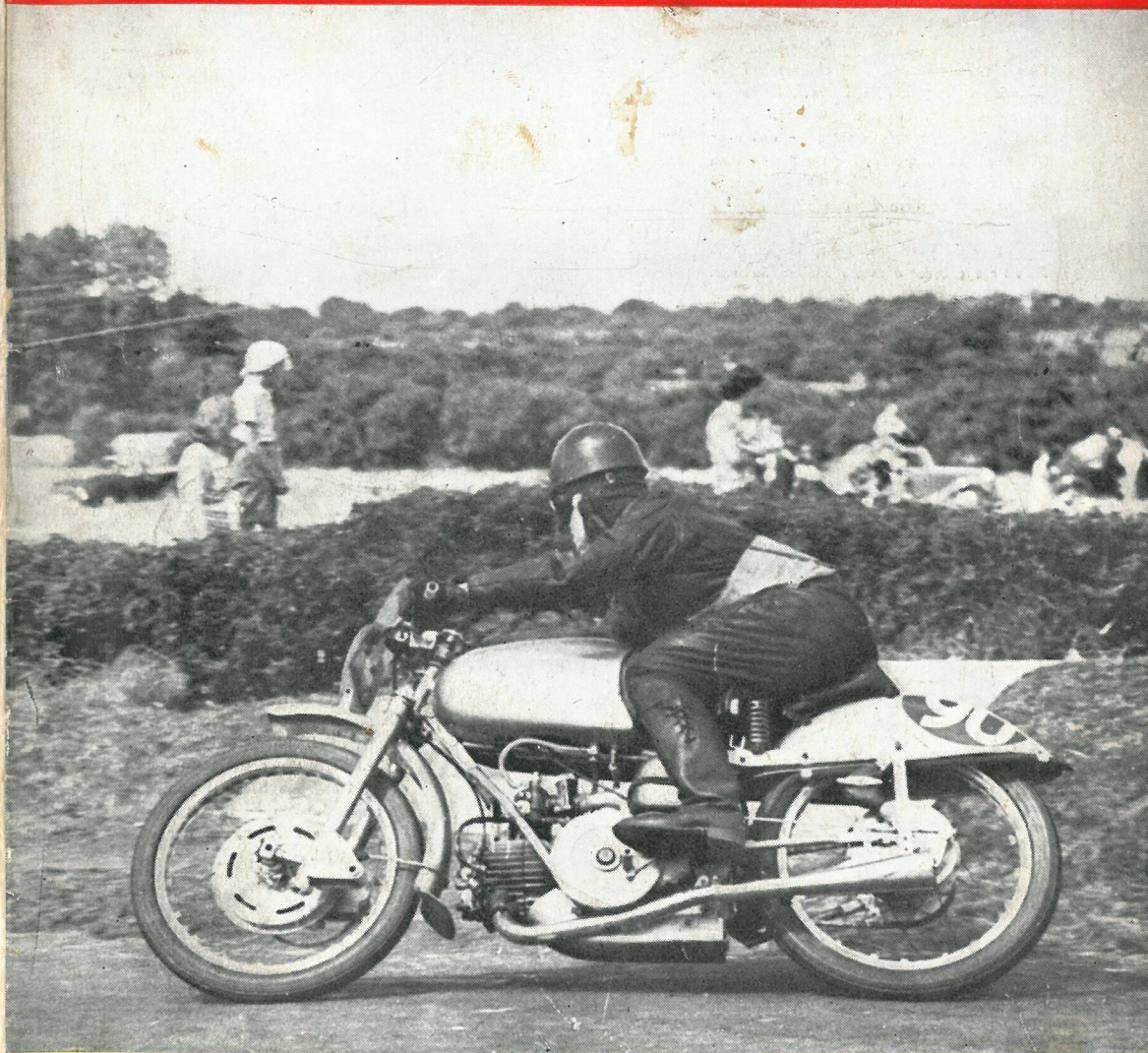


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 9

Vinderen af 250 ccm-klassen i Ulster Grand Prix, Maurice Cann, Moto Guzzi

SEPTEMBER 1949

MOD INDKØBSTILLADELSE TIL MOTORCYKEL ELLER LETVÆGTER KAN VI OMG. LEVERE



Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel 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

SKANDINAVISK MOTOR Journal

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

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

Abonnements-
priser

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

Løssalgpris
kr. 1,10

Indholdsfortegnelse:

	Side
Norges Grand Prix	2
Elektrol-løbet	13
Mercedes	18
København-Cape Town	22
Fra automobilens fortidige barndom	27
Nordisk sportsvogn	30
Vore veje	32
Vejenes trafikkapacitet	33
Tre interessante motorcykler	38
Kort fortalt i tekst og billeder ...	42
Vi kom, så og blev besejret	49
Fra månedens motorløb	53
Løbskalender	64



50 år og aldrig svigtet ...

Dunlop Rubber Co. er ved at runde de 50 år, og det vil måske derfor være på sin plads at erindre vore læsere lidt om den rivende udvikling, gummiindustrien har gennemgået i de forløbne år.

Da dyrlæge Dunlop i sin tid fremstillede verdens første dæk, var det til brug for sønnen, der skulle deltage i et cykelløb,



Dyrlæge Dunlop med de første luftringe monteret på en cykel.

men verdens første luftdæk var langt fra nogen tilfredsstillende løsning — kun en vigtig begyndelse. Det første skridt fremad blev taget, da man anvendte lærredskasse med tråde udelukkende i een retning, hvorved man undgik sprængninger, når trådene gnavede hinanden over.

Gummiens styrke var så som så, indtil man fandt frem til en tilsætning af kønrøg, der forlængede slidbanens levetid. Gennem mange kostbare prøver eksperimentet Dunlop stadig med forbedringer af motorkøretøjernes »fodbeklædning«.

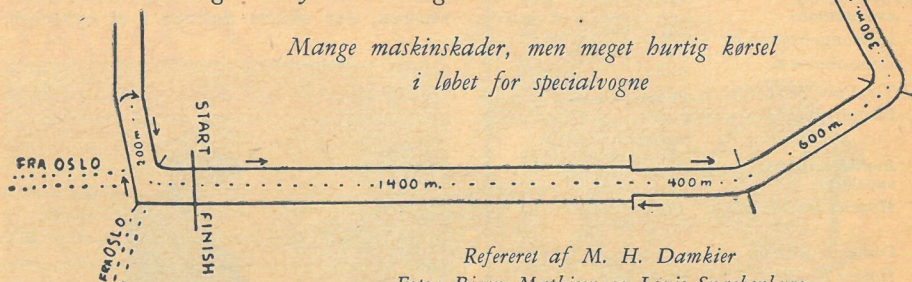
Vi mener at have alle landets motorfolk bag os, når vi gratulerer med jubilæet.

Norges Grand Prix

Gardermoen-racet 1949

Strålende kørsel i motorcykleløbene

Meningsløs ulykke i midgetløbet



Refereret af M. H. Damkier

Foto: Bjørn Mathisen og Louis Snackenborg

Gardermoen-racet påkaldte i år særlig stor opmærksomhed, fordi det var godkendt som internationalt Grand Prix for motorcykler. Som vi tidligere har anført, var der stor forhåndsinteresse for løbet i hele Europa, men trods dette var der kun anmeldt en enkelt englænder foruden de nordiske kørere. Det var omtrent som Tordenskjold, der kun havde en soldat, og han græd — englænderen Norman Webb gjorde sig kun bemærket ved at komme helt ned i rækken, hvorimod de skandinaviske ryttere kørte med et temperament og i en stil, der var et Grand Prix værdigt.

Søndag den 28. august oprandt med et gennemført fint regnvejr — en hård trusel mod dette store arrangements økonomi. Sidste år var der bundet 90.000 kroner i arrangementet, inden startflaget faldt, og i betragtning af de store præmier og den store deltagelse i år må dette beløb anses for utilstrækkeligt til at dække omkostningerne i det første norske Grand Prix. Nordmændene er imidlertid sportsmænd, og når de vil til motorløb, så tager de til motorløb, hvad enten det regner eller sner. Vejrguderne var imidlertid nådige, i løbet af formiddagen holdt regnen op; banen var næsten helt tør, da det første løb startede, og først da der manglede 2 omgange om det sidste løb, tog regnen fat igen.

Dagens første løb var Norsk Grand Prix for motorcykler indtil 350 ccm. En af favoritterne var Curt Ginman, den finske kører,

der har taget flere sejre hjem i Djurgårdsloppet. Nordmanden Leif Samsing blev anset for hans nærmeste konkurrent. Fra Danmark startede N. V. Jensen, Ejner Andersen, Poul Kalør, Kiehn Bertelsen og Helge Kamuk.

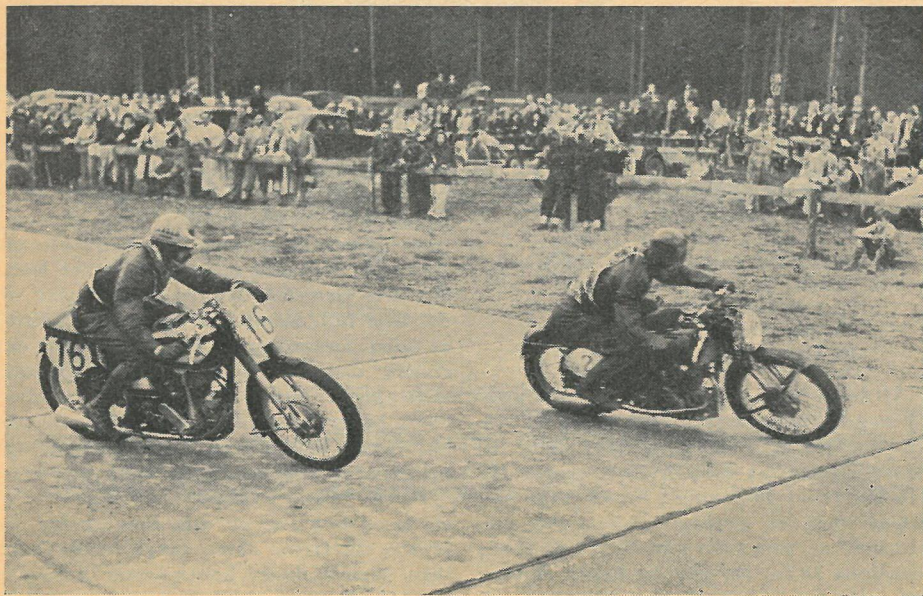
Der startede i alt 21 mand, og i forreste række holdt Kjell Backe, N. V. Jensen, Poul Kalør, Helge Kamuk, Basse Hveem, Olli Riekkil og Leif Samsing. Flaget faldt, og som om alle rytterne var trukket på en snor, bøjede de sig over maskinerne og løb de første meter, indtil motorerne tændte. Hele starten gik jævnt og godt, kun nr. 13 Nils Jönsson kom ikke i start med det øvrige felt.

Banen er tilstrækkelig stor til, at der kan være fuldkommen stilhed ved startstedet, når alle rytterne er oppe i den anden ende af banen, men stilheden varer kun kort, så er hele feltet på vej tilbage, og nu kan man høre en durrende bastone fra de mange maskiner; feltet ligger endnu for samlet til, at man kan skelne de enkelte toner fra det samlede orkester. Det er N. V. Jensen, Velocette, der ligger i spidsen på den første omgang, men han er skarpt forfulgt af Basse Hveem, Norton. Lige efter kommer de to stærke finner Curt Ginman, Velocette, og Olli Riekkil, AJS, og med korte mellemrum kommer Poul Kalør, AJS, Kjell Backe, Velocette, og Helge Kamuk, Norton.

Allerede på anden omgang er der stærke

forskydninger i den første del af feltet. Nu leder Basse Hveem foran Ginman med Riekkii som nr. 3 og Kalør som nr. 4 og Kamuk på femtepladsen, medens N. V. Jensen er rykket ned som nr. 7. Fra et dansk synspunkt ser det jo meget lovende ud. Det er en overraskelse, at Basse Hveem fører så stærkt et felt, landevejssløb er som bekendt ikke hans speciale, selvom han har gjort sig fordelagtigt bemærket. Den nye bane på Gardermoen er imidlertid en ret udpræget maskinbane, og Basse Hveem

og holde sig godt fast, man er nødt til at tænke sig om og iøvrigt træne flittigt. På en bane som denne, hvor der er to skarpe hårnålesving, kan det ikke nytte, at man prøver på at bryde fysikens love. Man kan nu engang ikke komme ned ad en langside med 150—170 km/tm og lige dreje rundt om en pæl og fortsætte i modsat retning uden at sagne farten ganske betydeligt. I virkeligheden skal man helt ned under 20 km/tm for at klare en inderbanekørsel, og meget over 20 km/tm kan man ikke til-



Basse Hveem (t. v.) forsøger at gå inden om Curt Ginman. Der var hård kamp mellem de to ryttere.

ved, hvordan man trimmer en maskine og tuner den til at yde det absolutte maksimum — den ting er fastslået.

På tredje omgang har Ginman overtaget føringen, og Kamuk er forsvundet helt ned i den sidste del af feltet, medens de øvrige placeringer så nogenlunde holder sig. Kamuks voldsomme spring baglæns skyldes et styrt — det var den første af tre gange i dette løb, Kamuk ikke kunne blive enig med sig selv og maskinen. Når man ser, hvordan han er i stand til at køre sig op trods disse uheld, og iøvrigt betragter hans stil og teknik, så kommer man til det resultat, at der er en vordende T. T.-rytter i ham, men først når han har lært lidt mere taktik, og han ellers bruger sin forstand. Et T. T.-løb er ikke bare at fyre løs

lade sig, hvis man vælger yderbane. Pointet er derfor at klare opbremsningen på den kortest mulige tid, ligesom accelerationen skal gå jævnt med helt korrekt gearskiftning.

Placeringen holder sig nogenlunde støt indtil 7. omgang, hvor Basse Hveem igen overtager føringen, og samtidig har Leif Samsing, Velocette, kørt sig op og overhaler Poul Kalør. På 10. omgang overhaler Ginman Basse Hveem, og nu ser det ud til at være alvor. Finnen giver sin maskine alle de omdrejninger, den kan tåle, og øger afstanden betydeligt. Feltet er nu delt op i grupper på to eller tre mand. Efter Basse Hveem kommer Riekkii, Leif Samsing, Bertil Enström, SRM, Poul Kalør, N. V. Jensen og Kjell Backe. N. V. Jensen har

imidlertid taget en beslutning i en eller anden retning; han går frem på en meget energisk måde, og på næste omgang ligger han som nr. 4. På næstsidsste omgang forsvinder Rieki ned i rækken. Kamuk har kørt sig op og ligger nu som nr. 8. Der sker ikke væsentlige forskydninger på de sidste omgange, men Basse Hveem gør en kraftanstrengelse for at nå finnen, og han haler også lidt ind på ham, men da Ginman gik over mållinien som vinder, var der endnu 10 sekunder mellem ham og Basse Hveem.

Resultatet af Norges Grand Prix 350 ccm

1) Curt Ginman, Velocette	55,27
2) Basse Hveem, Norton	55,37
3) N. V. Jensen, Velocette	57,02
4) Bertil Enström, SRM	57,15
5) Poul Kalør, AJS	57,39
6) Olli Rieki, AJS	58,15
7) Leif Samsing, Velocette	58,52
8) Einar Endfors, Velocette	59,44
9) Helge Kamuk, Norton	59,49
10) Kjell Backe, Velocette	59,62

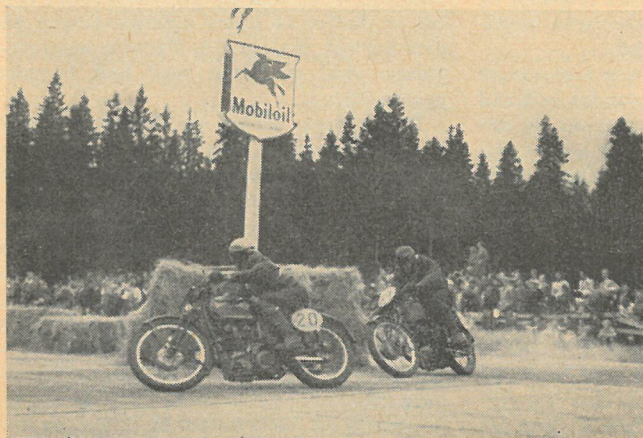
Af de 21 startende ryttere gennemførte 18 mand. Ginmans vindertid svarer til 113 km/tm. Hurtigste omgang blev kørt af Basse Hveem på 3,37, hvilket svarer til 116 km/tm. I 1947 vandt Svend Aage Sørensens med en gennemsnitshastighed på 119 km/tm, men man kan ikke helt sammenligne de to løb, efter at banen er blevet lavet om. Alt i alt kan det siges, at der blev kørt hårdere og hurtigere i år.

Den tragiske ulykke i midget-løbet

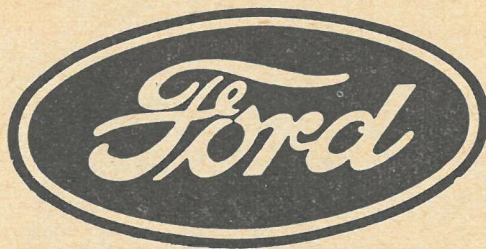
Af 9 anmeldte vogne rullede kun 7 frem til start i midget-racet. Det var her et opgør mellem Sverige og Finland, eftersom der hverken var norske eller danske vogne på banen.

Allerede på første omgang var man klar over, at hvis dette gik godt, så måtte der trods alt være en skærmende hånd over motorsporten, for der blev i høj grad kørt over evne, og i flere tilfælde var det foden på speederen, der bestemte hele kørslen. Når først en kører prøver at presse en midget-racer igennem, hvor der notorisk ikke er plads til en motorekyle, så er det sportslige forsvundet, og det hele forvandles til en hjerneløs krig uden mening. Oscar Swahn tog straks føringen i sin Cooper, og man kan ikke sige hans kørsel noget på — han kørte stærkt, men havde hele tiden kontrol over vognen. Hans mærkekammerat Bruno Tavell lå kort efter ham, og endnu en Cooper kørt af Niels Gerremo dannede fortroppen af det lille felt. Derefter kom to Effyh kørt af John Andersson og Sture Selander, og endelig dannede de to finske KG-special bagtroppen. Som vi tidligere har konstateret, ligger Cooperen betydeligt bedre på banen end Effyh, den holder sin bane og manøvreres tilsyneladende uden besvær.

Sture Selander havde haft en dårlig start, og han tog nu alle chancer for at presse sig frem. Flere gange havde han ikke vognen under kontrol, når han gik gennem et sving, og han blev øjensynlig nervøs, når den skred med bagenden, hvil-



Leif Samsing og Kjell Backe i det ene hårnålesving. Som det ses, skal man faktisk kun rundt om en pæl, og det er derfor nødvendigt at nedsætte hastigheden til et minimum. Bliver man presset helt ind i inderbanen, må farten helt ned under 20 km/tm.



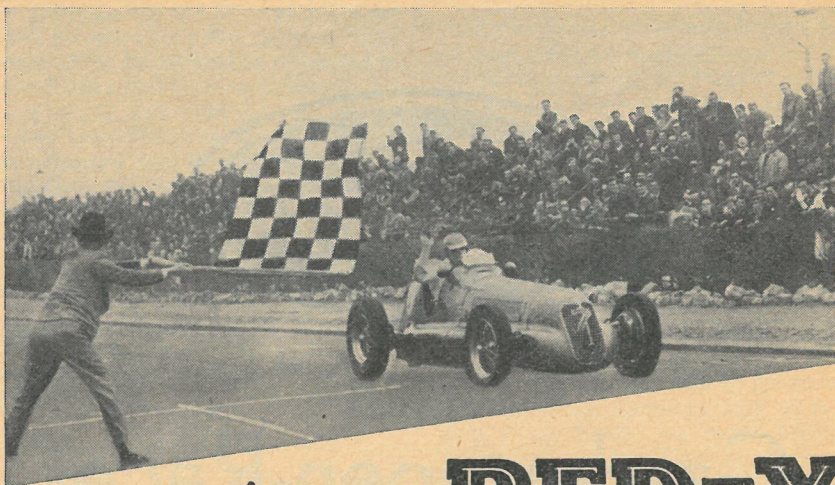
Gardermoen-Racet

1 9 4 9

I den store klasse for specialsportsvogne med cylinder-volumen mellem 2000 ccm og 4500 ccm opnåede FORD følgende placeringer:

1. Ture Melin, Sverige, Ford
3. Hans Hansen, Danmark, Ford
4. Werner Tollefsbøl, Norge, Ford
5. Einar Nyhus, Norge, Ford
6. Gunnar Karlson, Sverige, Ford

FORD MOTOR COMPANY $\frac{1}{2}$ - KØBENHAVN



først på **REDEX**

Ved motorløb verden over anvender kørerne **REDEX** for at opnå største ydeevne, hastighed og stabilitet.

REDEX blandes i brændsloffet og olien. Den renser motoren giver den nye kræfter og forøger dens acceleration og top-hastighed.

REDEX er en specialraffineret mineralolie med tre særlige egenskaber:

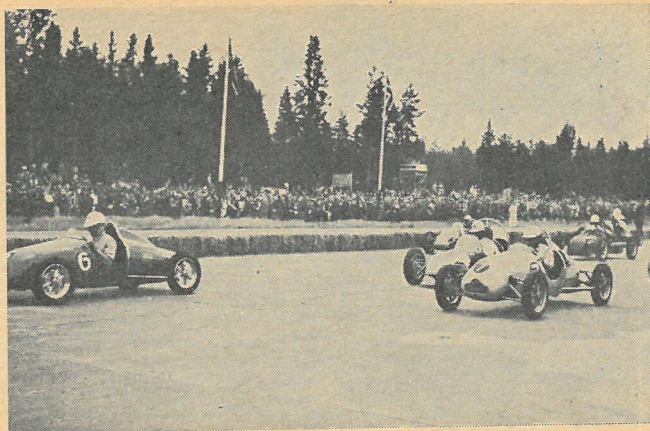
- 1) Ved iblanding i smøreolien gør den oliefilmen tyndere, men stærkere, og nedsætter derved motorens friktion og forlænger de arbejdende deles levetid.
- 2) **REDEX** er rustbeskyttende, stærkt penetrerende og opløser beg. Den renser olieangene for slam, forhindrer kuldannelser og frigør hængende ventiler, begede stempelringe m. m.
- 3) Grundet på **REDEX'** særlige penetrerende egenskaber trækkes smøreolien hurtigere og i større mængder frem til lejerne.



Bulow
F. BULOW & CO.

POLITORVET V. - C. 1722

Fra midget-racernes start. Forrest ligger Bruno Tavell (6), i forgrunden til højre ses Oscar Swahn, og helt øvre ved halm-ballerne ligger Sture Selander, der forulykkede under løbet. Allerede fra starten blev der kort hårdt, og tempoet steg til hovedløs kørsel.

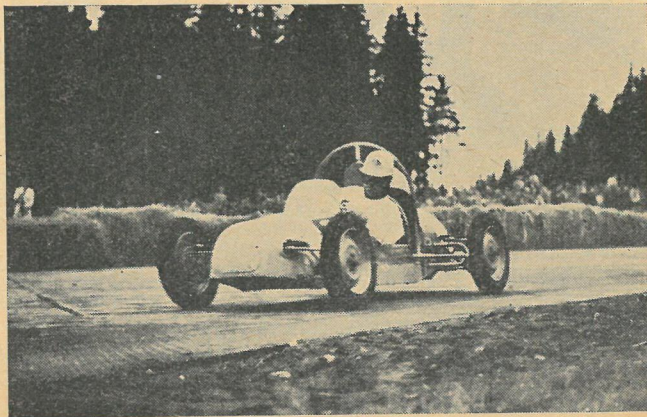


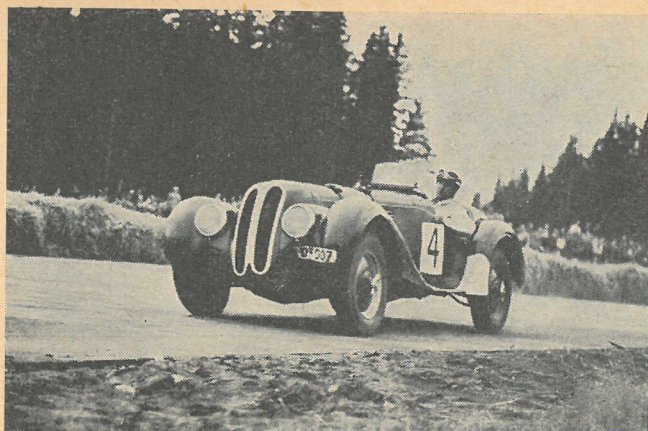
ket bevirkede, at han reagerede alt for voldsomt med rattet. Det var en hovedkuls kørsel, hvor kørefærdighed og fart slet ikke stod i forhold til hinanden.

På 4. omgang måtte Swahn udgå med motorstop, og Tavell overtog føringen tæt fulgt af Selander, der havde presset sig frem. Der var nu kun 4 vogne på banen, og endnu een faldt fra på næste omgang. Samtidig med midget-racet kørtes et løb for sportsvogne indtil 2000 ccm, men heller ikke indbyrdes kunne de to klasser holde fred. En af sportsvognene påkørte en midget med det resultat, at den store vogn red overskrævs på den lille midget, hvis fører sad med den store vogns forhjul om begge ører. Efter 6. omgang manglede Selander, men fra startstedet kunne man ikke danne sig noget skøn over, hvad der var sket. Kort efter fik man imidlertid sine uhyggelige anelser, da ambulancen

rykkede ud og kørte ned ad banen. Der var ikke mange konkurrerende vogne på den, men man fik dog den mærkværdige oplevelse at se en midget-racer overhale ambulancen, da denne forlod ulykkesstedet. Derefter fik vi den triste meddelelse, at Selander var dræbt, og at en af tilskuerne havde lidt samme skæbne, foruden at en kvinde var blevet hårdt såret. Også hun døde af sine sår på vej til hospitalet. Hvad der egentlig skete, kan vi ikke med bestemthed sige, da vi ikke selv så ulykken, men efter øjenvidners beretning mistede Selander herredømmet over vognen i udgangen af svinget på 90° ved campingpladsen, hvor vognen slog flere kolbøtter og havnede blandt tilskuerne. Disse vogne skulle ikke kunne vælte, med mindre de rammer en kantsten eller lignende. Det lyder da også ret sandsynligt, at vognen ramte en sten i græsrabatten, hvor-

På denne vogn ses det tydeligt, hvor effektiv en styrtøjle kan være uden at skamme vognen. Bøjlen dækker køreren, medens den på mange vogne ligger under hovedhøjde, hvor den ikke gør spor gavn. Bøjlen virker kun som en forsikring — eller burde gøre det —, men er der ikke ved at komme tendenser i retning af øget fart uden hensyn til vognenes køreegenskaber? Det er i alt fald givet, at ingen af de nordiske midget-racere står på højde med Cooper, hvad køreegenskaber angår.





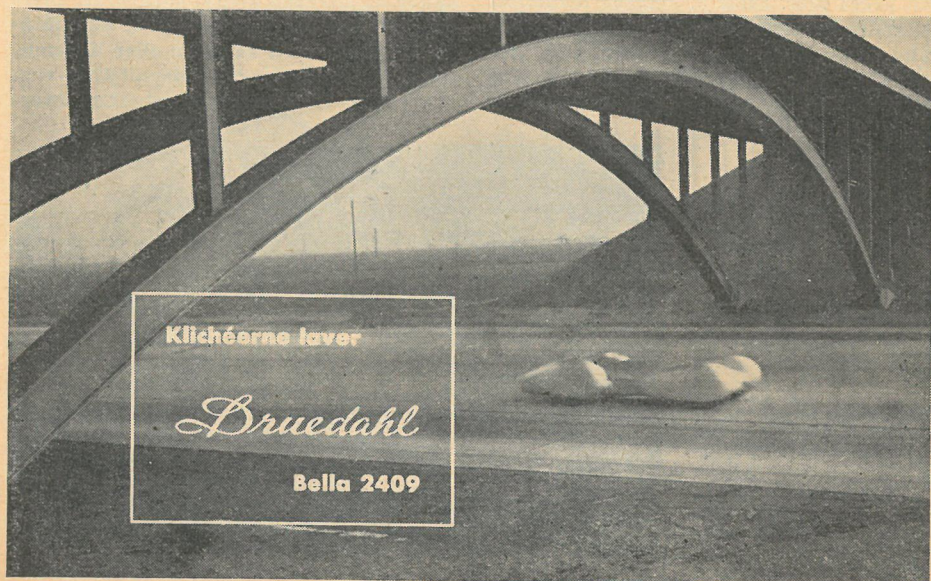
Vinderen af sportsvognklassen Gunnar Wahlberg i sin BMW. Også han havde et mindre sammenstød, der krøllede hans venstre forskærm og nummerpladen.

