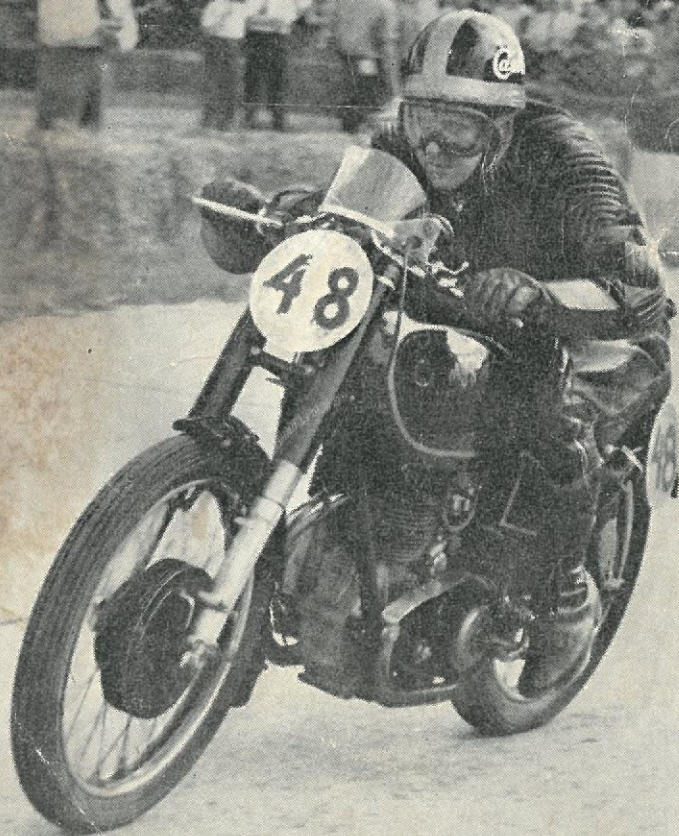


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT

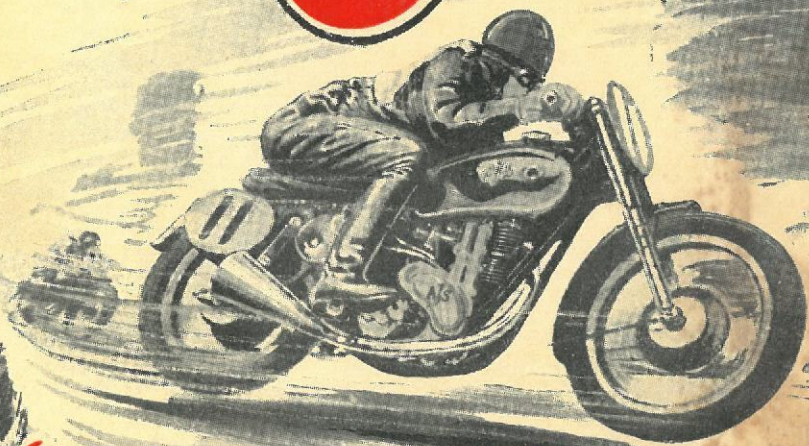


NR. 8

Poul Kalor på AJS 7 R i Ringvejsløbet

AUGUST 1949

AJS



*Den berømte Racer
- den foretrukne
Standardmaskine*

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN · ODENSE

SKANDINAVISK MOTOR Journal

Redaktion og
ekspedition:

L.I. Kongensgade 43
København K.

Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:

Mogens Damkier

Forretningsfører:

Holger Nielsen

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

Abonnements-
priser

(Aarsabonnement.):
Danmark kr. 10,00
Norge, Sverige,
Finland og det øv-
rige udland danske
kr. 12,00

Løssalgspris
kr. 1,10

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

Indholdsfortegnelse:

	Side
Automobilmotorer i dag og i morgen	3
Ringvejsløbet i Køge	3
Monteringsanvisning for TOR-fod- gear	21
Fra månedens motorløb	25
Erindringer fra min racer-dagbog	32
Lucas »Beam Setter«	33
København—Cape Town	33
Kort fortalt	44
De jyske banemesterskaber	48
Løbskalender	48



Motorjournalistik

— eller noget i den retning

Et punkt, man i høj grad kunne ønske at få revideret, er dagbladenes anmeldelse af et motorløb. I referaterne af de almindelige jordbaneløb skyder den tekniske uforstand op som ukrudt mellem linierne, men i referaterne af ringvejsløbet ved Køge er det næsten over hele linien en vild mark af himmelråbende uvidenhed. De fleste journalister klager over manglende spænding. Hvis der ikke ligger en halv snes ryttere og ligefrem gubber sig op ad hinanden, så er det ikke spændende, og hvis der ikke flyder blod, så er det ligefrem trøstesløst. Værst af alt er referatet i »Land og Folk«, hvor en journalist, der underskriver sig »doll«, udbasunerer sit manglende kendskab til det foreliggende stof. Lad os citere ham ordret: *Løbets længde var for stor i forhold til den knap 1600 meter lange bane, der heller ikke ganske kunne overses, og det medførte, at det blev komplet umuligt at følge med i de skiftende placeringer, fordi ingen vidste, om en rytter var en omgang bagefter eller foran. Stort set.* Hvis hr. doll vil ulejlige sig med at se omstående referat, vil han se, at det umulige lader sig udføre. Næh, sandheden er såmænd den, at de fleste journalister bare står og kigger for til sidst at skrive resultaterne op og iøvrigt konstatere, at de har kedet sig, medens den rigtig motorreporter og hans medhjælpere ikke har et ledigt sekund under løbet. Med hensyn til overskueligheden vil vi indskrænke os til at bemærke, at banen på Isle of Man er ca. 60 km lang — hvilket faktisk er svært at overskue — samt at rytterne starter enkelt- eller parvis.

Vi bliver nødt til at citere endnu en forfriskning serveret af hr. doll: *Spændingen stod det også sløjt til med, og da der trods de tre ret skarpe sving ikke skete nævneværdige kollisioner eller andre ulykker, blev der ingen lejlighed til at konstatere, hvor effektiv sikringen var.* Ja, det var selvfølgelig en skam, men vi kan herlige hr. doll med, at sikringen langt overgik de internationale baner i kvalitet, men Køge Sports Motorklub vil sikkert anskaffe et lille privat Jerntæppe til »Land og Folks« medarbejder til næste år.

Firestone

**VERDENS
SIKRESTE
DÆK**

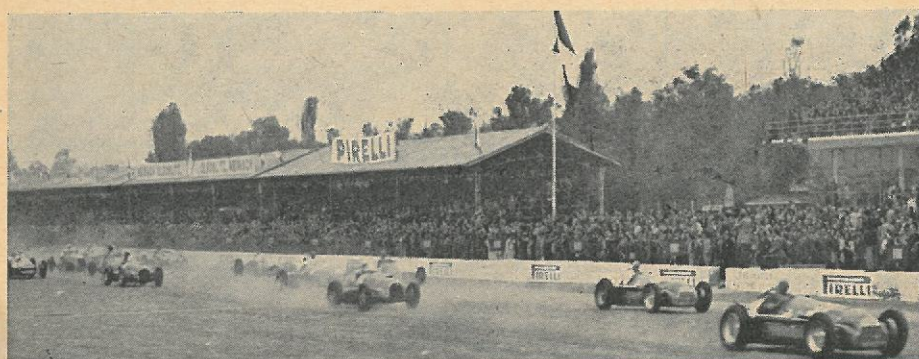


**FLEST
KILOMETER
PR. KRONE**

Det nye Champion de Luxe Firestone dæk til personvogne er det sikreste og mest pålidelige dæk, der kan købes for penge. Det er dækket med det berømte „Safti-Grip“ mønster — — dækket der står fast!

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

AUTOMOBILMOTORER



I DAG OG I MORGEN

Af civilingeniør
O. AHLMANN-OHLSSEN



I den almindelige diskussion om de egenskaber, man vil kræve af en automobilmotor, og de midler, man må tage i anvendelse for at opnå disse egenskaber, træffer man ikke sjældent på den opfattelse, at »sportsmotoren« er et fænomen, der for længst har sluppet forbindelsen med den dagligdags »brugsmotor«, et overmåde raffineret stykke legetøj, hvis udvikling er uden betydning for fremstillingen af motorer til normal anvendelse.

Selv om synspunktet i det store og hele ikke er rigtigt, er det dog til en vis grad forståeligt, at det har vundet indpas, når man betragter den udvikling af de rene racermotorer, som har fundet sted i 30-erne og i årene efter krigen. De 1,5-liters racermotorer med flertrinskompressor, som indtil fornylig har domineret den internationale grand prix sport, er nemlig sådanne tekniske fabeldyr, ved hvilke man uden hensyn til fremstillingspris og driftsøkonomi har søgt at presse hestekraften op på et maksimum, bl. a. ved at pumpe et stort overskud af alkoholbrændsel gennem motoren under indsugningsslaget alene i den hensigt, at brændselets fordampning skal tage sig af et ellers uløseligt varmelastningsproblem. Den omstændighed, at de 4,5-liters racermotorer uden

kompressor, der som bekendt konkurrerer på lige fod med 1,5-liter racerne med kompressor i grand prix klassen, i den senere tid er begyndt at hævde sig smukt i internationale løb, tyder imidlertid på, at udviklingen af racer- og sportsmotorer atter er ved at komme ind i konstruktive baner, og at den derved atter vil få betydning for videreudviklingen af den kompressorløse brugsmotor. I klar erkendelse heraf overvejer F. I. A. da også at fastsætte den nuværende klasse B (2 liter uden kompressor) som grand prix klasse i de kommende år. Lad os i lyset af disse forhold se lidt nærmere på de kompressorløse motor-konstruktioner af nyere dato og søge at analysere deres egenskaber.

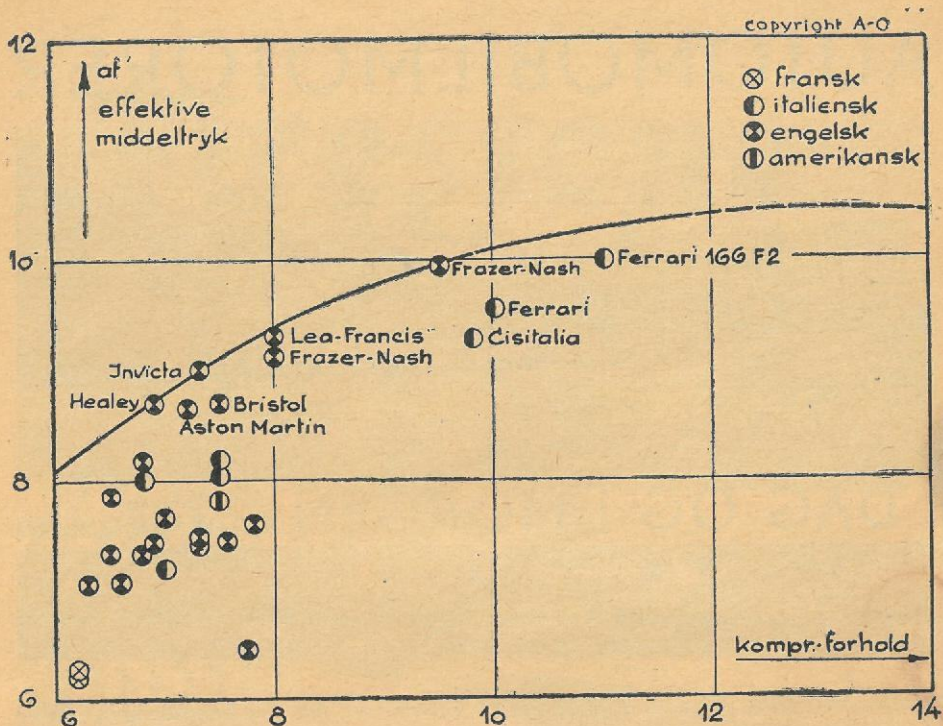
Når man skal vurdere værdien af en foreliggende motorkonstruktion, er der især tre forhold, man må have opmærksomheden henvendt på, nemlig:

Det effektive middeltryk,

Stempelhastigheden,

Varmebelastningen pr. kvadratcentimeter stempelareal.

En motors effektive middeltryk er (ligesom drejningsmomentet) en teoretisk beregnet størrelse, der udtrykker, hvor stort et konstant tryk man skulle have under arbejds slaget i motorens enkelte cy-



Diagram, som giver sammenhørende værdier for det effektive middeltryk (svarende til motorens største hk) og motorens kompressionsforhold for 30 forskellige automobilmotorer. De fleste af dem er konstrueret efter krigen.

lindre for — uden hensyn til det effekt-tab, som finder sted inde i motoren selv — at opnå den samme effektive ydelse, som motoren i virkeligheden er i stand til at præstere. En motors maksimale effektive middeltryk afhænger ligesom drejningsmomentet til en vis grad af omdrejningstallet og vil som regel have sin største værdi ved et eller andet omdrejningstal, som ligger imellem tomgang og det omdrejningstal, ved hvilket motoren giver sin største hestekraft. Da fabrikerne i reglen kun opgiver motorens maksimale hestekraft og det dertil svarende omdrejningstal, må man lægge disse opgivelser til grund for en sammenlignende beregning af det effektive middeltryk, hvilket forøvrigt også er både rimeligt og for-svarligt.*)

På hosstående diagram har jeg beregnet det effektive middeltryk for en række af de personvognsmotorer af efterkrigskonstruktion, som har vist sig særligt resultatrige; de er alle 4-takts motorer med 2 ventiler (af hvilke mindst den ene er en topventil) pr. cylinder, og de er alle forsynet med glidelejer og trykløbssmøring; iøvrigt forekommer der alle mulige variationer med hensyn til cylinderantal, forbrændingsrummets form, ventilerne betjening etc. Da diagrammets lodrette akse er målestok for det effektive middeltryk og den vandrette akse for motorens kompressionsforhold, kan hver af de undersøgte motorer afbildes ved et enkelt punkt i diagrammet.

Nu har man allerede i mange år vidst, at forøger man kompressionsforholdet for

*) Det effektive middeltryk beregnes for en 4-takts motor efter formlen:

$$P_m = \frac{900 \times N}{V \times n} \quad (\text{at})$$

hvor N er motorens største effektive hestekraft,

n er det hertil svarende omdrejningstal, og

V er motorens slagvolumen i liter.

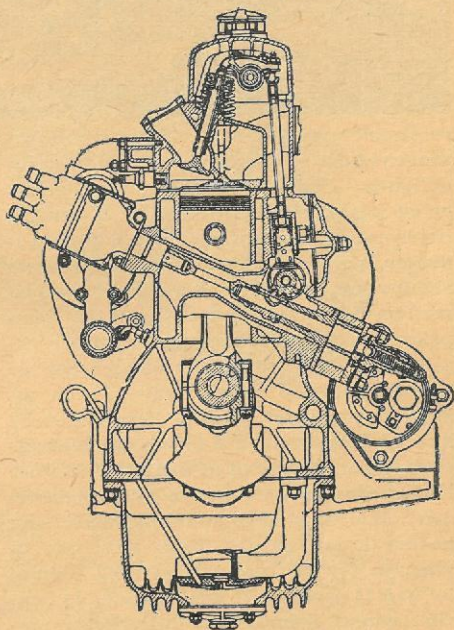
en bestemt motortype, vil det effektive middeltryk blive større og brændselsforbruget pr. hestekrafttime mindre, indtil kompressionsforholdet når en vis grænse; overskrider vi denne grænse, vil de opnåede fordele gradvis aftage igen, idet de mekaniske tab i motoren ved den højere kompression vil vokse hurtigere end det arbejde, gastrykket i cylindrene afgiver til stemplerne. Forholdet er illustreret i diagrammet, hvor der gennem de højst beliggende punkter er tegnet en grænsekurve, som efter de hidtil foreliggende specialundersøgelser for motorer af den her omhandlede type har sit maksimum et sted mellem de to kompressionsforhold 12 og 14; det vil altså for sådanne motorer ikke have nogen interesse at gå op til højere kompressionsforhold, selv om dette iøvrigt er muligt ved anvendelse af særlige forbrændingsrum, ventilarrangementer eller særlige brændselssorter. Hvis man imidlertid går over fra glidelejer til kugle- eller rullelejer, hvorved motorens mekaniske virkningsgrad i det hele taget vil blive forbedret, vil det kritiske kompressionsforhold, over hvilket det ikke kan betale sig at gå, blive hævet noget; eksempler herpå har vi i sprintermotorerne til racermotorcykler, der komprimerer indtil 17 eller 18 for at få den størst mulige hk pr. liter slagvolumen.

Forholdet har iøvrigt interesse for enhver, der har i sinde at tune en foreliggende motor til en større hestekraft end oprindelig forudset af fabrikanten. Det fremgår også af den optegnede grænsekurve, at det opnåelige middeltryk kun vokser meget lidt med voksende kompression, når vi nærmer os et kompressionsforhold på 12; jeg vil tro, at det under ingen omstændigheder kan betale sig at gå op over forholdet 11 ved topventilede motorer, uanset om såvel motoren som det anvendte brændsel iøvrigt kan tåle det. For sideventilede motorer ligger grænsen noget lavere, formentlig et sted mellem 9 og 10.

For de bedst beliggende motorers vedkommende har jeg i diagrammet påskrevet motorens fabrikat, hvilket ikke rummer nogen overraskelser, men kun bekræfter beregningens betydning for en vurdering af en foreliggende konstruktion, idet samtlige de fremhævede fabrikater (med undtagelse af Invicta, der endnu ikke er kommet i serieproduktion) netop er de

mærker, som i de sidste år har domineret de internationale løb for henholdsvis sportsvogne og racervogne i klasse B.

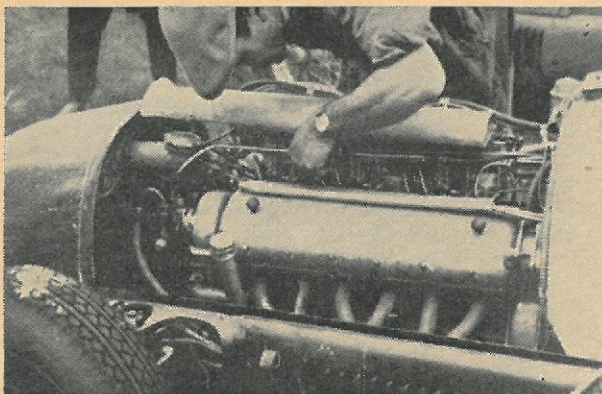
Undersøger man stempelhastigheden for disse vogne, viser der sig en udtalt tilbøjelighed til en reduktion trods stigende omdrejningstal; midlet hertil er naturligvis en formindskelse af slaglængden i forhold til boringen i forbindelse med en forøgelse af cylinderantallet. Eksempelvis andrager



Den i artiklen omtalte 4-cylindrede Aston Martin motor, slagvolumen 1970 ccm, slaglængde 92 mm, boring 82,5 mm, kompressionsforhold 7,2:1, effektivt middeltryk 8,64 at svarende til 90 hk ved 4750 omdr. pr. min., stempelhastighed 14,56 m pr. sek.

stempelhastigheden for den 4-cylindrede Healey 18,4 m pr. sek., medens den for Ferrari 166 F2 (klasse B modellen) kun er 13,72 m pr. sek. Samtidig opnår Ferrari ved anvendelsen af 12 cylindre et meget gunstigt forhold mellem stempelareal og ventilåbningernes areal, således at gashastigheden gennem indsugningsventilen bliver lav med deraf følgende god fyldning af cylindrene. Til gengæld giver den 12-cylindrede udførelse anledning til noget større stempelfriktion pr. liter slagvolumen end en tilsvarende 4-cylindret.

Det tredje af de vigtige forhold ved bedømmelsen, som blev nævnt i indledningen, var varmebelastningen pr. kvadrat-



Den berømte 12-cylindrede Ferrairmotor på 1100 ccm slagvolumen. Denne vogn har vist sig konkurrencedygtig med kompressorforsynede vogne med samme slagvolumen.

(MvH 4789)

centimeter stempelareal. Ved sammenligninger af dette forhold plejer man i almindelighed — ud fra den betragtning, at det er en nogenlunde konstant del af den arbejdsmængde, som frigøres ved forbrændingen, der bortledes som varme gennem stempeltoppen — at beregne forholdet mellem den effektive hestekraft og stempelarealet for alle motorens stempler til sammen. Dette forhold andrager for de nævnte engelske vogne 0,48—0,51 hk pr. kvadratcentimeter, medens Ferrari 166 F2 kun er belastet med 0,45 hk pr. kvadratcentimeter (på grund af den relativt store boring, der er 4 % større end slaglængden). Med de stempelkonstruktioner, man kender i dag, er der ingen tvivl om, at grænsen for den varmebelastning, stempellet kan tåle ved drift med almindelig benzin (uanset dennes oktantal), ligger omkring 0,50 hk pr. kvadratcentimeter stempelareal; en udvikling af de eksisterende

motortyper kommer altså til at tage sigte på mindre forhold mellem slaglængde og boring (flere af de nyere europæiske og amerikanske motortyper har en boring, der er større end slaglængden) og på en forøgelse af cylinderantallet, en forholdsregel, der ikke kan undgå at påvirke fremstillingsprisen i opadgående retning, så længe man holder sig til de slagvolumenstørrelser, der er almindelige i dag. Hvis internationale løb efter formelen for klasse B bliver almindelige, er der ingen tvivl om, at vi også vil få 16-cylindrede 2-liter racere at se.

Det er forøvrigt værd at lægge mærke til, at den eneste serieproducerende motor af amerikansk oprindelse, som har haft interesse ved optegningen af diagrammet over det effektive middeltryk, er den nye Cadillac, der er blevet opreklameret som verdens ottende vidunder; amerikanerne har stadig meget at lære i Europa.

