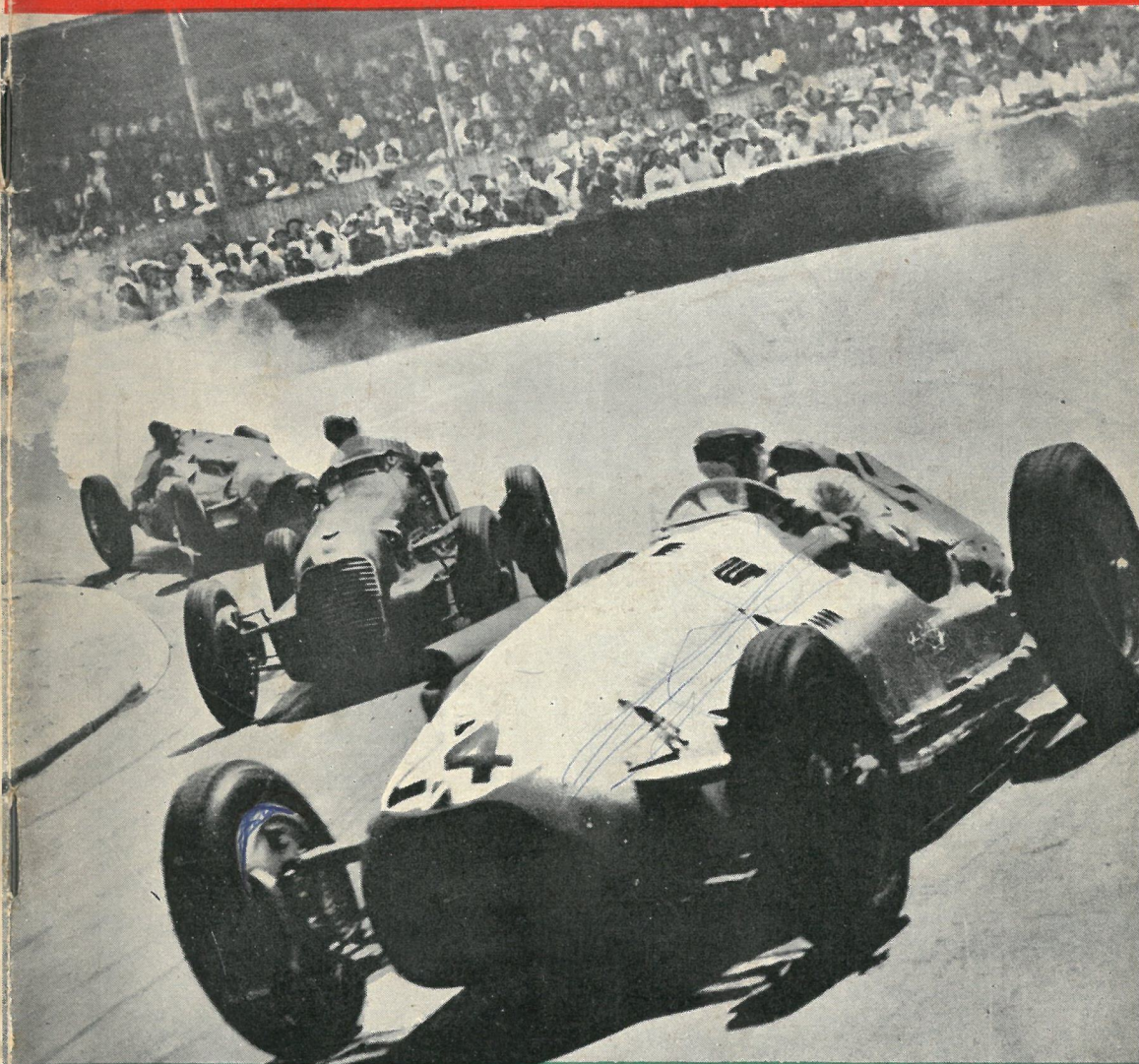


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

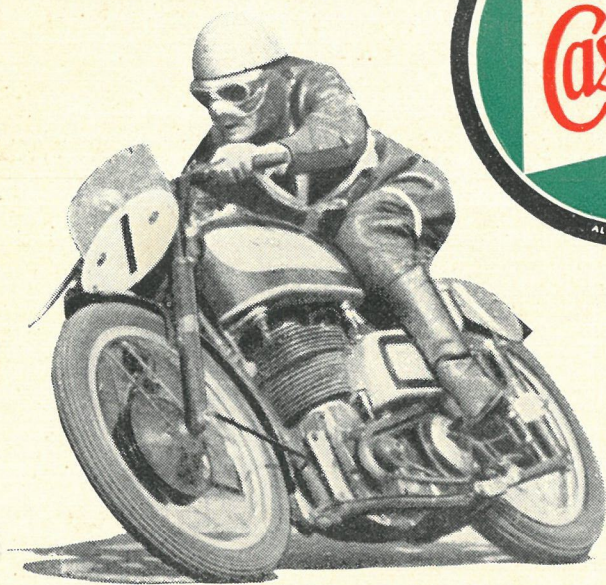
TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 5

Paris Grand Prix — to Talbot og en Maserati i et sving.

MAJ 1949



Følg Eksperterne brug **CASTROL** Motorolie

De rette Sommerkvaliteter til Motorcykler:

De fleste 4-Takts..... „GRAND PRIX“
2-Takts..... „XXL“
Nimbus..... „XL“

— **men forlang udtrykkelig CASTROL, naar De faar fyldt
Olie paa Motoren.**

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GOTHERSGADE 109 . KØBENHAVN K.

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Eftertryk af bladets artikler og gengivelse
af illustrationer maa ikke finde sted uden
tilladelse

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

Løssalgpris
kr. 1,10

Indholdsfortegnelse:

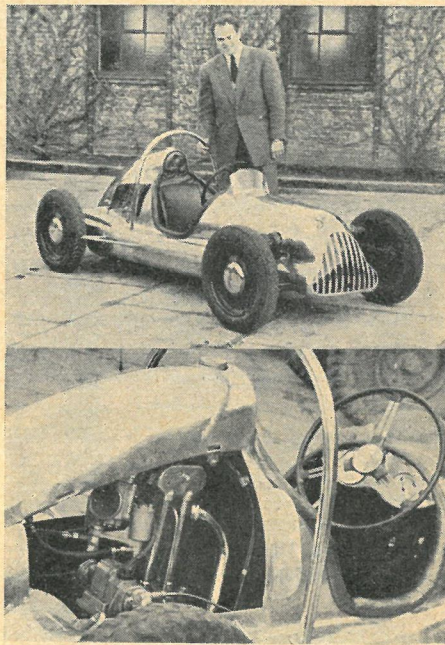
	Side
København—Cape Town	3
Minder fra T. T.	13
Vanskelig bakkebane ved Fem- møller	15
SRM, verdens hurtigste sprinter? ..	16
Djurgårdsløppet	18
Gladsaxe åbner	33
Gardermoen	36
Konflikt mellem Gentoftebanen og tre ryttere	37
Ventilproblemer	39
Vi prøvekører Morris Minor	43
Fyens Motor Sport	46
Bakkeløb ved Hobro	47
Trial ved Undløse	48



Der kommer stil over de danske Midget-racere

Robert Nellemann har bygget en smuk, ny midget racer, der i store træk ligner den svenske »Effy«, og hvad køreegenskaber angår skulle komme op på siden af denne.

Den smukke, lille vogn er bygget på et Fiat 500 chassis og er forsynet med en JAP 500 ccm sprintermotor. Vognen er affjedret både foran og bagved, og der er olietryksbremses på alle 4 hjul samt håndbremse til baghjulene. Sporvidde 1,11 m for og 1,10 bag, akselafstand 2,0 m, vægt 230 kg. Gummiet er



Øverst: Robert Nellemann med „Silver Bird“.
Nederst: Motorens indbygning.

4,00×15, udvekslingen i styretøjet er 1½ omgang. Gearkassen er en 4-trins BSA standard-kasse model 1948.

Karosseriet, der er meget smukt forarbejdet, er helt igennem bygget af aluminium, hvorfor vognen har fået navnet »Silver Bird«.

På instrumentbordet er indbygget en omdrejningstæller, gearindikator og magnetkorts slutningskontakt.

--- *Den ny Mobiloil holder motoren ren indvendig*

Den renser — mens den smører.

Efter få tusinde km kørsel med den Ny Mobiloil vil alle sodafsætninger på stempelsider være fjernet, hvorved unødvendigt slid undgås og vognens ydeevne forøges.

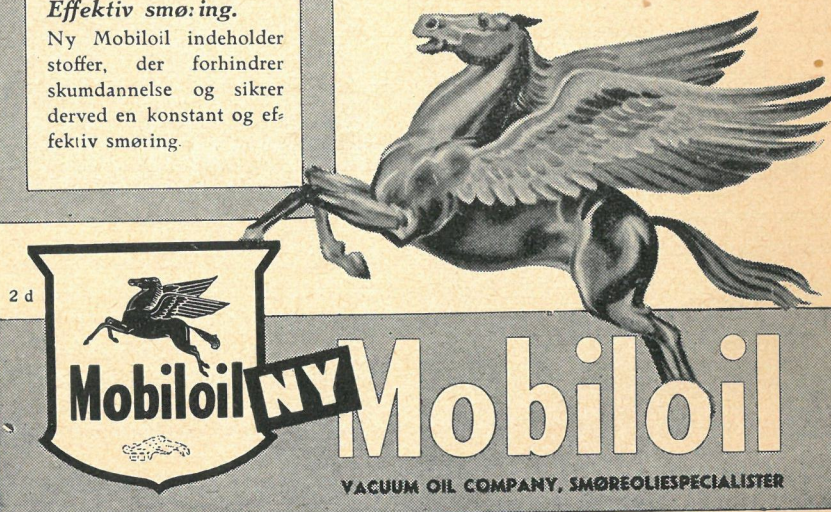
Tåler særlig hård belastning.

Den Ny Mobiloil nedbrydes ikke af iltning selv under den hårdeste belastning, men bevarer sine fulde smøreegenskaber.

Effektiv smøring.

Ny Mobiloil indeholder stoffer, der forhindrer skumdannelse og sikrer derved en konstant og effektiv smøring.

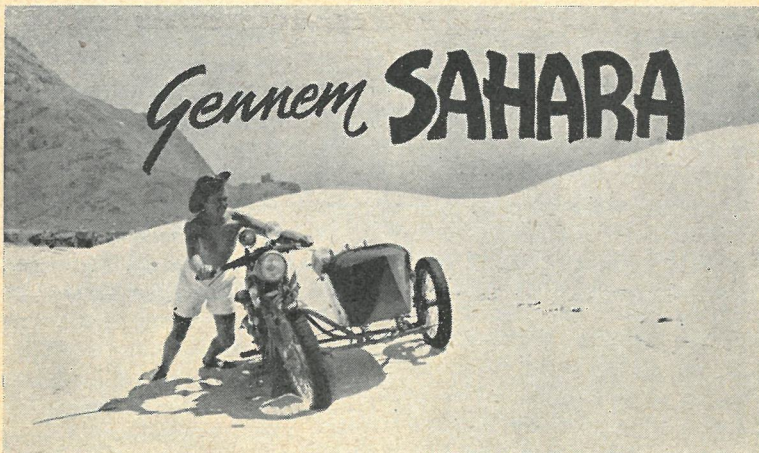
Den Ny Mobiloil er behandlet med nye kemiske stoffer, der kan få bugt med de hidtil uundgåelige sodaflejringer på stempelsider og stempelringe og andre dele i motoren. Den Ny Mobiloil løsner og indkapsler sodpartiklerne og hindrer dem i at sætte sig fast. — Forlang den Ny Mobiloil hos Deres forhandler.



København-Cape Town på motorcykle

Af
Jørgen Bitsch
copyright

I sidste nummer bragte vi den første artikel, der omhandlede udturen gennem europa. Vi følger nu forfatteren til Afrika og ind i Sahara ørkenen, men først er der lidt besværligheder i Spanien.



Til tyrefægtning i Madrid.

På turen til Madrid bliver vi overfaldet af et imponerende regnvejr. Træer vælter ud over vejen, mange steder må vi køre i $\frac{1}{2}$ m vand, og tre steder må vi forcere bjergskred, som helt dækker vejen på lange strækninger.

Disse ture over grus og klippestykker, grene og buske havde nær taget pippet fra både motorcyklen og os, men vi kom da igennem.

Jorbunden på den lejrplads, vi finder, er ler, der af regnen er blevet som blødt smør at træde i. Om morgenen vågner vi ved et brag. En stor lastbil er skredet ud i svinget og har lagt sig til hvile med hjulene i vejret et par meter fra teltet.

Efter en ensformig og kold tur over Kastiliens højslette når vi hovedstaden Madrid samme dag, som sæsonens største tyrefægtning skal finde sted, men vi får besked om, at det er helt umuligt at få billetter, da de er solgt sort til fantasipriser, 2—300 kr. pr. stk., for flere måneder siden, og at det normalt tager et par uger at opnå tilladelse til at fotografere.

Men væbnet med fotografiapparater og filmskamera og en tilfældig anbefa-

ling på engelsk stormer jeg indgangen, og i løbet af to timer har jeg forceret et større antal kontroller og afspærringer og opnået hans excellences Madrid-politipræfektens specielle tilladelse til at filme, og et øjeblik efter kører jeg løs med filmsapparatet fra pressefotografernes plads.

I alt bliver der dræbt 6 tyre i løbet af to timer. En dygtig toreador bliver hurtigt berømt og tjener masser af penge; men kampen er en leg med døden. For et par uger siden blev Spaniens dygtigste tyrefægter dræbt, og i de følgende dage holdtes to minutters stilhed ved alle tyrefægtninger til ære for den døde toreador.

Tyrefægtning — Spaniens nationalidræt — kan måske nok siges at være en rå sport; men under kampen er tyren så ophidset, at den sikkert ikke mærker meget, og ingen andre tyre i Spanien har det bedre end de »toros«, der er bestemt til tyrekampe, og som hele deres liv opdrættes omhyggeligt og får de bedste og største folde at græsse i.

Nu er man også begyndt at afholde tyrefægtninger, hvor toreadoren og hans hjælpere kører på motorcykle. Wolfram og jeg prøvede engang ufri-

villigt noget lignende med en bøffelty i Afrika — det er knapt så morsomt, som det ser ud til!

Menukortet paa dansk hjælper!

Onsdag aften kl. 9 var vi tilsagt paa politistationen; nu vilde det spanske politi vel endelig give os det nødvendige visum til spansk Marokko og den nødvendige udrejsetilladelse. Vi har nu spildt 8 dage paa dette dyre sted og knapt fået anden føde end vandmeloner og bananer, så vi har besluttet at køre mod Gibraltar, så snart vi har de nødvendige papirer. Motorcyklen er pakket, og alt er parat til natkørsel. Da får jeg paa politikontoret en udrejsetilladelse til at forlade Spanien samme vej, som vi kom ind. Jeg bliver noget overrasket og protesterer. Vor ansøgning var paa spansk, så der skulle ikke være noget at tage fejl af, desuden havde vi telefonisk fået bekræftet, at vi havde vedlagt et nødvendigt antal anbefalinger. Som svar paa min kraftige protest trækker man blot paa skulderen og svarer med den håbløse spanske gløse *mañana*, som vi desværre kender alt for godt fra vore henvendelser paa andre kontorer.

Men nu kan det være nok, nu siger vi selv det sidste *mañana*; men det bliver *mañana* Francia! Så træder jeg kickstarteren i bund, og vi forlader Madrid. Denne gang skal *mañana* komme til at betyde i morgen, selv om der er næsten 900 km til Frankrig.

Farvel, Franco, jeg håber, det varer et stykke tid, før jeg igen skal spille tiden paa dine kontorer, eller før dit politi igen buldrer os op kl. 2 om natten, når vi sover sødeligt i vort telt, for at se papirer, selv om vi ikke kan være andet end tilfredse med, at det lod sig nøje med brugsanvisningen til vor svenske primus og et farvestrålende dansk menukort, — de eneste papirer, vi kunde finde i øjeblikket, da vore pas var deponeret paa visumkontoret.

Men vi sender venlige og taknem-

melige tanker til det spanske folk, der var enestående imod os og viste os en hjælpsomhed, som vi aldrig vil glemme. Og farvel til de evindelige vandmeloner og de små rundstykker til 2 kr. stykket.

Cyklen brummer for sidste gang gennem Madrids avenuer, forbi Plaza del Toros, som vi daglig har passeret paa jagt efter visa og udrejsetilladelser.

I timevis suser vi over Kastiliens uendelige højslette; her er ret køligt, og paa en strækning ligger rimfrost.

Hele dagen kører vi videre uden stop. Lidt druer og bananer spises under kørselen. Hen under aften kører vi et par timer gennem en fantastisk tordenbyge, der får bilerne til at køre i stå; jeg holder maskinen i 1. og 2. gear. Den bliver så varm, at vandet omgående fordamper fra strømfordeler og tændrør, og vi slipper igennem; men sidevognen er halvt fuld af vand, der er kommet ind gennem bunden.

Endelig når vi grænsen og slipper ind i Frankrig. Regnen holder op, og vi bliver i så godt humør, at vi kører endnu et hundrede kilometer, før vi slår lejr efter endt dagværk: 950 km er tilbagelagt, men Frankrig er nået.

På 4de klasse.

I Marseille er vi heldige og finder en båd, der går til Oran. Uden at vide at 4. klasse fortrinsvis benyttes af arabere og tvivlsomme eksistenser, bestilte jeg billetter til billigste pladser — der skal jo spares, når pengene skal holde til hele turen — og undrede mig over, at prisen kun var 140 kr.

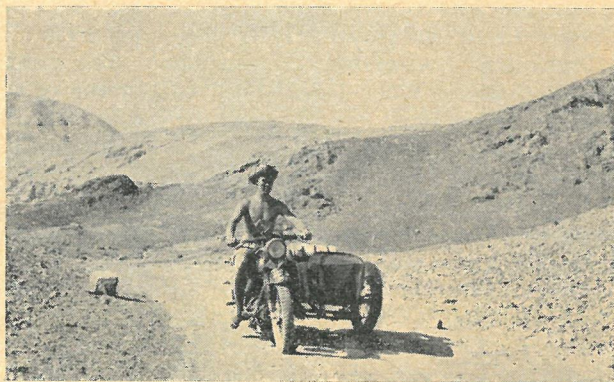
Om bord paa »Ville d'Oran« står vi ud af Marseilles havn forbi Château d'If, greven af Monte Cristos Ø, og ud mellem skærene. Over Marseille skimtes endnu byens vartegn, den skønne katolske kirke med den smukke udsigt, Notre-Dame de la Garde. Men til sidst forsvinder byen med de hvide bjerge i en blå dis, omkring os har vi kun det ufatteligt blå hav. Jeg husker, da

jeg som 16-årig her kæmpede med søsygens kvaler under en orkanagtig storm ud for Spaniens kyst; men i dag er luften stille og vandet blankt som et spejl. Kølvet bobler og bruser grønt, og om stævnen har vi blændhvidt skum, hvor solen laver små regnbuer.

Nu går det ud over Middelhavet, »bound for Oran«.

Vi får tid til at se os om. Det er et mærkeligt menageri, vi er lukket inde i — for vi er virkelig blevet afspærret fra 1., 2. og 3. klasse. Wolfram bemærker allerede, at vi måtte vist hellere have taget billetter til 1. klasse eller i hvert fald til 3. klasse; men i øjeblikket er jeg blot interesseret i at se på det byggede liv omkring os.

Man må stole på sig selv og være mand for at klare enhver situation med maskinen, de indfødte eller vilde dyr, når man kører i barske bjergene hundreder af kilometer fra den nærmeste hvide mand.



Oppe på nogle tovruller har nogle arabere med turban, lang frakke og spadserestokke garderet sig. Der sidder en gammel, mimrende morlille og gnaver på en brødhumpel med sine tandløse gummer, her ammer en ung moder sit barn, og her giver en anden sit barn ble på — forøvrigt en sjælden luksus på disse breddegrader.

Forlugen er erobret af en flok rejsevante arabere, der allerede har indhyllet sig i kapperne og lagt sig til at sove. De, der har været heldige og fået en liggestol, indretter sig, hvor der er mest læ. En flok kronragede tyskere, der i Marseille er hvervet til fremmedlegionen i Nordafrika, ser sig fortumlede

omkring. Mere rejsevante officerer fra fremmedlegionen spankulerer rundt i deres flotte uniformer. En Neger med shorts og lange underbukser trækker skindhuen ned om ørerne og prøver på at gøre sig så lille som muligt for at kunne være i den lasede militærfrakke, der stumper ved albuerne. Et par andre negre bærer fremmedlegionens uniform og er langt mere harmonisk byggede end de hvide soldater.

