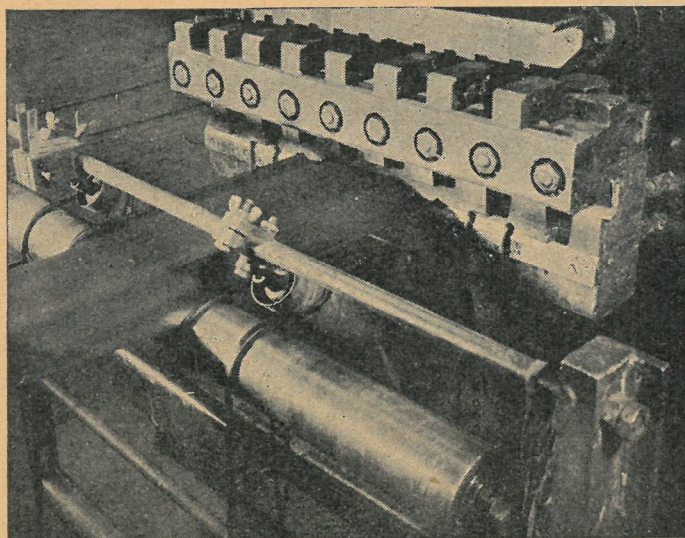
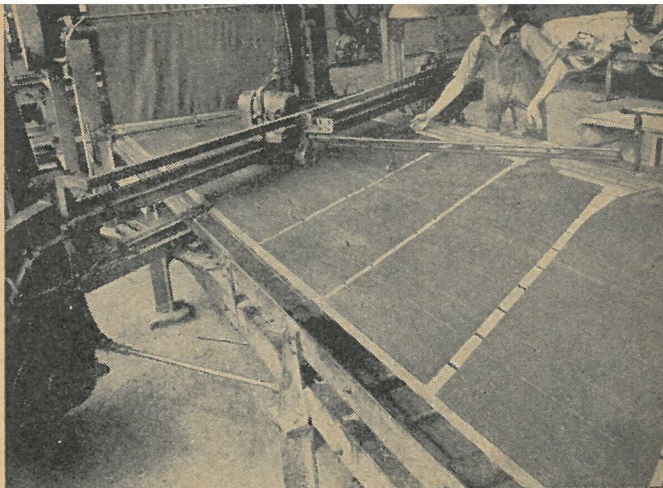


Fig. 9.

Et nærbillede af slidbanen hvor den presses ud af sprøjtestøberen.

banegummien lægges paa til sidst, og paa billedet er dækbyggeren i færd med at samle enderne af slidbanen. I en rende over ham og ogsaa andre steder i nærheden af opbygningsmaskinen er der forraad af de forskellige stykker klar til at bygges op til næste dæk.

En række af disse dækbygningsmaskiner er vist paa fig. 12. Vindingerne, der er ophængt over dækbyggerne, er kanttraadene, og stabler af lærredslagene kan ogsaa ses. Man vil lægge mærke til, at de færdige dæk føres bort fra dækbyggerne af en conveyer, der er formet som en ellipse. Disse dæk er som tidligere omtalt kun tilnærmelsesvis bragt til den rigtige facon i en maskine, der ved en kombination af trykluft og vacuum run-

der dækkene i facon og paa samme tid anbringer en meget kraftig slange (kaldet en »luftsæk«) inden i dækket. Formaålet med denne slange er at holde dækket i facon mod prægeformen under vulkaniseringen, der tilsidst former dækket og udfører den vigtige forandring i dets karakter paa grund af varmepåvirkningen af gummi-svovl blandingen.

Prægning og vulkanisering

Paa fig. 13 sænkes et raat, uvulkaniseret dæk ned i den nederste halvdel af een af de store staaforme. Slidbanemønstret ses indgraveret paa indersiden af formen, og det er interessant at lægge mærke til de mange barberbladslignende knive, som under prægningsprocessen udfører de

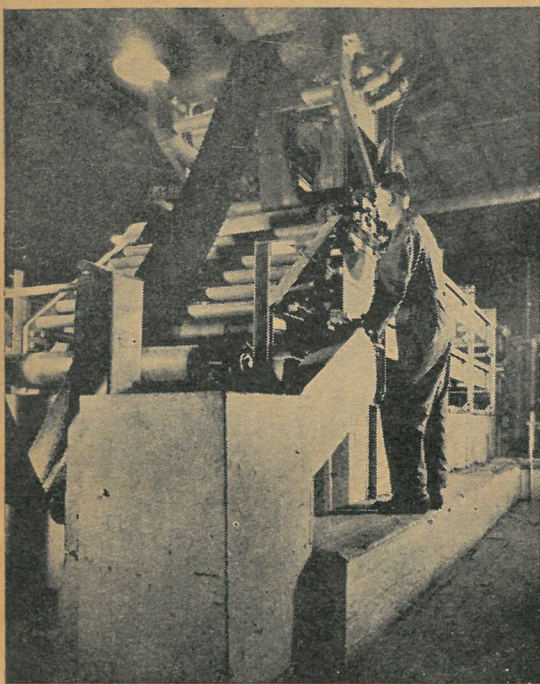
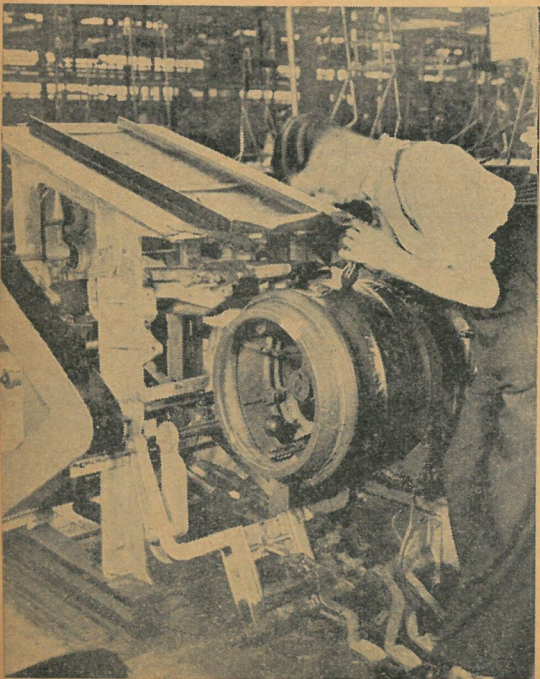


Fig. 10.

Et langt stykke af slidbanen kommer ud fra køletanken.

Fig. 11.

Det afsluttende stadie i dækkets opbygning. Dækbyggeren har netop anbragt slidbanen og er ved at sætte enderne sammen. Dækbygning er et krævende arbejde, men lettes meget af flere sindrige tekniske hjælpeapparater, der er sammenbygget med formen og sammen med denne udgør dækbygningsmaskinen.



snit, som bidrager til at give slidbanen nogle af dens skridsikre egenskaber. Den her viste form bruges til de større dæktyper og bliver varmepaavirket ved at blive sænket ned i en lodret tank sammen med en stabel andre forme. Denne tank fyldes derefter med damp, og paa samme tid lukkes damp ind i luftsækken paa hvert dæk. Gummimassen blødgøres af varmen og presses af dampen i luftsækkene dybt ind i formenes mønster under et tryk paa omkring 240 lbs. pr. kvadrattomme, og samtidig foregaar vulkaniseringsprocessen. Fig. 14 viser en funktionær, der aabner en af disse tanke (autoclave), og kort efter vil et hydraulisk trykstempel løfte den første af formene fra stablen op over tankens kant, hvorfra den føres væk af et hejseværk. Personvognsdæk bliver i reglen præget og vulkaniseret eet eller to ad gangen i presser, der staar paa gulvet som vist paa fig. 15. Fremgangsmaaden er i princippet den samme som ved autoclaven, forskellen ligger kun i den art maskineri, der anvendes. Prægningsprocessen er faktisk den sidste i fremstillingen af dækket.

Slangens fremstilling

En bilring bestaar af dæk og slange, og ingen beskrivelse af dækfremstilling er fuldstændig uden beskrivelse af slangens fremstilling. Fremgangsmaaden er i princippet forholdsvis enkel. Hovedmaskinen er en presser, der svarer til slidbanens »kødmaskine«, blot presses gummien ud gennem en cirkelformet skabelon, og samtidig blæses kridt ind i midten for at forhindre gummien i at klæbe sammen. Fig. 16 viser et stort stykke af slangen, netop som den forlader pressemaskinen. I baggrunden ses en valse, der bruges til at opvarme og blødgøre gummiblandingen, og fra denne føres en strøm af varm gummi med en conveyer til pressemaskinen.

Den udpressede slange skæres i stykker, enderne sættes sammen, og ventilen sættes i. Vulkaniseringsprocessen udføres i enkelte presser, hvoraf en række vises paa fig. 17.

Afprøvning

Et dæks kvalitet afhænger i høj grad af en omhyggelig kvalitetskontrol paa hvert stadium i fremstillingen, det er ikke muligt her at beskrive de mange forskellige artede og interessante prøver, som udføres med raamaterialerne og de enkelte dele til dækkets fremstilling, men maskin- og landevejsprøven af det færdige dæk bør omtales.

