

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 4

Leif Bech træner til sæsonen. Fot. Hb. 649.

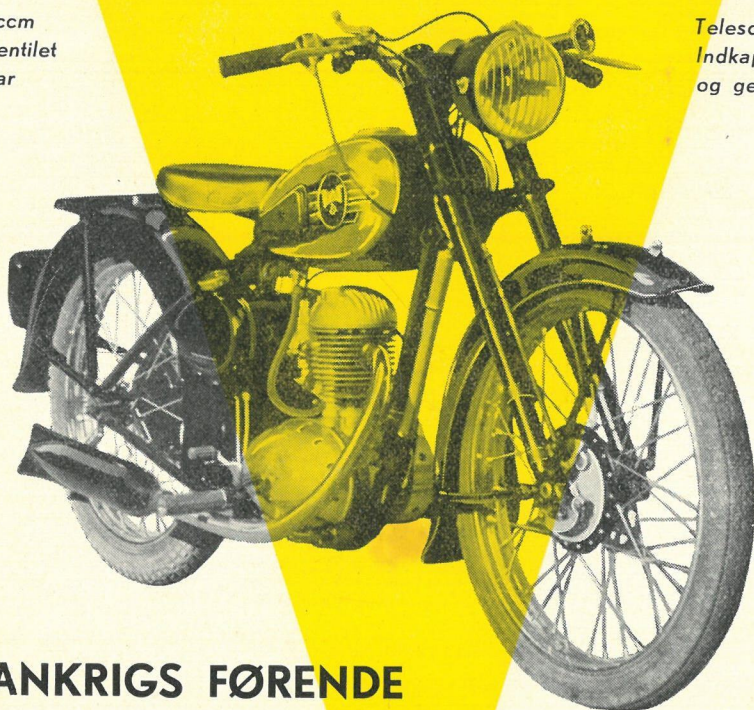
APRIL 1949



TERROT

125 ccm
sideventilet
4 gear

Telescopforgaffel
Indkapslet motor
og gearkasse



FRANKRIGS FØRENDE MOTORCYKEL

Trods sin enestående økonomi har denne maskine alle den store motorcykles fordele. 4 gear, telescopforgaffel og komplet elektrisk anlæg. Vægt 75 kg.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN · ODENSE

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

Redaktion og
ekspedition:
Ll Kongensgade 43
København K.
Tlf Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Abonnement kan
kun tegnes ved di-
rekte bestilling til
bladets ekspedi-
tion

Abonnements-
priser
(Aarsabonnem.):
Danmark kr. 10,00
Norge, Sverige,
Finland og det øv-
rige 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
Den store Rundkørsel.....	3
Hvad 1949-sæsonen vil bringe....	5
Daytona.....	7
Journal over en Hovedreparation.	12
Der er ingen Hemmeligheder i en Rolls Royce.....	15
København—Cape Town på motor- cykle	25
Ventilproblemerne	32
Horn-Idioter	39



Tingel-tangel eller perfekt mekanik

Gang på gang bliver vi præsenteret for motorcykler, der er blevet pyntet som juletræer med alt muligt tingel-tangel, hvorefter maskinen udgives for en moderniseret Harley, eller hvad det nu er for et fabrikat, det er gået ud over. Vi bliver imidlertid ikke imponeret af forcromede styrtbøjler både her og der, for når alt kommer til alt, er det eneste, der er sket, at maskinens vægt er blevet forøget med 25 eller flere kilo. Maskinen er altså blevet dårligere, selvom den med sit nye strålende udseende vil tiltale den mindre erfarne motormand. Hvad man derimod med rette kan efterlyse, er maskiner, der trods en del år på bagen stadig er i perfekt motorstand. Et sådant køretøj virker i vore øjne langt mere tiltalende.

Der er imidlertid hos mange motorcyklister en indgroet skræk for at skille motoren eller i det hele taget gøre noget som helst ved maskinen bortset fra at pudse den. Vi kan imidlertid forsikre disse mennesker om, at de går glip af mange fornøjelige timer, men det kræver selvfølgelig, at man sætter sig ind i, hvad det er, man har med at gøre.

Bilisterne er det meget værre med. De pudser og polerer på vognen (når vejret altså er godt), men derudover overlader de resten til en mekaniker uden at have nogen som helst føling med, hvad det er, han laver. Der kan imidlertid komme en dag, hvor man ikke kan ringe til Falck, og hvor ingen mekaniker er ved hånden — og hvad så? Rejselivet er ved at blusse op, men valutaen er begrænset, så hvorfor ofre de sparsomme rejsepenge til reparationer, man så udmærket selv kan udføre? Tænk lidt over, om De er så motormin- det, at De kan klare et uheld, hvis De skal klare det.

Den rette glæde ved at have en vogn eller motorcykle får man først, når køretøjet er i tip top orden, og det er betydeligt billigere at holde køretøjet i god stand — i det lange løb.

Verden over anvendes
CHAMPION tændrør når
ydeevne og driftssikker-
hed sættes på de hårde-
ste prøver.



FØRST I START
STØRST I FART

★
CHAMPION

Biilow
F. BULOW & CO.

DEN STORE RUNDKØRSEL

Et stykke inde i den mexicanske ørken ligger en servicestation, der udmærker sig ved at tage lige så meget for vand som for benzin. En dag kørte en amerikansk forretningsmand ind på stationen for at tanke op, og medens tankejeren gik og puslede med vognen, følte amerikaneren trang til en lille sludder og indledte med det klassiske emne: vejret. »Mon vi får regn?« forsøgte han indledningsvis. Tankejeren så roligt op. »Det vil jeg håbe,« sagde han, »ikke så meget for min egen skyld, for jeg har set det, men mutter og ungerne har aldrig set det.«

★

Teknikens triumf!

En amerikansk automobilfabrik meddeler, at dens nye modeller kan stå i en almindelig garage!

★

En amerikansk negermekaniker, der i mange år havde arbejdet med racermotorer og var almindelig kendt for sin enestående dygtighed, følte trang til at se sit oprindelige hjemland. Da han var ankommet til Afrika, syntes han så godt om at være der, at han besluttede at blive, og åbnede et lille værksted i Nairobi. En dag kom en kunde ind med en medtaget vogn. Negermekanikeren fandt hurtigt ud af de forskellige fejl og meddelte ejeren, hvad der var i vejen. Den hvide bilist havde ikke megen tiltro til den sortes teori og kastede sig ud i et langt foredrag om biler og motorer — et foredrag der mindre var dikteret af teknisk viden end af en overdådig trang til at høre sig selv docere overfor denne halvvilde bildoktor. Det blev imidlertid mekanikeren for me-

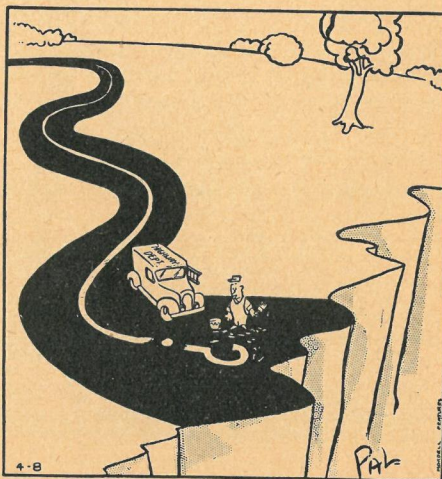
get. »Jeg kan høre, De er en lærd mand,« sagde han, »og De kunne måske svare mig på et spørgsmål, jeg længe har spekuleret på?« Den hvide kunde følte sig beæret og meddelte nådigt, at han var til tjeneste. »Jo,« fortsatte negeren, »De har sikkert her i omegnen set de klatter, elefanterne taber, kan De sige mig, hvor meget sådan en bolle vejer?«

»Det kan jeg rigtignok,« svarede kunden, »den vejer nøjagtig 4 kilo.«

Negeren tørrede roligt sine hænder i et stykke tvist. »Tænkte det nok,« gentog han flere gange, så smed han tvisten fra sig og så sin kunde stift ind i øjnene. »Jeg tænkte nok, det var l... , De havde forstand på — for biler har De ingen begreb om!«

★

Naar en Ford ikke vil starte, skyldes det enten, at ingen forsøger paa det — eller at der ingen Benzin er paa den.



Copyright SMJ



Hvad 1949 sæsonen vil bringe

Første danske T. T. i mange år

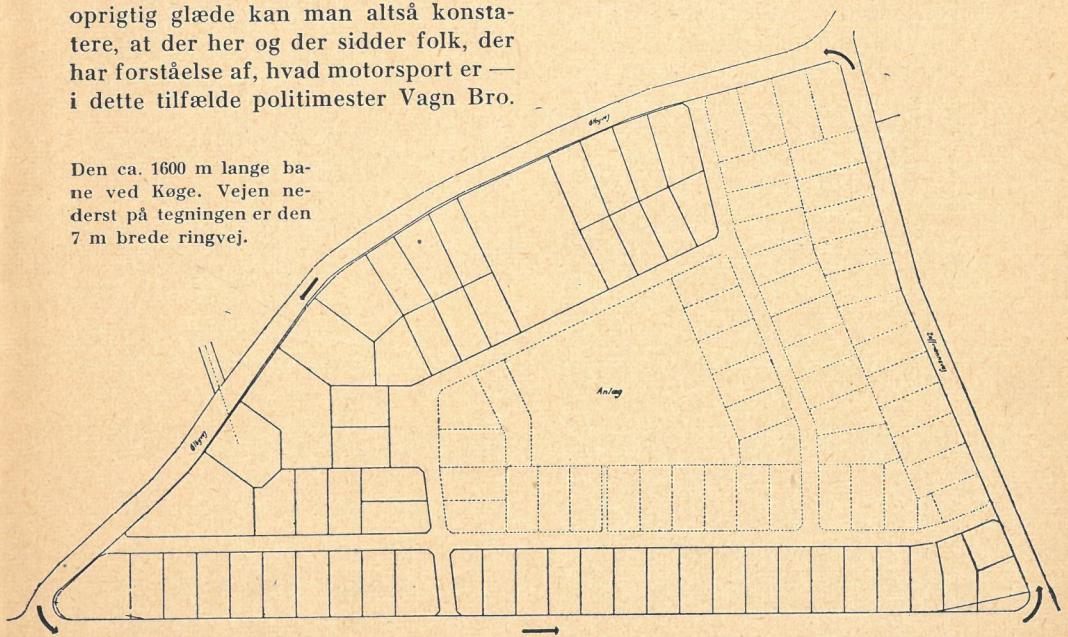
Vi bragte i sidste nummer en del af løbskalenderen, nærmest for at orientere interesserede lidt ud i fremtiden, men vi gentager og supplerer de kommende begivenheder måned for måned.

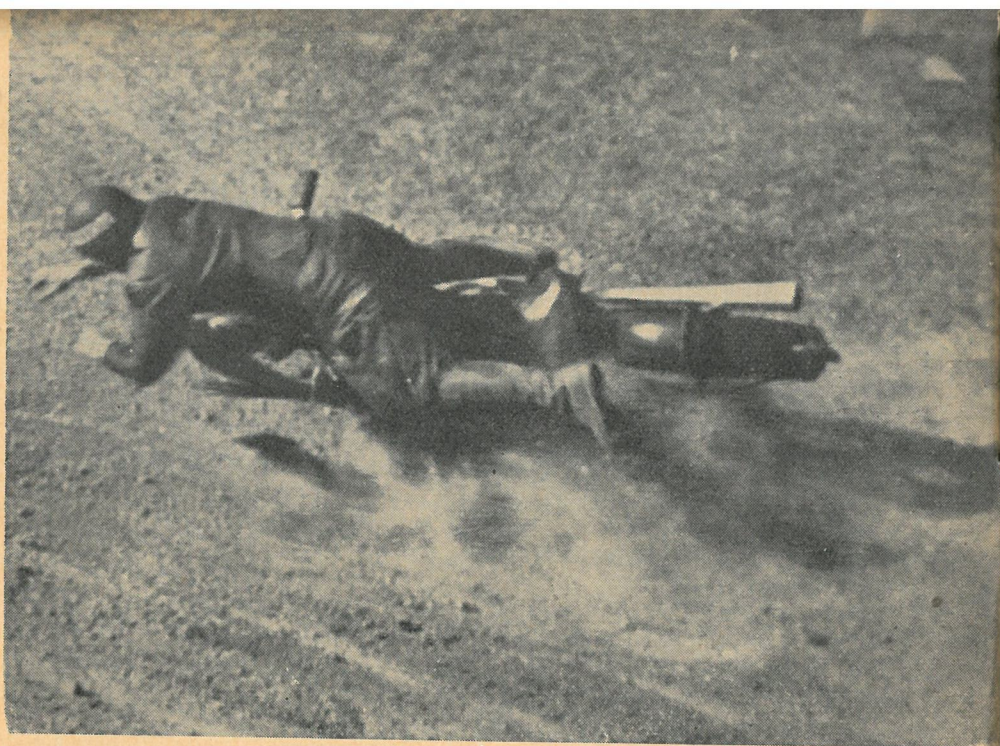
Der er dog grund til at omtale de »store« løb allerede nu og også fortælle lidt om, hvad udlandet kan byde på. I den første del af løbskalenderen var der tilsyneladende ikke større sensationer — selv om vi venter mange gode og spændende løb — men under den 24. juli kommer årets sensation, en udvikling i den rigtige retning, nemlig et T. T. løb. I løbskalenderen står kort og godt under bemeldte dato: Køge Sports Motorklub — T. T. løb. Hvilken sensation! Endelig et landevejsløb for motorcykler i Danmark — det lille land, hvis myndigheder kan rose sig af at være motorsportens fjender nr. 1. Men med oprigtig glæde kan man altså konstatere, at der her og der sidder folk, der har forståelse af, hvad motorsport er — i dette tilfælde politimester Vagn Bro.

Den ca. 1600 m lange bane ved Køge. Vejen nederst på tegningen er den 7 m brede ringvej.

Vi har talt med motorforhandler Ib Junggaard, Køge, og af ham fået lidt forhåndsuplysninger om løbet. Alle formaliteter med myndighederne er i orden, oplyser hr. Junggaard. Løbet skal køres på ringvejen udenfor Køge, en trekant, der kan afspærres uden at hindre den almindelige trafik. Der bliver 3 langsider og 3 bratte sving på den 1600 m lange bane. Det er meningen først at køre et T. T. løb over 40 omgange, og til dette regner man med deltagelse fra de skandinaviske lande og forhåbentlig også fra England. Endvidere vil der blive kørt et løb for standardmaskiner over 25 omgange for 500 ccm og over 500 til 750 ccm, den sidstnævnte klasse for at give Nimbus lejlighed til at være med.

Inden for banens område ligger kun 7 huse, og det er således muligt at over-





Den Bech'ske Indian får en hård medfart under en prøvekörsel. Foto, Heibert 349.

se 80 procent af banen fra samme sted. Der er rigelig plads til over 20.000 tilskuere, og tilkørselsforholdene er meget fine. Lad os ønske Køge til lykke med dette initiativ.