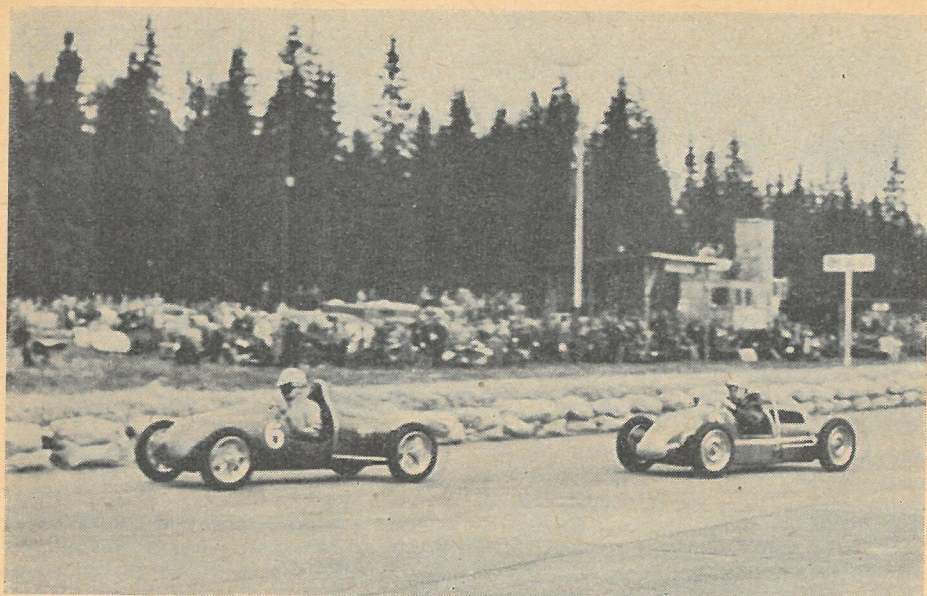
imod vi ikke tror på, at der skulle være noget i vejen med vognens styretøj. Vi havde selv lejlighed til at se vognen efter ulykken, og tilsyneladende var der ikke noget i vejen med styringen, men en nærmere undersøgelse var selvfølgelig udelukket.

Vi blev dog klar over, at det svenske midget-reglement lider af en alvorlig mangel. På en sports- eller racervogn vil en rutineret kører lade sig glide ned i bunden af vognen, så snart han kan indse, at situationen ikke kan klares, og at der er sandsynlighed for, at vognen vil vælte. Holder man sig først fast nede i bunden,

kan vognen godt vælte flere gange rundt, uden at der sker én noget. Pladsen er imidlertid for kneben i en midget, hvorfor denne skal være forsynet med en styrtbøjle, hvad Selanders vogn også var, *men bøjlen var langt under hovedhøjde* og derfor virkningsløs. Det var dog tydeligt, at bøjlen ville have afværget katastrofen, såfremt den havde haft den rigtige højde, for den var fuldstændig intakt.

Noget andet er, at man ikke burde tillade tilskuere at tage opstilling ved udgangen af et sving. Der kan ske uforudsete ting, en speeder kan sætte sig fast, eller en styrebremse på en motorcykle kan låse





Selander har presset sig frem til andenpladsen og jager nu Tavell. Det var på den efterfølgende omgang, ulykken skete.

sig. Skal der endelig være tilskuere det pågældende sted, må afspærringen være absolut effektiv.

Tavell gennemførte løbet i tiden 39,19, halvanden baneomgang foran den anden gennemførende vogn kørt af John Andersson.

I sportsvognsklassen var resultatet lige så dårligt; her gennemførte kun 3 vogne, og Gunnar Wahlberg, BMW, vandt i tiden 40,20 med Bertil Lundberg, BMW, på andenpladsen i 41,44 og danskeren Rotthøl Ørum som nr. 3 i 44,44. Danskerne Heick, MG, og Aage Friis, Fiat spec., måtte begge udgå. Man kunne roligt have afbrudt dette løb, det sportslige niveau var i forvejen så lavt, at der ikke var sket nogen skade ved det. Løbsledelsen var dog ikke klar over, hvad der var sket, før løbet var færdigt, ellers havde man sikkert også flaget de resterende vogne ind. Der har været røster fremme om, at hele resten af løbet burde have været aflyst, men det må der-til siges, at man manglede anden del af Grand Prix'et for motoreykler indtil 500 ccm, og ifølge FICM's love må et Grand Prix ikke afbrydes, uanset hvad der sker. Man kunne derfor lige så godt køre hele programmet, der foruden motoreyklerne manglede specialvogne indtil 4500 ccm.

Frafald med 50 % i specialvogns-klassen

I specialvognenes startfelt holdt i forreste række Ture Melin, Ford, Gunnar Ohlsson, Kaiser, samt danskerne Elo Sørensen og Hans Hansen, begge Ford. Alle vognene var specialbyggede med een undtagelse, nemlig Anker Lunde, der kørte en standard Ford.

Gunnar Ohlsson tog straks føringen, men efter anden omgang gik han side om side over mållinien med Ture Melin, der derefter overtog føringen og holdt den resten af løbet. Lars E. Bergström, Buick spec., lå som nr. 3, men umiddelbart inden han skulle ind på sin tredje omgang, ramte han halmballerne efter opløbssvinget, den store vogn formelig sprang op på barrieren og rullede en omgang rundt, medens Bergström blev slynget ud af vognen. Det så mere end faretruende ud, men til alt held gik det godt, blot begriber man ikke, at de skandinaviske kørere har en udpræget modvilje mod at gå ned i vognen, når den ruller rundt, det er dog, når alt kommer til alt, mere sikkert end at blive slynget ud og måske få vognen over sig. Elo Sørensens vogn begyndte at gå urent, og på 9. omgang måtte han udgå. Hans Han-



Umiddelbart inden starten for de specialbyggede vogne. I forreste række holder fra venstre til højre: Hans Hansen, Elo Sørensen, Ture Melin og Gunnar Ohlsson. Elo Sørensen havde skiftet sin motor ud med en 85 hk Ford V 8, men da starten blev trukket ud, var både hans og flere andre vogne blevet alt for varme, hvilket resulterede i de mange maskinskader.

sen gjorde, hvad han kunne, for at forsvare de danske farver, og han lå støt på tredjepladsen, men der var ikke udsigt til, at han kunne true Melin eller Kvarnström.

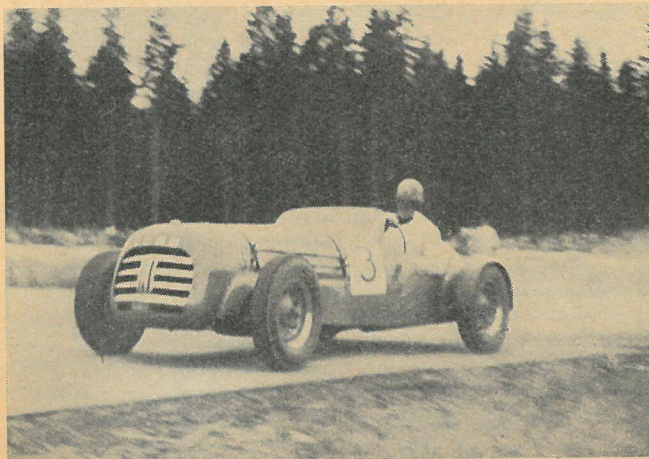
Resultaterne for specialvognsklassen

Ture Melin, Ford	37,14
John Kvarnström, Hudson	37,40
Hans Hansen, Ford	37,50
Werner Tollefsbøl, Ford	38,57
Einar Nyhus, Ford	39,46
Gunnar Karlson, Ford	40,21

Ture Melins vindertid svarer til 113 km/tm, og i betragtning af, at Hans Pahl's vindertid i 1947 svarede til en gennemsnitshastighed på 115 km/tm på den langt hurtigere bane, må Melins præstation absolut henregnes til topklassen.

Lampinen vandt 500 ccm-klassen, men var truet af Werner Lorentzen

Dagens anden afdeling af Grand-Prix'et — 500 ccm-klassen — var vel nok det løb, man havde stillet de største forventninger til. Der var ialt tilmeldt 23 ryttere med de stærke finner Bergström, Lampinen og Järvelainen som favoriter, men også nordmændene har stærke folk på T.T.-banen. Der var ikke tilmeldt danske ryttere til dette løb, blandt andet fordi der os bekendt ikke findes materiel til denne klasse. I sidste øjeblik erstattede Helge Kamuk svenskeren Åke Dickson, men han var handicapet ved kun at køre en maskine på 350 ccm. Nordmanden Jack Stousland startede ikke, da han havde været uheldig under træningen, og den unge nordmand Rolf Åstad kom på som reserve for Sigmund Odnes. Åstad var den yngste



Ture Melin i sin specialbyggede Ford, der viste sig som en meget hurtig og stabil vogn.

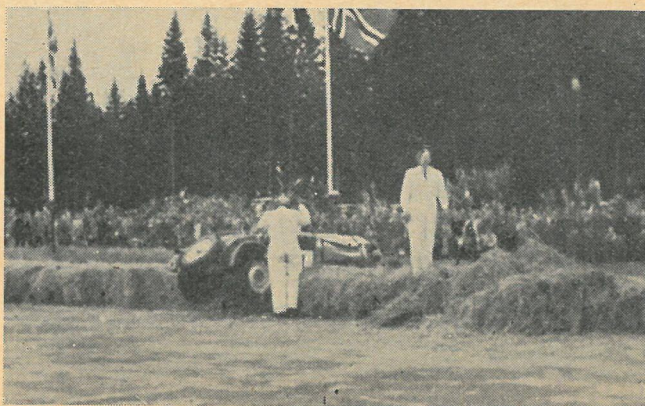
mand på banen med sine 17 år, og mon ikke man i juniorkørerne finder årsagen til norsk motorsports høje stade?

I forreste række holder nordmændene Wiik Hansen, Leif Samsing og Thorleif Andreasen og finnerne Lampinen, der vandt denne klasse i 1947, Järveläinen og Leo Nyman. Rytterne afventede roligt signalet til start, og da flaget faldt, satte det store felt sig i gang, kun to mand fik ikke maskinerne til at gå. Det var Edv. Frederiksen og Järveläinen. Sidstnævnte er som bekendt stærkt handicpet ved at have kunstigt ben. Det var derfor vanskeligt for ham at løbe den tunge maskine igang. Man kunne se, hvordan de kørrere fra den anden klasse, der havde samlet sig ved startstedet, ligefrem måtte lægge bånd på

Kurt Ginman udgår allerede på første omgang, fordi maskinen ikke vil bremse. På anden omgang overtager Lampinen føringen, og på sin fantastisk veltunede maskine øger han snart afstanden mellem sig og Lorentzen. Man kan konstatere, at han lukker senere for gassen end de andre ryttere inden svingene, og med undtagelse af hårnålesvingene fortsætter han opbremsningen ind i den første del af svingene. Placeringen holder sig nogenlunde konstant, blot er Wiik Hansen gået frem på femtepladsen, og han går på de næste omgange yderligere en plads frem.

De første tre ryttere ligger et stykke foran det øvrige felt, og deres maskiner går, så det er en fryd for enhver motormands øre.

Bergströms Buick special har lagt sig til hvile på halmballerne efter en kolbotte. Vognen blev en del beskadiget, men Bergström slap uskadt fra det.



sig selv for ikke at hjælpe ham igang, hvad der nu engang er forbudt. Den sejge finne gav imidlertid ikke op, og efter at have udskiftet et tændrør kom han i gang. Hatten af for denne sportsmand!

Werner Lorentzen, Norton, lagde sig i spidsen på første omgang, men han var stærkt forfulgt af Lampinen, Triumph. Man kunne dog ikke gøre sig noget klart begreb om løbets videre udvikling, da feltet endnu lå meget samlet. Placeringen for de første 10 ryttere var på første omgang:

- 1) Werner Lorentzen, Norton
- 2) Raine Lampinen, Triumph
- 3) Hildor Jansson, Triumph
- 4) Helge Kamuk, Norton
- 5) Leif Samsing, Velocette
- 6) Basse Hveem, Norton
- 7) Wiik Hansen, Norton
- 8) Evert Carlsson, Norton
- 9) Leo Nyman, Norton
- 10) Walter Bergström, Norton

De 6 første rytteres placering efter 5. omgang:

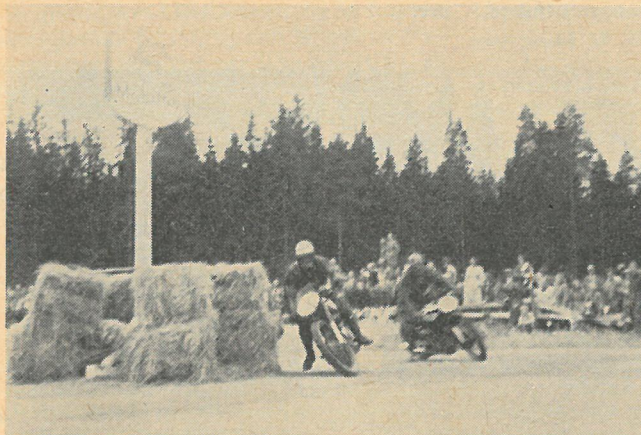
- 1) Lampinen, Triumph
- 2) Werner Lorentzen, Norton
- 3) Hildor Jansson, Triumph
- 4) Wiik Hansen, Norton
- 5) Helge Kamuk, Norton
- 6) Evert Carlsson, Norton

Placeringen holder sig på 6. omgang, blot overhaler Carlsson Kamuk, men samtidig begynder svenskerens maskine at gå urent. Til gengæld styrter Kamuk til en afveksling på 7. omgang. Der var faldet lidt støvregn over den ene ende af banen, der nu var godt fedtet ved startstedet. I opløbssvinget skred maskinen ud for Kamuk, og han styrtede med et virkelig enestående temperament, medens maskinen tabte gnisten og gik i stå. På denne måde rykkede han nogle pladser ned i feltet, men efter uheldet ville maskinen ikke gå rig-

tigt, hvorfor han måtte stoppe og spænde karburatoren fast, da det viste sig, at årsagen til et nedsat omdrejningstal skulle søges her. Efter 5. omgang førte Lampinen med 22 sekunder foran Lorentzen, men nu satte nordmanden farten i vejret, det var tydeligt, at afstanden mellem de to ryttere blev mindre. Samtidig øgedes afstanden til tredje mand i feltet, og der var nu næsten 30 sekunder mellem Lorentzen og Hildor Jansson. Wiik Hansen begynder nu at finde melodien og går frem på tredjepladsen. Leif Samsing er gået frem og ligger nu som nr. 6. Han var egentlig den nordmand, vi havde mest fidus til, men det lader ikke til, at han har den

godt op, og han ville uden tvivl have ligget blandt de forreste ryttere, hvis han ikke havde været uheldig i starten. Bortset fra den tabte omgang lå han som nr. 3, og hans tempo var større end de omkringliggende rytteres, men det var håbløst for ham at placere sig i spidsen med det store handicap.

Det blev mørkere og mørkere i vejret, og da der kun var to omgange tilbage, begyndte regnen at strømme ned. Det var tydeligt, at de fleste ryttere tog mere forsigtigt på tingene, men selv om tempoet blev sat lidt ned, skete der ikke forandringer i feltet, og Lampinen fløj over mållinien med en velfortjent sejr.



Flere ryttere satte foden ned i svingene, men dette er principielt forkert på en betonbane, da man derved får en gal afbalancering på maskinen og i reglen kun opnår at forværre en vanskelig situation.

mindste chance for at true Lorentzen, end-sige Lampinen.

De 6 første rytteres placering efter 15. omgang:

- 1) Lampinen, Triumph
- 2) Werner Lorentzen, Norton
- 3) Wiik Hansen, Norton
- 4) Evert Carlsson, Norton
- 5) Leif Samsing, Velocette
- 6) Th. Andreasen, Norton

Werner Lorentzen havde gjort et hæderligt forsøg på at nå finnen, og på 13. omgang var der kun 9,8 sekunder mellem dem, men Lampinen havde en reserve i behold, og han øgede sin hastighed, hvorefter afstanden på 15. omgang var 15,2 sekunder.

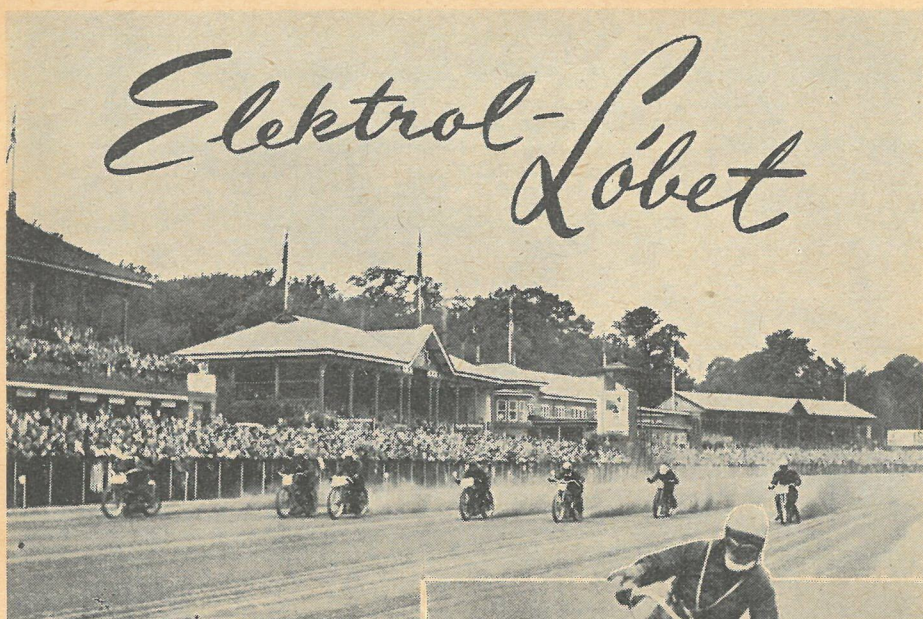
Lampinens maskine gik stadig som et urværk, og hans kørsel var præget af både stil og fin teknik. Järveläinen var kommet en omgang bagefter, men han kørte sig

Resultatet af Norges Grand Prix for maskiner indtil 500 ccm

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1) Raine Lampinen, Triumph | 1.12.31 |
| 2) Werner Lorentzen, Norton | 1.12.46 |
| 3) H. Wiik Hansen, Norton | 1.14.02 |
| 4) Evert Carlsson, Norton | |
| 5) Leif Samsing, Velocette | |
| 6) Th. Andreasen, Norton | |
| 7) Arvi Järveläinen, Norton | |

Lampinen sparede lidt på sin maskine på de sidste omgange, ligesom han sikkert heller ikke har ønsket at løbe nogen unødvendig risiko, medens Werner Lorentzen ikke tog nævneværdig notits af regnen og den fedtede bane. Järveläinens placering som nr. 7 kan ikke andet end vække beundring, ligesom det også virker ret forbløffende, at Finland har så gode T.T.-kørere, når man tager i betragtning, at der kun er 4000 motorcykler i Finland — en meget lille »rekrutskole».

Lampinens vindertid svarer til 116 km/tm.



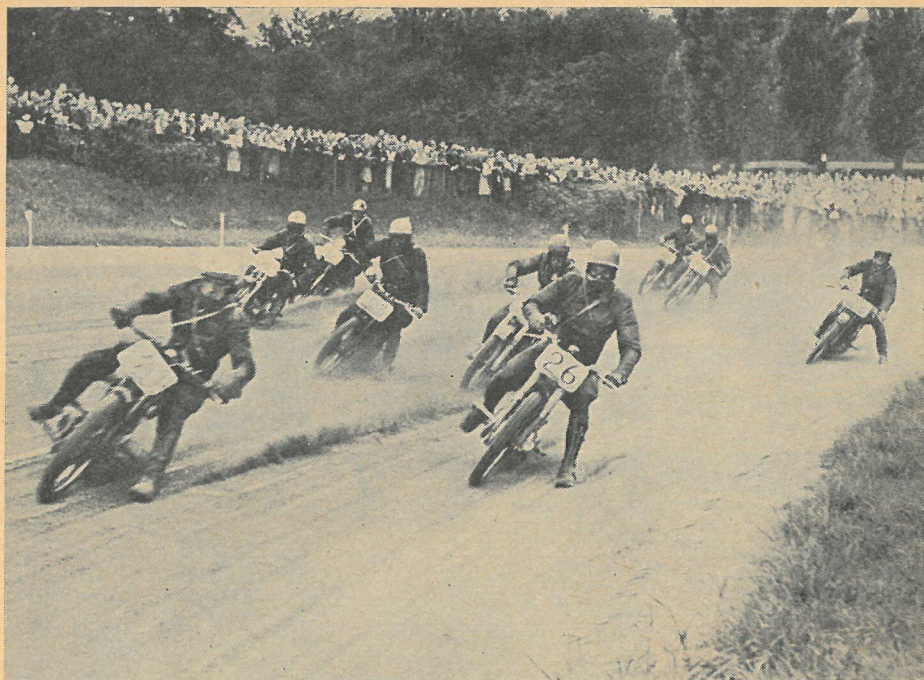
Overraskende Engstrøm-sejr i et fantastisk spændende løb. De frygtede svenske ryttere fik maskinskade. Orla Knudsen sat ud af spillet af knækket ventil.



Elektrol-Løbet på Charlottenlund Travbane den 14. august blev en fest, hvor fart og køredygtighed var æresgæster, personificeret i den dygtige nordiske elite med Svend Aage Engstrøm i spidsen. Efterhånden er det vel sivet ud, at Engstrøm vandt løbet, men det var ikke ret mange, der ventede dette resultat — og mindst af alle Engstrøm selv. »Jeg er nervøs,« sagde han inden løbet, »11 år er en lang tid at ligge stille i.« Vi har ganske vist set Engstrøm efter krigen, men det blev ikke rigtig til noget, og da han styrtede i Løng, sagde han farvel til motorbanen for Gud ved hvilken gang.

Elektrol-Løbet er imidlertid noget ganske særligt — et pust fra gamle dage — og Engstrøm var indehaver af den eftertragtede vandrepokal, hvorfor hans ære som sportsmand dikterede ham at forsvare den.

Der startede 8 ryttere i første heat. Det var rullende start med master, og da feltet passerede startlinien, gik Aage Andersen, Engstrøm og Lennert Eriksson frem. Allerede i første sving blev man klar over, at Engstrøm har sin fine teknik i behold, og i andet sving fik man forståelsen af, at han virkelig var nervøs. Hans maskine skred for meget ud, da han lagde den ud i broad side, og blidt og roligt lagde Engstrøm sig ned. På denne måde kom han bagest i feltet, men gennem de sidste 4 omgange kørte han sig op til fjerde-pladsen, medens publikum jublede, hver gang han overhalede en anden rytter. Jo, han er stadig lige populær. Det første indledende heat blev vundet af Aage Andersen, der kørte i et fantastisk tempo og med en sikker teknik. Det var egentlig første gang, han rigtig viste, hvad han dur til på en lang bane, det er ellers på de korte baner,



Det store felt i standardklassen bød på mange spændende momenter. På side 13 ses starten til Elektrollobets slut-heat, indsat Svend Aage Engstrøm.

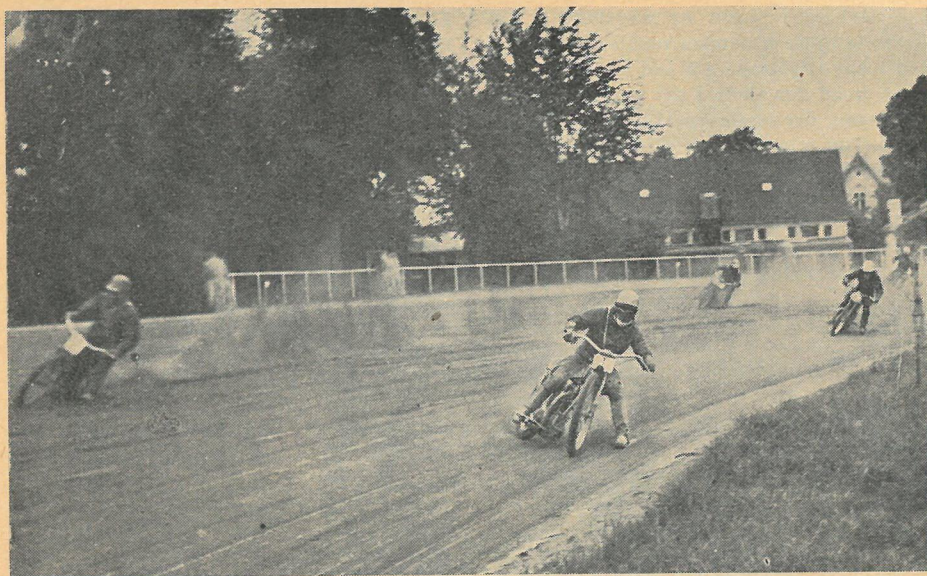
hvor han rigtig kan udnytte sin svingteknik, han har hentet de fleste laurbær. Aage Andersens tid blev 2.49,2, og som nr. 2 kom Lennert Eriksson i 2.53,9. Erhard Fisker kom foran Engstrøm i tiden 2.54,3.

I andet heat startede 7 mand, men feltet blev hurtigt spredt, og flere maskinskader gjorde dette løb ret uinteressant, selvom Vinderen Viik Hansen opnåede den gode tid 2.44,5, mere end 10 sekunder foran sin nærmeste konkurrent, Kiehn Bertelsen. Da det i de indledende heat kun drejede sig om at blive placeret blandt de 4 første, blev maskinerne ikke kørt helt ud af de ryttere, der allerede havde indtaget en af disse pladser, medens de øvrige gjorde, hvad de kunne for at placere sig til mellem- og slutheat.

I 3. heat tog Jørgen Petersen føringen fulgt af Orla Knudsen, der på de første omgange var udmærket tilfreds med en andenplads, når han samtidig kunne skåne sin maskine til slutheatet. Da han imidlertid på anden omgang fik for mange jordprøver serveret af Jørgen Petersens baghjul, fandt han sig foranlediget til at over-

hale. Orla Knudsens vindertid blev 2.47,8 foran Jørgen Petersen 2.51,6. Uno Jensen og C. O. Jensen kom henholdsvis ind som nr. 3 og 4. Uno Jensen kørte på en bastard, der bestod af alle mulige maskiner, eftersom han havde udlånt sin egen maskine til Engstrøm.

I opsamlingsheatet blev der ikke givet noget væk, selvom de 4 første ryttere gik til slutheatet, var det, ligesom ingen turde risikere at blive overhalet på målstrengen. Billedet blev helt og holdent stjålet af Peter Jacobsen, der kørte 4 omgange på punkteret forhjul og alligevel gennemførte som nr. 3. Der var på ingen måde tale om moderat eller forsigtig kørsel — for dækket blev slynget fra fælgen, så man kunne set værs igennem, og det var kun et par sikringsbolte, der holdt sammen på sagerne. Een ting er, at det var en glimrende sportspræstation, en anden ting er, at det var uforsvarligt overfor de andre ryttere, eftersom resultatet af en knækket sikringsbolt let kunne medføre det store rod på banen — der var forøvrigt en englænder, der blev dræbt på denne måde for



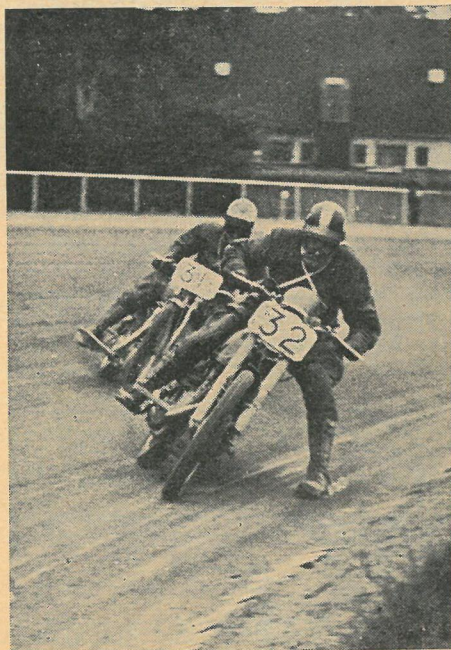
Engstrøm i inderbanen og Kumla Fransson i yderbanen.

et par måneder siden. Svend Nissen, Vagn Petersen, Peter Jacobsen og Gyrling Nielsen gik til slutheatet.