Fig. 12.

En række dækbygningsmaskiner fra hvilke de raå uvulkaniserede dæk føres bort af en conveyor. Disse dæk skal nu vulkaniseres, hvorved de faar deres endelige form samtidig med at slidbanen bliver præget i mønsteret.

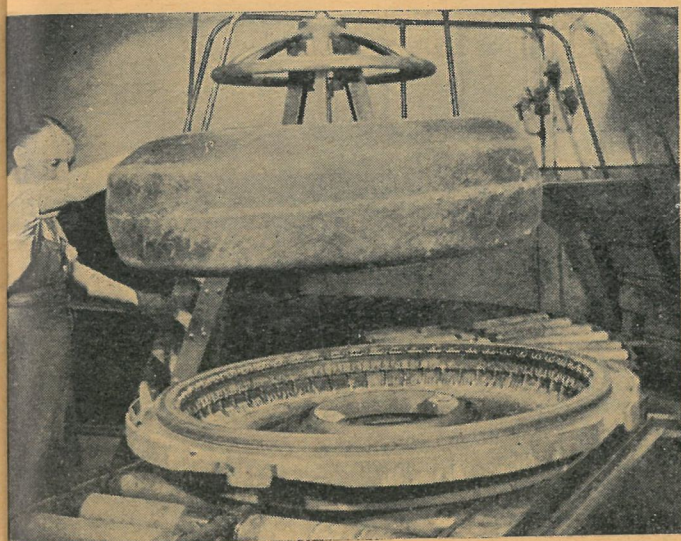
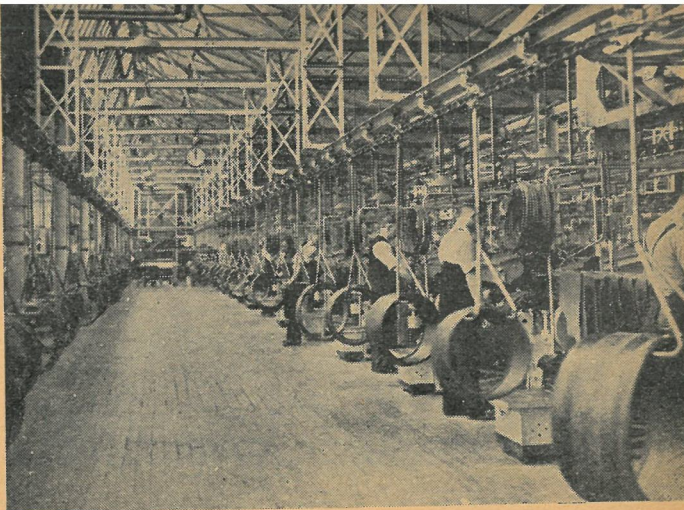
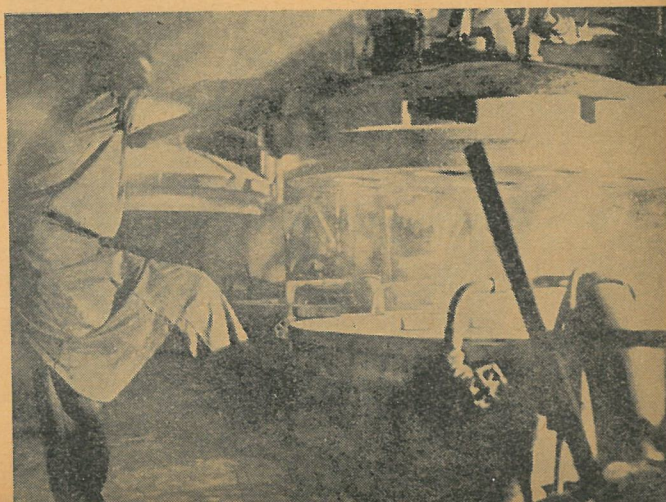


Fig. 13.

Et raat dæk sænkes ned i formen, hvori det skal formes og vulkaniseres. Læg mærke til slidbanemønsteret i formens inderside.

Fig. 14.

Autoclavens laag aabnes og formene, der hver indeholder et dæk, som nu er vulkaniseret og præget, kan tages op.



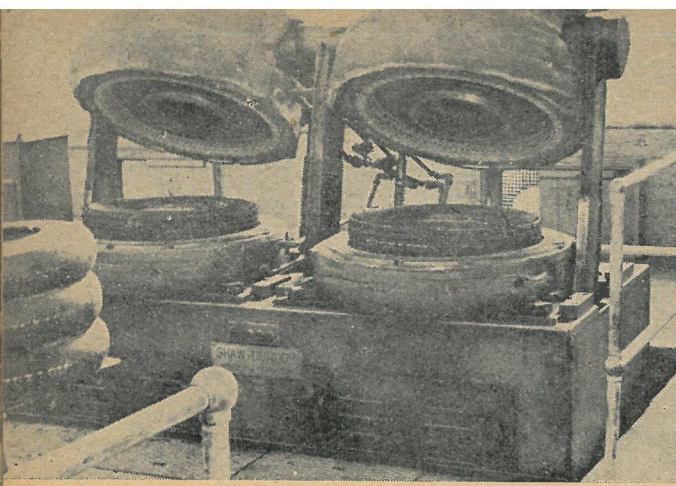


Fig. 15.

Et par vulkaniseringsforme af den type, der bruges til at vulkanisere personvognsdæk. Til venstre ses en stabel vulkaniserede dæk, der venter paa at blive behandlet.

Fig. 16.

Et stort stykke af den udpresede slange. En blanding af luft og kridt blæses ind i slangen for at forhindre denne i at klæbe sammen eller sidde fast.

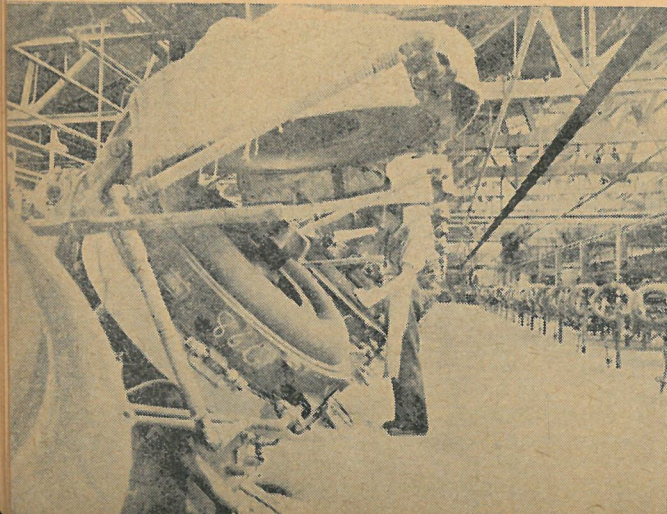
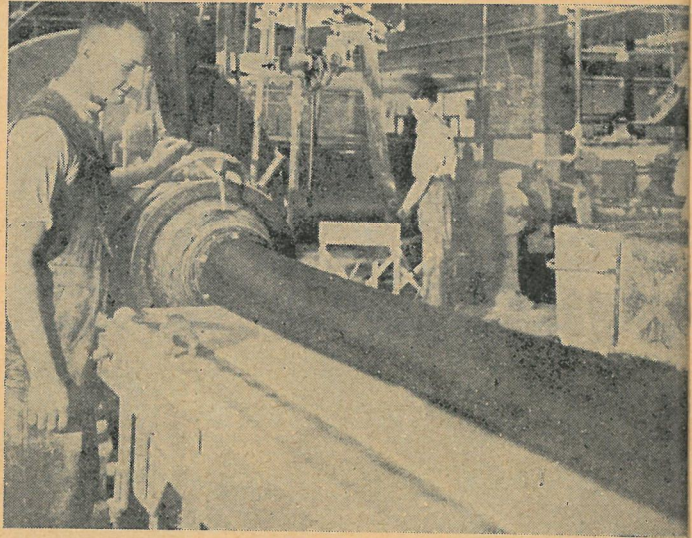


Fig. 17.

En række vulkaniseringsmaskiner til behandling af slangerne.

Den bedste maade at faa en fuldstændig kontrol af et dæks kvalitet er utvivlsomt ved at undersøge dets opførsel paa landevejen, og Dunlop Company tæller en stor park af person- og lastvogne, der udelukkende udfører landevejsprøver med dækkene. Selv ved haard fireogtyvetimers, seksdages kørsel, hvor chaufførerne afløser hinanden, tager det anseelig tid at slide et dæk op, og landevejsprøverne suppleres derfor af maskinprøver under betingelser, der svarer mest muligt til landevejsprøverne.