Mesterskaberne

De jyske banemesterskaber vil i år blive kørt i Aarhus med Aarhus Motor Klub som arrangør. Datoen er fastsat til den 31. juli. Forinden vil Fredericia Motor Klub være vært ved J. M. S. sommerstævne den 3. juli, der altid plejer at være festlige og gode baneløb. Den smukt beliggende bane ved Snoghøj er den bedst tænkelige ramme om dette stævne.

De fynske banemesterskaber vil blive kørt i Bogen, hvor Bogen Motor Klub har gjort et stort arbejde for at få så god en bane, som den faktisk er i dag.

Den 18. september vil der blive afholdt danske banemesterskaber på Høbrobanen, og i år vil der også blive kørt danske bakkemesterskaber, hvilket sker den 2. oktober i Randers. De nordiske mesterskaber på 1000 m bane vil blive kørt på travbanen i Odense den 25. september.

I den kommende sæson vil vi også få lejlighed til at se en del scrambels (moto-cross). Som det vil erindres skulle det første scramble løb i Danmark køres i Frederiksborg amt, men forbudet kom umiddelbart inden. Det bliver nu Nimbus klubben i Aalborg, der kommer til at indvie denne nye sportsgren, men derefter rykker Frederiksborg Amts Motorklub frem på den bane, der allerede har været anlagt i lang tid.

Djurgårdsløppet i Helsingfors bliver i år kørt på den traditionelle bane den 8. maj. Der er sendt indbydelse til de

danske kørere, men hvem der skal del-
tage er endnu ikke afgjort.

Stockholms Grand Prix bliver af
mere beskedne former i år, da man ikke
vil tage de dyre udenlandske racere
med. Der bliver derimod klasser for så-
vel sportsvogne som specialbyggede
vogne. Løbet strækker sig ligesom sid-
ste år over to dage, den 28. og 29. maj.
Gardermoen skal køres igen i år, men
denne gang i to afdelinger. Først køres
motorcykleløbene, og billøbene bliver
senere på sommeren.

LØBSKALENDER

April:

- 18 Kjellerup og Omegns M. K. — Trial
Gladsakse — Baneløb
Kolding Motor Klub — Baneløb
- 24 Gentofte — Baneløb
Hobro — Bakkeløb
Sports Motor Klubben »Odin« —
Baneløb

Maj:

- 1 Sportsmotorklubben »Dan« —
Baneløb
Fyens Motor Sport — Baneløb
Nordjyllands Motor Sport — Bane-
løb
Nordvestsjælland Motor Klub —
Baneløb
- 5 Horsens Automobilklub og M. K. —
Baneløb
- 8 Bogense Motor Klub — Baneløb
Gladsakse — Baneløb
Haderslev Motor Sport — Baneløb
Nimbus Klubben Aalborg — Moto
cross
- 15 Esbjerg Motor Sport — Baneløb
Frederiksborg Amts Mk. — Moto
cross
Randers Motor Sport — Bakkeløb
Motorklubben »Vestfyen« — Bane-
løb

TAG TIL SCHRAMBLE

i Frederiksværk den 15. maj

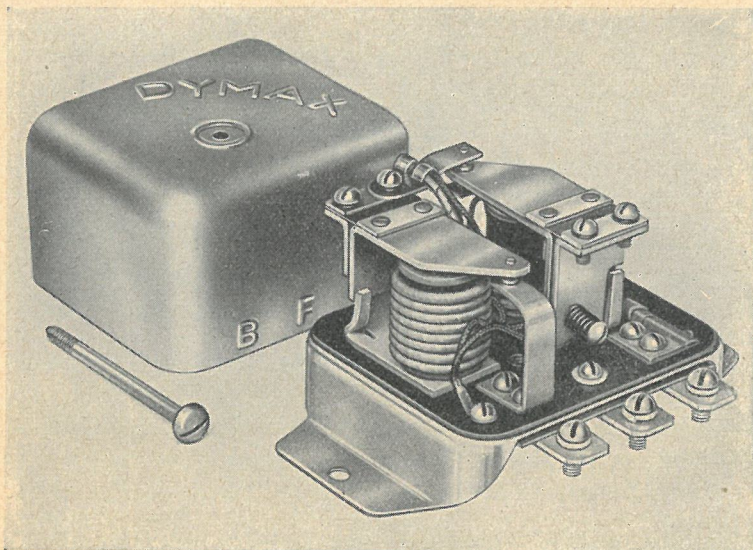
Banen ligger ved Dybendal i Vinderød



Dynastiet Bech prøvekører den specielt byggede
Indian, vi tidligere har omtalt. Det er meningen,
at Leif Bech skal køre maskinen i Sommerens
scramble-løb. Her er det »papa Bech« der mun-
trer sig i grusgraven. Først tager vi en lille
flyvetur —. Haib. 449.

— og så tager vi en lille løbetur. Forfriskende
motion, der holder en ung og rask. Haib. 549.





DYMAX

Spændingsrelæer

Leveres i 4 Typer **dækkende alle Vogne**
med Dynamo op til 200 Watt, desuden
 i 2 specielle Typer til **Motorcykler**.

6 Volts Typer	Kr. 46.00
12 — — —	- 49.00
Motorcykl —	- 49.00

Monteringsforskrift i hver Æske

Fabrikat:



ROSKILDE

Flertallet af Danmarks
 Auto-Elektrikere anvender nu dette
KVALITETS-Produkt.

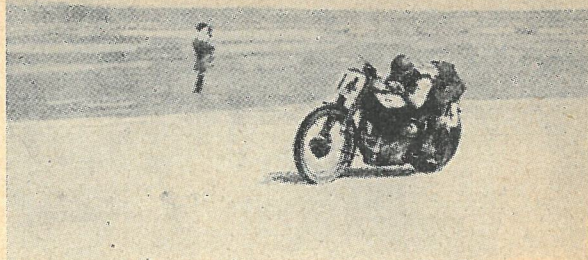
HOVEDFORHANDLER

SVEND  OLSEN

Halmtorvet 13 . Kbhvn. V. . Central 9063

Daytona

100 og 200 miles



Hasarderet kørsel i amatørløbet – de engelske maskiner sejrede i begge klasser med rekordfart

Amerikas store motorcykleløb »Daytona 200 mile« var i år præget af usædvanlig hård kørsel fra start til mål — og når vi siger mål, kan dette ikke være mere bogstaveligt, eftersom vinderen af 100 mile-løbet gik over mållinien i et sidelæns styrt, hvorved også »flagmanden«, der vinkede ham af med det ternede flag, blev væltet over ende.

Løbet er delt i en amatør- og en ekspertklasse, den første kører 100 mile, og eksperterne må igennem 200 mile. Banen var den samme som sidste år, men var denne gang i bedre stand — der var rekorder i luften. Dette løb er særpræget ved at være en kombination af landevejsløb, scramble og dirt-track. Stranden ved Daytona er 50 m bred, parallelt med denne går en almindelig vej, og disse to langsider er forbundet med halvcirkelformede sving med ret løs vejbane, en rute på 4,1 miles.

Rytterne havde kun anledning til at træne i nogle få timer, men allerede her skete der nogle uheld. Det alvorligste tilfælde indtraf, da Bill Huguley, Triumph, og W. A. Malphurs, Indian, tørnede sammen, og begge rytterne måtte bringes til hospitalet.

Til 100 mile løbet startede 122 deltagere, hvoraf 57 kørte Harley Davidson, 33 Indian, 13 Norton, 9 Triumph, 4 A. J. S., 3 Matchless, 2 B. S. A. og 1 Rudge. Med 5 sekunders mellemrum drøned maskinerne ned ad langsiden.

På første omgang syntes det som vild forvirring, medens kørerne skilte sig ud og spredte sig over banen. Efterhånden kom der mere ro over feltet, og flere maskinskader formindskede antallet af konkurrenter.

Efter første omgang var det de svære maskiner, der lå i spidsen med A. Rudy, HD, forrest. Maskinerne lå imidlertid endnu for tæt til, at man kunne se den nøjagtige stilling, og speakeren talte om alt muligt andet end tider og placeringer. Fra det nordlige sving blev den første alvorlige begivenhed rapporteret: Bob Matzey er gået over volden i svinget og er havnet i en parkeret bil.

De lette maskiner begyndte nu at gøre sig gældende, og to Nortonkørere, Don Evans og Totoraitis, var ved at ar-

Øverst på siden: Klamfoth, Norton, i T. T.-stil ned ad stranden. Herunder: Bob Matzey i et dramatisk styrt, der endte i den parkerede bil.

Foto: Motoreycling.



bejde sig ind på Rudy. Farten blev sat op, og de fleste maskiner var i betænkelig nærhed af svingenes barriere. Archie Tate, Matchless, kom for højt op i svinget og forsvandt på den anden side af volden — dog uden at komme til skade.

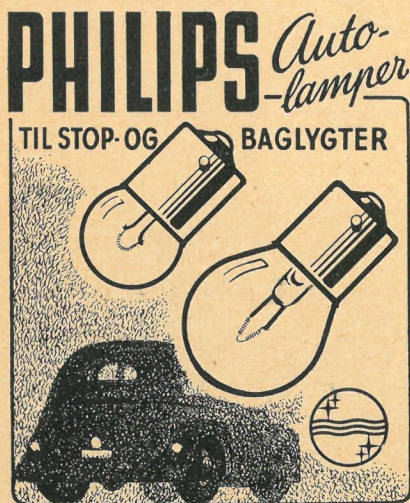
Rytterne brugte alle former for teknik, nogle kørte i ren T. T. stil, andre kørte regulært dirt-track. Don Evans og Totoraitis kæmpede om førstepladsen, men Evans' maskine var lidt hurtigere og havde tilmed den fordel at være forsynet med telescopforgaffel, hvilket virkelig betød noget i dette løb. Rich. Chaves, HD, blandede sig imidlertid i legen og lagde sig mellem de to konkurrerende Norton maskiner.

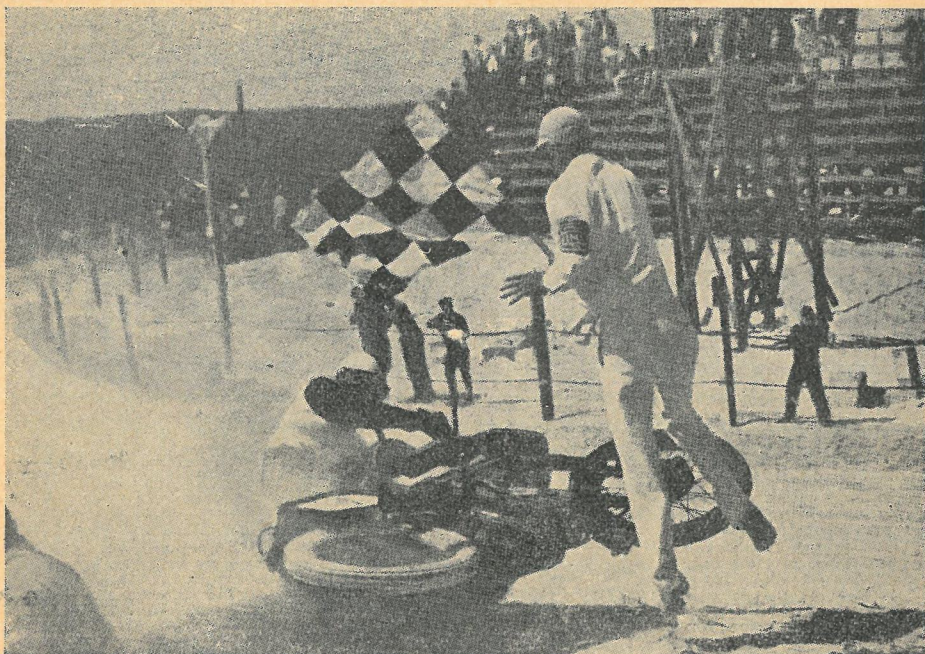
Det var bemærkelsesværdigt, at en standard A. J. S., kørt af W. Sherwood, havde kørt sig op til 5. pladsen lige efter de store maskiner på 750 ccm og Norton International. En anden A. J. S. gjorde sig også bemærket ved at være usædvanlig godt affjedret. Det var en 350 ccm model 7 R, der havde sin store force over de ujævne strækninger, men ned ad den jævne sandstrand kunne motoren ikke hamle op med de store maskiner, og John Gibson, der kørte maskinen, måtte nøjes med at blive nr. 12 efter en meget smuk kørsel.

De voldsomste gemytter var tilsyneladende ikke skilt fra endnu, for med nogle få sekunders mellemrum skete der 2 dramatiske begivenheder. Først tog Kenneth Peterson en veritabel lufttur ud over volden, hvor han havnede uskadt i det bløde sand, og derefter ramte en anden kører et af afmærkningsflagene, hvorved han mistede herredømmet over maskinen, og også han forsvandt i en smuk bue ud over volden.

Evans og Totoraitis lå nu som henholdsvis nr. 1 og nr. 2 med Chaves på tredjepladsen. Der var kun 52 maskiner tilbage på banen, og mange af disse var mere end een omgang tilbage. Da der kun var nogle få omgange tilbage, formindskede Totoraitis afstanden lidt mellem de 2 Nortonkonkurrenter, men Evans var opmærksom på faren og satte farten op til et absolut maksimum. I opløbssvinget kom han med en forrygende fart, kom i broadside, forsøgte at rette op, men maskinen gik mere og mere på tværs, og sidelæns kom han hvirvlende over mållinien, hvor maskinen tog kurs efter Jim Davis, den tidligere championkører, der stod parat med det ternede flag. Et øjeblik efter lå vinderen og flagmanden på jorden, men på den rigtige side af mållinien. De mere erfarne folk på banen var enige om, at rent amatør-mæssigt var de deltagende ryttere af den allerhøjeste standard.

Dagen efter, den 13. marts, startedes ekspertløbet over 200 miles, og lige fra starten var det tydeligt, at der nu var mere erfarne folk på banen. Løbet fik da også et betydeligt roligere forløb. selv om hastigheden var stor. Der deltog 157 ryttere på 73 Harley Davidson, 42 Indian, 19 Norton, 9 Triumph, 4 Matchless, 3 A. J. S., 4 B. S. A., 1 Ariel, 1 B. M. W. og 1 Guzzi. Den sidste måtte dog ret hurtigt udgå, da de åbne ventiler på de vandret liggende cylindre ikke kunne lide sandet. Det vakte en del forundring, at det var Jack Horn på en Triumph, der lå i spidsen efter før-





Don Evans, Norton, går over mållinien som vinder, omend i en noget mærkelig stil.
Foto. Motoreycling.

ste omgang, men man opdagede snart, at det var en ualmindelig veltrimmet maskine, han kørte, og han førte da også det meste af løbet, men måtte udgå med tændingsvanskeligheder. Efter Horn kom B. Miller, H. D., G. Day, Triumph, og T. Luse, Norton. Efter 10 omgange var det de 2 Triumph'er, der lå i spidsen med Luse på tredjepladsen. Maskinskaderne begynder at gøre sig gældende, og rytterne ligger jævnt fordelt over banen.