Mellemheatene var et spil med blind makker, eftersom det ikke var de 4 første fra hvert heat, men de 8 hurtigste ryttere, der gik til slutheatet. Der blev derfor kørt alt, hvad maskinerne kunne gå. Orla Knudsen, der måtte anses for en af favoritterne, lå godt fremme i feltet, da maskinen pludselig døde på grund af en knækket ventil. Det var ikke alene ærgerligt for Orla Knudsen, det var også et slemt minus for danskerne, der skulle hamle op med de stærke svenskere og nordmænd.

I slutheatet kom derefter følgende ryttere til start: Svend Aage Engstrøm, Kumla Fransson, Linus Eriksson, Viik Hansen, Aage Andersen, Uno Jensen, Kiehn Bertelsen og Erhard Fisker. At det ville blive en dyst af format, var der ingen, der tvivlede på, og forventningerne på tilskuerpladserne satte stemningen i vejret til kogepunktet. Det blev da også en duel mellem Engstrøm og Viik Hansen, som vi sent vil glemme. Selv i ryttergården holdt man vejret under de 5 omgange, hvor nordmanden jagede efter Engstrøm og flere gange forsøgte at overhale. Engstrøms svingteknik reddede ham imidlertid hver gang, man så tydeligt, hvordan han gik

frem i hvert sving, bare han ikke ville blive presset for hårdt, så han blev nervøs. Tilskuerpladserne var et oprørt hav, hvor



Agner Hansen (31) og Poul Kalor (32) i det ene sving.

begejstringens storm og ængstelsens kastevinde hjalp hinanden med at holde gryden i kog. Rytterne gik ind på sidste omgang, hvad der skete i det øvrige felt, var der ingen, der lagde mærke til, spørgsmålet var nu, om pokalen skulle forblive på danske hænder, eller den skulle til Norge. Nervøsiteten havde tilsyneladende forladt Engstrøm, og han kørte yder- og inderbane på samme legende lette måde. I det sidste sving fik han et sikkert for-

2.52,5, nr. 7 Uno Jensen 2.53,3 og nr. 8 Erhard Fisker 2.53,5. Der var imidlertid ingen, der rigtig interesserede sig for tiderne, det vigtigste var, at Engstrøm vandt.

Dagen skulle også bringe en anden sensation. Den tidligere Danmarksmester David Axelsson, der ellers anses for urørlig med sin Dania JAP, måtte se sig slået af Thorkild Sørensen, HRD. Også dette løb var en dyst af format.

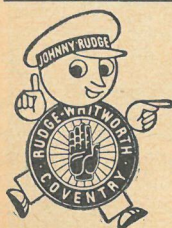
Den lille sidevogns-klasse blev vundet af Egon Walther på Triumph. Standardløbet blev vundet af Leif Hirsborg, Ariel, foran Poul Kalør, AJS, og Agner Hansen, BSA. Kalør kørte AJS model 7 R, den samme som



„Det sejrende hold“. Fra venstre til højre: Fru Engstrøm, der gav sin tilladelse, Engstrøm, der kørte, Engstrøm junior, der heppede, Uno Jensen, der lagde maskine til, og politibetjenten, der har været med til at bygge maskinen.

spring, og jubelen kendte ingen grænser, da han gik over mållinien som vinder. Hans tid blev 2.45,6, medens Viik Hansen kørte på 2.46,1 og Kumla på 2.47,0. Nr. 4 blev Aage Andersen i 2.48,0, nr. 5 Linus Eriksson 2.49,3, nr. 6 Kiehn Bertelsen

han kørte i Køge, og man kan diskutere, om det er en standardmaskine. Ifølge DMU's love er alt, hvad der er opført i katalog, standardmaskiner, og ifølge lovene er dette altså en standardmaskine. Det gældende reglement er imidlertid ret forfæjlet, idet en Norton Manx, Martin JAP, Velocette KTT, Excelsior Manxman o. s. v. alle er »katalogmaskiner«. Var det ikke bedre at definere en standardmaskine som en motorcykel, der uden ændringer kan indregistreres, som den leveres, men at man under løb må afmontere lygte, dynamo, horn, akkumulator o. s. v. Denne formulering ville være mere hensigtsmæssig og mere retfærdig overfor de kørende, der kun har det, vi forstår ved en standardmaskine.



Motorcycle- Værksted

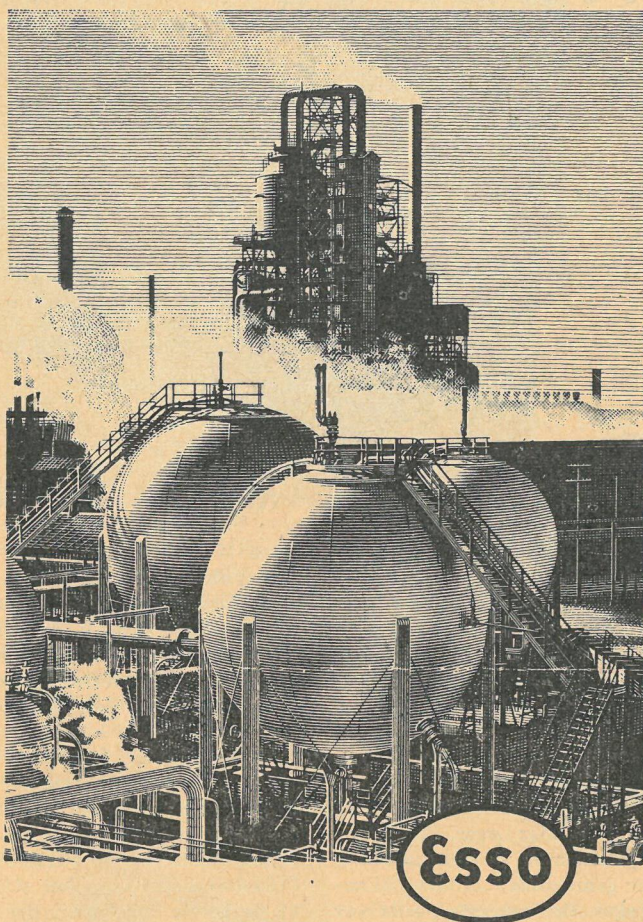
Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reservedele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926



Esso

— i den moderne verden!

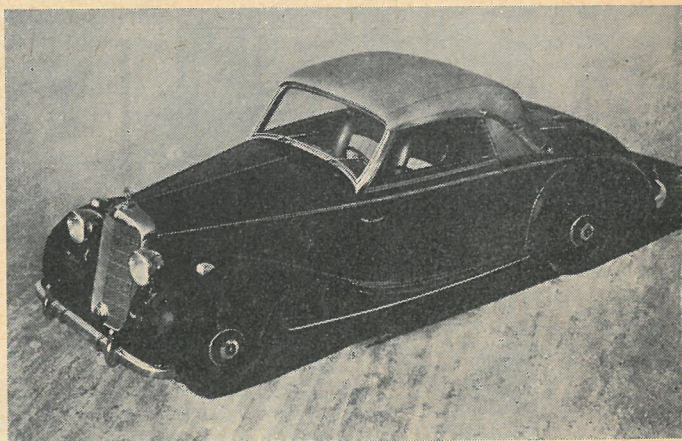
I verden af i dag spiller olieprodukterne en stedse større rolle. Det er ikke blot de mest kendte produkter som benzin, smørelier og petroleum, der er med til at omforme tilværelsen. Også de mange andre produkter, der fremkommer ved raffineringen af råolien, griber afgørende ind i det daglige liv og åbner nye perspektiver for fremtiden.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

MERCEDES *gør sig atter gældende på verdensmarkedet*

MODEL 170
med 4-cyl.
dieselmotor
kører 1 km for
1 $\frac{1}{4}$ øre

Den smukke Mercedes-Benz 170S, Cabriolet A, vil altid kunne hævde sig i kraft af sine smukke, rene linier.

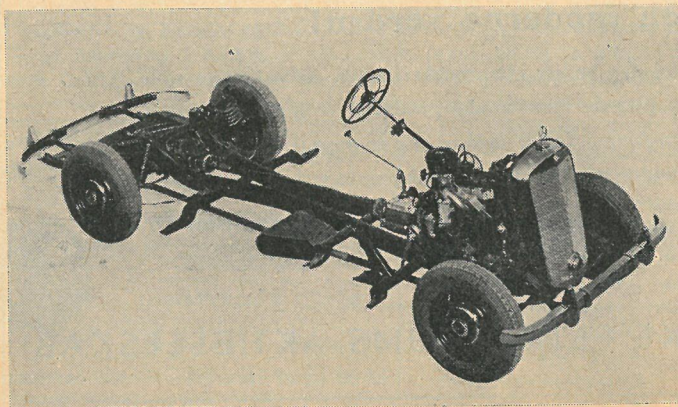


De tyske Mercedesfabriker er atter in-takte, og produktionen er i fuld gang. Vi havde for kort tid siden lejlighed til at prøve to af de nye personvognsmodeller, nemlig typerne 170 S og 170 D, hvoraf sidstnævnte er forsynet med en 4-cyl. dieselmotor.

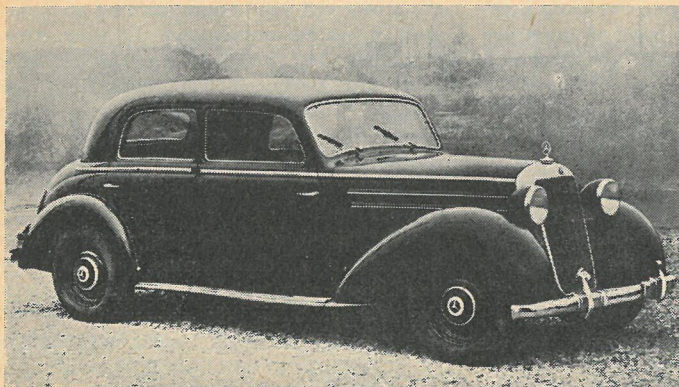
Model 170 S er en videreførelse af den gamle kendte model 170, med omtrent samme karosse, men med betydelige forbedringer i den tekniske konstruktion. Man bliver øjeblikkelig klar over, at denne vogns svage punkter er fjernet samtidig med, at der er gennemført mindre påkrævede forbedringer. Det svageste punkt var

uden tvivl gearkassen, der tidligere kun var synkroniseret mellem 3. og 4. gear og samtidig havde en meget vanskelig skiftning mellem 1. og 2. gear, hvilket gjorde det nødvendigt at koble dobbelt, selv når man gik op i gearerne. Gearkassen er nu synkroniseret mellem *alle* gear og betjenes let og lydløst selv af nybegyndere.

Et andet svagt punkt var den forholdsvis langsomme acceleration, men også her er 170'eren forandret på en forbløffende måde. Man kan kun beundre tyskernes dygtighed inden for automobil- og motorindustrien, når man her stilles overfor et af de første resultater, der bygger på de



Chassiset til Model 170 S er ligesom forkrigs-modellerne et x-formet rørchassis med en enestående styrke. Som det ses, er benzintanken nu lagt ned under vangerne i modsætning til de tidligere modeller, hvor tanken var anbragt under kolerhjelmen. Af samme grund er motoren nu forsynet med en benzinpumpe. Baghjulsaaffjedringen kontrolleres nu af kraftige telescopstøddæmpere.

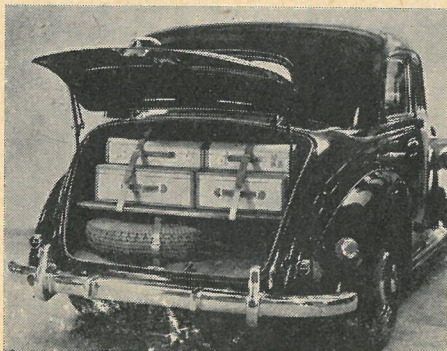


Type 170 S er som firedørs sedan en både smuk og rummelig vogn. Som det vil ses, er karossen ikke mere så stumpet bagtil efter forandringen til det ret store kuffertrum med adgang ude fra. Noget dollargrin er det ikke, men det er et gedigent køretøj for kendere.

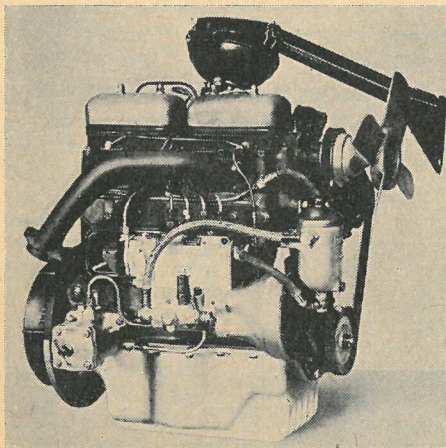
tyske krigserfaringer. I forvejen lå den tyske bilindustri på mange punkter en halv sne år forud for f.eks. den amerikanske, blandt andet fordi tyskerne var pisket nødt til at regne med en vogns økonomi som en vigtig faktor i næsten alle deres konstruktioner, medens amerikanerne kunne tillade sig at køre med overdimensionerede motorer. Mercedes fabrikkerne har nu gjort det lille kunststykke at forøge slagvolumenet på model 170 med 4 % og samtidig sætte ydelsen op med 37 %, således at motoren nu giver 52 BHK ved 4000 omdr./min. — vel at mærke med det samme brændstofforbrug som tidligere, nemlig 9,7 liter på 100 km. Kompressionsforholdet er sat op til 6,5 : 1, og den gamle karburator er udskiftet med en faldstrømskarburator. Selvom motoren er

sideventilet, er accelerationen forbløffende, særlig når man tager vognens høje egenvægt — 1220 kg — i betragtning.

Det sidste svage punkt på førkrigsmo-



Der er god plads i kuffertrummet. Får De ikke rejsefeber?



Den 4-cyl. dieselmotor i type 170 D er ikke større end den tilsvarende benzinmotor og svarer i specifikationerne nøje til denne.

dellerne var de ikke særlig strålende bremser. Også dette forhold har man haft øjnene åbne for, idet bremsebelægningens areal og tromlernes radius er blevet forøget betydeligt.

Forhjulsophængningen er fuldstændig ny, i alt fald for model 170's vedkommende. Den tidligere ophængning med 2 tværgående bladfedre er blevet erstattet af en ophængning med 2 triangulære støttearme og en spiralfjeder til hvert hjul — i virkeligheden den samme ophængning, som de berømte Mercedes racere benyttede. Baghjulsophængningen er stadig pendulaksler og fastboltet differentiale, affjedringen sker ved hjælp af spiralfjedre. Denne hjulophængning giver som bekendt en dobbelt fordel, idet man både opnår uafhængig

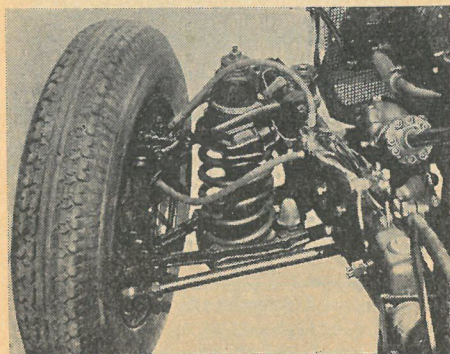
affjedring af de to hjul, og samtidig bringer man den uaffjedrede vægt så langt ned som muligt, fordi differentialet er boltet fast til chassiset og dermed er affjedret. Hjulophængningen på Mercedes bevirker, at man dårligt kan tænke sig en vogn, der ligger bedre på vejen.

Karosseriet er ikke undergået nævneværdige forandringer, man kan måske sige, at det falder lidt igennem ved siden af de engelske og amerikanske fabrikers nytgnede modeller, men hvad »mekaniken« angår, er den nye Mercedes 170 svær at konkurrere med.

SPECIFIKATION:

Motor: 4 cylindre, boring 75 mm, slag 100 mm, slagvolumen 1767 ccm, kompressionsforhold 6,5 : 1. 52 bhk. ved 4000 omdr./min.

Chassis: Akselafstand 2845 mm, sporvidde for 1315 mm, bag 1420 mm. Vægt 800 kg (hele vognens vægt 1220 kg). Dækstørrelse 6,40×15. Venderadius 5,5 m.



Den nye forhjulsophængning er lånt fra de berømte Mercedes-racere. Også her er der monteret telescopstøddæmpere anbragt inden i spiral fjederen.

Model 170 D.

Denne model er egentlig den samme som model 170 V — som vi kendte den før krigen — blot forsynet med en 4-cylindret dieselmotor. Også motoren svarer imidlertid på mange punkter til motoren i 170 V, hvorved man har været i stand til at overtage flere af delene fra denne model. Boringen er 73,5 mm, slaget 100 mm og kubikindholdet 1697 ccm, hvilket nøjagtigt svarer til specifikationen på benzinvognen 170 V. Med et kompressionsforhold på 19 : 1 opnår dieselmotoren den store ydelse

af 38 bhk ved 3200 omdr./min. og et maksimalt drejningsmoment på 10 mkg. Omdrejningstallet ved 100 km/tm. er 3400 omdr./min. Dette er de samme værdier, som vi finder i benzinmotoren i type 170 V. Brændstofforbruget er nede på 6,5—7,0 l råolie pr. 100 km, hvilket efter danske priser svarer til et brændstofforbrug på 1 1/4 øre pr. km.

Kun når motoren går tomgang, kan man høre, det er en dieselmotor, men så snart den belastes, forsvinder den karakteristiske banken. Heller ikke når man kører vognen igennem trafikken, lægger man mærke til, at det ikke er en almindelig benzinmotor. Den er smidig i trafikken og har en udmærket acceleration, hvad man ellers ikke er forvænt med, når det drejer sig om dieselvogne. Det opgavne brændstofforbrug kræver samtidig, at man overskrider landets hastighedsbestemmelser, men hvis man vil holde sig inden for lovens rammer, hvilket vil sige ikke over 60 km/tm., er brændstofforbruget kun 5 l pr. 100 km — for at bruge 7 l skal man op på 85 km/tm. Fremtidsperspektivet er indlysende: for alle, der har erhvervsmæssig kørsel i stor stil som f. eks. repræsentanter, montører o. s. v., vil vognen kunne tjene sig ind på 7 1/2 år, når man kun tager hensyn til brændstofforbruget og iøvrigt regner med en årlig kørsel på 40.000 km samt brændstofpriser, som de er i dag. Dertil kommer, at man i reglen regner med en levetid, der er tre eller fire gange så lang for en dieselmotors vedkommende som for en benzinmotors vedkommende.

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



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.



Specialværksted for

D K W

MOTORCYKLER

MOTORCRAFT

P. BANGSVEJ 25

E. Jensen - Fasan 4672

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



FØRST I START
STØRST I FART

★
CHAMPION

Biilow
F. BULOW & CO.

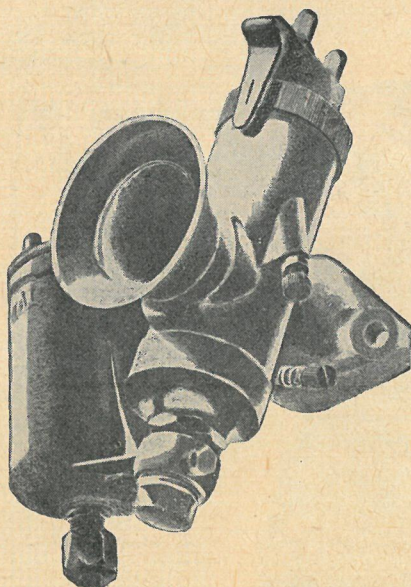
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og Hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 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

KØBENHAVN-

og retur på

Copyright

Den ottende dag sad jeg ved hålet og spekulerede på at komme videre. Det kunne her i regntiden tage fire måneder, før noget køretøj kunne komme igennem med en inder-købmand, så jeg havde ikke store chancer for at blive hjulpet ud af klemmen på den måde. Derfor bestemte jeg mig til at efterlade maskine og størstedelen af bagagen og gå ud til kysten sammen med et par sorte bærere.

Netop da kom en gammel medicinmand og fortalte, at betalte jeg ham noget tobak og cigaretter, ville han trylle mit baghjul frem.

På det tidspunkt var jeg blevet helt skrap til at tale negersproget swaheli og svarede, at hvis medicinmanden ikke omgående tryllede baghjulet frem, ville jeg trylle et hul midt igennem ham. Og for at give mine ord lidt mere eftertryk skød jeg med revolveren et hul igennem træet bag den sorte.

Virkningen var som tilsigtet: den sorte blev blakket i ansigtet — det bliver negrene ofte, når de bliver betænkelige ved situationen — og sendte omgående én af sine mænd af sted.

Fem minutter efter havde jeg hjulet igen! Dækket var taget af, brugt til niggersandaler, men det betød ikke noget, jeg satte reservedæk på og skyndte mig at køre videre, selv om det var nat.

Efter nogle timers forløb begyndte det at regne, og vejen var vanskelig at køre på. Da punkterede jeg igen. Resten af natten tilbragte jeg i sammenkrøbet stilling på motorcyklen under en presenning, og selv da det blev lyst, kneb det med at få øje på hjulet, der var helt skjult af ler. Det er ubehageligt at lappe i øsende regnvejr, hvor alt er fugtigt af tropeheden.

Den følgende nat vågnede jeg ved, at teltet faldt ned over mig, og et stort dyr pustede udenfor.

I løbet af et sekund var jeg ude af soveposen og teltet og oppe i det træ, teltdækket var tøjret til. Der sad jeg i den kulsorte tropenat og spekulerede på, hvem fredsforstyrrelsen vel kunne være.

CAPE TOWN

motorcykle

Jørgen Bitsch

Først næste morgen, da det blev lyst, turde jeg kravle ned. Sporene ved teltet var på størrelse med tallerkener — det var en elefant, der havde været på besøg. Før jeg kom af sted, opdagede jeg en grøn Mamba, den farlige løvslange, i træet, jeg havde tilbragt natten i.

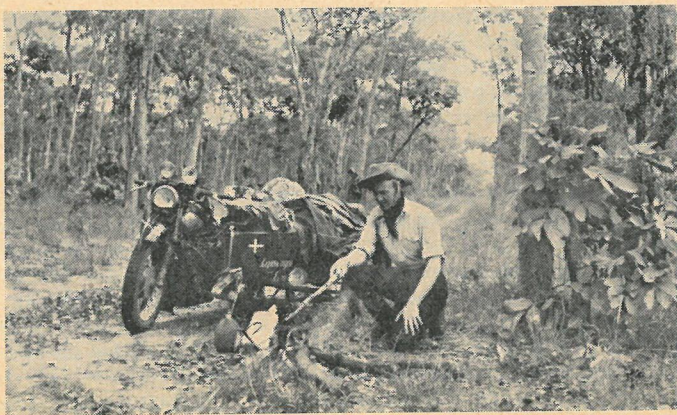
Motorcyklen blev sløjere og sløjere. Da jeg naaede sydspidsen af Victoria-søen,

Jørgen Bitsch afslutter i dette nummer sin beretning fra turen til Cape Town, og denne sidste artikel giver bedst et lille indblik i de trængsler og besværligheder, en langtursskører kan komme ud for — men der er jo også humoristiske episoder ind imellem, selvom man ofte først kan se det morsomme bagefter.

forbandede fjederringe i særdeleshed, gik jeg en tur i junglen, og da jeg kom tilbage, havde jeg fundet på råd: jeg ville fylde skårene med hvidmetal.

Med en lille benzinprimus smeltede jeg hvidmetal ud af en gammel reserve-plejlstang og forsøgte derefter at smelte det ind i furerne i cylindervæggen. Den første halv snes forsøg mislykkedes. Jeg havde ikke

Lejrpladserne var ofte ret interimistiske, og man turde dårligt sætte sig på jorden af frygt for slanger og skorpioner — de sidste er næsten de værste. Kryb og insekter er der alle vegne, og et par enkelte større dyr findes der jo også i Afrika — husk det, inden De starter.



ville den kun trække i 1. gear, og imens sprøjtede olien ud alle vegne, og jeg kørte kun 2 km pr. liter.

Da der var en gevaldig kompression i sumpen, regnede jeg snart ud, at der måtte være noget galt med stemplerne.

Jeg slog lejr ved ruinerne af et gammelt guldgraverhus og begyndte at pille maskinen i stykker. Et par negre kom og hjalp med at rense stumperne, indtil de så, at jeg tog en kamæleon op i hænderne, så troede de, jeg var i ledtog med den onde, og stak af — jeg så dem aldrig mere!

Mine bange anelser slog til, to af fjederringene, der låser stempelpindene, var kommet ud og havde lavet meget dybe skår i begge sider af cylindervæggen (de var gået igennem den hule stempelpind i forreste og bageste cylinder).

Da jeg var kommet mig lidt og blevet færdig med at skælde ud over tingene i almindelighed og de gamle, slidte, forvredne,

varme nok, og cylindervæggen var ikke tilstrækkelig ren.

Jeg forsøgte at rense både med benzin og med syre fra motorcykle-batteriet og prøvede at opvarme cylinderblokken på et glødebål.

I ruinen fandt jeg nogle stykker jern, som jeg gjorde hvidglødende, og ved hjælp af dem og bålet og den lille benzinbrænder fik jeg den første fure i den forreste cylinder fyldt ud, men da jeg begyndte at arbejde i den modsatte side af samme cylinder, varmede jeg det første hvidmetal, jeg havde sat i, ud igen — og så kunne jeg begynde forfra.

Jeg tror ikke engang, en mekaniker ville påtage sig det arbejde uden blæselampe og loddekolbe; men jeg havde ingen anden udvej, jeg skulle.

Efter godt en uges forløb — som sædvanlig havde jeg ikke nøjagtig tal på dagene — var alle fire furer dækket med



Ja, det er jo en lidt kedelig situation. Det er ikke så godt, hvis man taber alt for mange splitter og bolte, for der er lidt langt til nærmeste reservedelslager. Prøv engang at lave en hovedreparation i Deres have, og De vil opdage, at det slet ikke er så let uden skruestik og filebænk og kun med det almindeligste værktøj.

hvidmetal — og mine hænder ødelagt af brandsår. De følgende dage brugte jeg til at slibe hvidmetallet til, så det passede til cylindernen, jeg havde kun en neglerenser og en halv fil, og den var for kort, desuden kunne den let ridse cylindervæggen. I stedet lavede jeg et mærkeligt, men anvendeligt værktøj af en trækæp og et stykke af en knækket kniv.

En halv snes dage efter uheldet var hovedreparationen færdig. Jeg skubbede motocyklen ned ad bakke, slap koblingen og — den startede! Nu kunne den trække op ad bakke — og i 3. gear.

En af de følgende dage, da jeg sad og reparerede egerne i sidevognshjulet, kom et næsehorn farende. Hurtigt hev jeg solsejlet ned og smed det mod næsehornet, og imens solsejlet blev tilintetgjort, slap jeg op i et træ, hvor jeg blev belejret i tre timer.

Det var min plan at køre gennem Abessinien og den ægyptisk-sundanske ørken, Ægypten, den libyske ørken og Tunis; men på grund af for meget papirvrøvl, for mange kontoriusser og fjendtlige bjergstammer, der morede sig med at skyde til måls efter fremmede, måtte jeg vende om

— med en kugle igennem reservedækket (men den var nu affyret af en hvid mand).

Som sædvanlig var det sløjt med finanserne, og da jeg nåede Mombasa, havde jeg blot et par hundrede kroner tilbage, medens en billet med båd til Europa kostede næsten 2000 kroner. Det lykkedes mig dog at få et job som matros, og jeg sejlede først ned til Portugisisk Østafrika, hvor jeg egentlig ikke havde noget at gøre — det var en Omvej på et par tusinde kilometer, derefter til Somaliland, hvor der var ganske interessant, og derfra til Arabien, hvor jeg havde været fire gange før; men nu kom jeg ud at køre i den arabiske ørken ad kamelkaravaneveje, hvor aldrig før noget køretøj havde været.