Maskinprøverne udføres for det meste ved at lade dækket køre mod en metaltrømler, sædvanligvis med overvægt og af og til med tværribber boltet fast paa trømlen for at støde hjulet. I andre maskiner driver et dæk et belastet chassis rundt om en aksel paa en saadan maade, at dækket kører i en cirkulær bane, som kan fremstilles saaledes, at den imiterer forskellige typer paa vejbelægning, og om det skal være, kan man fylde den med sten og andre ujævne materialer. Et billede af Dunlop Company's bygning, hvor de fleste prøver foretages, ved Fort Dunlop ses paa fig. 18.

Dækkets konstruktion og kvalitet

Det kræver meget stor dygtighed at konstruere et dæk. Naar et dæk skal konstrueres til et givet formaal, er det nødvendigt at finde et omhyggeligt udregnet kompromis mellem et stort antal forskellige faktorer. Uheldigvis tillader pladsen ikke omtale af denne meget vigtige del af dækfremstillingen, men det skal fremhæves, at hvert dæk er konstrueret til et særligt formaal, og der er lagt mange forsøg og megen omhu i at sikre, at dets konstruktion og fremstilling er saaledes, at dækket yder det bedst mulige, naar det anvendes til dette formaal. For at faa fuldt udbytte af konstruktørens omhyggelige arbejde er det meget vigtigt, at dækket bliver benyttet under de arbejdsvilkkaar til hvilke, det er konstrueret. Den mest betydningsfulde af disse betingelser er forholdet mellem den vægt dækket skal bære og lufttrykket i dækket, skønt mange andre punkter ogsaa skal tages i betragtning, selvom de oftest tages som selvfølgeligelige. Et dæks levetid vil blive mærkbart forlænget, hvis man til stadighed kontrollerer lufttrykket i forhold til den vægt, dækket skal bære. Hvis man samtidig har øjnene aabne for den indvirkning, køremaaden har paa dækket, skulle det motorkørende publikum ikke have grund til at beklage sig over det moderne dæk.

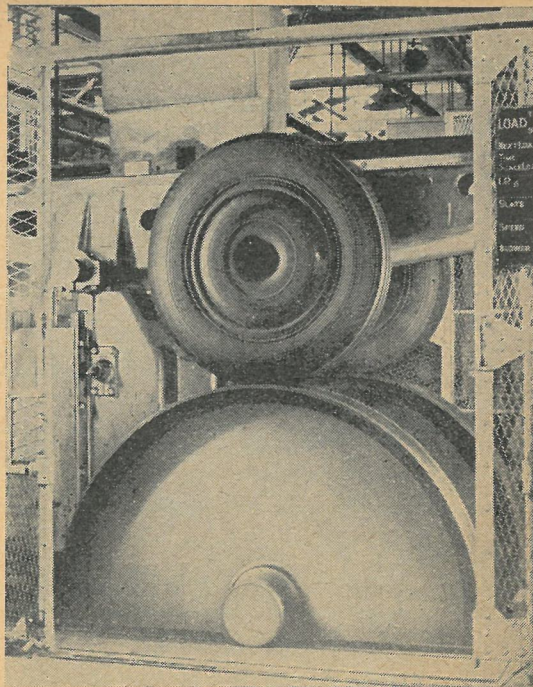


Fig. 18.

En typisk maskine til afprøvning af personvogns- og flyvemaskinedæk. Dækket drives af metaltrømlen og kan belastes med forskellige vægte paa den overliggende vægtstang.



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.

**Skift nu til
VINTEROLIE:**

**Mobiloil
ARCTIC**



VACUUM OIL COMPANY

SMØREOLIESPECIALISTER

God forretning for politiet

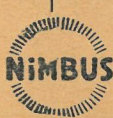
Forleden blev vi noteret for at holde for længe i en gade, hvor parkering aabenbart er forbudt, hvilket er med-delt et eller andet sted, men ikke i form af skilte paa gaden. Skulle man rette sig efter motorloven, der siger, at det er forbudt at parkere, hvor dette kan være til alvorlig gene for færdselen — ja, saa kan vi ikke indse, at der skulle være noget i vejen for at parkere paa det paagældende sted. I politiets forretning har kunderne som bekendt aldrig ret, saa hvorfor diskutere sagen med den populære institution. Fremgangsmaaden er imidlertid ret interessant. Det var nemlig ikke af en uniformeret patruljebetjent af den hæderlige gamle type den uhyrlige lov-overtrædelse blev ført i journal, men af ikke mindre end to civilklædte herrer, der fremviste deres politiskilte paa den maade, politiet altid fremviser deres skilte, nemlig som paver, der er ved at kede sig ihjel. SMJ's hæderkronede vogn »Ophelia« bærer et stort skilt, hvorpaa der med tydelige bogstaver staar: SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, og vognen stod paa det paagældende tidspunkt lige foran døren til en motorforhandler, men ingen af de herrer fandt anledning til at stikke hovedet inden for døren og meddele, at parkering var forbudt. Med den opfindsomhed maa man gaa ud fra, at de to civile herrer var overført fra krisepolitiet eller lignende institution; for det er da utænkeligt, at politiet kan have kvalificeret mandskab til den slags smaatteriet, saalænge der er en hær af pyromaner og mordere paa fri fod. Men selvfølgelig vil detektiver, der ikke kan regne ud, at ejeren til en vogn med den ovenfor tydelige paamaling er inde i den motorforretning, vognen holder uden for, kun være i vejen, hvor man skal bruge sin hjerne.

Men skal vi endelig af med en bøde, saa er der ikke saa faa mennesker, der skal have penge tilbage. Hvad mener De om ovenstaaende fotografi? Der skulle paa brostenene være paamalet: Parkering forbudt, men ingen kan se det. Fænomenet findes paa Nicolai Plads i København. Parkeringsmanden fortæller, at ogsaa her noterer civile betjente de vogne, der holder paa den

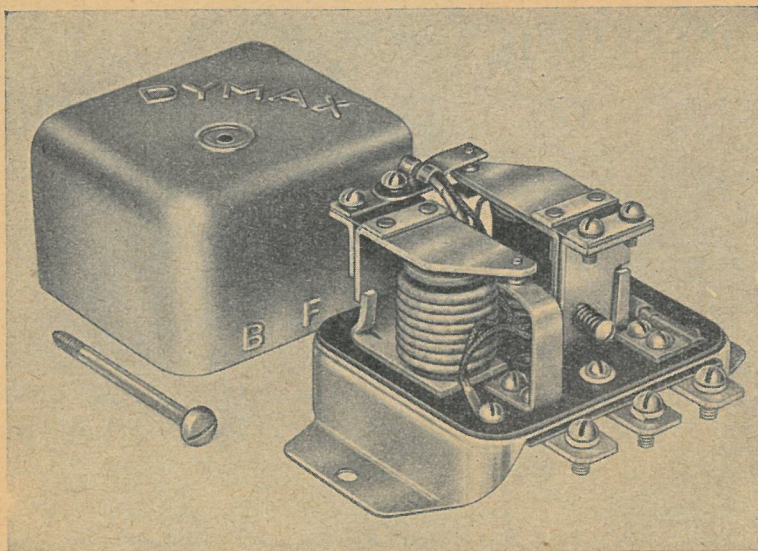


Kan De paa det øverste billede se, at der staar »Parkering forbudt« paa brostenene, eller kan De se noget skilt paa det nederste billede. Vi kan nemlig ikke se nogen af detene, men ikke desto mindre koster det 40 kr. i bøde at holde paa det viste sted.

ene plads midt i parkeringspladsen, hvor parkering er forbudt. Der er tydelige skilte, der viser, at man maa parkere paa pladsen, men paa dette ene sted maa man ikke stille sin vogn, hvilket altsaa fremgaar af paamalingen paa brostenene — eller De kan maaske heller ikke se det? Er De blevet noteret paa paagældende sted, kan De vederlagsfrit laane fotografierne paa SMJ's redaktion, og vi tror, det vil blive vanskeligt at paadømme Dem en bøde. Det bliver forøvrigt morsomt at se, hvad der sker, naar det bliver snevejr, og der ligger et par tommer sne paa gaden. Mon ikke det var klogere, og der blev sat lidt skilte op her og der, og det overflødige mandskab fra krisepoliti, varedirektorat o.s.v blev sendt ud paa vejarbejde eller blev anbragt et sted paa Grønland, hvor de ikke gaar i vejen.



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



DYMAX

Spændingsrelæer

DYMAX

Hermed præsenterer vi vor nye Frembringelse, der er konstrueret paa Grundlag af 33 Aars Erfaring i Spændingsrelæer og som nu vil kunne afhjælpe et stort Savn her i Landet.

kan dog - af Hensyn til Eksporten - foreløbig kun leveres i begrænset Omfang.

DYMAX

er et af Verdens bedste Spændingsrelæer - en Konstruktion, der vækker Opmærksomhed i Fagkredse.

DYMAX

som leveres i 2 Typer for 6- Volt og 2 Typer for 12- Volt, kan anvendes til alle Auto- og Motorcykledynamoer indtil ca. 200 Watt: Delco-Remy, Auto-Lite, Ford, D.K.W., Lucas, Bosch o.s.v.