O. A-O.

Specialværksted
for JAMES
A.J.S.
MATCHLESS

FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RY. 3838

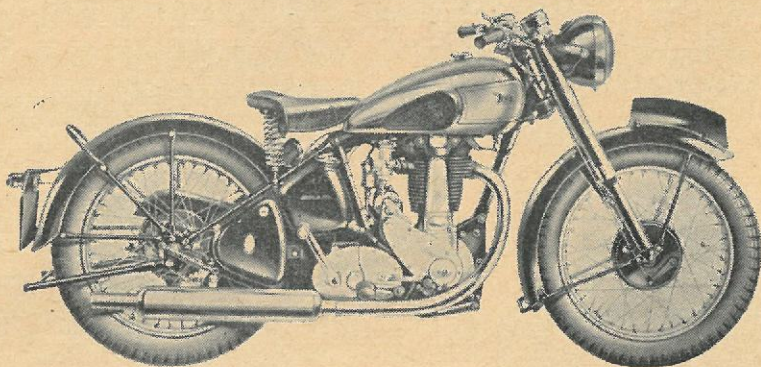


Klichéerne laver *

Buell Dahl

Bella 2409

BSA



BSA har forhandlere over hele landet og de vil med glæde være Dem behjælpelig med ansøgning om indkøbstilladelse



Det er ikke tilfældigt, at **BSA** er den største motorcyklefabrik i verden. **BSA** er kendt for at levere det højeste kvalitetsarbejde. Driftssikkerhed, økonomi og holdbarhed er tre egenskaber, der kendetegner alle **BSA**-modeller. **BSA** har det største udvalg i modeller, og vi kan derfor levere Dem en maskine til ethvert formål og til enhver pris. De kan vælge mellem 125 ccm, 250 ccm, 350 ccm, 500 ccm og 600 ccm — topventilede og sideventilede både solo og til sidevogn — 2-takt og 4-takt — én- og to-cylindrede, med eller uden fjedrende bagstel — alt fra den bedste letvægter til den deciderede sportsmaskine.

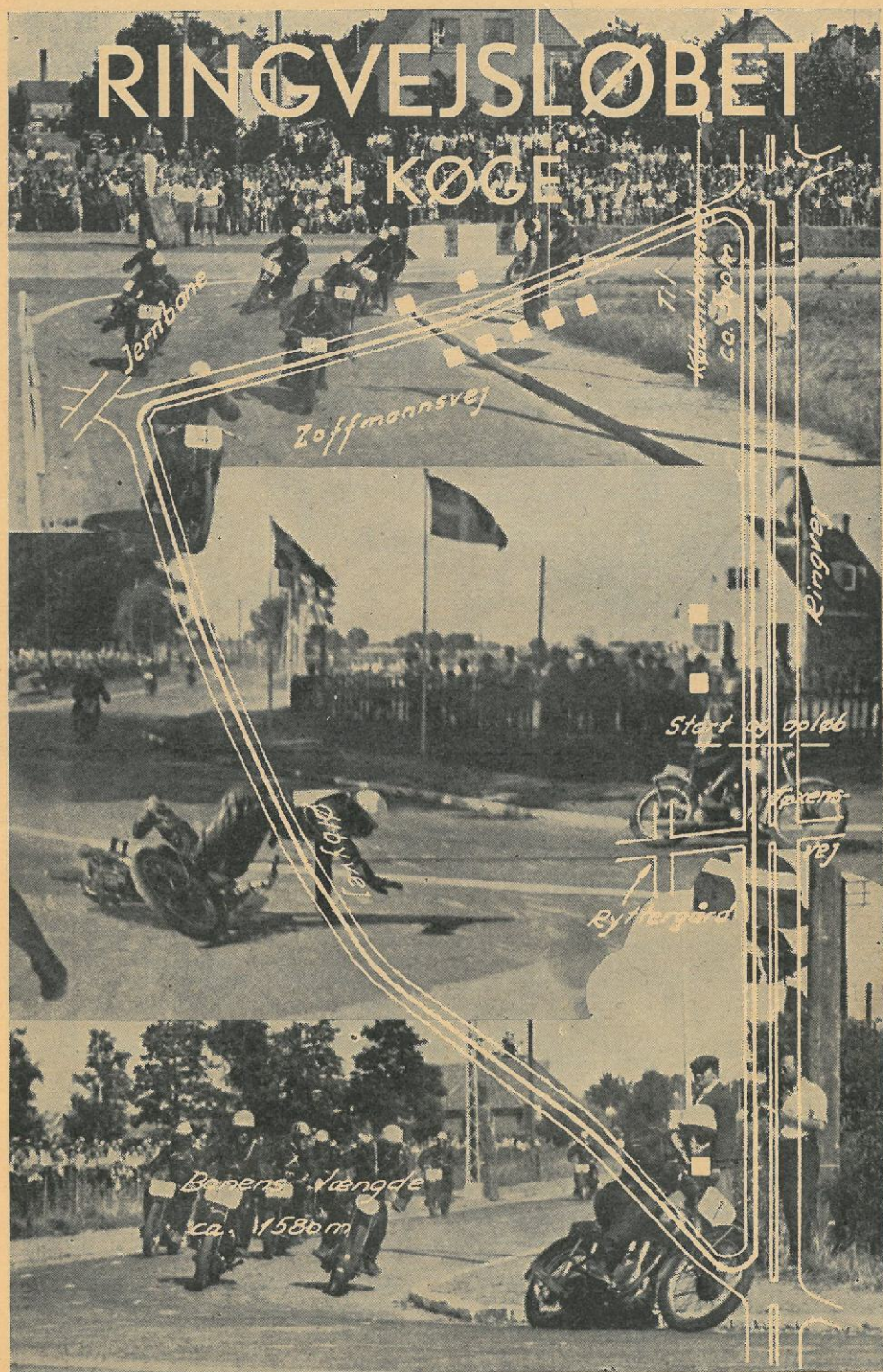
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

B. S. A. MOTORS & CYCLES

ved A. NIELSEN og H. V. HANSEN

TELEFON VESTER 3187
TELEGRAM-ADRESSE:
BESANIL

KØBENHAVN V.
VESTERBROGADE 101



Som vi allerede på side 1 har omtalt, er ringvejsløbet i Køge blevet mishandlet i en stor del af dagspressen, hvor meningene iøvrigt er meget delte, hvad succes'en angår. Vi kan fastslå, at løbet blev en succes, i alt fald rent sportsmæssigt. De tilskuere, der var kommet til stede med forventning om den store dramatik, er måske nok blevet skuffet, hvorimod kørerne tilfulde opfyldte publikums ønsker om gode sportspræstationer. Vore hjemlige ryttere skal blot have anledning til at køre flere landevejsløb, så er de fuldt på højde med situationen.

Selvfølgelig var der »børnesygdomme« ved dette første landevejsløb, og selvfølgelig er der også ting at kritisere. Inden vi begiver os ud i kritiken, vil vi dog lige fastslå, at dette løb var et »lokalt« lande-

Det store landevejsløb ved Køge fik et glimrende forløb.

Spændende kamp om førstepladsen i 750 ccm-klassen.

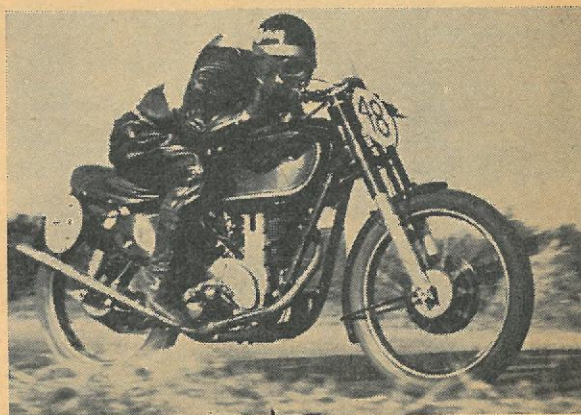
De danske ryttere fandt den rigtige stil, men mangler erfaring, — det samme kan siges om løbsledelsen.

vejsløb og hverken et T.T.-løb eller et Grand Prix af den simple grund, at der blev kørt på frit brændstof, hvilket iflg. FICM's love ikke er tilladt ved T.T. og Grand Prix. Når disse begreber således er klærlagt, kan man rejse spørgsmålet, hvorfor man havde valgt frit brændstof. Svaret må sikkert ligge i, at de fleste ryttere var jordbanekørere med materiel tunet til »racer-suppe«, og man har ønsket at skåne rytterne for en besværlig omtuning. Ud fra dette synspunkt er dispositionen forsvarlig, så længe vor reservedels-situation er så vanskelig, som det for tiden er tilfældet. Er der først reservedele nok, vil det være forkasteligt at anlægge en sådan betragtning, da vore hjemlige kørere derved aldrig vil få tilstrækkelige erfaringer i at tune en maskine til ren benzin.

Et andet punkt, der kan give anledning til visse betragtninger — særlig med et op-

timistisk henblik på senere løb af denne art — er den kendsgerning, at man kørte løbet venstre om, medens landevejsløb næsten altid køres højre om. Har man også her taget hensyn til jordbanekørerne, er dette forkert, da de fleste kørere sikkert ville have fået en anden stil over deres kørsel, hvis de helt kunne kvitte jordbanen for en dag.

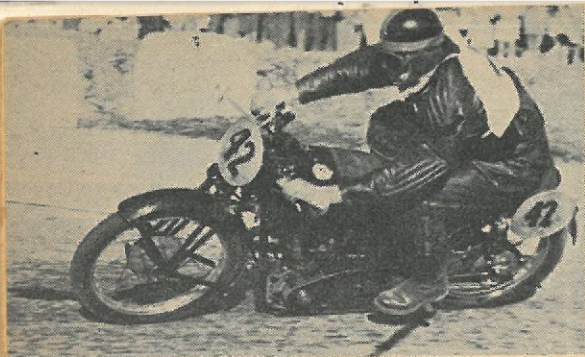
Den væsentligste kritik må rejses mod den måde, startfeltet blev opstillet på — den var absolut mindre heldig. Man trak simpelthen lod om, i hvilken rækkefølge rytterne skulle stå, og så kan man ærligt talt lige så godt trække lod om, hvem der skal vinde — det vil i mine øjne ikke virke mere planløst. Det lykkedes da også i specialløbet at få sat to Jawa'er i første række, medens de stærke nordmænd på T.T.-



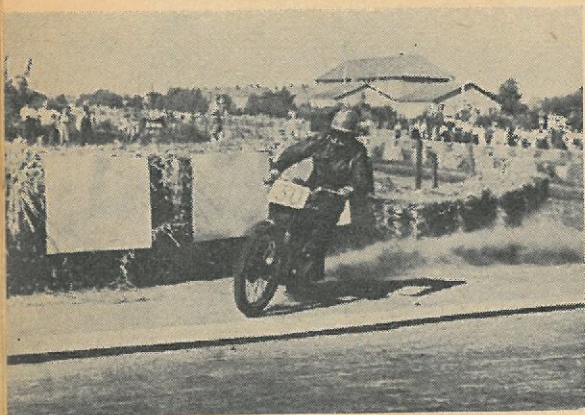
Poul Kalør på den nye AJ's 7R (MvH 4889)

maskinerne holdt i bageste række. I standardklassen for maskiner indtil 750 ccm holdt de to Nimbusser i den bageste del af feltet, selvom man på forhånd kan sige, at disse maskiner har den bedste acceleration, i alt fald over det første par hundrede meter.

Der vil altid være tilfældigheder til stede ved opstillingen af et startfelt for motorcykler, fordi det ikke er en accelerationsprøve, men en tidtagning over en omgang, der ligger til grund for et rigtigt opstillet startfelt, og en hurtig rytter kan selvfølgelig godt få en langsom start, men forvirringen vil aldrig blive så voldsom som her, hvor man havde sprunget over, hvor gærdet var lavest, og havde trukket lod. Men hermed er kritiken af selve løbet også i det store og hele udtømt.

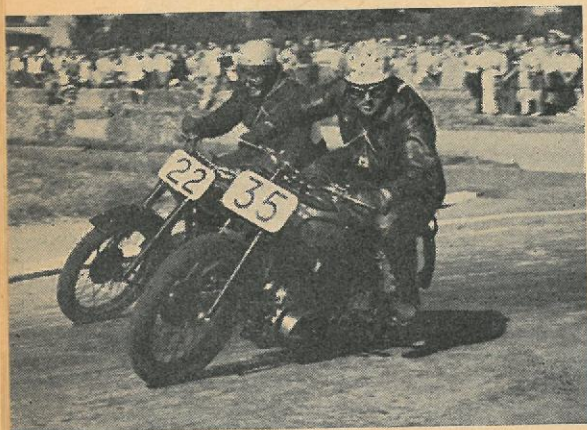


Nordmanden Kjell Backe, Velocette. Han styrtede flere gange under ekspertløbet og blev annonceret som nr. 4, selvom denne placering reeltmæssigt tilkom Orla Knudsen. (MvH 1989).



Robert Nellesmann, BSA, har mistet herredømmet over maskinen, efter at et sprængt olierør havde solet bagdækket til med olie. (MvH 5089).

Knud Nielsen, Norton, går inden om Holger Hansen, Ariel. (MvH 5189).



Hård duel i 350 ccm-klassen.

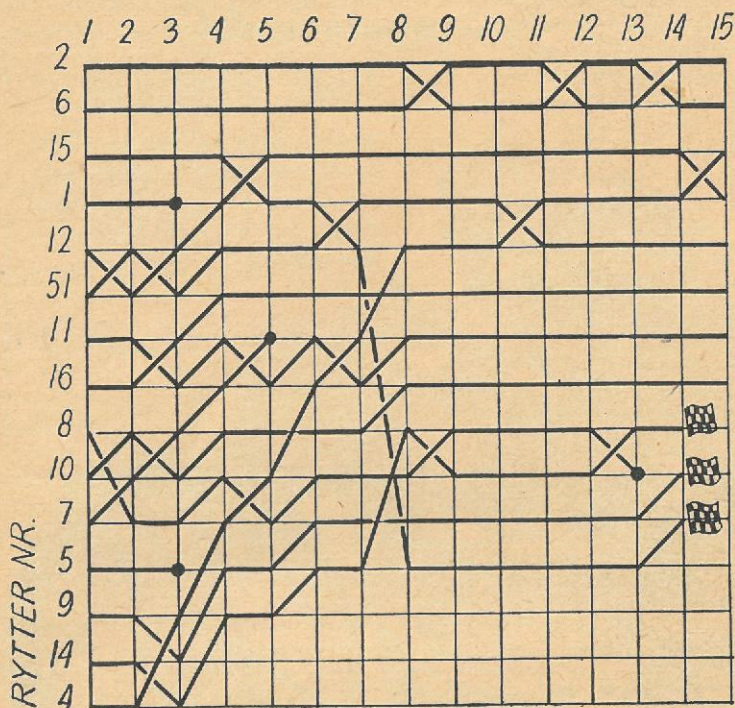
Til dagens første løb havde 15 ryttere trukket deres maskiner frem til start, deriblandt fire 250 ccm maskiner, nemlig 2 Jawa'er, kørt af Erh. Fisker og Aage Andersen, samt en 250 ccm BSA kørt af Finn Larsen, der egentlig skulle have kørt den nye 350 ccm Gold Star — den lå blot ude i bunden af lasten på et skib i frihavnen. Svend Aage Sørensen kom, som omtalt i sidste nummer, ikke til start, men hans maskiner blev kørt af Helge Kamuk. Kamuk holdt i 2. række med Manxman'en på 250 ccm.

Solen bagte ned over rytternes sorte lædertøj, da startflaget faldt og satte liv i mænd og motorer. Alle mand kom i start, og snart efter drøned maskinerne af sted ned mod det første sving og ind på Zoffmannsvej. Allerede på 1. Omgang styrtede Helge Kamuk i hårnålesvinget, da han atter skulle ind på ringvejen. Kamuk er vant til at køre Nimbus som turistmaskine, hvilket forklarer, at han trådte på gearstangen i stedet for fodbremsen med det resultat, at maskinen havde for megen fart på i svinget, samtidig med at forhjulet var blokeret. Motoren gik i stå, og Kamuk måtte derfor vente med at løbe maskinen igang, til alle ryttere var passeret. Han kom derfor sidst i feltet, og der var ikke tvivl om, at den lille fejltagelse kostede ham en førsteplads. Når man betragter den grafiske fremstilling af løbet, vil man bemærke hans fantastiske opkørsel til tredjepladsen.

Victor Simonsen, Triumph, forstod at udnytte sin maskines gode acceleration og førte løbets første otte omgange, hvorefter Kiehn Bertelsen overhalede ham. De to ryttere kom derefter i en hård duel, hvorunder de skiftede placering endnu to gange. På tredje omgang indtraf de første maskinskader, hvorved Arne Svendsen, BSA og Svend Aage Madsen, Ariel, måtte udgå.

Orla Knudsen kørte en 350 ccm tocyklindret Jawa i en fantastisk fin stil. Orla Knudsen, der er jordbanerytter, om nogen er det, havde helt og holdent fundet den rigtige T.T.-stil, og som et summende insekt fo'r han ned ad langsiderne fladt fremover sin maskine. Denne Jawa er en ren standardmaskine med to tværskyllede cylindre, anbragt side om side, og ikke, som man i første øjeblik ville antage, en

OMGANGE



- 1) Kiehn-Bertelsen.
- 2) Victor Simonsen.
- 3) Helge Kamuk.
- 4) Ejner Andersen.

En grafisk fremstilling af løbet, der viser stillingen omgang for omgang. Når en rytter udgår, vil de efterfølgende automatisk rykke en plads op. Overhalingen finder kun sted, når 2 linier krydser hinanden.

1 Arne Svendsen, BSA, 2 Victor Simonsen, Triumph, 4 Helge Kamuk, Excelsior, 5 Sv. Aage Madsen, Ariel, 6 Kiehn-Bertelsen, Velocette, 7 Herluf Christiansen, AJS, 8 Axel Jensen, Velocette, 9 Finn Larsen,

BSA, 10 Aage Andersen, Jawa, 11 Erhard Fisker, Jawa, 12 Ejner Andersen, Velocette, 14 Ejler Svendsen, Triumph, 15 Axel Jensen, Triumph, 16 Johs. Nielsen, BSA, 51 Orla Knudsen, Jawa.

dobbeltstemplett motor med længdeskylning.

Herluf Christiansen, AJS, kører sig godt op, men må udgå på 5. omgang. Erhard Fisker og Aage Andersen, begge Jawa, følges tæt omgang efter omgang, den ene er ikke i stand til at gøre den anden ret meget; måske har Fisker en lille fordel ved sin mindre vægt. Ejner Andersen, Velocette og Orla Knudsen er indviklet i duel på de første 3 Omgange, men så forsvinder Ejner Andersen. På 6. omgang begynder Axel Jensens Triumph at gå urent, på næste omgang overhales han af Orla Knudsen, og på 8. omgang er han kommet bagt i feltet, hvor han bliver resten af løbet.

Victor Simonsen og Kiehn Berthelsen er i hård kamp på de sidste omgange. Kiehn

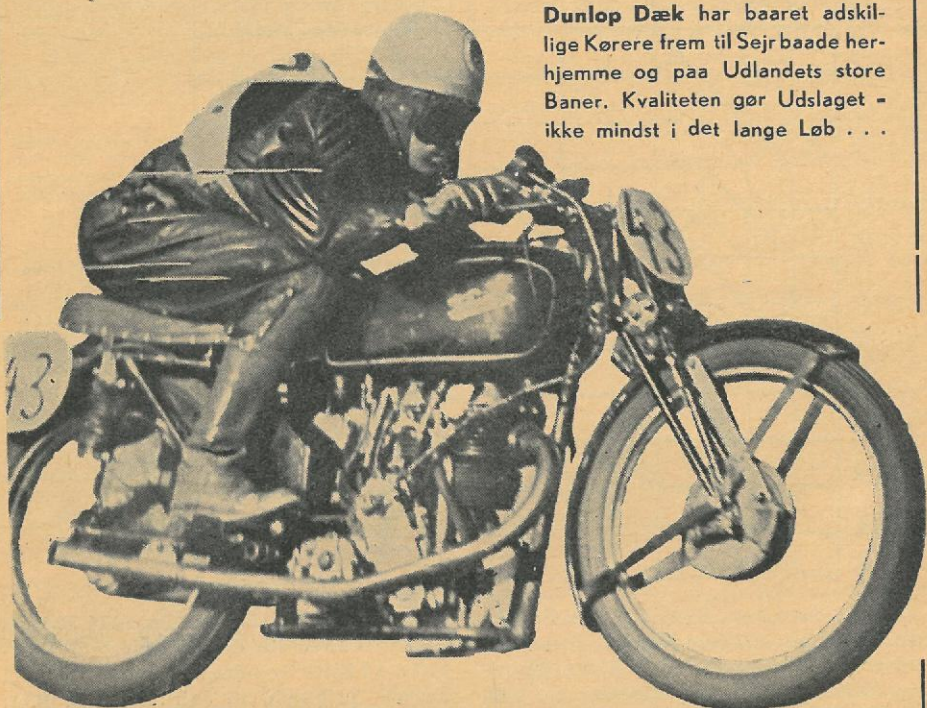
Berthelsen fører til 11. omgang, da han bliver overhalet af »Triumph«en, men på 14. omgang finder han de sidste hestekræfter frem og skåner på ingen måde sine bremsen inden svingene med det resultat, at han atter overtager føringen på den sidste omgang, og jordbanernes »coming man« viste, at han er all roundkører ved at gå over mållinien som vinder i tiden 19.57,3, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 71,2 km/tm.

Victor Simonsen kørte ind på andenpladsen i tiden 20.01,0, og Helge Kamuk kørte sig op som nr. 3 og gik over målstregen i 20.32,0. Ejner Andersen var næsten en omgang efter vinderen, men erobrede en fjerdeplads i tiden 21.02,0. Orla Knudsen besatte femtepladsen, medens Johs. Nielsen, der havde kørt tæt og roligt løbet

- - ogsaa bedst

i det lange Løb

Dunlop Dæk har baaret adskillige Kørere frem til Sejr baade herhjemme og paa Udlandets store Baner. Kvaliteten gør Udslaget - ikke mindst i det lange Løb . . .



DUNLOP

VERDENS FØRSTE DÆK!



igennem, kom ind som nr. 6. Erhard Fisker og Aage Andersen besatte henholdsvis syvende- og ottendepladsen, medens de sidste tre ryttere blev vinket ud uden at få lov til at gennemføre sidste omgang.

For at forvirre begreberne lidt kørte de fire første ryttere 16 omgange!

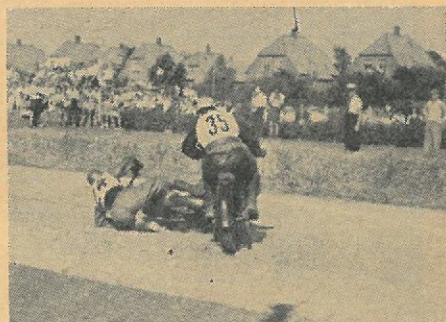
Uheldig start, men godt løb i 750 ccm-klassen.