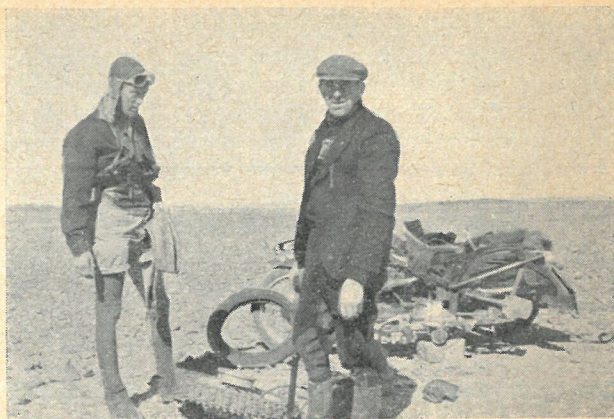
Kl. 18 går solen ned, og et øjeblik efter er det mørkt. Børnene standser deres leg og forretter deres små ærinde i en krog på dækket. Jeg orienterer mig for natten og kigger først under dæk, men trækker mig hurtigt tilbage. Stanken og forholdene dernede

svarer nærmest til mine forestillinger om slavetransporter i gamle dage. Så hellere sove på det kolde dæk.

Det bliver koldere og koldere; jeg fryser, og en lille, fransk korporal fra kolonitropperne klapper tænder, så det høres langt væk. Vi kryber sammen med ryggen mod hinanden, så er der da lidt læ for den bidende vind på den ene side. Det bliver stadig koldere, men snart ligger vi 5—6 mennesker tæt sammen: en fransk koloniofficer, en tysk rekrut til fremmedlegionen, en ung neger og et par, der ligner kabyle eller arabere — og en ung dansker på eventyr.

Før vilde jeg nødigt have siddet i

I den sydlige del af Sahara fik vi ødelagt alle vore dæk. Vej var der ikke meget af, og skærverne var på størrelse med almindeltge brosten



samme sporvogn som nogle af disse mennesker; men nu spiller jeg ikke en tanke på lopper, lus eller andet. Det er selvopholdelsesdriften, der i øjeblikket kræver: læ og lunhed frem for alt!

Dækket er ubehageligt at ligge på, og efterhånden synes jeg, det bliver hårdere og hårdere; men først når det bliver ganske uudholdeligt, vender man sig en gang, hvilket forårsager, at hele flokken vækkes og giver den fornødne plads. — Jeg sender en tanke til det luksushotel, vi boede på ved den danske grænse; men dette er alligevel en større oplevelse. Jævnlig hver time skifter flokken plads. Først på natten vågner jeg, hver gang en rotte løber hen over ansigtet, men naturen kræver sin ret, jeg falder i en dyb søvn, og hver gang klumpen bevæger sig, vender jeg

mig i søvne. Hverken tonerne fra 1. classes dansesalon eller den flerstemige snorken, der lyder fra enhver kant på dækket, vækker mig — Det er nat på 4. klasse.

Om morgenen er man lidt stiv i lemmerne og tyk i halsen. Solen viser sig ikke, men i stedet blæser det op til storm og et par timers regnvejr.

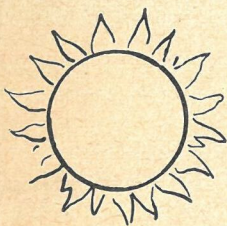
Wolfram og jeg sidder og kryber sammen i en krog med et stykke gammel presenning som tag og deler vor sidste skorpe. Den er noget tør, men regnen bløder den op.

Stormen tømmer dækket for mennesker, men vi foretrækker væden frem for forholdene under dæk.

Hen under aften bryder solen frem. Fra kommandobroen og fra 1., 2. og 3. klasse spejdes ivrigt i den retning, hvor

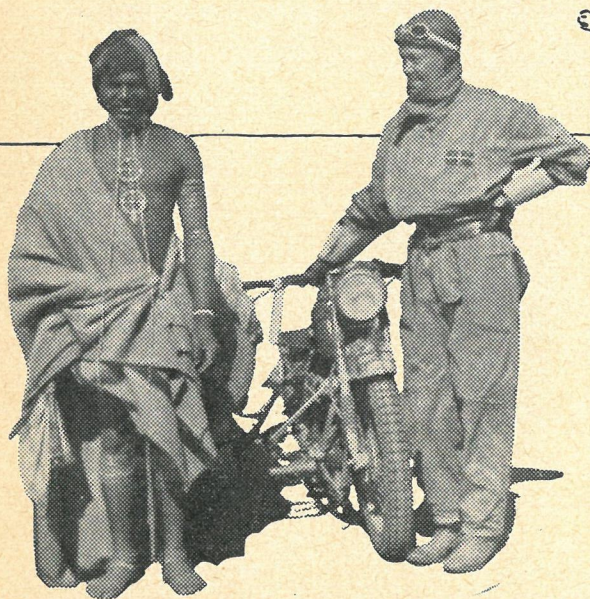
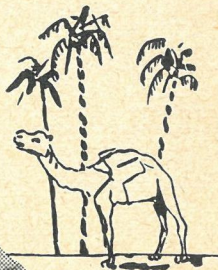


Hosten er i fuld gang i oasen. Dadlerne bæres hjem fra palmelunden i store kurve. På tilbagevejen bæres sand og støv, som er føjet ind i ørkenbyens smalle stræder, bort i de samme kurve. Bliver sandudbæringen ikke passet, »sner« man inde.



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

DUNLOP RUBBER CO. A/S - VENNEMINDEVEJ 30, KBH. Ø.



Den kendte motorkører
Jørgen Bitsch benyttede
CHAMPION tændrør på
sin tur fra København til
Cape Town — han vidste
af erfaring, at CHAM-
PION er indbegrebet af
økonomi og driftsik-
kerhed.



FØRST I START

STØRST I FART

★
CHAMPION

Brilow
F. BRILOW & CO.

man venter land; men det er fra 4. klasse, råbet Afrika! først lyder, og snart kan alle skimte kystbjergene.

Mødet med Afrika fremkalder vidt forskellige reaktioner: Araberne er ligeglade, de er så vant til at hutle sig frem i næsten alle Middelhavslandene. De tyske rekrutter til fremmedlegionen ser bekymrede ud. De er noget usikre på den skæbne, der venter dem; alt, hvad de ved, er, at de har bundet sig for 5 år, og at lønnen det første år vil være nogle få øre om dagen. En lille familie græder af gensynsglæde. Et par franskmænd bider tænderne sammen og er øjensynlig ikke særlig glade ved tanken om igen at skulle sætte benene på Afrikas jord.

Men helt fremme i stævnen står to danskere i motordress, og jeg tænker, de to er mest spændte på, hvad Afrika vil byde på af oplevelser, eventyr og strabadser.

Papirvanskeligheder i Algier.

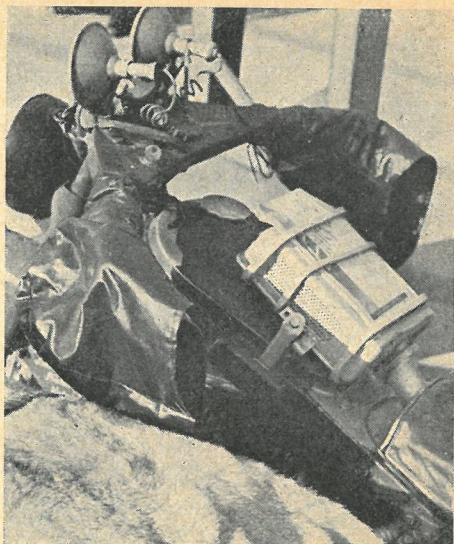
Endelig står vi på Afrikas jord. Arabiske handelsfolk flokkes om os og forsøger at afsætte deres falske varer eller bedrage os på anden måde, men jeg kender disse arabere fra mine tidligere rejser. Vi fortsætter til Algier for at få tilladelse til at køre gennem Sahara-ørkenen.

Dagene går, ugerne går, den ene forhindring efter den anden dukker op. De papirer! De papirer! Vi har mest lyst til at starte en udryddelseskrig mod alle franske kontoriusser, for nu skal vi have fem forskellige ørkentilladelser, som alle synes lige umulige at opnå.

Det ene dokument omfatter f. eks. motorkøretøjet; det skal ifølge paragraf 117 have »træk på alle fire hjul«; det kan ikke engang mekanikeren Wolfram fremskaffe på en motorecykle.

Desuden skal vi stille 2000 kr. i depositum og medbringe så meget drikkevand, at vi næsten kunne grundlægge en ny oase.

Efter syv ugers forløb har vi endelig



Det kombinerede sand- og vandfilter på tanken. Uden denne foranstaltning var vi aldrig sluppet igennem.

modtaget svar på vore fem ansøgninger — alle afslag!

Der er Kolera i Ægypten, så den vej kan vi ikke slippe igennem. Køre hjem og tilbringe vinteren i kakkelovnskrogen har vi heller ikke lyst til, altså må vi gennem Sahara uden tilladelse.

Vi tøffer ned mod Laghuat, men bliver standset af militærpolitiet i et smalt bjergpas, og selv om vi bruger mund på dansk, er der ingen vej udenom, vi må tilbage til Algier.

Men never give up! Vi hører forlydender om, at der er mulighed for at

En arabisk sheik fik en tur i sidevognen, til gengæld lånte jeg senere en af hans flotte hvide kameler til en lille ekspedition.



slippe igennem ad en vestligere rute over Colomb-Bechar. På vejen hertil ser vi en milepæl, der som en advarende finger rager op af ørkensandet. Den angiver vor rute: Gao 3000 km, Miami 3400 km, Kano 4500 km.

Taget til fange af fremmedlegionen.

Men da vi når Colomb-Bechar, porten til ørkenen, er der lukket af for os. Selv om vi havde fået at vide, at der ikke var nogen militærkontrol her, bliver vi alligevel snuppet. Man spørger igen efter papirer og fører os til kommandanten.

En konvoj af store militære ørkenvogne bevæger sig mod nord. En lille motorcykle er nr. 2 i vognrækken, efter den følger en jeep med riffelbevæbnede soldater fra Fremmedlegionen; de har ansvaret for, at motorcyklen og dens to passagerer kommer ud til kysten og bliver sendt hjem til Europa.

De to forviste eventyrere har det ikke helt godt. Vejen har aldrig før været så ujævn og solen aldrig før så gloende — humøret er under nul.

Den enorme støvsky fra lastvognen foran generer øjnene og river i halsen. Konvojen passerer en strækning, hvor det tørre lerstøv næsten skjuler alt. Mandskabet på motorcyklen gisper og hoster, og pludselig drejer de af fra vejen og ryger ind i et lavt palmekrat. I støvskyen fortsætter konvojen uanfægtet.

Et par timer senere haler Wolfram og jeg maskinen ud af krattet og nu fuld fart på tilbage mod Colomb-Bechar. Vi

passerer Oasen i skjul af nattemørket, får i hast fyldt vandbeholderen og købt lidt tørrede dadler hos en snusket araber, og så er vi i ørkenen. Den nat tør vi ikke slå lejr, for nu skal myndighederne ikke mere opholde os.

Faret vild i ørkenen.

Vi ligefrem længes efter at se sand, men endnu er her kun sten og groft grus omkring os. Ørkenstien, pisten, er ofte bølget som et vaskebræt med store tværvælvler; så gælder det om at sætte farten op og flyve over alle rillerne i gruset, men samtidig risikerer vi at ødelægge maskinen i et af de mange huller så store som badekar, der findes i vejen. Der er også risiko for at knuse bundkarret mod et af de store klippestykker, der ligger og flyder overalt.

Til sidst bliver det for slemt med »vaskebrættet«, og vi kører ved siden af pisten på en ganske flad grusslette, hvor kun en enkelt gang et klippestykke stikker op af sandet — men bare en eneste sten kan spolere hele motorcyklen for os, så det gælder om at se sig for i mørket, og samtidig må vi holde øje med pisten på vor venstre side for ikke at fare vild. Den er så dårlig, at den ikke adskiller sig synderligt fra gruset omkring den — og pludselig er vi klar over, at vi ikke har set den i lang tid. Vi drejer til venstre og sætter alle spotlights til for at finde spor. Der er gået en evighed, synes vi, før vi endelig finder aftegnning af dæk i sandet; men det er vort eget spor, vi har kørt i cirkel.

Selvfølge kan vi nu følge vort første spor og måske et halvt hundrede kilometer tilbage finde pisten og på den måde komme på ret vej igen; men for at spare på benzinen foretrækker vi at tage retning efter stjernerne.

Karlsvognen og Nordstjernen står i en lidt anden stilling på himmelhvælvingen end i Danmark, men vi finder verdenshjørnerne, og nu går det over den øde grusslette mod syd.

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



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.

Mr. Ernest Johnstone kommer aldrig for sent til bussen, han har nemlig seks-syv stykker stående i garagen. Der er ganske vist kun 3 siddepladser i hver. Her ses

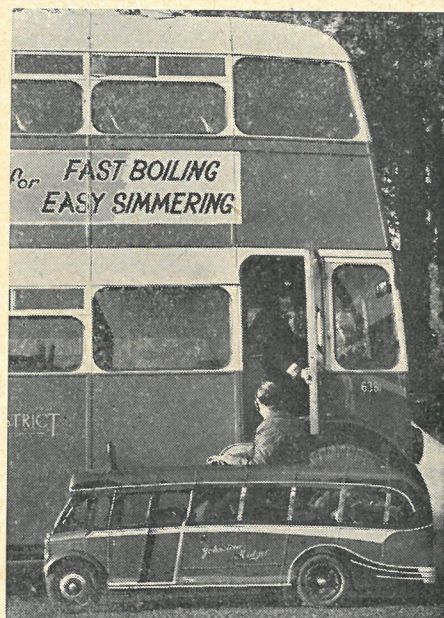


en af busserne i sammenligning med en lastvogn.

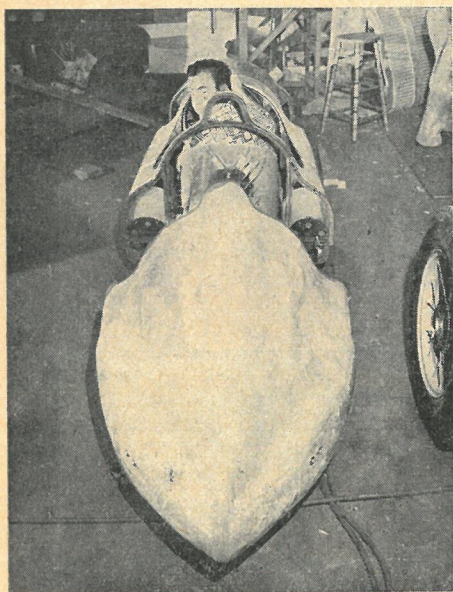
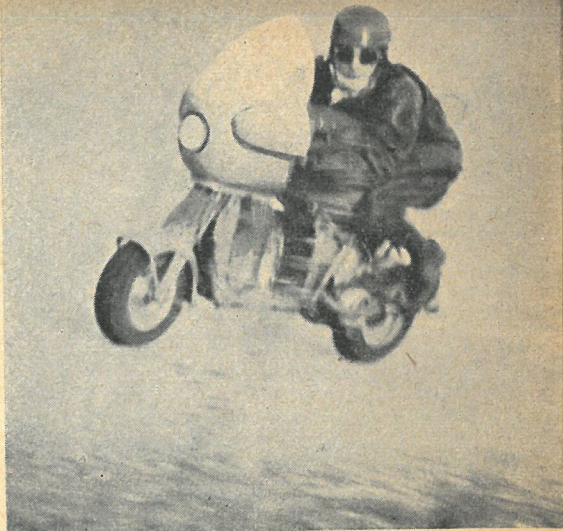
En del af vognparken er kørt frem til service. Det er et overkommeligt arbejde at pumpe 3 busser op med en fodpumpe. Vognene er forsynet med en Villiers 125 ccm motor.



Foroven: Det er ikke nødvendigt med en lift når undervognen skal efterses. Til højre: Mr. Johnstone hilser på en kollega. Medens folk bander og sværger over londons overfyldte busser, er børnene ellevilde over at køre i Mr. Johnstones små busser, der kører på alle markeder rundt om i England.

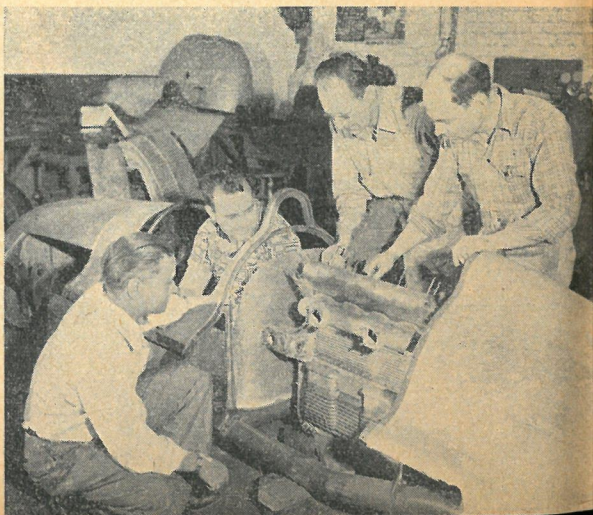


Der raser en ren rekordbølge indenfor den internationale motorverden. Denne lille maskine, der selvfølgelig er italiensk, har lige sat 33 verdensrekorder, hvoraf nogle ganske vist er nye. Maskinen har bl.a. været i fart i 51 timer uden afbrydelse. Maskinen har opnået en gennemsnitsfart på 97,78 km/tm og foruden har den sat rekord for 48 timer og for 5000 km. Motoren er en 125 ccm Scooter Lambretta. Proverne fandt sted på Monthlery-banen, hvor maskinen blev kørt af de 3 italienske kørere Masetti, Bruneri og Masserini.



Til venstre ses Bill Taylor, der skal køre den nye »Rocket Special« på Indianapolis den 31. maj. N. J. Rounds er ejer af vognen, der er fremstillet på et værksted i Californien. Vognen er forsynet med en Meyer-Drake motor, anbragt bag i vognen. Affjedringen er uafhængig på alle 4 hjul, og benzintanken er fordelt på tre punkter, nemlig ned langs sidevangerne og foran køreren — med andre ord: Auto-Union om igen.

Her ses fra venstre til højre: N. J. Round, der har anmeldt vognen til Indianapolis den 30. maj, Bill Taylor, der er midget champion og som skal køre vognen. Emil Deith og Lugie Lesovsky, der har konstrueret og bygget vognen.



Minder fra T.T.

Besvær i Holland af K. Bills

Ikke helt i T.T.-stilen af Jock West

G. S. Davidson, redaktør af The Special, har samlet og udgivet forskellige rytter-erindringer. Vi har erhvervet rettighederne til disse, og bringer her de 2 første.

Det hollandske T.T. senior skulle løbe af stabelen. De øvrige løb, heri indbefattet juniorløbet, var kørt samme dag, men på grund af en række forskellige årsager blev hvert løb startet ca. 20 minutter for sent, og følgen heraf var, at da Harold Daniell og jeg gjorde os klar til at varme de store Norton maskiner op til seniorløbet, mente jeg, at der var tid til et sidste overblik over et ganske specielt væmmeligt lille hårnålesving lige efter startstedet, varmen var i parentes bemærket denne dag ganske frygtelig. Det var den varmeste dag, man havde haft i holland i 112 år, og det er derfor let at forestille sig, i hvilken tilstand den tjærede vej befandt sig.

Imidlertid kørte jeg langsomt ned til hårnålesvinget og så på det, hvorefter jeg vendte og kørte tilbage. Dette syntes at være signalet for alle banens funktionærer til at falde over mig. De masede sig tæt op ad motorcyklen og brugte en mund af den anden verden, medens jeg prøvede på at forklare sagen i det bedste hollandske, jeg kunne præstere, hvilket bestod af 3 ord, der uheldigvis ikke kunne anvendes i denne diskussion.

Jeg forstod dog så meget, at jeg ikke kunne få lov at køre tilbage til startstedet uden først at have kørt en komplet baneomgang.

Jeg havde naturligvis ikke mit racertænder i maskinen, ligesom jeg hverken havde styrthjelm eller handsker hos mig.

Jeg stak af sted, så hurtigt jeg turde

køre af hensyn til mit tænder, og kom tilbage til startstedet, hvor man netop i højtaleren meddelte, at dette løb i modsætning til de øvrige skulle starte præcis på klokkeslettet.

Ved startstedet kom »professoren« (Joe Craig) mig imøde. Han havde mit racertænder, styrthjelm og øvrige udstyr med. Joe var upåvirket af situationen, og netop som han havde fået revet mit tænder ud af den varme motor, startede løbet — samlet start med Joe og jeg i forreste linie. Al ære og respekt for »professoren« — med hele bundtet drønende omkring sig lykkedes det ham at skifte mit tænder, medens jeg gjorde mig klar med styrthjem o. s. v.

Uheldigvis kom jeg uforvarende til at svinge lidt med maskinen, og Joe fik en finger alvorligt forbrændt, men det fik jeg først at vide bagefter, for han gav ikke et kny fra sig, da det skete. Det forekom mig at være en endeløs lang forsinkelse, men i virkeligheden lykkedes det Joe at få mig startet kun 20 sek. efter de øvrige.

Takket være den store Norton lykkedes det mig at komme gennem den første Baneomgang (13 til 14 km) på syvendepladsen. Ved tredje baneomgang var jeg nr. 3, derefter på andenpladsen (Harold udgik med punktering), og ved femte eller sjette omgang var jeg i spidsen, og denne lykkelige udvikling af forholdene holdt sig løbet ud.