Fabrikation og en gros:

DYNAMOTOR

Roskilde - Telefon 931

Pris: 6- Volt Typer Kr. 46,00
12- Volt Typer Kr. 49,00

Monterings- og Justerings-Anvisning er vedlagt hvert Eksemlar.

✕ Forlang Brochure!

OLIEN *og Europas* Genopbygning

Den østlige hemisfære kan ikke gaa ud fra, at den vestlige hemisfære kan levere den størstedelen af dens olie. Dens egne ressourcer maa udnyttes snarest og i stor udstrækning.

Dette er et af hovedpunkterne i den tale, Frank W. Abrams, som er formand for bestyrelsen af Standard Oil Company (New Jersey), holdt for Det Amerikanske Handelskammer i London i efteraaaret.

Foredraget, der er udsendt som pjece af Det Danske Petroleums Aktieselskab giver et indtryk af det initiativ, der fra verdens olieselskabers side gøres for at tilfredsstille de stadig stigende behov for olie.

Vi bringer her i sammentrængt form en del af de facts, foredraget indeholder.

Amerika kan ikke længere tilfredsstille Europas behov for olie.

I det billede, som mange af os er blevet vant til at se for os, har U. S. A. længe været betragtet som den vigtigste leverandør af olieprodukter. I løbet af de senere aar har vi set den udgaende strøm fra vort land blive mindre, og i aar har vi set den gaa i modsat retning. Der kommer nu mere olie ind i U. S. A., end der strømmer ud; fra at have mereksport af olie, har vort land nu faaet merimport. I de første 5 maaneder i aar oversteg vor netto-import 20.000 tons om dagen.

En kapitalinvestering paa 13 milliarder dollars.

Fra en olieproduktion i dag paa 1,5 millioner tons om dagen er det nødvendigt, at vi i 1952 naar op paa 1,9 millioner tons om dagen for at tilfredsstille den forventede stigning i verdensforbruget. Denne kendsgerning samler opmærksomheden om nødvendigheden af en stærkt udvidet olieproduktion uden for U. S. A., som vil kræve nye anlæg, nye industrier og nye distribueringsystemer. I løbet af de næste 4 aar maa man finde nye oliefelter og udnytte de kendte reserver, saaledes at den nuværende produktion kan forøges med 0,4 millioner tons om dagen. Alene til nye anlæg kræves i aarene 1947—1951 en kapitalinvestering, der anslaaes til 13 milliarder dollars.

Der er olie nok.

Vi ved, at der findes raaolie nok i jorden — dels i de allerede kendte omraader

MOTORLAGERET

Specialforretning i

MOTORCYKLEDELE

TILBEHØR - Udstyr

Cylinderudslibning

Tandhjul og Krumtaplejer

m. m.

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmændshallen

KØBENHAVN V.

DE POPULÆRE MOTORCYKLER



Repræsentant for tjekoslovakisk
motorcykle-industri.

ERIK ORTH

København Ø.



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

Bagagebærere til engelske
motorcykler og Nimbus



St. Regnegade 5 · C. 14631 · Kbh. K.

og dels i de endnu ukendte — til at tilfredsstille efterspørgslen efter flydende brændsel i mange aartier, ja maaske i aarhundreder. Vi ved ogsaa, at naar naturens raalie begynder at slippe op, kan vi producere flydende brændsel af naturgas, kul og skifer. Beregninger foretaget af den amerikanske regerings og olieindustri eksperter over flydende brændsel af enhver art, der kan gøres disponibelt, viser, at der vil være tilstrækkeligt i mere end 1000 aar baseret paa forbruget i 1947.

Fra 1952 faar Europa ikke mere olie fra U. S. A.

Den vestlige hemisfære har med 45 pct. af verdens paaviste oliereserver leveret 79 pct. af verdens olieproduktion til dato. Den østlige hemisfære derimod — med ca. 55 pct. af de paaviste oliereserver — har indtil nu produceret 21 pct. af verdens olie.

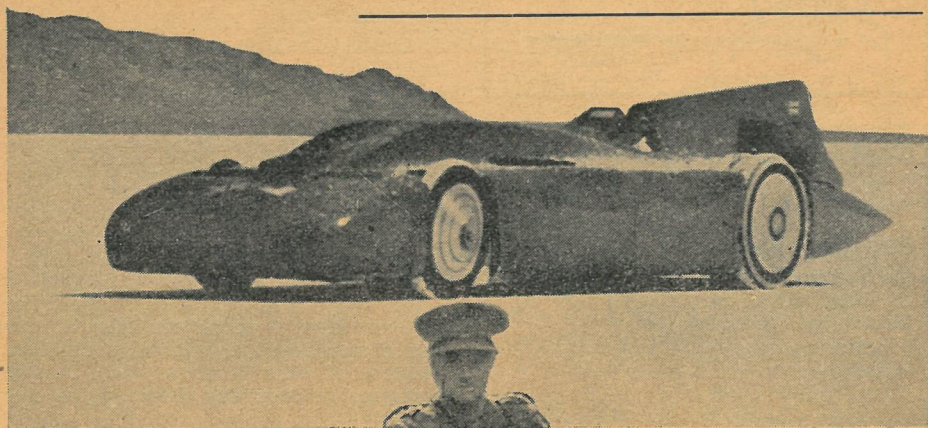
De 16 Marshall-landes forbrug af olie i aar vil være ca. 140.000 tons om dagen, en stigning paa omtrent 50 pct. fra 1938. Dette forbrug vil i 1952 være steget til ca. 190.000 tons daglig. Største delen af den olie, der i aar leveres Vesteuropa under Marshall-planen, vil komme fra den vestlige hemisfære til trods for det hjemlige forbrugs presserende krav. Man anslaaer imidlertid, at i 1952 vil ca. 65 pct. af Europas totale behov komme fra det mellemste Østen.

5000 km rørledninger fra det mellemste Østen ud til Middelhavet.

For at kunne transportere olie i tankskibe fra den persiske golf til Middelhavet kræves mere staal, mere arbejdskraft, mere kostbart materiel og højere driftsomkostninger end for at transportere det samme kvantum gennem rørledning. Derfor overvejer flere af de olieselskaber, som opererer i det mellemste Østen, at lægge mægtige rørledninger ud til middelhavet for derved at reducere transportstrækningen med op til 5000 km og saaledes forsyne Europa med de nødvendige kvanta olie. Rørledninger fra 40 cm til 90 cm i diameter er nu enten planlagt eller faktisk under bygning.

I løbet af de kommende aar vil der uden tvivl blive bygget flere store raffinaderier i nærheden af de store forbrugscentre i Europa. Det engelske essoselskab, Anglo-American Oil Company, har allerede offentliggjort planer om en betydelig udvidelse af dets raffinaderier i England. Efter disse planer skal der i Fawley bygges et anlæg, som vil være i stand til at behandle ca. 20.000 tons raalie om dagen.

Sir MALCOLM CAMPBELL

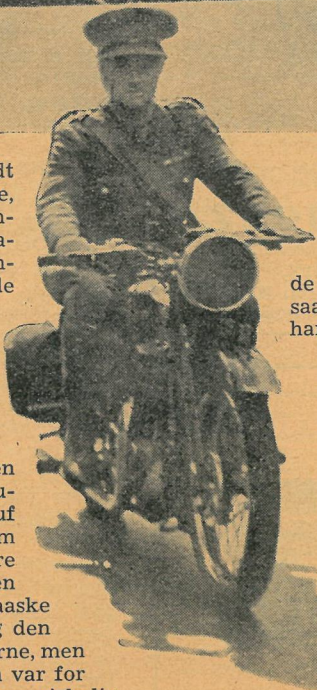


Sir Malcolm Campbell er født i 1885, og man kan derfor sige, at han er vokset op med benzinmotoren. Lige fra sine unge dage elskede han fart og spænding, og han eksperimenterede til langt ud paa natten for at faa sin motorcykle til at yde en lille smule mere, stadig mere.

Den første verdenskrig gennemgik han som pilot i Royal Flying Corps som R. A. F. hed den gang, og den stadige udvikling i motorindustrien, der fik et kolosalt puf frem under krigen, gav ham blod paa tanden til at køre motorløb, da fredsslutningen kom. Hvor underligt det maaske end lyder, saa blev han aldrig den helt store mand i konkurrencerne, men grunden er sikkert den, at han var for utaalmodig, han vilde køre virkelig stærkt, hvorfor han vendte motorbanen ryggen og begyndte sine rekordkørsler, der skulle bringe hans navn ud over hele verden.

I juni 1923 satte Campbell sin første verdensrekord paa Fanø strand, hvor han kørte en kilometer med 219,646 km/tm og en engelsk mil med 235,6 km/tm. Han forbedrede dog stadig sine rekorder, og hans vogn Blue Bird var kendt af enhver dreng i samtlige verdensdele. Denne vogn var en Napier-Special, som ganske afgjort har været forbilledet for Cobbs vogn, der nu har verdensrekorden.