I løbet for standardmaskiner indtil 750 ccm var den uheldige startopstilling mest fremtrædende. Josef Koch holdt i 4. række med sin veltrimmede Nimbus, hvis motor var den første, der lod sig høre, efter at startflaget var faldet. Kort efter var hele feltet et drønende crescendo af startende motorer, men da var Koch allerede ved at bane sig vej frem til første række, hvor hans naturlige plads havde været ved opstillingen. Uheldigvis gik Gunnar Due, BSA, i stå lige foran ham med det resultat, at de to ryttere tørnede sammen og væltede, hvorved bøjlen faldt af Nimbusens fordelerhus. Josef Koch var dog snart efter på benene igen og på vej mod første sving. I hårnålesvinget tabte han imidlertid fordelerens rotor med det logiske resultat, at han stod med en stendød maskine. Dette var selvfølgelig et helt uforudset uheld for Nimbusfabrikens faste mand, hvorfor han da heller ikke havde en rotor med i reserve. Som en stormvind førte han ind i ryttergården, hvor der ellers altid plejer at holde flere Nimbusmaskiner, men selvfølgelig var der ikke en eneste netop nu. Koch fik imidlertid øje på en soldat på en af hærens Nimbusser, sprang som en kat over rækværket ud til ham og huggede under voldsom protest såvel rotor som bøjle fra militærmaskinen. Den overrumplede del af den danske hær fik til gengæld forsikring om, at den skulle få begge dele tilbage om 20 minutter. Dette lille mellem spil satte imidlertid den gæve Nimbuskører 6 omgange tilbage, hvilket han dog fik reduceret til 3 omgange på den resterende del af løbet.

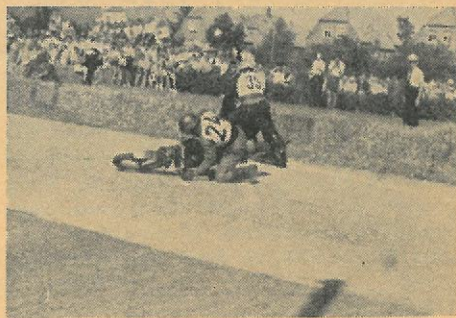
Robert Nellemann, BSA, der havde opnået meget fine tider under træningen, tog straks føringen på sin veltunede Gold Star, og han var på ingen måde truet, før uheldet var ude efter ham på den 15. omgang, hvor et olierør sprang læk og sølede bagdækket til med olie. Det er indlysende, at Nellemann havde de største vanskelig-

heder med at styre maskinen efter dette, men alligevel lykkedes det ham at gennemføre til en andenplads.

Knud Nielsen, Norton, kom som nr. 6 efter den første omgang, men han kørte sig sejt frem til andenpladsen og overtog føringen efter Nellemanns uheld på 15. omgang. Men heller ikke han kunne holde føringen i fred. Vitus Kelyang, Matchless, overhalede først Robert Nellemann og kom nærmere og nærmere ind på Knud Nielsen, indtil han på 22. omgang



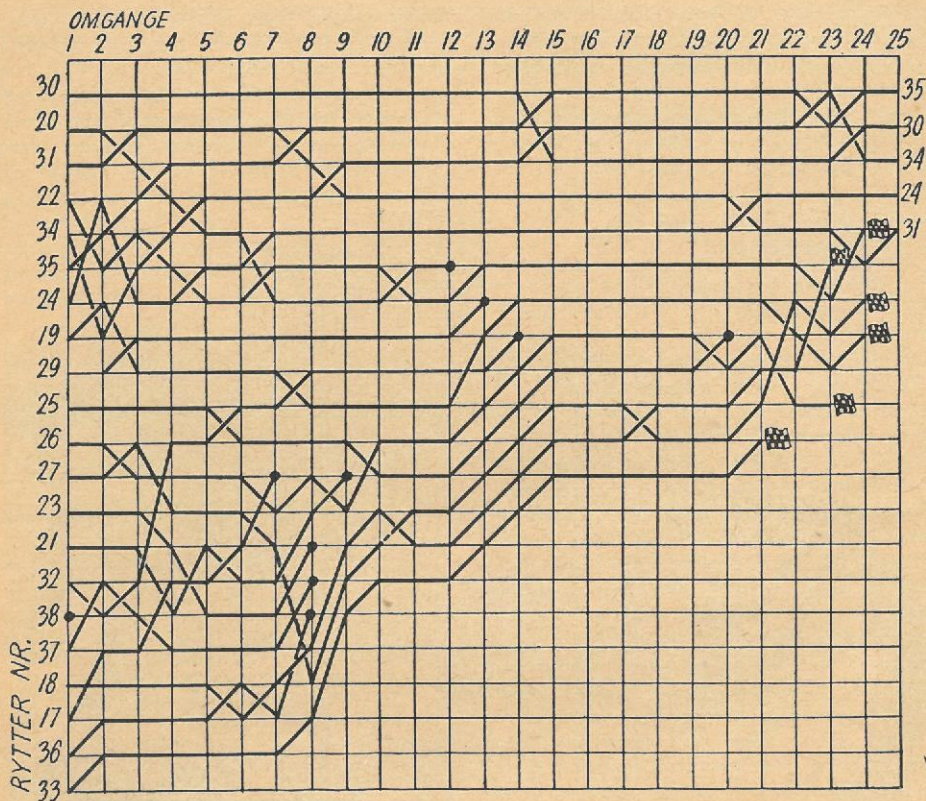
Robert Rasmussen, Sønderso, er styrtet lige foran Knud Nielsen —



— men Knud Nielsen klarer situationen. (Haibert 5289).

overhalede Knud Nielsen, og dermed var han tilsyneladende sikker vinder — men der sker meget i et løb af denne art. Netop som Kelyang var ved at trække af sted i et godt forspring, begyndte hans kobling at glide, og han måtte se sig overhalet af både Knud Nielsen og Robert Nellemann.

Som vi skrev i sidste nummer, ville dette løb stille de største krav til materiellet, navnlig kobling og bremses. Under træningen blev de fleste ryttere da også klar over, hvor meget blot nogle få omgange



17 Villy Mathisen, JAP, 18 Orla Thøgersen, BSA, 19 Vagner Larsen, Matchless, 20 Oskar Madsen, BSA, 21 Agner Hansen, BSA, 22 Holger Hansen, Ariel, 23 Niels Nielsen, Ariel, 24 Robert Rasmussen, Norton, 25 Kjeld Hansen, Matchless, 26 Mogens Olsen, BSA, 27 John Helfeldt, Nim-

bus, 29 Egon Walther, Triumph, 30 Robert Nellemann, BSA, 31 Bent Jensen, AJS, 32 Gunnar Due, BSA, 33 Josef Koch, Nimbus, 34 Vitus Kelvang, Matchless, 35 Knud Nielsen, Norton, 36 Chr. Christensen, BSA, 37 Vagn Petersen, Norton, 38 Kjell Samsing, BMW.

tog på belægningen. Robert Nellemann kørte 15 omgange under træningen, så måtte han simpelthen holde op, fordi der ikke var den mindste smule belægning tilbage på maskinens bremses. De udprægede T.T. maskiner havde en afgjort fordel i deres større bremses, der tillige er luftkølede. Det bedste bremsesystem er sikkert det, der findes på AJS R7, hvor baghjulsbremsen åbnes af to nøgler, m.a.o. en mekaniseret form for »two leading shoe«. Man må tillige erindre, at denne bane kræver 18 gearskiftninger og 3 kraftige opbremsninger pr. omgang. Det bliver til noget i løbet af 25 eller 35 omgange, og i be-

tragtning af, at der kun er godt og vel 20 sekunder mellem hver opbremsning, siger det sig selv, at det går ud over belægningen, der ikke kan nå at blive afkølet fra gang til gang.

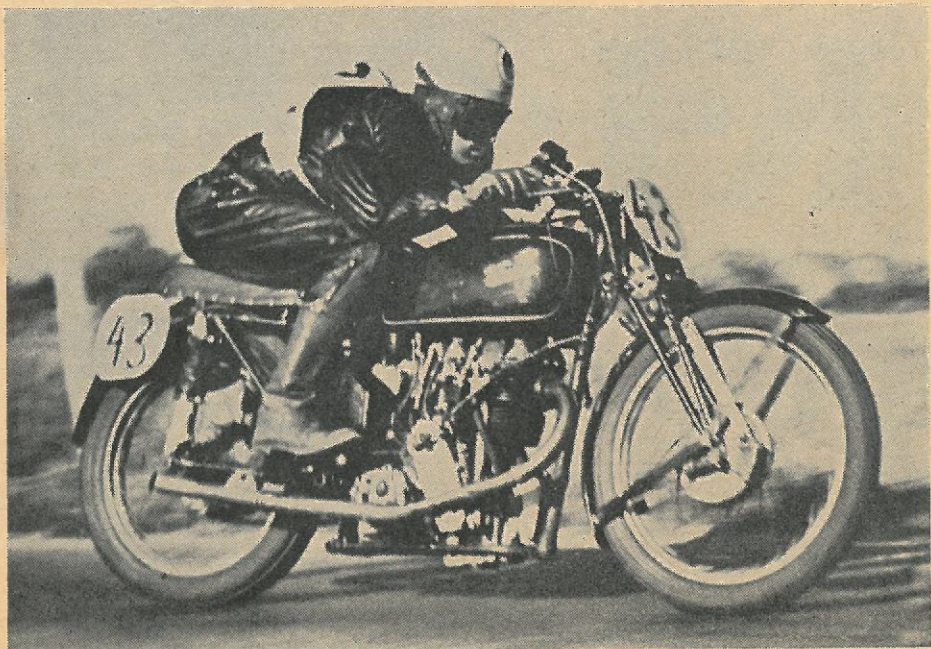
Allerede i den første halvdel af løbet indtraf mange maskinskader. Kjell Samsings BMW udgik på anden omgang, Villy Mathiasens JAP holdt kun til 8. omgang. På 10. omgang måtte Agner Hansen, BSA, udgå med en brækket udblæsningsventil, og derefter udgik flere ryttere slag i slag. Robert Rasmussen, Norton, var en overraskelse, han kørte sikkert og godt og holdt sig fornuftigt bag Bent Jensen, AJS,

da feltet først havde fundet sin naturlige orden. På 21. omgang gik Robert Rasmussen udenom og sikrede sig en fjerdeplads.

Der blev kørt hårdt i dette løb, og flere styrt i svingene krævede den største åndsnærværelse af de bagfra kommende ryttere. Josef Koch pressede sin Nimbus frem uden det mindste håb om placering, men det er al ære værd, at han fortsatte løbet

Resultaterne blev:

Knud Nielsen, Aarhus, Norton,	29.40,0
Robert Nellemann, Randers, BSA,	30.53,0
Vitus Keivang, Kolding, Matchless,	30.55,0
Robert Rasmussen, Sønderød, Norton,	31.00,0
Bent Jensen, Aarhus, AJS	31.16,0
Knud Nielsens vindertid svarer til 79,8 km/tm.	



Vinderen af Expertklassen, Leiv Samsing, Velocette, var en af de mest erfarne ryttere. (VM 5389).

trods det uovervindelige handicap. Hans omgangstid lå på 1.07 på de sidste omgange — en tid, der berettigede ham til at ligge blandt de forreste maskiner. Medens Kochs maskine gik som et urværk, begyndte John Helfeldts Nimbus at sætte ud på den ene cylinder under de sidste omgange.

Løbet afsluttedes ved den spændende slutspurt mellem Vitus Kelvang, Robert Nellemann og Knud Nielsen. De sidste omgange viste dog, at Knud Nielsen havde tilstrækkeligt forspring til at tage den med ro, hans Norton var stadig frisk, medens Robert Nellemann som omtalt kørte med et sprængt olierør, og Kelvangs maskine gled i koblingen. Den grafiske fremstilling giver iøvrigt et fuldstændigt billede af løbet fra omgang til omgang.

Ekspertløbet meget krævende for materiellet.

Der startede ialt 12 mand i ekspertløbet, der strakte sig over 35 omgange. Det var for meget, hvad alle parter også var enige om efter løbet. Materiellet kunne simpelthen ikke holde, hvilket ret beset ikke er så mærkeligt, når man tager i betragtning, at en rytter skal skifte gear med tilsvarende kobling 630 gange og foretage en kraftig opbremsning 105 gange, alt sammen indenfor 40 minutter. Og alligevel var maskinskadernes antal ikke overvældende, men rytterne måtte tage stadigt stigende hensyn til materiellet, efterhånden som løbet skred frem, og dette bevirkede i nogen grad, at det ikke blev det store race.

De brugte alle

K.L.G.



Verdens hurtigste Tændrør

Isle of Man
1949

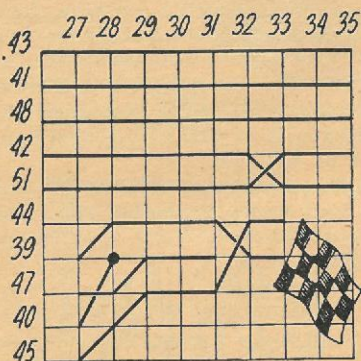
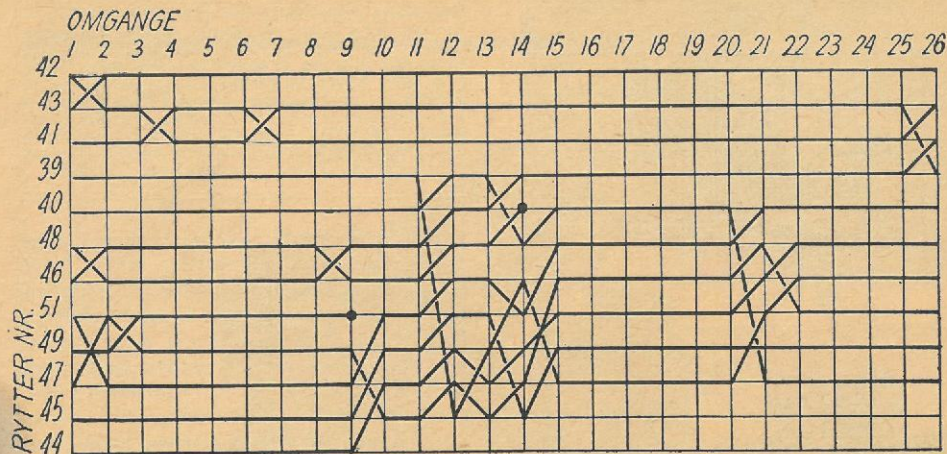
SENIOR

1. H. L. DANIEL—NORTON
2. J. LOCKETT—NORTON
3. E. LYONS—VELOCETTE

JUNIOR

1. F. L. FRITH—VELOCETTE
2. E. LYONS—VELOCETTE
3. A. J. BELL—NORTON

VILH. NELLEMAN A-S — KØBENHAVN — RANDERS



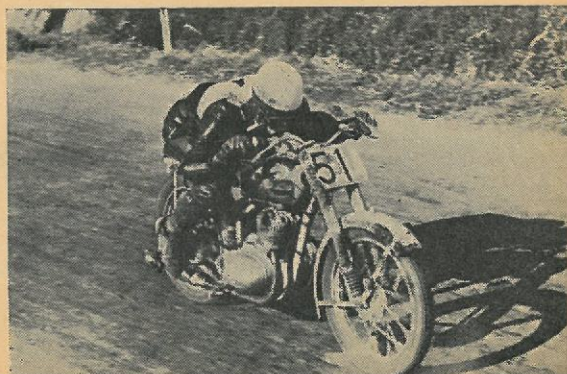
På første omgang tog nordmanden Kjell Backe, Velocette, føringen, men allerede på anden omgang blev han overhalet af sin landsmand og mærkekammerat Leiv Samsing, der holdt føringen resten af løbet. Kjell Backe styrtede ikke mindre end 3 gange under løbet, og ved det første styrt fik han beskadiget fodbremsen, så resten af løbet var han henvist til at benytte forhjulsbremsen alene. Da han styrtede 3. gang, blev han overhalet med en omgang af Orla Knudsen. Dette unddrog sig imidlertid løbsledelsens opmærksomhed, og nordmanden blev derfor annonceret som 4. mand i mål, medens Orla Knudsen blev henvist til femtepladsen. Under instruktionsmødet for ryttere og mekanikere blev det kritiseret, at der kun var 6 mand til omgangstælling, men SMU's formand, faktor Poul Rasmussen, erklærede, at løbsledelsen nok skulle tage ansvaret for en korrekt omgangstælling. Det er ret

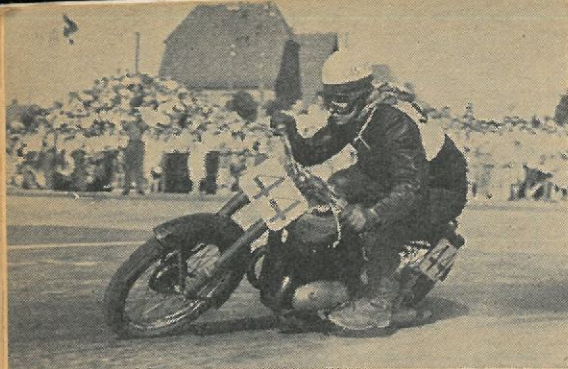
39 G. Hagström, Velocette, 40 Enström, SRM, 41 Leif Basse Hveem, Norton, 42 Kjell Backe, Velocette, 43 Leiv Samsing, Velocette, 44 Aage Andersen, Jawa (250 ccm), 45 Erhard Fisker, Jawa (250 ccm), 46 Helge Kamuk, Excelsior, 47 Ejner Andersen, Velocette, 48 Poul Kalør, AJS, 49 N. V. Jensen, Velocette, 51 Orla Knudsen, Jawa.

dristigt at anlægge synspunktet »Vi alene vide«, når man står uden erfaringer for et løb af denne art.

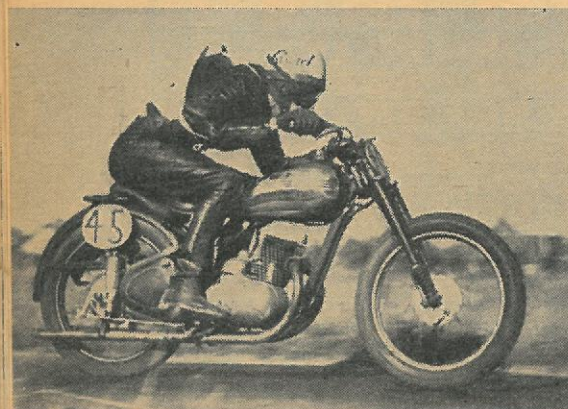
N. V. Jensen, Velocette, var den første rytter, der måtte udgå. På 10. omgang blev han torpederet af Ejner Andersen, Velocette, med det resultat, at Ejner Andersen styrtede, og N. V. med samt maskine forsvandt i et flik-flak på den anden side halmballerne. På 15. omgang

Orla Knudsen, Jawa, havde fundet den helt rigtige T.T.-stil, og både han og den lille maskine imponerede mange motorfolk. (VM 5489).





Fra oven: Aage Andersen går ind i et sving — det er ikke svært at kende jordbanerytteren igen i hans stil. (VM 5589). — Erhard Fisker gør, hvad han kan for at presse den lille Jawa frem. (VM 5689) Ejner Andersen har torpederet N. V. Jensen, og medens han selv må bide i cementen, forsvinder N.V. i et flak over halmballerne. (VM 5789). — Basse Hveem gennemførte en andenplads ved taktisk klog kørsel. Her ses han på sin dejlige Norton Manx. (VM 5889).



måtte Helge Kmuk, der kørte Svend Aage Sørensens 350 ccm Excelsior, udgå, fordi oliepumpen strejkede. Motoren havde allerede sat sig én gang for ham, og efter en kort konference med Svend Aage Sørensen gik han ud. Orla Knudsen kørte også i dette løb den lille to-cylindrede Jawa, der viste sig fantastisk hurtig af en almindelig standardmaskine at være. Også Aage Andersen og Erhard Fisker deltog på den én-cylindrede Jawa, en maskine, der viste sig meget stabil omend ikke hurtig nok til at følge med specialmaskinerne, hvilket også ville være lidt for meget for langt i betragtning af, at det ikke alene er en standardmaskine, men tillige også kun en motor på 250 ccm.

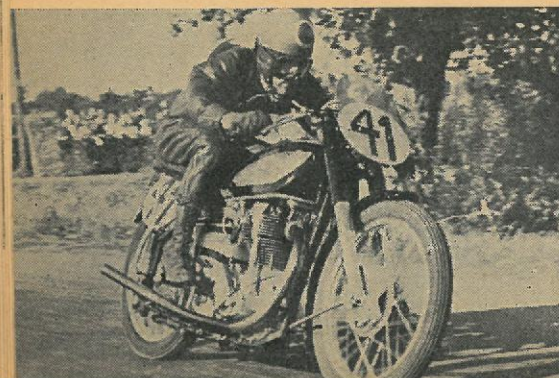
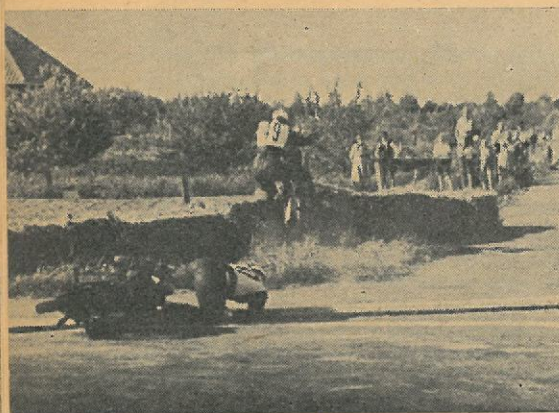
På 26. omgang overhalede Poul Kalør, AJS, Kjell Backe, Velocette; denne placering holdt Kalør løbet ud, hvor han gennemførte som nr. 3.

Resultatet blev:

1. Leiv Samsing, Velocette, 40.00
2. Leif Basse Hveem, Norton, 41.02
3. Poul Kalør, AJS, 41.15
4. Orla Knudsen, Jawa.
5. Kjell Backe.

Som omtalt opgav løbsledelsen Kjell Backe som nr. 4 i tiden 41.22, og da det er dommernes afgørelse, der tæller, må Orla Knudsen bøje sig, og Kjell Backe må prøve på at forstå, at han er blevet nr. 4, selv om han er blevet overhalet af Orla Knudsen, hvilket han havde svært ved at opfatte efter løbet, men de nordmænd har jo også ord for at være stædige.