I den arabiske ørken havde jeg en masse spændende oplevelser. Engang kom en flok arabiske ryttere farende, mens jeg langsomt pløjede mig igennem sandet. De skød advarselsskud med lange geværer, der mindede om model 89, men muligvis var det forladere, og omringede mig. Den fornemste af dem holdt med rivende tungefærdighed en længere tale og stillede mig derefter nogle spørgsmål, hvortil jeg med stor bestemthed svarede nej på arabisk, det eneste ord, jeg i øjeblikket kunne huske.

Da forhøret havde stået på et øjeblik, sagde føreren noget i retning af salem-aleikum. Jeg mumlede samme ord — og araberne galopperede bort.

Det værste var dog dengang, jeg ufrivilligt aflagde besøg i et rigtigt harem.

I en fløjtende sandstorm fik jeg pludselig øje på en araberby, men da jeg nåede ind i de mennesketomme gader, opda-

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

Ørkenen er trøstesløs og rummer selvfølgelig alvorlige farer, men til gengæld er der ikke så mange insekter — på sine steder slet ingen — og det er et irritationsmoment af betydning, man her er fri for. Man skal se sig godt for, hvor man kører, fordi en stor skærv eller sten, der er skjult af sandet, på et øjeblik kan knuse bundkaret og sætte en stopper for den tur — og lidt til.



gede jeg, at her susede og stormede vinden og sandet endnu kraftigere.

Midt i byen så jeg en firkantet, hvid bygning med en stor port. Jeg kørte op imod porten, og da jeg havde dundret og sparket lidt, blev den forsigtigt lirket på klem. Jeg gav gas, porten sprang op, og ind røg jeg med motorcyklen.

Jeg kunne dårligt se, men da jeg havde fået gnedet det værste af sandet ud af øjnene, gik sandheden langsomt op for mig: jeg var havnet i byens fornemste bygning, den lokale sultans harem!

De skønne klumpede sig sammen ved den ene væg og sendte mig hede, smægtende blikke. Jeg kunne straks stille diagnosen: erotisk underernæring! Sheiken, der ejede dem, var sikkert gammel og senil.

Alle eunukkerne, de kastrerede haremsvogtere, kom farende, og normalt er døden den eneste straf for at storme et harem; men vogterne fandt ud af, at på grund

af sandstormen havde ingen set, at jeg var kommet ind, og da de heller ikke selv var interesseret i at indrømme, at de havde lukket nogen ind, slap de mig ud i sandstormen igen.

Uden for byen fandt jeg en faldefærdig kamelstald, og her krøb jeg sammen, mens sandstormen rasede ud. Hele tiden mærkede jeg haremskvindernes brændende blikke, så det prikkede ned ad ryggen — men iøvrigt var her noget ensomt.

Efter flere spændende eventyr var jeg egentlig glad, da jeg slap helskindet fra Arabien.

Fra Marseille kørte jeg op gennem Europa og havde nu tilbagelagt ca. 40.000 km eller omtrent så langt som jorden rundt ved Ækvator. Jeg havde brugt 2800 l benzin, opslidt 25 dæk og spist havregryn med flodvand ca. 800 gange.

Det bedste ved hele turen var næsten ankomsten til Danmark, og hvad der her

Hjemme igen! Løven på sidevognen har jeg slet og ret købt til sengeforligger, men blomsterne har jeg fået, og jeg indrømmer, at jeg var glad for dem. Modtagelsen virkede ret overvældende, når man er vant til kun at være sig selv og ofte ikke har talt med et menneske i flere uger.





gjorde mest indtryk på mig, er vanskeligt at sige. Måske var det de mange dannebrog, der var hejst ved grænsen i anledning af dronningens fødselsdag, måske var det den store høf med løg, jeg straks efter ankomsten blev inviteret på; da jeg ikke havde set rigtig mad i lange tider, var bøffen noget helt fantastisk for mig.

Laurbærkransen og de fire-fem hundrede mennesker, der var mødt op i Korsør, var en stor overraskelse for mig, og modtagelsen i København var næsten for overvældende — jeg havde knapt fået søvn på turen op gennem Europa.

Det tog mig nogle dage at vænne mig til det civiliserede liv, jeg kunne næsten ikke forstå, at den store motorfærd var slut.

— Men nu planlægges den næste tur!

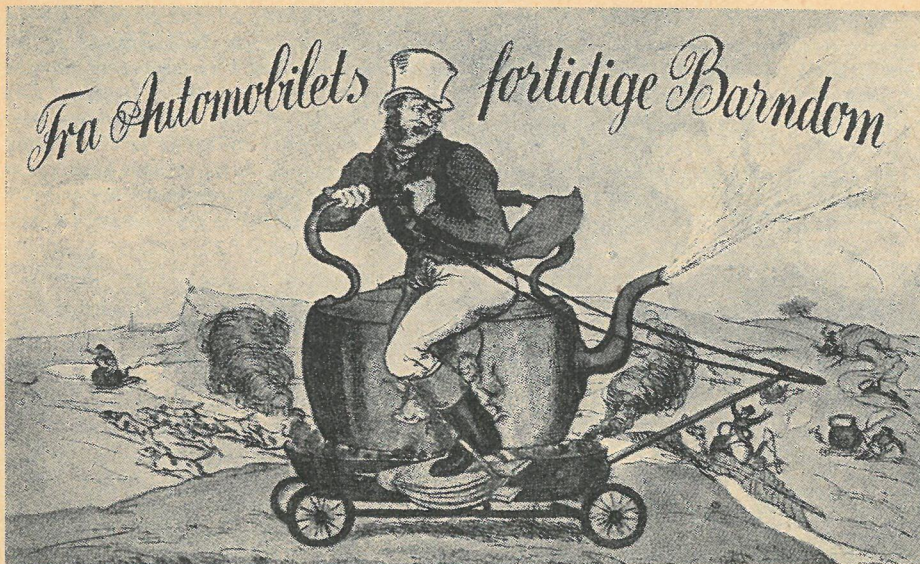
Meget ofte får jeg henvendelser fra unge mænd, der tænker på at gøre en lignende tur gennem Afrika. Så ofte får jeg breve, at jeg må opgive at besvare hvert enkelt, men slap alle de mennesker af sted, ville der nu også let blive overbefolket i ørkenen.

Nogle få er kommet af sted, men ingen er nået længere end Nordafrika, og dér har, efter hvad jeg har hørt, de to mand på det ene hold mistet livet.

Jeg vil nødig tage eventyrlysten fra nogen, men nødigere ville jeg risikere, at min artikelserie her i *Skandinavisk Motor Journal* skulle lokke nogle ud på eventyr, der ville koste dem livet. Det er de morsomme og mest spændende oplevelser, man husker, og derfor kan mine artikler måske give et lidt for godt indtryk af Afrika, men husk, at ofte har jeg både sultet og tørstet, ofte har jeg arbejdet blot for at tjene til føden — og sikken en føde — mange gange har jeg rystet af skræk en hel nat. Jeg har frosset og lidt, hængt på motorecyklen og kørt flere døgn i træk, fordi jeg af forskellige grunde fandt mig tvunget til det. Jeg har i 14 dage haft hele kroppen indspændt i plaster, fordi jeg var ved at rasle i stykker o. s. v.

For at gennemføre en sådan tur kræves en del held, et jernhelbred, sprogkundskab, alm. mekanikerviden og kendskab til dyr og mennesker, tropefarer og -sygdomme, klima o. m. m. Først og fremmest må man være i besiddelse af energi og en absolut ukuelig vilje.

Jeg råder ingen fra at rejse, men begynd med Europa!



Kun de færreste er klar over, at automobilerne har en fortid, der ligger på den anden side af benzintorens fremkomst. Hvem tænker vel på, at der kørte dampvogne i fast ruteart i 1830, og at disses gennemsnitshastighed lå på højde med de københavnske sporvogne, der gør gaderne usikre i dag?

AF RALPH NICOLSON



Når man blader i den efterhånden rigelige litteratur, der beskæftiger sig med automobilets udviklingshistorie, kan man ikke frigøre sig for den tanke, at de forskellige forfattere ganske ensidigt lægger vægten på benzinautomobilen, fordi dette transportmiddel siden et bestemt tidspunkt, nærmere betegnet den 13. juni 1895, da Levassor gennemførte det 1175 km lange løb Versailles-Bordeaux-Paris med en gennemsnitshastighed af 24,1 km i timen, så ganske afgjort distancerede damp- og elektrobilerne. Denne ensidighed er forståelig ud fra et historikersynspunkt, for så vidt som det materiale, der foreligger om automobilerne før 1890, dels er mangelfuldt og dels ifølge sin form ofte er vanskeligt at bearbejde ud fra tekniske, økonomiske og sociale synspunkter. Her skal det da også ganske kort forsøges at give nogle spredte glimt fra automobilets »forhistoriske« periode, som den viste sig i årene 1827—36, da dampautomobilen i løbet af få år udvikledes til en trafikallrealitet af forbløffende høj standard for derefter at lide et totalt politisk nederlag i kampen mod jernbanerne.

Samtidig med, at konstruktionen af

driftsikre damplokomotiver gav stødet til en hektisk anlægsvirksomhed af engelske jernbaner, opstod der i og omkring London en hel generation af driftige vognbyggere og vognmænd, som uden tøven gjorde dampmaskinen anvendelig til landevejstransport. Det er bemærkelsesværdigt, at flere af disse pionerer allerede dengang (i deres henvendelser til Underhusets trafikkommission af 1831) gjorde opmærksom på, at automobilkørselen måtte opfattes som et nødvendigt og værdifuldt supplement til de eksisterende jernbaneforbindelser og ikke som et konkurrerende fænomen.

Se nu engang på Gurney's dampomnibus fra 1833. Med en akselafstand på omkring 4 m, en taghøjde over vejbanen på ca. 3 m og en totallængde på ca. 7,5 m svarer den i sine ydre dimensioner til en gennemsnitsomnibus i dag; den har plads til 18 betalende passagerer, og den vejer med fuld vægt af kul og vand ca. 3600 kg. Kedelanlægget, der åbenbart kun betjenes ved periodisk indfyring, når vognen holder ved bedested, er anbragt helt bagude; kedlen er en rørkedel med kraftig vandcirkulation, der villigt indstiller sin damp-

produktion efter de vekslende belastninger, og dampen føres under et tryk på 5 at hen til en vandretliggende dampmaskine, hvis to cylindre er anbragt på hver sin side af den gennemgående centraltræramme. Plejlstængerne har fat i hver sin krumtap, der er smedet ud i et med den stive, gennemgående bagaksel. Hele undervognen er uaffjedret vægt, men mellem

forbro, styrebolte, svingaksler, svingarme, forbindelsesstang og tværliggende styrestang, der har fat i en styrearm på den lodrette styrestamme, der er forsynet med rigtig rat, og for det andet er den stive forbro fastspændt under de to chassisvan-ger ved hjælp af helelliptiske bladfjedre, således at chassisets forreste ende er affjedret vægt; bagtil er chassisrammen sta-



Gurney's dampomnibus svarede i specifikationen omtrent til en moderne autobus — hvad målene angår.

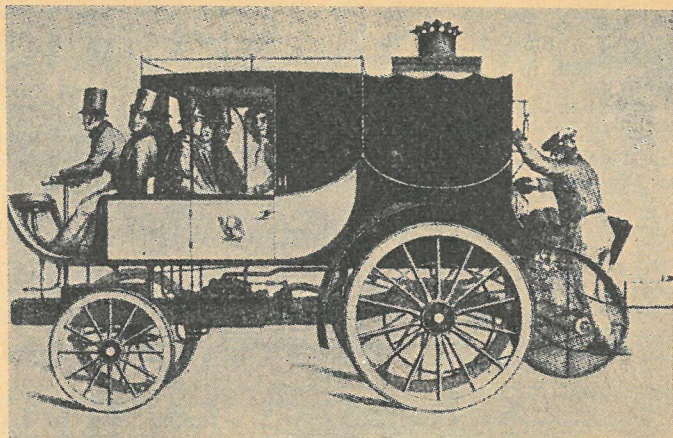
denne og karosseriet er der indskudt helelliptiske bladfjedre. Vognen er forsynet med almindelig hestevognsstyring, men for at give føreren et godt herredømme over de styrende hjul har man bevaret den fremadrettede vognstang, på hvis forreste ende der er anbragt to små styrehjul, som betjenes af føreren ved hjælp af en lang styrestang; der er altså her tale om en art indirekte styring, de små styrehjul ledes i den rigtige retning og tvinger derved de store til at følge med. Køretøjets tophastighed er omkring 26 km i timen, og der regnes ved køreplanens tilrettelæggelse med en gennemsnitshastighed (incl. ophold undervejs) på 16 km i timen.

På et andet billede er vist Squire og Macerone's dampomnibus fra det samme år, og den opviser to vigtige forbedringer. For det første har man her indført rigtig automobilstyring med stiv gennemgående

dig uaffjedret, idet fjedrene er anbragt lige under karosseriet. Motoren trækker gennem remforlag til drivhjulene, og i forlægsakslen er indbygget det af franskmænden Pesqueur i året 1827 konstruerede tandhjulsdifferentiale. Indfyringen foretages her under kørselen af den diskret på bagperronen anbragte, arbejdsklædte person. Denne vogn kørte i årene 1830—34 daglig på ruten Paddington-Edgware-Harrow og har vel i denne periode tilbagelagt en samlet distance på mellem 50 og 60.000 km. Gennemsnitshastigheden efter køreplanen var 23,5 km i timen og tophastigheden 32 km i timen.

Endelig har jeg valgt et billede af Hancock's berømte omnibus ERA, også fra 1833. Her har vi endnu en vigtig forbedring, nemlig udvekslingen i styretøjet. Hancock har bevaret den traditionelle hestevognsstyring, men han trækker fortøj-

Squire og Macerones dampomnibus havde rigtig automobilstyring og differentiale. Hele chassisets forreste vægt var affjedret af en bladfjeder indskudt mellem rammen og den stive forbro.



et rundt ved hjælp af en kæde, der går over et kædehjul fornedet på den lodrette styrestamme, der iøvrigt er lejret såvel i vognbunden som i karosseriets tag. Styresikkerheden for denne model, der var forsynet med halvelliptiske fjedre for og bag, skal have været ganske fremragende. Vognen er i modsætning til de førstnævnte forsynet med lukket kadelrum, fyrpladsen har halvdøre ud mod det fri.

Bemærkelsesværdigt ved de her omtalte vogne er det, at ingen af dem er forsynet med bremse; da man formentlig på det omhandlede tidspunkt ikke har haft dampmaskiner, som kunne gives »kontradamp«, har man ved standsning af køretøjet udelukkende måttet forlade sig på hele mekanismens dårlige mekaniske virkningsgrad. Jeg har dog ikke i de foreliggende kilder kunnet finde noget som helst eksempel på, at disse dampvogne har givet anledning til færdselsuheld, hvilke formentlig nok skulle være blevet opnoteret

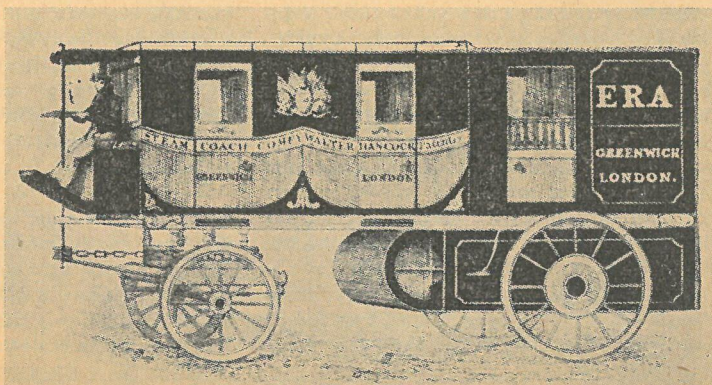
af deres modstandere, hvis de havde fundet sted.

Bag modstanden mod disse udmærkede og driftsikre dampautomobiler lå jernbaneselskabernes (og tildels også kanalselskabernes) krav om en beskyttelse af den store kapital, som var investeret i de faste anlæg, og man benyttede i kampen to forskellige midler. For det første ordnede man sig økonomisk med ejerne af de talrige toldsteder, som dengang fandtes på de engelske veje, således at dampautomobilerne blev afkrævet fire- eller femdobbelte afgift, og for det andet gennemtvang man i Parlamentet en lov, som påbød, at der foran ethvert motorkøretøj i en afstand af 100 yards skulle gå en mand, som om dagen bar et rødt flag og om natten en rød lygte. Dette skete til trods for, at Underhusets trafikkommission, der i det væsentlige bestod af teknikere, i sin indstilling til Parlamentet skrev:

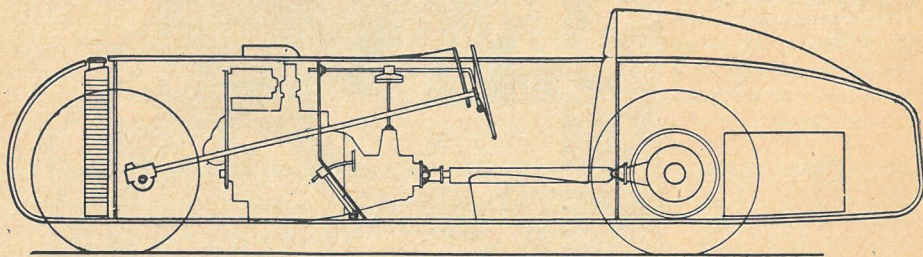
fortsættes side 51

↻

Hancocks berømte dampomnibus ERA (ikke at forveksle med de engelske racervogne af samme navn) havde bibeholdt hestevognsstyring, men der var udveksling i styretojet. Vognen ser måske nok lidt klodset ud, men den gjorde god fyldest i 1833.



NORDISK SPORTSVOGN



MED TO MOTORER

*Civilingeniør O. AHLMANN-OHLSSEN skitserer her en
tilsyneladende dristig tanke*

Når man betragter de resultater, de danske automobilsportskørere i de senere år har opnået i internationale konkurrencer, får man et indtryk af, at man med hensyn til konstruktionen af midget racere er ved at vinde godt med, medens bygningen af specialracere ikke står helt på højde med, hvad der præsteres i de øvrige nordiske lande. Det ville være på sin plads, om man søgte at analysere årsagen til dette forhold lidt nærmere.

Det er på forhånd klart, at bygningen af en specialracer som regel må holdes indenfor bestemte økonomiske rammer, og heraf følger igen, at man i reglen vil være henvist til at benytte ganske bestemte foreliggende konstruktionslementer ved vognens opbygning. Med denne givne begrænsning er det på den anden side i højeste grad nødvendigt, at man, inden bygningen påbegyndes, lægger en omhyggelig gennemarbejdet plan for konstruktionen i den hensigt at opnå det bedst mulige resultat med de forhåndenværende midler. Betragter man imidlertid de hidtil byggede specialracere, kan man ikke frigøre sig for det indtryk, at konstruktørerne i alt for høj grad er gået frem efter et bestemt klassisk skema uden at tage de frie konstruktionsbetingelser, som klassen giver, i betragtning. Her skal blot peges på en enkelt mulighed, som ikke hidtil har været bragt i anvendelse.

Kravene til en specialracer lyder i kort-hed således: Lav egenvægt, lille luftmodstand og så stor hestekraft som muligt under hensyntagen til driftssikkerheden.

Med hensyn til egenvægten synes de danske konstruktører at være på højde med situationen, man har i hvert fald ikke haft det indtryk, at de danskbyggede vogne, som har deltaget i de nordiske løb, har været hemmet af for høj egenvægt.

Hvad luftmodstanden angår, må man imidlertid med det samme anke over, at man konsekvent foretrækker racerkonstruktioner med fritliggende hjul til trods for, at der intet er til hinder for, at man benytter fuldt indkapslede strømliniekonstruktioner.

Ved opnåelsen af den størst mulige hestekraft har man hidtil alene forfulgt den mulighed at benytte en enkelt standardmotor, hvis maksimale effekt ved tuning og ved forøgelse af omdrejningstallet bringes betydeligt op over det normale, ofte så højt op, at driftssikkerheden ikke bliver tilfredsstillende.

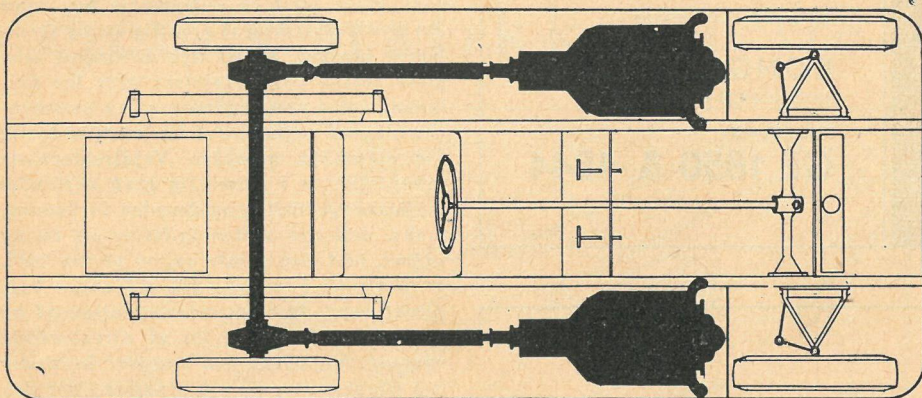
På skitsen er vist en specialracer, ved hvilken de to sidst opstillede krav er opfyldt på en ny måde. Indenfor et strømliniekarosseri, som går ud i fuld bredde, er i hver side — umiddelbart bag hvert af de to forhjul — anbragt en Ford V-8, 60 hk, som gennem normal kobling og gearkasse trækker bagud til hver sit spids- og

kronhjul, der igen driver hver sit af vognens to baghjul. Vognen har altså intet differentiale, derimod er indsugningsmanifolden for de to motorer indbyrdes forbundet ved et udlignerrør, der sikrer, at de to motorer får samme fyldning; dette rør virker altså som en slags differentiale, idet man går ud fra, at motorerne afgiver samme drejningsmoment, når de får samme fyldning (hvilket stemmer, hvis de er i samme tilstand, d. v. s. hvis de har samme mekaniske virkningsgrad).

Midt ned igennem vognen går et stort, firkantet rør af letmetal; røret har sam-

verstørrelse bundkar af hensyn til olie-kølingen.

Gearskiftningen sker ved hjælp af et håndtag på instrumentbrættet, som ved en tværliggende skiftestang er forbundet til de to gearstænger hørende til hver motor. Forhjulene er parallelført i almindelig triangelophængning, og styringen sker ved hjælp af en tandstang, der aktiveres af et tandhjul direkte på styrestammen. Benzintanken er anbragt bag bagakslen imellem de to pladedragere. Det eneste specielle element i hele konstruktionen er bagakslen, der må bygges op af to normale



Et snit gennem vognen set fra oven.

me højde som karosseriet og en indvendig bredde mellem kroppladerne på ca. 600 mm. De to motorer hænger i konsoller udvendigt på dette rør, og inden i røret sidder føreren. I det store rør sidder en række pladeformede tværafstivninger, herunder selve forbrættet. Umiddelbart foran den rammeformede tværafstivning, der ligger i forhjulenes midtlinie, sidder køleren, der er dimensioneret til at kunne køle begge motorer; luften fra køleren ledes foran forbrættet gennem letningshuller i de to lodrette pladedragere ud til motorerne, der hver for sig er forsynet med

differentialhuse, som forbindes med et rør.

Hvis man regner med 120 hk sammenlagt effekt for de to motorer ved koblingsflangen (de er altså hverken tunet eller sat op i omdrejningstal), en vægt på 900 kg for vognen driftklar incl. fører og brændsel og en luftmodstandskoefficient på 0,30, bliver den beregnede tophastighed med en gearing på 1:2 i bagtøjet lig med 235 km i timen. Accelerationsevnen bliver ca. 30 % bedre end for en almindelig 85 hk Ford V-8 roadster.

A. O.



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
 NØRREBROGADE 213 · LUNDTØFTEGADE 100 · TAGA 4868

GENTOFTE BOGTRYKKERI

leverer Dem

Erykoagen
af i dag

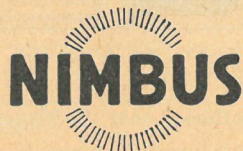
Tilbud og overslag uden
forbindende

Stort lager af papir
Moderne skriftudvalg

KONGELYSVEJ 14
(ved Kildegårdsplads)

TELEFONER:

GE 1850 & 4844



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 Brædegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

VORE VEJE BEGYNDER AT BLIVE PROBLEMBØRN

Tre af vore vejeksperter udtaler sig i det nye nummer af Esso Bladet, som udgives af Det Danske Petroleums Aktieselskab, om vore vejproblemer i dag og frem i tiden.

Vejdirektør Kaj Bang, den første, vi har haft, giver først en redegørelse for, hvad det nye Vejdirektorat egentlig er, og fremhæver kraftigt, at det nye direktorat ikke giver staten nye beføjelser over for amterne, men i virkeligheden er en sammenlutning af vejkontoret under Ministeriet for offentlige arbejder. Vejdirektoratets arbejdsfelt er i væsentlig grad *vejfonds-midlernes fordeling* og desuden lovforslag, f. eks. den nye motorafgiftslov og en ny vejlov, idet den gamle vejlov er fra 1867. *Snekastning* kommer også ind under Vejdirektoratet, ligesom udarbejdelsen af en *ny vejplan* hører til en af direktoratets opgaver. Vejdirektøren kommer herunder ind på, at vore veje må afpasses efter den trafik, der er på dem, og at de må udbygges sektionsvis, således at der bliver taget hensyn til de strækninger, der har størst færdsel, idet vi herhjemme ikke har råd til at bygge vejene lige gode over det hele. Til sidst fremhæver vejdirektøren, at direktoratets opgave ikke er at bygge veje, men at være tilsynsførende og koordinere.

Derefter har vejdirektoratets tekniske leder, overvejsingeniør K. O. Larsen, ordet, og på spørgsmålet, om vort vejnet i dag opfylder tidens krav, svarer K. O. Larsen blankt nej. De opfylder navnlig ikke kravene til sikkerhed. Noget af det vigtigste må være at tilpasse vejnettet til den hurtigkørende trafik. Således må de mange uheldige vejsving rettes ud, bakketoppene fjernes og vejbelægning og afmærkning være den bedst mulige. Det ville være naivt at tro, at man kan afskaffe ulykkerne, fortsætter overvejsingeniøren, men man kan sikkert undgå en del af dem. Mange ulykker har flere årsager, fjerner man een af dem, fjerner man højst sandsynligt ulykken. Moderne veje må bygges ud fra den forudsætning, at hastigheden er 100

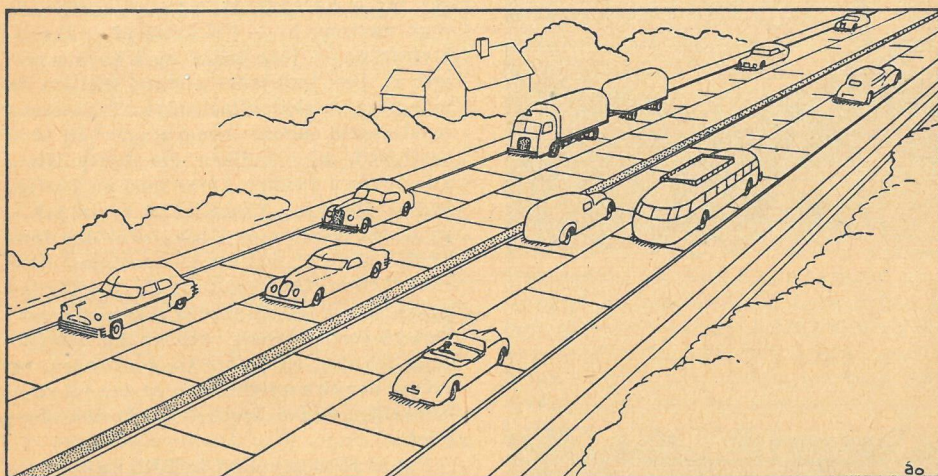
km på hovedveje og 80 km på vigtigere landeveje, og hvad vejbelægningen angår, er man enig om at undgå den glatte asfalt og i stedet for få ru, lys belægning. Hr. K. O. Larsen slutter med at sige, at man kan ikke forhindre, at der sker ulykker, fordi folk gør fejl eller kører uforsigtigt, men man kan reducere mulighederne for ulykker ved — at bygge mere sikkerhed ind i vejene.