Ved sin død er Campbell indehaver af



rekorden for motorbaade, som han satte for et aar siden med en reaktionsdreven baad. Han elskede alt, hvad der havde med fart at gøre, men ogsaa paa andre punkter søgte han eventyret. Han startede 2 ekspeditioner efter skjulte skatte, den første til en romantisk ø, hvor en pirat skulle have skjult en skat. Ekspeditionen mislykkedes, men Campbell har skrevet bogen: Mit største Eventyr, om sine oplevelser som skattejæger. Senere organiserede han en ekspedition med lignende formaal til Calahariørkenen.

Campbell deltog ogsaa i den anden verdenskrig, denne gang som oberst for et motorcykle-corps. Han er blevet adlet for sine bedrifter paa motorsportens omraade, der har betydet overordentlig meget for den engelske motorindustri, og i mange aar har han været motorsportens ukronede konge.

Ligegyldigt hvor meget rekorderne bliver sat op, Campbell og Blue Bird vil være to navne, der ikke kan sættes i skyggen foreløbig.

Billederne viser Campbell i »Blue Bird« og paa motorcykle faa dage efter krigens udbrud.



Specialværksted for

DKW

MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVÆJ 25
Ny indehaver

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.



N. C. - TRYKKERIET

(NØRREBROS CENTRALTRYKKERI A/S)

Scandiagade 12 . Kbhvn. SV

Telf. C. 16 505

Specifikationer

(fortsat fra side 10).

19 × 3.00 Dunlop dæk paa begge hjul.
5" bremses paa begge hjul med finger-
indstilling paa baghjulet.

James

Villiers motor. Rørformet forgaffel
affjedret efter gitter-systemet. Samme
specifikation som Excelsior og Francis-
Barnett. Forchromede fælg. Styrtøjle
med benskjold leveres som ekstraud-
styr.

Det vil blive vanskeligt at vælge
mellem disse 3 maskiner, der er saa
ens i specifikationerne, men det kan
tænkes, at der bliver en lille forskel
i prisen, vi kan dog ikke opgive den
endnu.

BSA 350 ccm Gold Star.

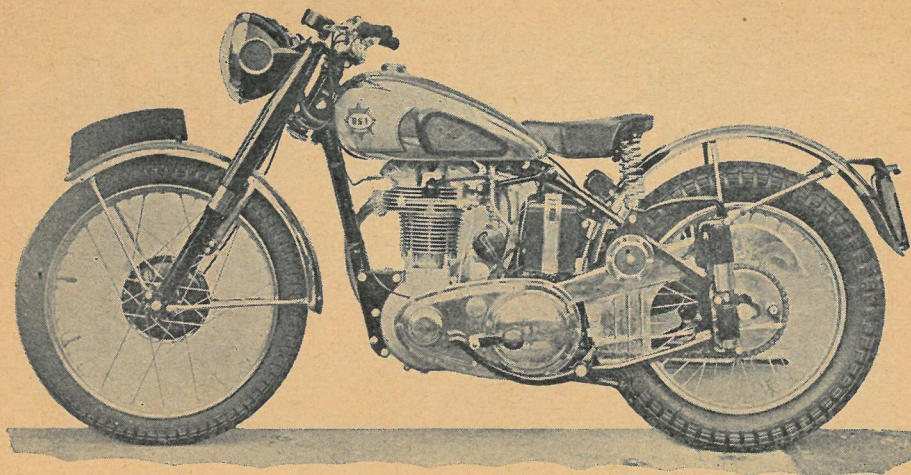
BSA kommer i 1949 med en helt
splinterny model: en 350 ccm Gold
Star. Denne model er konstrueret med
henblik paa trials, scramble og kort-
bane-løb. Maskinen leveres med fjed-
rende bagstel som standardudstyr. Spe-
cifikationerne er:

Motor: Boring 71 mm, slaglængde 88
mm, kompressionsforhold 6,5 : 1. Cylin-
der og topstykke er fremstillet i alumi-
niumslegering med indsat foring af le-
geret jern og indpressede ventilsæder.
Poleret svinghjul og plejstang.

Der kan leveres stempler til 3 kom-
pressionsforhold, og tilsvarende top-
stykker med ventil- og portstørrelse
svarende til kompressionsforholdene.
Tre sæt knaster og forskellige størrelser
paa karburatoren findes ligeledes til
denne motor. Karburatoren er Amal,
og magneten er en Lucas racermagnet.
Det er første gang, man kan bestille
alle nødvendige dele fra topstykke og
ventilfjedre til knaster og karburator-
spjæld som tuningsudstyr. Paa denne
maade skal man blot udskifte, ikke
forarbejde de forskellige dele. Alle mo-
torerne er specielt tunet og afprøvet
paa fabrikens bæk. Tørsumpsmørin-
gen er forsynet med en dobbelt tand-
hjulspumpe.

Transmission: Gearkasse med 4 ha-
stigheder og tre skalaer for udveksling:
standard, tæt og ekstra tæt. (Se se-
nere).

Dæk: Dunlop 2.75 × 21 paa forhjulet
og 4.00 × 19 paa baghjulet. Bremse-
tromler 7".



350 ccm BSA Gold Star.

**SPECIFIKATIONER
FOR 350 CCM GOLD STAR TIL TRIAL,
SCRAMBLE OG LANDEVEJSLØB**

Trial

Kompressionsforhold: 6.5 eller 7.25 til 1.
Magdyno eller racermagnet.
Standard karburator.
Standard knaster.
Gearingsforhold: 7.06 9.30 14.5 21.1
Bagdæk: 19×4.00 .
Fordæk: 21×2.75 .

Scramble og kortbane-løb

Kompressionsforhold som til landevejs-
løb.
Gearingsforhold: 7.06 9.30 14.5 21.1 til 1
eller gearing som til trial. I begge
tilfælde bruges kædehjul med 16
tænder paa baade motor og gear-
kasse.

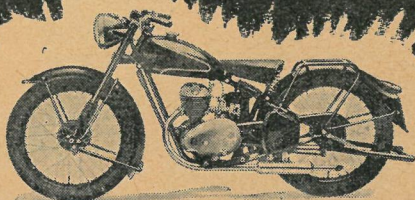
T. T. karburator.
Racermagnet.
Sport knaster.
Fri udblæsning med lige rør.
Dæk som til trial.

Landevejsløb.

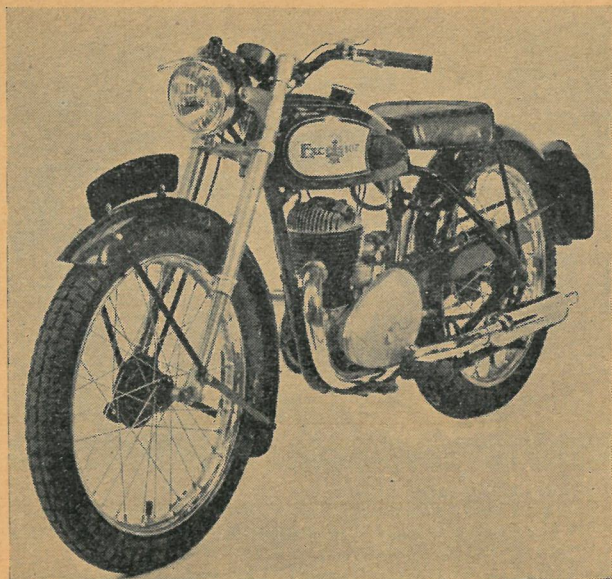
Kompressionsforhold: 12.5 : 1 (alkohol-
brændstof).
Kompressionsforhold: 7.75 : 1 (benzin -
benzol).
Kompressionsforhold: 7.25 : 1 (ren ben-
zin - Pool).
Gearingsforhold: 5.28 5.77 6.9 9.86 til 1
med 18 tænder paa motorens og 19
tænder paa gearkassens kædehjul.
T. T. karburator og racermagnet. Racer-
knaster. Fri udblæsning med mega-
phon.
Dæk: 19×3.25 paa baghjulet og $21 \times$
 3.00 paa forhjulet.
T. T. gearpedal.

Francis-Barnett

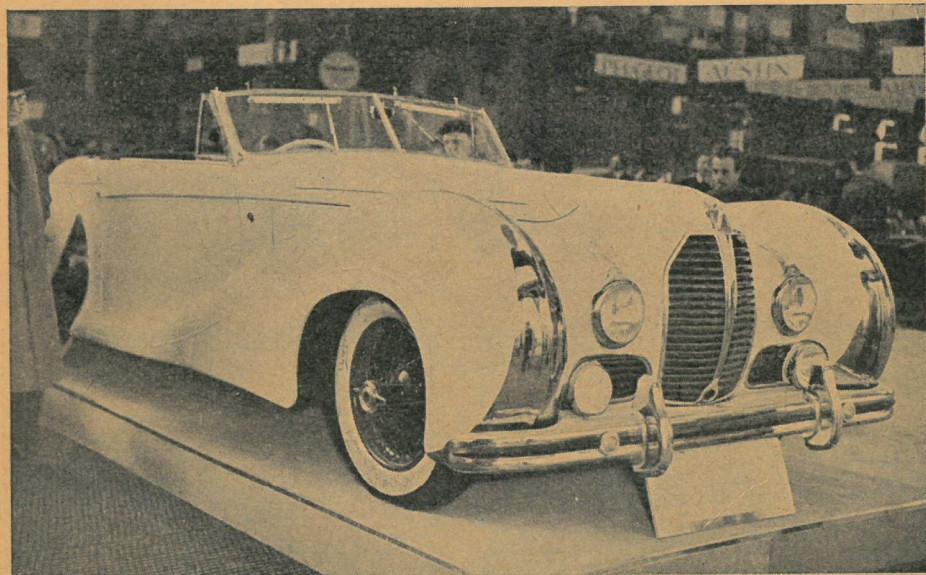
ENGLANDS FØRENDE 125 cc.