Ikke helt i T.T.-stil - *Af Jock West*

Jeg tvivler om, at Isle of Man politiet nogen sinde har anklaget en væddeløbskører for beruselse, medens han har deltaget i T. T. løbet, men i 1935 var jeg meget nær ved at opnå denne tvivlsomme ære. Det gik således til: Dagen før juniorløbet, i hvilket jeg skulle delta-

ge på en N. S. U., var jeg helt ødelagt af feber på grund af en pludselig influenza.

Takket være store og regelmæssige doser whisky og soda plus et betydeligt antal aspirintabletter følte jeg mig betydelig bedre tilpas mandag morgen, skønt jeg stadig var noget mat. Jeg fik derfor arrangeret det således, at hvis jeg klarede den så langt som til depotet, skulle der være en lille drink parat til mig.

Motoren gik fint, det var et vidunderligt vejr, og i rette tid rullede jeg op foran depotet for at få maskinen og mig selv »fyldt op«. Alt gik planmæssigt, og medens jeg med venstre hånd tog mig af benzinpåfyldningen, snuppede jeg uden vanskelighed med højre hånd det glas, der blev rakt frem.

Jeg slog vædsken i mig, skønt jeg nok syntes, den så noget kraftig ud. Da jeg nåede toppen af Bray Hill, mærkede jeg en meget kraftig indvendig varme, og det gik op for mig, at min bestilling på en drink var blevet opfattet så bogstavelig, at man havde givet mig en tredobbel cognac. Ved Quater Bridge var jeg i mægtig fin form, og ved Braddan havde jeg noget besvær med at finde ud af, hvilken vej jeg skulle vælge. Fra Union Mills til Balaacraine forekom vejen mig vanvittig smal, og jeg håbede inderligt, at motoren ikke ville gå i stå, for jeg var sikker på, at jeg var lige til spjæl-

det, hvis den skulle finde på at stoppe. Det var blevet fortalt mig, at en motor-kører under indflydelse af spiritus kun tilsyneladende kører godt, men i virkeligheden er uegnet til at køre.

På dette tidspunkt konstaterede jeg til min tilfredshed, at jeg tog nogle sving med fuld gas, skønt disse sving tidligere havde aftvunget kørerne en ikke helt ubetydelig respekt og derfor blev taget med noget nedsat hastighed.

Heldigvis varede spiritussens indflydelse kun kort tid grundet på min store anstrengelse, og jeg rullede for anden gang og til depotet for at få fyldt på.

Forestil Dem min forbauselse, da der for anden gang blev rakt mig et glas med en gylden vædske. Der var ingen tid til forklaring, og min hjælper, som forstod, at jeg ikke trængte til forfriskningen, anbragte glasset på en murkant foran depotet.

Så snart jeg havde fået tilstrækkelig benzin fyldt på, smed jeg benzinslangen ind i depotet og stak af igen.

Da nu min hjælper i depotet havde gjort sit arbejde, mente han at have gjort sig fortjent til en belønning for sine anstrengelser og gjorde kort proces med den drink, jeg havde afslået. Uheldigvis for ham var der sket det, at der var sprøjtet en god sjat benzin-benzolblanding op i glasset med cognac, og i adskillige dage turde han ikke tænde en cigaret.

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

Vanskelig bakkebane ved Femmøller

Juniorfører opnår dagens hurtigste tid for sidevogne

Aarhus Motor Klub har fået en ny bakkebane ved Femmøller, da klubben ikke kunne få tilladelse til at køre på den gamle bakke over for Femmøller Badehotel.

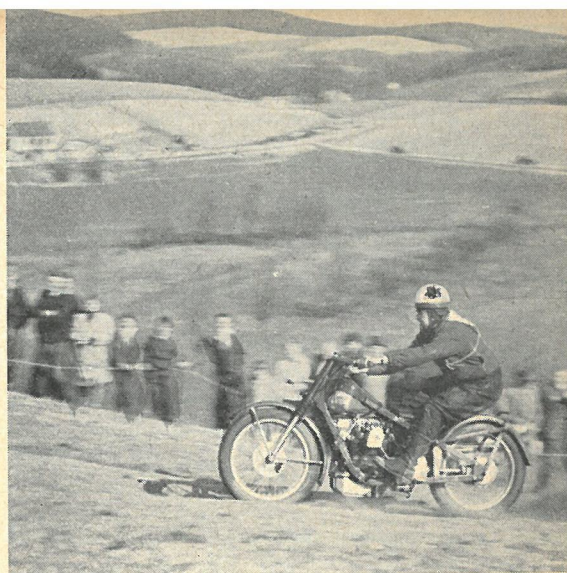
Den nye bane er meget krævnende. Den er 225 m lang og har en stigning på 43 m over en strækning på 100 m, og hvad der yderligere vanskeliggør den, er dens tendens til hurtigt at blive opkørt. Der-til kommer, at tilløbet har et brat sving på midten — altså ikke ligefrem en bane for begyndere. Ikke desto mindre ske-te der det overraskende, at en junior-kører fik noteret dagens bedste tid for sidevogne.

Det var i det hele taget bemærkelses-værdigt, at juniorførerne havde meget fine tider, samt at tiderne for 350 ccm-klassen tangerede tiderne for klassen over 350 ccm, der gik helt op til 750 ccm.

Det er altid en oplevelse at komme til bakkeløb her i landet, fordi vore bakkebaner alle ligger i naturskønne om-givelser, og man synes, man både får i pose og i sæk, selv om et bakkeløb ofte kan føles langtrukket og ensfor-migt. Det er det samme overalt, ligegy-ligt om det er Femmøller eller Volk Mølle, man føler altid, at man har haft en dag ud af det.

I Junior solo indtil 350 ccm havde Harry Hedegård Andersen den bedste tid i prøvestarten, men i første start kom Carl Egon Østerlund ned på 23,2, og i sidste start fik Marius Mikkelsen noteret 22,5, hvilket blev den bedste tid i den klasse.

I Junior solo over 350 ccm havde N. Blumensådt den bedste tid i prøvestar-ten, og selv om han ikke fik noteret no-



Josef Koch på vej op ad den stejle bakke. Man kan tydeligt se forskellen mellem for- og bag-hjulets hastighed. Foto. MHD 759.

gen tid i 1. start (på grund af et lille flag, der var i vejen), opnåede han klas-sens bedste tid i 2. start, nemlig 20,5.

Dagens egentlige sensation var Axel Møller, der i sidevognsklassen for ju-niorer kørte i tiden 24,8, hvilket var bedre, end seniorerne kunne præstere, og sådan set slog han så fine kørere som Josef Koch og Kresten Krestensen — der er altså ikke noget forgjort ved at rykke ham op i seniorernes rækker.

Også Hans Nielsens tid på 26,3 er det værd at lægge mærke til.

Senior solo indtil 350 ccm blev vun-det af Peter Stål Jensen i 20,6. Han har specialiseret sig i denne klasse, hvor han nærmest er suveræn.

Dagens hurtigste tid fik Knud Niel-sen i senior solo over 350 ccm med 20,0. Det skal dog nævnes, at han i prøve-starten klarede den lille opgave på 19,6. Resultatet i denne klasse var heller ikke nogen overraskelse.

I senior sidevogn kørte Kresten Kre-stensen på 25,2 i første start og 25,0 i anden start — bedste tid begge gange. For en enkelt gangs skyld gik Josef Kochs maskine ikke helt rent, og hans bedste tid blev 25,8. Under prøvestar-

terne kørte Jens Nielsen også på 25,0, men i konkurrencen blev hans bedste tid 26,8.

Resultaterne blev:

Junior solo indtil 350 ccm: Marius Mikkelsen 22,5, Carl Egon Østerlund, Triumph, 23,2, Johannes Nielsen, B.S.A., 24,0.

Junior solo over 350 ccm: N. Blumensådt, B.S.A., 20,5, Hjalmar Bisgård, B.S.A., 21,2, Søren Nielsen, B.S.A., 23,3.

Junior Sidevogn: Axel Møller, Nim-

bus, 24,8, Hans Nielsen, B.M.W., 26,3, E. Elmstrøm Larsen, Nimbus, 26,6.

Senior solo indtil 350 ccm: Peter Stål Jensen, B.S.A., 20,6, Arne Mikkelsen, B.S.A., 21,4, Ernst Østerlund, Triumph, 21,8.

Senior solo over 350 ccm: Knud Nielsen, Norton, 20,0, Oskar Madsen, B.S.A., 20,4 (21,0), Børge Pedersen, B.S.A., 20,4 (21,2), Axel Jensen, Norton, 20,8.

Senior Sidevogn: Kresten Krestensen, Norton, 25,0, Josef Koch, Nimbus, 25,8, Jens Nielsen, Nimbus, 26,8.

SRM

SVENSKA RACER MOTOREN

Verdens hurtigste sprinter?

Leif Basse Hveem sætter opsigtsvækkende uofficielle rekorder

SRM — Svenska Racer Motoren — er verdens hurtigste langbanemaskine, var den konklusion, man kom til, efter at Leif Basse Hveem under en prøve i april havde presset banerekorden på Bjerkebanen ned med 2,1 sekund. Det var Norsk Travelskap, der velvilligst havde stillet Bjerkebanen til rådighed for denne celebre hastighedsprøve, og de få tilstedeværende oplevede nogle omgange, hvor SRM fastslog sin kvalitet. Det er lykkedes for svenskerne at fremstille en motor, der kan slå de engelske JAP maskiner.

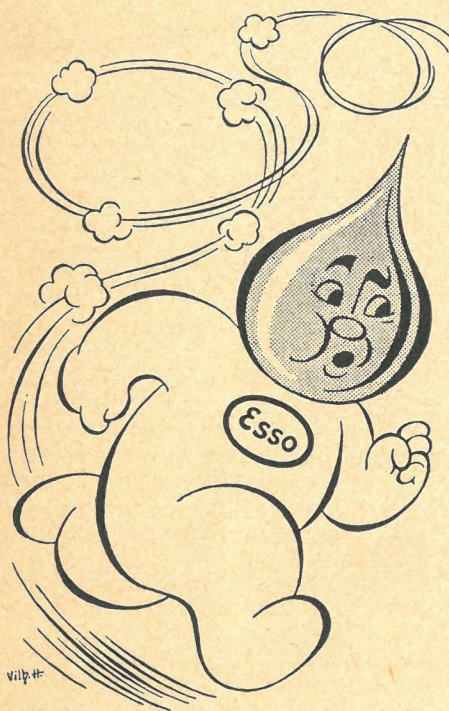
Det er ingeniør Folke Mannerstedt, der har konstrueret motoren, som helt igennem er et svensk produkt, og efter ønske fra svensk side er Leif Basse Hveem — svenskernes hårdeste konkurrent på de lange baner — den første udlænding, som får motoren. Svenskerne har hidtil haft gode resultater med SRM, men slå Hveem kunne de ikke. Nordmanden har nu arbejdet hele vinteren med motoren, og han har blandt andet forenklet topstykket og selv konstrueret ophængningen samt lidt »småtinger«. Resultatet af dette arbejde kom

i form af 3 uofficielle rekorder, selv om motoren, der ikke var afprøvet før, ikke blev kørt helt ud, da Hveem var bange for, at den i så fald ville sætte sig. Der hersker imidlertid ikke tvivl om, at rekorden på mange af de nordiske langbaner vil blive flyttet i år.

Allerede under prøveomgangen blev man klar over, hvad man kunne vente sig. Maskinen formelig fløj over banen, og på 3 omgange blev tiden noteret til 1.39,0, hvilket er 6,5 sek. bedre end den bedst opnåede tid for distancen, en banerekord Hveem var i besiddelse af. Tiden for 5 omgange blev 2.48,4 mod Hveems officielle banerekord på 2.50,5. Hurtigste omgangstid blev 0.32,3.

Der lægges ikke skjul på, at de norske kørere i år stiller op med nyt og flot materiel over hele linien. Foruden de nye motorer er der bygget mange nye stel, hvori kørerne har nedfældet de erfaringer og tekniske finesser, de har opnået gennem årene før og efter krigen. Norsk motorcykle sport har måske aldrig været så godt rustet som foran denne sæson.

Olien skal løbe rundt



På sekunder skal den være overalt. Den skal forhindre metal i at røre metal og få alt til at gå blødt og smidigt. Essolube sommerolie gør dette til fuldkommenhed. Kør derfor ind til en Esso tank og få påfyldt: 

Essolube

SOMMEROLIE



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Hård konkurrence i årets Djurgårdsløb

Tekst: Mogens Damkier

Foto: M. v. Haven

Rekordkørsel af Ginman og Kvarnström

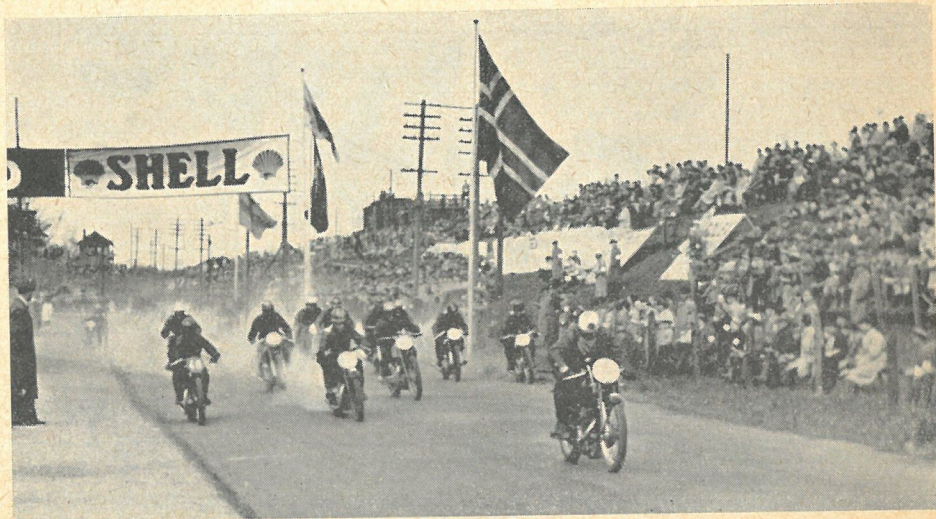
Kort efter udsendelsen af vort aprilnummer blev det meddelt, at 3 af verdens bedste automobilkørere, Ascari, Farina og Villorresi skulle starte i Djurgårdsløppet sammen med 2 brasilianske køre, alle med Maserati. Det var derfor med særlig stor spænding, vi imødeså dette års konkurrencer på den forholdsvis korte bane, men ved ankomsten til Helsingfors fik vi at vide, at disse udlændinge alligevel ikke kom, da de to af dem foretrak at starte i henholdsvis England og Frankrig, og de andre havde ingen vogne for tiden. Det er noget helt nyt, at fabrikskørerne fra verdens mest specialiserede racervognsfabrik ikke har vogne ved sæsonens begyndelse. Disse afbud var selvfølgelig noget af en skuffelse, men det blev alligevel en række gode og spændende løb, man fik at se.

Banen er den samme som sidste år, men vejbelægningen var meget ujævn, og særlig inderbanen i S-kurverne havde mange knolde, der krævede absolut effektive støddæmpere på vognene, me-

dens motorecyklisterne blev tvunget til at køre midterbane.

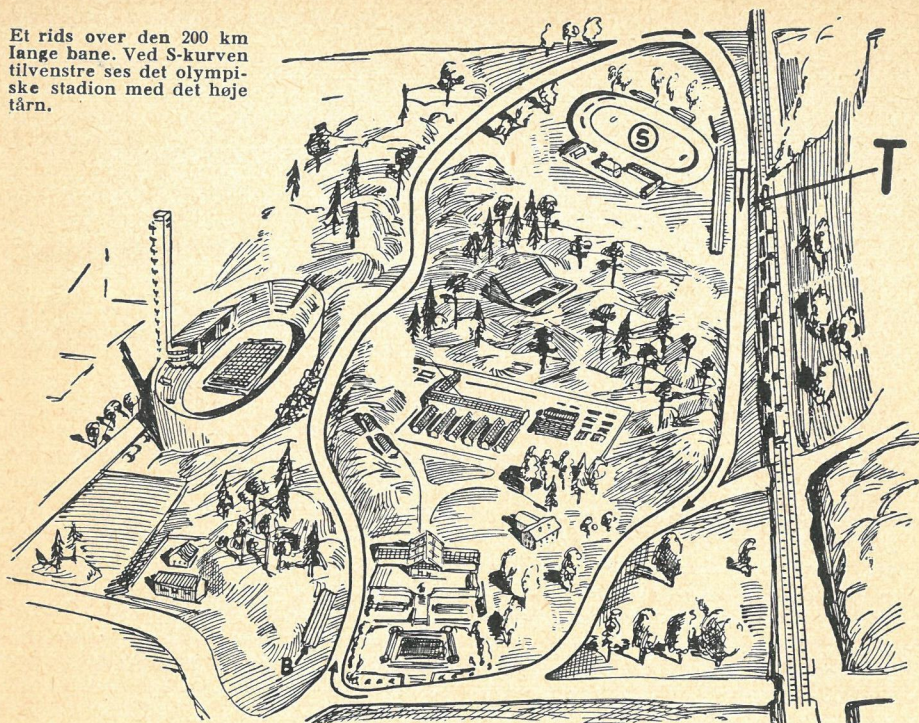
Dagens første løb var nærmest en fabriksmatch mellem 4 finske køre i Ford og 3 BMW'er kørt af Wahlberg, Sverige, Keinänen, Finland, og Frede Andersen, Danmark. I startfeltets første række holdt 2 Ford'er med Ollikainen og Mattila, bagved holder Frede Andersen og Keinänen i deres BMW'er. Frede Andersen kunne imidlertid godt have holdt i første række, eftersom han havde det bedste resultat i accelerationsprøven, vel at mærke over 100 m, men det var 200 m, sagen drejede sig om, og dette havde Frede Andersen ikke forstået, hvorfor han tog gassen fra, da de 100 m var gennemkørt. Nu kunne det blive vanskeligt nok at slippe forbi de 2 store vogne, hvis lejligheden skulle byde sig.

Starten gik, og i et drøn forsvandt vognene ned ad langsiden, Fordvognene med deres karakteristiske dybe basbulder og BMW'erne med snerrende udblæsning. Ollikainen tog føringen tæt



250 ccm og 350 ccm klassen starter. MvH. 2059.

Et rids over den 200 km lange bane. Ved S-kurven til venstre ses det olympiske stadion med det høje tårn.



fulgt af G. Wahlberg, BMW, Keinänen, BMW, og Mattila, Ford. Frede Andersen kom som nr. 5 efter den første af de 10 omgange. Ollikainen holdt stillingen til 5. omgang, men han blev hårdt presset af Keinänen, der allerede på anden omgang overhalede den svenske BMW. Frede Andersen faldt tilbage til nr. 6, men allerede på 4. omgang havde han kørt sig op igen.

Efter 5 omgange var stillingen:

Keinänen, BMW,	6.25,0
Ollikainen, Ford,	6.28,3
G. Wahlberg, BMW,	6.30,0
Frede Andersen, BMW,	6.54,2
A. Walenius, Ford,	6.54,4
L. Mattila, Ford,	6.59,4
H. N. Andersson, Ford,	7.03,0

Wahlberg kører sig nu op, han kommer i en knivskarp duel med Ollikainen, de går ind i det smalle opløbs-sving samtidig, vognene er i faretruende nærhed af hinanden, men det går videre op ad langsiden, hvor svenskeren benytter de sidste meter inden den første S-kurve til at overhale. Placerin-

gen holder sig nu løbet ud, og feltet spredes, kun kan Mattila og N. H. Andersson ikke blive enige om, hvem der skal have æren af at komme sidst i mål. De sætter begge fulde omdrejninger på, men Andersson kan ikke presse sig frem, der mangler endnu et lille sekund ved mållinien.

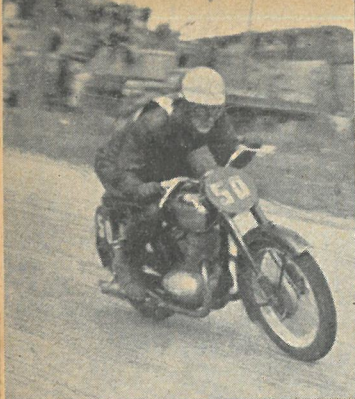
Resultatet af dette løb blev:

S. P. J. Keinänen, BMW,	12.32,8
G. Wahlberg, BMW,	12.39,2
V. Ollikainen, Ford,	12.59,4
Frede Andersen, BMW,	13.28,2
A. Wallenius, Ford,	13.37,7
L. Mattila, Ford	13.41,9
N. H. Andersson, Ford,	13.42,8

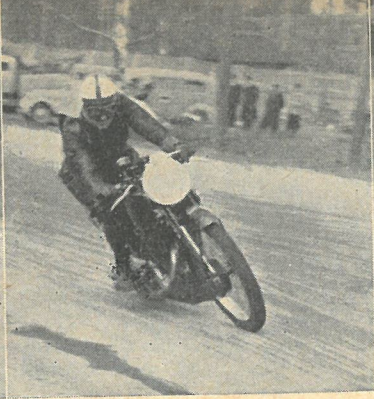
Hurtigste omgang: S. P. J. Keinänen
1.11,0 = 101,4 km/tm.