Horn fører stadig, da det halve løb er afviklet, men Day har fået maskinskade. Som nr. 2 ligger Luse med sin Norton foran B. Miller, H. D., Mathews, Norton, og Klamfoth, Norton. Flere maskiner gik ud på grund af kædebrud, og det var tydeligt, at sandet havde sin væsentlige andel heri. Horns Triumph begyndte at gå urent, og kort før mål måtte han udgå med svigtende tænding. Klamfoth holdt derefter føringen resten af løbet med Mathews og Luse lige ef-

ter. Det er ret bemærkelsesværdigt, at afstanden mellem de 3 første maskiner, der ganske vist var »søstermaskiner«, kun var 14 sekunder og 7 sekunder.

RESULTATERNE

100 mile

1. Don Evans, Norton. 1 tm. 15. min. 14 sek.
2. T. Totoraitis, Norton. 1 tm. 16 min. 7 sek.
3. R. Chaves, H. D.
4. B. Holt, Indian.

200 mile

1. D. Klamfoth, Norton. 2 tm. 20 min. 33 sek.
2. W. Mathews, Norton. 2 tm. 20 min. 47 sek.
3. T. Luse, Norton. 2 tm. 20 min. 54 sek.
4. B. Brigance, H. D.

Både Evans og Klamfoth er herefter indehavere af rekorden i de 2 klasser.

★

JOURNAL OVER EN HOVEDREPARATION

Af M. Damkier

Denne artikels tilblivelse skyldes 3 sammenstødende omstændigheder. En eftermiddag sad jeg på redaktionen og ordnede billedstoffet til den artikel om Rolls-Royce, som findes et andet sted i dette nummer, da et infernalsk spektakel fra en motorcykle ligefrem fyldte gaden. Det var ikke udblæsningen, der dominerede denne disharmoniske støj, men simpelthen 100 forskellige ting, der var i vejen med motoren. Der var unægtelig et spring mellem Rolls-Royce og det støjende misfoster nede på gaden. Jeg spekulerede så småt på, om det skyldtes pengemangel, uforstand eller simpel ligegyldighed, når masser af landets biler og motorcykler er i en stand så rædselsfuld, at man uden at skille motoren ad kan høre en mængde forskellige fejl. Jeg gennemgik så småt i tankerne, hvad de forskellige faktorer betød, og kom til det resultat, at reservedelsmangelen selvfølgelig gjorde sig gældende, men hovedparten af skylden må lægges på ejernes uforstand. Der er nemlig mangt og meget, der kan gøres ved en motor, uden at det kræver store omkostninger eller brug af reservedele. Medens jeg endnu spekulerede på problemet, kom posten med en dynges brev, og et af dem fangede min interesse, netop i forbindelse med mine grublerier. Vi får daglig mange tekniske spørgsmål, som vi selvfølgelig med glæde svarer vore læsere på, og her var netop en række spørgsmål, jeg havde brug for. Lad mig citere lidt af dette brev: » — det drejer sig om en 1936 B. S. A. Empire Star, som netop kommer fra en hovedreparation, men tilsyneladende har mekanikeren ikke været rigtig fagmand. Vi ved ikke rigtig, hvad vi skal gøre ved den, og beder nu S. M. J. hjælpe os. — Maskinen fejler følgende:

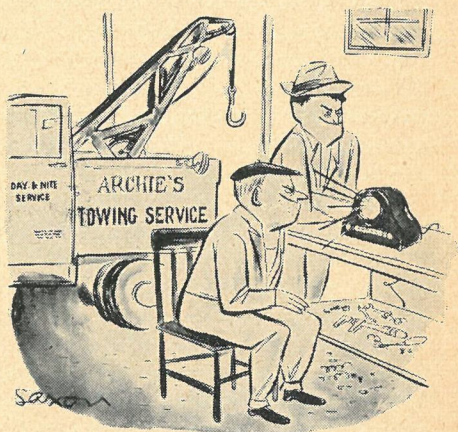
Stemplet sætter sig nu og da. Der er udpræget tændingsbanken, selv når vi stiller den på lav tænding. Der er hverken trækraft eller acceleration, som der skal være, og når maskinen kommer op i hastighed, synker olietrykket. Hvis man lader den gå tomgang et øjeblik, stiger olietrykket igen — « Lad dette foreløbig være nok. Her kom altså et nyt moment til mine spekulationer: findes der rundt om i landet en del reparatører, som med urette kalder sig mekanikere? Nu kunne jeg selvfølgelig godt sætte mig til skrivemaskinen og svare spørgeren, at tændingsbanken sikkert forårsages af et for højt stempel, der tilmed ikke er rigtigt tilpasset, det synkende olietryk skyldes, at pumpen suger luft med ind o. s. v., men jeg besluttede at se maskinen selv, og hvis det var muligt, få lov at skille den ad. Aftalen kom i stand, jeg blev præsenteret for en tilsyneladende yderst velholdt maskine, hvad det ydre angik. Da jeg startede den, blev jeg hurtigt overbevist om, at det indre ikke stod mål med det ydre. For det første røg den forfærdeligt, og udblæsningssystemet var utæt ved topstykket. Jeg prøvede at bremse maskinen af og lade den trække samtidig — hvad den forøvrigt ikke var meget for. Der kom ganske vist en bankende lyd, men ikke med tændingsbankningens karakteristiske metalagtige klirren. De videre undersøgelser fortalte hurtigt, at maskinen var dødssyg på flere punkter, og efter mit forslag om at få lov til at skille og undersøge maskinen, fik jeg den op på Aksel Ketners specialværksted, hvor der velvilligt blev sat en buk og gæstfrit husly til min disposition. Mit første indtryk under demonteringen var, at det var en snedker, der havde foretaget den uheldigt ho-

vedreparation, eftersom alt var klistret sammen. Lad mig med det samme fastslå, at alle former for binde- og tætningsmidler skal betragtes som nødvendig eller kun bruges i ganske specielle tilfælde. En motor skal og kan lægges sammen uden brug af disse ækle snedkerrekvisitter. Ventilboksen kom af, og vippearmenes trædepuder var nærmest slebet sekskantede, men kuglehovederne og kugleskålene var i orden. Karburatoren var af nyere type end den oprindelige, men der var blot den fejl, at hullerne i flangen var betydeligt større end boltene — altsaa karburatoren sad skævt. Selvfølgelig var der også her anvendt en masse klister, der sad som en tyk kant inde i selve boringen, ikke just den ideelle form for en indsnugsport.

Da jeg fjernede topstykket, kom samtidig forklaringen på maskinens mærkelige tilstand. Der var ganske simpelt ingen toppakning, men til gengæld et tykt lag lak som tætemiddel. På denne model er topstykket monteret på blokken med trinflange, d. v. s. at en kant af cylinderen (som en foring, der stikker oven for den øvrige blok) passer op i en tilsvarende afdrejet rille i topstykket. I stedet for toppakning var der lagt en lille kobberring oven paa trinflangen, 5 mm bred og 1 mm tyk. Man behøver bare at tænke sig om for at indse, at man ikke kan pakke to stykker gods med en pakning af denne størrelse, særlig ikke med det tryk, der er i en motor. Den lyd, der blev opfattet som tændingsbanken, var simpelthen eksplosionen, der fusede ud mellem top og blok, omtrent den samme lyd, som forekommer, når manifoldpakningen er brændt ud af en bilmotor. Shellakken var trængt ind i forbrændingsrummet, hvor det havde dannet hårde slagger. Samtidig var ventilstyrene meget slidte, og de grusagtige lakslugger var trængt helt ud i vippearmsboxen, hvorfra de gled ned ad stødstængerne.

Stemplet var et kapitel for sig. Det

var ikke et originalt stempel, men et dansk fremstillet stempel til den pågældende model, men som vi tidligere har skrevet, skal man ikke være bange for de danske stempler. Jeg var imidlertid ved at blive bange, da jeg så det stempel, der kom frem fra cylinderen. Midt oppe i kronen var der drejet en skålformet fordybning, således at godstykkelsen på midten kun var ca. 2 mm. Jeg bad om assistance fra min hjernes dybeste afkroge for at finde ud af grunden til denne neddrejning. Jeg kan endda forstå, at man sætter kompressionen lidt i vejret, men at man sætter den ned fra et standardforhold passende til almindelig benzin, det begriber jeg ikke. Med det ændrede kompressionsforhold kommer knasterne til at stå forkert i deres standardindstilling, og karbureringen bliver forkert. Ved den første prøvekørsel viste maskinen tegn til at få for mager blanding, og forklaringen kan udmærket godt ligge i det ændrede kompressionsforhold. Tilmed giver den mærkelige udhulning på midten en meget uheldig facon for forbrændingen — skal et stempel endelig bue nedad, så skal det ske med en jævn kurve ude fra periferien til centrum.



„... med synkende temperatur, endvidere er der udsigt til rimtåge og isslag.“

Copyright SMJ.

Stempel og cylinder blev sendt ud på en cylinderservice, og de målingen, der her blev foretaget, viste, at tolerancen mellem stempel og cylindervæg var 23/100 mm, og den må højst være 14/100 mm, det normale er 12/100 mm. Det vil erindres, at ejeren bl. a. klagede over, at stemplet satte sig, og da tolerancen var omtrent dobbelt så stor som nødvendig, må vi forklare, at ejeren i mellemtiden havde reklameret over dette, og årsagen, en stempelring, der spændte, var fjernet.

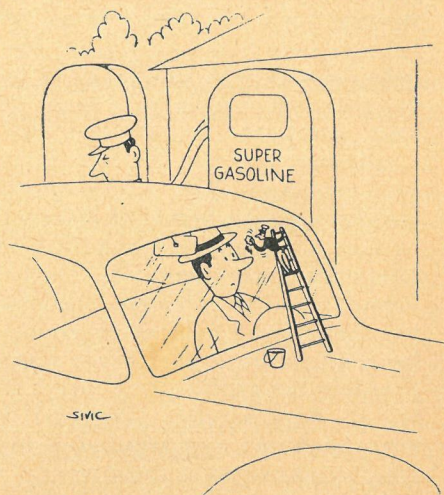
Også oliepumpen var i mellemtiden blevet lavet. Aarsagen til, at pumpen tog luft med ind, var en manglende tætningsring, »som reparatøren ikke vidste, hvor skulle sidde«.

Da jeg tog kædekassen af, fortalte en sur lugt, at det var første gang i længe tider, at der kom luft ind her. Også flere andre ting tydede på, at motoren overhovedet ikke havde været ude af maskinen. Krumtappens kædehjul havde sylespidse tænder og flugtede ikke med kædehjulet på koblingen, hvilket havde forårsaget, at kæden var »gnavet«. Kædesløret var $3/4$ " — det normale er $1/2$ ", når man bevæger kæden op og ned midt mellem de to kædehjul. Der manglede en skrue i koblingsdækslet, og der var trængt fedt ind i koblingen. Jeg kunne godt fortsætte et stykke tid endnu med at beskrive denne hovedreparerede maskines motorstand, men lad os hellere se lidt på konklusionen af det hele.

Først og fremmest giver den omtalte hovedreparation et fingerpeg i retning af den betydning, en eventuel autorisation af mekanikere kan få. Det er jo heldigvis kun få mekanikere, der afleverer et stykke arbejde af denne standard, men for hele mekanikerfaget må det være af betydning, at disse enere skilles fra. Er det ikke noget af en hån mod de mennesker, der står 4 år i lære, at enhver kan nedsætte sig som mekaniker og lade kunderne betale lærepenge?

En anden side af sagen er, at mange mennesker har for lidt kendskab til deres køretøj, hvad enten det drejer sig om bil eller motorkykle. Enhver, der har læst bogen »Større viden — større fart« (udgivet af S. M. J.), vil vide, hvor nøjeregnende man må være med hver enkelt del i en motor, for at den kan virke perfekt. Den uvidenhed, der hersker, er imidlertid uden grund, da der er oplysende faglitteratur nok om emnet.

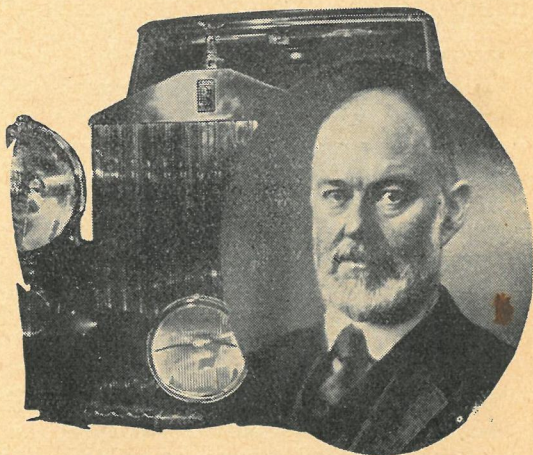
Endelig er der benævnelsen »hovedreparation«. Lad os lige fastslå, at fordi en motorblok er boret og forsynet med nye stempler, er den ikke hovedrepareret. En hovedreparation betyder, at alle dele føres tilbage til den oprindelige skikkelse, eller sættes i en sådan stand, at de kan udføre deres mekaniske funktioner upåklageligt. Endelig kan det ikke nytte noget at bringe lejer og alle bevægelige dele i god stand, hvis f. eks. oliepumpen ikke virker, som den skal. Oliepumpen bekræfter med al ønskelig tydelighed den regel, at een slidt del vil medføre slid af andre dele. Vi kan udbygge dette ved at sige: en dårlig reparation er værre end ingen reparation.



Copyright SMJ.

-der er ingen hemmeligheder i en

ROLLS ROYCE



For blot 45 år siden var den første Rolls-Royce ikke kommet så langt som til tegnebordet, og i dag er Rolls-Royce ikke alene navnet på verdens bedste vogn, det er også synonymet for virkelig fremragende kvalitet. Uvilkårligt vil man spørge, hvad hemmeligheden er ved denne vogn; men svaret må blive, at der ikke er nogen hemmelighed, men en naturlig forklaring. Fabriken i Derby — der er selskabets hovedsæde — bliver gerne vist frem for besøgende, som er interesseret i, hvordan en Rolls-Royce fremstilles, og der er på denne som på andre fabrikker kun een dør, der er lukket, nemlig den bag hvilken de nye modeller og motorer bliver til. Men ellers kan man følge hver enkelt del — hvis man har tid til det, for Rolls-Royce »fyre« ikke en vogn af hvert minut.

Inden vi begiver os ind i fabriken, vil vi dog lige fastslå, at det ikke er snobberi, der ligger til grund for prisen på en »Rolls« — det er virkelig fremragende kvalitet både hvad motor, chassis og karosseri angår. Det kan for eksempel nævnes, at en Rolls-Royce kører 100.000 miles (ca. 160.000 km) uden at undergå reparationer. En »Rolls« kan køre fra London til Sydafrika og til-

Sir Henry Royce begyndte som avidreng, kom i lære på jernbanernes værksted og blev senere elektriker. Han blev skaber af verdens bedste vogn — uden nogensinde at tage eksamen som ingeniør.

bage uden at få en dråbe frisk vand på køleren. Der kører endnu Rolls-Royce'er fra 1920, og de er den dag i dag i perfekt stand. En Rolls-Royce kan køre saa langt, det skal være, i tredje gear (der er 4) og for fuld gas, uden at der sker noget som helst andet, end at vognen flytter sig. Vi kunne nævne utallige eksempler, men ved en gennemgang af fabriken får man bedst forståelsen af denne vogns kvalitet.