I tilknytning til vejdirektørens og overvejningens udtalelser fortæller Køben-

havns amts vejchef S. Valeur Meller om et af problemerne ved anlæg af moderne motorveje: placering af service stationer. Amtsvejinspektøren siger således, at der ikke stilles krav med hensyn til, hvor mange service stationer der findes, men der stilles krav med hensyn til skiltning og belysning og til tilkørselsforholdene, idet der af trafikale grunde kun må køre een vogn ad gangen, ligesom anlæg af stationer ikke må stride mod kommunernes byggeplaner.

I tilslutning til ovenstående behandler civilingeniør O. Ahlmann-Ohlson i nedenstående et ret interessant problem, nemlig hvor stor trafik vejene kan tage, baseret på erfaringer man har fået gennem forsøg i U. S. A.

Vejenes trafikkapacitet

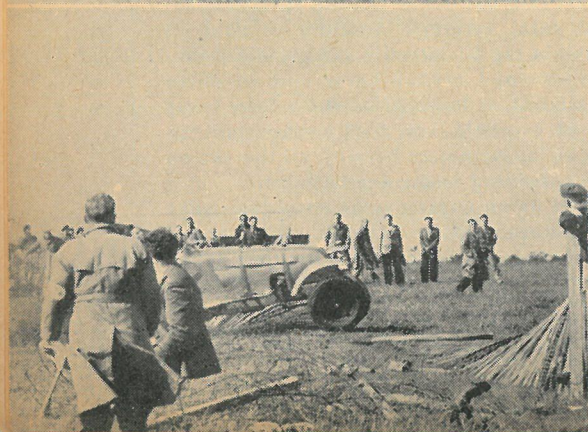
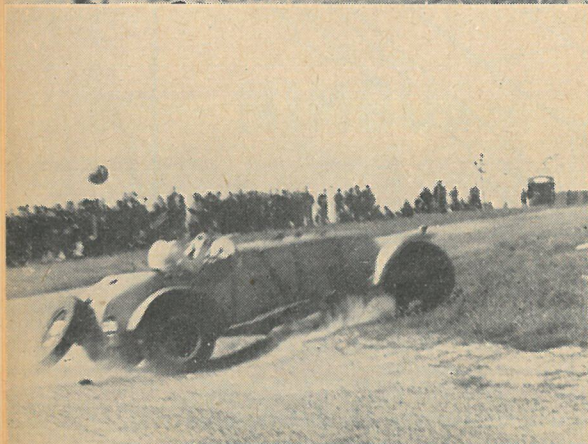
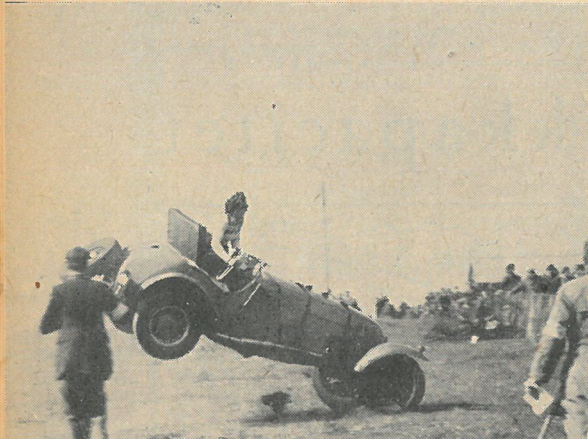
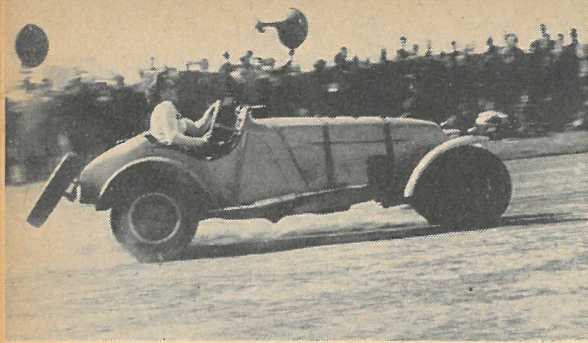


Der er jo efterhånden både blandt vejbyggere og blandt motorfolkene i almindelighed opnået enighed om, at det gælder om — indenfor en overskuelig årrække — at få anlagt et net af gennemgående motorveje her i landet, veje, som tillader motorkøretøjer af alle kategorier at gennemkøre de lange distancer med fri hastighed og uden fare for at møde tværgående trafik. Ved hjælp af sådanne veje regner man med at kunne reducere antallet af færdselsulykker væsentligt, samtidig med at den frie kørehastighed skulle gøre det muligt at afvikle langt større trafikmængder end i øjeblikket muligt på de eksisterende hovedveje. Hensigten med denne artikel er at gøre lidt nærmere rede for de forhold, som har indflydelse på det sidste af de

nævnte punkter, i første række, om der er visse naturlige forhold, som sætter en grænse for den trafikmængde, der — uanset vejens kvalitet — kan føres frem over en bestemt strækning.

Det er en kendt sag blandt alle motorkørende, at trafikken på landevejen — i hvert fald når der er tale om et tilstrækkeligt antal køretøjer samtidig — altid vil udvikle sig til kørsel i række; det forreste køretøj i rækken kører med en sådan hastighed, at ingen af de andre føler trang til at overhale, kun hvis rækken indhenter et langsommere køretøj, vil der ske en vis spredning under overhalingen.

Lad os nu engang se på en sådan række af motorkøretøjer. Rækkens længde er bestemt dels af de enkelte køretøjers total-



længde og dels af deres indbyrdes afstand. Totallængden varierer naturligvis fra det ene køretøj til det andet, men hvis man — hvad der er hensigten i det foreliggende tilfælde — vil underkaste problemet en rent matematisk behandling, vil det være tilstrækkeligt, at man kender den gennemsnitlige længde af de køretøjer, der kører her i landet (omfattende både personbiler, lastbiler, omnibusser og motorcykler); en del af opgaven består altså i at skaffe et tal eller i hvert fald et holdepunkt for bedømmelsen af køretøjernes gennemsnitlige længde.

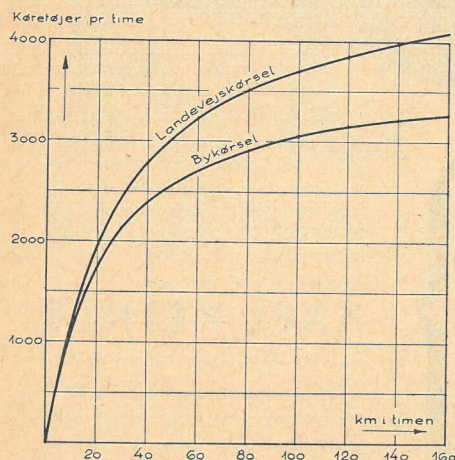
Det andet bidrag til vognrækkens længde, nemlig afstanden mellem de enkelte køretøjer, kan man ad teoretisk vej danne sig et begreb om ved at forudsætte, at den indbyrdes afstand mellem et køretøj og det foran kørende skal være så stor, at vogn nummer to — i tilfælde af rækkeopbremsning — ikke kører op i vogn nummer et. Den indbyrdes afstand mellem de to køretøjer skal altså svare til førerens reaktionstid under hensyntagen til den hastighed, med hvilken der køres. Hvis alle vogne i rækken kører med en hastighed af 100 km i timen (27,8 m pr. sek.), og reaktionstiden er 1 sek., skal den indbyrdes afstand mellem to køretøjer altså være 27,8 m. Om reaktionstidens virkelige størrelse ved vi imidlertid ikke noget sikkert på forhånd, dels varierer den selvfølgelig fra den ene fører til den anden, og dels er der en mulighed for, at den vil være forskellig under forskellige færdselsforhold.

For at få et grundigt indblik i disse forhold gennemførte man på landevejene i staten Ohio, USA, i 1930'erne en analyse af automobiltrafikken, som både ved sin form og ved de resultater, der kom ud deraf, har krav på en vis interesse. Man opstillede nemlig i en vis afstand fra særligt trafikerede landevejsstrækninger små filmsapparater med en automatisk, elektrisk udløser, der sørgede for en optagelseshastighed på nøjagtig to billeder pr. sekund. På den vejstrækning, der kom med

En kvindelig engelsk sportskorer, Mrs. Onslow-Bartlett, klarede for nogle dage siden en vanskelig situation ved sin koldblodighed og dygtighed. Under et bakk løb deltog hun i sin mands Mercury-special, men den tog magten fra hende, og som det ses på billederne, varede det lidt, inden hun atter fik herredømmet over vognen. For at undgå at ramme tilskuerne måtte hun manøvrere vognen ind på en mark, hvor hun mejede et rækværk ned — men hun klarede situationen uden at ramme nogen.

(Black Star Pictures.)

på billedet (længde 75—100 m), blev der opsat små mærkepæle i en bestemt indbyrdes afstand. Af ethvert køretøj, som gennemkørte den pågældende strækning, blev der nu taget en række billeder, og ved hjælp af de indfotograferede mærkepæle kunne man nu bagefter i laboratoriet ved hjælp af et særligt konstrueret projektiionsapparat bestemme hvert enkelt køretøjs hastighed inden for måleområdet; hvis der var tale om køretøjer, der kørte i række, kunne man endvidere med stor sikkerhed be-



Kurveblad, som viser sammenhængen mellem kørehastigheden og antallet af motorkøretøjer pr. time for en enkelt vognrække. (Ohio, USA.) Den lavere liggende kurve for bykørsel skyldes, at reaktionstiden ved opbremsning er ca. 30 pct. højere i bygaderne end på landevejene (se teksten).

stemme deres indbyrdes afstand, således at man ved disse målinger efterhånden fik samlet et stort antal sammenhørende værdier for kørehastighed og indbyrdes vognafstand, svarende til den gennemsnitlige vognlængde i den pågældende egnd og til den reaktionstid, man i almindelighed måtte regne med under de pågældende færdselsforhold.

Det viste sig ved disse landevejsmålinger, at den gennemsnitlige totallængde af køretøjerne var 6,1 m, og at reaktionstiden var 0,75 sek., beregnet efter den målte afstand mellem vognene. Ved tilsvarende målinger, som blev foretaget i store og middelstore byer indenfor det samme statsområde, viste det sig, at den gennemsnitlige vognlængde naturligvis var den samme, men — ejendommeligt nok — var den beregnede reaktionstid her 0,96 sek. Dette forhold må formentlig forklares ved, at bytrafikken rummer så mange distrahe-

rende momenter, at den naturlige reaktionstid forøges med knap 30 pct. Nu har man jo igennem årene både i England, Tyskland og Frankrig foretaget mange forsøg til bestemmelse af reaktionstiden ved direkte måling på køretøjer under opbremsning, og man er ved disse forsøg kommet til det resultat, at den — alt efter førerens tilstand og forudsætninger — ligger mellem 0,5 og 1,0 sek. Det interessante ved de omtalte amerikanske forsøg er ikke alene, at man kan bestemme den indbyrdes afstand, som køretøjerne i rækken skal overholde for ikke at køre op i hinanden ved en opbremsning, men især at førerne i praksis tilsyneladende overholder denne teoretisk rigtige afstand.

På hosstående kurveblad er indtegnet to kurver, som viser, hvor mange køretøjer i række der ved de amerikanske forsøg passerer et enkelt snit i vejen pr. time, idet det forudsættes, at køretøjerne kører i uafbrudt række, eller sagt med andre ord, at den pågældende kørebane er 100 pct. udnyttet. I praksis kan man naturligvis kun undtagelsesvis regne med at komme op på den udnyttelse af en enkelt kørebane, som er angivet ved disse kurver, selv om trafikmængden iøvrigt er til stede, idet den forudsætter, at samtlige køretøjer er i stand til at overholde en bestemt hastighed; blot en vindspejlsvisker på en af vognene svigter ved frakørsel efter en sportsskamp i regnvejr, vil denne ene vogn være tvunget til at køre langsommere, og så vil trafikmængden straks synke ned til en lavere værdi.

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær
Kvalitet, ogsaa for
Harley og Indian.
Akkumulatorer —
Koblingsgreb —
Læderbælter brede

Kr. 5,50 — Lydpotter Kr. 29 — Amal-
karburatordele — Lygteglas — Trans-
fers til de fleste Maskiner — forcro-
mede Styr 1" og $\frac{7}{8}$ ".

Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede
Specialforretning.

Griffenfeldtsgade 5, Telefon Nora 79 11
Provinsordrer kun pr. Efterkrav.

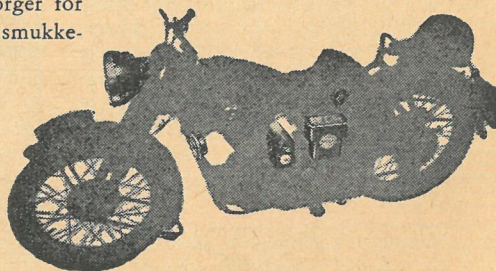


LUCAS

elektrisk udstyr



— navnet, som borger for
højeste kvalitet og smukke-
ste udførelse.




LUCAS
ELKTRISK UDSYR


C.A.V.
GENDEL-TILBEHØR - ELEKTRISK UDSYR


GIRLING
BREMSE OG STØDDAMPERE

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

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Kontor og Lager: Nørre Vold 9

Telefon: Central 4195 — 6819

Service-afd.: Nørreg. 40. C. 9279

K Ø B E N H A V N K

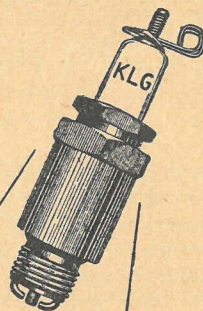
Teoretisk skulle man måske tro, at der på en vejbane med to kørebaner kunne køre dobbelt så mange køretøjer som på en enkelt vejbane, men det kan der naturligvis ikke. I praksis vil den yderste kørebane altid være forbeholdt køretøjer, som overhaler, i heldigste tilfælde køretøjer, som kører med ret stor indbyrdes afstand i rækken, således at de ikke repræsenterer den maksimale trafikmængde svarende til rækkens hastighed; man kan nemlig ikke pakke begge kørebaner fuldstændigt med trafik, der må altid være vigemuligheder, hvis der pludselig skulle opstå en uventet situation. På visse meget stærkt trafikerede strækninger kan det ligefrem være nødvendigt for politiet, at de — under hensyntagen til såvel færdselssikkerheden som den forhåndenværende færdselsmængde — ligefrem foreskriver køretøjerne en ganske bestemt hastighed, som skal overholdes; dette er f. eks. tilfældet ved tunnelen under Hudsnfloden i New York.

Det fremgår af de viste kurver over færdselsmængden som funktion af køreha-

stigheden, at der er grænser for, i hvor høj grad det kan betale sig at øge hastigheden for at få færdselsmængden sat i vejret. Forøger vi f. eks. hastigheden fra 80 til 140 km i timen ved kørsel i en enkelt række på landevejen, vil antallet af køretøjer pr. time kun vokse med 500, en forøgelse som ikke står i noget rimeligt forhold til den stærkt forøgede risiko (f. eks. ved punktering), som er knyttet til hastighedsforøgelsen. Dette resultat får i virkeligheden vidtrækkende konsekvenser for bygningen af de særlige automobilveje, på hvilke man forudsætter hastigheder af 120 km i timen eller mere; man kan godt under visse omstændigheder tænke sig den situation, at en automobilvej, når den er nyanlagt, tillader fuldstændig frit valg af kørehastighed, men at den, efterhånden som udviklingen af trafikken skrider frem, kun kan befares med ret moderate hastigheder. For at imødegå dette må man først og fremmest sørge for, at de nye automobilveje ikke dimensioneres for knebent.

*

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

ULSTER GRAND PRIX

1. F. L. FRITH — VELOCETTE
1. C. S. SALT — VELOCETTE

SILVERSTONE (Automobiløb)

STANDARDVOGNE

1. Mr. CULPAN — FRAZER-NASH

VILH. NELLEMANN A-S — KØBENHAVN — RANDERS

Tre interessante motorcykler

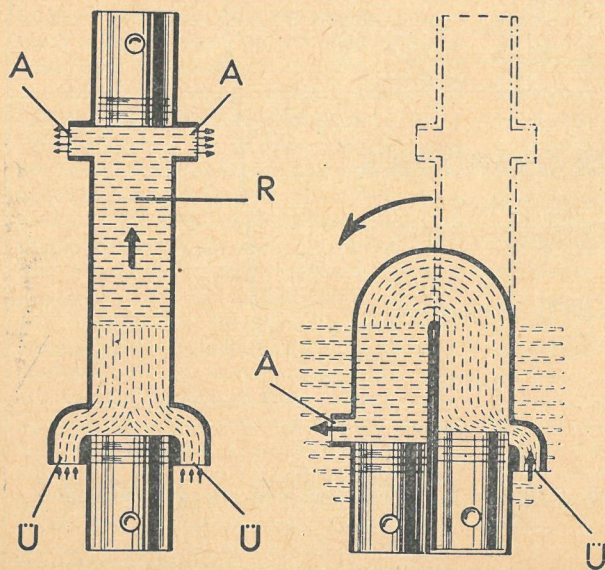
*Den dobbeltstemplede Puch atter på markedet
med 3 modeller*

Lad os et øjeblik se helt bort fra sprinter- og racermotorer, hvad mener De så om en hestekraft-ydelse på 60 bhk pr. liter slagvolumen? Ganske pænt af en luftkølet standard-motor. For lige at skele til racermotorerne, så tjener det til sammenligning, at en JAP-sprinter yder 80 bhk pr. liter slagvolumen, og sammenligner man den her antydede ydelse med en af de mest effektive motorer, motorcykleindustrien endnu har frembragt i serieproduktion til standardmotorcykler, den nye Indian Twin på 440 ccm, så yder denne motor maksimalt 50 bhk pr. liter slagvolumen. Hvad er det da for en motor, der kan præstere disse 60 bhk. pr. liter? Det er såmænd en letvægter på 125 ccm, nærmere betegnet en 125 ccm Puch Sport. Navnet Puch vil ikke sige ret meget for mange af vore helt unge læsere, men for os, der fulgte med i, hvad der skete i den store verden før krigen, vil Puch minde os om nogle fantastisk hurtige maskiner, der vandt mange continentale løb på temmelig overbevisende måde. Puch-fabrikerne, der ligger i Østrig, var

de første, der satte dobbeltstemplede motorcyklemotorer i seriefabrikation, og først senere begyndte DKW med dette system, der dog hovedsagelig indskrænkede sig til racermaskinerne i 250 ccm og 350 ccm klasserne. Senere er Ehrlich også begyndt med dobbeltstemplede motorer i deres EMC.

Så må det være os tilladt lige at forklare lidt om dette princip, der ikke må forveksles med en tocylindret motor i al almindelighed. Først vil vi lige repetere, at i en almindelig totaktsmotor regulerer stemplet ind- og udblæsning samt ind sugning. Dette system kaldes tværskylning, idet cylinderen skylles ren for den afbrændte gas af den friske gas, der efter at være blevet dirigeret i den rigtige retning enten af en deflektor på stemplet eller af kanalernes stilling, og denne bevægelse vil i det store og hele være en bevægelse af frisk og afbrændt gas på tværs af cylinderen. Den dobbeltstemplede motor er derimod således indrettet, at det ene stempel dirigerer ind sugning og indblæsning, medens det

andet dirigerer udblæsningen. Man kan på denne måde opnå en faseforskydning, der svarer til ventilmotorernes »overlap«, samtidig med at cylinderen bliver skyllet fuldstændig eller tilnærmelsesvis fuldstændig ren. Faseforskydningen opnår man ved at anbringe forbindelseskanalens indblæsningsåbning i den ene cylinder i nøjagtig sam-



Princippet i en dobbeltstemplede motor er her vist som en vandret dobbeltstemplede motor, hvor princippet tydeligt ses, og på illustrationen til højre er cylinderen bukket sammen til en lodret dobbeltstemplede motor, men princippet er uforandret. A er udblæsningsporte, og U er indblæsningen fra krumtaphuset. R er den afbrændte gas.

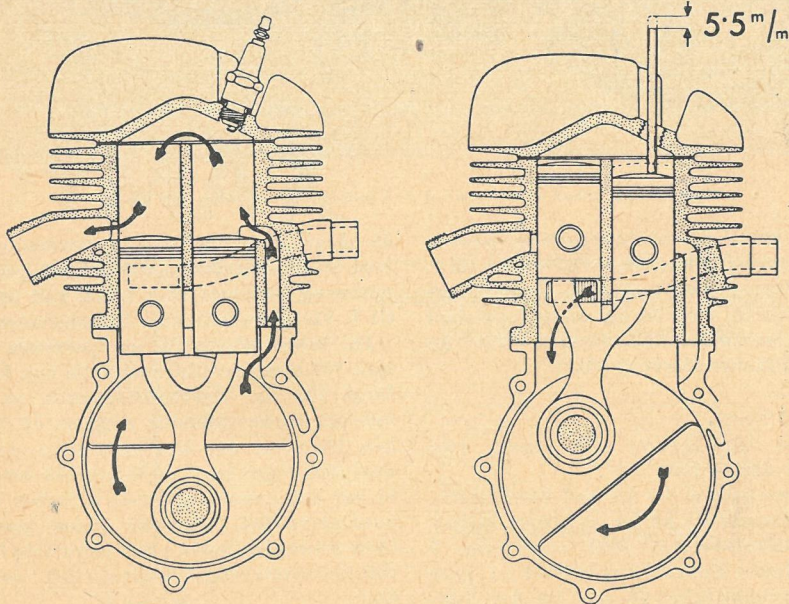
me højde som udblæsningen i den anden cylinder. Samtidig er de to stempler anbragt på en gaffelformet plejlstang, hvorfor de to stempler nødvendigvis må forskyde sig lidt i forhold til hinanden, når krumtappen ikke netop er i top- eller bundstilling. Og hvad opnår man så ved det? I grunden en hel del. I udblæsningslaget vil udblæsningsstemplet være længere nede end indsugningsstemplet, og det første overtryk vil derfor blive udlignet og sætte gasstrømmen i gang, inden indblæsningen åbner og sætter rigtig fart i tingen. Når indblæsningen åbner, udsættes den afbrændte gas for et regulært bagholdsangreb, og den bliver skubbet på langs ud af den ene cylinder over i den anden og ud

met er fælles for begge cylindre, og indsugningen til krumtaphuset er nøjagtig som på en tværskyllet motor dirigeret af stemplet og åbnet, når stemplerne er i top, hvorved der er vacuum i krumtaphuset. Endelig kan de dobbeltstemplede motorer komprimere en del højere end de tværskyllede.

De her omtalte Puch maskiner fremstilles i 3 modeller, hvoraf de to er på 125 ccm og den tredje på 250 ccm.

Type 125 Touren.

Ved det første overfladiske syn på maskinen får man indtryk af en meget robust og solid lille maskine. Udseendet er pænt og sobert, sadlen ophængt i eet punkt

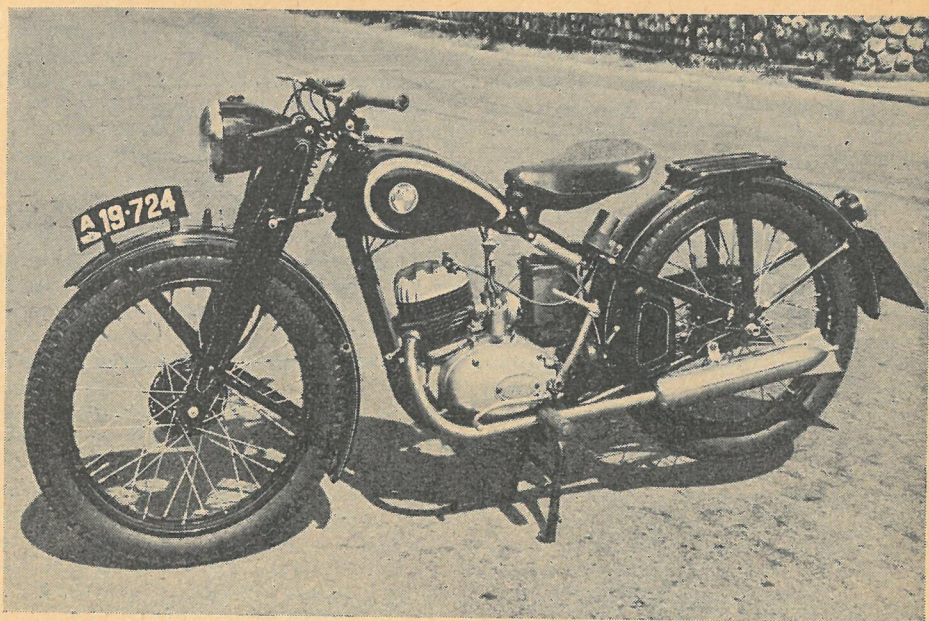


Et tværnit gennem den dobbeltstemplede Puch. På illustrationen til højre ser man tydeligt de to stemplers forskydning i forhold til hinanden, medens man på figuren til venstre kan følge gassens vej gennem motoren.

af udblæsningen, medens den friske gas indtager dens plads. I begyndelsen af kompressionsslaget vil udblæsningsstemplet lukke udblæsningsåbningen, medens indblæsningsåbningen endnu står lidt åben på grund af stemplernes indbyrdes forskydning. Dette svarer til indsugningsventilen, der står åben, efter at kompressionsslaget er begyndt i en firetaktsmotor. Det sidste undertryk i cylinderen vil derved næsten blive udlignet i forhold til trykket i krumtaphuset, og man opnår den bedst mulige fyldningsgrad. Forbrændingsrum-

og udstyret er som på en stor maskine. Altsammen meget pænt og tiltalende, men det er specifikationen, der er det interessante, og den lyder således:

1 dobbeltstemplet cylinder, boring 2×38 mm, slag 55 mm, slagvolumen 124,75 ccm, kompressionsforhold 6,5 : 1, maksimalydelse 5,2 hk ved 4500 omdr/min. Dette svarer til 41,6 hk pr. liter. Maksimalt omdrejningstal 4800 omdr/min. Gearkassen er sammenbygget med krumtaphuset og fuldt synkroniseret. Udvekslingsforhold: 1. gear 8:24, 2. gear 17:23, 3. gear 22:18,



Puch 125 ccm Touren er den første af de 3 modeller, der er kommet til landet.

hvilket giver en totaludveksling mellem motor og baghjul på 26,0, 11,7 og 7,1 til 1. Gearskiftning med fodpedal. Gummistørrelse 3,00×19, vægt 84 kg, marchhastighed 75 km/tm., brændstofforbrug 2,4 liter på 100 km (ukontrolleret af SMJ).

Type 125 Sport.

Samme specifikation som Touren med følgende ændringer:

Maksimalydelse 7,5 hk ved 5500 omdr/min. svarende til 60 hk pr. liter. Maksimale omdrejningstal 6000 omdr/min. 2 karburatorer. Udvekslingsforhold i 1. gear 9:23. Marchhastighed 90—100 km/tm. Tophastigheden ligger efter sigende på 110 km/tm.

Type 250 TF.

Man kommer ikke udenom, at man her står overfor et usædvanlig smukt køretøj og forøvrigt overfor en ganske stor motorcykel. Man kommer heller ikke uden om, at konstruktørerne har kigget lidt i Tjekoslovakiet.

Specifikationen er:

1 dobbeltstemplet cylinder, boring 2×45 mm, slag 78 mm, slagvolumen 248,1 ccm, kompressionsforhold 6,2:1, maksimalydelse 12 hk ved 4500 omdr/min., svarende til

48 hk pr. liter. Gearkassen sammenbygget med motoren. Udvekslingsforhold (mellem motor og baghjul) 18,7, 10,24, 6,82 og 5,21 til 1. Fodgearsskiftning. Dækstørrelse 3,25×19. Telescopforgaffel og fjedrende bagstel. 180 mm bremsetromler, 25 mm brede. Vægt 125 kg. Marchhastigheden ca. 100 km/tm, tophastigheden opgives af fabrikken til »over 100 km/tm«, efter sigende skal den ligge oppe omkring 140 km/tm., vi har dog endnu ikke haft lejlighed til at konstatere det, eftersom denne maskine først ventes til landet i den nærmeste fremtid. Benzinförbruget opgives til 3 l pr. 100 km.

For alle maskinerne gælder det, at der er fuldt elektrisk udstyr og speedometer indbygget i lygten. Fodgearret er anbragt på venstre side og bremsen på højre side.