M. Damkier.



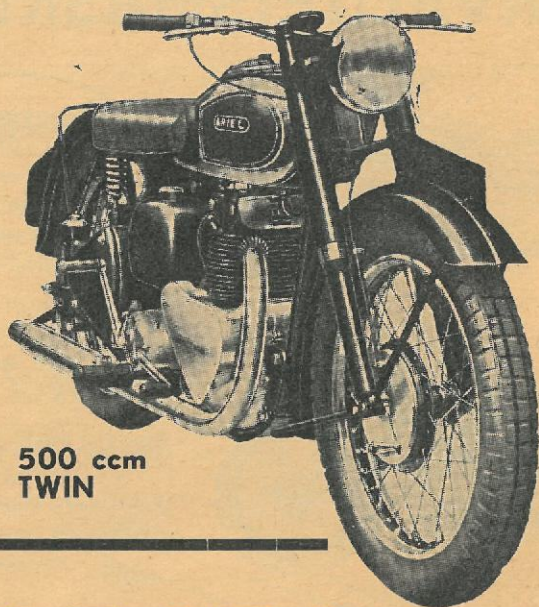
„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gaffler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Tage 9883 - 9885



500 ccm
TWIN

ARIEL 1949

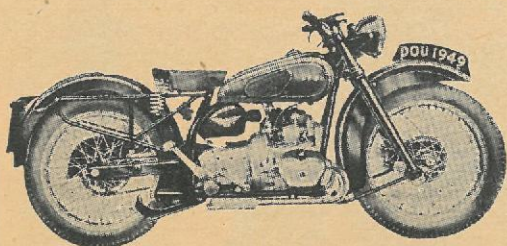
I over 50 år har kendere foretrukket ARIEL-motorcykler. Fabrikens teknikere, som er foregangsmænd på motorcykle-konstruktionens område, har i år fremstillet en serie modeller, der omfatter 1-, 2- og 4-cylindrede motorcykler i størrelser fra 350 til 1000 ccm. Som følge heraf er vi i stand til at levere Dem netop den maskine, som De vil være bedst tjent med. Endnu er indkøbstilladelse desværre en nødvendighed, men vore forhandlere og vi hjælper Dem gerne med ansøgningen.

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

ISIDOR MEYER

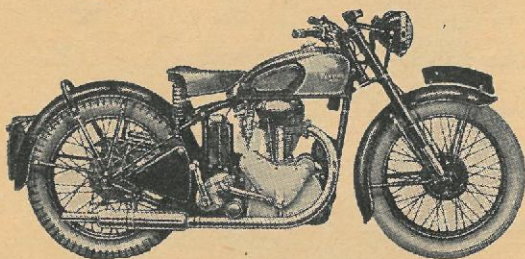
ST. KONGENSGADE 67 · CENTRAL 11956 · KØBENHAVN K.

FIRE KVALITETSMASKINER



Douglas

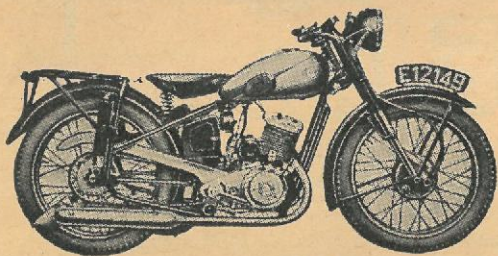
2 cyl., topventilet, Standard- eller Sportsmodel. Fjedrende Bagstel, Telescop-Forgaffel.



PANTHER

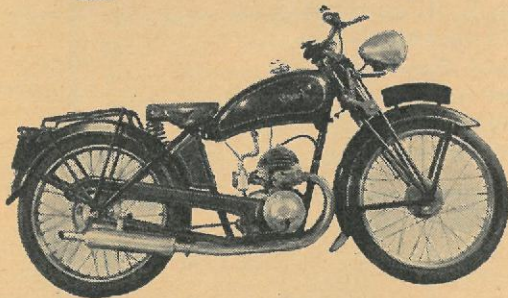
250 ccm, 350 ccm, 498 ccm og 600 ccm.

Den ideelle Maskine for Sidevognskørsel, ogsaa for Varetransport.



Gillet

100, 150, 250 og 500 ccm. 1- og 2-cyl. Modeller. 2- eller 4-takt.



Jonghi

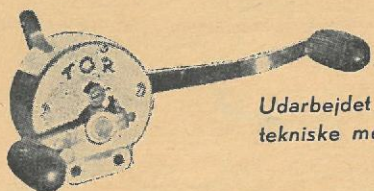
- - den hurtige og driftssikre Letvægter. Fodgear, forcromede Følge og Lygte. 2-takt.

FORHANDLERE SØGES OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

LEON JØRGENSEN · KØBENHAVN Ø.
ØSTERBROGADE 64

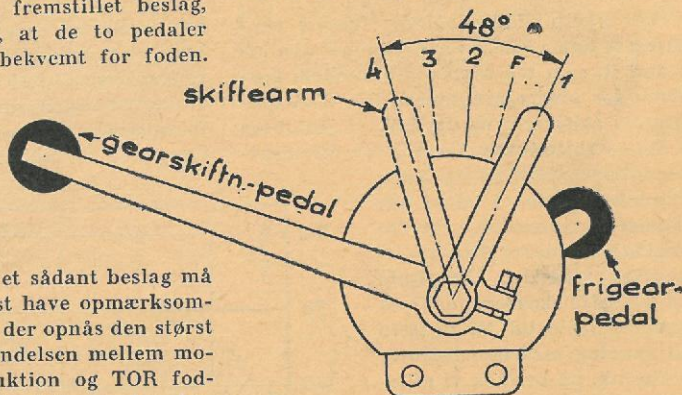
TELEFON: TRIA 888



Udarbejdet af SMJ's
tekniske medarbejdere

TOR fodgearret er et gearskiftningsaggregat efter »positiv stop« systemet, som kan påbygges enhver motorcykel, der fra fabrikken er forsynet med almindeligt håndgearskifte. Selve gearskiftningsmekanismen er indbygget i et letmetallhus, der ved hjælp af vinkelflange og to 5/16" bolte kan monteres enten direkte på motorcyklens maskinaggregat eller på stellet, eller det kan — hvad der nok er det almindeligste — monteres på et i det enkelte tilfælde specielt fremstillet beslag, der udformes således, at de to pedaler kommer til at sidde bekvemt for foden.

Fig. 1



Ved fremstillingen af et sådant beslag må man først og fremmest have opmærksomheden henvendt på, at der opnås den størst mulige stivhed i forbindelsen mellem motorcyklens stelkonstruktion og TOR fodgearrets letmetallhus, da dette er den første forudsætning for, at hele mekanismen kommer til at arbejde tilfredsstillende.

På fig. 1 ser vi TOR fodgearret fra skiftearmssiden; til venstre har vi selve gearskiftningspedalen (tåpedal), til højre frigearspedalen (hælpedal) og i midten TOR fodgearrets skiftearm, der ved hjælp af en trækstang skal forbindes med den forhåndenværende skiftearm på motorcyklens gearkasse. Det fremgår af figuren, at bevægelsen af TOR fodgearrets skiftearm fra 1. gear gennem frigear, 2. gear og 3. gear til 4. gear svarer til en vinkelrejning på 48°, hvilket altså er en rast størrelse, man må tage hensyn til ved udformningen af trækket fra fodgearrets skiftemekanisme til gearkassens skiftearm. For at undgå besværlige beregninger eller forsøg ved

monteringen i hvert enkelt tilfælde kan man benytte den følgende fremgangsmåde, der giver den bedst mulige tilpasning af de to aggregaters indbyrdes skiftebevægelse.

Først må vi have konstateret den totale vandring af den på motorcyklens gearkasse foreliggende skiftearm. Dette sker ved, at man til motorblokken eller stellet fastgør en rektangulær plade (messing, kobber, galvaniseret jern), således at pladens nederste kant er vandret, se fig. 2. Dernæst anbringer man en ridsenål, hvis ender er ombøjet 90°, med den ene om-

bøjede ende i det øverste øje for gearkassens skiftearm (ridsenålens længde kan gives en passende, vilkårlig størrelse), og man tegner nu med ridsenålens modsatte spidse ende to cirkelbuer på pladen svarende til henholdsvis 1. gear og 4. gear således som vist på figuren. Ved at fjerne pladen og tegne to tangenter til de to cirkelbuer vinkelret på pladens nederste kant får vi nu bestemt den totale vandrete vandring A af det øverste øje for gearkassens skiftearm.



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

Erling Nygaard
Slagelse. - Telefon 2236.

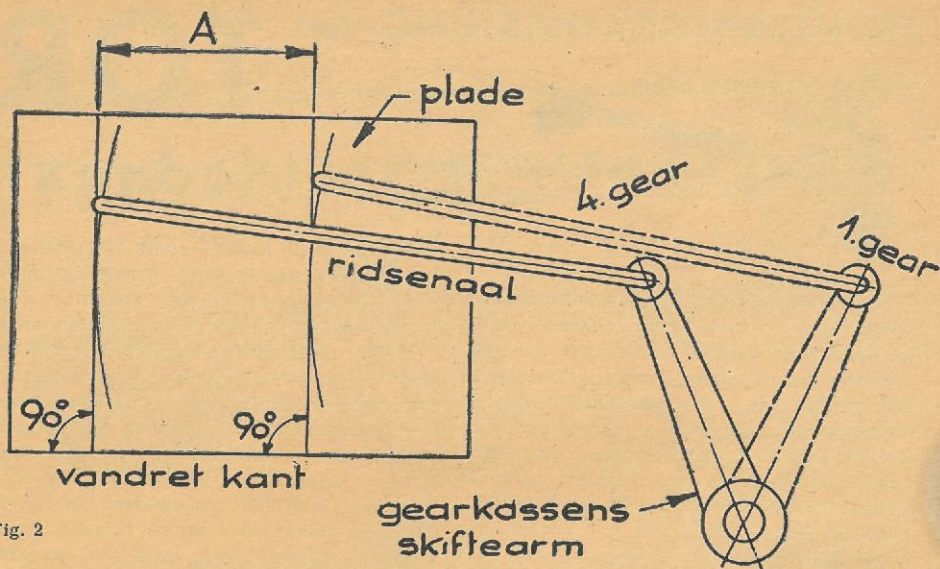


Fig. 2

Ved hjælp af den således fundne vandring A kan vi herefter bestemme den afstand R, som må overholdes, mellem centrum for omdrejningsaksen for TOR fodgearets skiftearm og det hul, vi skal bore i denne skiftearm (se fig. 4). Vi afsætter i diagrammet på fig. 3 den fundne vandring A ud ad den vandrette målestok; herfra trækkes en lodret linie op til skæring med den skrå linie og fra dette skæringspunkt en vandret linie ud til venstre til skæring med den lodrette målestok, på hvilken vi aflæser afstanden R. Som et eksempel er det på diagrammet vist, at en vandring A på f. eks. 48 mm kræver en afstand R på 59 mm.

Når vi har boret hullet for fodgearet på motorcyklen i en passende stilling, har vi kun tilbage at sørge for, at de to skiftearme på henholdsvis fodgear og gearkasse anbringes på deres aksler i den rigtige stilling. Begge skiftearme drejes hen i den stilling, som svarer til 2. gear, efter at de møtriker, der tjener til deres fastspænding på skifte-

armsakslerne, er aftaget. Herefter flyttes hver af de to skiftearme på akslernes notfortanding, således at de i den stilling, der svarer til 2. gear, begge står lodret. Derpå fastspændes de to akselmøtriker atter. Tilbage står nu kun at tilpasse længden af

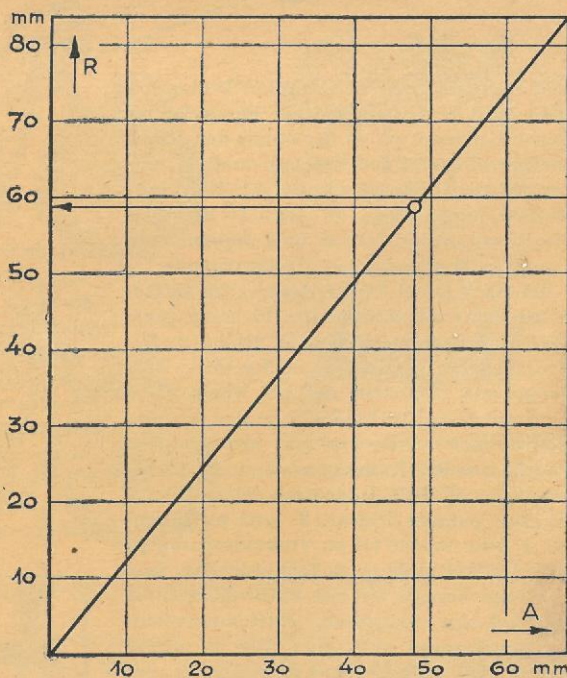


Fig. 3

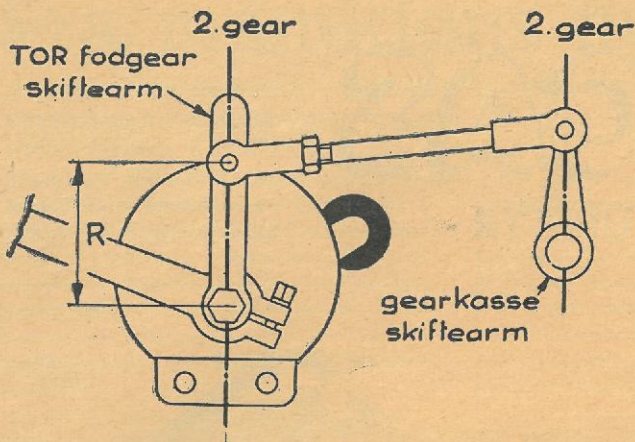


Fig. 4.

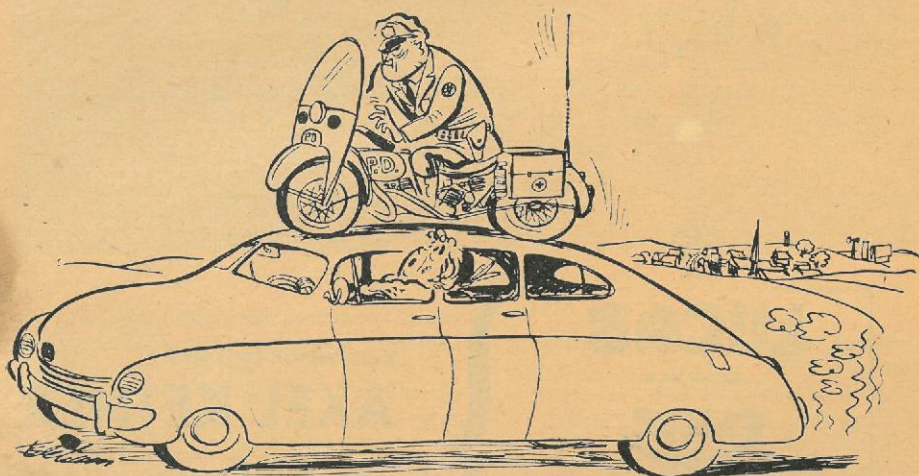
Således ser den endelige montering ud. Det er afstanden R, man skal finde så nøjagtigt som muligt (pas på ved boringen af hullet, at dette bliver nøjagtigt, hvor det skal. Det vil være klogt at fremstille en justerbar regulering på trækstangen.

den trækstang, der forbinder fodgearet med gearkassens skiftearm, således at arrangementet bliver som vist på fig. 4.

Det bemærkes, at akslen for TOR fodgearets skiftearm ikke nødvendigvis skal

anbringes i samme højde som akslen for gearkassens skiftearm; på fig. 4 ligger den, som man ser, noget lavere. Det afgørende er blot, at de regler, der er gjort rede for i ovenstående, overholdes.

Streamline --!



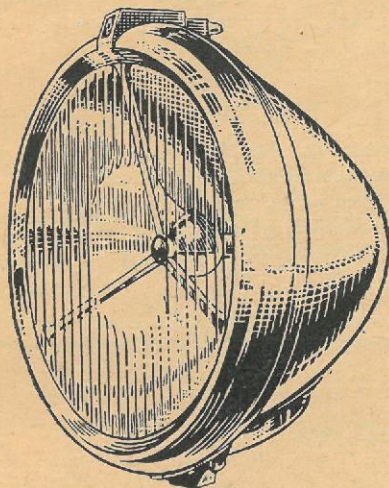
— Jeg forsikrer Dem, lille br. betjent, jeg bremsede i samme øjeblik, jeg horte Deres sirene!

(Med eneret for SMJ).

LUCAS

ELEKTRISK Udstyr

De fleste engelske biler og motorcykler er monteret med LUCAS elektriske udstyr samt GIRLING bremses og støddæmpere — et godt bevis på den høje kvalitet.



Forlang derfor altid originale reservedele og tilbehør hos Deres forhandler, så er De sikker på at få udstyr, der er specielt fremstillet til Deres køretøj, og som derfor passer til Deres anlæg som hånd i handske.



LUCAS

ELEKTRISK Udstyr

C.A.V.

ØREDEL-TILBEHØR - ELEKTRISK Udstyr

GIRLING

ØREDELER OG STØDDÆMPERE



Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Kontor og lager: Nr. Vold 9 C. 4195 - 6819

Service-afd.: Nørregade 40 C. 9279

København K.

Fra månedens motorløb

Redigeret af MINX

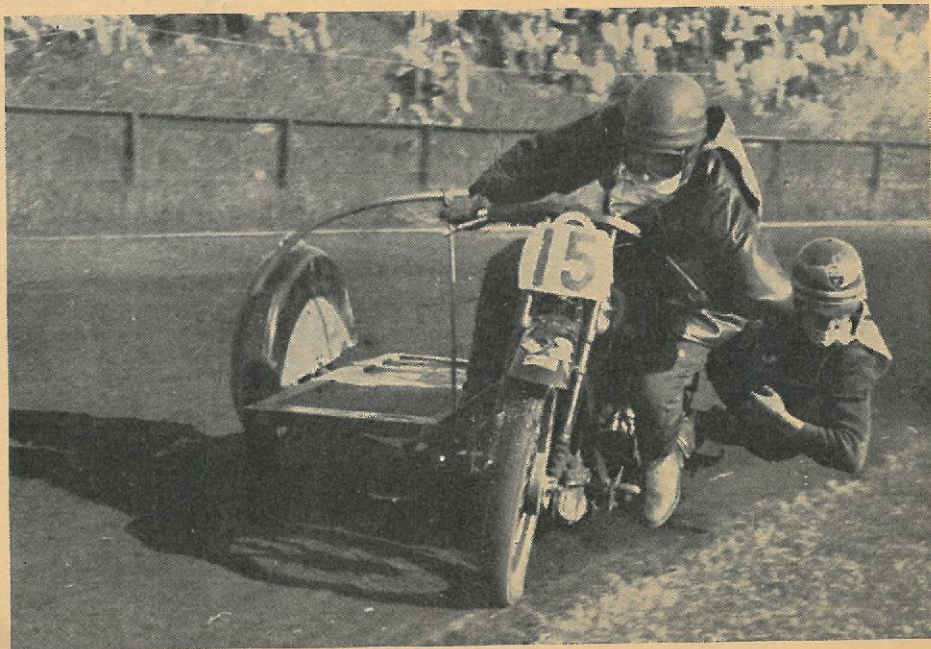
Med originalfotografier af SMJ's specialfotografer

★

Næstved stadion indviedes søndag den 10. juli i overværelse af ca. 10.000 tilskue-
re — deriblandt adskillige helt fra Nord-
sjælland og Falster — som motorbane. Åb-
ningstalen holdtes af præsidenten for Dan-
marks Motor Union, fabrikant N. P. Pe-
tersen, København, og derefter afvikledes
dagens løb slag i slag, ialt 19 starter med
20 ryttere.

ryttere mod målet. Berthelsens tid blev
1.25,4. De samme to ryttere mødtes i eks-
pert-matchen, hvor Berthelsen dog ikke
formåede at gøre sig gældende, dels på
grund af dårlig start, dels på grund af
vrøvl med maskinen.

Leif Hirsborg vandt senior standard-
løbet med det højest mulige pointstal —
han var fuldstændig suveræn i sin klasse.



Walther Jensen på Gentofte stadion.

På forhånd havde man med størst inter-
esse imødeset matcherne mellem Ringsted-
køreren Kiehn Berthelsen og Erhard Fi-
sker, København. Denne sidste dominerede
imidtertid fuldstændig og satte den ny mo-
torbanes foreløbig første rekord, 1.24,9.
Det skete i en udfordringsmatch, der for-
mede sig som dagens mest spændende løb.
Fisker førte fra start med godt en maskin-
længde, men blev i 3. omgang overhalet af
Berthelsen. Det lykkedes dog atter Fisker
at gå forbi, og side om side rasede de to

Resultaterne:

Banerekordforsøg for specialmaskiner:
Peter Andersen, Næstved, 1.29,2. Standard:
Leif Hirsborg 1.28,4. Ekspertløb 1. heat: Fi-
sker 1.26,6, Svend Jensen, Odense, 1.27,2,
Jørgen Petersen 1.27,4. 2. heat afstedkom
voldsomme publikumsdemonstrationer
mod starteren, der også var uheldig i den-
ne match. Fiskers tid var iøvrigt 1.27,6 og
ringere end Jørgen Petersen, der fik note-
ret 1.27,5 efter en meget spændende op-
løbskamp. Nr. 3 blev Kiehn Berthelsen i



Fra indvielsen af Næstved Stadion.
Nr. 15 Gunnar Nordal Andersen, nr. 17 Boje Christensen, nr. 19 John Helfelt. (Haibert 5989).

1.28,5. Sidste heat vandtes af Fisker i tiden 1.27,1 foran Svend Jensen i 1.28,5. Jørgen Petersen fik 1.29,6. Slutresultatet blev: Nr. 1 Fisker med 8 p., nr. 2 Jørgen Petersen 5 p. og Svend Jensen 4 p. Senior standard vandtes af Leif Hirsborg med 9 p. med Kurt Henriksen som nr. 2 med 5 p. og nr. 3 Norton Hansen med 3 p.