Norton-Velocette-duel i 350 ccm klassen.

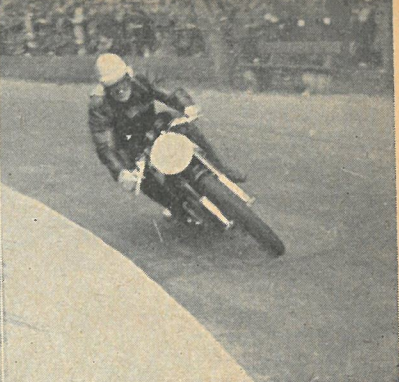
Dagens anden start var for motorcykler indtil 350 ccm, og samtidig med disse startede den lille klasse for maskiner indtil 250 ccm. C. Ginman, der vandt 250 ccm-klassen sidste år, havde byttet



Lasse Rehn, Jawa 250 ccm.
MvH. 2659.



N. V. Jensen, Velocette 350 ccm.
MvH. 2759.



A. Järveläinen, Norton
500 ccm. MvH. 2859.

sin 250 ccm DKW med en 350 ccm Velocette, men også med den større maskine var han en af favoritterne.

Desuden startede N. V. Jensen, Danmark, på Velocette (og ikke på AJS, som vi meddelte i sidste nummer), Kjell Backe og Leiv Samsing, begge Velocette, forsvarede de norske farver, og D. Gustafsson, Velocette, N. Jönsson, Norton, og G. Hagström, SRM, repræsenterede Sverige i denne klasse, der også bragte den stærke finske elite i ilden. Der startede 13 ryttere (foruden 6 i 250 ccm klassen), og motorernes brøl overdøvede snart rytternes fodslag, da maskinerne blev løbet i gang og tændte, først en, så to til, og så var de der pludselig allesammen. De 3 første ryttere, der kom til syne efter første omgang, var Ginman, Samsing og Hagström i nævnte rækkefølge. Hagström fik dog straks efter besvær af motoren, og B. Bergström, Norton, rykkede op på tredjepladsen. På tredje omgang lå N. V. Jensen som nr. 5, men hele feltet ligger endnu meget samlet, og placeringerne skifter flere gange på hver omgang. Ginman går dog stadig frem, og afstanden øges betydeligt på løbets første omgange.

Stillingen for de 5 første ryttere er efter 5. omgang:

- | | |
|-------------------------------|--------|
| 1. C. Ginman, Velocette, | 6.14,5 |
| 2. Väinö Hollming, Velocette, | 6.23,5 |
| 3. Leiv Samsing, Velocette, | 6.23,9 |
| 4. B. Bergström, Norton, | 6.24,4 |
| 5. O. Riekkii, AJS, | 6.41,6 |

Ginman kører omgang efter omgang så præcist som et urværk, gennemsnits-

farten ligger oppe under 100 km/tm. Bergström går frem, hans omgangstid kommer ned på samme tid som den, Ginman kører på, han arbejder sig langsomt, men sikkert frem. Hvad der er karakteristisk for dette løb er rytternes kvalitet. Farten kan være stor eller lidt mindre, men alle rytterne behersker teknikken for såvel gearskiftning som sving, to ting, der som bekendt er meget nøje forbundet. Materialet er også nyt og godt, det er splinternye Grand Prix maskiner og veltrimmede ældre motorcykler, og der er usædvanlig få maskinskader i år.

Flere gange går en klump ryttere gennem de skarpe sving så tæt, at de næsten rører ved hinanden — der er ikke mange centimeter at give bort af, men alt går godt. Publikum holder vejret flere gange, og man kan ligefrem høre de 60.000 tilskuere drage et befrielsens suk, når en faretruende situation er vel overstået.

Efter 10 omgange er stillingen for de 5 første ryttere:

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1. C. Ginman, Velocette, | 12.07,3 |
| 2. B. Bergström, Norton, | 12.30,0 |
| 3. Väinö Hollming, Velocette, | 12.30,6 |
| 4. Leiv Samsing, Velocette, | 12.37,7 |
| 5. Vilho Hollming, Norton, | 13.09,1 |

Riekkii er gået en del tilbage i feltet, men han er atter ved at få omdrejninger i maskinen. N. V. Jensen holder sin stilling fint, men kan tilsyneladende ikke køre sig længere op i rækken. Bergström er derimod ved at reducere afstanden til Ginman, det er ganske vist kun godt et sekund pr. omgang, men

spørgsmålet kan blive, om Ginman har presset sin maskine for hårdt på de første omgange. Der er dog ingen tegn til, at hans maskine er ved at tabe omdrejninger, men der kan endnu blive tale om en opløbskamp mellem de to finner.

Efter 15. omgang er stillingen:

1. C. Ginman, Velocette, 18.17,9
2. B. Bergström, Norton, 18.26,6
3. Väinö Hollming, Velocette, 18.35,0
4. Leiv Samsing, Velocette, 18.53,7
5. O. Riekk, AJS, 19.01,2

Ginman havde på dette tidspunkt overhalet de bageste ryttere i feltet fulgt af sin skygge, Bergström.

Feltet spredtes nu mere, men der udkæmpes stadig kampe om de indbyrdes placeringer. Riekk går tæt op bag Samsing og overhaler ham på sidste omgang.

Resultatet af dette løb blev:

1. C. Ginman, Velocette, 24.12,4
2. B. Bergström, Norton, 24.25,5
3. Väinö Hollming, Velocette, 24.50,0
4. O. Riekk, AJS, 25.02,1
5. Leiv Samsing, Velocette, 25.04,3
6. Vilho Hollming, Norton, 25.58,9
7. N. V. Jensen, Velocette, 25.59,3
8. G. Hagström, SRM, 26.56,8
9. Nils Jönsson, Norton, 27.10,8
10. Kjell Backe, Velocette, 27.36,3
11. V. Lindroos, AJS, 27.43,2

Ginmans vindertid er ny rekord og svarer til 99 km/tm. Den hurtigste omgang blev kørt af Vilho Hollming på 1.09,5 = 104 km/tm.

I 250 ccm klassen skete ikke de store sensationer, og det, der skete, var man tilbøjelig til at overse — sådan går det i reglen, når en mindre klasse køres samtidig med en større.

A. Helander, Ariel, førte over halvdelen af løbet, men måtte så udgå på grund af maskinskade, hvorefter H. Bergström, NSU, overtog føringen til mållinien var passeret. Hvad der imponerede mest, var en 250 ccm standard Jawa, der placerede sig som nr. 2 med en god tid. Og så var det endda en reserve, der kørte maskinen, da T. Myllys dagen før under træningen torpederede et træ så voldsomt, at han ikke selv kom i start. Jawa'en blev også godt ramponeret, men altså ikke mere, end at den kunne klare en andenplads.

Resultatet blev:

1. H. Bergström, NSU, 29.51,7
2. Lasse Rehn, Jawa, 30.16,6
3. T. Himberg, NSU, 30.24,2
4. Sjöblom, DKW, 30.29,2

Hurtigste omgang: Helander, Ariel, 1.17,6 = 92,5 km/tm.

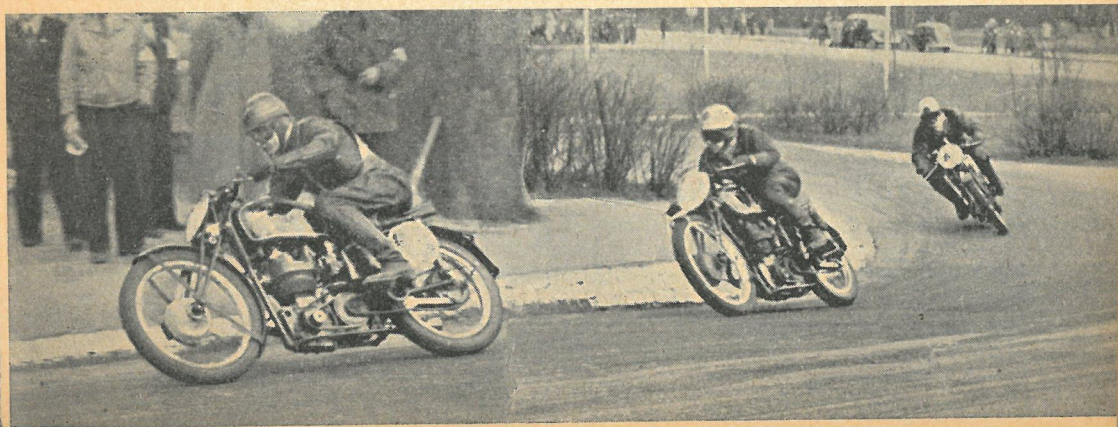
Midgetracere i egen klasse.

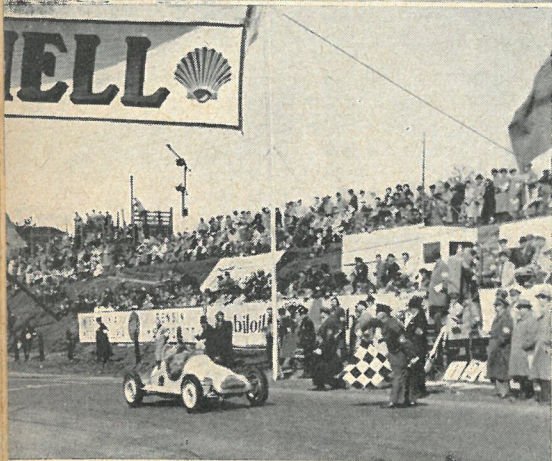
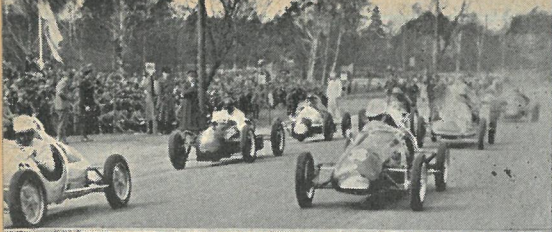
Sidste år stillede en enkelt midget-racer op sammen med de specialbyggede vogne. Det var svenskeren Swahn med sin Cooper 500, men som vore læsere måske husker, måtte han udgå, fordi tændrørskablet faldt af flere gange.

I år var der imidlertid en selvstændig klasse for midget-racere under 500 ccm, og også i år stillede Swahn op. Der startede 4 KG-special, 2 Cooper og en Suecia. Der var tilmeldt 5 KG vogne, men denne vogns konstruktør, vor finske medarbejder Fred. Geitel, kom ikke til start, da den vogn, han skulle køre, endnu ikke var i orden.

Swahn tog straks føringen, han havde åbenbart et lille regnestykke at gøre op fra sidste år, og allerede på første om-

C. Ginman, Leiv Samsing og Kjell Backe — en fin Velocette-trio. MvH. 2559.





Øverst: Midget-racernes start.
Nederst: O. Swahn går over mållinien som vinder i sin Cooper 500. MvH. 2159.

gang havde han et godt forspring foran den anden Cooper, kørt af svenskeren Tawell. KG-vognene var tilsyneladende meget jævnbyrdige, for de fulgtes omtrent hele løbet igennem med få meters mellemrum.

Dette løb kørt kun over 5 omgange, og på 4. omgang gik Tawell ud. I Danmark har vi endnu ikke set denne form for mitgetløb, men der er ikke tvivl om, at midgetracerne har en fremtid for sig, også til længere løb end dette. Trods den stive bagaksel havde vognen udmærket styring selv i hårnålesvingene.

Resultatet blev:

- | | |
|------------------------------|--------|
| 1. O. Swahn, Cooper, | 6.18,1 |
| 2. G. Lutteman, Suecia, | 7.12,5 |
| 3. A. Stünkel, KG-special, | 7.20,6 |
| 4. E. Lindqvist, KG-special, | 7.21,1 |
| 5. L. Finilä, KG-special, | 7.28,7 |

Den hurtigste omgang blev kørt af Swahn i tiden 1.13,8 = 98 km/tm., og det er ret interessant, at det var hans første omgang inklusiv stående start, der gav denne tid.

Da rytterne i den store motorcykelklasse stillede op til start, stod de 4 finske favoritter Hollming, Bergström, Lampinen og Järveläinen forrest i feltet. Lampinen kørte i år Triumph, medens de 3 andre nævnte køre skulle køre Norton Manx. Walther Bergström kom først af sted og gennemkørte 1. omgang på 1.22, tæt fulgt af Järveläinen og Lampinen. Som fjerdemand kom Helander, Ariel. Feltet kom derefter i en tæt klump. Det var dog tydeligt, at Järveläinen kørte sig stærkt ind på Bergström, eftersom den afstand, der var mellem de 2 ryttere ved starten, var blevet stærkt reduceret på 1. omgang. Da rytterne atter kom til syne efter 2. omgang, førte Järveläinen da også et stykke foran Bergström. Det har ofte været diskuteret blandt landevejskørere og konstruktører, om det kan betale sig at presse maskinerne til det yderste i begyndelsen af et løb for derved at få fri bane, eller om man skal



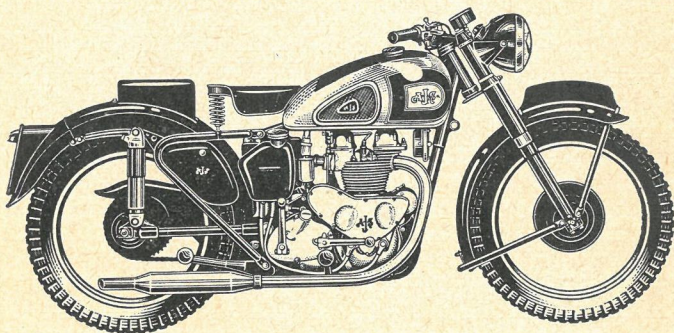
Frede Andersen i sin BMW. MvH. 1759.

spare maskinen lidt og derefter køre sig op, mand for mand. Som det kloge menneske jeg nu engang er, betragtede jeg Järveläinens kørsel som for hård kost for maskinen, og da han måtte udgå på 14. omgang, skal det indrøm-

*Tagfolk
vælger den nye*

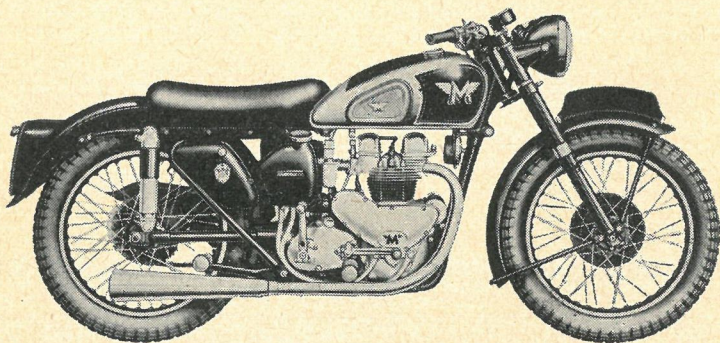


TWIN



*Sportsfolk
den nye*

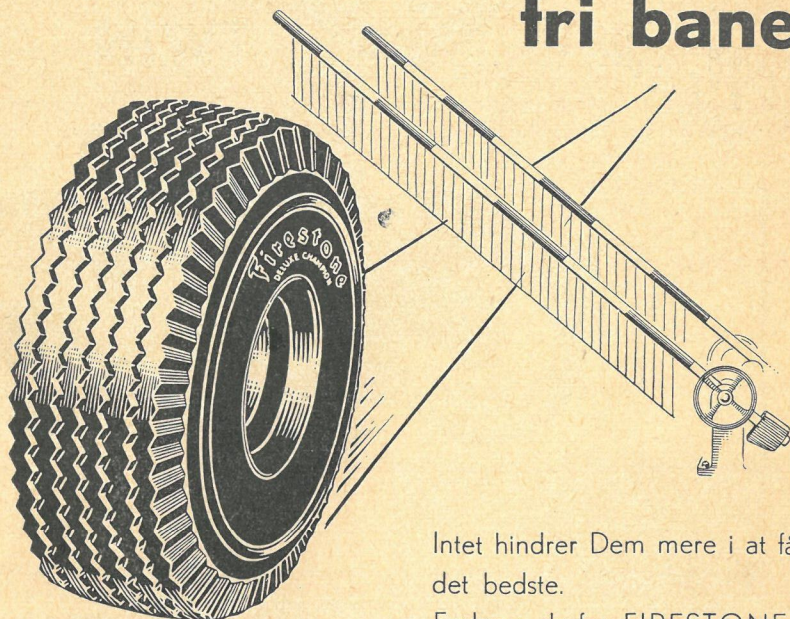
MATCHLESS TWIN



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN · ODENSE

Nu er der
fri bane



Intet hindrer Dem mere i at få
det bedste.

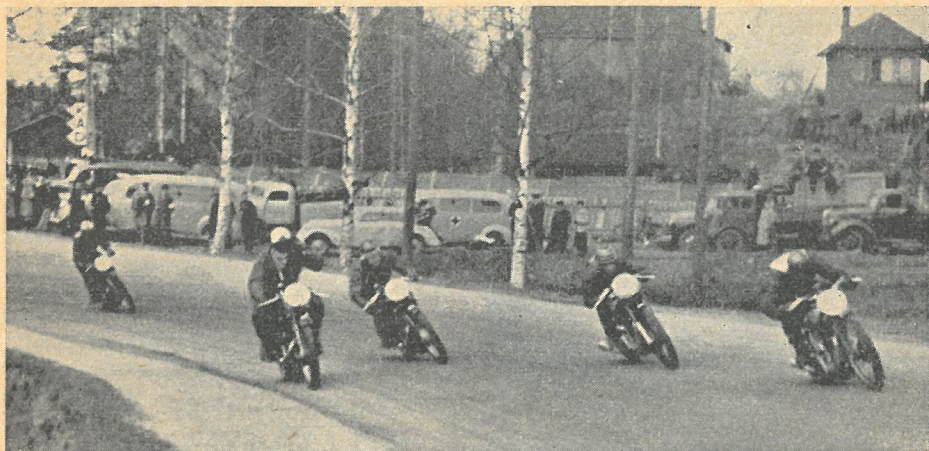
Forlang derfor FIRESTONE,
når De køber dæk og slanger.