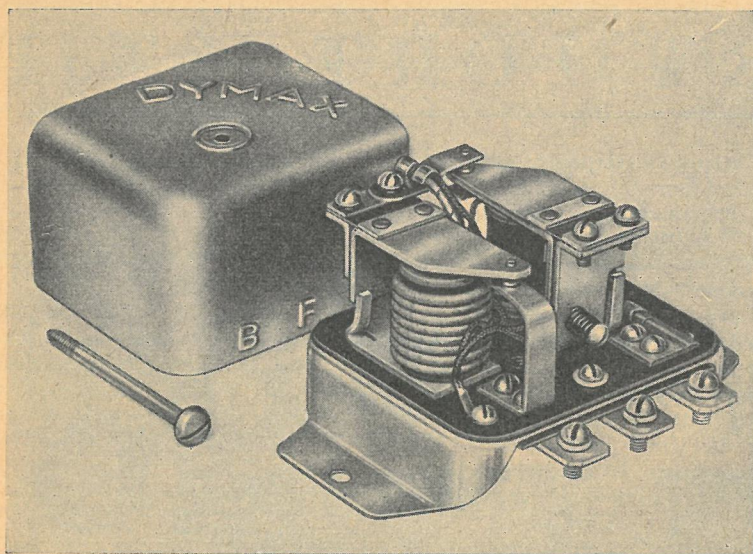
„DERBY“ — FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885



DYMAX

Spændingsrelæer

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

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

Monteringsforskrift i hver Æske

Fabrikat:



ROSKILDE

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

HOVEDFORHANDLER

SVEND  OLSEN

Halmtorvet 13 . Kbhvn. V. . Central 9063

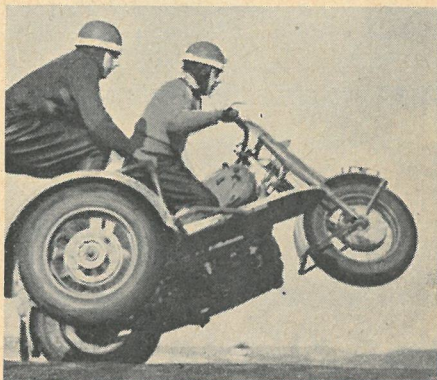
KORT FORTALT I

Mange har før krigen haft lejlighed til at overvære de store internationale motorløb på den verdensberømte tyske bane, Nürburgring. Det var blandt andet på denne bane, at Mercedes og Auto-Union udkæmpede drabelige kampe såvel med udenlandske fabrikker som indbyrdes.

Kort efter krigens afslutning kørtes der atter på Nürburgring, og den 7. august i år kørte man det tredje mesterskabsløb for sports- og racervogne, denne gang med international deltagelse i Grand Prix'et. Foruden tre franskmænd, een hollænder og een belgier startede den gamle mester Hans Stuck i en vogn fra Falkenhausen (AFM). Stuck førte flere omgange, men måtte derefter udgå.

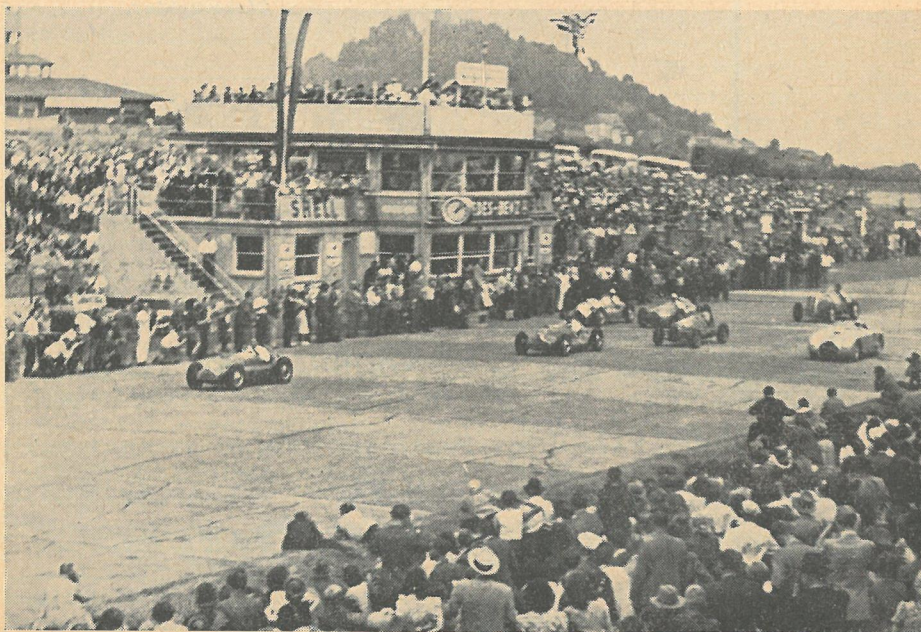
For første gang i Tyskland kørte man om mestertitlen i den lille racerklasse for vogne med slagvolumen indtil 750 ccm. Efter et spændende løb erhvervede Walter Kommosa fra Scampolo denne titel. Noget nyt for de 275.000 (ja, der var ikke et nul

for meget, det var over en kvart million) tilskuere var et handicapløb for den tyske motorcykle-elite.



På dette billede ser vi den egentlige fidus ved den store BMW militærmodel med træk på sidevognshjulet. I terrænet kan den løftes op over forhindringer ved en hård acceleration i et lavt gear. Det var sikkert ikke det, der var meningen her, men det er jo en anden sag.

(Foto V.M.)



Fra starten til de tyske mesterskaber på Nürburgring.

(DENA BILD)

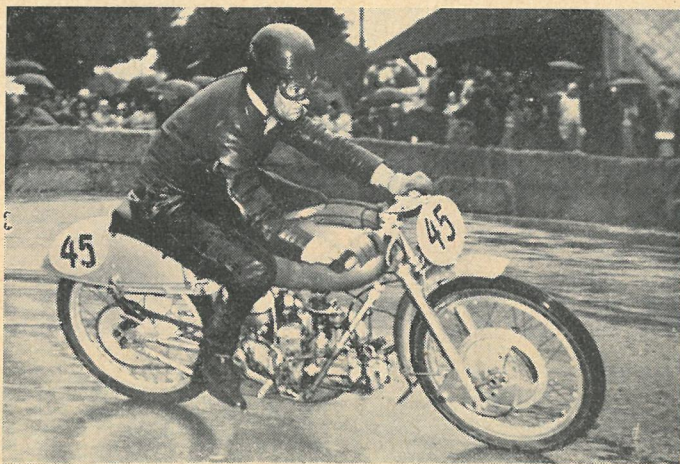
TEKST OG BILLEDER

Esso Bladet bringer i sit sidste nummer en artikel af redaktør Jørgen Sandvad om motorkørsel i Rusland. Ifølge artiklen er den private bilisme i stærk fremgang i Rusland, hvor en vogn af Olympia typen i dag koster ca. 8.000 rubler — ikke nogen uoverkommelig sum for en russisk fagarbejder, der har en månedlig løn af 2—3.000 rubler og hans kone måske det samme. De vogne, man i dag ser på gaderne i Moskva og andre store russiske byer, er inspireret af den amerikanske bilindu-

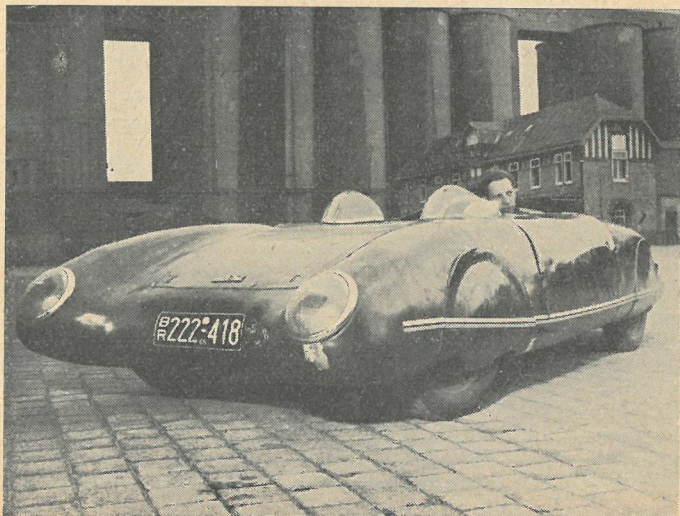
stri. Russernes køreevne er påfaldende præget af gode nerver, og der køres op til det muliges grænse, men aldrig sådan, at det virker uforsvarligt. Derimod synes de tekniske kundskaber vedrørende bilkørsel at være mindre fremtrædende. Stadig ifølge artiklen må ingen udlænding eller sovjetborger uden særlig tilladelse selv køre mere end 50 km uden for Moskva, og selv om tilladelse gives, skal man have andre ærinder end at køre søndagstur.

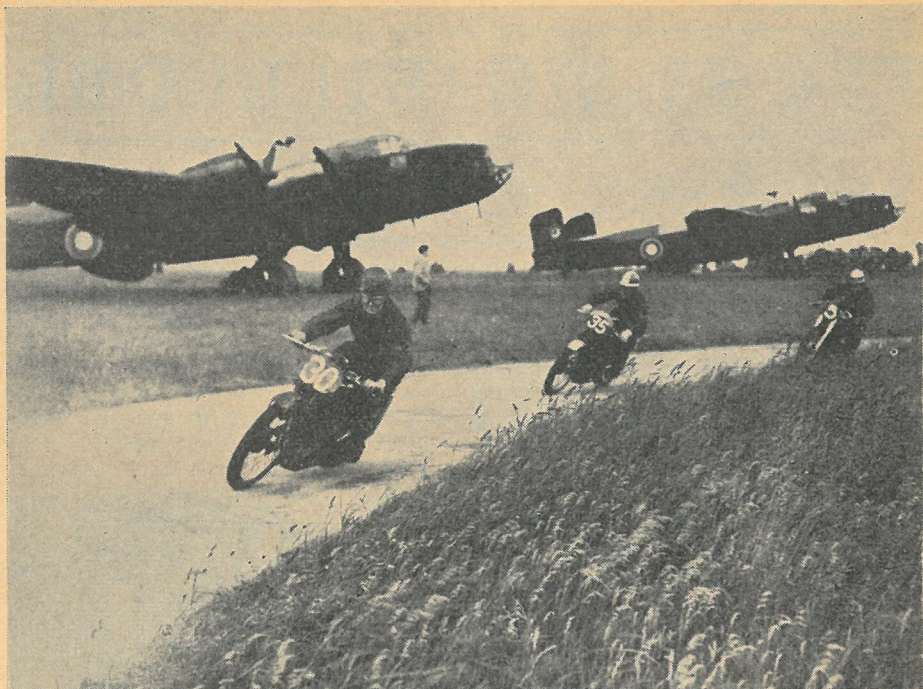
*

Den skotske motorkører Fergus Anderson i et sving på sin Guzzi i det svejtsiske Grand Prix, Erlem. Anderson vandt 250 ccm-klassen foran svejtseren Benoit og italieneren Nino Columbo. (Associated Press.)



Denne tilsyneladende nægtige vogn er såmænd en tysk folkevogn med specialkarosseri. Vognen har en tophastighed på godt 130 km/tm. mod standardvognens 100 km/tm.





Heddon Flyvepladsen er en ideel bane til træning og løb, eftersom rytterne kun køre maskinerne ind på græsset, hvis de er ved at miste herredømmet over dem.



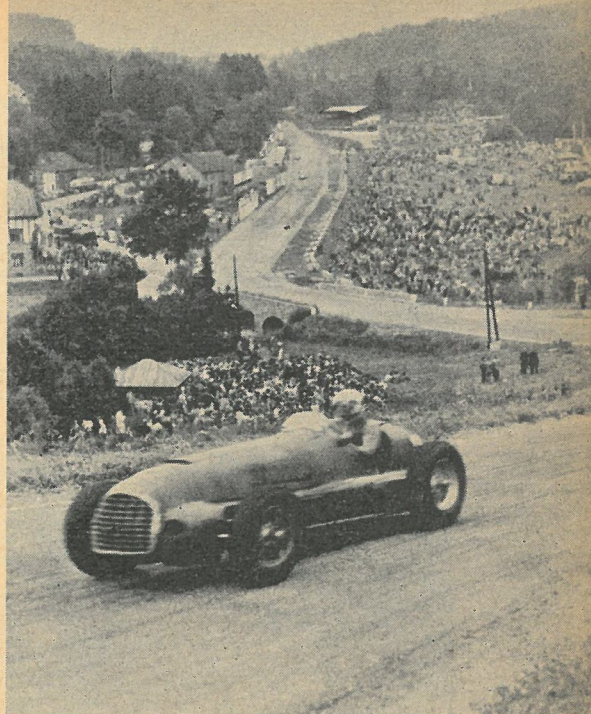
En ordentlig motor-sludder er ikke det mindst vigtige ved denne træningslejr.

En pragtfuld træningslejr

De engelske motorrytters klub har fået indrettet en pragtfuld træningslejr på flyvepladsen ved Heddon. Siden Brooklands er blevet nedlagt, og arealet er indgået i en fabriksvirksomhed, har klubbens medlemmer været hjemløse, men nu tager man altså fat igen. Der afholdes også løb, hvor der regelmæssigt er 40.000 tilskuere til at rette på klubbens økonomi. Klubbens medlemmer fungerer som officials, startere o.s.v., og de unge ryttere får både gode råd og praktisk vejledning af deres mere erfarne kolleger. Det viser sig, at mange unge mennesker nærmest deltager for morskab, men under løbene viser de glimrende evner, og mange af dem er gået videre til mere betydningsfulde løb.

Her er noget for de danske klubber at gå i gang med. Selvfølgelig vil det være vanskeligt at opnå så ideelle forhold, men der er dog enkelte klubber her i landet, der har indrettet en træningsbane. I det hele taget kan man godt sige, at de danske klubber burde tage sig lidt mere af det sportslige og motortekniske og lade den mindre betydende selskabelighed indtage en knapt så dominerende rolle. De engelske klubber har f.eks. glimrende tilrettelagte undervisningstimer, hvor medlemmerne kan få både praktisk og teoretisk undervisning i motorteknik, reparation og tuning. Tænk over det.

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL har nu udsendt MOTORCYKLE-HÅNDBOGEN på svensk. Distributionen foregår gennem Importbøkkhandeln, og det første oplag blev udsolgt på tre uger, andet oplag er i trykken. Bogen er for tiden udsolgt på dansk, nyt oplag kan forventes til efteråret.

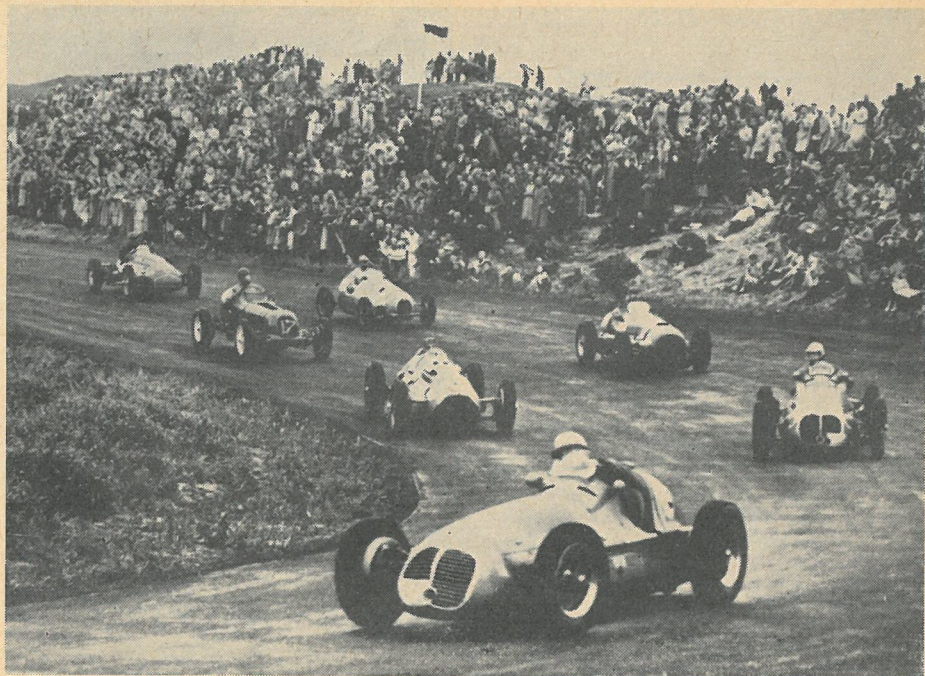


Et blik ned over banen, hvorpå det belgiske Grand Prix køres. Som det vil ses, byder den både på meget hurtige lige strækninger og kurver. I forgrunden ses Villorosi i sin Ferrari. Løbet blev vundet af franskmænden Louis Rosier i Talbot med en gennemsnitshastighed på 150 km/tm. Villorosi blev nr. 2.

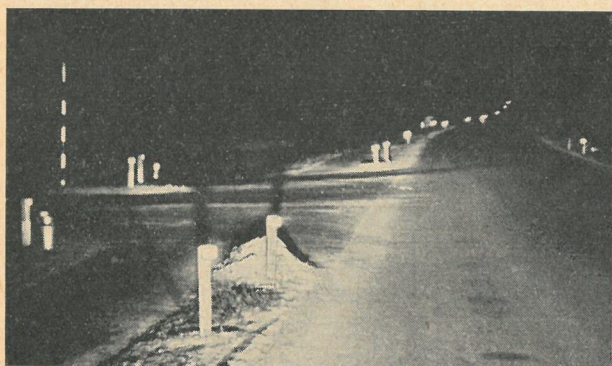


Et stjernesud

Italieneren Guiseppe Farina stiger ud af sin Maserati efter at han er kørt i halm-ballerne under det belgiske Grand Prix. Det virker trods alt beroligende, at også stjerner kan fejle.

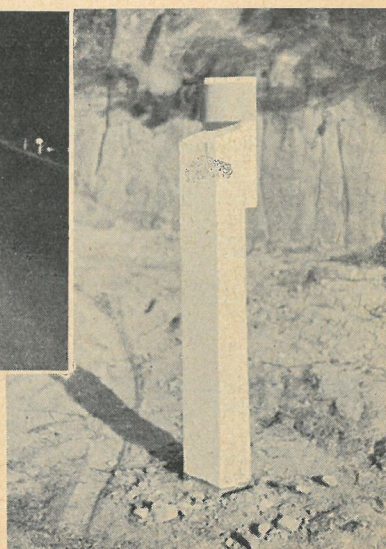


En gruppe store vogne ses her i det første hollandske Grand Prix for automobiler. Løbet blev vundet af Villorosi i Ferrari med en gennemsnitsfart af 124,06 km/tm. De to Maserati-kørere de Graffenried og Bira blev henholdsvis nr. 2 og nr. 3. Trods osende regn var der 40.000 tilskuere. (Associated Press.)



Svenskerne har på flere vejstrækninger indført et glimrende afmærkningssystem. Dette består af nogle plader, der kaster lyset kraftigt tilbage, når de rammes af lygterne. Pladerne er anbragt på pæle, vejvisere og vejsten.

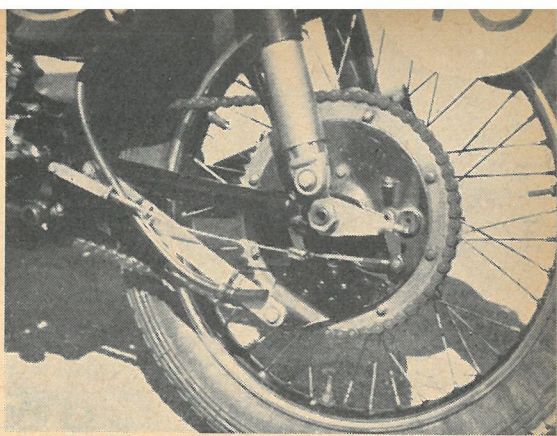
Som det fremgår af ovenstående, er virkningen forbløffende.



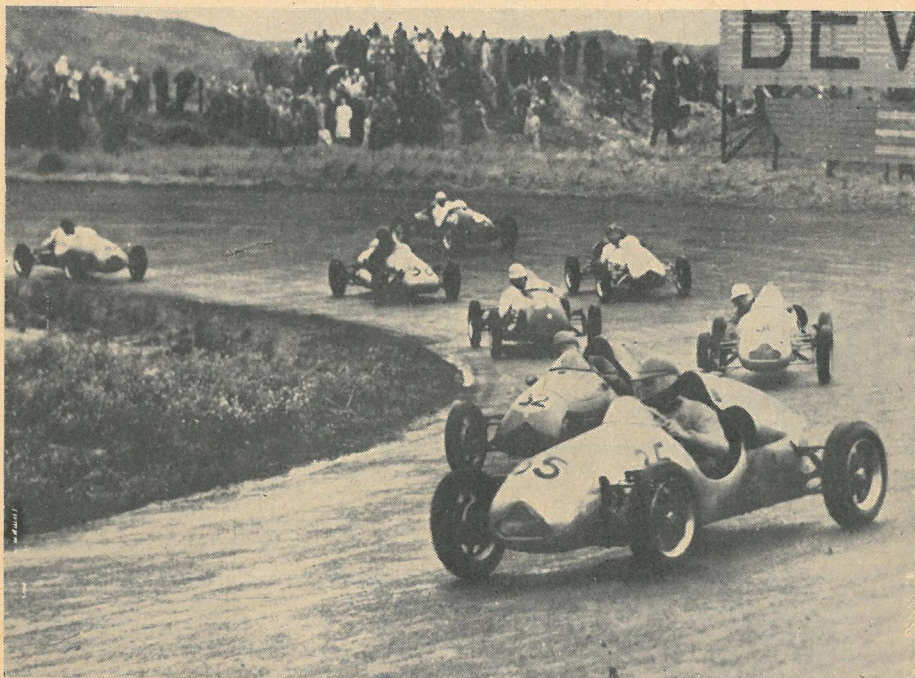
Reo fabrikkerne har fornylig annonceret en ny lastvognsmotor, »Reo Gold Crown Comet«. Et par facts til sammenligning med danske forhold virker ret chokerende, når man tager i betragtning, at maksimalhastigheden for lastvogne af denne størrelse her i landet stadig er fastsat til kun 30 km. Det har øjensynlig kun lidet bund i virkeligheden, i hvert fald ikke hvis man skal tage den nye Reo som målestok for, hvad en moderne lastvogn i topklassen skal kunne yde.

Den nye motor udvikler 140 hestekræfter ved 3200 omdr./min. og er 6 cylindret, topventilet. Den er i stand til at accelerere en lastvogn (traktor og sættevogn) med en totalvægt på 17.200 kg fra 0 (stående) til 22 km/tm. i løbet af kun 6 sekunder. Den trækker denne last op ad en stigning på 10° i 2. gear, og den kan let holde en gennemsnitsfart på 60 m.p.h., altså 96 km/tm. Der opgives fra Reo, at denne fart kan holdes i timevis over langturskørsel:

Det synes, at disse opgivelser giver et godt billede af, hvor forældet de nuværende danske hastighedsbestemmelser er.



Mange af vore læsere har opfordret os til at bringe et billede af AJS baghjulsbremsen, som vi omtalte i sidste nummer under referatet fra Køge. Som det ses, er der to bremsearme forbundet med en justerbar trækstang. Der er tilsvarende to bremseåbnere, og bremsekoene svinger derfor ikke ud mod tromlen, men presses ud i hele berøringsfladen. Der er ikke tvivl om, at dette system før eller senere vil blive almindeligt på standardmaskinerne, ligesom det allerede er indført på de moderne personvogne.



I det første hollandske automobil Grand Prix blev der også kørt en midget-klasse. Løbet blev vundet af englænderen Sterling Moss, Cooper.



**BENZIN
OG OLIE**

Vi kom — så og blev besejret!

Det højst interessante og effektive REDEX-system.

Der kommer mellem år og dag så mange mærkelige præparater på »motormarkedet, at man efterhånden bliver skeptisk overfor alle de piller og medicin i anden form, som man skal give sin raske eller dødsyge vogn — altsammen med løfte om omgående »helbredelse«, der vil føre til »nyt liv« og bedre »økonomi« o. s. v.

Umiddelbart før krigen kom der et præparat — en slags olie — på markedet, men ingen fik rigtig tid til at interessere sig for REDEX, som det hedder, og først nu er det dukket op her i landet igen.

En morgen lå der på vort bord en brochure om REDEX; vi læste den selvfølgelig igennem og var iøvrigt omtrent så skeptisk indstillet, som vi kunne blive. Ikke uden et onskabsfuldt smil på læberne ringede vi firmaet, der havde tilsendt os brochuren, op og spurgte, om vi kunne få syn for sagen, da vi af princip ikke skriver om noget, vi ikke har kontrolleret ved selv-syn. Selvfølgelig, det glædede dem endda, at vi viste så megen interesse for sagen — — og så stod vi da et par timer senere ved rullefeltet på F. Bülow & Co.s værksted, medens en Chevrolet 1946 blev kørt på plads på »operationsbordet«.

Og hvad er så Redex? Vi vil citere, hvad der står i brochuren:

- 1) Ved iblanding i smøreolien gør den oliefilmen tyndere, men stærkere og nedsætter derved motorens friktion og forlænger de arbejdende deles levetid.
- 2) Redex er rustbeskyttende, stærkt penetrerende og opløser beg. Den renser olieangene for slam, forhindrer kuldannelser og frigør hængende ventiler, begede stempelringe m. m.
- 3) På grund af Redex' særlige penetrerende egenskaber trækkes smøreolien hurtigere og i større mængder frem til lejerne.

En højtrykt-olietilsætning, der renser motoren, giver den nye kræfter og forøger dens acceleration og tophastighed.

Det var i al beskedenhed, hvad der stod — kan nogen hebrejde os, at vi var skept-

tisk indstillet? Vi fik imidlertid forklaret, at Redex er mere end en tilsætning, det er et helt system. Og så blev vi afvæbnet bid for bid. Adskillige motorkørere med internationalt Ry bruger Redex, i England findes en Redex-club, der betaler 10 % mindre i forsikringspræmie, fordi medlemmernes vogne altid er i orden, en fryserumsprøve viste, at en Redex-behandlet motor startede øjeblikkelig ved minus 37° celcius, og den arbejdede som på en varm sommerdag o. s. v. Vi begyndte så småt at blive knapt så selvsikre.

Selve systemet består af forskellige helbredende og forebyggende behandlinger. Først bliver motoren renset ud ved at dryppe ca. 80 ccm Redex ned i karburatorens indsugning, efter at luftfiltret er fjernet. Denne tilsætning sker gradvis og strækker sig over fra 10 minutter til en halv time. Dernæst tilsættes olien i såvel motoren som gearkassen og differential et passende kvantum Redex, og endelig tilsætter man benzinen Redex på samme måde, som man ellers tilsætter almindelig topolie.

Og lad os så vende tilbage til det, vi så med vore egne øjne. Som sagt blev den



FRED. RASMUSSEN
MIDDELFARTGADE 5-7 · RV. 3838

NY ADRESSE:
INDUSTRIHUSET
BORGERGADE 14

REDEX CONVERSION RECORD

Date _____ Number _____
 Name _____ Business _____
 Address _____ Phone _____
 Make of Unit Tested Chevrolet H.P. 85 Year 1946 Reg'd. No. _____
 Speed Reading 95.903 km Details and Date of Mileage or hours
 Condition Dørlig Last Overhaul _____ run since _____

ACCELERATION
 State distance required to reach 40 m.p.h. or _____ m.p.h. at full throttle after passing same starting point at 10 m.p.h. or _____ m.p.h. preferably on up-grade

HILL CLIMB
 Gradient _____ Start all tests
 Place _____ at same speed
 _____ from same spot

FUEL CONSUMPTION
 Circular run of 6 miles at 20 m.p.h. or 25 m.p.h. recommended
 Distance run _____ m.p.h.
 Stops or variables _____ Load _____ Carried _____

ENGINE TESTER
 Describe movement as "Steady, Weaving, Tremor or Kick"

COMPRESSION							
	1	2	3	4	5	6	7
Before REDEx	68	75	73	65	61	75	
After REDEx	92	95	88	92	85	93	

Compression is FULLY RESTORED by REDEx. If not within 200 miles of failure, severe mechanical defect or wear is indicated.

TUNE-UP CLUB	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.
MONTHLY TUNING SERVICE:												
Pins REDEx used												

Before REDEx
 (Have engine warm)
 Place: 40 km/time
 Max. Speed: 125 kg m.p.h.
 Point of gear change _____

For true comparisons do not on ANY circumstance
6.3 km/liter m.p.g.
 _____ p.s. _____ a.s. _____ m.p.g.