Specialløb 1. heat: Nr. 1 Peter Nielsen 1.33,4. Nr. 2 P. Jacobsen. 2. Heat: Nr. 1 Vagn Petersen 1.30. Nr. 2 Peter Nielsen 1.34,6. 3. heat bød på en spændende op-løbskamp, hvor Peter Nielsen og Vagn Petersen begge kørte på 1.33,3. Junior standard vandtes af Gunnar Nordahl, der vandt begge afdelinger. Begynder standard vandtes af Arne Hedahl i begge afdelinger med Chr. Petersen som nr. 2 ligeledes i begge afdelinger. Blandet handicap for senior og junior vandtes af Holger Hansen med 60 meter tillæg foran Hirsborg, der havde 105 meter tillæg. Det andet store handicap for ekspert og specials vandtes af Peter Nielsen med 15 m tillæg foran Jørgen Petersen med 105 m. Fisker styrtede, og Svend Jensen udgik.

★

Fra Kalundborgbanen. Eivind Petersen fører foran svenskeren Ingvar Andersson. (Haib. 6089).

Årets Nybro-løb søndag den 10. juli, arrangeret af Ystad Motorklub, blev såvel sportsligt som publikumsmæssigt en succes. Henved 20.000 tilskuere overværede løbet, hvori fra Danmark deltog Irving Irvinger og Orla Knudsen, der begge placerede sig pænt. I en ekspert-match med 9 deltagere sejrede svenskeren Helge Brinkeback, medens Orla Knudsen blev nr. 2. I ekspertløbet for 500 ccm-maskiner blev rækkefølgen: Nr. 1 Stig Pramberg, Norrköping, 1.39,5, nr. 2 Heige Brinkeback, Norrköping, 1.40,9, nr. 3 Orla Knudsen, Danmark, 1.44,3. Finaleløb: Nr. 1 Pramberg, 1.16,2, nr. 2 Brinkeback, 1.17,3, nr. 3 Irvinger, Danmark, 1.17,3.

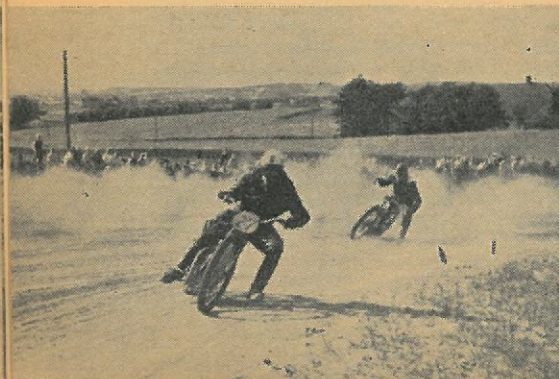
★



Robert Rasmussen, Sondersø, et nyt fund indenfor den fynske motorsport. (Th. J. 6189).

De første fynske baneløb mellem store væddeløbsvogne på Fangel-banen søndag den 10. juli overværede af ca. 5000 tilskuere, hvis forventninger fuldt ud indfries. De store køretøjers forrygende kamp bød på al den spænding, man kunne ønske — hver gang én af vognene broadsidede for kraftigt og nærmest kom på tværs, lykkedes det de dygtige køreere at sno sig uden om konkurrenterne.

Midt i spændingen fik publikum for øvrigt en overraskelse. Den unge odense-



aner Sv. E. Kronshjerg bescjrede overlegent både den drevne løbsmatador Robert Nellemann, Randers, og fynsmesteren Holst Sørensen. Det var flot gjort, at han med sin nye vogn forsynet med en Opel Kaptain-motor var i stand til at distancere begge V-8'erne og i et senere handicap formåede at forvandle trekvart omgangs metertillæg til et lige så stort forspring. I øvrigt fik Holst Sørensen sin ønskede revanche over Nellemann efter glimrende kørsel, og i de to små vognklasser brillerede Arne Jørgensen, Odense, (Morris Eight), der vandt en af »Autocentrum« udsat pokal, og Brynjulf Lindemann, Odense, der i sin MG sejrede over bl. a. Poul Østergaards store Plymouth. Også de øvrige debuterende odenseanske vognkørere indfrie alle forventninger. C. Førgaard vandt fra scratch-pladsen i sin Fiat-1100 sikkert et indledende handicap, J. Kaltoft var hele tiden godt fremme i sin klasse i en lille Aëro Minor (varrevogn), og Lisberg Jørgensen klarede sig pænt, til hans lille Fiat-500 omsider brød sammen.

I motorcyklernes specialklasse sejrede Sv. Aage Rasmussen, Odense, over Uno Jensen, København. Blandt standardrytterne viste Ejvind Hansen en stadig sikrere form, og det samme var tilfældet med den unge Robert Rasmussen, Sønder sø, der her blev nr. 1 i sit første løb uden for juniorklassen.

Et par styrt undgik man naturligvis ikke. De gik ud over Svend Schmidt, Kerteminde, og Knud Poulsen, Aarhus, men de kom ikke noget til.

Det eneste minus ved den ellers helt igennem vellykkede dag var den sandstorm, der blæste hen over publikum, forårsaget af de store vogne, men den er Fangel-banen jo desværre ikke ene om.

Resultaterne:

Standard A: Ejvind Hansen, Ejlstrop, 4.20,2, Robert Nellemann, Randers, 4.23,2, Vitus Kelvang, Kolding, 4.24,2.

Standard B: Robert Rasmussen, Sønder sø, 4.29,3, Aage Iversen, Sønderborg, 4.29,7, Hæggmann, Odense, 4.39,1.

Special: Sv. Aage Rasmussen, Odense, 4.05,6, Uno Jensen, København, 4.06,3, C. O. Jensen, Ejby, 4.08,4.

Juniorer: Asger L. Kristensen, Lange-

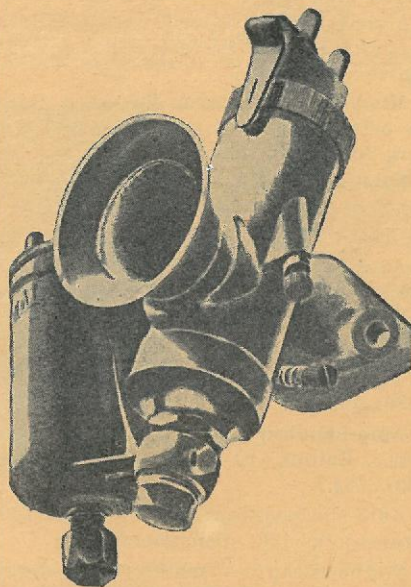
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og Hovedforhandlere:

AXEL KETNER

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSEN A/S

Lengangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

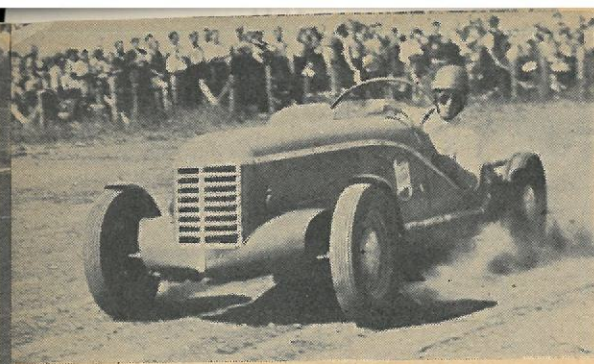
Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, Tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Randers, Tlf. 1730



Sv. E. Kronsberg, Odense, i sin nye Opel special, som han vandt med på Fangelbanen. (Th. J. 6269).

skov, 2.15, Niels Mikkelsen, Ferritslev, 2.21,2, Sv. Nielsen, Svendborg, 2.22,3.

Store vogne: Sv. Ejler Kronsberg, Odense, 4.55,2, K. Holst Sørensen, Odense, 4.58,2, Nellemann 5.03,9.

Mindre vogne A: Arne Jørgensen, Odense, 5.54,5, J. Kaltoft, Odense, 6.07,3, Lisberg Jørgensen, Odense, 6.12,9.

Mindre vogne B: Brynjulf Lindemann, Odense, 5.15,7, Poul Østergaard, Odense, 5.27,6, C. Førgaard, Odense, 6.39,2.

Auto-handicap I: Holst Sørensen (410 meter) 2.50,5, Brynjulf Lindemann (310) 2.51,2.

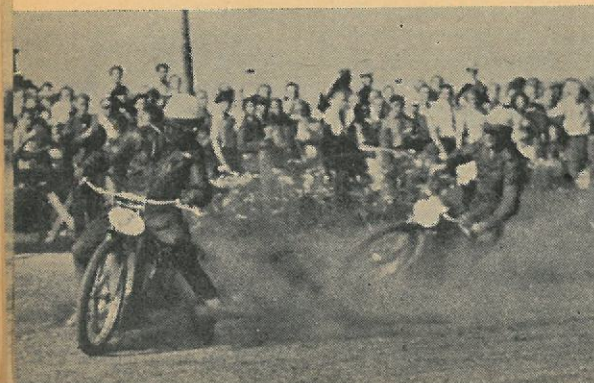
Auto-handicap II: Førgaard (30) 2.48, Poul Østergaard (240) 2.53, Nellemann (380) 2.53,3.

Auto-handicap III: Kronsberg (420) 2.49,8, Kaltoft (0) 3.01,9, Arne Jørgensen (30) 3.02,7.

Auto-sluthandicap: Holst Sørensen (40), Kronsberg (110), Østergaard (0).

Sluthandicap — motorcykler: Jørgen Nielsen, København (140) 2.09,8, Ejvind Hansen, Ejstrup, (140) 2.14,9, C. O. Jensen (220) 2.16,5.

Fangel, Poul Hansen, København, er ved at komme på tværs af banen foran C. O. Jensen, Ejby. (Th. J. 6389).



Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub havde til søndag den 17. juli arrangeret motorløb på Aabenraa stadion, hvor henved 3000 tilskuere havde samlet sig og overværede stævnet, der — bortset fra rigeligt lange pauser mellem de enkelte løb — forløb tilfredsstillende. Der var fart og spænding over løbene, og de afvikledes uden nævneværdige uheld.

Der indlededes med banerekord-forsøg med flyvende start. I special-klassen kørte C. O. Jensen, Ejby, de fire baneomgange på 1.23,9, i standard-klassen Aage Iversen, Sønderborg, på 1.38,0, medens hans yngre broder, Holger Iversen, brugte 1.40,0.

De øvrige løb gik i 3 heats. I special-race kørte alle rytterne JAP-maskiner. 1. heat blev vundet af C. O. Jensen, Ejby, i dagens bedste tid, 1.28,7, foran Lindegaard Petersen, Ribe, 1.31,8. I 2. heat blev C. O. Jensen nr. 2, kun 4/10 sekund efter Peter Andersen, Brøns, og da han efter starten i 3. heat lå godt placeret, anså man Jensen for sikker vinder. Et styrt forandrede imidlertid situationen. Det var Peter Andersen, der styrtede lige foran ham, så han måtte kaste maskinen til siden for ikke at påkøre sin kollega, der slap uskadt. C. O. Jensen fik en præmie for udvist konduite, men denne kostede ham en ellers sikker førsteplads. Nu blev resultatet, at Lindegaard-Petersen blev nr. 1 med 9 points, medens Peter Andersen og C. O. Jensen opnåede hver 7.

Senior standard blev overlegent vundet af Robert Rasmussen, Sønderød, der sejrede i alle tre heats, og dermed i klassen, med 12 points. Nr. 2 blev Børge Petersen, Aarhus, med 8 points. Holger Iversen, Sønderborg, og Sv. Aa. Jespersen, Kolding, blev nr. 3 og 4 med henholdsvis 5 og 2 points. Bedste tid i klassen opnåede Rob. Rasmussen, 1.36,7.

I 3. heat forekom et dramatisk styrt, idet Sv. Aa. Jespersen kørte ind i banens indhegning. Børge Petersen, Aarhus, der var lige efter, styrtede ligeledes, og både kørere og maskiner hvirvledes i en støvsky rundt på slaggebanen. Heldigvis skete der ikke noget alvorligt. Børge Petersen var endda ikke mere medtaget, end at han hurtigt fik fat i sin maskine og fuldførte løbet.

Senior special-klassen blev vundet af N. Blumensaadt, Aarhus, foran Aage Iversen, Sønderborg, der styrtede i 3. heat, dog

uden at komme noget til. Han havde ellers i 2. heat klassens bedste tid, 1.37,7.

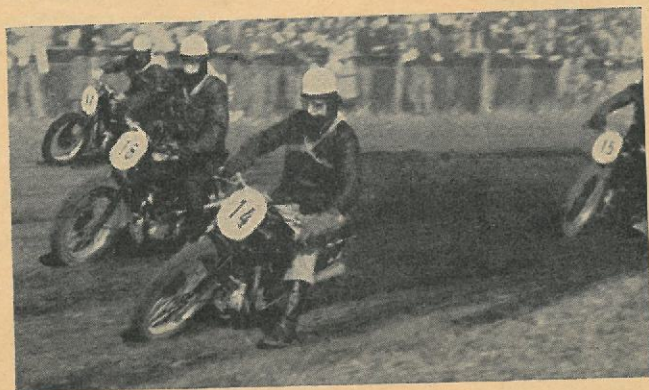
Junior-klassens 3 heats blev alle vundet af A. L. Kristensen, Langeskov. Nr. 2 blev Aksel Iversen, Kolding, nr. 3 Gunnar Kjær Jensen, Fredericia.

Efter to indledende handicaps fulgte et slut-handicap med deltagelse af de 6 bedste kørere: Holger Iversen (0), Jeppe Using, Børkop, (30 meter tillæg), Børge Petersen (50), Robert Rasmussen (80), Lindegaard-Petersen (150) og Niels Nielsen, Bogense, (180). Vinderen blev Holger Iversen, der opnåede tiden 1.41,4, nr. 2 Rob. Rasmussen, 1.42,6, nr. 3 Lindegaard-Petersen, 1.43,0.

Holger Iversen vandt ligeledes et pokal-løb, hvori også deltog hans broder, Aage Iversen. Der var 1 sekunds forskel på de



Løbene havde samlet ca. 15.000 tilskuere fra nær og fjern, som med spændt interesse fulgte ikke mindst de dramatiske sidedovogsløb. Der skete dog kun enkelte mindre uheld, således måtte *Svend Jensen* efter et styrt udgå med en forstuvet fod.



På billedet øverst t.h. ses starten til 500-klubbens midget-race i Hedemora. Løbet blev vundet af Oscar Swahn, Cooper 500.

På billedet nederst på siden går John Andersson i halmballerne. Foto: Focus Press.

Til venstre: Et godt samlet felt på Nakskovbanen. (Haibert 6489).

to brødres tider. Et andet pokal-løb om Aabenraa byråds pokal blev vundet af Rob. Rasmussen i tiden 1.36,4 foran Blumen-saadt, 1.39,4, og Aage Iversen, 1.46,0.

I en såkaldt ønske-match startede Blumen-saadt og Rob. Rasmussen. Sidstnævnte vandt i tiden 1.38,1.

★

Støv, støv, støv i ulidelig mængde — det var hovedindtrykket af motorløbet på scramble-banen i Vinderød ved Frederiksværk søndag den 17. juli. Og det skønt Frederiksværk brandvæsen formiddagen igennem havde gjort sit bedste for at vande banen. Støvet er i det hele taget en alvorlig gene for tilskuerne på mange motorbaner rundt i landet, og ét står fast: man skal være påklædt til lejligheden.

Stævnet var ellers overordentlig vellykket både publikumsmæssigt og sportsligt.

Resultaterne:

Begynder solo: 1. Carl Rasmussen, Triumph, tid for 3 omgange 3 min. 31,6 sek.
2. Arne Jørgensen, Triumph, 3.36.

Junior solo, 3 omgange: 1. Eivind Nielsen, Hillerød, Ariel, 3.25,7.

Junior solo over 5 omgange: 1. Jørgen Bagger, 5.19,6. 2. Alfred Hansen, Hillerød, Norton, 5.21,4.





Frederiksborg Amts Motorklubs scramble. Poul Kalor, Matchless prøver den helt store kolbøtte. Som ved et mirakel kom han ikke noget til, hvorimod maskinen blev godt ødelagt, da den senere blev påkørt af andre ryttere. (Haib, 6589).

Senior sidevogn indtil 500 ccm: 1. Egon Walther, Triumph, 3.21,3. 2. Hans Jacobsen, Triumph, 3.27,1.

Over 500 ccm: 1. Carlo Sejer Jensen, Aarhus, HRD, sammenlagt tid for 2 løb à 3 omgange 6.38,3. 2. Helmer Albrechtsen, Lyngby, BMW, 6.39,7.

Junior sidevogn: 1. Erik Johansen, Nimbus, 3 omgange, 3.28,8. 2. Herluf Christensen, Køge, AJS, 3.34.

Senior handicap sidevogne: 1. Egon Walther. 2. Hans Jacobsen.

Senior solo slutheat, 8 omgange: 1. Eivind Hansen, BSA, 7.54,8. 2. Svend E. Nilsson, AJS, 8.01,2.

*

Herning Motor Klub fik fornøjelse af det kombinerede bakke- og terrænløb, den til søndag den 24. juli havde arrangeret i Skærbæk. Alt klappede, som det skulle — der var ingen unødvendige pauser, og publikum, der talte ca. 3000 sjæle, blev holdt i ånde fra først til sidst. Den eneste gene var faktisk støvet, der lagde sig i lag over løj og ansigter.

Der forekom flere dramatiske styrt, heldigvis dog uden at der skete større skade. Det første uheld skete, da *Herluf Heiberg*, Silkeborg, uden for konkurrence søgte at sætte ny banerekord. Da han i fuld fart passerede banens værste hul, brækkede maskinens ene styrarm, men det lykkedes ham med udmærket konduite at standse uden at vælte. Hans smukke præstation vakte stor beundring. Det farligste styrt skete under sidevognsløbet og gik ud over *Aage Dyhr Thomsen*, Herning, der havde *Jens Erik Kristensen* i sidevognen. I styrtet slyngedes den tunge maskine et godt stykke op i luften, og man åndede først befriet op, da man så, at den faldt til jorden uden at ramme de to kørere, hvem det lykkedes i tide at rulle til side.

Størst bifald vakte næsten den kun 6-årige motorkører *John Kjærgaard*, Skive, der kørte to omgange på sin miniature-motorcykle, bygget af faderen, Henry Kjærgaard. John har, sine unge år til trods, allerede deltaget i flere motorløb, ja, endog givet den i en dødsdrom.

Dagens bedste tid opnåedes af *Eiv. Hansen*, Ejlstруп, Fyn, i 1.11,0.

Resultaterne:

Begynderklassen: Jørgen Dons, Viborg, 1.18,1, Aksel Juul, Viborg, 1.18,6, Th. Yde, Randers, 1.19,8, Niels Østergaard, Viborg, 1.20,0, Freddy Jensen, Herning, 1.20,5.

Solo indtil 350 ccm: Ernst Østerlund, Silkeborg, 1.15,1.

Solo indtil 500 ccm: Eiv. Jensen, Ejlststrup, 1.11,0, Henry Kjærgaard, Skive, 1.11,9.

Solo over 500 ccm: Aa. Dyhr Thomsen, Herning, 1.17,6.

Sidevognsklassen: Vagn Poulsen, Skanderborg, 1.18,0, Preben Schou, Kjellerup, 1.18,1.

*

Motorlandskampen mellem Norge og Danmark på Esbjerg stadions nye motorbane havde samlet ca. 5000 tilskuere og fik ikke det festlige præg, som en sådan landskamp bør have, ligesom selve matchen ikke blev særlig spændende, da de norske kørere viste sig danskerne overlegne både i kørsel og taktik; de gentog således deres store sejr fra Gentofte i fjor. Nordmændene besatte alle førstepladserne og vandt denne fjerde landskamp med 33 point mod Danmarks 15 point. Norge har vundet alle de til dato kørte landskampe og har nu et godt forspring til sejren om den meget eftertragtede pokal, som skal vindes 6 gange for at blive ejendom.

Landskampen indledtes med en præsentationsrunde. Det norske hold bestod af: Th. Andreassen, Henry Andersen, E. Storm Larsen og Odd Samsing og det danske af: Aage Andersen, E. Fisker, Bent Jensen og Peter Andersen. Der kørtes som sædvanlig i 2 afdelinger med 4 heats i hver, således at alle kørte mod alle.

Straks fra starten lagde man særlig mærke til Th. Andreassen og Henry Andersen, de vandt hver 3 heat, og Odd Samsing vandt de to resterende.

Iøvrigt blev resultatet:

1. heat: Th. Andreassen 1.27, Henry Andersen 1.27,3, E. Fisker 1.28,2, Bent Jensen 1.29,9.

2. heat: Odd Samsing 1.26,1, dagens bedste tid, Aa. Andersen 1.26,3, E. Storm Larsen 1.30,6, Peter Andersen 1.33.

3. heat: Henry Andersen 1.29,8, Th. Andreassen 1.29,9, Aa. Andersen 1.30,2, Peter Andersen 1.32,2.

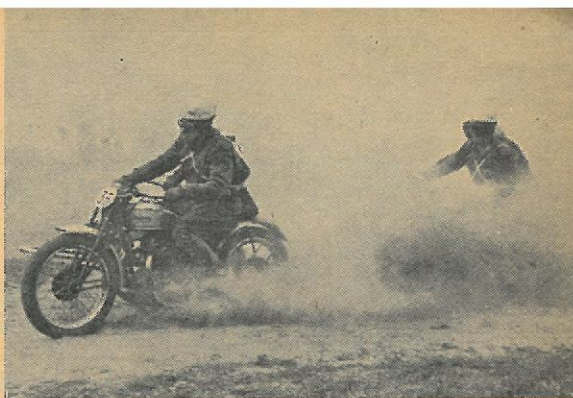
4. heat: Odd Samsing 1.28,6, E. Fisker 1.29, E. Storm Larsen 1.29,7, Bent Jensen 1.32.

5. heat: Th. Andreassen 1.28,2, Aa. Andersen 1.28,4, Odd Samsing 1.29,4, E. Fisker 1.33,4.

6. heat: Henry Andersen 1.26,4, Peter Andersen 1.28,6, Bent Jensen 1.32, E. Storm Larsen 1.42,2. Han kørte 1½ omgang på punkteret baghjul.

7. heat: Henry Andersen 1.26,4, Aa. Andersen 1.31,2, E. Fisker 1.33, Storm Larsen 1.35,6.

8. heat: Th. Andreassen 1.29,8, Odd Samsing 1.30, Peter Andersen 1.35,2, Bent Jensen 1.52,34, styrtede på anden omgang, men kom op og fortsatte.