En Rolls-Royce bliver populært kaldt en »Rolls«, men ikke desto mindre er det navnet Royce, der omgiver såvel fabriken som vognen med en lysende glorie. Der kunne skrives en god historie om avidrengen Frederick Henry Royce, der blev skaberen af verdens bedste bil, men det er for så vidt ligegyldigt, om Royce var avidreng, eller hvad han var i sin fattige barndom; det, der er afgørende, er, at han var den fødte mekaniker, man kan fristes til at sige en gudbenådet mekaniker. Indenfor de forskellige kunstarter er det navne

som Michel Angelo, Rembrandt, Goethe, Beethoven og Mozart, der huskes og æres for deres geni; de mennesker, der elsker kunsten i stål og metal — den moderne teknik — vil sidestille Royce med disse navne.

Royce var ikke som de fleste andre avisdrenge, der blev noget stort, et hensynsløst finansgeni, der forstod at albue sig frem, tværtimod var han hele sit liv optaget af at fremstille det helt rigtige, uanset om han spandt guld på sine anstrengelser eller ikke. Sammen med en ven startede han en elektromekanisk fabrik, hvor de hovedsagelig fremstillede elektromotorer, dynamoer og elektriske kraner. Der var stor efterspørgsel på Royce's kvalitetsarbejde, men den amerikanske masseproduktion begyndte at gøre sig gældende på markedet, samtidig med at Royce kastede sig over biler, først som hobby, senere med den faste overbevisning, at han kunne fremstille en bedre bil end de vogne, samtiden kendte. Da den første vogn rullede ud fra Royce Ltd., var det virkelig en vogn, der adskilte sig fra alt andet, bilindustrien til dato havde fremstillet. En dag blev vognen præsenteret for the Hon. Charles Rolls, der sammen med Claude Johnson havde startet en bilforretning under navnet C. S. Rolls & Co. Royce, Rolls og Johnson blev det triumvirat, der skulle fremstille verdens bedste vogn, bevise at det var verdens bedste vogn og sørge for, at folk blev klar over det.

Som sagt, Royce var den fødte mekaniker, men Rolls var motorkører om en hals og satte de nye Rolls-Royce vogne på den ene hårde prøve efter den anden og beviste således, at en »Rolls« kunne klare alt det, andre vogne måtte give op for. Endelig var Johnson en enestående organisator, der forstod at skabe den publicity, der var nødvendig for den nye fabrik. Skal der endelig tales om hemmeligheder i forbindelse med Rolls-Royce, så kan man sige, at hemmeligheden var den *t e a m s p i* -

r i t, der besjælede dette triumvirat, og som smittede alle, der var ansat på fabriken, lige fra den yngste lærling til direktionen — en ånd, der består den dag i dag. Den anden hemmelighed — eller lad os hellere kalde det kendsgerning — er det motto, Royce satte: Alt, hvad der i al beskedenhed er gjort rigtigt, er smukt. Dette motto har bevirket, at fabriken oftest er oppe på en kassationsprocent, der ligger over 90. Det princip, Royce havde, er grundlaget for vognens kvalitet: Der er ikke noget, der er »godt nok« — enten er det rigtigt, eller også er det forkert. Vi vil imidlertid ikke fordybe os i historien om Rolls-Royce, men begive os ind i fabriken og se, hvad der foregår.

Naar man tænker paa Rolls-Royce, sætter man sjældent navnet i forbindelse med racervogne eller motorsport i det hele taget. Derfor kan det måske have interesse at oplyse, at R-R har haft den absolutte verdensrekord i mange år, idet nemlig både Campbell og Cobb har anvendt Napier flyvemotorer i deres rekordvogne. Disse motorer bygges også af R-R, og hvad der måske er mindre kendt er, at de berømte Spitfire jagere er forsynet med R-R motorer. Også i luften har R-R mange rekorder, og Sir Henry Royce gjorde en enestående indsats i den første verdenskrig ved til stadighed at forsyne det engelske luftvåben med motorer, der var mere pålidelige og kraftigere, end tyskerne kunne præstere dem.

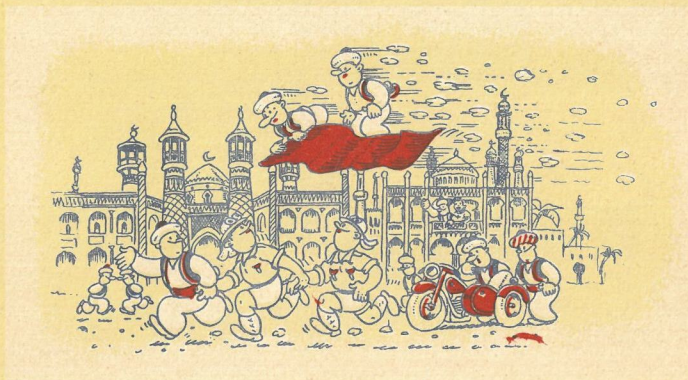
Også en anden engelsk kvalitetsvogn — Bentley — er et R-R produkt, den er måske mindre kendt herhjemme, men hvad kvalitet angår er denne vogn i topklassen.

Efter krigen kan man som helhed for bilindustrien sige, at konstruktionerne er blevet bedre og kvaliteten dårligere, men et er sikkert, den dag der ikke er købere til R-R, fordi vognene er for dyre, vil fabriken lukke sine porte — for enten laver man rigtige biler i Derby, eller også laver man slet ikke biler.

Blad venligst frem til side 18



NIMBUS HAR GENNEMKØRT AFRIKA PÅ KRYDS OG TVÆRS

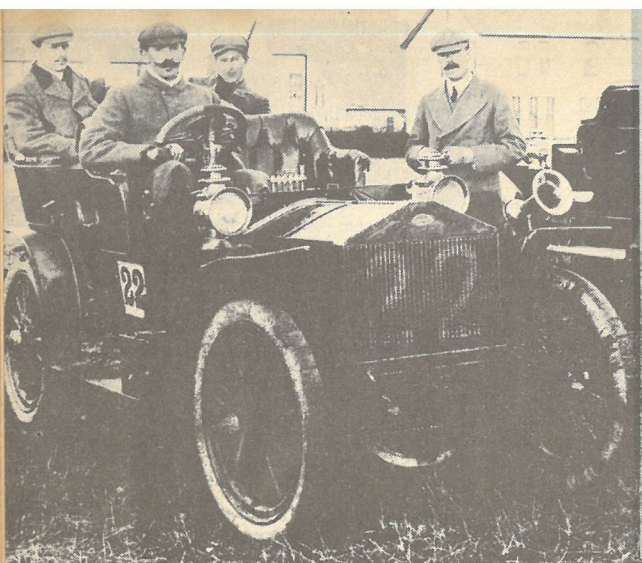


NIMBUS HAR BESEJRET ASIENS KARAVANEVEJE

Se Verden fra en

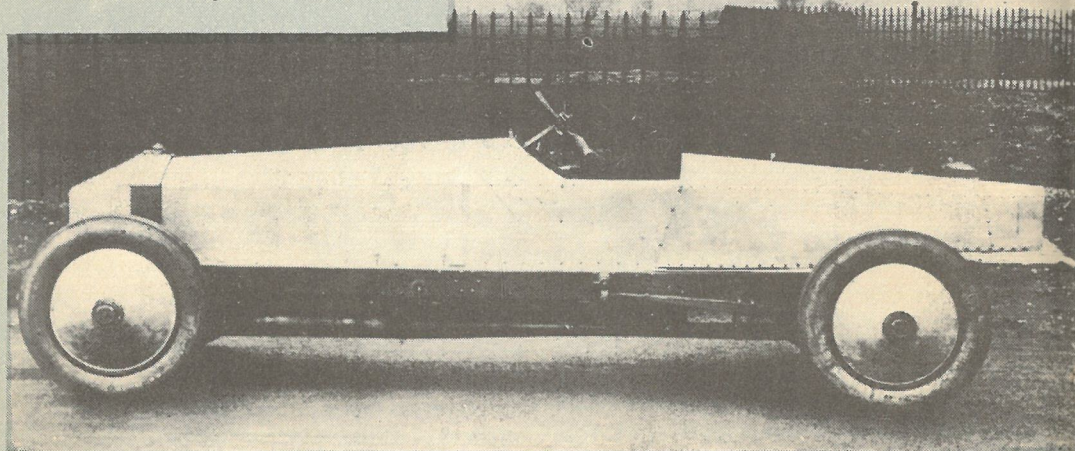
NIMBUS

AKTIESELSKABET FISKE & NIELSEN · KØBENHAVN F.



Royce byggede sin første vogn i 1904. Denne vogns egenskaber tiltalte racerkøreren C. S. Rolls så meget, at hans firma aftog alle Royce-vognene, og senere blev de to firmaer sluttet sammen til Rolls-Royce. Rolls (i frakken med fløjlskrave) vandt T. T. løbet i 1906 i denne 4-cyl. standard »Light Twenty«. Med en gennemsnitsfart på 62,75 km/tur kom han ind omtrent $\frac{1}{2}$ time før sin nærmeste konkurrent. Løbet strakte sig over 260 km.

I 1911 kørte denne standard Rolls-Royce »Silver Ghost« med specialkarosseri en flyvende halv mile



med en fart på 163,79 km/tm. Ved rattet sad E. W. Hives, der nu er administrerende direktør i R-R. Den berømte model »Silver Ghost« var så tilfredsstillende, at man ikke bragte nogen ny model på markedet i de næste 19 år — en rekord i bilfabrikationens historie.

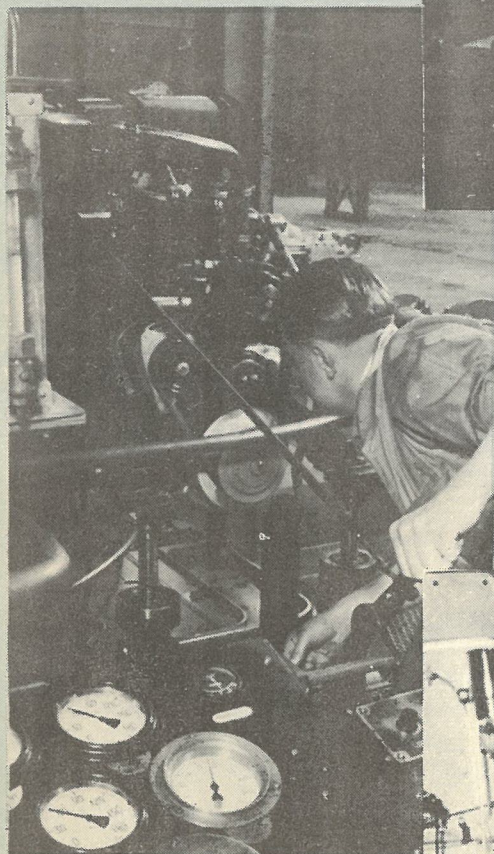
Tegnestuerne og konstruktionsafdelingen ligger i et gammelt støberi ved Belper uden for Derby. Her konstrueres de nye modeller »bag lukkede døre«.



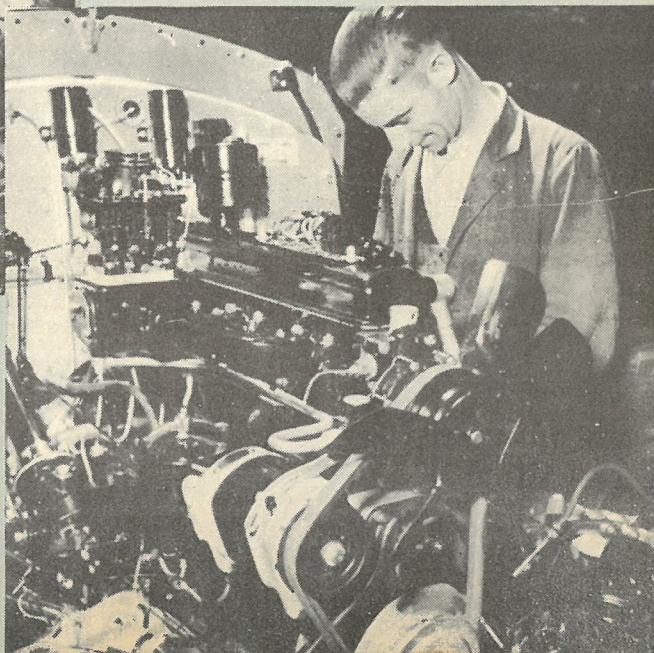
Alle skabeloner eftermåles regelmæssigt — og også her regnes med nøjagtigheder på 1/10.000". Måleinstrumenterne bliver igen kontrolleret i en anden afdeling.

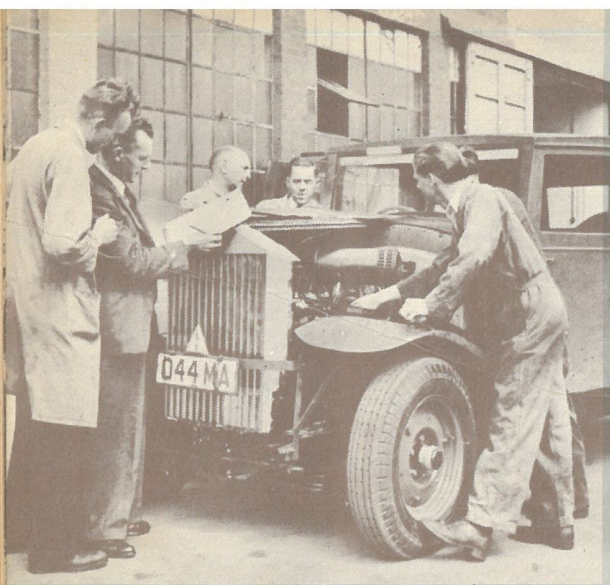


Hver motor skal mindst 6 timer i prøvebænk, inden den bliver monteret i chassiset. De sidste 2½ time kører motoren på fuld gas, hvilket svarer til 320 km på landevejen. Under hele denne prøvekørsel bliver motoren nøje overvåget af såvel kontrolinstrumenter som prøvemesteren, og opdages der ikke en lille bitte fejl eller mislyd her — ja, så er motoren fejlfri.



Efter prøvebænken kommer motoren i chassiset. Den her viste 6-cyl. Silver Wraith vil blive ved med at se lige ny ud, for det første fordi den specielle lak skyr støv og snavs, og for det andet fordi der ikke vil trænge den mindste dråbe olie ud.

