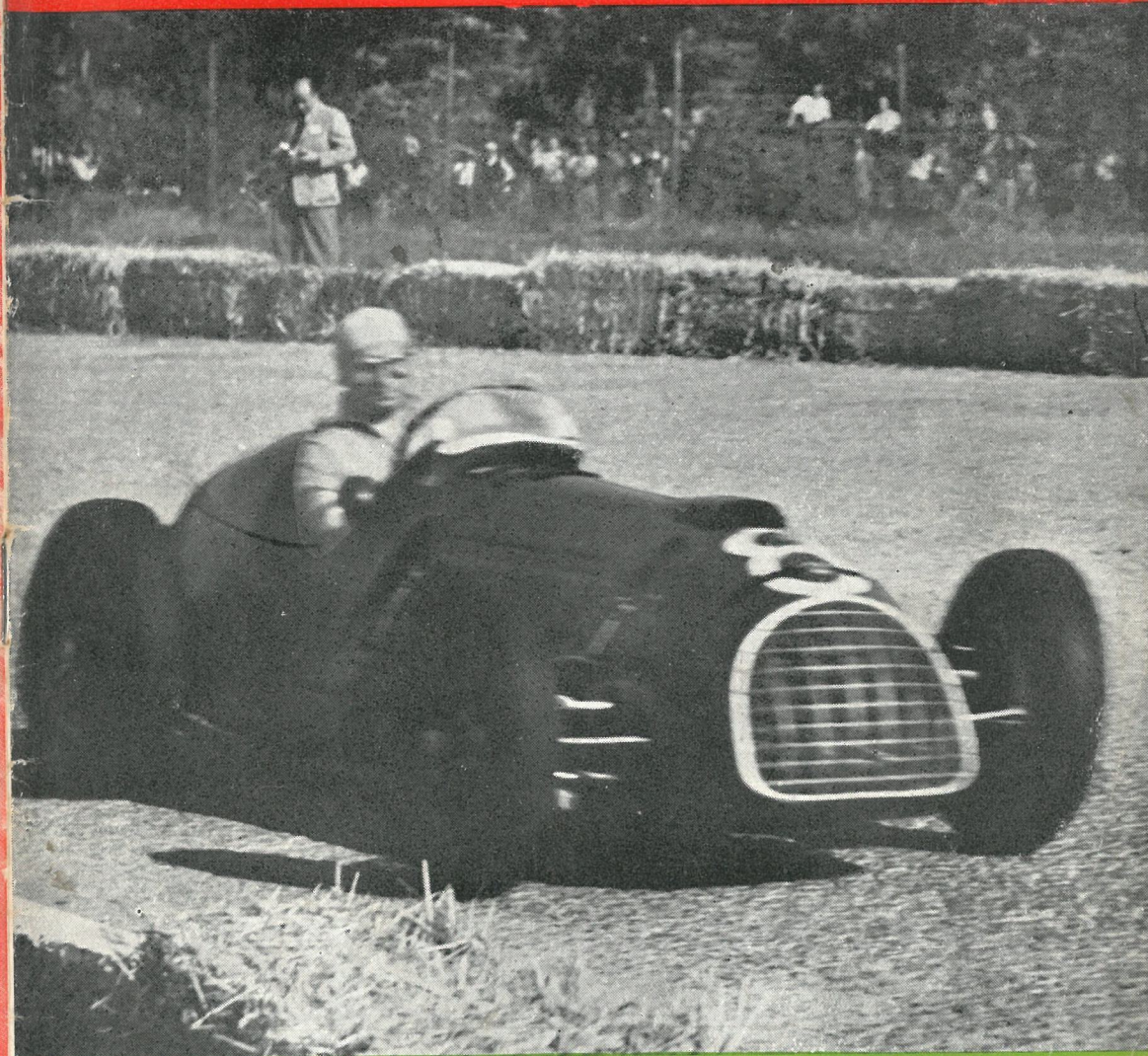


SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



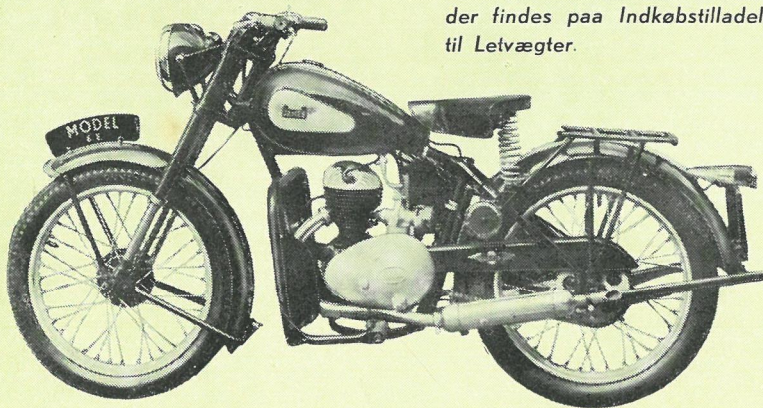
NR. 10 - 3. årg.

Ascari vinder Europamesterskabet i sin Ferrari

OKTOBER 1949

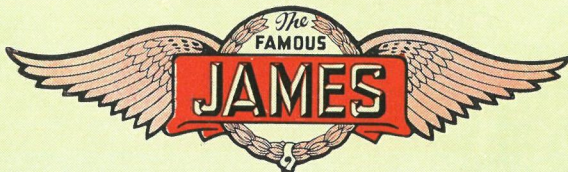
Den Berømte James

Leveres med den største Motor,
der findes paa Indkøbstilladelse
til Letvægter.