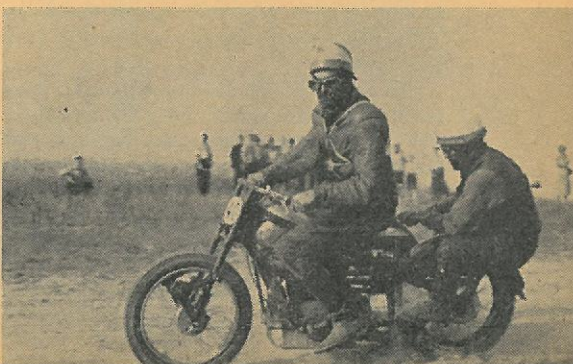
FAMK's scramble. Som det fremgår af billedet, er det ikke overdrevent, når vi siger, at det støvede. Billedet fortæller samtidig lidt om, hvor vigtigt det er at have karburatoren godt afskærmet. Rytteren forrest er Hans Jacobsen, Triumph (Haibert 6089).

Det samlede resultat: Th. Andreassen 11 point, Henry Andersen 11 point, Odd Samsing 9 point, Aage Andersen 7 point, E. Fisker 4 point, Peter Andersen 3 point, E. Storm Larsen 2 point og Bent Jensen 1 point.

Udenfor landskampen blev der kørt forskellige løb i special- og standardklasse. Specialklassen, der blev kørt som en bymatch mellem København og Esbjerg, blev vundet af Esbjerg med 12 point mod 11. Uno Jensen opnåede bedste placering med 8 point mod Chr. Lindegaard, Ribe, som iøvrigt kørte godt og opnåede tiden 1.26,2, en fin tid.

Standardklassen blev vundet af Knud Nielsen, Aarhus, nr. 2 Robert Rasmussen, Odense, og på tredjepladsen kom Vitus Kelvang, Kolding.

Dette billede er også hentet fra FAMK's scramble. Denne Nimbus var meget fornuftigt forsynet med 2 ekstra friktionsstøddæmpere, men til gengæld havde den 4 udblæsningsrør, hvad der er knapt så fornuftigt, eftersom maskinen taber en del hestekræfter og omdrejninger ved dette arrangement. (Haibert 6789).





Erindringer fra min Racerdagbog

Da Stanley Woods var begynder.

Af H. F. Brockbank.

Serafini-moltopresto.

Af Fi L. Frith.

Stanley Woods har så ofte fortalt, hvor absolut grøn han var på mekanikens område, da han i sin tid startede i sit første T. T., og jeg er derfor sikker på, at han ikke vil tage mig det fortrydeligt op, når jeg beretter følgende lille sandfærdige historie.

I 1922 bestod vort team af Freddy Morgan, en ung entusiast ved navn Stanley Woods og mig selv. Vi havde ingen mekanikere, og maskinerne ankom meget sent. Der var endnu meget at gøre med motorcyklerne, og Freddy og jeg arbejdede som vanvittige på dem — der var kun en time tilbage, inden de skulle afleveres. Vi skulle blandt andet fremstille nye aksler til gearstængerne, og medens Freddy og jeg sled i det, gik Stanley i ro og mag og viklede isolerbånd om alle de udsatte steder på sin maskine — en luksus, vi andre ikke havde tid til. I min desperation rakte jeg Stanley en stålstang, jeg havde »organiseret«, og bad ham skære den i tre stykker. Han fik lige taget et par tag — så sprang nedstrygerklingen selvfølgelig. Jeg gav ham min sidste klinge og fremmanede, hvad der ville ske, hvis han også knækkede den. Jeg fik lige set ham gå i gang med opgaven igen og opdagede, at han havde sat klingen omvendt i nedstrygeren. Utålmodigt gjorde jeg ham opmærksom på fejltagelsen, men blev nærmest rystet over hans svar:

»Nu skal jeg sige dig noget, Brock,« sagde Stanley fornærmet, »jeg er nok klar over, at jeg kun er begynder ved siden af dig, men jeg er slet ikke så grøn endda. Jeg ved alt om dine amerikanske øjemål og venstrehånds-skruetrækkere og alt,

hvad du ellers har af vidunderværktøj til en grøn fyr som mig, men kom ikke og fortæl mig, at der er frem og tilbage på en nedstrygerklinge!«

Serafini-moltopresto.

Af F. L. Frith.

Blandt alle de begivenheder, jeg som motorkører har været ude for, er der særlig én, der har fæstnet sig i min erindring.

Det var i 1939 Ulster Grand Prix. Om trent midtvejs i løbet førte jeg i 500 cc-klassen, men havde kun et ganske lille forspring foran italieneren Serafini, der kørte en firecylindret Gilera med kompressor. Vi fo'r begge rundt på banen med en gennemsnitsfart af 150 km/tm, hvad man jo ikke ligefrem kan kalde langsomt. Vi var lige gået ind på syvende omgang og fløj ned ad den 6 km lige strækning til Thorn Cottage. Jeg havde panden presset ned i puden på tanken, fødderne på de bageste fodhvilere, albuerne ind til siden og gjorde i det hele taget alt, hvad jeg kunne, for at presse maskinen frem. Jeg vil antage, at farten har ligget på 190 km/tm — det var omkring Nortons tophastighed dengang.

Selvfølgelig blev jeg ikke forbavset over at se Serafini komme op på siden af mig, men jeg blev nærmest rystet over at se ham sidde næsten oprejst i sadlen og tage det roligt. Men jeg blev for alvor hylet ud af det og følte mig komplet hjælpeløs, da Serafini sendte mig et bredt smil, tog et pænt tag i gashåndtaget og forsvandt i det fjerne. Piiw!

Et kort øjeblik følte jeg det næsten, som stod jeg stille, men det gik hurtigt over, og jeg pressede maskinen på samme måde som før, men jeg så ikke noget til den glimrende italienske rytter og hans maskine, før løbet var overstået.

LUCAS

»BEAM SETTER« *)

Et nyt apparat til blændfri lygteindstilling. Indstillingen, der ellers kræver ca. 150 m plan landevej, kan foretages i ethvert værksted og ved højlys dag.

Apparatet består af det optiske rør, der er anbragt i et rullende stativ. Dette har fire rørformede skinner, hvoraf de to er anbragt i et lodret plan og de to i et vandret plan. Det optiske rør er anbragt således, at det kan bevæges op og ned i de lodrette skinner, og et kontravægt-system letter bevægelsen og fastholder røret i den ønskede indstilling. De lodrette skinner sidder på en ramme forsynet med ruller og kører på de vandrette skinner, hvorved man får den nødvendige bevægelse i side-retningen. Det optiske rør er forsynet med håndtag, hvorved man let og sikkert kan indstille apparatet til en hvilken som helst vogn.

Det optiske rør kan også drejes i vinkel ved hjælp af nogle reguleringsknapper. Disse er anbragt på siden af røret, hvor

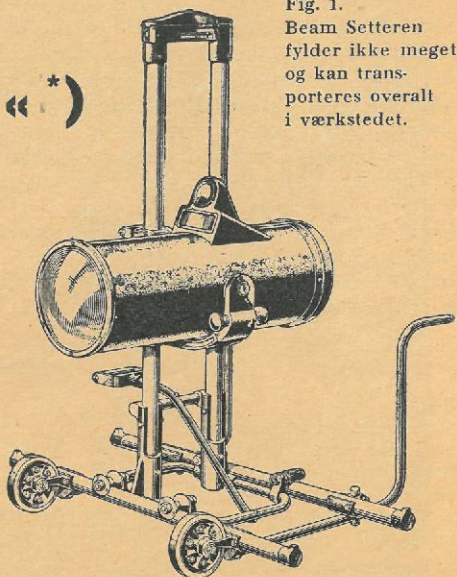


Fig. 1.
Beam Setteren
fylder ikke meget
og kan trans-
porteres overalt
i værkstedet.

gave at samle strålerne, således at de aftegnes klart afgrænset på en skærm i den modsatte ende af røret. Denne skærm er inddelt med et kryds, der tjener som indstillingsskala, og i de to liniers skæring

*) VÆRKSTEDSTEKNIK FOR FAGFOLK

der tillige sidder en skala med inddelinger, der svarer til $\frac{1}{4}^\circ$.

Rørets optiske system består af en condensatorlinse, fotoelektrisk celle, lysstyrkemåler og indstillingsskærm.

Condensatorlinsen er anbragt som bundstykke i den ende af røret, der vender ind mod vognens lygter, og har til op-

er anbragt en fotocelle, som står i forbindelse med en lysstyrkemåler anbragt oven på det optiske rør. Fotocellen påvirkes af lysstrålernes styrke, og det er således muligt at aflæse lysstyrken på måleapparatet. Samtidig med at man indstiller lygten, kan man på måleapparatet aflæse, når lysstyrken er størst, og derved finde den korrekte lygteindstilling.

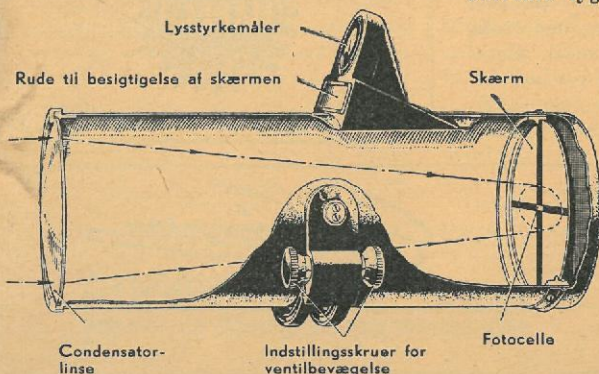


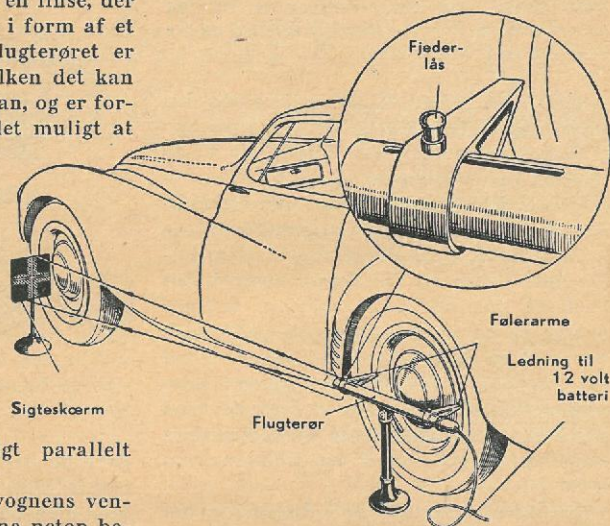
Fig. 2.
Et snit gennem det optiske
rør. Til venstre condensator-
linsen og til højre skærmen.

For at kunne indstille lygterne nøjagtigt i forhold til vognens midterlinie, der selvfølgelig er vinkelret på bagakslen, er det nødvendigt, at det optiske rør bliver anbragt i den rigtige stilling i forhold til vognen. Dette gøres ved hjælp af et flugterør og en sigteskærm. Flugterøret består af en lampe med reflektor og en linse, der kaster en kraftig lysstråle — i form af et kors — på sigteskærmen. Flugterøret er monteret på en holder, i hvilken det kan hæves og sænkes i et lodret plan, og er forsynet med 2 arme, der gør det muligt at

at det kan sættes lige ud for den venstre forlygte; når det køres ud i sin anden yderstilling, skal det være ud for flugterøret (se fig. 4). Det optiske rør sænkes nu og køres ud til siden, indtil lysstrålerne fra flugterøret opfanges og viser sig som et kors på det optiske rørs skærm. Man

Fig. 3.

Sigteskærmen og flugterøret er i stilling, og flugterørets lyskegle er nu parallel med vognens midterakse, når den tænktes trukket gennem hjulakslerne.



anbringe flugterøret nøjagtigt parallelt med baghjulet.

Flugterøret anbringes ved vognens venstre baghjul, således at armene netop berører den yderste kant på metalfælgen. Armene kan forskydes på røret og kan således tilpasses enhver hjulstørrelse. Sigteskærmen anbringes ud for forakslen og i højde med denne. Flugterørets ledning forbindes til et 12 volt batteri. Man indstiller derefter flugterøret således, at den korsformede lyskegle dækker det tilsvarende kors på sigtepladen, idet man nøje overvåger, at armene stadig berører fælgen. Såfremt det viser sig vanskeligt at bevæge flugterøret i holderens led, må man slække låsen. Når flugterøret er indstillet rigtigt, er dets lyskegle både parallel med vognens længderetning og den linie, der går gennem for- og bagaksel. Sigtepladen fjernes, og det optiske rør anbringes foran vognen, således at condensatorlinsen er ca. 12" foran lygterne og således,

skal altid anvende håndtagene på det optiske rør og aldrig presse på eller trække i selve røret. Man bevæger nu Beam Setteren, indtil den lodrette linie i det projekterede kors dækker den lodrette linie i korset, der er tegnet på skærmen. Ved

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



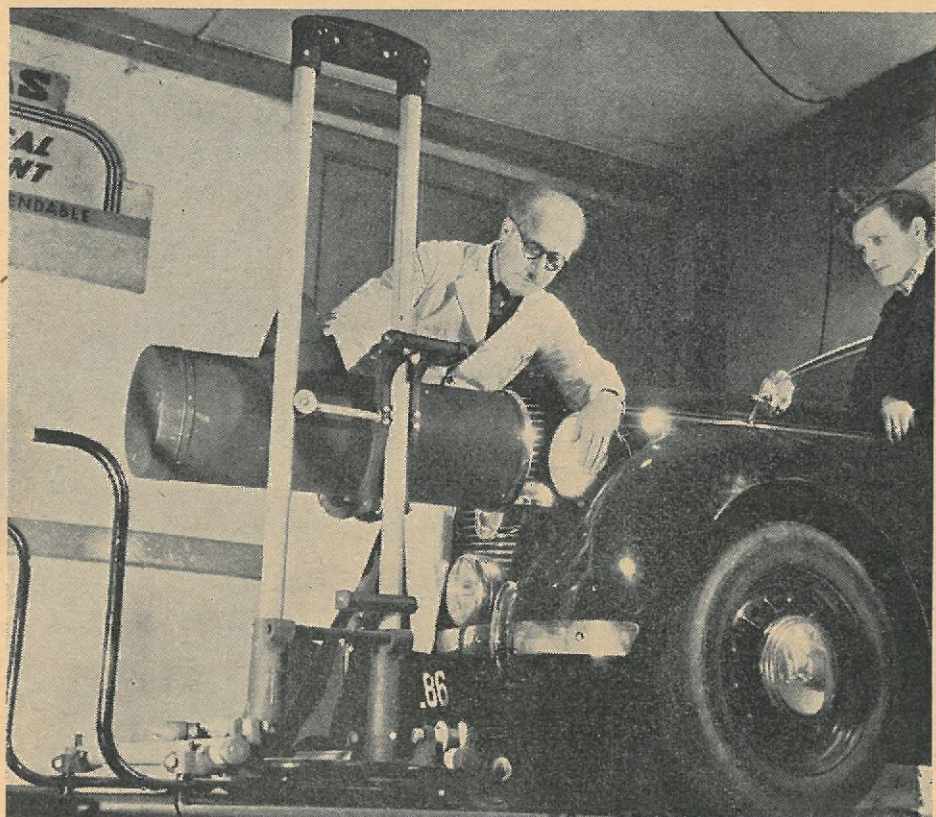
Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGÅ 4869



Beam Setteren i funktion. En komplet lygteindstilling varer kun et lille kvarter, og så har man tilmed fuld garanti for, at lygterne er rigtigt indstillet. (MVH 6889).

hjælp af indstillingsknapperne på siden vipper man røret frem eller tilbage, indtil også de vandrette linier dækker hinanden, hvorefter Beam Setteren er anbragt nøjagtigt i forhold til vognen.

Derefter bevæger man det optiske rør op og til siden, indtil det står ud for den venstre forlygte. Medens man gør dette, må man overvåge, at det rullende stativ ikke bevæger sig i forhold til vognen.

Forlygterne på en vogn skal hælde $\frac{1}{2}^\circ$ forover, og derfor må man, inden man begynder indstillingen af lygterne, dreje det optiske rør i den rigtige vinkel ved hjælp af indstillingsknapperne på siden. Disse er som omtalt indstillelige i intervaller på $\frac{1}{4}^\circ$ og skal derfor drejes 2 streger, således at den ende, hvori skærmen er anbragt, sænkes.

Mange lygter er forsynet med de såkaldte pre-focus lamper, der selvfølgelig ikke

skal justeres, hvorfor man straks kan indstille lygten, som det er beskrevet nedenfor. Såfremt det ikke er disse lamper, der sidder i lygten, er det nødvendigt at indstille dem korrekt i focus, inden lygten indstilles.

Man tænder det lange lys og betragter strålernes aftegning på skærmen i det optiske rør. Indstil lygten således, at strålerne samles mest muligt om korsets midte. Dette kan kontrolleres ved at aflæse lysstyrkemåleren — når denne viser sit maximale udslag, er lygten korrekt indstillet.

Den måde, de forskellige lygter indstilles på, varierer for de forskellige fabrikaters vedkommende, men for de fleste »udvendige« lygters vedkommende kan hele lygtehuset bevæges, når man slækker fæstebolten. For indbyggede lygters vedkommende adskiller de forskellige metoder sig

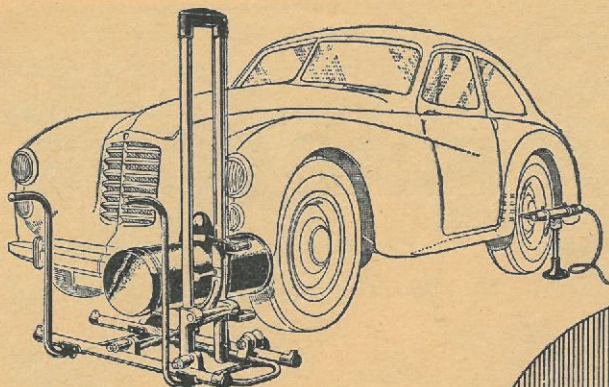


Fig. 4.
Beam Setteren bringes i stilling i forhold til flugterøets lyskegle, hvorefter man kan påbegynde justeringen af lygterne.

på afgørende punkter, hvorfor man må henvise til fabrikkens instruktioner.

Den højre lygte indstilles på den ovenfor beskrevne måde, blot skal man dreje flugterørets arme en halv omgang. Dette gøres ved at trække de fjederbelastede låsestænger ud, dreje armene og lade låsene gå ind i de riller, der er anbragt på rørets underside.

Tågelygter indstilles ligesom forlygterne, blot skal tagelygterne ikke have en hældning fremover på $\frac{1}{2}^\circ$, men på $2\frac{1}{2}^\circ$, hvor lysstyrken vil være størst. Man må erindre, at tagelygternes optiske konstruktion adskiller sig væsentligt fra de almindelige lygter. Når det optiske rør er rigtigt anbragt foran tagelygten, indstilles denne således, at man får den største lysstyrke, hvorefter lygten vippe ned, indtil den flade overkant af strålernes aftegning kommer lige under den vandrette streg på skærmen. Se fig. 5.

Hele denne operation lyder ret kompli-

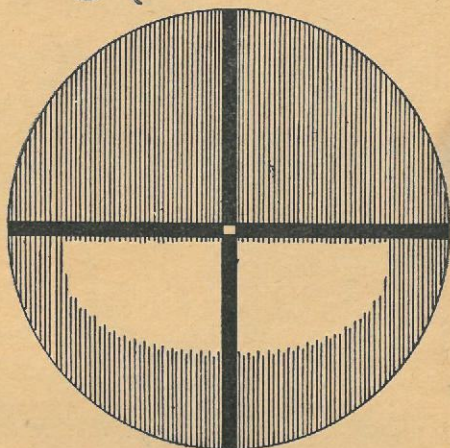


Fig. 5. Således skal tagelygternes lyskegle aftegne sig på skærmen, når lygterne er korrekt indstillet.

ceret, men er i virkeligheden meget enkel at udføre, og en komplet lygteindstilling på en vogn tager ikke mere end 10—15 minutter, og så har man tilmed fuld garanti for, at lygterne er korrekt indstillet, hvilket vil sige, at de giver fuldt tilstrækkeligt lys uden at blænde.

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

TOPSMØRINGSOLIE

Til en omhyggelig og fuldstændig gennemsmøring af vognen hører også smøring med **MOTOL** topsmøringsolie.

MOTOL smører de dele af motoren, som almindelig smøreolie ikke når

MOTOL beskytter ventiler, cylindre, stempler og stempelringe

MOTOL virker opløsende på kul- og begafsætninger og reducerer soddannelsen

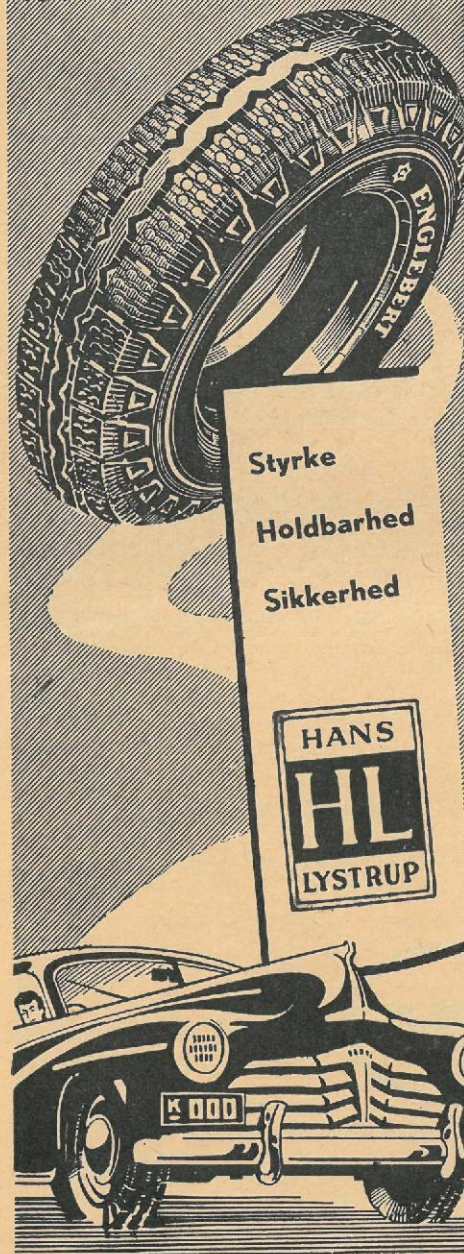
MOTOL giver let start, jævn gang, bedst udnyttelse af benzinen og bidrager til at holde tændrørerne rene

MOTOL tilsættes benzinen og opløses i alle slags benzin. — Fås ved alle Esso service stationer.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Englebert
det skridsikre dæk



KØBENHAVN- og retur på

Copyright

Ved Kapstadens havn siger jeg farvel til min ven Wolfram, og et par timer senere ser jeg fra toppen af Taffelbjerget båden »Winchester Castle«, der skal føre ham til Europa, forsvinde som en lille, mørk prik ude i det blå, glitrende Atlanterhav.