Firestone

— flest kilometer pr. krone

Genralrepræsentant for Danmark:

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S . ODENSE . KØBENHAVN



Hård konkurrence mellem 350 ccm-maskinerne i svinget før langsiden.
MvH. 1959.

mes, at samme kloge menneske i sit stille sind tænkte: »Hvad sagde jeg«. Da jeg imidlertid senere i ryttergården konstaterede, at årsagen til, at Järveläinen måtte udgå, var karburatorfejl, medens motoren iøvrigt virkede perfekt, lovede jeg mig selv aldrig mere at deltage i disse diskussioner, da årsagerne til en motors sammenbrud tilsyneladende er ret vilkårlige, og der er flere ting, der spiller ind, som f. eks. hvor meget maskinen er varmet op, hvilke tolerancer motoren er lagt sammen med o. s. v. Et ret hyppigt fænomen på denne bane er tændrørsbesværligheder, fordi det dels er nødvendigt at have et hårdt tændrør på grund af langsiden og de andre hurtige passager, og dels er nødvendigt at gå langt ned i fart ved hårnålesvinget og det store sving inden langsiden. Såfremt kørerne ikke går langt ned i gearerne på disse steder, vil motorens omdrejningstal falde så

stærkt, at tændrørerne sodes til. Det kræver derfor en del forarbejde at finde den rigtige kombination mellem gearing, gearskifte og tændrørs hårdhedsgrad. Efter de 5 første omgange er placeringen:

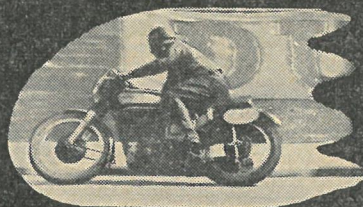
A. Järveläinen, Norton,	6.02,0
W. Bergström, Norton,	6.06,3
R. Lampinen, Triumph,	6.10,1
A. Helander, Ariel,	6.23,8
V. Hollming, Norton,	6.24,8

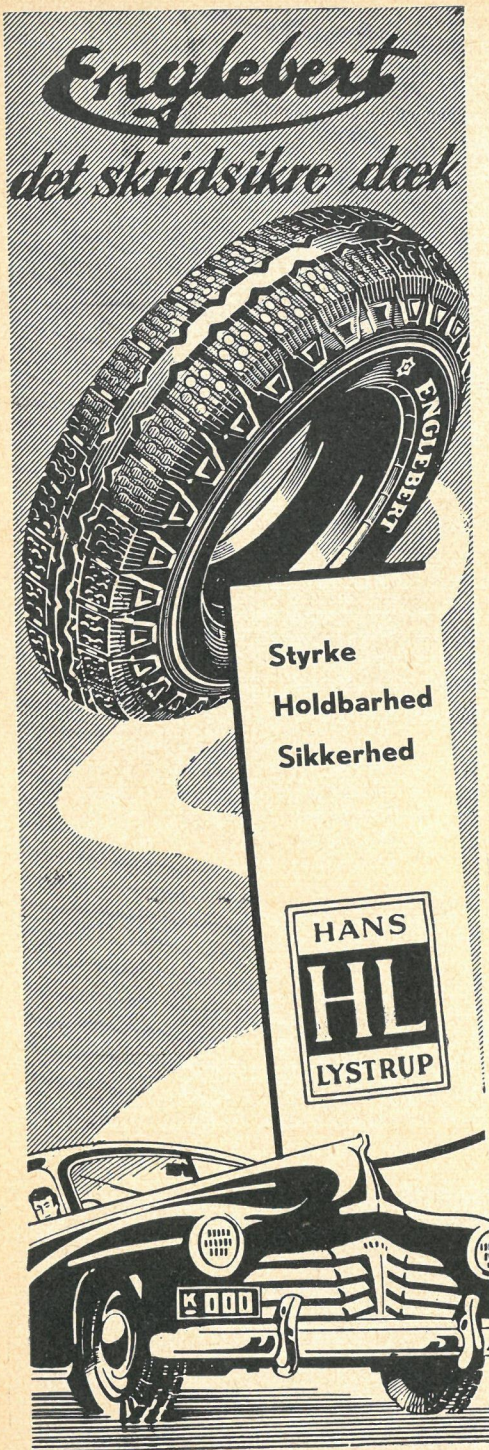
Hollming, der havde tabt en del terrain i begyndelsen, havde nu kørt sig op til 5. pladsen, men det var tydeligt, at han ikke havde nogen større chance for at køre sig ind på Järveläinen og Bergström. Lampinens Triumph var en fantastisk veltrimmet og velgearet maskine, og den finske stjernefører forstod at udnytte den fuldt og helt. Järveläinen omgangstid var nede på

Den uovertrufne

Norton

Vinder af over 20 T.T. Løb





1.09,4, hvilket er omkring 105 km/tm. Han havde yderligere sat tempoet i vejret, men hans omgangstid varierer kun med et halvt sekund. Bergström følger ham som en skygge, og på de næste 5 omgange taber han kun 2 og et halvt sekund. Fra hans depot bliver der givet signal om en lidt større afstand til Järveläinen, øjensynlig for at få ham til at forcere. Efter 10. omgang er placeringen:

A. Järveläinen, Norton,	11.52,7
W. Bergström, Norton,	11.58,7
R. Lampinen, Triumph,	12.06,3
V. Hollming, Norton,	12.28,8
A. Helander, Ariel,	12.41,2

Järveläinen har nu allerede overhalet den bageste mand i feltet 2 gange, en ret fantastisk præstation, når man tager i betragtning, at han er invalid og kører med en kunstig fod. Hollming forcerer nu voldsomt, men han er stadig et godt stykke bag efter Lampinen. På 13. omgang tager vi Järveläinens tid, men han lader vente lidt på sig, og da han kommer, går hans motor urent. Stopuret viser denne gang 1.12,0, men det er tydeligt, at tiden for hans næste omgang vil blive dårligere, for der er ingen omdrejninger på maskinen ned ad langsiden. Der bliver imidlertid ingen næste omgang for ham, for efter 14. omgang er det Bergström, der ligger i spidsen, og det meddeles, at Järveläinen er udgået. Placeringen efter 15. omgang er:

W. Bergström, Norton,	17.51,1
R. Lampinen, Triumph,	17.59,4
V. Hollming, Norton,	18.33,4
A. Helander, Ariel,	19.02,2
L. Nyman, Norton,	19.06,6

Mandefaldet begynder at gøre sig gældende. Heikkilä styrter i hårnålesvinget og må udgå, også Sirkiä, Kopra, Varjo og Roine er gået ud af løbet. Lampinen vinder nu stærkt ind på Bergström, og på 17. omgang er der kun 3,2 sekunder mellem de 2 ryttere; vil han nå at køre Triumphen helt op i spidsen? Vi ser spændt ned mod svinget før opløbet. Afstanden mellem de 2 ryttere er ikke stor, og der kan ske meget på sidste omgang. Flagmanden står parat, og bag ham står depotfolkene med num-

rene 2 og 3, Bergströms og Lampinens numre. Nu kommer de ind i opløbssvinget, men Lampinen har ikke kørt noget op. Bergström går over mållinien som vinder, og 3½ sekund efter kommer Lampinen. Alt imedens benytter nordmanden Thorleif Andreassen tiden til et utroligt styrt i opløbssvinget. Tilsyneladende er gearet smuttet for ham, han trækker længere og længere ud i venstre side og går lige i grøften. Det ser ud til at være et voldsomt styrt, men Thorleif Andreassen har prøvet den spøg før og gennemførte til fods.

Resultaterne blev:

- 1) W. Bergström, Norton, 23.56,1
(= 101 km/tm.)
 - 2) R. Lampinen, Triumph, 23.59,6
 - 3) V. Hollming, Norton, 24.38,8
 - 4) L. Nymann, Norton, 25.24,6
 - 5) A. Helander, Ariel, 25.49,3
- Hurtigste omgang: Walter Bergström
1.08,4 = 105 km/tm.

Dramatik i Racervogns-klassen.

Løbet for specialvogne blev dagens bedste, hvad spænding og dramatik angår, og her startede Arne Hindsværk i sin Ford-special, Magnus Knuttson, der sidste år vandt sportsvognsklassen i sin BMW, startede i år i Alfa Romeo, svenskeren Kvarnström i en Hudson special og den finske elite med S. P. J. Keinänen, Seppo Keinänen, Hallman og Paananen i spidsen. Fra Danmark startede Arnold Jensen i en Ford-special. Med hensyn til denne dansker var det svært at forudsige hans placering, da vi ikke kender noget til hans tidligere resultater, og os bekendt var det første gang, han skulle køre i sin nye vogn. Vi løber risikoen for at blive kaldt bagkloge, men vi mener, at der havde været mere rutinerede danskere at sende af sted. Starten gik, og allerede på de første meter blev der udkæmpet en hård kamp for at komme frem i spidsen og få fri bane. Kvarnström stod i første række ved starten, og hans gode acceleration sikrede ham pladsen som første vogn ned ad langsiden. Hans Hudson kom da også først efter første omgang fulgt af Mattila, G. Karlsson og Arne Hindsværk, alle i Ford-special. Hindsværk jagede Kvarnström, og den

DE POPULÆRE MOTORCYKLER



Hovedforhandlere:

I/S SOFUS NELLEMANN
RANDERS

E. BRUUN-LARSEN
ODENSE

ERIK ORTH - KBHVN. Ø.

Generalrepræsentant for
Tjekkosllovakisk Motorcykleindustri



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

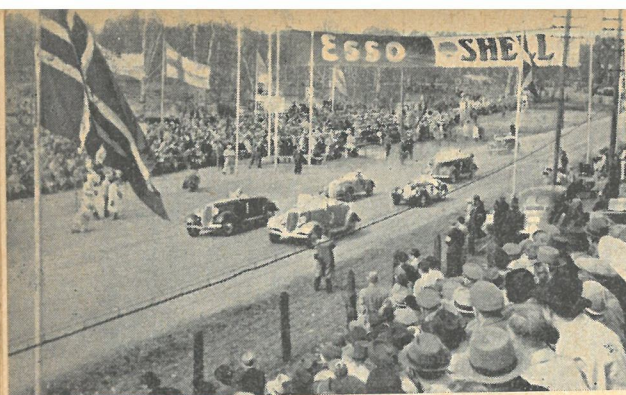
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538



Dagens første start, en Ford-BMW match.
MvH. 2359.



Banevolden er en af de mest eftertragtede
tilskuerspladser. MvH. 2459.

svensk-norske duel strakte sig over hele løbet. Danskeren kom med det samme bagest i feltet, og han tabte yderligere terrain under løbet. Efter sigende gik hans toppakning i tredje omgang, men det er svært at sige, i hvilket øjeblik en toppakning går, så vi formoder, at der har været utæthed lige fra starten — vi håber det i alt fald, ellers er der ingen undskyldning.

Efter 5. omgang er placeringen:

J. Kvarnström	6.15,8
A. Hindsværk	6.16,2
L. Mattila	6.25,6
A. Paananen	6.41,7
M. Knutsson	6.41,8

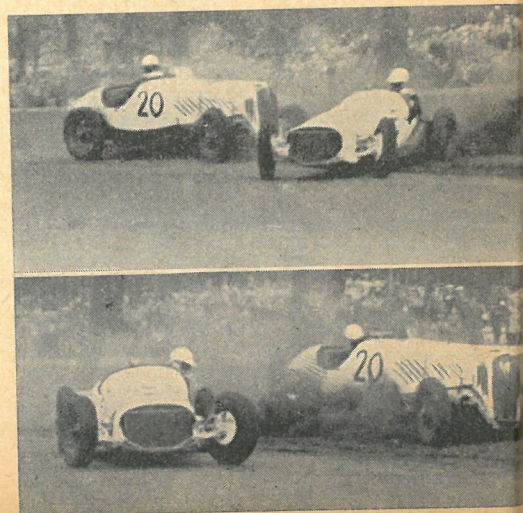
I 6. omgang gik Hallman ud af banen i opløbssvinget, og dermed begyndte de dramatiske begivenheder, der skulle fortsætte slag i slag. Det ser ud, som om Paananen ikke har rigtig styring over vognen, og da han kommer ned ad langsiden, kan man se, at der er noget galt med et forhjul. På næste omgang bliver han flaget ind med sort flag og må afbryde løbet. Mindre iøjnefaldende er fejlen på Stenroths vogn — ja, der var faktisk ingen, der anede uråd, før det venstre forhjul faldt af i det første sving efter langsiden. På samme omgang overhalede Hindsværk Kvarnström, og de 2 vogne jog af sted med få meters mellemrum.

Efter 10. omgang er placeringen:

A. Hindsværk	12.13,2
J. Kvarnström	12.15,3
L. Mattila	12.40,8
Seppo Keinänen	13.09,7
E. Saloranta	13.10,9

På 13. omgang gik Eriksson på tværs af banen i opløbssvinget, en situation, der regnes for en af de værste i et bil-løb, kort efter kom Hindsværk og Kvarnström, men de klarede begge situationen, og Kvarnström benyttede lejligheden til at overhale Hindsværk, der så meget forbavset ud, da den røde Hudson gik uden om ham. Jagten gik videre i forøget tempo. Umiddelbart inden hårnålesvinget kommer Saloranta for langt ud i siden, og da han prøver at rette vognen op, kommer også han til at stå på tværs. Umiddelbart efter kommer Seppo Keinänen, og også han har drift ud mod venstre side, han vælger derfor at klare situationen ved lynhurtigt at gå venstre uden om Saloranta, helt ud i græsribatten, hvor nogle småtræer bliver mejet ned, og så fortsætter de to vogne atter ude på banen med Keinänen forrest.

Saloranta står på tværs, og Seppo Keinänen klarer situationen med en fantastisk manøvre godt hjulpet af Saloranta, der lynhurtigt opfattede situationen. MvH. 1859.



Større viden større fart..

En enestående bog om tuning af motorcykle-motorer 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 håndbogen

er den ideelle håndbog for alle motorcykle-ejere. - Udsolgt fra forlaget.

Kr. 7,50

*Alle bøgerne rigt illustreret
sendes pr. efterkrav*

LØSEKRUGS
BOGHANDEL

JAGTVEJ 59

KØBENHAVN N.



V. Suni styrter. En farlig Situation, der endte godt. M. v. H. 2259.

Knutssons Alfa Romeo går mere og mere tilbage, der er øjensynlig noget galt med motoren, og efter løbet kom forklaringen: en lille fjederring havde løsnet sig, var kommet ind i kompressoren og videre op i ventilerne.

Efter 15. omgang er placeringen:

J. Kvarnström	18.20,6
A. Hindsværk	18.22,2
L. Matila	18.58,4
E. Saloranta	19.23,8
Seppo Keinänen	19.24,2

Så er det Hindsværks tur til at komme ud af banen, og her går motoren i stå for ham, hvorfor han er nødt til at få fremmed hjælp til at få vognen i gang, hvilket medførte, at han senere blev diskvalificeret. Feltet er nu mere spredt, og vognene følges kun et par stykker ad gangen, men der er stadig krig på kniven. På sidste omgang kommer Mattila ned ad langsiden med blå olierøg væltende ud af vognen, han forsøger at gennemføre, men kan til sidst hverken høre eller se og må udgå. Kvarnström gik over mållinien som sikker vinder, en smuk præstation, eftersom han kun har kørt automobiløb i et år.

Resultaterne blev:

- 1) J. Kvarnström, Hudson special, 24.30,6
- 2) Seppo Keinänen, Chrysler special 25.36,8
- 3) E. Saloranta, Ford special, 25.37,0
- 4) T. Eriksson, Ford special, 25.53,8
- 5) S. P. J. Keinänen, BMW, 26.00,5
- 6) Magnus Knutsson, Alfa Romeo, 26.10,8

Hindsværk kørte den hurtigste omgang på 1.10,2; hans samlede tid blev 24.44,5.

Ny Rekord i Gladsaxe.

Der var på grund af det meget regnfulde og blæsende vejr kun mødt ca. 6—8000 tilskuere til løbene på Gladsaxe søndag den 8. — trods det fine program.

Løbene blev indledt med rekordforsøg af den engelske 1. divisionsrytter Bill Kitchen. Efter en fin og elegant kørsel fik han noteret tiden 1,17 og har således slået Henry Andersens rekord på 1,18.

Internationalt ekspert løb blev vundet af Bill Harris, Australien, efter en hel del uheld for de danske kørere. I 2. heat måtte Orla Knudsen udgå, da krumtappen knækkede, hvorved krumtapdækslet med det halve svinghjul røg af og tog fart ind over inderkredsen. Men ikke nok med det, i slutheatet kom Erhard Fisker ind foran Henry Andersen, Norge, hvilket resulterede i at begge ryttere styrtede på en sådan måde, at Fisker måtte foretage den sidste opbremsning på et par meter af hegnet.

I standard løbet vandt Leif Hirsborg over Willy Dalby Nielsen og Leif Bech, som i slutheatet styrtede, men kom op og fortsatte. Kiehn Bertelsen blev nr. 4.

Special løbet for begyndere blev vundet af den meget lovende Poul Hansen foran Jørgen Petersen og Mogens Andersen. Dagens match mellem Bill Kitchen, England, og Bill Harris, Australien, tegnede til at blive det helt store, men ved indgangen til sidste omgang sprang kæden af Bill Harris' cykel, og han måtte udgå. I 1. og 2. afd. af ekspert match B var Orla Knudsen igen uheldig, idet hans motor døde lige efter starten af 1. afd., og på 3. omgang af 2. afd. kunne han ikke få fart på maskinen og kom ind som nr. 3. Han kørte i denne match på Bill Kitchens maskine, da hans egen ikke kunne gøres i stand på pladsen. Matchen vandtes af Bent Jensen med 8 pts. foran Erhard Fisker og Orla Knudsen. Ekspert match A blev vundet af Bill Kitchen, 12 pts., foran Bill Harris, 9 pts. og Verner Lo-

rentzen og Henry Andersen med henholdsvis 5 og 4 pts. I 3. afd. af denne match styrtede Verner Lorentzen; Bill Harris og Henry Andersen nåede lige at smutte udenom. Hans maskine vedblev dog med at gå, hvorfor han hurtigt kom på benene igen og fortsatte løbet.

Standard handicap blev vundet af Knud Nielsen med 80 m tillæg foran Kiehn Bertelsen, også med 80 m, og Børge Mørch, Kolding, 85 m; Leif Hirsborg 100 m og Leif Bech 90 m, kom ind som henholdsvis nr. 4 og 55.

Resultaterne:

Internationalt ekspert løb:

1. Bill Harris 1.23,8
2. Bill Kitchen 1.23,9

Standard løb:

1. Leif Hirsborg, Ariel, 1.34,0
2. Willy Dalby Nielsen, Ariel, 1.38,7

Special løb:

1. Poul Hansen 6 pts.
2. Jørgen Petersen 4 pts.
3. Mogens Andersen 2 pts.

Dagens match:

1. Bill Kitchen 1.24,5

Ekspert match A:

1. Bill Kitchen 12 pts.
2. Bill Harris 9 pts.
3. Verner Lorentzen 5 pts.
4. Henry Andersen 4 pts.



MIXO "TRUMPCLEAR" TOKLANGS HORN

er med sin klangfulde, gennemtrængende tone det ideelle signal ved kørsel på landevej.

Det fremstilles i en smukt forarbejdet, solid udførelse, og Magneto yder garanti og service på ethvert solgt horn.

Pris pr. sæt for 6 og 12 volt kr. 115.00
for 24 volt kr. 125.00.
Relæ (bestilles særskilt) kr. 12.00.



JAGTVEJ 155 · KØBENHAVN N. · TELEF. CENTRAL 7716

Ekspert match B:

1. Bent Jensen 8 pts.
2. Erh. Fisker 6 pts 3.004,0 sammenlagt tid.
3. Orla Knudsen 6 pts. 3.00,9 sammenlagt tid.
4. Aage Andersen 6 pts. 3.01,2 sammenlagt tid.

Standard handicap:

1. Knud Nielsen, Norton, 80 m, 1.38,4.
2. Kihn Bertelsen, Velocette, 80 m, 1.38,6
3. Børge Mørch, BSA, 85 m, 1.39,8
4. Leif Hirsborg, Ariel, 100 m, 1.42,3.
5. Leif Bech, Ariel, 90 m, 1.43,1

Ny Rekord af Bill Kitchen, England, over 4 omgange med flyvende start: 1.17,0. **bob.**

Europa-eliten på Solvalla

Med 22000 begejstrede tilskuere og under mottoet »Europaeliten tävlar för Europahjälpen« afholdt SVEMO med SMK's Stockholmsafdeling som arrangør den med spænding imødesete forårs-»tävling« på Europas hurtigste 1000 m-bane.

Solvallabanen var badet i sol onsdag aften (11. maj) og alt så ud til at gå efter programmet, d. v. s. nye rekorder og hård konkurrence i 17 heat. Man havde, foruden den svenske elite, fået trommet så fine kanoner sammen som banens rekordindehaver Leif Basse Hveem, østrigerne Fritz Dirlt og Franz Aigner samt sheffieldtigeren Bruce Semmens.

Sportligt set blev løbene måske ikke af den topklasse man havde ventet sig, da maskinskader tyndede ud i den store ekspertklasse. Allerede i første heat var der lagt op til ny rekord med navne som Bertil Carlsson, Basse Hveem, Eje Sandin, Fritz Dirlt og Bruce Semmens på startlinien. Men hverken banen eller maskinerne var i den bedste trimning. Bertil Carlsson og østrigeren fik motorstop, medens Basse kæmpede hårdt med sin SRM motor, der var ved at sætte sig flere gange. Basse vandt i 2.41,5 (dagens hurtigste tid), Semmens blev nr. 2 med 2.47,2, medens Sandin

fik tiden 2.50,8. I 9. heat lå Basse atter i spidsen med et godt forspring, men så satte motoren sig for alvor på fjerde omgang, og de hårdt indbyrdes kæmpende Eskil Carlsson og Harry Lundberger gik udenom nordmanden. Lundberger var nær kollideret med Basse og tabte terræn, medens Sandin gik op på andenpladsen. Carlsson 2.49,5, Sandin 2.49,7, Hveem 2.52,1, Lundberger 2.56,5, Aigner 2.57,7.

Den stærkeste dyst blev dog taget mellem Löfqvist og Basse i en match over 3 omgange, hvori de 5 hurtigste ryttere stillede op. Den lille gotländing gav den nordiske mester en hård kamp side om side — indtil Basses SRM satte sig igen, hvorved han mistede Solvallapokalen. Som nr. 2 kom ret sensationelt scramble-stjernen Bertil Andersson.

I 350 ccm klassen havde man ventet sig en del af den 21-årige Dirlt, som kørte nøjagtig den samme maskine (»Gigant, d. v. s. Husqvarna) med hvilken Martin Schneeweis i 1938 satte den endnu gældende rekord. Men heller ikke her ville det klappe for den unge østriger. I det første 350 ccm-heat, der iøvrigt var det mest spændende, var der skulderkørsel mellem Dirlt og Karl Ivar Jansson, men det blev svensk sejr og Axel Johansson var endda også ved at gå uden om Dirlt på sidste omgang, medens østrigerens maskine stadig blev mere og mere mat. I andet heat døde »Giganten« definitivt, og heatet blev vundet af Sven Falkeby i 3.01,6 mod Karl Ivar Janssons 3.02,2.

Midgetløbet blev en ny sejr for »Ar-lövkometen« Åke Jönsson, som i sin nye »Effyh« uden større besvær kørte fra sine fire mærkekonkurrenter. Hans broder Rudolf lå som en god nr. 2 på de tre første omgange, men blev overhalet af Niels Gagner.

Resultater:

Special 500 cc: 1) Leif Hveem, Norge 2.41,5; 2) Bertil Carlsson, Sverige 2.43,2 3) Fritz Löfqvist, Sverige, 2.43,5; 4) Bertil Andersson, Sverige 2.46,2; 5) Olle Nygren, Sverige 2.46,7; 6) Bruce Semmens, England 2.47,2; 7) Eskil Carlsson Sverige 2.49,5.