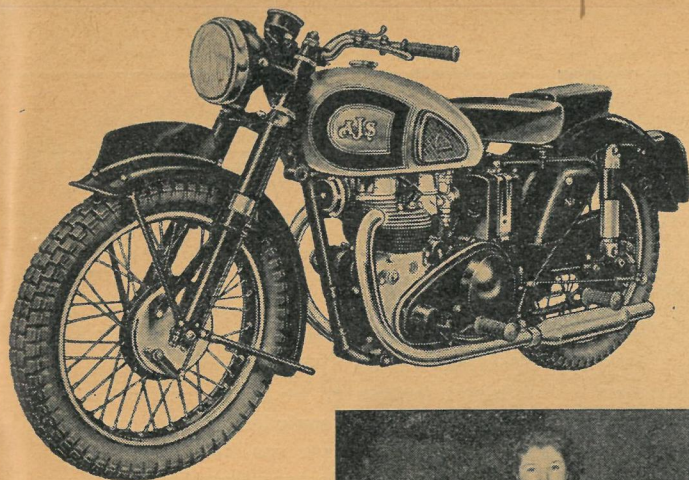
GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMAN & DREWSEN A/S



Den smukke nye Excelsior fremtræder nu som en »stor« motorcykle med telescopforgaffel, fodgear og »lukket« svinghjul. Der er et meget stort marked for denne størrelse maskiner herhjemme.

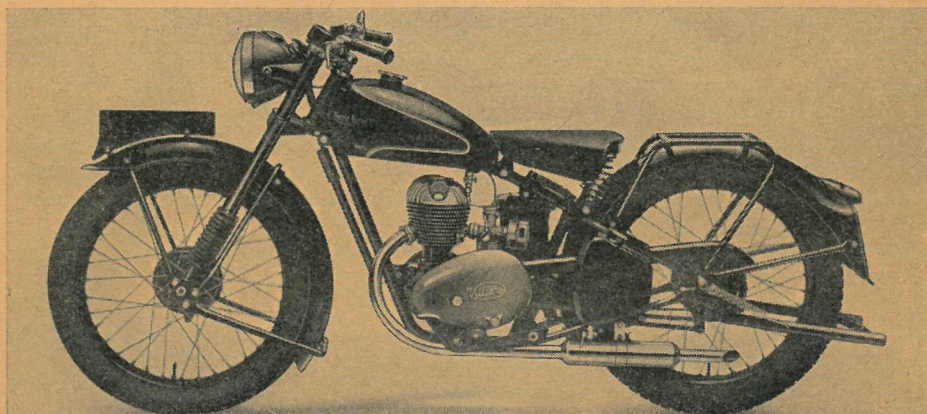
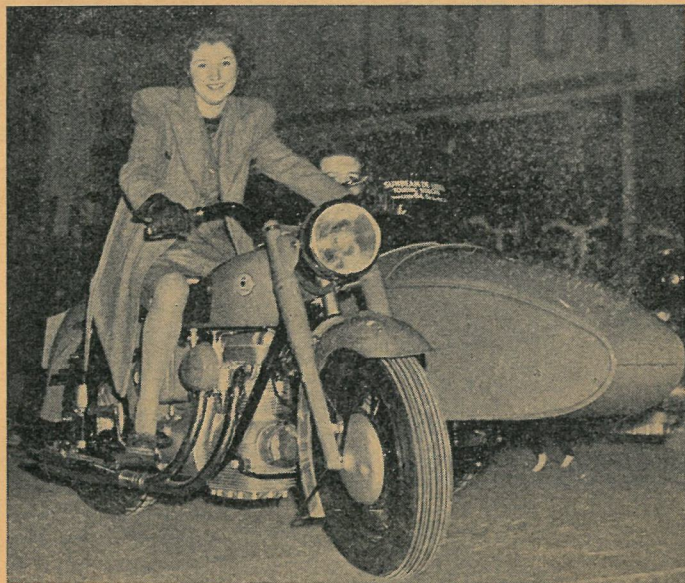


En af vore læsere spørger, om »Saoutchik« er et bilmærke. Det er en fransk karosserifabrik, og vi viser her en smuk »Delahaye« med specialkarosseri fra »Saoutchik«.

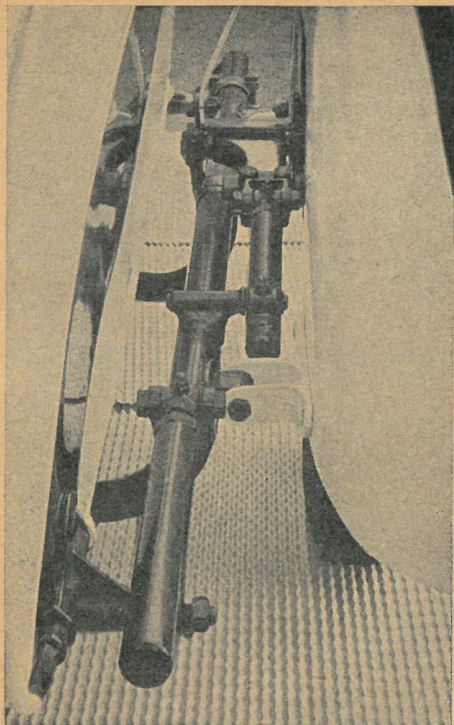


AJS twin vil finde sit faste publikum i Danmark. Alle AJS-entusiaster vil med glæde se hen til den dag, hvor de uden alt for mange formaliteter kan gaa ind og købe denne maskine hos forhandleren. AJS og Matchless har mange maskiner med i de engelske trials og interesserer sig i det hele taget mere for motorsporten end tidligere.

500 ccm Sunbeam med 2-cylindret motor i række har tidligere været omtalt i SMJ. Maskinen gjorde overordentlig lykke paa den engelske motorcykle-udstilling. Maskinen er saa smukt udført, at den vækker beundring hos alle.



Francis-Barnett har samme motor som Excelsior, en 200 ccm Villiers med paaboltet gearkasse til fodskiftning og med 3 hastigheder. Francis-Barnett kommer ligetedes med teleskopforgaffel. En smuk lille maskine, der vil gøre lykke paa det danske marked.



Hjulaffjedringen paa de nye »Belga Stoye« sidevogne.

De SMUKKE nye

toreskleindustrien som bilindustrien. Ret betænkt er den eneste rigtige affjedring af en sidevogn at affjedre hjulet i forhold til en samlet enhed af stel og karosse, saaledes at den uaffjedrede vægt bliver saa lille som mulig og det samlede tyngdepunkt for sidevogn og passager kommer saa langt ned som muligt. Begge dele er opnaaet ved den affjedring »Stoye« har givet sine sidevogne.

Affjedringen sker ved hjælp af en spiralfjeder, der sammen med støddæmper er indkapslet i et rør. Støddæmperen er kraftigt virkende overfor pludselige paavirkninger. d.v.s. med lille ventilaabning.

Der er hjemkommet 3 modeller af dette fabrikat: Standard, Luxe og Grand Luxe. Standard minder i sit ydre meget om de sidevogne, vi kender fra gader og veje. Prisen er 750 kr. eller 900 kr. paa gaden. Luxe-modellen er mere gennemført i sin udførelse baade hvad stel og karosse angaar. Prisen er kr. 950 eller 1140 paa gaden. Luxe Grande har lukket pladehjul, forromet haandbøjle og bagagebærer. Skærmen er strømliniet og giver hele sidevognen et smukt og nyt præg. Prisen er 1050 kr. eller 1260 paa gaden. Alle sidevogne har overtræk, gummi og bespændinger inkluderet i prisen.

Motorforhandler Villy Eggen, København, har faaet nogle nye modeller »Belga Stoye« sidevogne hjem, men endnu kan de ikke købes, da der ikke er givet valutabevillinger.

Vi vil imidlertid gerne vise vore læsere disse ualmindelig smukke sidevogne, der virkelig repræsenterer noget nyt baade i form og konstruktion.