Degrees Registered Needle Movement 17.5 Tremor

RATE OF WEAR							
	1	2	3	4	5	6	7
Before REDEx	190						
After REDEx	150						

Don't waste REDEx on faulty engines or if knocking with wear

After REDEx
 Defer tuning to observe effects of REDEx alone
 Place: 40 km/time
 Max. Speed: 193 kg m.p.h.
 Point of gear change _____

For true comparisons do not on ANY circumstance
8.2 km/liter m.p.g.
 _____ p.s. _____ a.s. _____ m.p.g.

Degrees Registered Needle Movement 20.5 steady

RATE OF WEAR							
	1	2	3	4	5	6	7
Before REDEx	190						
After REDEx	150						

Don't waste REDEx on faulty engines or if knocking with wear

CHECK TEST
 or level ground
 Place: 40 km/time
 Max. Speed: 195 kg m.p.h.
 Point of gear change _____

For true comparisons do not on ANY circumstance
8.2 km/liter m.p.g.
 _____ p.s. _____ a.s. _____ m.p.g.

Degrees Registered Needle Movement _____

RATE OF WEAR							
	1	2	3	4	5	6	7
Before REDEx	190						
After REDEx	150						

Don't waste REDEx on faulty engines or if knocking with wear

TUNING

Always tune with ENGINE TESTER to new high level of efficiency gained on REDEx and spare no effort to obtain a final steady 19° to 21°

DISTRIBUTOR
 E.T. before setting _____ Advanced? _____
 Ignition timing _____ Retarded? _____
 AFTER setting _____

If E.T. needle tremor check:
 Contact Points _____ Fly Weights _____ Worn shaft? _____
 Gap _____ thou. Freed with REDEx? _____ H.T. Leads? _____
 Altered to _____ Condenser? _____
 Conditioned? _____ Tensioned? _____

CARBURETTOR **FUEL PUMP**
 Mixture adjusted by E.T. _____ Make? _____
 Throttle stop reduced? _____ Suction? _____
 Rejected? _____ Worn spindle? _____ Delivery _____ lbs. per
 Twins balanced? _____ Pressure? _____
 S.U. Carbs. _____ Reading held? _____
 Full hyd. chamber (REDEx) _____ Slow fall? _____ Rapid? _____
 REDEx piston guide (old type) _____ Faults? _____

SPARKING PLUGS H.V. Coil? _____
 State drop on ENGINE TESTER when started.
 Cylinder _____
 Initial Drop _____
 Final Drop after regapping to _____
 thou. Worn? _____ Only? _____ Colour? _____
 REPLACED WITH _____ NEW PLUGS TYPE _____

FINAL RESULTS after REDEx and TUNING

ALL CONDITIONS TO BE IDENTICAL TO PRECEDING TESTS
ACCELERATION _____ yds.
HILL CLIMB Max. Speed _____ m.p.h. Point of gear change _____
FUEL CONSUMPTION _____ p.s. _____ a.s. _____ m.p.g.
ENGINE TESTER Degrees Registered _____ Needle _____ My mt. _____

SIGNATURE of Customer: _____
 Principal _____ Service Mgr. _____ Chief Engineer _____ Motorist _____
 Test by _____
 Assisted by _____
 O F

På ovenstående skema noterer man resultaterne for og efter en tuning med Redex. Det her viste skema stammer fra et andet forsøg end det, vi omtaler i teksten. Den faldende olietemperatur i motor, gearkasse og differentiale er bevis for, at friktionen er nedsat som følge af bedre smøring.

omtalte vogn behandlet på et rullefelt med dynamometer og alle kontrol- og måleinstrumenter. Med en almindelig kompressionsmåler blev kompressionen målt på hver cylinder inden Redexbehandlingen. Tallene var for de 6 cylindre: 95, 80, 80, 93, 100 og 90, altså ikke særlig jævnt. Efter at der var blevet dryppet Redex i indsugningen, og motoren havde fået lov at arbejde lidt med det, var de tilsvarende tal for de 6 cylindre i samme rækkefølge: 99, 101, 98, 98, 95 og 93. Som det vil ses, ligger de enkelte tal nu betydeligt nærmere gennemsnittet, og man vil bemærke, at der finder både stigning og fald sted, men gennemsnitsstrykket bliver sat betydeligt i vejret. Forklaringen er, at sod og beg indvendigt i motoren nu er fjernet, hvorved kompressionen i nogle tilfælde er sat op, fordi hængende ventiler og usmidige stempelingeringe nu atter er frie. I de tilfælde, hvor kompressionen er faldet, skyldes dette, at den nu fjernede sod ikke mere virker tæt-

nende på stærkt slidte dele. Det er indlysende, at motorens gang bliver meget mere regelmæssig og brændstoffet udnyttes bedre efter denne behandling. Vi tog en økonomiprøve på vognen inden behandlingen, og det viste sig, at den gik 8,49 km pr. liter bezin ved 40 km/tm. med en afbremsning på 35 kg. Efter behandlingen var økonomien forbedret så meget, at vognen nu gik 8,7 km pr. liter, endda med lidt større afbremsning. Denne forbedring synes måske ikke enorm, men det må tilføjes, at det kun er et lille mellemresultat, idet økonomien vil forbedres yderligere, når olien bliver tilsat Redex i såvel motor som gearkasse og differentiale, og når benzinen får sin lille tilsætning.

Motorens vacuum i indsugningen blev målt til 18,5° inden behandlingen og steg efter denne til 20°. Som sagt, vi blev afvæbnet lidt efter lidt, og da vi til sidst blev gjort bekendt med den organisation, der findes i England, forstår vi, at der er facts

Velocette

KVALITETSMÆRKET

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSYR**

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.

Større viden, større fart ..

En enestående bog om tuning af motorcykel-
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

Bøgerne rigt illustreret sendes pr. efterkrav

★

Løsekrugs Boghandel

Jagtvej 59 - København N.

bag den lille brochure. Vi tvivler ikke om, at vi inden længe kan få Redex ved alle benzintanke og Redex-kur på alle de større værksteder, og den dag kommer sikkert også, hvor man forlanger det lige så naturligt, som man sender en vogn til smøring. Hvor hele systemet simpelt hen løser et problem er indenfor to-takts motorer, hvor sodafsætningen er særlig mærkbar. Også ved tilkørsel af nye og hovedreparerede vogne vil Redex blive brugt i udstrakt grad. De engelske værksteder kommer udelukkende Redex på motoren efter en hovedreparation; det er lidt dyrere i første omgang, men til gengæld er der heller ikke tilkørselsproblemer, som man ellers kender dem. Man skal blot undgå »for høje hastigheder de første par hundrede kilometer«.

Den ovenfor nævnte Chevrolet havde gået 76.000 kilometer, men en vogn kan selvfølgelig være så slidt, at en Redex-kur kun vil gøre ondt værre, fordi sod og beg er det eneste, der holder nogenlunde sammen på motoren, men i samme øjeblik det fjernes, bliver den utæt i stempler og ventiler.

Fra automobilens fortidige barndom

(fortsat fra side 29)

at køretøjer kan drives ved hjælp af damp på offentlige veje med en hastighed af 10 miles i timen,

at de ved denne hastighed kan bære indtil 14 passagerer,

at deres største vægt kan holdes under tre tons,

at de frembyder fuldstændig sikkerhed for passagererne,

at deres benyttelse — hvis de er rigtigt konstrueret — ikke vil være til ulempe for offentligheden, og

at deres benyttelse vil være forbundet med mindre omkostninger end de hidtil kendte trafikmidler.

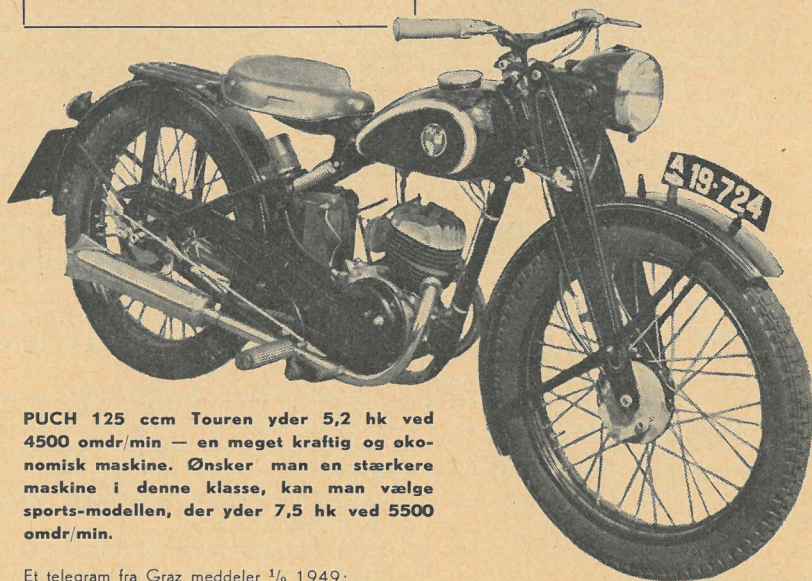
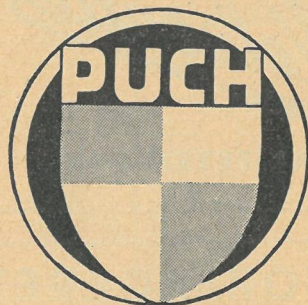
Det er ikke uden interesse at sammenligne de omstændigheder, der i 1836 tvang de engelske omnibusselskaber til at indstille driften, med de vilkår, der i dag bydes det frie vognmandserhverv i mange lande.



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

Erling Nygaard
Slagelse. - Telefon 2236.

Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og da fabriken for 25 år siden sendte sin første dobbeltstemplede 2-takts motor på markedet, rykkede navnet PUCH helt frem i spidsen. I de forløbne år har PUCH hævdet sit renommé gennem adskillige sejre i store internationale motorløb, og de maskiner fabriken sender på markedet i dag, overgår alle andre maskiner i kraft og ydeevne.



PUCH 125 ccm Touren yder 5,2 hk ved 4500 omdr/min — en meget kraftig og økonomisk maskine. Ønsker man en stærkere maskine i denne klasse, kan man vælge sports-modellen, der yder 7,5 hk ved 5500 omdr/min.

Et telegram fra Graz meddeler 1/9 1949:

Internationale østrigske Alpeløb 1949 Puch Motorcyklernes sensationelle Resultater STOP Fabrikkerer Weingartmann opnaar paa Puch 250 TF højeste Pointstal og absolut bedste tid i Bjergløb af samtlige Motorcykler og Automobiler STOP Puch vinder i Klasserne 125 og 250 to Gange højeste Udmærkelse af Alpepokalen „Silbernes Edelweiss" saavel som 5 Sølvmedailler og 17 Bronzemedailler STOP Med disse Resultater har Puch Motorcyklerne atter bevist deres uovertrufne Ydeevne og Stabilitet paa ethvert Terræn.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN · KØBENHAVN V
VESTERBROGADE 2 c **TELEFON PALÆ 4741**

Fra månedens motorløb

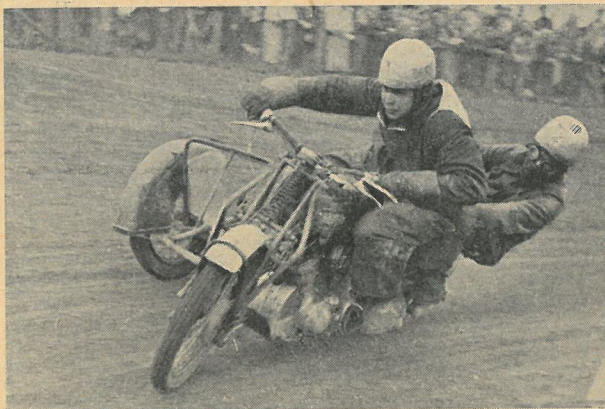
Sportslig succes på banen ved Hinge søbad.

Dels på grund af det truende vejr, dels måske også som følge af en vis løbs-mæthed havde Silkeborg motorklubs store terrænløb ved Hinge søbad søndag den 14. august kun samlet knap 2000 tilskuere. Sportsligt blev løbene imidlertid en succes med gode tider trods den tunge bane og mange jævnbyrdige kampe. Bemærkelsesværdigt var det, at standard-maskinerne opnåede lige så gode resultater som specialmaskinerne.

Af dagens resultater noterer vi:

Specialmaskiner: 1. Eivind Pedersen, København, 10 points, 2. Helge Hansen, Aarhus, 6 points.

Thorkil Sørensen, der har udskiftet sin BMW med den store 1000 ccm HRD, har gennem den forløbne sæson vist en stadig bedre form og teknik. Fortsætter han sådan, er det ikke udelukket, at han i de kommende år vil erhverve titlen som nordisk mester.



Senior standard over 350 ccm: 1. Kurt Lauridsen, Esbjerg, 18 points, 2. Børge Pedersen, Aarhus, 15 points, 3. Jens Nielsen, Silkeborg, 12 points.

Junior standard under 350 ccm: 1. Ernst Østerlund, Silkeborg, 15 points, 2. Ib Nielsen, Skive, 14 points, 3. Herluf Heiberg, Silkeborg, 9 points.

Junior: 1. Bent Mogensen, Kjellerup, 1.43,1, 2. G. Kjær Jensen, Fredericia, 1.50,7, 3. Erik Nielsen, Aarhus, 1.50,9.

Sidevognsklassen: 1. Aksel Møller, Aarhus, 1.48,2, 2. Frank Larsen, Aalborg, 1.51,9, 3. Preben Schou, Kjellerup, 1.52.

Handicap for senior solo: 1. Eiv. Peder-

sen, København, 1.46,5, 2. Jens Nielsen, Silkeborg, 1.50, 3. Børge Pedersen, Aarhus, 1.50,6.

I et løb mellem dagens fem hurtigste standard-kørere om en vandrepokal blev Kurt Lauridsen, Esbjerg, nr. 1 i tiden 1.41,7. Vandrepokalen skal vindes 3 gange for at blive ejendom.

En kolbøtte over ståltrådsnettet om Hjørring motorbane.

Hjørring Motorklubs stævne søndag den 14. august manglede ikke dramatiske momenter, og særlig faretruende så det ud, da Hjørring-rytteren Niels Henrik Hesthaven på den noget ujævne bane mistede herredømmet over sin maskine og slog en

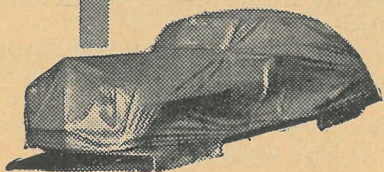
kolbøtte over ståltrådsnettet omkring banen.

Dagens bedste tid opnåede Busser Christensen, Frederikshavns Motorsportsklub, med 1.08,6. Det skete i klasse 1 for motorcykler indtil 500 ccm. De bedste tider i denne klasse blev i øvrigt: Holger Westergård, Hjørring Motorsport, 1.16,4, og Henry Carlsen, Thy Motorsport, 1.16,5.

I klasse 2 for motorcykler over 500 ccm sejrede Asmund Larsen, Hjørring Motorsportsklub, i 1.12,0. Nr. 2 blev Erik Carlsen, Nordjyllands Motorsportsklub, 1.13,2, nr. 3 Gorm Hjortlund, Hjørring, 1.13,9.

I det afsluttende sidevognsløb deltog

IKU AUTO-COAT
BESKYTTER
UDVENDIG IKU AUTO-COAT



Vær go' ved Deres
 vogn. Beskyt den mod
 regn og sol med
 IKU Auto-Coat —
 garagen i bagagen!

IKU AUTO-BETRÆK
INDVENDIG IKU AUTO-BETRÆK



— Giv pol-
 stringen et
 IKU Auto-
 Betræk!
 Mange smuk-
 ke mønstre
 og farver og
 topfin ame-
 rikansk ud-
 førelse med
 læderbesæt-
 ning.

iku
 AUTO KONFEKTION

Besøg vor
 Udstilling el.
 skriv efter
 Brochure.

Vester Voldgade 21. Telf. PA læ 13 12

A.J.S.

ODENSE

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Telf. 545 (Lokal 6)

kun to ryttere, nemlig Jørgen Ejstrup, Hjørring Motorsport, og Harald Kjeldsen Nielsen, samme klub. Førstnævnte sejrede i 1.14,0.

15.000 til sæsonslut på Næstved motorbane.

Ikke mindre end 15.000 tilskuere overværede de løb, hvormed Næstved motorbane søndag den 21. august afsluttede en vellykket sæson.

Dagen indlededes med, at Kiehn Berthelsen forbedrede den rekord, som ved forrige motorløb blev sat af Peter Andersen, med ikke mindre end 2,7 sek. til 1.26,7. Derpå fulgte en nordisk match mellem Henry Andersen, Norge, Göte Ohlsson, Sverige, og Aage Andersen, Danmark. Denne sidste vandt 1. og 3. heat og dermed løbet. Nr. 2 blev Henry Andersen, nr. 3 den kun 18-årige Göte Ohlsson. I løbets 2. heat opnåede Aage Andersen dagens bedste tid, 1.24,3, der samtidig er banens hidtil hurtigste.

Special løb A blev vundet af Kiehn Berthelsen, hårdt trængt af Peter Nielsen, Slagelse.

I junior standard sejrede Gunnar Nordahl Andersen, Kalundborg, med det højeste opnåelige pointstal. Nr. 2 blev Arne Hedal, Ringsted, nr. 3 Kaj Larsen, Ringsted.

Special B-løbet blev vundet af Vagn Petersen, Roskilde. Nr. 2 blev Næstved-veteranen Hans Hansen, der fik sit come back efter 11 års fravær på motorbanen. Han hyldedes hjerteligt af publikum, især da han sejrede i løbets 3. heat.

Til førstepladsen i senior standard havde Leif Hirsborg fået en farlig konkurrent i den svenske rytter Arthur Ovesen. De kæmpede drabeligt i alle tre heats, men slutresultatet blev dog dansk sejr med svenskeren som nr. 2 og Norton Hansen, Holbæk, som nr. 3.

Udfordrings-matchen mellem Henry Andersen, Norge, og Aage Andersen, Danmark, blev et af dagens mest spændende løb. De to ryttere fulgtes troligt ad, og det var næsten umuligt at afgøre, hvem der først kom over målstregen. Også her blev det dog til dansk sejr i tiden 1.28,7, kun 1/10 sekund før den norske rytter.

(forts. side 56)



Europas største motorcykleløb i Prag

★

Over 120.000 tilskuere overværede et af verdens største motorcykleløb, der afholdtes ved Prag. Det var det 11. løb om Pardubice's gyldne hjelm, og heri deltog ryttere fra 6 lande, nemlig England, Belgien, Danmark, Holland, Østrig og Tjekkoslovakiet. Løbet blev vundet af Østrigeren Fritz Dirl, der foruden den gyldne hjelm vandt 80.000 tjekkiske kroner.

Fra Danmark deltog Orla Knudsen, Aage Andersen, Uno Jensen, Jørgen Petersen og Erhard Fisker, der alle gennemførte. Banen er noget andet end det, vi er vant til her i landet, idet den er 2.400 m lang, og løbene køres over 7 omgange, tilmed er det en knaldhård græsbane med huller og ujævnheder. De danske ryttere havde ikke fjedrende bagstel på deres maskiner, hvilket i høj grad handicappede dem, men ikke desto mindre opnåede Aage Andersen den 4. hurtigste tid på banen. Der startede 20 ryttere i hvert heat med vilkårlig startopstilling i 4 ræk-



ker forsat for hinanden. Det afgørende slutheat blev kørt som et handicap mellem maskiner på 250 ccm, 350 ccm og 500 ccm. Der var kun 2 maskiner på 500 ccm med i slutheatet, hvorfor Aage Andersen ikke nåede at komme med i det afgørende løb.

På det øverste billede ses en af starterne, nr. 60 er Aage Andersen. På billedet nederst ses Van Dijk, Holland, der blev nr. 3, og i baggrunden ses de imponerende tilskuertribuner.

I dagens sidste løb styrtede den unge svensker Göte Ohlsson umiddelbart før mål. Det var et ekspert-race, der kørtes, og Henry Andersen, der fulgte tæt efter svenskeren, viste sig netop som en motorbanens ekspert. Lynsnart fik han sin maskine drejet uden om Ohlsson, der blev kørt til sygehuset, hvor det dog viste sig, at han ikke var kommet noget alvorligt til. Med fuld ret tilkendte dommerkomiteen Henry Andersen en konduite-præmie.

Spændende episoder på Hem odde.

Der var 5000 tilskuere til Aarhus motorklubs sidste løb for i sommer på Hem Odde søndag den 21. august. Stævnet forløb ikke uden nervepirrende episoder, som dog ikke havde alvorlige følger. Allerede i 1. løb brækkede styret på den svenske rytter Gösta Zanderholms maskine i et sving. Det lykkedes ham imidlertid at fuldføre og endog at blive placeret. Publikum hilste denne fine præstation med orkanagtigt bifald. Det andet uheld skete i sidevogns-løbet, hvor Carlo Jensen måtte køre ind i hegnet for at undgå at kollideres med en anden rytter. Også han kunde imidlertid fortsætte.

Resultaterne blev iøvrigt:

Specialmaskiner: 1. Bent Jensen, Aarhus, 2. C. O. Jensen, Ejby, 3. Gösta Zanderholm, Sverige.

Standard: 1. Knud Nielsen, Aarhus, 10 points, 2. Børge Petersen, Aarhus, 7 points, 3. Henry Vorre, Viborg, 4 points.

Sidevogn (under 600 ccm): 1. Chr. Christensen, Aarhus, 9 points, 2. E. Mathiesen,

København, 4 points, 3. Vagn Poulsen, Horsens, 3 points.

Sidevogne (over 600 ccm): 1. Jens Nielsen, Silkeborg, 8 points, 2. Helmer Albrechtsen, Lyngby, 7 points, 3. Josef Koch, København, 7 points.

Forfølgelsesløb: 1. Knud Nielsen, Aarhus, 2. Niels Blumensaadt, Aarhus.

Special-handicap: 1. Helge Hansen, Aarhus, 2. Oluf Engsborg, København, 3. C. O. Jensen, Ejby.

Sidevogns-handicap: 1. E. Mathiesen, København, 2. Chr. Christensen, Aarhus, 3. Erik Grene, København.

Hidtil største og bedste motorløb på Bornholm.

Der var stor tilslutning til de hidtil største, bedste og mest spændende motorløb på Bornholm, der lørdag og søndag den 20. og 21. august kørtes på banen i Almindingen. Om lørdagen kørtes der 14 og om søndagen ikke mindre end 17 løb, så tilskuerne fik noget for pengene. De mange løb blev imidlertid afviklet i god orden, og bortset fra et enkelt slap man for mere alvorlige uheld. Det var en af de dygtige svenske kørere Stig Silver, Malmø, der i et sving på jordbanen styrtede og pådrog sig en hjernerystelse, så han måtte indlægges på sygehuset. Det var i øvrigt de svenske ryttere, der brillerede. De var hurtige og lå teknisk over de deltagende danskere. De bornholmske ryttere hævdede sig pænt, men mangler en træningsbane.

For første gang blev bornholmerne præsenteret for en midget-racer tilhørende

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. Efterkrav

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og
og varmt Pelsfor fra **Kr. 198,00**

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

Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegnet
til Motorkørsel.

Firk. Spejle med buet Glas, prima Forcrom. - **14,85**

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

MOTOR DRESS BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



Axel Hansen, København. Man syntes måske nok, at farten kunde have været lidt større, men forklaringen er, at banen i Hareløkkerne, hvor stævnet holdtes, ikke netop er bygget til racerbrug. Det ville være ønskeligt, om Bornholms Motor Sport, der havde arrangeret dette stævne, snart kunne få sin egen bane — interessen mangler ikke.

Blandt de to dages resultater noterer vi:

Standardløb 350 ccm: 1. Henry Holmkvist, BSA, Simrishamn, 2.03,0, 2. Bue Jensen, Rudge, Hasle, 2.03,3, 3. Jørgen Gornitzka, Matchless, 2.09,2.

Standardløb 500 ccm: 1. Lennart Lövkvist, AJS, Simrishamn, 1.54,7, 2. Viggo Holm, BSA, Rønne, 2.07,2.

Specialløb 500 ccm: 1. Niels E. Rydberg, Kalmar, JAP, 1.46,6, 2. Eyvind Petersen, JAP, København, 1.48,0, 3. Poul Møller, JAP, Rønne, 1.51,8.

Standardløb 500 ccm: (Dagens hurtigste ryttere) 1. Lövkvist 3.56, 2. Viggo Holm 4.21.

Handicapløb 350 ccm: 1. Allan Nilsson, Simrishamn, 2.08,5, 2. Sv. Aage Madsen, København, 2.08,6, 3. Kurt Olsson, Simrishamn, 2.11,3, 4. Bue Jensen, Hasle, 2.13,0.

Special-handicap 500 ccm: 1. Poul Møller 1.51,1, 2. Stig Silver, Malmø, 1.51,3, 3. Eyvind Petersen, København, 1.51,5, 4. Niels Rydberg, Kalmar, 1.59,3.

Handicapløb 500 ccm: 1. Yngve Roskvist, Simrishamn, 2.03,4, 2. Lennart Lövkvist, Simrishamn, 2.09,0, 3. Erhardt Stenbakken 2.11,7, 4. Poul Larsen, Rønne, 2.17,2.

Søndagens løb.

Hareløkke-løbet: 1. Niels E. Rydberg, Kalmar, 1.47,0, 2. Sv. Åge Andersson, Malmø, 2.51,5, 3. Stig Silver, Malmø, 1.52,8.

Almindingsløbet: 1. Yngve Roskvist 1.56,8, 2. Lennart Lövkvist, Simrishamn, 1.58,1, 3. Mogens Gornitzka 2.00,2.

Venskabsløbet: 1. Henry Holmkvist, Simrishamn, 2.00,0, 2. Allan Nilsson, Simrishamn, 2.00,1.

Ekspertmatchen: 1. Niels E. Rydberg, sammenlagt tid for tre heats 5.21,0 og 12 points, nr. 2 Eivind Pedersen, København, sammenlagt tid 5.31 og 8 points, nr. 3 Sv. Aage Andersson, Malmø, sammenlagt tid 5.33,9 og 7 points.

Blandet standard-handicap: 1. Yngve Roskvist 2.00,2, 2. Allan Nilsson 2.02,1, 3. Bue Jensen 2.02,2.



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

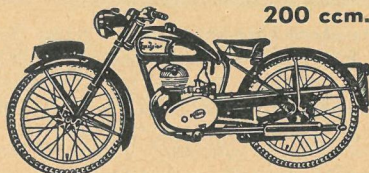
RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

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

EXCELSIOR

200 ccm.



»DEN STORE LETVÆGTER«

EXCELSIOR giver Dem mest for Indkøbstilladelsen

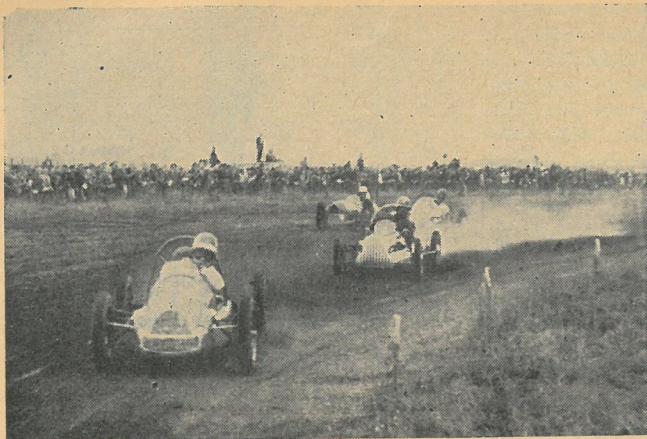
- * Teleskopforgaffel
- * Komplet Lysanlæg med Akkumulator og elektrisk Horn
- * Fodgear, 3-skift
- * Stort Gummi og forchromede Hjul

AUTOROPA er førende, hvis De vil være kørende

Kig ind - vi hjælper Dem med Ansøgning

AUTOROPA A/S

KR. BERNIKOWSGADE 2
CENTR. 12018 12846



*Fra Danmarksmesterskaberne i Hobro. Forrest ligger Kaj Hansen i sin Effyh, og nogle vognlængder efter kommer Robert Nellemann i „Silverbird“.
(Foto MvH 6999.)*

Hårde kampe på Fangel-banen.