Sollavallastrofén: 1) Fritz Löfqvist 1.40,0; 2) Bertil Andersson 1.43,2; 3) Olle Nygren 1.44,5.

Special 350 cc: 1) Karl Ivar Jansson, Sverige 2.56,8; 2) Axel Johansson, Sverige 2.58,0; 3) Fritz Dirlt, Østrig 2.59,6; 4) Harry Andersson, Sverige, 3.00,8; 5) Sven Falkeby, Sverige 3.01,6.

Standard 500 cc: 1) Rune Gustafsson, Botkyrka MK 3.17,4; 2) Gustaf Persson, Solna MS 3.17,7; 3) Niels Lövgren, Botkyrka MK 3.20,5; 4) Alvar Strandberg, Falu MK 3.21,3; 5) Sixten Wesslén, SMK Uppsala 3.22,7.

Midget: 1) Åke Jönsson, SMK Malmö 2.58,3; 2) Niels Gagner, SMK Malmö 3.39,7.

Åbningsløb ved Kalundborg

Løbene indledtes med rekordforsøg af Jørgen Nielsen og Agner Hansen, hvorefter Arne Larsen kørte 4 omgange i sin D. K. W.-midget. Danmarksmesteren Agner Hansen opnåede kun en 3. plads i standard 500 ccm og handicap, og sidevognskøreren E. V. Mathiasen måtte udgå med maskinskade efter 1. afdeling af sidevognsløbet. I junior handicap kom Kjeld Andersen, Årby ind som første mand, et fint resultat eftersom det var det første motorløb, han deltog i. I sidevognsklassen gik Josef Koch af med sejren efter nogle drabelige dystre med Egon Walter, og i sidevogns-handicap viste han rigtig sin fine form ved at køre sig op til førstepladsen med et tillæg på 120 m. Også Kiehn Bertelsen viste fin kørsel, og selv om han ikke altid kom først afsted, kørte han sig dog op og besatte hver gang førstepladsen. Han fik noteret dagens bedste tid 1.43,1. I dagens 14. løb, junior handicap indtraf et alvorligt uheld, idet Aksel Jensen styrtede og pådrog sig et benbrud.

Vindere blev:

Specialløb: Kiehn Bertelsen, JAP, 18 pts. Senior standard 500 ccm: Willy Dalby Nielsen, Ariel, 14 pts. Sidevognsløb: Josef Koch, Nimbus, 18 pts. Junior standard: Falle Jensen, Nimbus, 1.59,0. Junior handicap: Kjeld Andersen, 2.04,5. Special handicap: Robert Petersen, 1.46,1. Senior standard handicap: Bøje Christensen, 1.58,5. Sidevogns handicap: Josef Koch, 2.07,1.

Den nye Terrot

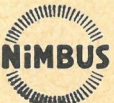
125 ccm topventilet

Den første Terrot er kommet til landet, og den er lidt af en sensation. I sidste nummer kunne De se et billede af maskinen i en annonce, men samtidig var det anført, at maskinen var sideventilet — det er forkert, for den er topventilet. Det er altså en letvægter på 125 ccm med topventilet motor og telescopforgaffel. Endvidere er der 4 hastigheder i fodgearskassen, rigtigt elektrisk udstyr og altså helt igennem en lille maskine, der er indrettet fuldstændig som en stor. Specifikationen er iøvrigt:

Boring 52 mm, slaglængde 58 mm, kubikindhold 123 ccm, 4 takts motor med topventiler, tørsumpsmøring med centralsmurt motor og gearkasse, svinghjulsmagnet og dynamo med omformer og 6 volts akkumulator og elektrisk signalhorn, 4 gear (fodgear), gearforhold: 7,57—1, 9,68—1, 13,59—1, 21,85—1, teleskopforgaffel, vægt 75 kg, bagdæk 300×19, fordæk 275×19, 19" aluminiumsfølge, bremsetromle diam. 180 mm, hjulafstand 1300 mm, styrbremse.



Specialværksted for
DKW
MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25
Ny indehaver



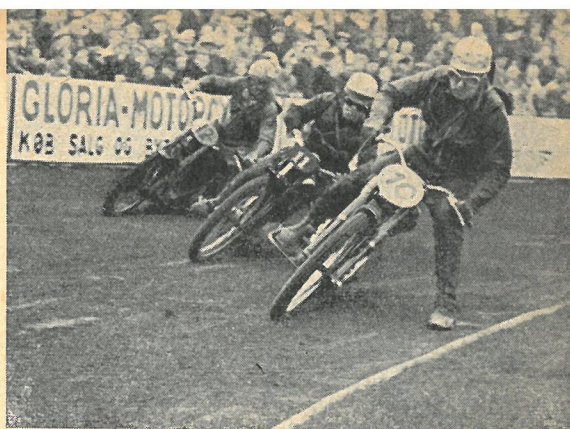
VEJLE
ALFRED MORTENSEN
NØRREBROGADE 20
TELEFON 933



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

Den 18. april kørtes det første løb på Gladsaxe Speedway. Foruden den danske elite deltog Leif Basse Hveem, der som bekendt er nordisk mester, den tjekkiske kortbanemester Vaclav Stanislav, Phil Hart, også kaldet »Tiger«, og den meget lovende svensker Linus Eriksson.

Erhardt Fisker indledte med et rekordforsøg, men det blev ved forsøget, idet hans tid 1,26 ligger 8 sekunder fra rekorden. Til hans undskyldning må siges, at han var handicappet af en fibersprængning i benet.



Knud Nielsen, Leif Hirsborg og Leif Bech går samlet ind i svinget. Foto Haibert 859.

Gladsaxe åbner med godt program

Leif Hirsborg stærkeste standardkører - Orla Knudsen suveræn

Det internationale ekspertløb kørtes i 3 indledende heat og et slutheat. Det første heat var en fortræffelig match mellem Phil Hart, Linus Eriksson og Aage Andersen. Englænderen kom sidst i start, men på 4 spændende omgange kørte han sig op og gik først over mållinien, tæt fulgt af sine konkurrenter. Tiderne var 1.25,0, 1.25,4 og 1.25,7 for kørerne i den nævnte rækkefølge.

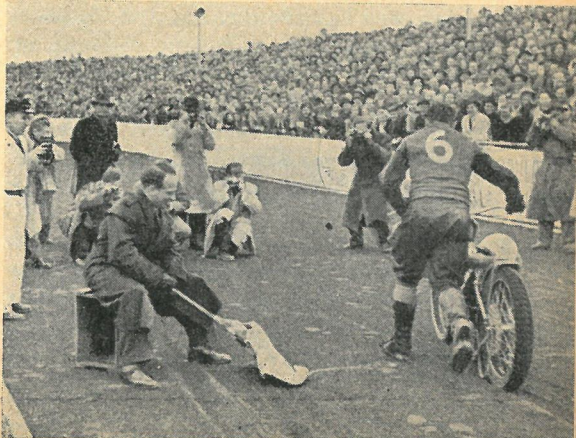
I andet heat sejrede Orla Knudsen stort i tiden 1.23,7. Leif Basse Hveem er aldrig rigtig i form i begyndelsen af sæsonen, og hans tid blev da også kun 1.26,4. I det sidste heat vandt Bent Jensen i 1.26,5 foran den tjekkiske mester, der fik noteret 1.28,8, og Uno Jensen 1.29,3.

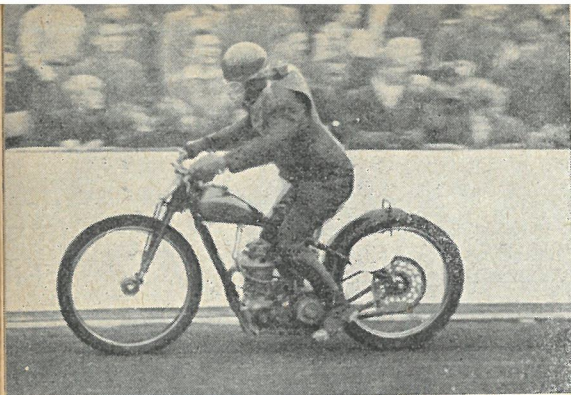
Slutheatet blev en match af dem, man sjældent oplever. Phil Hart, Linus Eriksson, Orla Knudsen og Aage Andersen — de 4 hurtigste ryttere — kæmpede på livet løs, men efter første omgansk skilte Orla Knudsen sig ud, medens kampen om en hæderlig andenplads først blev afgjort på den sidste halve omgang, da Phil Hart fandt det fornødne kraftoverskud. Begejstringen på tilskuerpladserne var stor, og rytterne fortjente bifaldet.

Standardløbet kørtes i to indledende heat og et slutheat. Knud Nielsen, Norton, Leif Hirsborg og Lelf Bech, Ariel, samt Agner Hansen, B.S.A., stillede op i første Heat, der blev vundet af Leif Hirsborg i 1.32,3 foran Knud Nielsen 1.34,7.

I andet heat var det de to Arielkørere Holger Hansen og Willy Dalby Nielsen, der plukkede de blomster, der skulle plukkes. Tiderne var 1.37,7 og 1.38,0. Einar Andersen, Velocette, fik noteret 1.38,8 — med andre ord: krig på kniven til det sidste. De fire hurtigste ryttere, Knud Nielsen, Leif Hirsborg, Leif Bech og Agner Hansen, kørte et slutheat, hvor det var de små tiendedele, der

Der var festlig modtagelse for Aage Andersen, da han ankom efter 1½ omg. løbetur. MvH. 959.





Stanislav på sin 250 ccm JAWA. En topventilet sprintermotor vi ikke tidligere har set her i landet. Foto M v H 1059.

blev afgørende. Hirsborg førte med et lille forspring, men efter tredje omgang blev der vist ternet flag i stedet for signalet for sidste omgang, hvorfor Hirsborg lukkede for gassen og »trillede af«. Det rigtige flag var imidlertid kommet frem til de andre ryttere, og medens Hirsborg sad fredeligt og nød det kølige påskevejr på vejen til ryttergården, opdagede han pludselig Knud Nielsen komme for fulde sejle ned ad langsiden, og hvem der fik travlt var Hirsborg. Under stor jubel kørte han de tabte meter op, overhalede den stærke jyde og gik over mållinien som vinder — for anden gang.

Havde Hirsborg ikke klaret sig frem til vinderpladsen igen, kunne han selvfølgelig nedlægge protest — og den ville lige så selvfølgelig omgående blive taget til følge.

Gladsaxe vovede eksperimentet med et begynderløb — al ære værd, lad de unge ryttere få en chance. Mogens Andersen kunne ikke få sin maskine startet, men hans bror, Aage Andersen, løb over banen for at hjælpe lillebror, og omsider var alle 3 mand klar til start. Peter Jacobsen stejlede i starten og fik sin »jorddåb«. Omstart med alle mand af sted. Poul Egon Hansen vandt i tiden 1.35,7 efter en pæn, men endnu lidt usikker kørsel.

Dagens match blev kørt mellem Erhardt Fisker på 500 ccm JAP og Vaclav Stanislav på 250 ccm Jawa — den første

med et dårligt ben, den anden til gengæld med en mindre motor, så det kunne omtrent gå lige op. Det viste sig da også, at Fisker kørte fra Stanislav på langsiderne, men den tabte tid kørte den tjekkiske mester ind i svingene. Stanislav vandt i tiden 1.26,7, medens Fisker fik noteret 1.27,2. Vi må dog lige bemærke, at den Jawa, Stanislav kørte, ikke er den samme model, vi nu kender her i landet, men en motor fra før krigen, 4-takt topventilet sprinter-motor.

En ekstra match blev kørt mellem Bent Jensen og Phil Hart. I et forrygende tempo gik det 4 omgange igennem, og rytterne lå side om side. Man kom uvilkårligt til at tænke på aftalt spil, men farten var for stor til, at der kunne være tale om at vente på hinanden. Bent Jensen pressede sig frem i opløbet og slog englænderen med 1/10 sekund. Tiderne blev 1.23,0 og 1.23,1. Publikum var vildt begejstrede — og ikke uden grund.

Ekspertmatch B blev også en god dyst mellem Bent Jensen og Stanislav, men Bent Jensen krydsede banen lidt vel tæt foran tjekkens forhjul, hvorfor han blev diskvalificeret. Det blev derfor Aage Andersen, der gik af med sejren, en placering han gentog i 2. afdeling. I 3. afdeling vandt Stanislav med Uno Jensen på andenpladsen, og Aage Andersen fik noteret den sjældne tid 3,41. Forklaringen er, at hans kæde sprang på anden omgang, men for at redde 1 point gennemførte han til fods. Der var arrangeret festlig modtagelse for ham, da han gik over mållinien. Har De for resten nogen sinde prøvet at løbe 600 m med en motorcykle? En ganske fortræffelig motion. Stanislav og Aage Andersen stod derefter lige med hver 10 point, men det kunne ikke undgås, at Stanislav fik den bedste sammenlignede tid.

Første afdeling af ekspert match A blev overlegent vundet af Orla Knudsen i 1.24,0, men bag ham var der knivskarp konkurrence mellem Phil Hart, Basse Hveem og Linus Eriksson, der

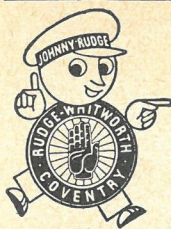
kørte i henholdsvis 1.27,7, 1.27,2 og 1.27,6. I anden afdeling stejlede Orla Knudsen og gik i hegnet med et smæld — det er meget sjældent, at han styrter, men når han gør det, er det i reglen med en dramatisk grundighed. Der blev omstart — hvorfor blev der for resten det? — og i anden omgang styrtede englænderen og kørte på maven hen ad banen. Han rejste sig dog meget uanfægtet og trak opgivende på skuldrene, medens Orla Knudsen gik af med sejren. Den sidste afdeling blev ligeledes vundet af Orla Knudsen, dog uden sensationer af nogen art.

Standard handicap var, som dette løb i reglen former sig, blot viste Leif Hirsborg, at han endnu kan den gamle kunst med at vinde, selv om han får det største tillæg, i dette tilfælde 90 meter.



Leif Hirsborg får overrakt Acap-pokalen af grosserer Charles Christiansen.

Foto MvH 1159.



Motorcycle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reservedele og Udstyr

BRDR. BECH

| Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926

Resultaterne blev:

Internationalt ekspertløb: Orla Knudsen 1.22,5, Phil Hart 1.24,9, Aage Andersen 1.25,2.

Begynderløb: Poul Egon Hansen 1.35,7, Peter Jacobsen 1.41,0, Mogens Andersen 1.51,0.

Standardløb: Leif Hirsborg, Ariel, 1.35,2, Leif Bech, Ariel, 1.35,4, Knud Nielsen, Norton, 1.35,9, Agner Hansen, B.S.A., 1.38,9.

Ekspertmach B: Vaclav Stanislav 10 point (bedste tid), Aage Andersen 10 point, Uno Jensen, 6 point.

Ekspertmatch A: Orla Knudsen 12 point, Leif Basse Hveem 8 point, Linus Eriksson 7 point, Phil Hart 2 point.

Standard handicap: Leif Hirsborg (90 m) 1.37,3, Villy Dalby Nielsen (30 m) 1.39,0, Leif Bech (70 m) 1.39,5, Knud Nielsen (80 m) 1.40,8.

Om standardmaskinerne er der grund til at bemærke, at Hirsborgs Ariel er en 1948 model forsynet med gitterforgaffel. Maskinen er ikke tunet, men kører med det høje stempel, der giver kompressionsforholdet 7,5:1. Knud Nielsens Norton er slidt op, dog på den mærkelige måde, at den vil trække (hvad man tydeligt så i bakkeløbet ved Femmeløler), men den kommer ikke mere op på det rigtige omdrejningstal. Han venter imidlertid en Norton International motor fra England. Agner Hansen kører med en 500 ccm Gold Star motor i et stel til en 350 ccm maskine. Einer Andersens Velocette er kun på 350 ccm, men han følger godt med på den. Vi har imidlertid tidligere set ham vinde over de større maskiner.



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



D.K.W. Automobilreserverede
en gros. Forsendelse over hele
Landet.

Erling Nygaard
Slagelse. - Telefon 2236.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Gardermoen

skal køres som Grand Prix
den 28. august

Det er nu endelig bestemt, at Gardermoen-racet skal køres i år. N. M. K.s Osloafdeling, der sammen med Rømskloaafdelingen stod som garant og arrangør for to år siden, har ved et bestyrelsesmøde besluttet, at løbet skal afholdes søndag den 28. august.

Løbet blev sidste år godkendt som Grand Prix for motorcykler, og FICM sender i år observatører til løbet, hvortil man i år venter deltagelse fra hele Europa.

På grundlag af de erfaringer, man har indhøstet under det første løb, sker der en del ændringer i arrangementet. Man påtænker også at bygge tribuner, hvorved publikum får bedre oversigt over banen. Det oplyses iøvrigt, at bil-løbene i år vil blive kørt som en selvstændig afdeling.

Løbskalenderen

Maj:

22 Fredericia Motor Klub — Baneløb
Gentofte — Baneløb

Silkeborg Motor Sport — Baneløb
Thy Motorsport — Baneløb

26 Aarhus Motor Klub — Baneløb
Sportsmotorklubben Dan — Baneløb

Hjørring Motor Sport — Baneløb

29 Fyens Motor Sport — Baneløb

Hobro Motor Sport — Baneløb

Vejle Motor Sport — Baneløb

Juni:

6 Als Motor Sport — Baneløb

Gladsaxe — Baneløb

Korsør og Omegns M. K. — Baneløb

Sports Motor Klubben »Odin« —
Baneløb

12 Nordvestsjælland Motor Klub —
Baneløb

Viborg Motor Klub — Baneløb

KONFLIKT

mellem Gentoftebanen og tre specialryttere

Sæsonen åbnet med mat program

Nogle dage før det første løb på Gentofte den 24. april blev det meddelt, at Orla Knudsen, Aage Andersen og Erhard Fisker ikke ville starte, fordi banen havde nedsat startpengene. Vi vil ikke gøre os til dommere i den sag — blandt andet fordi de implicerede parter sikkert ikke vil tage hensyn til vor dom — men vi vil dog belyse sagen, da den nu en gang er kommet offentlig frem.

I store træk ligger sagen således, at banen ser på dagens præstationer, d. v. s. at startpengene er sat ned, og i stedet kører man på point med betaling for hvert point. Tillige gives der ekstra præmier til de 3 bedste danskere på 150, 100 og 50 kroner. Der betales 100 kr. i startpenge og 15 kr. pr. opnået point. Resultatet skulle således blive omtrent det samme, forudsat at rytterne gennemfører løbet med gode placeringer. Banen kommer tillige med det argument, at gennemføres løbet ikke af een eller flere ryttere, eller kører de ikke godt nok til at komme mellem de 3 bedste danskere, så er de heller ikke pengene værd.

På den anden side hævder de pågældende ryttere, at når man gennem årelang træning og stort arbejde forbundet med økonomiske udgifter har svundet sig op til toppen, så skal man også have en rimelig betaling, uanset om man er uheldig på den pågældende løbedag. Rytterne begrundet dette med, at de er trækplaster på plakaten, og deres navne er af økonomisk betydning for banen.

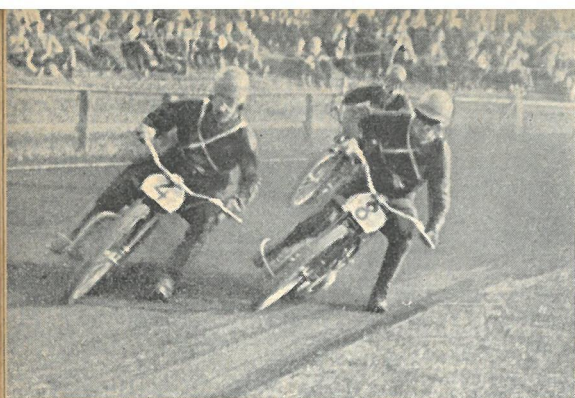
Man kan ikke se bort fra dette sidste argument, og man må kunne finde en løsning, således at begge parter — og ikke mindst publikum — er tjent med det. Pointsystemet er udmærket,

og det har bl. a. været praktiseret i mange år i England, men foruden dette må rytterne i topklassen også kunne få en tilstrækkelig startgodtgørelse. En akademiker får en forholdsvis høj betaling for et overkommeligt arbejde, men både læger og ingeniører skal have den viden, de har erhvervet gennem en lang studietid, betalt. Selv om forholdet er noget andet for motorkørere, så bliver man dog heller ikke stjernefører på een dag. Lad os håbe, parterne finder hinanden, og lad for fremtiden den slags være interne sager.

— — —

Løbet på Gentofte fik en meget mat karakter, om det nu skyldes de nævnte køres fraværelse, eller det var tilfældighedernes spil, så var der ikke et eneste løb, der var af interesse for publikum. Standardløbet var det bedste, fordi det var jævnbyrdige ryttere. Første heat vandt Leif Hirsborg, Ariel, medens andet heat blev vundet knebent af Leif Bech, der ellers havde et godt forspring på sidste omgang, men i opløbet døde hans maskine lige inden målstregen, som han slap over på »trillegear«. Knud Nielsen var uheldig. I første heat jagede han Hirsborg og fik en pæn andenplads, men i andet heat, hvor han havde inderbanen, gik han ind på inderkredsen, hvorfor han blev diskvalificeret, og i tredje heat kom han ikke i start. Leif Hirsborg vandt løbet med 8 point.