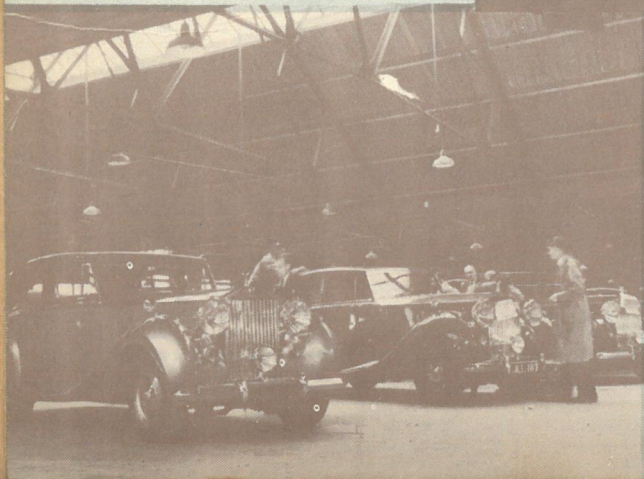
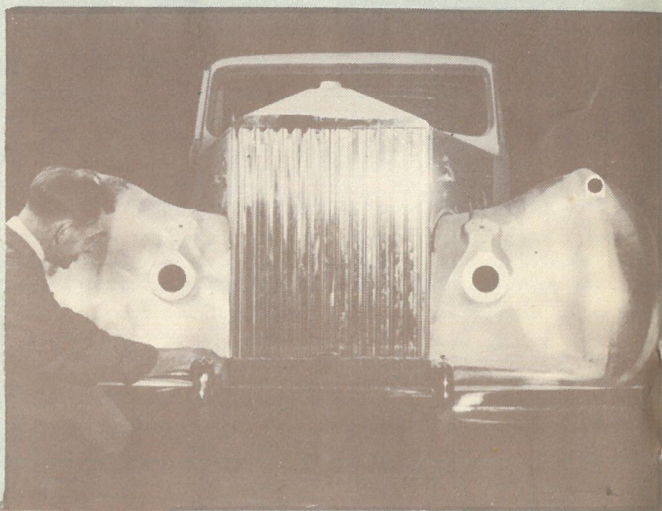




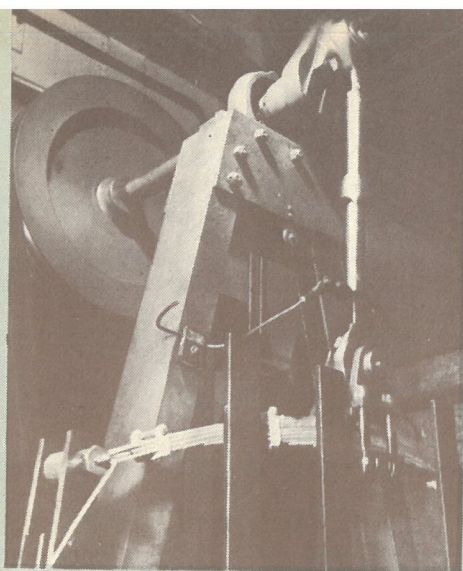
mester i færd med at underskrive de tre folioskemaer, der udgør chassissets garantibevis, inden prøvekarossen tages af, og chassisset sendes til karetmageren.

Efter at chassisset er blevet samlet, prøvekører vognen i 14 dage på landevejen. Dette er det sidste nåleøje, Rolls'en skal igennem, og hvis der alligevel skulle være en lille fejl et eller andet sted, bliver den opdaget her. Hvis en eller anden del ikke synes at svare til forventningerne, bliver den udskiftet, og man begynder helt forfra på prøven. Prøven er grundig. Først må et hold på 4 mand overbevise sig om, at vognen går behageligt, lydløst og har den brændstøtøkonomi, som er foreskrevet, og at den i det hele taget svarer til den standard, som forlanges af R-R. Derefter afprøver prøvemesterens assistent vognen, inden denne endelig overgives til Prøvemesteren. På billedet ses den fungerende prøve-

Hele karosseriet er håndlavet i asketræ og aluminium, hvilket giver stor styrke med lav vægt, og tillige har aluminium den fordel, at det ikke kan ruste. Selv skærmene er banket op i hånden. Når karossen er færdig, får den ikke mindre end 15 lag grundfarve og maling.

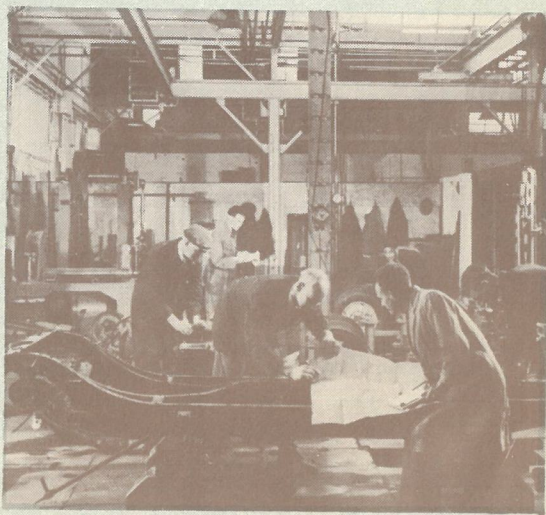


Standardmodeller af Rolls-Royce klar til aflevering. Karosserne bygges hos Hooper, det berømte karetmagerværksted, der også bygger de imponerende kareter til det engelske kongehus.

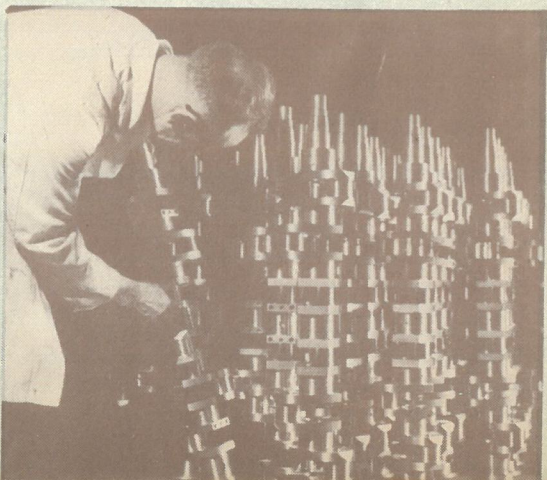


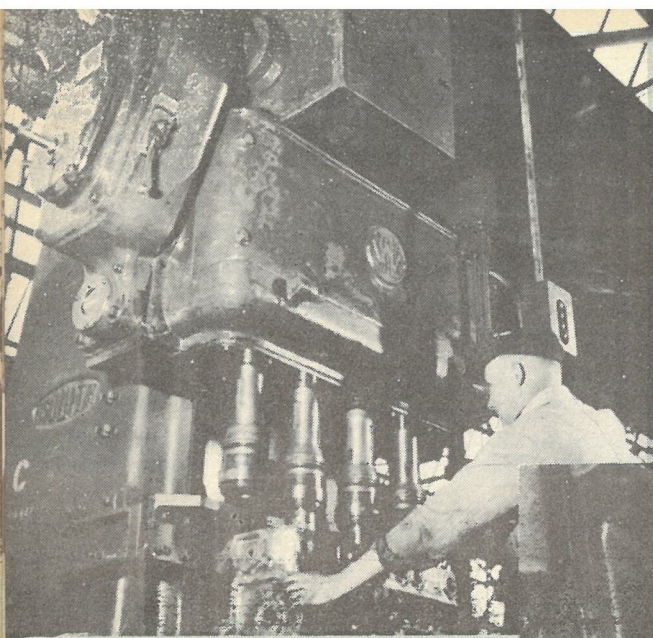
En fjeder afprøves. På denne maskine afprøves fjedrene med en total-bevægelse på $7\frac{1}{2}$ " i 11 timer. Dette svarer til at køre en vogn rundt på en hårdfrosset pløjemark over en strækning på 100.000 miles. Hvis en fjeder ikke er fuldstændig fejlfri efter denne behandling, bliver den kasseret og konstrueret om, indtil den svarer til Rolls-Royce's standard. Selv den mindste del bliver gennemprøvet med samme omhu.

Prøverummet er et torturkammer for biler. Chassiser, styretøj, fjedre o. s. v. bliver vredet, strakt og behandlet på den mest brutale måde, indtil de bryder sammen, og selv den mindste del bliver ikke sat i produktion, før man har garanti for, at den kan klare 250.000 miles. Alle prøveapparaterne er udarbejdet således, at de nøje svarer til de genvordigheder, en vogn kan komme ud for på landevejen — der er blot den forskel, at i prøvemaskinerne køres 100.000 miles på nogle få timer. De fleste prøveapparater i Belper er af Royce's egen konstruktion.



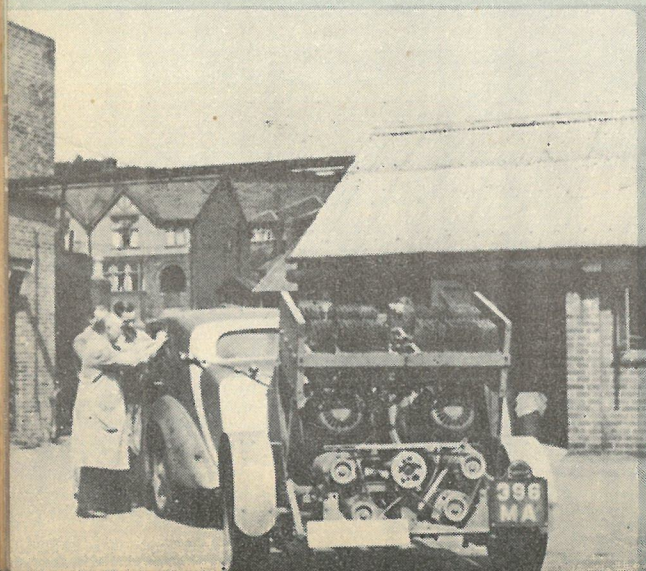
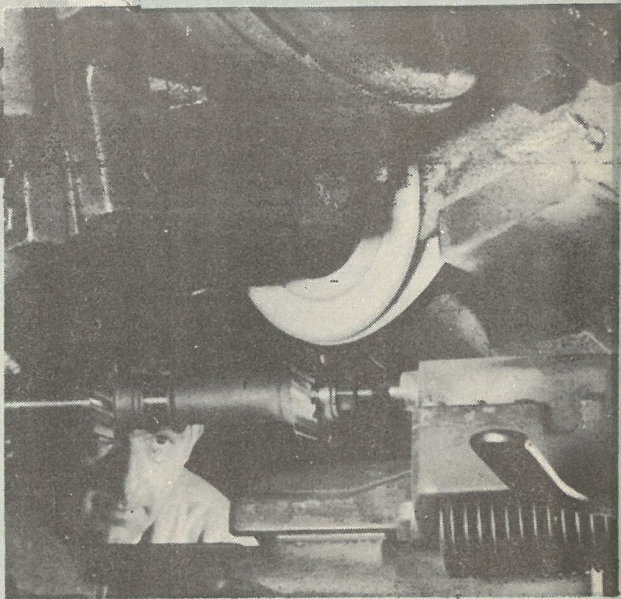
Fra råprodukt til færdig vogn bliver hver enkelt del kontrolleret mange gange. De fleste eftermålinger sker som på andre fabrikker, men R-R adskiller sig fra disse ved at efterprøve hver enkelt del imod f. eks. hver 25. krumtap, som det er almindeligt på en moderne automobilfabrik. Selv den mest ubetydelige fejl forårsager omgående ekspedition til »brokkassen«. De her viste krumtappe bliver grundigt eftermålt i den hærdening.





På fabrikken i Creve fremstilles chassiserne. Der er ingen masseproduktion her, og hver arbejder, der har flere forskellige job at udføre, er ikke blevet en maskine, der kun lige kan udføre en bestemt opgave, som han til gengæld udfører tusinde gange om dagen. Det skal imidlertid ikke forstås sådan, at man ikke tager moderne maskiner i brug, hvor disse kan udføre arbejdet bedre og billigere. Den her viste maskine borer cylinderblokkene.

En anden moderne værktøjsmaskine sliber her et bakgearhjul med en nøjagtighed af $1/10.000''$. Det lyder ret imponerende, men på R-R er man ikke imponeret over en sådan nøjagtighed. Viser kontrolinstrumenterne, at der er større unøjagtigheder end $1/10.000''$, bliver hjulet med tilhørende aksel kasseret. Enten er det rigtigt, eller også er det forkert.



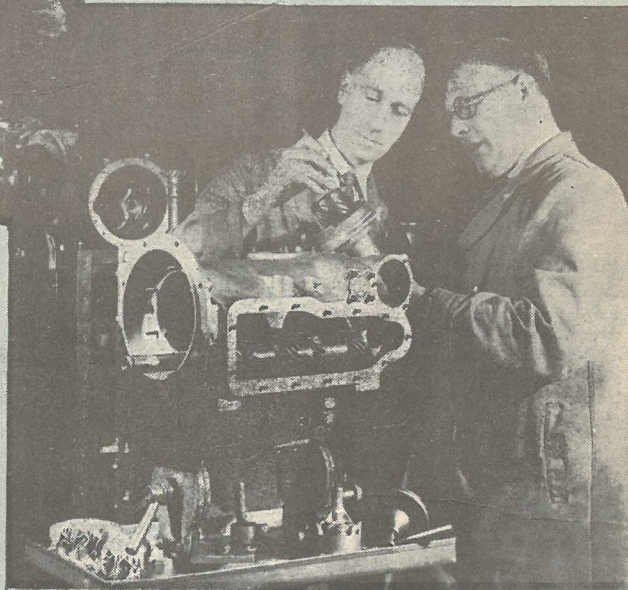
Dette dynamometer er af R-R's eget fabrikat, og det er betydelig mere indviklet, end man forestiller sig. Det er i virkeligheden en transportabel bjergvej, idet det er muligt at køre en vogn med fuld gas uden at opnå større hastigheder end 50 km/tm, og på denne måde kan man afprøve f. eks. køle- eller transmissionssystemet. Hovedparten af vognens hestekræfter forbruges af dynamoerne på påhængsvognen, og ved at regulere disses effekt kan man praktisk talt opnå de »stigninger«, man vil. Disse prøver afslører alle tænkelige fejl eller mangler, der derefter bliver analyseret i prøvebænkene.



Sir Henry Royce kunne ikke lide den tanke, at en chauffør skulle ødelægge en af hans vogne af slet og ret uvidenhed. Derfor oprettede han en skole for såvel nyt personale som for købere og køre af R-R.

Også i reparationsafdelingen hersker den samme akkurateesse som på fabriken. Her bliver en gearkasse nøje efterset. Skulle det hændes, at en »Rolls« får motorstop og derfor må slæbes til fabriken, er dette en så alvorlig foreteelse, at begivenheden omgående skal rapporteres til generaldirektøren personlig.