Wolfram har været en god kammerat og har aldrig klaget over turens strabadser. Desuden er han en glimrende mekaniker, og endnu ringer hans sidste ord for mine øren: »Pas nu på, Bitsch, den maskine er så slidt, at jeg ville betænke mig på at køre fra Korsør til København på den!«

Men med kun et par øre på lommen kan der foreløbig hverken blive tale om at køre på motorcykle eller tage med båd. Først må jeg tjene nogle penge, jeg tager fat ved, hvad jeg kan få — og det bliver også lidt af hvert, jeg kommer til at rive i. Da jeg ikke har arbejdstilladelse, må jeg hurtigt skifte job: mekaniker, kørelærer, taxa-chauffør, gartner, kontormand, agent, repræsentant, tolk, journalist og førstemand i et skibsprovierteringsfirma.

Efter at have været i Kapstaden i 6 mdr., havde jeg tjent, så jeg turde begynde hjemturen, og det var jeg egentlig helt stolt af, for på samme tid gik der flere unge i Kapstaden, der næppe kunne tjene til det daglige brød.

Min plan om at køre hjem på den gamle, udslidte motorcykle var jeg nu knap så stolt af, og selv fabriken rådede mig til at holde op, mens legen var god; samtidig tilbød et stort motorcyklefirma maskiner og støtte, hvis jeg ville bruge deres mærke til hjemturen.

Lidt interesse og evt. støtte til turen var jo det, jeg havde drømt om, før jeg startede fra Danmark; men dengang var der kun én eneste mand, der ikke stillede sig skeptisk. Nu fik jeg pludselig den idé, at det var flottere, hvis jeg kunne komme hjem på samme maskine, jeg startede på, og sagde nej til det venlige engelske firma. — Tak, en anden gang.

En venlig sydafrikaner stillede sit lyst-

CAPE TOWN

motorcykle

Jørgen Bitsch

hus til rådighed, og dér lavede jeg hovedreparation, så mit lyse hår blev helt sort af olie og rust. Stempclringene var meget slidt, og den ovale krumtap var stadig streng ved hvidmetallejerne. Nogle skrappe regnskyl gjorde ikke arbejdet lettere, for lysthustaget var utæt.

Det var en dejlig fornemmelse at have maskinen samlet igen, well, den hylede og bankede lidt hist og her, men jeg vidste, hvad det var, og var optimist.

To dage før starten blev jeg klar over, at motorcyklen var blevet saboteret, men det var gjort af ikke-fagfolk, de havde blot kommet metalstykker i sumpen, hvad der selvfølgelig havde slået splitpindene til lejerne i stumper og stykker, ellers var intet ødelagt, men samtidig opdagede jeg, at én af låseringene fra stempelpindene var kommet ud og havde lavet to dybe skår i cylinderen på begge sider af stemplet (ved at gå gennem den hule stempelpind).



Således så oppakningen ud på solomaskinen. De tungeste genstande havde jeg anbragt så langt ned som muligt og foran bagakslen.



Jeg møder en skovbrand. Indtil man er klar over, hvordan situationen vil udarte, er det ret ubehageligt.

Nu så det for alvor galt ud, men jeg var på dette tidspunkt nærmest desperat, jeg ville af sted uden hensyn til risikoen.

En landsbysmed fortalte, at han engang havde repareret en Ford for samme sygdom ved at indsmelte hvidmetal i cylindervæggen, og nu blev motorcyklemotoren lavet på samme måde, men om det ville holde ret mange kilometer, ja, det var det store spørgsmål.

En tidlig morgen efter en nats energisk arbejde var motorcyklen samlet og læsset, netop som det blev lyst. Jeg nåede lige at blive vasket og gjorde således et nogenlunde civiliseret indtryk, da jeg ved Van Riebeck-statuen vinkede farvel til alle mine gode venner i Kapstaden og til de mange journalister, der var mødt op.

Netop i starten blev jeg standset, ført til Cape Towns radiofoni, måtte indtale en lille oversigt over mine vilde planer på grammofonplade — og tjente derved 200

kroner ekstra. Og de var meget velkomne.

Jeg var startet på soloeykle med en op-pakning, der trods enhver beskrivelse, og når jeg gennemførte de første ca. 3000 km uden uheld, skyldes det sikkert, at jeg havde holdt vægten så lavt nede som muligt (lidt højere end bundkarret) under og foran baghjulsakslen.

Vejene var sand-, grus-, sten- og skær-veje, og på grund af de store distancer var jeg nødt til at holde god fart på.

I Zululand kom jeg for alvor i besvær med solomaskinen. Det havde regnet i flere dage, og vejene, der her var af ler, var fedtede, som om de var oversmurt med 25 cm grøn sæbe.

Uden at jeg havde bemærket det, var forskærmen pludselig fyldt med ler, hjulet blokeredes, og jeg måtte stå af.

Ved at lægge mig på knæ i mudderet fik jeg stemmet maskinen op på højkant igen (jeg tænker, bagagen vejede mindst 100 kg), gravet forskærmen fri for ler, men fem minutter efter var den gal igen, og denne gang kom jeg ikke fri af maskinen.

Mit højre ben var i klemme under bagagen, og på grund af den forvredne stilling, jeg lå i, fik jeg krampe i det og kunne umuligt komme fri. Sådan lå jeg i pladeret i 20 minutter — men jeg lå blødt.

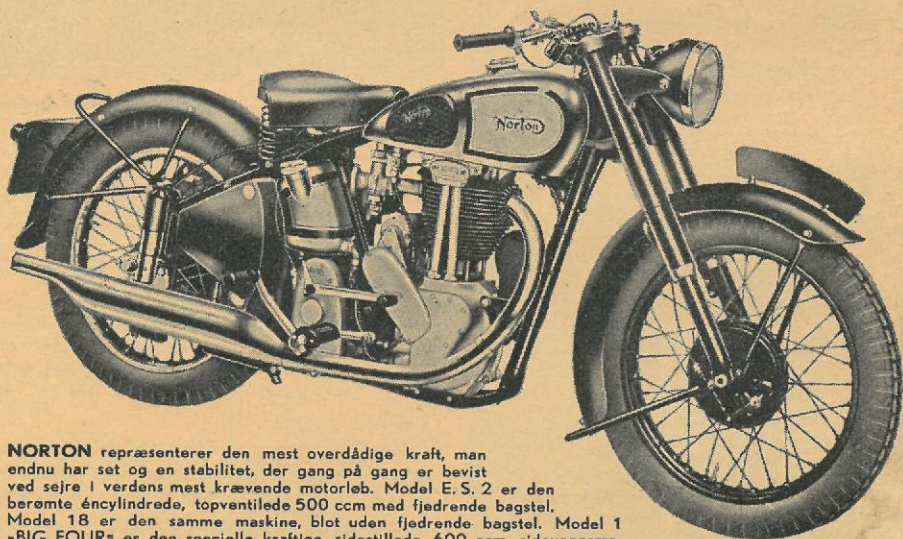
Endelig fik jeg lirket mit ben ud af støvlen, og snart var jeg atter på vej fremad. Da jeg kom til nogle bakker, blev det særlig galt. Forskærmen havde jeg nu taget af, men så var det galt med baghjulet, det fedtede rundt, og når jeg var kommet et lille stykke op ad de stejle lerveje, begyndte jeg at rutsche baglæns og stoppede ikke, før jeg væltede.

Har De indkøbstilladelse?

— vælg da verdens bedste motorcykle.

den uovertrufne

Norton



NORTON repræsenterer den mest overordnede kraft, man endnu har set og en stabilitet, der gang på gang er bevist ved sejre i verdens mest krævede motorløb. Model E.S. 2 er den berømte éncylindrede, topventilede 500 ccm med fjedrende bagstel. Model 18 er den samme maskine, blot uden fjedrende bagstel. Model 1 «BIG FOUR» er den specielle kraftige, sidestillede 600 ccm sidevognsmaskine — men ligegyldigt hvor store Deres krav er, vil NORTON opfylde dem alle. Hvis De har en indkøbstilladelse, kan vi levere den NORTON-model De ønsker.

MODEL E. S. 2
500 ccm

Nærmeste forhandler opgives af:

øst for Storebælt:

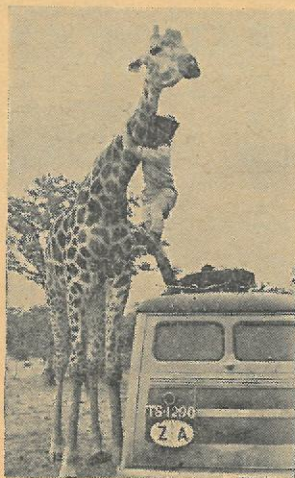
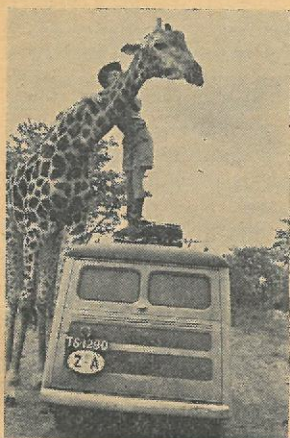
NELLEMANN & DREWSSEN A/S
København K. . C. 9846

vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Randers . Tlf. 1730

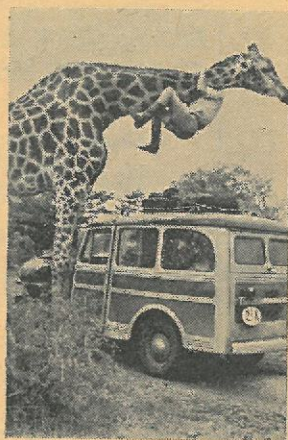
GENERALREPRÆSENTANT: NELLEMANN & DREWSSEN A/S . KØBENHAVN K.

I vildtreservaterne er
girafferne ganske lamme —



man kan godt klappe dem —

— og for den sags skyld
også tage sig en ridetur.



Jeg bandt da reb omkring bagdækket, og efter femte forsøg nåede jeg over baken, hvorefter jeg lagde mig ned igen. Da bestemte jeg, at det første, jeg ville gøre, når jeg kom til Johannesburg, skulle være at købe en sidevogn.

Hen på eftermiddagen fandt jeg en hjerghule, hvor jeg overnattede. I løbet af 7 timer havde jeg kun kørt 60 km. Maskine og bagage var en stor lerkump, og jeg adskilte mig vist egentlig ikke meget derfra selv.

Her i Zululand traf jeg *zuluernes konge, Cyprian, nationens stolthed, zuluernes hjerte og den, der passer på os allesammen, søn af Salomon med de 400 koner.*

Kong Cyprian var meget interesseret i maskinen og tilbød mig 10 af de flotteste

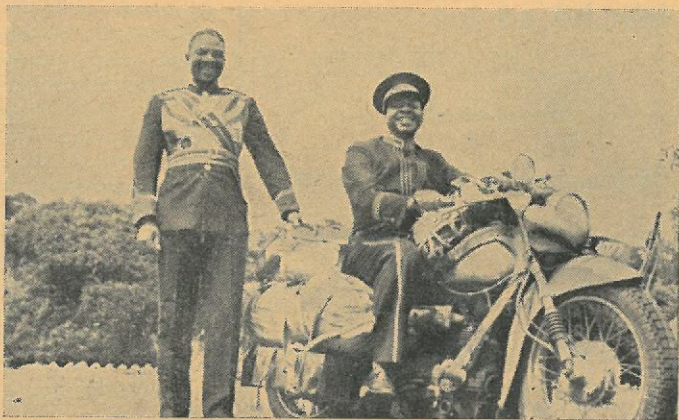
zulupiger for den. Men dette venlige tilbud måtte jeg afslå — jeg skulle jo have noget at køre hjem på, og der foresvævede mig også et og andet om forbud mod *sort-børshandel*!

Måske var det meget heldigt, at jeg kørte på solocykle, for ellers havde jeg jo nok afhændet sidevognen for et mindre udvalg!

I Johannesburg fik jeg købt en gammel sidevogn med fjedrende sidevognshjul og et meget solidt, men ret let understel. Sidevognskassen mindede lidt om en båd, og da jeg nåede til Tanganyika, opdagede jeg, at den også var ret sødygtig.

Der er heldigvis ikke så mange dikkedarer i Sydafrika, man køber sig blot et »badekar« — uden papirer eller noget,

Zuluernes konge, Cyprian, og premierminister Richard i uniform i anledning af, at de skulle fotograferes på motorcyklen. Kongen ville gerne bytte med maskinen og 10 af de flotteste zulupiger, men jeg var bange for, at det ville skaffe for mange besværligheder, når jeg kom til tolden i Kruså.



MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

**Krumtaplejer - Tandhjul
og Kædehjul
for alle Motorcykler**

**Den helt rigtige Cylinder-
Udboring m. fuld Garanti**

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



**Motorcykle-
Værksted**

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reservedele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926

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.

sætter det på — intet eftersyn — og pas-
serer let og smertefrit tolden — ingen af-
gift.

I Bulawayo besøgte jeg gode venner.
Derefter krydsede jeg videre mod nord på
S. Rhodesias gode veje og nåede hurtigt til
N. Rhodesia, hvor vejene er under al kri-
tik. Det er meget trist at køre her. Time
efter time, dag efter dag ser man blot højt
græs og buske, millioner af store buske og
små træer — det er mere ensformigt end
Saharas sandklitter.

I Tanganyika nåede regntiden mig. I
regntiden er der ellers ingen fornuftige
mennesker, der vover sig ud på de afri-
kanske veje, i hvert fald ikke i Tanga-
nyika.

Mangelen på broer kan let fremkalde
ubehagelige situationer. I reglen forsøgte
jeg uden videre at forcere vandet — på
grund af et særligt filter til karburatoren
kunne jeg køre i ca. ½ m vand. Kørte jeg
fast, var det umuligt at skubbe det tunge
læs igennem ene mand, og i denne del af
Afrika kunne jeg sjældent regne med at
finde indfødte hjælpere, da de på grund
af Tsetsefluen og den frygtelige sovesyge
er uddøde eller emigreret fra disse plad-
ser, men da var en talje med et langt reb
mig til stor hjælp. Jeg bandt den ene ende
af taljen til maskinen, og den anden blev
tøjret til et træ eller til samtlige teltpløk-
ke plus store sten, og så halede jeg i re-
bet, indtil motorens var oppe på det
tørre.

På samme måde halede jeg engang cyk-
len igennem en 2 m dyb flod, en operation,
der tog en hel eftermiddag.

Først blev bagagen taget af sidevognen,
derefter fjernede jeg motorens batteri,
tilproppede koblingshus, indsugning og
udstødning, så godt det kunne lade sig
gøre, aftog tank og karburator og måtte
præstere en del svømmetur, før jeg havde
alt ovre på den anden bred. Så kom tu-
ren til motorens. Taljen blev placeret.
Igen måtte jeg i vandet, og jeg var betæn-
kelig, hver gang jeg plumpede i, for bort-
set fra, at der kunne være krokodiller,
vidste jeg, at jeg havde en grim chance
for at få dysenteri og måske belhazia, to
af de mest frygtede tropesygdomme, fordi
jeg her brød den vigtige regel, der siger,
at man i disse områder absolut ikke bør
risikere at bade i floderne.

Samtidig udsatte jeg min nøgne krop for

energiske angreb fra sværme af Tsetze-fluer og myriader af moskitoer og havde følgelig god udsigt til også at få sovesyge og malaria.

Men den, der er født til at hænges... o. s. v., jeg havde intet valg, ud igen! Jeg dykkede og svømmede under vandet, til jeg omhyggeligt havde undersøgt hver tomme af bunden, for lå der en forhindring for motorcyklen, så rebet knækkede, ja, så kunne jeg vist godt sige farvel.

Styret var fastspændt i passende stilling, og jeg begyndte at hale: køretøjet gled stille ud i vandet og forsvandt under vandoverfladen.

Jeg halede, alt hvad jeg kunne, og var forpustet, men turde alligevel dårligt trække vejret.

Endelig kom først de to spotlights til syne, så styr, lidt af stellet, sadlen, og snart havde jeg hele den kære gamle rok, hvor jeg ville have den.

En del muddervand var selvfølgelig trængt ind i motoren, og resten af eftermiddagen gik med at rense motor og filtrere olien.

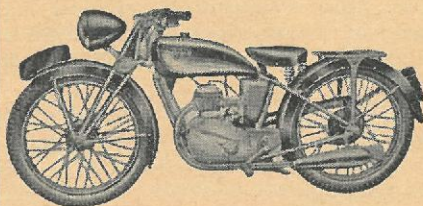
Efter nogle få timers kørsel opdagede jeg pludselig en rivende strøm foran mig, som det ville være helt umuligt at passere.

Jeg slog teltet op på bredden og ventede. Når man sådan sidder fast, er charmen nu ved at gå af eventyret. Moskitos sværmede omkring mig i tætte skyer og kappedes med de farlige Tsetze-fluer om at angribe mig. Løverne brølede om natten i krattet omkring mig, og om dagen strålede den forhadte tropesol med viljødælgende virkning. Jeg kunne ikke sætte mig i det tørre græs for at hvile, for der kunne være slanger og andet kryb, og blæste jeg på krybet og satte mig alligevel, kom jeg op i en fart, for de mange stikkende frø ville omgående perforere mig, som om jeg havde sat mig i en rosenbusk.

Træerne var gerne befængt med myrer og andre insekter som et pindsvin med lopper, og under den sten, man havde lyst til at sætte sig på, holdt måske et par skorpioner til. Satte man sig alligevel, kom man hurtigt op igen, for solen havde opvarmet stenen til 70—80°. Og sidde på motorcyklesadlen, det havde jeg egentlig ikke trang til mere end højst nødvendigt.

Afsluttes i næste nr.

MOTOBÉCANE



125 ccm sideventilet motor med torsumpsmøring, letmetalcyllinder med støbejernsforing og indpresede ventilsæder i bronze. Komplet lysanlæg, fodgear, kun een kæde.

En enestående kraftig og økonomisk maskine lige velegnet til bykørsel og langture.

GENERALREPRÆSENTANT:

KNUD MADSEN

TOLDBODVEJ 7
KØBENHAVN K.

NIMBUS

Aut. Forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

KORT FORTALT

J. Haugelund og E. G. Biltse:

TEKNISK ENGELSK FOR MASKINFAGET

En stærkt udvidet og omarbejdet udgave af »Teknisk Engelsk for Metalarbejdere«. Den indeholder 45 lektioner med gloser og illustrationer, ialt 159 sider og 3 plancher. Indbundet i helshirting kr. 12.00.

Denne nye udgave omhandler mange flere værktøjsmaskiner end 1. udgave. I valget af stof er hovedvægten lagt på arbejdet i en maskinfabrik. De vigtigste spåntagende værktøjsmaskiner og de mange forskellige værktøjer såsom bor, drejestål, rivaler, gevindværktøjer, fræsere, slibeskiver o. s. v., som anvendes på disse, er beskrevet. Også måleværktøjer, håndværktøjer, pladearbejde, lodning og svejsning er gennemgået i 7 lektioner. Som nyt af særlig interesse skal anføres nogle lektioner om presser samt stanse- og trækværktøjer. Efter afsnittet om bearbejdningsmetoder følger nogle lektioner om støbning, varmebehandling af stål og materialer.

Dernæst følger 16 lektioner om automobil, forbrændingsmotoren, skibsmaskineriet og luftfartøjer.

Selv om stoffet er tilrettelagt for folk med praktisk uddannelse i metalarbejderfagene, er bogen også anvendelig for enhver, der ved undervisning, selvstudium eller korrespondance har brug for at finde de fagligt korrekte betegnelser inden for maskintekniken. Hertil er fagtekniske leksika som bekendt ikke altid fyldestgørende, da flere engelske fagudtryk i dansk oversættelse kan have vidt forskellig betydning, efter som de anvendes i den ene eller den anden forbindelse. I foreliggende bog er de enkelte begreber beskrevet og illustreret på en sådan måde, at der sjældent kan herske tvivl om ordets rette betydning i praksis.



Specialværksted for
DKW
MOTORCYKLER
MOTORCRAFT
P. BANGSVEJ 25
E. Jensen - Fpsan 4672

I disse dage lægges hånden på de sidste forberedelser til Gardermoen-racet, og Norsk Motor-Klubb begynder så småt at lette på sløret om det forestående arrangement. Til løbet, der i år er anerkendt som internationalt Grand Prix for motorcykler, venter man at få flere af Europas hurtigste T.T.-kørere at se. Der er forlængst til N.M.K. kommet forespørgsel om løbet fra Schweiz, Holland, Belgien, Frankrig, England og Italien foruden de nordiske lande, og der lader til at være stor interesse for løbet blandt de kontinentale kørere.

Som en nyhed kan det nævnes, at der vil blive kørt en selvstændig klasse for midget-racere med nordisk deltagelse.