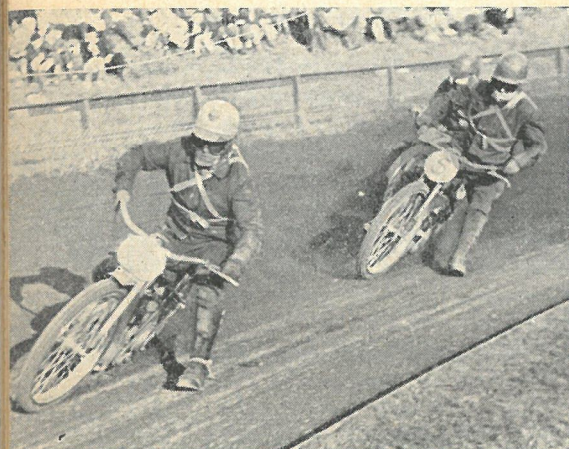
Holdkørselen mellem udenlandske og danske ryttere var fuldstændig uden interesse. Aage Jacobsen skulle køre i første heat, men kom ikke i start hverken i dette eller i de efterfølgende heat, og dermed var den sidste chance for at få et ordentligt løb at se forspildt. Bent Jensen gjorde, hvad han kunne, men han



Bent Jensen prøver at gå indenom Kumal, men det mislykkes. Foto Haibert 1259.

var ikke i form — han lider af træthed efter et hospitalsophold. Resultatet blev, at de udenlandske køreere dominerede — hver for sig.

Resultatet af holdkørselen blev, at



Stanislav jager Leiv Samsing. Foto MvH. 1359.

udlandet vandt med 46 point over Danmark, der kun opnåede 26 point.

Uno Jensen kørte en match med Stanislav på 250 ccm Jawa, og på grund af den lange bane fik Stanislav et forspring på 120 m, men Uno Jensen kørte ham op, overhalede ham og vandt med 7/10 sekund i tiden 1.32,6. Expertmatchen mellem de 4 hurtigste ryttere Bill Harris, Leiv Samsing, Kumla og Svend Jensen blev vundet af Kumla Fransson, der var urørlig den dag. Han opnåede

6 point mod Bill Harris 4 point og Leiv Samsing 3 point. Heller ikke dette løb bød på andet end pæn kørsel, konkurrence var der ikke tale om.

Special handicap blev vundet af Valclav Stanislav, der fik et tillæg på 75 m. Hans tid blev 1.39,6. Nr. 2 blev Uno Jensen med et tillæg på 95 m i tiden 1.39,9. Uno Jensen kørte godt, og det bliver interessant at se, hvordan han udvikler sig gennem sæsonen. I standard handicap fik Leif Hirsborg et tillæg på 50 m og Leif Bech 30 m. Leif Bech vandt i tiden 1.41,6, men Hirsborg var lige i hans baghjul og fik noteret 1.41,8.

Lad os blive forskånet for den slags programmer i fremtiden.

*

LYSETS SORTE ENGLE

Med hensyn til brugen af lygterne er der stadig noget galt. Kan vi ikke snart få en klar og præcis paragraf i motorloven, der forbyder brugen af andet end parkeringslys på oplyste gader og veje. I motorloven er dette forhold alt for valent behandlet, og man ser da heller aldrig indskriden fra politiet, når et køretøj kommer ind ad f. eks. Lyngbyvejen med hele elektricitetsværket i gang. Når disse mennesker ikke kan forstå, at de ser bedre ved parkeringslys, så er en politimæssig indskriden nødvendig. Der er allerede sket for mange ulykker på grund af blændende lygter, og det er ganske meningsløst at køre med det kraftige lys, hvor det ikke er påkrævet.

Vi har så tit omhandlet forholdene på de mørke landeveje, hvor der er en kategori egocentriske bilister, der ikke vil blænde ned — men det er tilsyneladende håbløst at komme disse til livs med det gode.

VENTILPROBLEMER II

VENTILMATERIALER — NATRIUMKØLING — VENTILSÆDER

Af M. MAUL

Ventilmaterialerne er nu så gode, at de kan imødekomme næsten ethvert krav, som moderne motorer stiller til dem.

Efterhånden som kravene til motorernes ydelse er steget, er problemet ventilmateriale blevet mere og mere kompliceret. Hertil kommer, at de nye benzintyper med ethylbly-tilsætning yderligere har forhøjet de krav, der stilles til ventilmaterialerne.

Mange og kostbare forsøg har imidlertid nu gjort det muligt for motorfabrikanterne at fremstille ventiler, der virkelig kan tåle de krav, som hver enkelt motor stiller til dem.

Ventilernes varmebehandling, der skal sikre styrke og modstandsdygtighed overfor materialespændinger, er ikke længere et alvorligt problem. Man er ligeledes nu nået til at overvinde de vanskeligheder, som materialets tilbøjelighed til afskalling og iltning tidligere frembød.

Faktisk har man nu eksempler på, at motorer har arbejdet fuldt tilfredsstillende uden ventilslibning helt op til 70.000 km kørsel. Tidligere var det almindeligt, at ventilerne skulle sibes mindst to gange om året.

De første automobilmotorer havde ventiler af almindeligt kulstål. I nogle tilfælde, særlig på luftkølede motorer, var ventilerne fremstillet af 98 % nikkelstål, senere gik man over til at anvende støbejern som ventilmateriale. Man har også brugt ventiler, hvor ventilhovedet var fremstillet af 3 % nikkelstål og svejset på en stamme lavet af kulstål.

Det næste materiale, der blev forsøgt til ventilm fremstilling, var tungstenstål, der, skønt det var fra 3 til 6 gange så dyrt som andre materialer, en overgang

var meget anvendt, dog særligt til dyrere motorer. Man kom derefter ind på at anvende en 15 % kromstål, og denne stålsort viste sig at være særlig modstandsdygtig over for forbrænding. Lige i hælene på dette ventilmateriale kom kobalt-kromstål, der som ventilmateriale viste sig at være tungstenstålet langt overlegent, særlig i retning af modstandsdygtighed overfor afskalling.

Der er gennem tiderne anvendt mange andre ventilmaterialer end de her nævnte, men i dag kan man dele ventilmaterialerne op i to grupper, nemlig:

- 1) hærdeligt stål,
- 2) austenitisk stål.

Den sidste stålsort har vist sig at kunne tåle meget høje arbejdstemperaturer uden at miste styrken.

Ventiler af dette materiale er særlig modstandsdygtige overfor forbrændingsprodukternes ætsende virkning, og skønt dette stål også har sine ulemper, f. eks. stor udvidelseskoefficient, har det i mange retninger vist sig særdeles velegnet som ventilmateriale.

I de senere år har mange fabrikker anvendt silicium-kromstål, som har vist sig at være særlig modstandsdygtigt overfor forbrænding, ligesom ventiler af dette materiale har ringe tendens til at kaste sig og blive skæve.

Natriumkølede ventiler.

Udstødningsventilen frembyder ganske særlige problemer med hensyn til kølingen, og mange udveje har været prøvet for at sikre den bedste køling af denne ventil. Dette afkølingsproblem har ført til anvendelsen af natriumfyldte ventiler, d. v. s. den hule ventilstemme fyldes halvt op med natrium, hvorefter påfyldningsåbningen lukkes med en prop (se fig. 8).

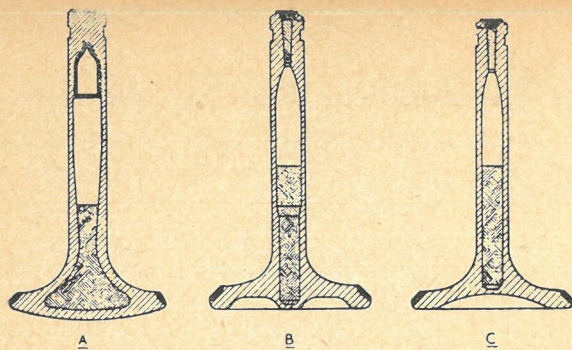


Fig. 8.
Snit gennem 3 former for
natriumfyldte ventiler.

Når ventilen er kold, vil natriumen være i fast form, men smelter, når ventilen varmes op; man opnår på denne måde at afkøle ventilstammen og bortlede ventilhovedets varme gennem denne.

Som kølemateriale anvendes foruden andre stoffer så som visse salte også kviksølv.

Disse ventiltyper anvendes i en del flyvemaskinemotorer samt i motorer til racerkøretøjer — navnlig Grand Prix motorcykler.

Selv det bedste materiale og de mest geniale køleanordninger kommer imidlertid til kort, hvis ventilen er forkert konstrueret.

En udstødningsventil skal konstrueres således, at ventilhovedet optager mindst mulig varme. Ventilhovedet skal være en ubetydelighed konkav, hvorved påvirkningen ved ventilsædet vil blive mindre.

Nogle fabrikanter hævder, at der ikke må være nogen kærvi i ventilhovedet, da denne vil bevirke, at ventilhovedet ikke beholder sin form under gentagne opvarmninger og afkølinger.

Benzinens indflydelse på ventilerne.

Den stadige forhøjelse af de moderne motorers kompressionsforhold har medført, at man har måttet forhøje benzinens oktantal, hvilket opnås bl. a. ved at tilsætte benzinen tetra-ethylbly. Dette har medført, at man foruden de allerede nævnte mekaniske ventilproblemer nu også har fået kemiske problemer at løse, idet det nemlig har

vist sig, at udstødningsventilen, der det meste af tiden arbejder i rødglødende gas, angribes af forbrændingsprodukterne, når der køres med ethyl-benzin.

Der er to måder at undgå denne ætsning på, den ene er at sikre bedst mulig afkøling af ventilen, og i denne retning har de hydrauliske ventilløftere jo betydet et fremskridt, idet ventiler med denne ventilløftertype er imod ventilsædet en længere periode end ventiler med stilbare ventilløftere. (Se martsnummeret.)

Den anden vej, man kan gå, er at benytte ventilmateriale, der er meget modstandsdygtigt overfor ætsning, og her har astenisk stål som før nævnt vist sig særlig egnet.

Ventilsæder.

Ved moderne motorer med stor ydelse frembyder ventilsæderne sine problemer såvel som ventilerne, og man er her i stor udstrækning gået over til at anvende udskiftelige udstødningsventilsæder. Ventilsæderne fremstilles sædvanligvis af stælit, som er et hårdt materiale, der er særlig modstandsdygtigt overfor varmepåvirkning og ætsning.

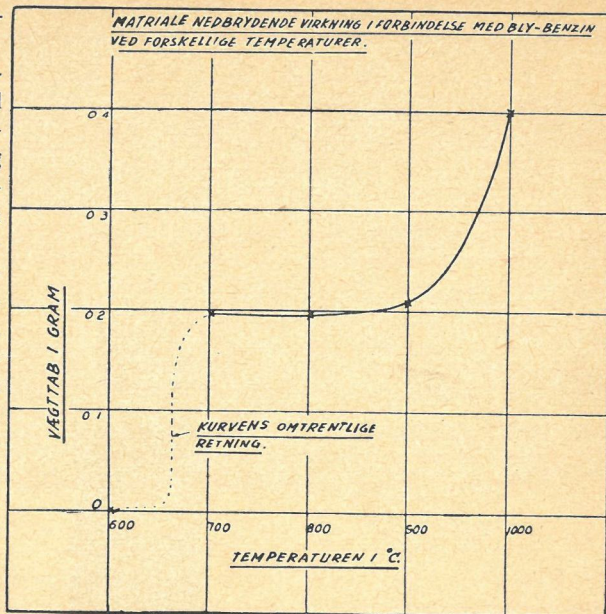
Ventilsædets bredde.

Der er gjort mange forsøg med ventilsædernes bredde, tidligere gjorde den opfattelse sig gældende, at ventilsæderne skulle være ganske smalle.

Erfaringen har imidlertid vist, at et ventilsæde af moderat bredde er mere hensigtsmæssigt, bl. a. fordi et større ventilarreal bidrager til ventilens afkøling ved berøring med det afkølede ven-

tilsæde. Dette gælder særlig udstødningsventilen.

Selv den bedst konstruerede ventil vil imidlertid hurtigt slides, hvis ikke ventilstammen får tilstrækkelig smøring. Hvis ventilstammen slides, vil ventilen kæntræ og møde ventilsædet i en skæv stilling. Udhamring af ventilen og uæthed vil hurtigt blive følgen. Der er derfor eksperimenteret meget med ventilernes smøring og med forskellige slidbeskyttende materialeovertræk. — Man er i dag nået så langt, at det med nogen ret kan siges, at ventilernes materialeproblem i dag er løst på tilfredsstillende måde.

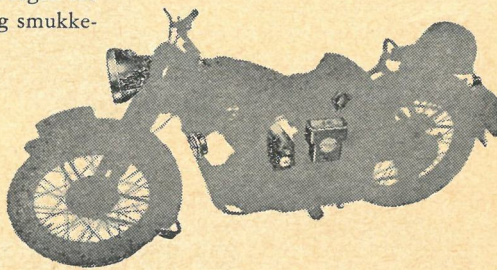


LUCAS

elektrisk udstyr



— navnet, som borger for højeste kvalitet og smukkeste udførelse.



LUCAS

ELEKTRISK UDSKYB

C.A.V.

ØFREL-TILBEHØR ELEKTRISK UDSKYB

GIRLING

BREMSE OG STØDDAMPERE

Det er ingen tilfældighed, at næsten alle engelske vogn- og motorcyklefabriker har valgt LUCAS elektriske udstyr, det er et tillidsvotum, som De trygt kan følge. Forlang derfor altid hos Deres forhandler originale LUCAS dele — det bedste af det bedste.

Repræsentant for Danmark

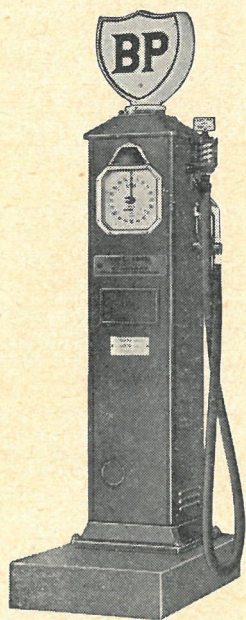
AXEL KETNER

Kontor og Lager: Nørre Vold 9

Telefon: Central 4195 — 6819

Service-afd.: Nørreg. 40. C. 9279

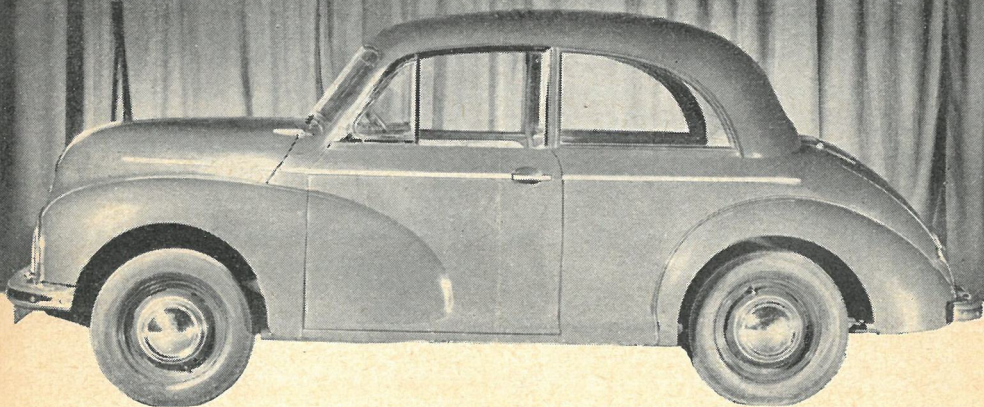
K Ø B E N H A V N K



BENZIN

Vi prøvefører

DEN NYE MORRIS MINOR

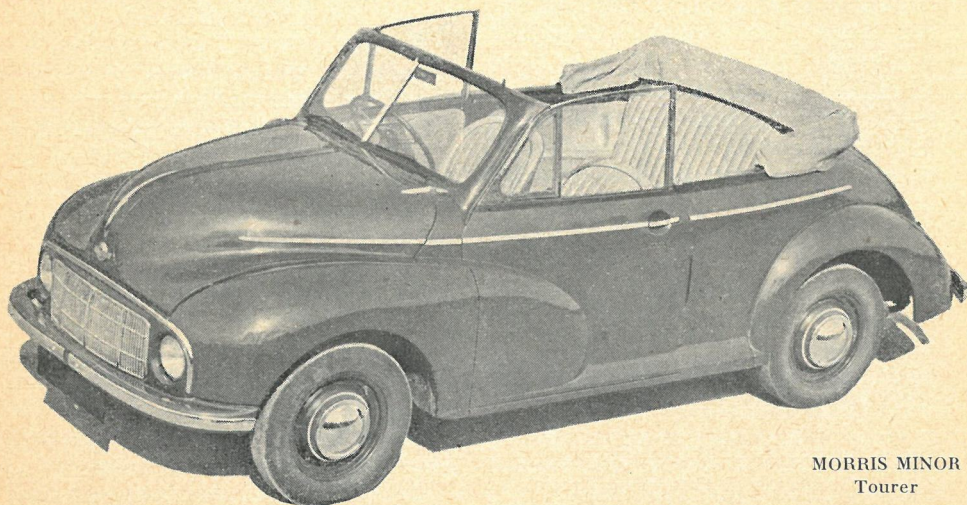


Medens Morris Oxford er en helt ny vogn uden forgængere i den berømte Morris-familie, må Morris Minor betragtes som en søn af Morris 8. Motoren i Minor er den samme som i »otteren«, blot er der forandret lidt ved indsningsmanifolden, men vognen er ny.

Vi står overfor en af de få Minor'er, der er kommet til landet. Hvor er den sød! Det tilløb, Oxford'en har til dollargrin, er på Minor'en kun blevet til et

lille fnis — den minder langt mere om de sydeuropæiske vogne i den dyre prisklasse.

Vi sætter os ind i vognen — let og behagelig indstigning, selv om vognen hører til de mindste. Indtrækket er pænt og sobert udført i lyst kunstlæder. Startknappen er anbragt på instrumentbrættet, der foruden er forsynet med speedometer, benzinmåler, olietryksmåler og ladekontrol. Gearstangen er i gulvet,



MORRIS MINOR
Tourer

og der er 4 fremadgående gear med synchromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Ved start er det nødvendigt at bruge 1. gear (det er også derfor, det er der), men når blot vognen triller lidt, kan man klare sig indenfor det synchroniserede område — en lettelse for de mennesker, der be-
tragter dobbelt udkobling som en mystisk, magisk handling.

Accelerationen er fortræffelig, man føler virkelig det pres, der giver indtryk af kraftoverskud, og kørselen er blød og behagelig — men lad os nu se, hvad den kan præstere, når vi kommer fri af storbyens trafik. Midt i trafikken bliver vi nødt til at bremse op flere gange, og her viser sig et forhold, som giver anledning til den eneste anke. Den er simpelt hen syet til for småt fodtøj. Når man langer en god stor sko nr. 43 ud efter bremsepedalen, rammer man tillige kobling og speeder. Det er dog blot en bagatel, der kan rettes ved at vride speederpedalen lidt ud til højre og give fodbremsepedalen lidt større trædeflade — altsammen forudsat at man lever på en stor fod, ellers er det ikke nødvendigt.

Vi kommer uden for byen og sætter tempoet op. Speedometret viser 70, det kan ikke være rigtigt, man anslår farten til lidt under 60. Vi prøver speedometret af efter stopuret, det viser rigtigt indtil 1/10 sekunds nøjagtighed, hvad der er lidt af en rekord, da 10 % fejlvisning er ret almindeligt på en ny vogn. Farten sættes op til 90, lidt efter kører vi 105, men vi mærker stadig ikke farten. Det var dog den lumskeste lille vogn at komme op i. Forudsat der ikke var speerometer i vognen, ville man glad og fro holde 90—100 til Korsør uden at være klar over, at man gjorde noget galt. Kort og godt kan det fastslås, at den nye Minor ligger fantastisk godt på vejen, og den manøvrerer storartet både i byen og på landevejen.

Hvad viser økonomien og accelerationen da i tal? Vi rigger til de forskellige prøver, og her er resultaterne:

Benzinforbrug ved konstant fart

50 km/tm. 17,4 km pr. l

70 km/tm. 15,3 km pr. l

Acceleration med stående start

over 200 m 19,4 sekunder

over 400 m 27,6 sekunder

Ved accelerationsprøven over 200 m var højeste gear 3. gear.

Specifikationer:

Motor: Boring og slaglængde: 57×90 mm. Cylindervolumen 918 ccm, 4 cylindret sideventilet. Krumtaphuset, cylinderblokken og topstykket er af støbejern.