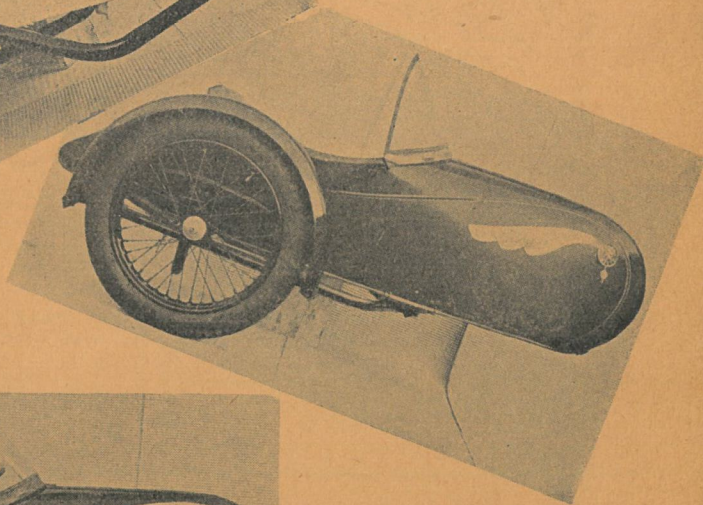
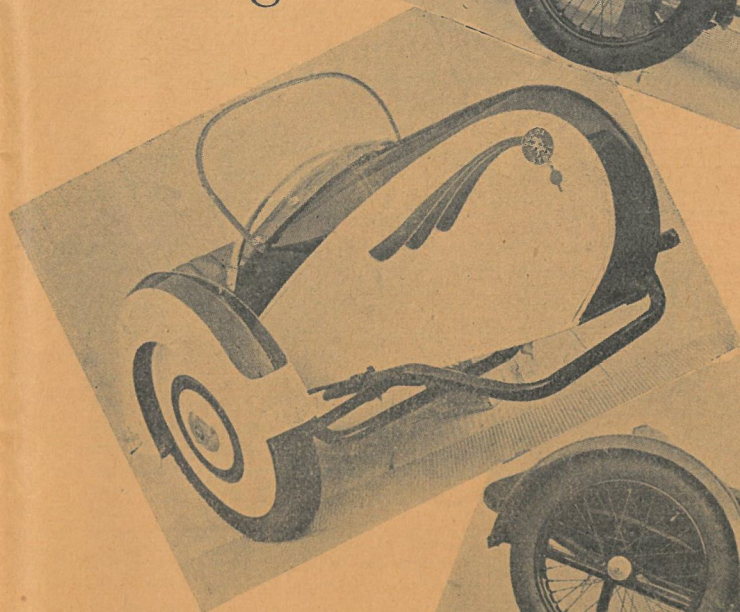
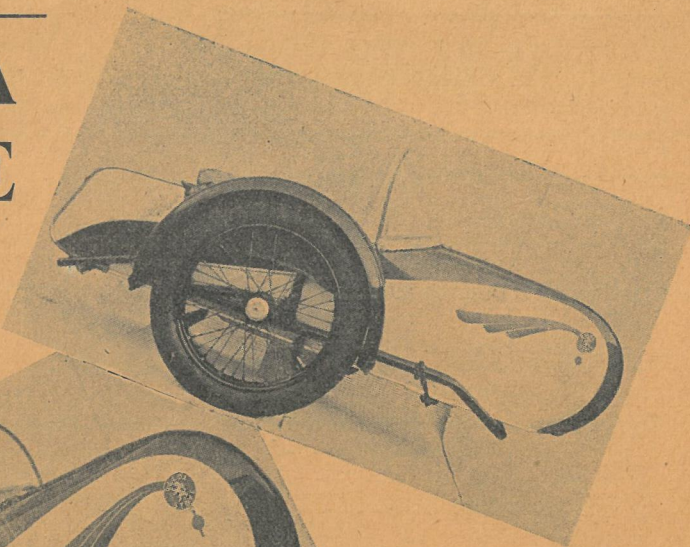
Sidevognskonstruktionen har i al almindelighed ligget langt bagefter den udvikling, der er foregaaet i saavel mo-



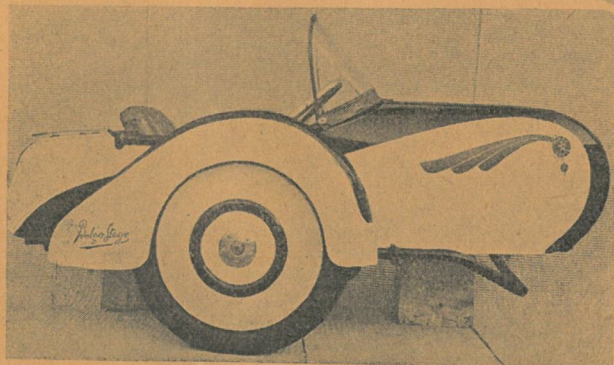
Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
 NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGA 4868

BELGA STOYE

sidevogne



Foroven: Luxe.
Herover: Grand Luxe.
Til højre: Standard.
Forneden: Grand Luxe.



D. K. W.
 Automobil-Reserve dele
 en gros
 FORSENDES OVER HELE LANDET
ERLING NYGAARD
 Løvegade 10
 Slagelse Tlf. 2236 Løvegade 10

 **VEJLE**
ALFRED MORTENSEN
 NØRREBROGADE 20
 TLF. 933


KVALITETSMÆRKET

 **Motorcycle-
 Værksted**
 Specialværksted for
INDIAN - RUDGE
 Reserve dele og Udstyr
BRDR. BECH
 Tagensvej 101 - Taga 9926

 **ODENSE**
MATCHLESS-JAMES
HERMAN LARSEN
 Slotsgade Tlf. 545 (Lokal 6)

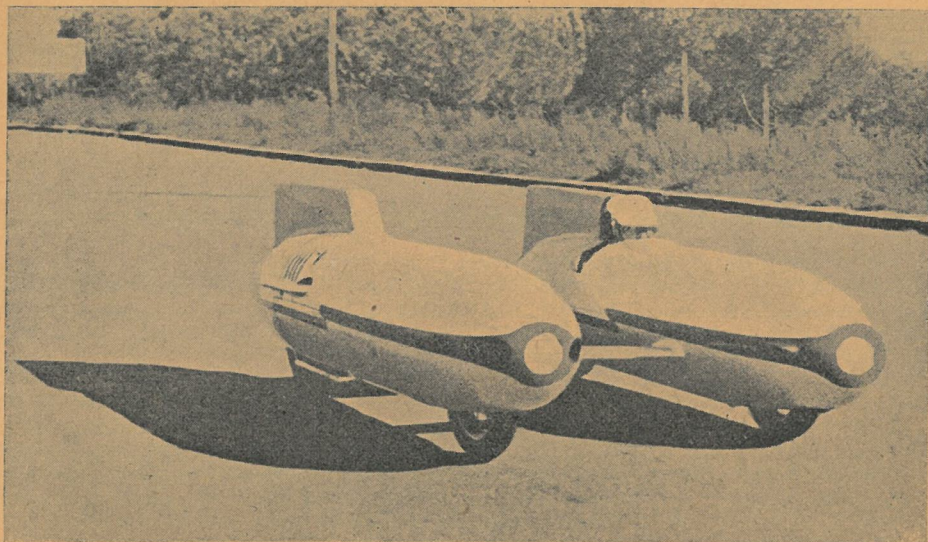
★ MIN BIL OG JEG

»Skandinavisk Motor Journal« har lige udsendt en bil-bog, der uden tvivl vil opnå stor popularitet hos alle de mennesker, der ejer en bil, kører bil eller skal lære at køre. Titlen er »Min bil og jeg«, og den dækker netop formaålet med indholdet, nemlig at sætte læseren nøje ind i, hvad en bil er, og hvordan den skal behandles. Meningen er da heller ikke at man efter endt læsning er udlært mekaniker, men man er derimod blevet i stand til at stille diagnosen for en række forskellige »sygdomme«, vognen kan lide af, og afgøre, om det er noget, man selv kan kurere, eller om vognen skal til mekaniker.

For at kunne foretage en reparation paa vognen, hvad enten det drejer sig om at udbedre en lille fejl eller en stor skade, er den første betingelse, at man véd, hvordan en vogn er indrettet, og at man kender saavel dens teoretiske som dens mekaniske opbygning af ikke alene motoren, men ogsaa vognens øvrige konstruktion. Bogen er derfor opbygget paa den maade, at hele vognen gennemgaaes fra A til Z, idet de teoretiske krav, der maa stilles til opbygningen, først forklares, inden den mekaniske opbygning gennemgaaes. Dernæst forklares, hvilke fejl, der kan opstaa, samt hvordan disse rettes og udbedres, og om det er en reparation, man selv kan foretage eller om der kræves specialværktøj, og det derfor er et job for mekanikeren.

Denne bogs største værdi er imidlertid, at den ud fra ordet »Forebyggelse er bedre end helbredelse« sætter læseren i stand til at gribe ind, naar en fejl viser sig, inden den foraarsager nye ødelæggelser eller i værste fald ulykker. Man vil derfor kunne forstaa, at forebyggelse ikke alene er bedre, men ogsaa billigere. Foruden dette stof omhandler bogen, hvordan man vurderer en brugt vogn og endelig bringes teorien til kørekortet. Selv om alle emner behandles grundigt, er bogen dog let fattelig, og de mange illustrationer giver et fuldstændigt overblik over, hvad en vogn er.