Arrangementets svage side fra 1947, trafikordningen, vil i år blive reguleret af store politistyrker, som vil sprede de kørende over tre tilkørselsveje, alle med forskellige indgange til banen. Samtidig vil billetspørgsmålet blive ordnet på en ny måde, hvorved faren for trafikpropper skulle være bortelimineret. Man regner forøvrigt med, at der vil komme publikum til banen allerede lørdag aften, i hvilken anledning man har indrettet teltplad-

AJS

ODENSE

MATCHLESS - JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen - Telf. 545 (Lokal 6)

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

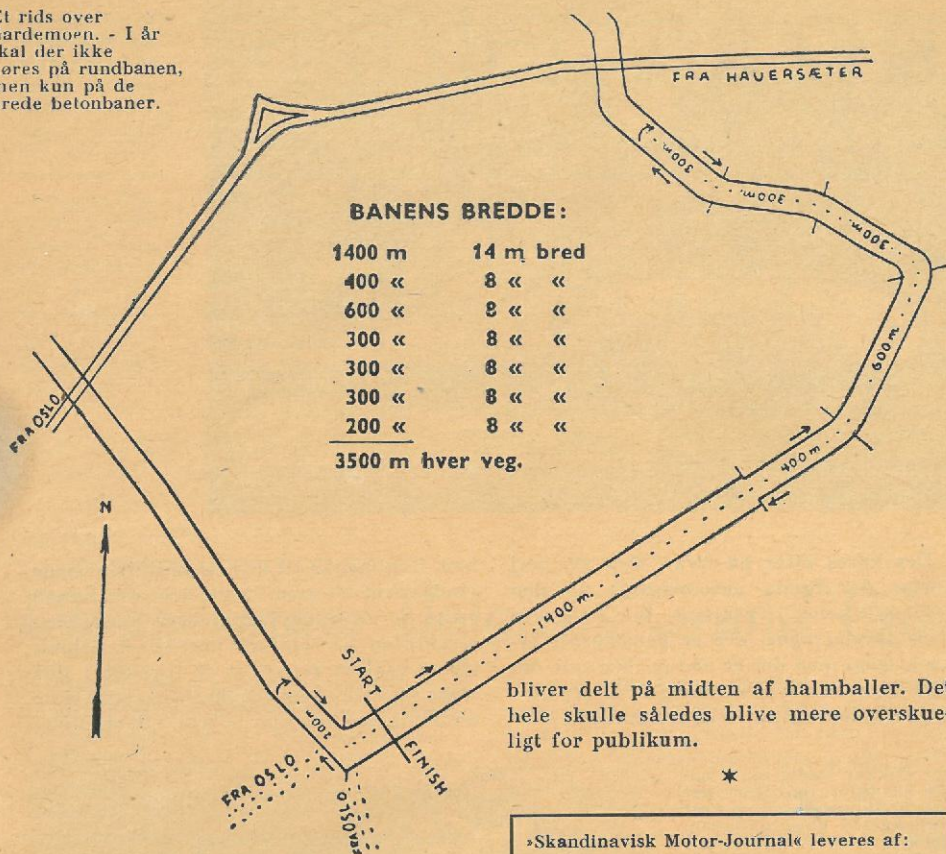
REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

Et rids over
Gardemoen. - I år
skal der ikke
køres på rundbanen,
men kun på de
brede betonbaner.



bliver delt på midten af halmballer. Det hele skulle således blive mere overskueligt for publikum.

*

»Skandinavisk Motor-Journal« leveres af:

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Kongelysvej 14 . GE 1850 og 4844

ser til de, der vil campere. Ligesom sidste gang vil parkering være inkluderet i billetprisen, så man kan køre bilen helt ind på banen og, om man ønsker det, overvære løbet fra den.

Selve banen bliver i år noget anderledes end i 1947, idet der kun bliver kørt på betonbanen, der ligesom på Skarpnäck

Velocette

KVALITETSMÆRKET



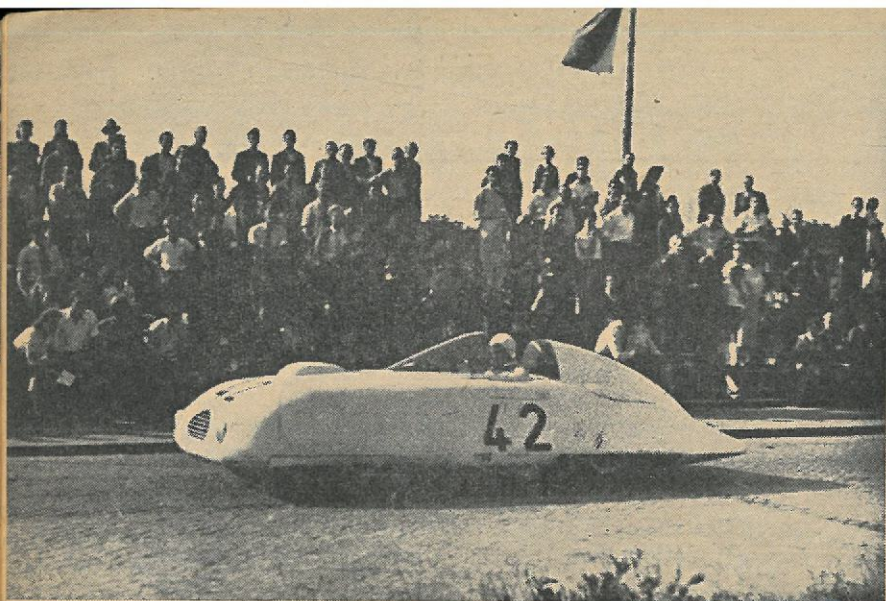
passer til alle gængse motorcykler. Fremstilles i 2 modeller, „Sport“ og „Turist“ i forskellige farver efter ønske. Torpedoforment stålkarosse, ophængt i 2 langfjedre, forkromede bøjler, rød, blå eller grøn polstring og armlæn.

Nærmeste forhandler opgives!

Fabrikanter:

SIMONSEN & NIELSEN A/S

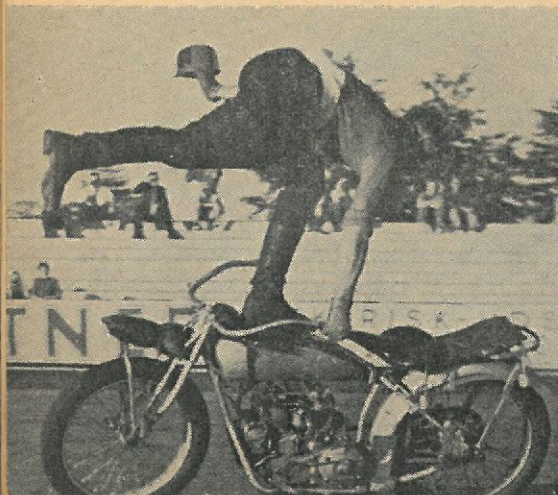
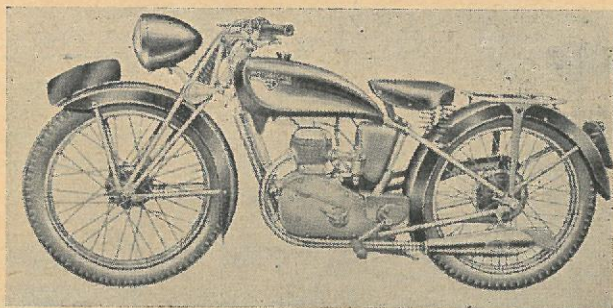
Frederiksholms Kanal 4 . Central 3789



Der køres atter på Avus. Den 29. maj kørtes det første automobiløb på den lille Avusbane. Tyskerne har allerede flere specialvogne, der er konstrueret efter krigen, men der er endnu ikke tale om fabriksracere. Den her viste AFM ser ualmindelig hensigtsmæssig ud i konstruktion.

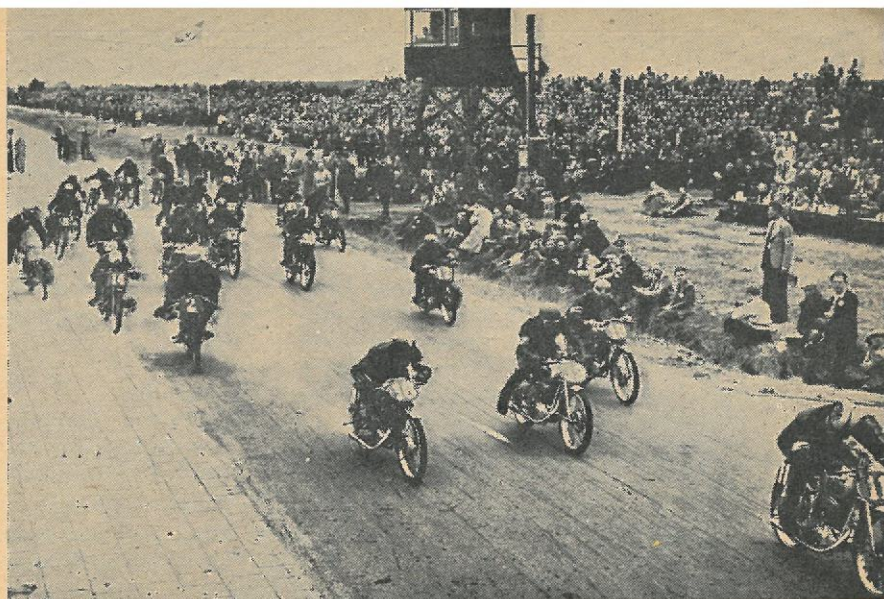
nen. Læg mærke til den strømlinieformede vindskaerm — man skulle tro, der kunne opstå forvirrende lysreflekser, men konstruktøren har sikkert udstedt et dekret, ifølge hvilket reflekser er forbudt i den slags skaerm — og det skulle såmænd ikke undre os, om han blev adlydt. (Dena Bild.)

Der dukker stadig nye franske letvæglere op. Den her viste er *Motobecane*, der er ret særpræget i konstruktionen. Motoren er sideventilet og har et slagvolumen på 125 ccm. Motoren er sammenbygget med gearkassen og maskinen har kun en kæde. Der er kombineret fod- og håndkobling, tørsumpsmøring, og letmetalcyllinder med støbejernsforing. Maskinens benzinforsyning opgives til $2\frac{1}{4}$ l pr. 100 km.



Det var alt for få tilskuere, der så de dygtige hollandske motorakrobater. I en række glimrende numre viste de deres blændende dygtighed. Som det ofte går med den slags akrobatik, var det de vansteligste numre, der virkede mindst imponerende, men det her viste lille kunststykke er til at ta' og føle på — man skal faktisk øve sig et par gange, inden man er helt sikker. (Fot. MvH. 6989.)

Fra starten i Hollands Grand Prix. Det er de små 125 ccm maskiner, der lægger ud. Det blev i denne klasse ret naturligt en italiensk sejr. Nello Paganì vandt på Mondial. Han kørte de 115,75 km på 1 time 2 minutter 38,8 sek. (AP).

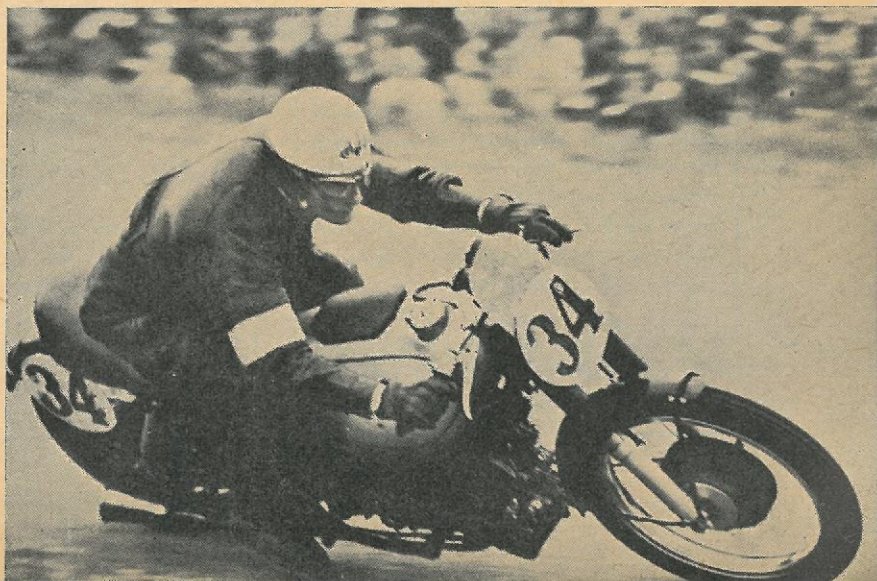


Doran vinder Belgiens Grand Prix

Over 100.000 tilskuere overværede et af de hurtigste og mest spændende landevejsløb, der nogen sinde er kørt, da det belgiske Grand Prix den 17. juli løb af stabelen. Under hele løbet kunne et tæppe have dækket de 3 første ryttere — så tæt lå de. R. L. Graham førte på sin AJS, men da han senere måtte udgå, blev hans plads straks overtaget af den anden AJS-kører W. Doran. Den sidste omgang var en af

de mest knivskarpe dueller, man nogen sinde har set. To gange i løbet af de sidste 15 kilometer skiftede føringen, og ved det sidste hårnålesving lå Doran som nr. 2 lige i baghjulet på Artesiani, Gilera. Doran kørte det fuldendte sving og kom på denne måde indenom italieneren, som han slog med 1/10 sekund. Dorans gennemsnitshastighed var i al beskedenhed 153,25 km/tm.

Les Graham i et sving i Hollands Grand Prix. Han blev nr. 2 — 3,1 sekund efter vinderen Nello Paganì, Gilera. Graham førte hele løbet, men blev overhalet af Italieneren på sidste omgang. Lige for lige —!



De jyske banemesterskaber

De jyske banemesterskaber blev kørt den 31. juli på Hem Odde. I den store standardklasse for maskiner indtil 750 ccm dominerede Niels Blumensaadt ret overraskende, men han blev snydt for mesterskabet, da han styrtede på sidste omgang i det afgørende heat. Det blev derefter Knud Nielsen, der blev jydsk mester i denne klasse. Efter mesterskabsløbene vandt Blumensaadt i en revanchematch over Knud Nielsen. Hans tid i dette løb blev 1.24, dagens hurtigste i den klasse, og lå nøjagtigt et sekund under Knud Nielsens mesterskabstid, som han dog presede 1/10 sekund ned i revanchematchen.

De jyske mestre blev iøvrigt:

Standard indtil 250 ccm: Henry Sørensen, Silkeborg, 1.34,2.

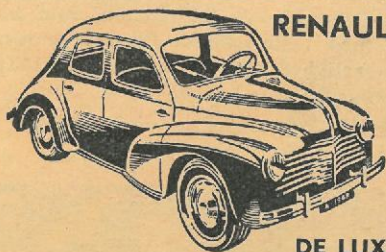
Standard indtil 350 ccm: Ib Nielsen, Skive, 1.25 (samme tid som 750 ccm-klassen).

Standard indtil 750 ccm: Knud Nielsen, Aarhus, 1.25.

Special indtil 600 ccm: Villy Andersen, Kolding, 1.20,5.

Sidevogne indtil 600 ccm: Kresten Krestensen, Aarhus, 1.25,4.

Sidevogne over 600 ccm: Thorkild Sørensen, Horsens, 1.22,2, en meget fin tid.



Har De set den nye 4 dørs Renault sedan, som vi atter har fået nogle stykker hjem af? Den har en topventilet motor, en egenvægt på kun 520 kg og kører 18 km pr. liter benzin. Desuden kan fremhæves uafhængig affjedring på alle 4 hjul.

FRISIA A/S

demonstrerer vognen for Dem

VOGNMAGERGADE 2 - CENTRAL 15,435

Løbskalender

August:

- 21 Aarhus Motor Klub — Baneløb
Vejle Auto- og Motorsport — Baneløb
Motorklubben »Vestfyen« — Baneløb
Gladsaxe — Baneløb
Korsør og Omegns M. K. — Baneløb
Hobro (Randers Motor Sport) — Baneløb

September:

- 4 Gentofte — Baneløb
Kolding Motor Sport — Baneløb
Nimbus Klubben Aalborg — Moto cross
Nordvestsjælland Motor Klub — Baneløb
Sports Motor Klubben »Odin« — Baneløb
11 B. S. A. Klubben — Trial
Sports Motor Klubben »Dan« — Baneløb
Korsør og Omegns Motorklub — Baneløb
Nordjyllands Motor Sport — Baneløb
D. M. K. og A. S. K. — Automobil- og midget-race, Amager Travbane
18 Hobro (Danske Banemesterskaber)
D. M. K. og A. S. K. — Automobilløb,
Kastrup Lufthavn

LEIF BECH

vil sælge sin JAP 1936 og
ARIEL 1948 Red Hunter.
Henvendelse

BRDR. BECH

Tagensvej 101 · Taga 9926

DIRT-TRACK-RYTTERE

Jeg har for Tiden et lille Parti Dirt-Track-Fordæk, 28 X 2,75 samt R-Olie i 1 Liter-Dunke.

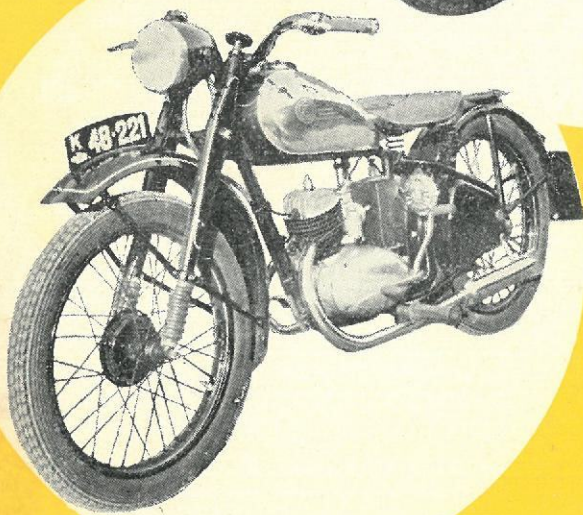
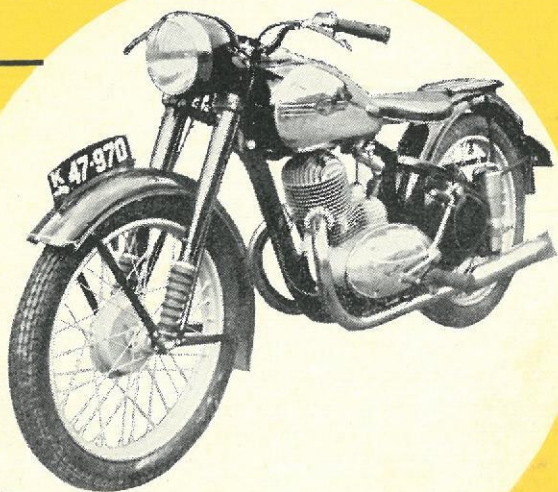
HIRSBORG - VALBY

Peder Bangsvej 179 · Damsø 7810

MOD INDKØBSTILLADELSE TIL MOTORCYKEL ELLER LETVÆGTER KAN VI OMG. LEVERE



Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sæddel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort Jawa så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 BHK eller 2-cyl. 350 ccm med 14 BHK — det er de kendsgerninger, der har gjort Jawa respekteret af motorfolk verden over.



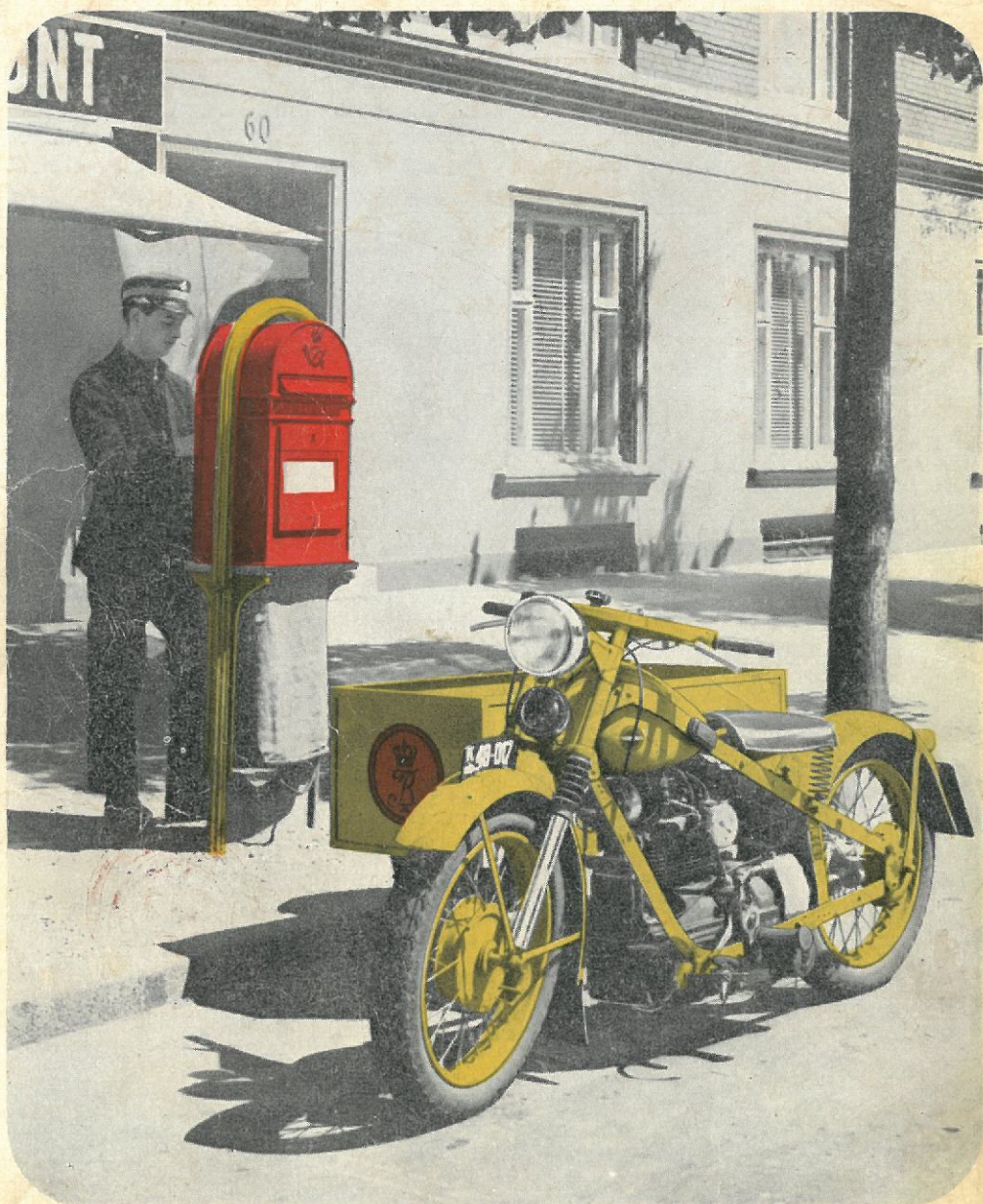
CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordele, f. eks. telescopforgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o. s. v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine, der har vundet det skotske trial.

HOVEDFORHANDLERE:

I/S SOFUS NELLEMANN, Randers — E. BRUUN-LARSEN, Odense

ERIK ORTH — KØBENHAVN Ø.

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk Motorcykleindustri



25 Gange rundt om Jorden paa eet Aar ...

NIMBUS

kører Postvæsenets gule Sidevognsmaskiner
— Hverken Regn, Storm, Sne eller Myldre-
timernes Trafikvanskeligheder kan stoppe
dem ... Nimbus kommer altid igennem paa
Klokkeslæt.

AKTIESELSKABET FISKE & NIELSEN - KØBENHAVN F. - TELEFON 9650