Motoren er monteret meget lettilgængeligt og gummimonteringen udelukker, at dens vibrationer breder sig til karosseriet. Krumtappen løber i 3 hovedlejer, der er forsynet med løse hvidtmetalbelagte stålskaller. Samme type lejer anvendes til plejlstangen og de stålstøbte plejlstænger og opslidsede tinbelagte aluminiumsstempler er omhyggeligt afbalancerede som i en flyvemaskinemotor. Hvert stempel er forsynet med 3 ringe — 2 kompressionsringe og 1 olieskrabering.

Knastakslen er lejret i 3 lejer i blokken og drives fra krumtapakslen gennem kædetræk. Krumtapventilationsrør findes monteret på ventildækslet. Fuldt tryksmøring ved hjælp af tandhjulspumpe drevet fra knastakslen.

Kølesystemet er Thermosyphon køling med ventilator drevet af kilerem fra krumtapakslen.

Enkelt S. U. karburator, forsynet med effektiv olieluftrenser og indsugningsdæmper. Startblandingen kontrolleres fra knap på instrumentbrættet. S. U. elektrisk benzinpumpe.

Kobling: Enkelt tørplade kobling med 6¼" belægning og fjedrende koblingsnav.

Gearkasse: Fire hastigheder fremad og 1 bak. Gearudvekslinger: 1,0, 1,54, 2,3, 3,95 og bak 3,95.

Kardanaksel: Hotchkiss type med Hardy Spicer nåleleje kardanled.

Bagaksel: Halvflydende hypoid type.

Bremser: Lockheed hydraulisk »double leading edge shoes«. I forhjulsbremserne er monteret en separat hjulcylinder for hver enkelt bremse, hvorved opnås størst mulige bremsevirkning. Håndbremsen betjenes gennem kabeltræk og virker på baghjulene. 7" bremsetromler på alle hjul.

Affjedring: Forhjulsaaffjedringen er uafhængig torsionsfjedring. Baghjulsaaffjedring: halvelliptiske parallelfjedre, som er ophængt i gummibøsninger, der ikke skal smøres. Hydrauliske dobbeltvirkende støddæmpere for og bag.

Styring: Tandstangsstyring. Der behøves $1\frac{1}{4}$ drejning af rattet for at bringe hjulene fra den ene yderstilling til den anden. Rattet er af fjedrende type med en diameter på 42 cm.

Hjul: Pladehjul med $5,00 \times 14$ extra brede Dunlop dæk monteret. Reservehjulet findes i bagagerummet og kan udtages, uden at bagagen skal fjernes.

Karosseri: Helsvejset mono stålkonstruktion. Undersiden er behandlet med lyddæpende materiale, der samtidig virker som rustbeskytter og beskytter karosseriet mod beskadigelser fra sten, der slynges op fra vejen. Forcromede dørrammer. Indbyggede dørhåndtag. Alle vinduer er forsynet med Triplex splintsikkert glas.

2 døre med oprullelige vinduer og ventilationsklapper i vinduerne. Bagvinduerne er faste. Alligator type motorhjelme som låses inde fra vognen. Instrumentbræt med handskerum og hylde til pakker o. l. 2 enkelte forsæder, som tipper fremad og giver let adgang til bagsædet. Førersædet forsynet med sidejustering og samtidig automatisk højdejustering. Bagsædets ryglæn kan tippe forover, således at man kan komme til bagagerummet indvendig fra, og ryggen kan anvendes som kuffertunderlag, når der ikke befordres passagerer i bagsædet. Bagagerum med 0,2 kubikmeter rumindhold.

Tagpolstring udført i klæde. Læderbetrukne dørhåndtag, polstring i Vy-

nide. Forsæderne er læderbetrukne. Tæpper over hele gulvet.

Benzintank: 23 l rumindhold. Tanken er anbragt bagtil, og der findes elektrisk benzinmåler på instrumentbrættet.

Farver: Romain green, platinum grey eller sort. Skærmene er i samme farve som resten af karosseriet. Indtrækket er afstemt efter den udvendige farve.

Elektrisk udstyr: 12 volt 38 ampèretimers batteri, monteret under motorhjelmen, »sealed beam« projektører med indbygget parkeringslys. 2 kombinerede bag- og stoplygter. Nummerpladelampe monteret på bagagerummets låg. Dobbeltvirkende elektrisk vindskærmsvisker. Retningsvisere med kontrollampe.

Instrumenter: Speedometer, benzinmåler og olietrykmåler.

Dimensioner: Største længde 3,746 m, største højde 1,473 m, største bredde 1,524 m, hjulafstand 2,184 m, sporvidde 1,28 m, afstand fra jord 17,14 cm, vægt 786 kg.

Pris: Kr. 9240.00 incl. omsætning excl. levering.

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 — Amalkarburatordele — Lygteglas — Transfers til de fleste Maskiner — forcromede Styr 1" og $\frac{7}{8}$ ".

Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede
Specialforretning.

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



Motorløbet på Fyns væddeløbsbane den 1. maj bragte ikke den store publikumssukces, men viste god kørsel i alle klasser. Orla Knudsen var overlegen i specialklassen, selv om nordmanden Wiik Hansen kørte Leif Basse Hveems hurtige maskine.

Banen er dog for stor til at give de spændende momenter, og publikum er tilmed på for stor afstand. Banen kræver simpelthen et større opbud af kørere, end arrangementet kan bære, så længe den meningsløse afgift på 60 % opretholdes. Svenskerne kan stille et sådant program på benene på Jägersro, men den danske stat lægger sig som en fed og mægtig blæksprutte over alt initiativ, hvad enten det drejer sig om forretning, eller det blot er noget, der har med motorer at gøre. Idrætten har nu fået tipstjenesten — motorsporten ville være glad, blot den kunne slippe for at blive brandskattet, så skal den nok klare resten selv.

Dagens bedste løb var sidevognsmatchen mellem Svend Knudsen og Gösta Sandberg, en duel der blev i dansk favør.

Løbsledelsen havde sikret så meget fart over løbene som muligt ved at lade hver rytters 2 bedste tider sammenlægges til det endelige resultat. Der var alt-

så ikke noget med at sidde og hygge sig i en sikker andenplads, her var det farten, der var afgørende. Der kørtes i 3 afdelinger over 3 omgange med flyvende start i specialklassen og med fast start i standard- og sidevognsklassen. Løbsledelsen skal have ros for det gode og hurtigt afviklede arrangement, rytterne skal hædres for den gode kørsel, og staten skal have ris udi enden for de 60 %.

Resultaterne blev:

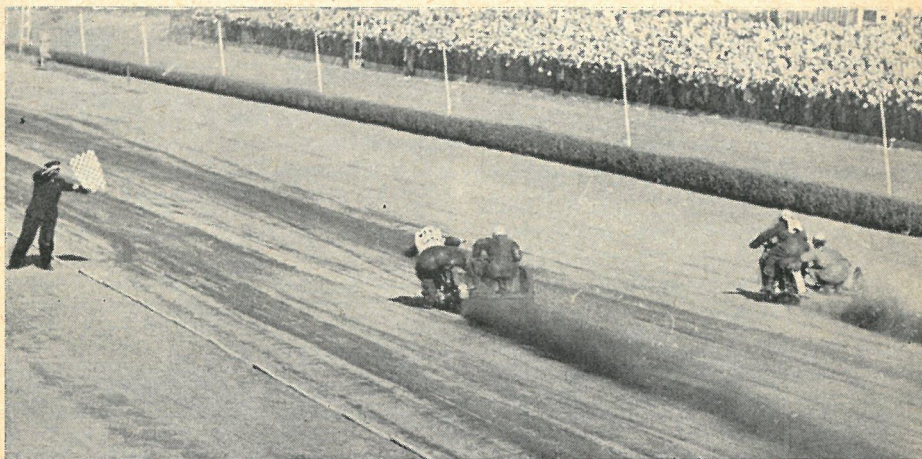
Odense-løbet (specialrace): C. O. Jensen, Ejby, med 3.41 som resultat af sine to bedste tider. Svend Jensen, Odense, 3.41. Sv. Nissen, Odense, 3.47,8.

Nordisk ekspertmach: Orla Knudsen, København, 3.33 (bedste tid 1.46,4). Wiik Hansen, Norge, 3.38,8. Bent Jensen, Aarhus, 3.39,4.

Sanderum-løb (standardmaskiner): Leif Bech, København, 4.06,2. Ejvind Hansen, Ejlstup, 4.08,4. Poul Kalør, Odense, 4.13,6.

Rikkensminde-løb (sidevogne): Sv. Knudsen, Odense, 4.10,4 (bedste tid 2.06). Gösta Sandberg, Sverige, 4.15,2. Knud Grønild, København, 4.52,4.

Special-handicap: C. O. Jensen (440 meter) 2.08,4. Villy Andersen, Kolding, (230) 2.09,8. Sv. Nissen, Odense, (230) 2.10,6.



Det spændende opløb i sidevognsklassen. Fot. Vang.

Ekspert-handicap. Wiik Hansen, Norge, (155 m) 1.59. Bent Jensen (180) 1.59,4. Stellan Strand, Norge, (0) 1.59,6.

Standard-handicap: Niels E. Nielsen, Bogense, (0) 2.12,6. Svend Schmidt, Kerteminde, (45) 2.13,2. Ejvind Hansen, Ejstrup, (300) 2.13,6.

Slut-handicap: Ejvind Hansen, Ejstrup, (135) 2.06,4. Sv. Nissen, Odense, (230) 2.08,8. Wiik Hansen (420) 2.09.

Sidevogns-handicap: Thorkild Sørensen, Horsens, (320) 2.18,4. Sv. Knudsen, Odense, (370) 2.19. Gösta Sandberg (350) 2.25,4.

Godt bakkeløb ved Hobro

Hobro Motor Sport og Jydsk Automobil Sport havde glæde af deres bakkeløb ved Mariager den 24. april.

Banen har 4 sving, og ved det sidste er der en jordknold, som voldte rytterne mange kvaler, når maskinerne formelig blev kastet op i luften, var det vanskeligt at beholde herredømmet over dem. Der var da også en del styrt, men heldigvis fik de alle et godt forløb. Aalborgkøreren Ejler Svendsen fik dagens hurtigste tid i 14.4 sekunder.

Som sidste start kørte tre Jeeps banen igennem, og den bedste tid blev her 20.8 sekunder, omtrent lige så hurtigt som bedste sidevogn. Man har tidligere set den energiske Jeep forsøge sig ved bakkeløb, bl. a. på en meget fedtet og opkørt bane ved Femmøller forrige år.

Resultaterne:

Begynder. Solo: Egon Østerlund, Triumph, 17.7. Chr. Hansen, BSA, 18.5. Vagner Larsen, Matchless, 18.6.

Solo indtil 250 ccm: Henry H. Andersen, BSA, 19.5.

Solo indtil 350 ccm: Ejler Svendsen, Triumph, 14.4. Ib Nielsen 16.0. Arne Mikkelsen, BSA, 16.3.

Solo indtil 500 ccm: Kield Jensen, Triumph, 15.9. Niels Blumensådt, BSA, 16.0. Robert Nellesmann, BSA, 16.0.

Solo over 500 ccm: Aksel Jensen, Norton, 15.6. Jens Nielsen, Nimbus, 16.2.

Sidevognsklassen: Rasmus Kornum, Triumph, 20.5. Axel Müller, Nimbus, 22.0.

Jeep: Jens Pedersen 20.8.

MOTORLAGERET

Specialforretning i

MOTORCYKLEDELE

TILBEHØR - Udstyr

Cylinderudslibning

Tandhjul og Krumtaplejer

m. m.

Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE

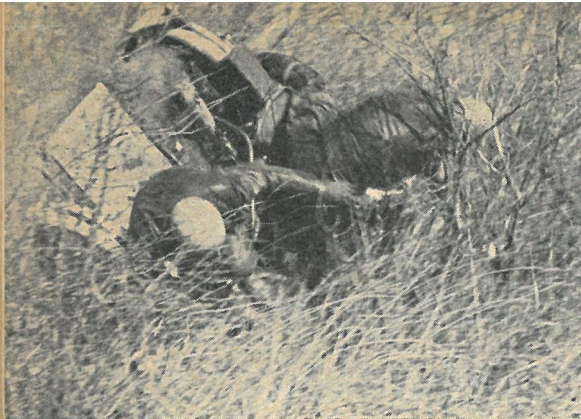
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11 956 - København K.



Fot. Haibert 1459

Trial ved Undløse

Midtsjællands Sports Motor Klubs trial den 14. april ved Undløse havde 42 deltagere. Der var 4 etaper over markvej og løs mosejord, og alle etaper lå tæt samlet, således at man havde et godt overblik over, hvad der foregik, selv om der blev kørt på samtlige etaper på een gang.

Hvad arrangementet angår, kan man med rette beklage sig over, at der ikke var programmer, samt at rytterne ikke var forsynet med numre. Fynboerne havde den bedste stil, hvilket kom dem til gode i form af de bedste tider. Resultaterne blev:

Senior solo: 1 Ejvind Hansen. 2 Poul Kalør. 3 Svend Schmidt. 4 Kurt Henriksen. 5 Kihn Bertelsen.

Junior solo: 1 Ivan Hoggmann. 2 Poul E. Petersen. 3 Poul Boghøj. 4 John Helfelt.

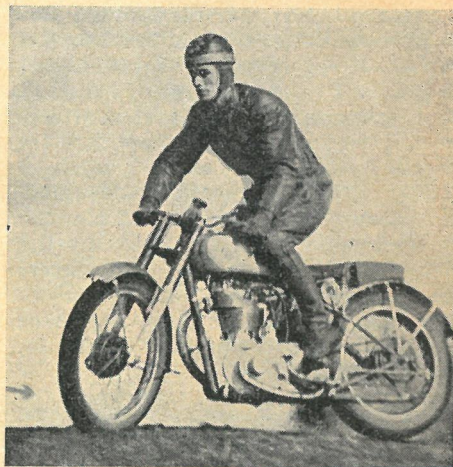
Begynder solo: 1 Leif Larsson. 2 Kaj Larsen. 3 Oscar Lauritzen.

Sidevogn senior: 1 Valther Jensen, 2 Egon Walther. 3 H Albrechtsen.

Sidevogn junior: 1 Harry Frandsen. 2 Louis Hansen. 3 Herluf Christiansen.



Fot. Haibert 1559.



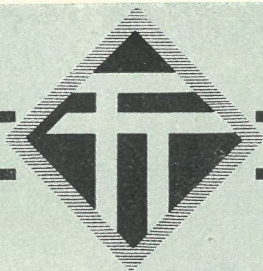
Fot. Haibert 1659.

Øverst til venstre: En mindre skovtur. Øverst til højre: Der lægges tilsyneladende an til landing. Herover: Den fine stil var også repræsenteret.



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED

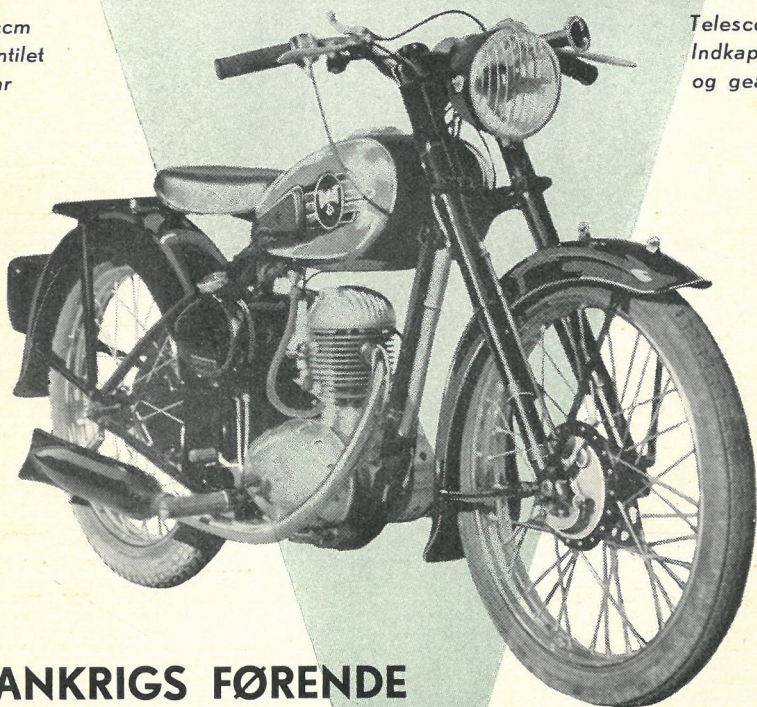
NØRREBROGADE 213 · LUNDTØFTEGADE 100 · TAGA 4868



TERROT

125 ccm
topventilet
4 gear

Telescopforgaffel
Indkapslet motor
og gearkasse



FRANKRIGS FØRENDE MOTORCYKEL

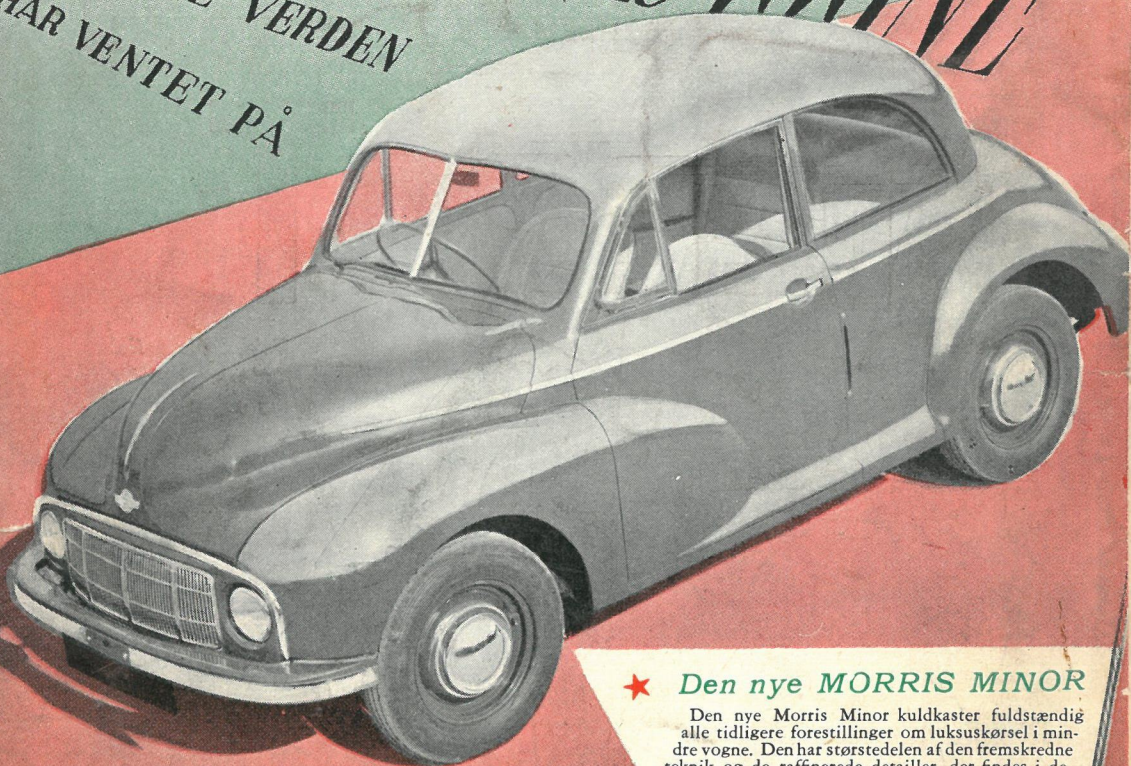
Trods sin enestående økonomi har denne maskine alle den store motorcykles fordele. 4 gear, telescopforgaffel og komplet elektrisk anlæg. Vægt 75 kg.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN · ODENSE

DE NYE MORRIS VOGNE

SOM HELE VERDEN
HAR VENTET PÅ



★ Den nye MORRIS MINOR

Den nye Morris Minor kuldaster fuldstændig alle tidligere forestillinger om luksuskørsel i mindre vogne. Den har størstedelen af den fremskredne teknik og de raffinerede detaljer, der findes i de større modeller, Monokonstruktion og uafhængig affjedring. Sæderne anbragt inden for akslerne. Let styring. Den højeste sikkerhed. Mere plads til benene og bredere sæder.

★ Den nye MORRIS OXFORD

Den er ny helt igennem - fra køler til baglygter - ny motor, nyt karosseri, nyt luksuøst udstyr. Uafhængig forhjulsaffjedring. Forsædet er meget bredt og af form som en sofa, og alle siddepladser er anbragt indenfor akslerne. Vognen er aerodynamisk strømlinjeformet. Håndtag for gearskifte findes på ratsøjlen, Passagererne sidder komfortabelt og der er rigelig plads. Hele vognens konstruktion er foretaget med den størst mulige økonomi for øje.

★ Den nye MORRIS SIX

Hver detalje ved denne nye luksusvogn er konstrueret på den absolut rigtige måde. Den kraftige motor er forsynet med overliggende knastaksel og har usædvanlig stor ydeevne. Håndtag for gearskifte anbragt på ratsøjlen. Eet bredt forsæde. Uafhængig forhjulsaffjedring. Alle enkeltheder af høj kvalitet, og prisen er så rimelig, som kun MORRIS specialiseringen gør det muligt.



DANSK
OVERSØISK MOTOR INDUSTRI