Den mand, der har en Rolls-Royce, har en vogn for livet, men der kan alligevel komme den dag, hvor han ønsker at skille sig af med sin vogn, fordi dens udseende ikke er helt moderne. Man kan imidlertid ikke slide chassiset op, og de gamle R-R går da i reglen også over til tjeneste i dagliglivets mindre mon-dæne funktioner. I de tilfælde, hvor



udseendet ikke har noget at sige, men hvor det til gengæld er af stor vigtighed at have en absolut pålidelig vogn, er de gamle Rolls chassiser meget efterspurgt, og i England møder man ofte disse som ambulancer eller kranvogne.



KL·G

Verdens hurtigste tændrør...



Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN A/S - KØBENHAVN - RANDERS

København-Cape Town

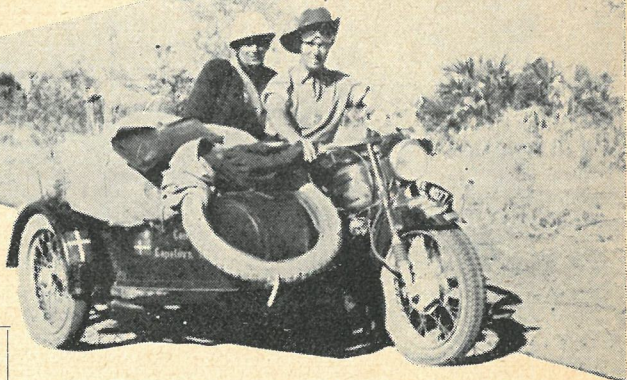
på motorcykle



Af JØRGEN BITSCH

copyright

Jørgen Bitsch er lige kommet hjem fra en langtur på motorcykle. Turen gik tværs gennem Sahara, gennem Congo — til Sydafrika — og tilbage. S.M.J. har sikret sig en række artikler fra denne interessante tur.



Trekløveret, der gennemførte turen til Cape Town. Jørgen Bitsch (ved styret), Wolfram (på bagsædet) og Nimbusen.

Min stue er tapetseret med afrikakort. Globussen snurrer. Breve hober sig op. Afrikaplanerne tager fart, men vanskelighederne er mange: Visa til de forskellige lande i Afrika, finanser, pengeveksling og køretilladelser.

Vejkort og pålidelige oplysninger om Afrikas fjerne egne er næsten umulige at fremskaffe, og de få meddelelser, jeg får, er alle modstridende.

Visaansøgninger afslås. Nationalbanken afviser mine ugentlige ansøgninger om valuta, alt går i hårdknude, og efter tre måneders forsøg ser det ud, som om jeg må opgive turen. Men *jacta alea est*, jeg vælger at opgive min stilling ved Korsør realskole i stedet og sætter så fuld kraft på for at besejre kontoriusserne på konsulaterne. Flere hundrede breve og dyre afrikatelegrammer afsendes. Konsulaterne bestormes flittigt, og endelig ankommer et enkelt af de mange visa, og mit mod stiger.

Udstyr indkøbes, et specielt konstrueret telt bestilles, det er 100 % vandtæt, underlaget er fastsyet til teltvæggen, så vand og giftigt kryb ikke kan slippe ind; af samme årsag findes in-

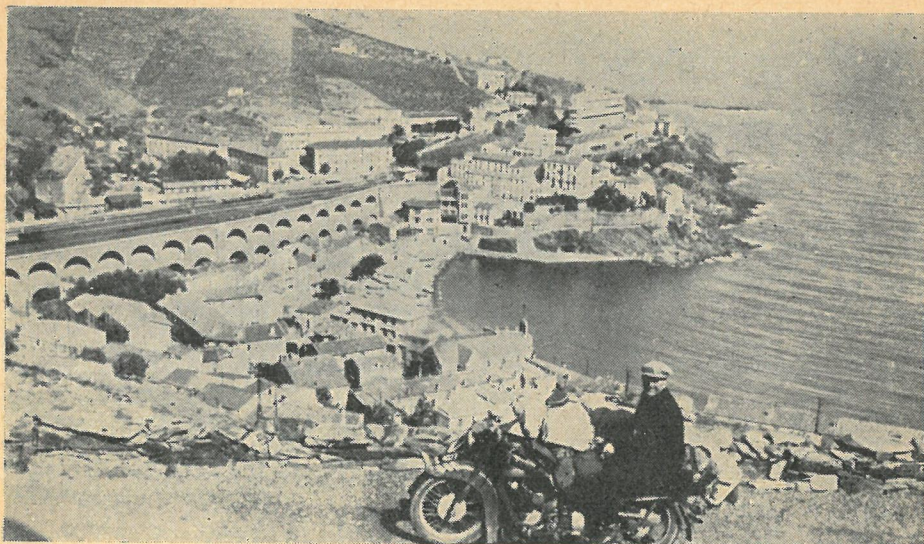
gen dør, men en cirkelrund indgangsåbning $\frac{1}{2}$ m fra jorden. Vinduet og åbningen kan lukkes med moskitonet og i tilfælde af kraftig troperegn med vandtæt ekstralukke. Et solidt solsejl kan både beskytte mod tropesolen og tage slagkraften af de voldsomme regnskyl, — med det telt kan jeg næsten campere i en lille sø. Fotografiapparater og filmsapparat anskaffes.

Benzinpriserne fra Afrika opspores, og budgettet stiger uhyggeligt. Egetræsmøbler og vintertøj sælges; det ser alligevel ud til, at jeg kun kan komme halvvejs ned i Afrika. En Aften efter et motorløb kommer min ven Jørgen Wolfram op til mig og bliver straks interesseret i planerne.

— Har du brug for en mekaniker, siger han, saa er jeg parat.

Wolfram og jeg har kørt motorløb sammen før, og bedre makker kan jeg ikke tænke mig. Vi lægger planer til klokken fire om morgenen og håber ved fælles hjælp at kunne nå helt ned til Cape Town.

Nye lande indgår i ruten, og flere visaansøgninger indsendes. Jeg slider endnu et par skosåler op på konsula-



Dette billede burde selvfølgelig være i farver, eftersom det er Middelhavet.

ternes trapper, men stadig ser det kun lidet opmuntrende ud.

Min trofaste Nimbus har holdt til mangan hård tørn. Jeg får skyld for, at mishandle den; men den holder, og i Afrika vil Wolfram og jeg i hvert fald ofte blive tvunget til at være onde ved den. En vintertur til Norge ad uhyggeligt dårlige fjeldveje med is, sne og klippestykker samt to timers kørsel på svensk autostrada med håndtaget i bund og motor og køleribber helt skjult af ler og slam overbeviser mig sammen med mine andre erfaringer om, at der skal noget til, før min Nimbus brænder sammen eller løber varm. Ved forskellige slags motorløb det sidste år har den taget første præmie i hvert eneste løb, den har deltaget i. Nu udstyrer Wolfram den med et luftfilter, som anbringes oven på benzintanken for at forhindre ørkensand og vand i at komme ind i karburatoren, når floder uden bro skal passeres. Under bundkarret afpasser han en panserplade af stål for at beskytte mod sten og klippestykker. En stærk sidevogn med langfjedre anskaffes og forsynes med tre ekstra fjederblade i hver side. Uden

de tre arrangementer var vi bestemt aldrig sluppet igennem.

Vi henvender os til Nimbusfabrikken; men der er det en hyppig begivenhed, at unge mennesker kommer med planer om at køre gennem Afrika. Man fraråder, men da vi viser, hvor grundigt turen er planlagt og forberedt, lykkes det os dog at opnå et eftersyn af min gamle Maskine. Dunlop er mere interesseret, og dæk af den art, vi ønsker, Dunlop Fort, bliver rekvireret med fly fra England og stillet til vor disposition. Man udtalte, at de nok skulle holde til 25.000 km. De afrikanske veje viste sig dog at være en del grådigere, end man havde tænkt.

Alle øvrige steder, hvor jeg henvendte mig og forklarede om planen, rystede man på hovedet og antydede, at jeg vel kunne finde en lettere måde at komme af med livet på.

Starten.

Den sidste uge før afrejsen bliver hele familien engageret som sekretær, telefonvagt, pakmester o. s. v., og bagagen hobes op i et tomt værelse; min far ryster på hovedet og siger:



Nimbusen har nedlagt en slange. Mange mennesker vil ikke til Afrika og Østen, fordi der er slanger. Eksemplaret her stammer fra Sydfrankrig.

Nederst: Vinplukkere i Pyrenæerne. Vinhøsten var i fuld gang, og mange gange blev vi fristet af de pragtfulde druer.



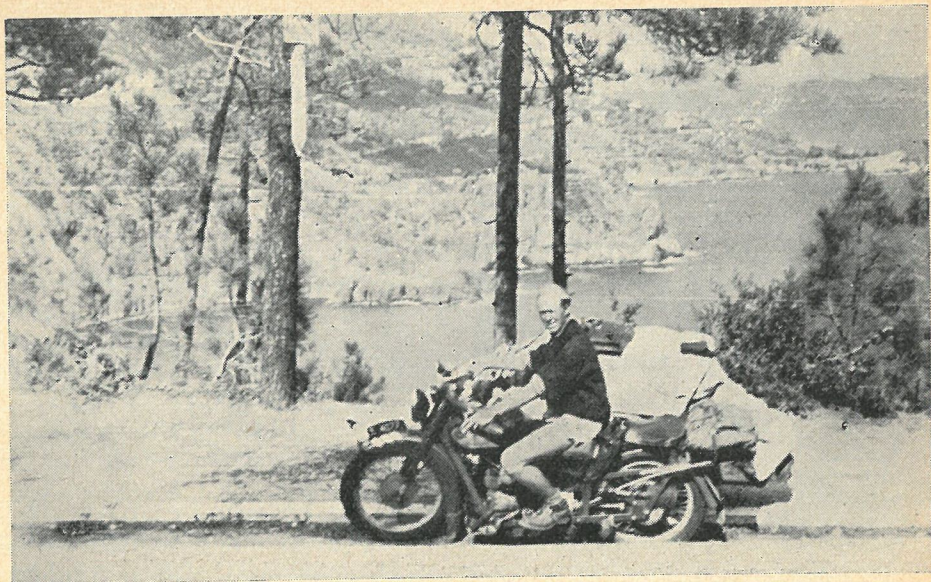
— I må have Rosendahls flyttevogn bagefter med bagagen!

Dagen før vi skal af sted, kommer der fem visa, men vi opdagede samtidigt, at et af de første visa, som vi forlængst havde fået, nu var blevet forældet, men vi besluttede at tage af sted alligevel med blot halvdelen af de nødvendige stempler.

Så kommer den sidste aften. Wolfram og jeg klemmer bagagen ned i sidevognen. Der kommer top på, før det hele er med. På snuden af sidevognen fastspændes yderligere tre reservedæk og på bagagebæreren fem jeepkander til benzin- og vandrationen for Afrikas øde strækninger.

Den 9. september 1947 står Wolfram og jeg parate til at påbegynde den lange færd. En sidste visit på Nimbusfabrikken. Direktør Fisker ryster på hovedet, da han ser vor oppakning, og siger, at der er mindst 150 kg for meget for de danske landeveje, og hvordan skal det så gå i Afrika. Mekanikerne er enige om, at vi aldrig slipper igennem.

Men nu farvel, alle eksperter og specialister — Wolfram og jeg prøver. En vending over rådhuspladsen skaffer trafikstandsning.



Monte Carlo. Der er sikkert mange danskere, der vil genkende denne pragtfulde udsigt.

Et cyklebud opdager indskriften på sidevognen og siger:

— Copenhagen, Congo, Cape Town! Nej, den går s'gu ikke, Granberg!

En anden svajer kigger på den lange sidevognskasse, hvor alle afskedsblomsterne ligger, og råber, så det gjaletter over Rådhuspladsen:

— Det er da godt, de har været så fornuftige selv at tage ligkisten med!

Om bord på færgen i Korsør siger billettøren, at vi burde egentlig betale billetprisen for en flyttevogn, og spørger, om vi vil have en returbillet!

En sidste nats søvn i en god seng på grænsehotellet, så går det gennem Tyskland ad bombehærgede autostradaer, gennem Hamborgs og Bremens ruinhobe til det pyntelige Holland, hvor teltet kommer op for første gang. I Bruxelles spilder vi tre dage på coloniministeriet for at få visum til Belgisk Congo — vi fik det ikke i København, og vi får det heller ikke her.

På den bondegård, hvor vi camperer, ønsker man os bon voyage og forærer os en stor kurv ferskenes. Vi føler nu, vi er på vej mod syden, og med fer-

skensaften sivende ud af alle lommer bumper vi over de dårlige belgiske veje og når ned i Frankrig, hvor vi overnatter ved et ammunitionsdepot. Nattevagten lover også at bevogte os og krammet i sidevognen for en pakke cigaretter.

Fra Eiffeltårnet får vi et overblik over Paris. Seinen slynger sig gennem Byen, og Notre dame er herfra på størrelse med en tændstikæske. På vejen til Rivieraen møder vi den første forsinkelse — en bugnende vinmark, og hvis ikke en vred bondemand, der råbte noget, vi dårligt forstod, men tydeligt fattede meningen af, havde vist sig, var det nok blevet til en større mavepine.

Nizzas, Cannes og Monacos berømte turiststeder med deres luksus og pragt passede ikke rigtig til vort spartanske udstyr, men vi ønsker os ikke en millionærtilværelse her — vi er på vej mod det store eventyr.

Nimbus kravler over Pyrenæerne — to Gange!

Spanien forude! Pyrenæerne i sigtel! Nimbussen får lidt mere gas, og med

Middelhavet på venstre side og bugnende vinmarker på højre suser vi af sted.

De blå bjergkamme, der i det fjerne har næsten samme farvetone som himlen, bliver mørkere, jo nærmere vi kommer, og konturerne træder tydeligere frem.

Vi når foden af bjergene, og opstigningen begynder. Vejen er så smal, at to køretøjer vanskeligt kan passere hinanden. Lodret klippevæg til den ene side, til den anden side en svimlende afgrund. Det gælder om at holde tungen lige i munden, når maskinen runder svingene i gruset.

Men ofte går vejen mellem skrå marker med frodige vinstokke. De blå druer lokker os til et stop, og mens vi hviler, ser vi dybt under os havet, blåt som blæk med sorte skær, omkranset af blændende hvid brænding.

Vi snor os videre mod højderne. I et sving hviner bremserne pludselig, og motorcyklen holder med forhjulet tæt op mod køleren på en stor lastvogn. Vi finder en vigeplads, og opstigningen fortsætter.

Snart møder vi en tohjulet kærre, snart en rytter, der traver af sted på ryggen af sit muldyr. Her kommer en tohjulet vogn skumplende med vindruer; kusken tager et tag med i skaglerne for at hjælpe op ad bakke. — Og her kommer et lille bitte æsel med en vældig last i to store kurve tværs over ryggen, bag efter traver en gammel morlille og skynder på dyret med ris og hæse tilråb. En gang overhaler vi et hølæs uden vogn eller forspand, men under det opdager vi fire æselben, der hurtigt tripper af sted.

Cyklens projektører fejer over vinmarker og fjelde, gennem kurver og hårnålesving og forsvinder ofte ud i det tomme rum. Når vi standser motoren, aner vi dybt under os den frådende brænding.