Stævnet på Fangel motorbane ved Bogen søndag den 21. august, der overværedes af ca. 6000 tilskuere, prægedes af en række hårde kampe. Særlig forrygende var kampen i den store automobilklasse mellem Hans Svendsen, København, og Svend E. Kronsberg, Odense. Københavneren sejrede 2 sek. før konkurrenten.

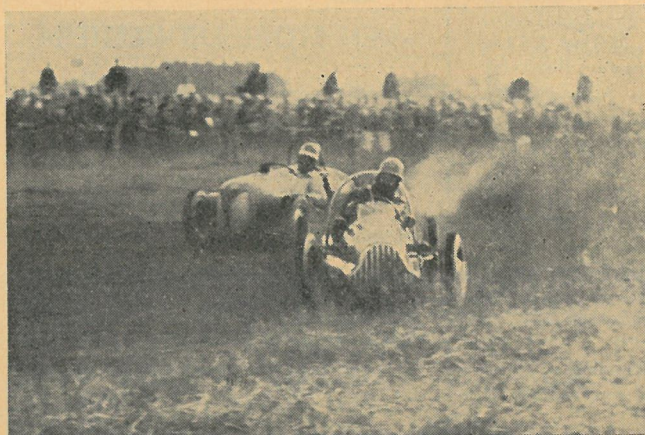
Special-klassen blev vundet af Svend Nissen, Odense, foran Paul E. Jensen, København.

I standard-klassen sejrede Ejvind Hansen, Ejstrup, i sidevogns-løbet Johs. Hansen, Odense. Dagens to vognklasser blev vundet af henholdsvis Th. Littau, Ørsted, og Arne Jørgensen, Odense.

Kaj Hansen slog Rob. Nellemann på Hobro væddeløbsbane.

De danske Jordbanemesterskaber for automobiler og midgetvogne på Jydsk Motorbane ved Hobro søndag den 28. august fik et helt igennem vellykket forløb. 10.000 mennesker overværede løbene, og banen var så god som aldrig før, takket være også regnen aftenen i forvejen. Den støvede overhovedet ikke.

Der skete i 2. heat af danmarksmesterskabet for midgetvogne det dramatiske, at Kaj Hansen, København, der på det tidspunkt førte, pludselig mistede sit højre baghjul, der med stor fart trillede ind mod afspærringen, uden at der dog herved skete nogen skade. Kaj Hansen fik standset vognen, men måtte udgå. At han alligevel erobrede danmarksmesterskabet



Slutheatet i Danmarksmesterskabet. Robert Nellemann er kommet på tværs af banen, medens Kaj Hansen i Ammelungs vogn går udenom. Kaj Hansen er ikke ukendt med dette køretøj, eftersom det er hans gamle midget-racer.

(Foto MvH 7099.)

skyldtes, at Carl Ammelung, København, der forøvrigt selv havde chancer, lånte ham sin midget-racer. Det må siges at være en gestus fra Ammelungs side, da han i alt fald sagde farvel til en sikker andenplads. Kaj Hansen, København, som på det tids-Med den lånte vogn slog Kaj Hansen Rob. Nellemanns »Silver bird«.

Nellemann startede også i automobil-klassen, hvor han slog Carl Hansen, men i det afgørende heat var Nellemanns vogn blevet for varm inden starten, saa det blev Preben Sørensen, der blev danmarksmester i tiden 4.23.

I løbene for motorcykler opnåede Knud Nielsen, Aarhus, igen i år dagens hurtig-

Standardvogne over 2000 ccm (Danmarksmesterskab): Preben Sørensen, Ford, 4.23,0, Arnold Jensen, Ford, 4.26,3, G. Henriksen 4.28,6, Helmuth Hansen, Ford, 4.29,6, Robert Nellemann, Ford, 4.36,0.

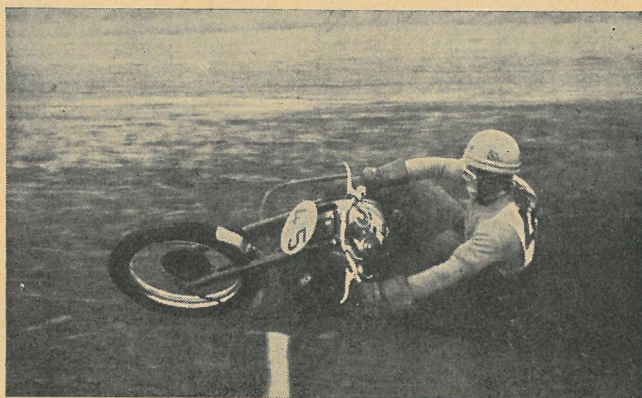
Australsk forfølgelsesløb: Knud Nielsen, Aksel Jensen, Thomas Yde.

En række gode løb på motorbanen ved Løng.

Der var henimod 7000 tilskuere til de løb, som på Korsør og Omegns Motorklubs initiativ afholdtes på motorbanen ved Løng søndag den 28. august. Og de fik en

Fra motorcykleløbene på Høbro-banen. Et af de mest mærkværdige styrt, man længe har set, eftersom rytteren både sidder på maskinen og samtidig foretager det, man i flyvesproget med rette kunne kalde en „hale-landing“. Nemt og bekvemt.

(Foto MvH 7199.)



ste tid og hjemførte Oue-Vadgård kommunes store vandrepokal som ejendom. Og så i det australske forfølgelsesløb triumferede Knud Nielsen over 39 andre deltagere.

Her er dagens resultater:

Junior solo: Niels Østergaard, Triumph, 2.37,2, Hugo Eriksen, Triumph, 2.43,1, Chr. Hansen, BSA, 2.43,6, Erik Schow, Norton, 2.58,5.

Solo indtil 350 ccm: Ernst Østerlund 3.14,1, Ib Nielsen, Matchless, 3.14,3, Arne Mikkelsen, BSA, 3.23,1, Victor Simonsen, Triumph, 3.23,2.

Solo indtil 750 ccm: Knud Nielsen, Norton, 3.02,9, Aksel Jensen, Norton, 3.05,2, Vitus Kelvang, Matchless, 3.07,1, Viggo Thomadsen, Norton, 3.13,1, Robert Nellemann, BSA, 3.17,8.

Midget-car (Danmarksmesterskab): Kaj Hansen 3.50,9, Robert Nellemann 4.01,5, Aksel Hansen 4.11,2, Sølvsteen Madsen 5.00,0.

dag ud af det — en række gode og begivenhedsrige løb.

Stævnets interessanteste begivenhed blev sidevogns-løb A, der talte så gode deltagere som den nordiske mester David Axelson, København, og Helmer Albrecht-sen, Lyng. Axelson sejrede efter hårde kampe i de 3 heats.

I Blandet handicap skete dagens alvorligste styrt. Vagn Petersen mistede herredømmet over sin maskine og faldt så uheldigt, at han fik styret i maven og slog hovedet, hvorved han pådrog sig en hjerne-rystelse.

Resultaterne blev:

Eksperløb: 1. Vagn Petersen, Roskilde, 8 points, 2. Peter Nielsen, Slagelse, 7 p.

Senior standard: 1. Agner Hansen, København, 12 p., 2. Svend Larsen, Stenløse, 10 p.

Junior standard: 1. Erik Wincentz, Slagelse, 14 p., 2. Kaj Larsen, Ringsted, 11 p.

Sidevognsløb A: 1. David Axelson, Kø-

benhavn, 6 p., 2. Helmer Albrechtsen, Lyngø, 6 p.

Sidevognsløb B: 1. Hans Th. Jacobsen, København, 9 p., 2. A. B. C. Hansen, Ringsted, 4 p.

Blandet handicap: 1. Peter Nielsen, Slagelse, 2.12,8, 2. Kurt Henriksen, Slagelse, 2.13,1.

Sidevogns handicap: 1. Helmer Albrechtsen, Lyngø, 2.24, 2. David Axelson, København, 2.24,5.

Fin indsats af Aage Andersen i Gladsaxe.

Jordbaneløbene på Gladsaxe stadion søndag den 28. august havde samlet ca. 15.000 tilskuere, der fik en række interessante og spændende løb at se. Blandt kørerne brillerede især Aage Andersen, der under publikums jubel slog den ellers sikkert kørende englænder, captain Bill Kitchen fra Wembley-banen ved London. Det skete i Gladsaxe-løbet, efter at englænderen først havde haft lejlighed til at ned sætte banerekorden fra 1.17,0 til 1.16,9 med flyvende start. Aage Andersen lagde sig straks i spidsen med englænderen lige efter. Undertiden kørte de skulder ved skulder, men det var danskeren, der var forrest i den afgørende spurt; han slog sin konkurrent med 6/10 sekund og opnåede derved samtidig dagens bedste tid, nemlig 1.21,2.

Der skete i det blandede handicaps slutheat ikke mindre end 3 styrt, ja en enkelt rytter styrtede endda to gange.

Af resultaterne nævner vi:

Standardløb: 1. Ejvind Hansen, BSA, 12 points, 2. Leif Hirsborg, Ariel, 8 p.

Gladsaxeløbet: 1. Aage Andersen 1.21,2, 2. Bill Kitchen, England, 1.21,8.

Juniorløb: 1. Chr. Petersen, Ariel, 1.45,4.

Dagens Match: 1. Bill Kitchen 1.22,7, 2. Aage Andersen 1.23.

Ekspertmach B: 1. Erh. Fisker 12 p., 2. Uno Jensen 9 p.

Ekspertmach A: 1. Bill Kitchen 12 p., 2. Henry Andersen, Norge, 8 p.

Blandet handicap: 1. Jørgen Nielsen, 2. Leif Hirsborg.

De fynske ryttere dominerede i Snoghøj-løbene.

Fredericia Motoklubs sidste løb i denne sæson fandt sted i Snoghøj søndag den 28. august og havde i det gode vejr samlet

godt 3000 tilskuere. Løbene domineredes af de fynske ryttere, og dagen blev først og fremmest en triumf for Svend Nissen, Odense, der i pokalløbet sikrede sig Erritsø kommunes store pokal til ejendom. Irving Irvinger, København, der ligesom Nissen havde vundet pokalløbet to gange, havde ustandselig vrøvl med sit tændkabel. Svend Nissen vandt også dagens store handicap.

Den unge Kolding-kører Aksel Iversen styrtede i standard-klassen og måtte på hospitalet med hjernerystelse.

Resultaterne blev iøvrigt:

Junior-klassen: 1. Aksel Iversen, Kolding, 15 points. Bedste tid: 2.02,3.

Senior standard-klassen: 1. Kurt Lauritzen, Kolding, 17 points. Bedste tid: 2.00,1.

Special-klassen: 1. Svend Nissen, Odense, 18 points. Bedste tid: 1.48,1.

Sidevogns-klassen: 1. Hans Nielsen, Haderslev, 12 points. Bedste tid: 2.06,4.

I pokalløbet for sidevogne blev sejrherren Hans Nielsen, Haderslev, i tiden 2.02,0. Pokalen var udsat af Fredericia kommune.

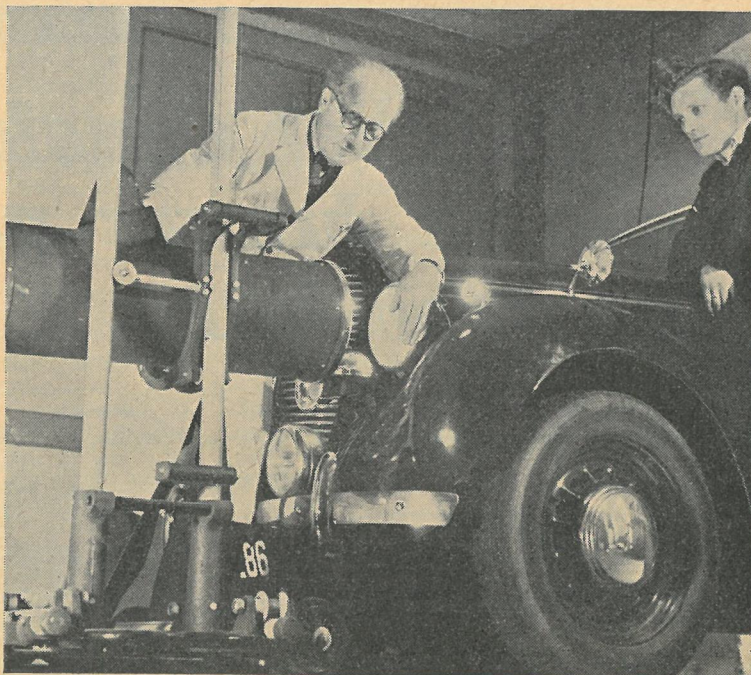
Engstrøm skuffede i Fangel, men banerekorden blev slået hele to gange.

Svend Aage Engstrøms come back på motorbanen i Fangel søndag den 4. september var imødeset med store forventninger. Disse blev dog langt fra indfriet, man fik faktisk kun et glimt af berømt-heden, nemlig i de brøkdele af et sekund, da Engstrøm allerede i starten til sit første heat slog en baglæns saltomortale med sin tunge JAP-maskine, som han oven i købet havde lånt af Aage Jacobsen, Svendborg, og som fik en ret ilde medfart. Engstrøm selv var dog ikke mere forknytt, end at han senere gjorde et nyt forsøg med Niels E. Nielsens maskine. Det resulterede dog kun i en andenplads efter Irving Irvinger. Denne sidste havde en fin dag, således slog han ikke mindre end to gange Bent Jensens gamle rekord. Denne var sat med flyvende start, og det forringer ikke Irvingers bedrift, at hans rekorder blev sat med fast start sammen med det øvrige felt. Rekordforbedringen var hver gang på 1/10 sekund. Nordmanden Odd Samsing fulgte Irvinger som en skygge dagen igennem.

Blandt de øvrige Begivenheder kan det noteres, at Johs. Hansen, Odense, overraskende slog Josef Koch i sidevognsløbet,

Loven kræver

BLÆNDFRI LYGTEINDSTILLING



Mange værksteder vil inden længe kunne yde sine kunder den rigtige service ved lygteindstilling. LUCAS BEAM SETTER kan flyttes overalt i værkstedet og hele indstillingen kan gøres på kort tid. — Intet serviceeftersyn

må mangle en lygtejustering med LUCAS BEAM SETTER — og ingen bilist må undvære garanti for, at hans lygter er rigtigt indstillet. — Vore autoriserede depoter anviser nærmeste værksted med LUCAS BEAM SETTER

LUCAS

BEAM SETTER

AUTORISEREDE DEPOTER OG SERVICESTATIONER: *

FYEN .. (Odense)
AXEL ÅKERMAN, Østergade 46, Telefon 472

MIDTJYLLAND .. (Århus)
A-S ÅRHUS LADESTATION, Fredensgade 32,
Telefoner 9510, 9511

SYD- OG SØNDERJYLLAND (Åbenrå)
SØNDERJYSK ELEKTRO .. Telefon 2475

NORDJYLLAND .. (Ålborg)
ZIMA AUTO ELEKTRO .. Vesterbro 85, 87
Telefoner 4901, 2827

AXEL KETNER

Kontor og lager: Nr. Vold 9, C. 4195, 6319 . Service-afdeling: Nørregade 40 c, C. 9279
KØBENHAVN K

VERDENS MEST SOLGTE AUTOMOBILOLIE ER BLEVET ENDNU BEDRE

--Tusinder danske bilister bruger nu ny Mobiloil---

- og der kommer flere til hver dag. Hvorfor? Fordi ny Mobiloil har særlige egenskaber. Også Deres motor trænger til ny Mobiloil, prøv den - og mærk forskellen.

Den renses, mens den smører

Efter blot nogle få tusinde kilometers kørsel med den ny Mobiloil vil alle sodafsætninger på stempelsider være fjernet, et unødvendigt slid være bragt til ophør og vognens ydeevne forøget.

Tåler særlig hård belastning

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

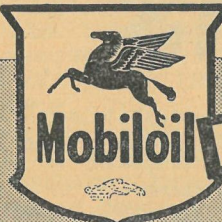
Effektiv smøring

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

Forlang ny Mobiloil hos forhandleren.



5 b



Mobiloil

NY Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY. SMØREOLIESPECIALISTER

og at Niels E. Nielsen, Bogense, der stadig viser bedre og bedre form, af publikum belønnedes med kælenavnet »Atom-Nielsen«.

Arrangementet var i det store og hele fortræffeligt, dog havde løbsledelsen i junior-klassen ladet specialmaskiner starte sammen med almindelige standardmaskiner, hvad der naturligvis ikke gav det rette billede af selve rytternes kunnen.

Dagens resultater blev:

Standard: Ejvind Hansen, Ejlstруп, 4.18,7 (to hurtigste sammenlagte tider), Robert Rasmussen, Søndersø, 4.29,9, Aage Iversen, Sønderborg, 4.27,8.

Special: Niels E. Nielsen, Bogense, 4.07,2, Sv. Aage Rasmussen, Odense, 4.08,3.

Ekspertter: Irving Ivinger, København, 3.50,9, Odd Samsing, Norge, 3.58,3, C. O. Jensen, Ejby, 4.04,6.

Sidevognsrace: Johs. Hansen, Odense, 4.48,7, Josef Koch, København, 4.49,1, Henrik Wozny, Odense, 4.56.

Pokalløb: Ejvind Hansen, Odense, 2.11,5, Aage Iversen, Sønderborg, 2.13,2.

Juniores: Arne Hansen, Skallebølle, 4.36, Hans Jørg. Hansen, Sdr. Nørå, 4.46,8, Helge Poulsen, V. Hæsing, 4.55.

Handicap I: Irving 2.25,5, Jørgen »Bulder« Nielsen, København, 2.25,6, Peter Nielsen, Slagelse, 2.26,1.

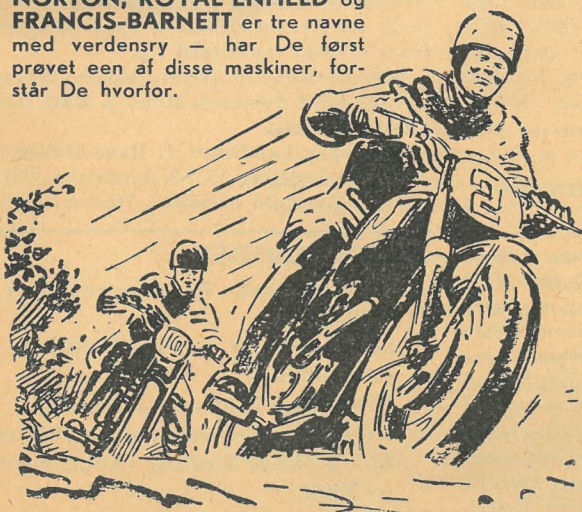
Handicap II: Odd Samsing, Norge, 2.16,6, C. O. Jensen, Ejby, 2.18,5, Aage Iversen, Sønderborg, 2.19,1.

Sluthandicap: Sv. Aage Rasmussen, Odense, Samsing, C. O. Jensen.

Dramatisk midget-race på motorbanen i Aarby.

Sæsonens sidste løb på motorbanen i Aarby søndag den 4. september overværedes af henvend 7000 tilskuere. Interessen samledes ikke mindst om midget-løbene. Det var premiere, og den forløb ikke uden dramatiske momenter — således kørte Aksel Hansen ind i Carl Ammelung allerede i 1. omgang, og begge vogne snurrede rundt og blev stående på stedet, hvor de stod. Aksel Hansen fortsatte og blev nr. 1 foran Sv. Aage Thomsen, Randers. Aksel Hansens vogn måtte til eftersyn, så han deltog ikke i 2. runde. Denne blev vundet af Carl Ammelung, som også var først i 3. omgang, men det var Sv. Aage Thomsen,

NORTON, ROYAL ENFIELD og FRANCIS-BARNETT er tre navne med verdensry — har De først prøvet een af disse maskiner, forstår De hvorfor.



Norton

Den uovertrufne NORTON repræsenterer den maksimale kraft i en stabil, moderne maskine med enestående køreegenskaber — vinder af over 22 T.T.-løb.

Royal Enfield

Den solide, robuste maskine konstrueret til hurtig kørsel med køreegenskaber, der overvinder alle terrænvanskeligheder — den stod sin prøve under krigen.

Francis-Barnett

Den overlegent kraftige letvægt med 200 ccm motor og teleskopforgaffel. Letvægterens økonomi og den store maskines udstyr og kraft er forenet i FRANCIS-BARNETT — verdens bedste letvægter.

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

der blev erklæret for vinder, da han havde gennemført alle tre afdelinger.

Også midget-vognenes handicap bød på adskillig dramatik, idet der påny skete et sammenstød, hvori igen Aksel Hansens vogn var impliceret. Denne gang var det Sv. Aage Thomsen, det gik ud over. Aksel Hansen fik en advarsel, og løbet blev kørt om. Hansen sejrede med Ammelung på andenpladsen, mens publikum »brummede«.

Her er resultater og tider:

Special-løb: Kiehn Berthelsen, JAP, 14 p., 1.41,2, Hans W. Nielsen, JAP, 11 p., 1.41,8, Kjeld Andersen, Rudge, 10 p., 1.42,3.

Senior-standard: Leif Hirsborg, Ariel, 15 p., 1.44,6, Holger Hansen, Ariel, 9 p., 1.45,2, Norton Hansen, Norton, 10 p., 1.45,6.

Sidevognsløb: David Axelson, Dania, 12 p., 1.51,4, Hans Th. Jacobsen, Triumph, 9 p., 1.51,6, Erik Johansen, Nimbus, 4 p., 2.01.

Midget-race: Sv. Aa. Thomsen, Randers, 8 p., 2.23,6, Carl Ammelung, København, 8 p., 2.20,4, Aksel Hansen, København, 7 p., 2.21,7.

Junior standard: Gerh. Nordahl Andersen, Rudge, 10 p., 1.49,5, Regner N. Jensen, Triumph, 7 p., 1.54,1, Gerh. Jensen, Rudge, 4 p., 1.58,8.

Special handicap: Kiehn Berthelsen, JAP, (110) 1.42,9, P. Jacobsen, JAP, (50) 1.48,2, Kjeld Andersen, Rudge, (90) 1.49,1.

Senior og junior handicap: Gerhard Jensen, Rudge, (0) 1.54,1, Gerh. Nordahl Andersen, Rudge, (160) 1.55,3, Holger Hansen, Ariel, (220) 1.55,7.

Midget-race til sæsonens sidste løb i Kolding.

Der er ikke tvivl om, at det var midget-racene og deltagelsen af 3 1000 ccm HRD motorcykler, der havde trukket de fleste af de ca. 3500 tilskuere til sæsonens sidste motorløb på Kolding Motor Klubs bane søndag den 4. september. Midget-løbene blev imidlertid noget af en skuffelse, da hverken Sølvsteen Madsen, Randers, eller de averterede svenske køreere var mødt frem. I stedet præsenteredes man for den tidligere finske mesterskabskører Geitel, hvis vogn har præsteret en hastighed af 155 km/tm, men hans modstander, Bakke-køreren Jens Nørgårds vogn var for høj og for let. Tilmed mistede den i 2. løb et baghjul, og da finnen samtidig fik maskinskade, var det slut med midget-attrak-

tionen. Derimod opnåede de 3 HRD-maskiner de hidtil bedste tider med sidevogn på banen.

Stævnet indlededes, da ingen af rytterne ønskede at forsøge på at slå den bestående banerekord, med Australsk forfølgelsesløb. Heri deltog 10 køreere, og vinder blev Peter Andersen, Brøns, tæt fulgt af Børge Mørck, Kolding. Nr. 3 blev Villy Andersen, Kolding. Mellem de ikke-overhalede kørttes senere et særligt løb, der blev vundet af Villy Andersen med Børge Mørck som nr. 2 og Lindegård Petersen, Ribe, som nr. 3.

En bymatch i 2 afdelinger blev vundet af Peter Andersen, men Lindegård Petersen blev matchens hurtigste rytter og vinder af slut-heatet. Nr. 3 blev Villy Andersen. Kolding fik ialt 17 points, Esbjerg 11.

Sidevogns-ekspertløbet blev vundet af Carlo S. Jensen.

Af de øvrige resultater noterer vi:

Senior Solo: 1. afd.: 1. Knud Nielsen, Aarhus, 2. Vitus Kelvang, Kolding. 2. afd.: 1. Kjeld Hansen, Faaborg, 2. K. S. Petersen, Varde. 3. Afd.: 1. Knud Nielsen, 2. Vitus Kelvang.

Sidevogns-standard: 1. afd.: 1. Hans Nielsen, Haderslev, 2. Hans Dalsgård, Vejle, 3. Jandriska, Vejle. 2. afd.: 1. Hans Nielsen, Haderslev, 2. Hans Dalsgård, Vejle. 3. afd.: 1. Jandriska, 2. Hans Dalsgård. Hans Nielsen vandt med 7 p.

Solo handicap: 1. Knud Nielsen, Aarhus, 2. Lindegård Petersen, Ribe, 3. Kurt Lauritsen, Kolding.

Sidevogns handicap: 1. Hans Dalsgård, Vejle (metertillæg 15), 2. Jandriska, Vejle (20), 3. Thorkild Sørensen, Horsens, (10).

LØBSKALENDER

18 Hobro (Danske Banemesterskaber)

— Baneløb

Lufthavnsløbet, Kastrup Lufthavn — Automobiløb

25 Travbanen i Odense — Baneløb (Nordiske Mesterskaber for 1000 m)

Sports Motor Klubben »København« — Trial

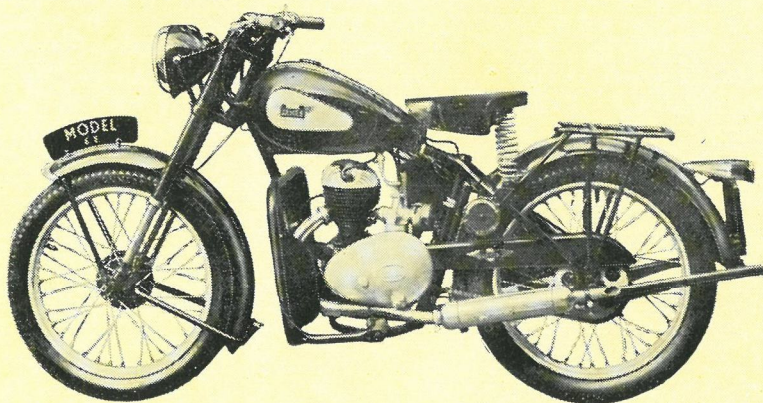
Oktober:

2 Gentofte — Baneløb

Randers (Danske Bakkemesterskaber) — Bakkeløb

9 Korsør og Omegns Motorklub — Baneløb

Den Berømte James



MASKINEN MED DE FREMRAGENDE KØREEGENSKABER

Under hele 2. verdenskrig benyttede de allierede faldskærms-tropper JAMES-motorcykler til hurtig og pålidelig transport efter nedkastningen, og soldaterne gav JAMES tilnavnet „Den berømte“. Sit ry vandt JAMES ved sin aldrig svigtende pålidelighed, sin store aktionsradius, sin enestående økonomi og sine fremragende køreegenskaber selv i det vanskeligste terræn. — JAMES leveres nu også med 200 ccm motor og telescoportogaffel. Når De vælger JAMES, får De det absolut bedste.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE

AJS

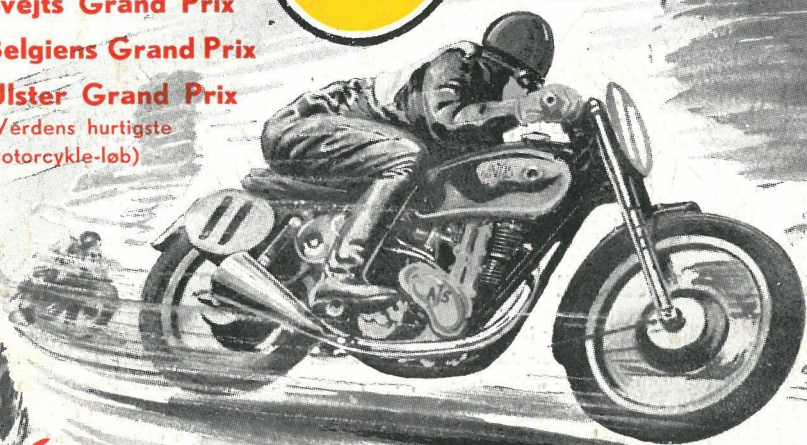
Vinder af:

Svejts Grand Prix

Belgiens Grand Prix

Ulster Grand Prix

(Verdens hurtigste
motorcykle-løb)



*Den berømte Racer
- den foretrukne
Standardmaskine*

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN, ODENSE