Stoffet er udarbejdet af Skandinavisk Motor Journals medarbejdere og redigeret af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen, mekaniker J. E. Hansen og redaktør Mogens H. Damkier.



Taruffi i sin særprægede vogn under rekordkørsten.

Nye verdensrekorder

Den italienske motorkører Piero Taruffi har sat 6 nye verdensrekorder i sin noget mærkelige vogn, der er formet som to torpedolignende karosser. Kørerer sidder i den ene om motoren i den anden torpedo. Motoren er en 500 ccm Guzzi motorcyklemotor.

De nye rekorder er:

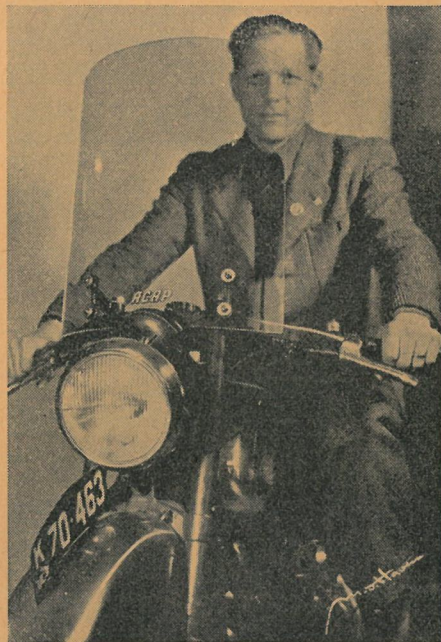
	km/tm
1 km	med 207,373
1 mile	- 203,923
5 km	- 203,923
1 km med staaende start	- 116,997
1 mile med staaende start	- 128,976

Endvidere opgives 5 mile med flyvende start til 116,977 km/tm, men denne fart ser ikke ud til at være nogen rekord. Vi mener, at der er indløbet en fejl i telegrammet og vil undersøge sagen.

Vindskærme

Udbredelsen af vindskærme til motorcykler bliver mere og mere almindelig, og baade i England og USA kan man snart ikke tænke sig at køre motorcykle uden vindskærm.

A/S ACAP har nu fremstillet en saadan skærm af plexiglas passende for Nimbus og andre maskiner. Det er en misforstaaelse at tro, at en saadan skærm giver øget luftmodstand, tværtimod giver den færre hvirveldannelser end naar kørerer sidder ubeskyttet.



Acaps vindskærm monteret paa Nimbus.

Et par ord om HVIDT-METAL-LEJER

Hvidtmetallet blev opfundet i 1839 af amerikaneren Isaac Babbitt, hvorfor det ogsaa undertiden kaldes babbittmetal. Det har siden i udstrakt grad været anvendt som lejemateriale for hoved- og plejlstangsløjer i forbrændingsmotorer. Det har dog i den sidste tid ved højt belastede løjer maattet vige pladsen for bly bronze legeringer, men hvidtmetallet er stadig næsten eneraadende som lejemateriale i benzinmotorer.

Hvidtmetal er en legering af tin, kobber og antimon. Tinnets er langt den overvejende bestanddel, mens kobberet væsentligt er tilsat for at give styrke og antimonen for at give haardhed. De krav, som stilles til et lejemetal er følgende: Tilstrækkelig styrke til at modstaa knusning fra belastning paa lejet, en lav friktionskoefficient ved gnidning mod staaoverflader, god varmeledningsevne og god modstand mod korrosion. Hvidtmetallet opfylder alle disse fordringer. Desuden har det et forholdsvist lavt smeltepunkt. Dette bevirker, at hvis der under driften opstaar saa stor varme, at lejet beskadiges, smelter hvidtmetallet simpelthen og flyder væk, saaledes at der ikke bliver tale om, at lejet sætter sig fast paa krumtappen.

Meget vigtigt er ogsaa, at hvidtmetallet har evne til at optage smaa partikler i sig, saaledes at disse trænger ned i overfladen. Naar et hvidtmætalesløje anvendes sammen med en haard staaaksel, vil de smaa metalpartikler, som er i olien, fæstne sig i hvidtmetallets overflade og forblive der uden at beskadige sølen paa akslen. Dette er

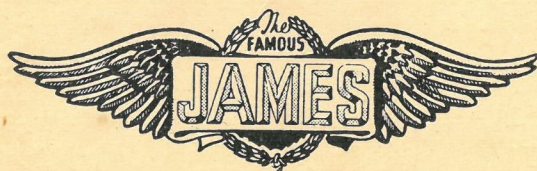
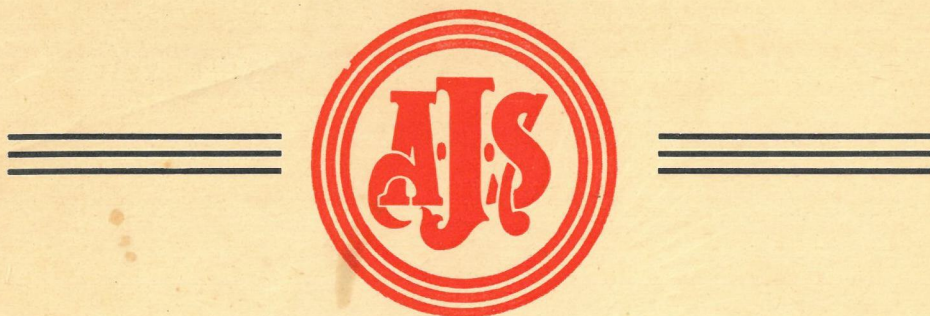
grunden til, at man faar det mindst mulige slid, naar man anvender et forholdsvist blødt løje sammen med en haard søle.

Til at begynde med blev hvidtmetal-løjer altid støbt direkte i blok og plejlstænger, men denne fremgangsmaade er man i de senere aar gaaet bort fra, idet man nu i de fleste konstruktioner anvender løse lejeskaller. Det vil sige, at hvidtmetallet er udstøbt som et tyndt lag paa en halvcirkelformet staaaksel af lejets bredde. Denne staaaksel indlægges derefter i leje-huset, og der anvendes 2 lejeskaller for hvert løje. I tilfælde af beskadigelse af et løje eller udskiftning af disse for slid er det saaledes meget nemt at isætte nye lejeskaller, som leveres færdige som reserverede i forskellige understørrelser.

Der er ogsaa ved fremgangsmaaden med løse lejeskaller en anden fordel. Det har vist sig, at en del tilfælde af svigtende løjer, hvor hvidtmetallet var støbt direkte i leje-huset, skyldtes, at forbindelsen mellem hvidtmetallet og leje-huset svigtede. Dette blev stærkt fremskyndet af de bøjninger og vridninger, som opstod i plejlstangen ved svære belastninger. Ved anvendelse af løse lejeskaller overføres disse paavirkninger ikke direkte til hvidtmetallet, og forbindelsen mellem hvidtmetallet og staaalleskallen bliver saaledes ikke udsat for bøjning eller vridning.

Husk at forny Deres

ABONNEMENT



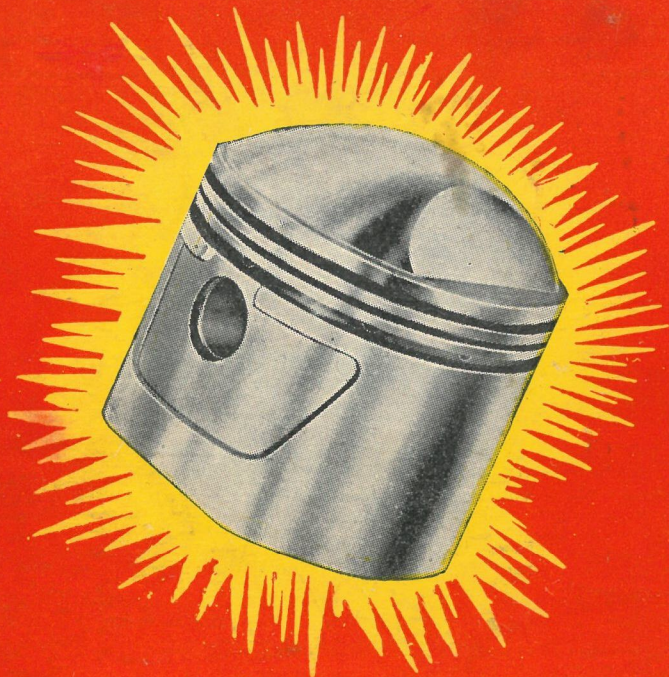
AJS - MATCHLESS - JAMES - TERROT

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

FRED. RASMUSSEN

ODENSE

ACCELERATION OG FART



To Egenskaber, der sætter store Krav til et Stempel. Krav, som BLUE SEALED PISTONS opfylder, fordi den specielle Legering gør det muligt at montere dette Stempel med minimal Tolerance.

BLUE
sealed
PISTONS

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI . ODENSE