Med to mand i sadlerne og ca. 400 kg bagage i sidevognen går det op ad

stejle stigninger, hvor selv en solomaskine ville komme på arbejde, og uafbrudt går det opad. Wolfram og jeg vrider os over den hårde behandling, vi må give maskinen, men Nimbussen klager ikke, den brummer lystigt opad i 1. og 2. gear, og ikke tale om den bliver for varm.

Vi erfarede både her og senere, at »bussen« går allerbedst over stigningerne, når vi holder lidt fart på, så kan den ikke blive for varm, selv om det går flere km i 1. gear.

Tidligt på aftenen når vi den lille, franske grænseby Port Bou, hvor vi skal have vore pas stemplet, før vi forlader Frankrig; men den vagthavende betjent er desværre på vinstue, og som i alle andre franske byer er også her hvert andet hus en bar. Men never give up, vi må se at finde ham og komme



Ved Rivieraen. Som det ses, er vejene ikke lige gode overalt.

videre. Wolfram tager styringen, og jeg tager diverse beværtninger på stribe, en ganske behagelig tjans; men allerede efter få glas er jeg så heldig — eller snarere uheldig — at finde ham. Han har stemplet i lommen og er tilsyneladende vant til den forretningsgang.

Ved den spanske grænse vrimler det med militær. En lille spanier farer rundt om os som en flue i flaske. Han kan hverken fransk, engelsk, tysk eller andre sprog end spansk. Men vi får det indtryk, at sagen er ved at være i orden, da man pludselig ikke vil anerkende det viseum, vi har fået hos den spanske legation i København. For første gang møder vi det famøse spanske »mañana«, der efter ordbøgerne skal betyde »i morgen«, men i praksis altid betyder en eller anden dag ud i fremtiden. Det bliver da heller ikke i morgen, vi kommer ind i Spanien, for nu må vi køre 100 km tilbage og i Frankrig finde en spansk konsul, der efter nogle dages ventetid giver os et nyt visum, og med det slipper vi endelig ind i landet. Denne gang var det blot lidt vanskeligere at få det franske udrejsevisum, for den vagthavende betjent var nu på besøg hos en pige, og der er jo mange søde piger i Port Bou; men jeg fandt ham dog til sidst.

I Barcelona besøger vi en dansker, der viser os byen, og vi får det bedste indtryk af staden med de brede avenuer og blomstertorve under skyggefulde palmer. Vi spiser blæksprutter kogt i olivenolie, og stegte snegle med hvidvin til og andre lækkerier.

Fra en bred boulevard går et smalt stræde ind til Chinatown, den fattigste bydel, hvor der bor nogle sølle spaniere og arabere, men ikke kinesere, som navnet ellers antyder.

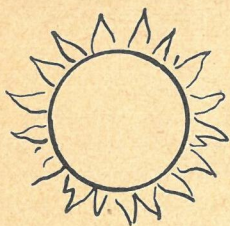
I den smalle passage lugter der af hvidløg, stegt fisk og snavs. Af og til får man et stænk i hovedet fra gråt, læst vasketøj, der på snore hænger tværs over gaden og næsten skjuler den smalle strimmel himmel.

Smøgen er ca. 1½ m bred, men her er et myldrende liv. Et par gamle koner sælger amerikanske cigaretter til sortbørspriser, og langs muren på den smalle strimmel fortov i de åbne basarbutikker eller ude midt på »gaden« er alle slags varer bredt ud: Røde tomater, grønne bønner, oranger, lilla græskar, gule bananer og lakrøde peberfrugter. I en anden bod ligger slimede snegle, slatne blæksprutter og små bitte fisk, der stråler i alle regnbuens farver. Her er hvidløg og krebs, pølser og kød til 30—40 kr. pr. kg. Her sælges brød til fantasipris, 2 kr. for et rundstykke. Midt i smøgen ligger et par stakkels vanføre og tiggere, her er en skummel indgang, der tilsyneladende ender i mørke. Her er en opgang til et bordel. Her står barberen og sæber kunden ind, mens han fikst fjerner fyldepen og lommeur. Snavsede, halvnøgne unge tumler sig i mylderet, skabede hunde søger at hytte sig mod spark og hug, en stor, sort kat sover fredeligt i en kurv med vandmeloner; når de bliver solgt, lægger den sig til hvile i nabokurven med æbler. På et hjørne står et par piger og driver deres form for gadehandel.

Pludselig står vi igen på en stor, bred boulevard med fire kørebaner og rækker af palmer og platantræer. Her er store, flotte forretninger, hvor man kan købe alt, men til fantasipriser.

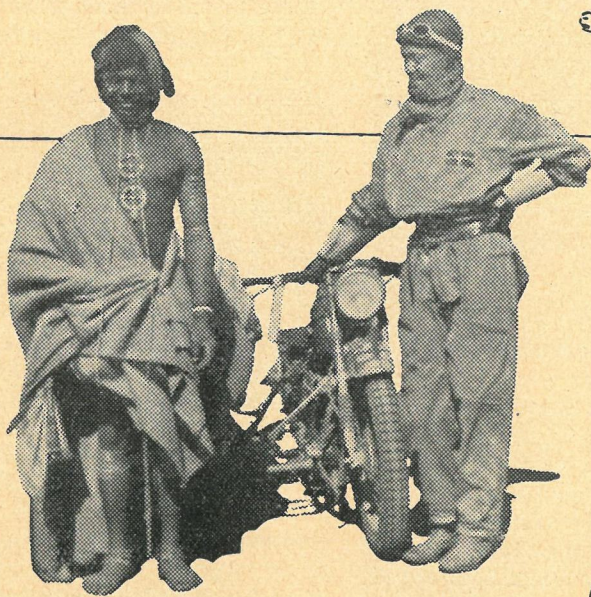
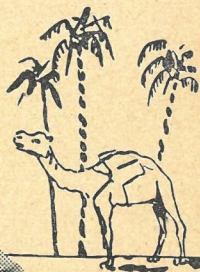
Da vi hen på de små timer når hen, hvor vi har parkeret Nimbussen, er den væk. Maskine, sidevogn og bagage er stjålet, og vi vil rimeligvis aldrig mere se vort tropeudstyr eller motorcykle. Politiet alarmeres, men giver os ikke håb om gensyn med vor kære gangster. I løbet af natten opklares mysteriet dog. En omsorgsfuld nabo har stillet den i garage for os, og der finder vi den i bedste velgående: Gensynet er hjerteligt, og vi er rørende enige om aldrig mere at forlade den.

Fortsættes i næste nr.



Alle store motorpræstationer muliggøres ved maksimumsydelse både af mand og materiel. Derfor valgte den unge dansker, Jørgen Bitsch, f. eks. også DUNLOP DÆK til sin motorcykle til sin tur gennem Afrika fornylig.

Dunlop Dæk kan man stole på.



Bestem Dem for

DUNLOP

VENTILPROBLEMER I

VENTILSTILLING — OVERLAPNING — UDBLÆSNING

Af M. MAUL

En overfladisk betragtning af 4-takt-motorernes arbejdsgang med deres indsugnings-, kompressions- og udstødningstakt, giver ikke indtryk af, at ventilindstillingen frembyder særlig indviklede problemer, idet det tilsyneladende kun drejer sig om at få indsugningsventilen til at åbne sig ved begyndelsen af indsugningstakten og lukke igen, når stemplet er i bund i indsugningstakten, og for udstødningsventilens vedkommende gælder det tilsyneladende kun om at få denne til at åbne ved afslutningen af forbrændingstakten og lukke igen, når stemplet er i top i udstødningstakten, efter at al forbrændt gas er drevet ud af cylinderen.

Hvis motoren altid skulle gå på lavt omdrejningstal, ville en sådan simpel ventilindstilling sikkert være tilfredsstillende.

Uheldigvis forudsætter en sådan indstilling arbejdshastigheder og en gas-karakteristik, som er meget forskellig fra de forhold, man har med at gøre i moderne motorer.

I moderne hurtiggående motorer vil forhold som variabel inert, gassens strømningsværdi og elasticitet etc. imidlertid forandre det, ved første øjekast, så enkle ventilindstillingsproblemer til en række yderst komplicerede problemer meget forskellige fra dem, man finder i den langsomtgående motor.

Ventilernes opgave:

Indsugningsventilen skal sikre bedst mulig cylinderfyldning, d. v. s. at der under indsugningstakten indsuges mest mulig (største vægt) luft-benzinblanding.

Udstødningsventilen skal tillade mest muligt af den forbrændte gas at blive uddrevet af cylinderen under udstødningstakten.

Ventilernes anbringelse:

Mange og kostbare eksperimenter er foretaget, før konstruktørerne er blevet klar over den mest hensigtsmæssige anbringelse af ventilerne i cylinderen eller i topstykket.

De første motorer var af den såkaldte T-formede type, d. v. s. at ventilerne var sidestillede med en ventil på hver side af motoren (se fig. 1).

Af årsager, som man på det tidspunkt ikke var klar over, arbejdede disse T-

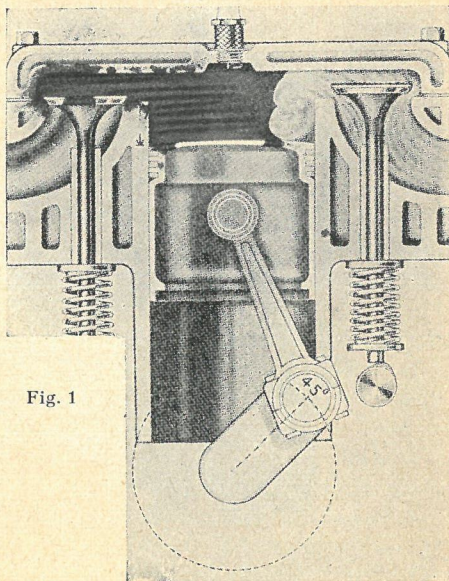


Fig. 1

formede motorer ikke tilfredsstillende. Der var et eller andet »mystisk« forhold, der spillede ind, og dette »mystiske« var bankning. Der gik imidlertid lang tid, før konstruktørerne blev klar over, hvor skadelig bankning er for en motor, og hvor meget dette fænomen kan nedsætte en motors ydelse.

I mellemtiden var man begyndt at fremstille motorer med aftageligt top-

stykke, og kendskabet til materialerne blev efterhånden så stort, at faren for ventilbrud formindskedes, hvorfor man kunne begynde at lave topventilede motorer.

Men nu skete der noget epokegørende. Den engelske forsker Ricardo blev klar over, hvad det er, der sker i en motor, når den banker (detonationsbankning). Ricardo påviste, at bankning fremkommer ved, at en del af den indsugede komprimerede gas i visse særlig varme dele af forbrændingsrummet selv tænder og forbrænder med eksplosionsagtig fart, hvorved der opstår et enormt lokalt tryk i forbrændingsrummet.

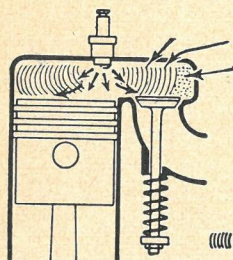


Fig. 2

Den normale forbrænding presser den uforbrændte gas sammen, indtil denne når selv-antændelsestemperaturen

||||| progressiv forbrænding
 ■■■■ eksplosionsagtig forbrænding

Dette høje tryk bevirker bankning og skader motorens stempler og lejer, men har ingen drivende virkning (se fig. 2). Ricardo indså, at een af de veje, der kunne gås for at forhindre bankning, var at sikre gennemhvirvling af den indsugede gas, og han konstruerede et topstykke (Ricardotopstykket), der sikrede denne gennemhvirvling, se fig. 3.

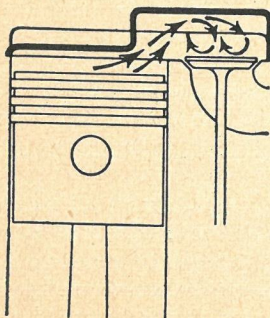


Fig. 3

Englebert
 det skridsikre dæk

Styrke
Holdbarhed
Sikkerhed

HANS
HL
LYSTRUP

MOTORLAGERET

Specialforretning i

**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

**Cylinderudslibning
Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

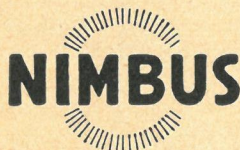
Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



**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

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

Ricardos opdagelse og konstruktion af det nye topstykke kom til at betyde særlig meget for motorer med sidestillede ventiler. Denne motortype er mest udsat for motorbankning på grund af de mindre gunstige ind- og udstømningsforhold for gassen, men Ricardo-topstykket fjernede med eet slag mange af skavankerne ved sideventilede motorer.

Mange fabrikanter foretrækker stadig denne type på grund af de sidestillede ventilers større lydløshed og mindre komplicerede konstruktion.

Kravene til motorydelsen blev større og større, og for at imødekomme disse krav blev kompressionsforholdet stadig forhøjet. Det deraf følgende forøgede tryk har resulteret i, at motorerne nu er lige på »bankegrænsen«.

Den komprimerede blanding er omtrent oppe på selvantændelsestemperaturen, og man må tage enhver forholdsregel, der kan tages for at forbedre motorens »mekaniske oktanttal«, d. v. s. dens modstandsdygtighed over for bankning. Selv Ricardos topstykke kan ikke altid give en højkomprimeret motor med sidestillede ventiler tilstrækkelig gennemhvirvling i gassen til at undgå bankning, og man er derfor i stor stil gået over til at anvende topventilede motorer med denne motortypes gunstigere formede kompressionsrum.

Fig. 4 og 5 viser indstrømningsforholdene i henholdsvis en motor med sidestillede ventiler og en topventilet motor. Mange moderne hurtiggående motorer har overliggende knastaksel.

Enkelte fabriker fremstiller motorer med indsugningsventilen i topstykket og sidestillet udstødningsventil. Dette arrangement giver mulighed for bedre afkøling af ventilerne og større ventilareal.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at en indsugningsventil kan blive for stor; hvis den nemlig kommer over en vis størrelse, vil dens virkningsgrad nedsættes på grund af den formindskede

de gennemstrømningshastighed, der resulterer i nedsat gennemhvirvling af gassen.

Vi vil nu betragte motorens fire takter og se på, hvorledes de varierende omdrejningstal indvirker på gassens strømning, og på forholdet mellem ventilternes åbnings- og lukkeperioder.

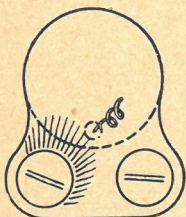


Fig. 4

Som de fleste ved, lukker indsugningsventilen ikke, når stemplet er i nederste dødpunktstilling (bund), ventilens lukning er altid forhalet lidt, således at den først lukker, når stemplet er på vej op i cylinderen. Grunden her til er gassens træghed, d. v. s. den modstand, der skal overvindes for at trække et bestemt kvantum gas ind i cylinderen i en bestemt tid.

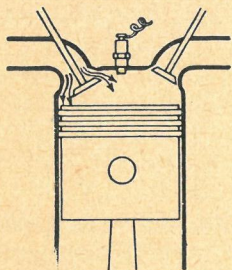


Fig. 5

Cylinderfyldningen er aldrig fuldkommen. Af denne grund forhales indsugningsventilens lukning, for skønt stemplet begynder at bevæge sig op i cylinderen, er dets bevægelse opad til at begynde med ganske lille, således at stemplet kun har bevæget sig $1/8$ af stempelvandringen, når krumtappen har drejet sig 45° .

Når stemplet er i bundstillingen, er der stadig et betydeligt vacuum i cylinderen, og indsugningsgassen strømmer stadig gennem indsugningsventilen med stor hastighed.



DEN BEDSTE - EN

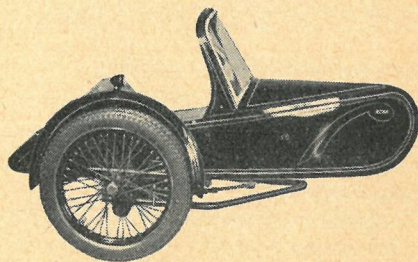
ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C. 11 956 - København K.



Nye Sidevogne

PERSON - VARE - LAST

kan leveres omgående uden Indkøbstilladelse —
Vi er til Tjeneste med alle Oplysninger.

ACAP ^{A/S}

aut. Nimbus-Forhandler

Blegdamsvej 32 - Tlf. C. 8545

Det teoretisk korrekte tidspunkt for lukning af indsugningsventilen er det øjeblik, da der ikke længere er vacuum i cylinderen, og indsugningsgassen derfor holder op med at strømme gennem indsugningsventilen.

I en motor med variabelt omdrejningstal er det selvsagt umuligt at fastsætte det nøjagtige, rigtige tidspunkt for indsugningsventilens lukning, for jo højere omdrejningstallet er, jo længere vil stemplet nå op i cylinderen, før vacuumet er udlignet, og omvendt ved lavere omdrejningstal.

Det eneste, der derfor er at gøre, er at finde det bedste kompromis. I en gennemsnits-personvognsmotor vil indsugningsventilen lukke 40° — 60° efter, at stemplet har passeret bundstillingen i indsugningstakten, medens man i visse hurtiggående motorcyklemotorer lader indsugningsventilen lukke så sent som 78° — 80° efter bund.

For sen lukning kan resultere i tilbageslag i karburatoren ved lave hastigheder og vil forårsage stort benzinforbrug. Omvendt vil for tidlig lukning af indsugningsventilen nedsætte tophastigheden, samtidig med at benzinforbruget nedsættes ved lave hastigheder.

Udstødningsventilens lukning.

Som nævnt i begyndelsen af artiklen skulle man antage, at udstødningsventilen lukker, når stemplet er i top i udstødningstakten.

I moderne motorer følges imidlertid en hel anden praksis — af grunde, som her skal forklares.

Det er af største betydning, at så meget som muligt af den forbrændte gas uddrives af cylinderen, da udstødningsgassen for en stor del består af kulsyre, som er noget af det mest uforbrændelige, man kender, og selv en ubetydelighed af denne gasart er nok til at ødelægge brændværdien af den indsugede friske gas. Enhver forholdsregel må derfor tages for at sikre god udrensning af cylinderen under udstødningstakten.

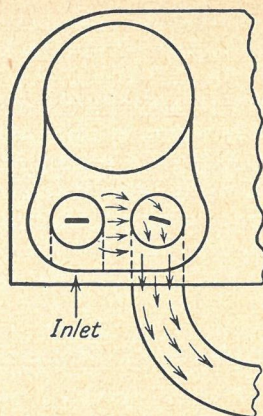


Fig. 6

To forhold medvirker til uddrivning af udstødningsgassen: Udstødningsgassens tryk, som er ca. 50 lbs pr. sq. in., når udstødningsventilen åbner, og stemplets bevægelse opad i cylinderen.

Når stemplet er i top, vil arealet over stemplet imidlertid stadig være fuld af udstødningsgas, og for at få denne skadelige gas, eller så meget som muligt af den, ud, drager man nytte af udstødningsgassens pumpevirkning. Når stemplet er i top i udstødningstakten, virker det ikke længere på udstødningsgassen, men dennes strømningshastighed gennem udstødningsrøret vil være så stor, at gassøjlen virker som et pumpestempel, der vil have tendens til at trække den gasmængde, der endnu er i topstykket, med sig ud.

For at udnytte denne pumpevirkning mest muligt lader man udstødningsventilen lukke, efter at stemplet har pas-

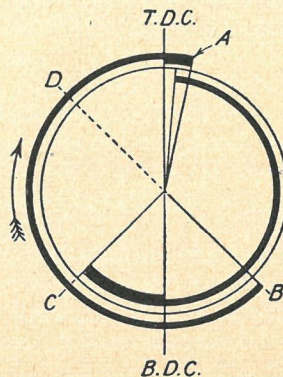


Fig. 7

seret topstillingen med ca. 10° for langsomtgående motorer og helt op til 40° for hurtiggående motorer.

Overlapning af udstødnings- og indsugningsventilen.

Det er jo imidlertid indlysende, at det at sinke udstødningsventilens lukketidspunkt i sig selv ikke er tilstrækkeligt til at få topstykket pumpet fri for udstødningsgas. Der skal også drages omsorg for, at vacuumet i topstykket lindres, da man ellers ikke får noget gas pumpet ud, og det gør man ved at **åbne indsugningsventilen, før udstødningsventilen lukker**, således at de to ventiler overlapper hinanden, d. v. s. at begge ventiler er åbne samtidig et vist antal grader. Spørgsmålet er derefter, hvor megen overlapning en motor skal have, og svaret afhænger af to faktorer:

- 1) Udstødningsgassens pumpevirksomhed.
- 2) Motorens omdrejningstal.

Den første af disse faktorer afhænger af, i hvor høj grad der er fri passage for gassen gennem udstødningssystemet. Et langt, åbent udstødningsrør uden skarpe knæk og en lydpotte med så ringe modstand som muligt vil sikre størst udnyttelse af udstødningsgassens pumpevirksomhed. Fig. 6 viser virkningen af for stor overlapning.

Udnyttelse af udstødningsgassen fra den næste cylinder i tændingsrækkefølgen.

Der er, særlig ved den firecylindrede motor, en anden skønt mindre iøjnefaldende faktor, der fremmer udstødningsgassens pumpevirksomhed, og det er åbningstidspunktet for udstødningsventilen på den næste cylinder i tændingsrækkefølgen.

På diagrammet fig. 7 ses ved »B« udstødningsventilens åbning 45° før bund, og diagrammets yderste tykke cirkel viser ventilens åbningsperiode over stemplets topstilling og videre til »A«. Afstanden »TDC« til »A« på diagrammet



FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RV. 3838

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885



KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS
Randersvej 37 Tlf. 12559

Raa Kædehjul i alle Størrelser.
Vindskærme f. Nimbus og eng. Cykler



Helgolandsgade 13 · C. 14361 · Kbh. V.

DE POPULÆRE MOTORCYKLER



Hovedforhandlere:

I/S SOFUS NELLEMANN
RANDERS

E. BRUUN-LARSEN
ODENSE

ERIK ORTH - KBHVN. Ø.

Generalrepræsentant for
Tjekkoslovakisk Motorcykleindustri



D.K.W. Automobilreser vedele
en gros. Forsendelse over hele
Landet

Erling Nygaard
Slagelse. - Telefon 2236.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

repræsenterer udstødningsgassens pumpeperiode.

Af diagrammet fremgår det, at når udstødningstakten nærmer sig sin afslutning ved »D« 45° før top, vil udstødningsventilen åbne på den næste cylinder i tændingsrækkefølgen, og gassen i udstødningsrøret, som er ved at tabe i strømningshastighed, vil nu blive speedet voldsomt op af den næste cylinders udstødning, og der vil opnås en kraftig pumpevirkning fra »TDC« til »A«.

Af dette vil det forstås, at jo senere man kan lade udstødningsventilen åbne, des større pumpevirkning og des bedre udrensning af cylinderen opnår man.



HERNING

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

**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 assortede
Specialforretning.

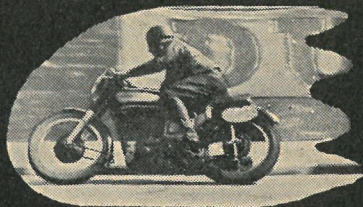
Griffenfeldtsgade 5, Telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. Efterkrav.



Den uovertrufne

Norton

Vinder af over 20 T.T. Løb



Horn-idioter

Kender De situationen: Man holder i en lang række for rødt lys, forrest holder en måske ikke så rutineret chauffør, eller måske er vognen ikke helt i orden — den er i alt fald »død«. Lyset skifter til gult, og i samme øjeblik, der skifter til grønt, tuder den første utålmodige sjæl i hornet. Et øjeblik efter er hele rækken i gang med en koncert for mere eller mindre falske horn.

Er det ikke besynderligt, at man i vor oplyste tidsalder stadig mener, at man kan starte en foran holdende vogn ved at trykke på hornkontakten i sin egen vogn. Herregud, manden er vel ikke interesseret i at holde, hvor han gør, så man kan roligt gå ud fra, at han starter, så hurtigt han kan.

Der er i det hele taget mange biler, der bruger hornet til overdådigt vanvid, men der ligger en fare deri, at man nedbryder respekten for hornet som faresignal.

Udblæsningsrør til Motorcykler

stort Lager, Rør haves til alle Modeller. Pris 55 Kr., Lydpotter 29 Kr. Provinsord. eksp. omg.

Berger

Foldagervej 12, Kbhvn. S. SUNDby 2932



Specialværksted for

DKW

MOTORCYKLER

MOTORCRAFT

P. BANGSVEJ 25

Ny Indehaver

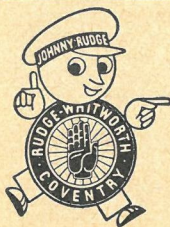


VEJLE

ALFRED MORTENSEN

NØRREBROGADE 20

TELEFON 933



**Motorcycle-
Værksted**

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reserve dele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926



ODENSE

MATCHLESS - JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen - Telf. 545 (Lokal 6)

MOTOR DRESS tilbyder

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og

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

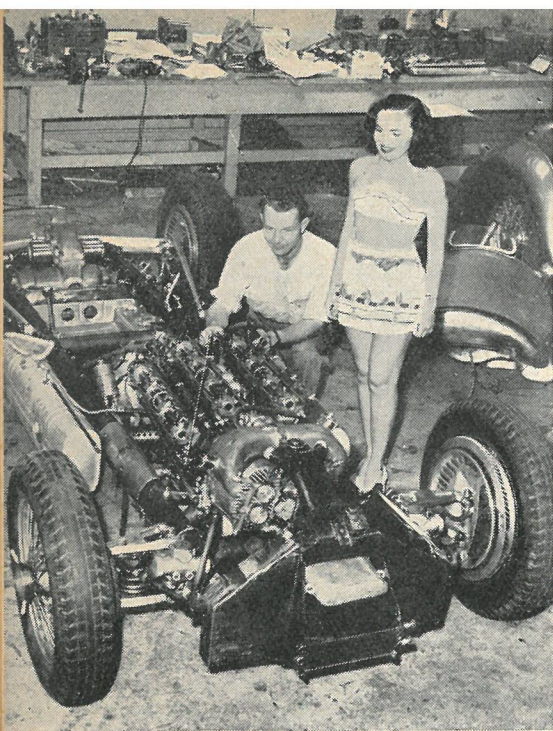
Oilskinsfrakker enkelte og med For fra - **39,15**

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



Fra et sikkert skjulested i Tyskland er der fundet en motorblok til Don Lees Mercedes Benz, der måtte udgå på grund af maskinskade i sidste års Indianapolis. Vognen skal med i år igen, og tyske racerentusiaster har bogstavelig talt ledt Tyskland igennem for at fremskaffe de nødvendige reservedele til at få vognen på ret køl. Det er nu lykkedes, og delene er fløjet til USA. Don Lees chefmekaniker viser her en eller anden »star« fra Hollywood vidunderet. (Hun hedder for resten Helen Gerald, hvis Deres vej falder forbi de kanter.)

Vognen er vel nok toppunktet af, hvad der er præsteret i bilteknik. Det kan f. eks. nævnes, at støddæmperne kan indstilles fra førersædet, hvorved køreren kan udligne den faldende vægt forårsaget af forbrugt brændstof. Det var hovedsagelig denne type, Caraciola vandt sine mange sejre med.

SIDSTE!

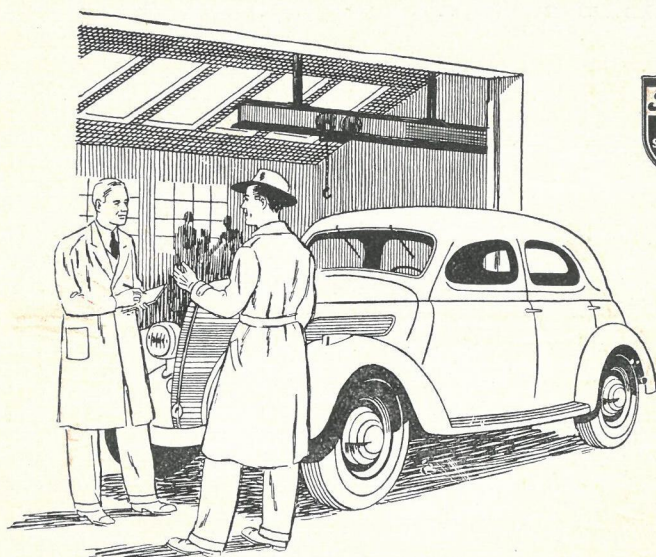
Finland lægger op til stor motoruge i maj. Foruden Djurgårdsloppet den 8. maj skal der på andre baner køres den 11. og 15. maj. Til disse løb er anmeldt følgende danske vogne: O. Heick, M. G., Rottbøll-Ørum, M. G., Frede Andersen, B. M. W., Elo Sørensen og Frimann Steensen i deres specialbyggede vogne samt Kai Hansen og Robert Nellemann i midget klassen. Hvor mange af disse vogne der kommer til at deltage, kan endnu ikke siges, men mindst 5 vogne er sikre.

Der bliver også dansk deltagelse i motorcykleløbene på Djurgården, men det kan ved redaktionens slutning endnu ikke siges, hvor mange ryttere der kommer med. Foreløbig nævnes Svend Aage Sørensen og N. V. Jensen, sidst nævnte på den nye AJS model R 7, den såkaldte standard-racer.

På grund af referaterne fra disse løb **udkommer SMJ's majnummer først omkring den 20. maj i stedet for den 15.**



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
 NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4868



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 en Ford-forhandler. — Han har de øvede mekanikere, det rigtige værktøj og sidst, men ikke mindst, den store erfaring. Han hjælper Dem med at holde Deres vogn i god stand.



FORD MOTOR COMPANY A/S - KØBENHAVN SV

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