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 pålide-
lighed, sin store aktionsradius, sin enestående økonomi og sine
fremragende køreegenskaber selv i det vanskeligste terræn. —
JAMES leveres nu også med 200 ccm motor og telescopforgaffel.
Når De vælger JAMES, får De det absolut bedste.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE

SKANDINAVISK MOTOR Journal

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43
København K.
Tlf. Palæ 82 93
Postgiro 688 33

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

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

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

Løssalgpris
kr. 1,10

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

Indholdsfortegnelse:

	Side
Racergeniet Franck Lockhart	3
Hvilken vogn skal jeg vælge?....	7
Lufthavnsløbet	8
Nordiske mesterskaber.....	16
På to hjul	19
Dansk deltagelse i Finland	20
Erindringer fra min racerdagbog.	22
S. M. U.s mesterskabstrial	25
Billøbene på Amager Travbane...	26
60 % til Staten	31
Europa-mesterskabet for biler og motorcykler	36
Manx Grand Prix	40
Justering af Amal Karburatorer ...	42
En ung danskers eventyrlige tur..	45
Danske bakke-mesterskaber	47



Hvordan kan det lade sig gøre?

Man skulle snart tro, at det vanvid, der hersker over motorbranchen, har nået sit højdepunkt. For nogle dage siden kunne man konstatere, at Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger havde fået et agentur for OEC motorcyklerne. Dette virker i sig selv ikke så påfaldende, eftersom »Brugsen« handler med alt mellem himmel og jord, og eftersom man for længe siden fik underretning om, at FDB havde prøvet at få fat i alle mulige motorcyklmærker, selvom disse havde deres faste importører her i landet. Om så det er HRD, har man prøvet at blive forhandler af dette mærke. Kan De se fremtidsperspektivet: »Gå til Brugsen og køb verdens hurtigste standardmotorcykle — der bliver De betjent af fagfolk«. Selvfølgelig ville det være morsomt at se brugsuddeleren i Humlum demonstrere denne maskine med 190 km's fart og den hvide kittel flagrende bagud. Det er selvfølgelig også praktisk, at man ikke skal gå to gange, når man skal købe både motorcykle og spejsild.

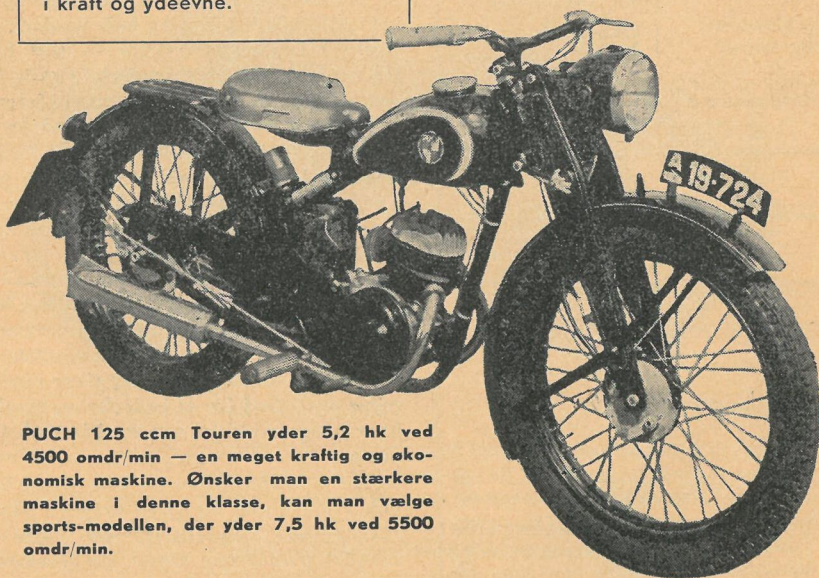
Hvad der derimod virker chokerende er, at FDB allerede har fået 7 maskiner hjem, og at samtlige landets brugsforeninger nu er sidestillet med motorcykleforhandlerne, efter at den nye ordning giver importørerne mulighed for at indkøbe en maskine, hver gang de sælger een mod indkøbstilladelse.

Har motorbranchen da ikke været hårdt nok ramt under og efter krigen? Skal de eksisterende importører, der trods alle vanskeligheder har klarer sig igennem og sørget for, at der står et glimrende fordelingsapparat med tilhørende service af fagfolk til de motorkørendes rådighed, nu takkes for deres udholdenhed ved, at man giver noget af den sparsomme valuta til FDB? Vi mener, at det spørgsmål må kunne rejses: Hvordan har FDB, der ikke tidligere har handlet med motorcykler, i det hele taget kunnet få valuta?

OEC er en lille engelsk letvægter forsynet med Villiers motor, og der findes i forvejen JAMES, FRANCIS-BARNETT, EXCELSIOR og AMBASSADOR med denne motor, forhandlet af fagfolk, der til dato ikke har kunnet få den tilstrækkelige valuta.

M. D.

Gennem 50 år har PUCH haft etførende 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 $\frac{1}{9}$ 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 Motorcyklernerne atter bevist deres uovertrufne Ydeevne og Stabilitet paa ethvert Terræn.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN · KØBENHAVN V

VESTERBROGADE 2 c

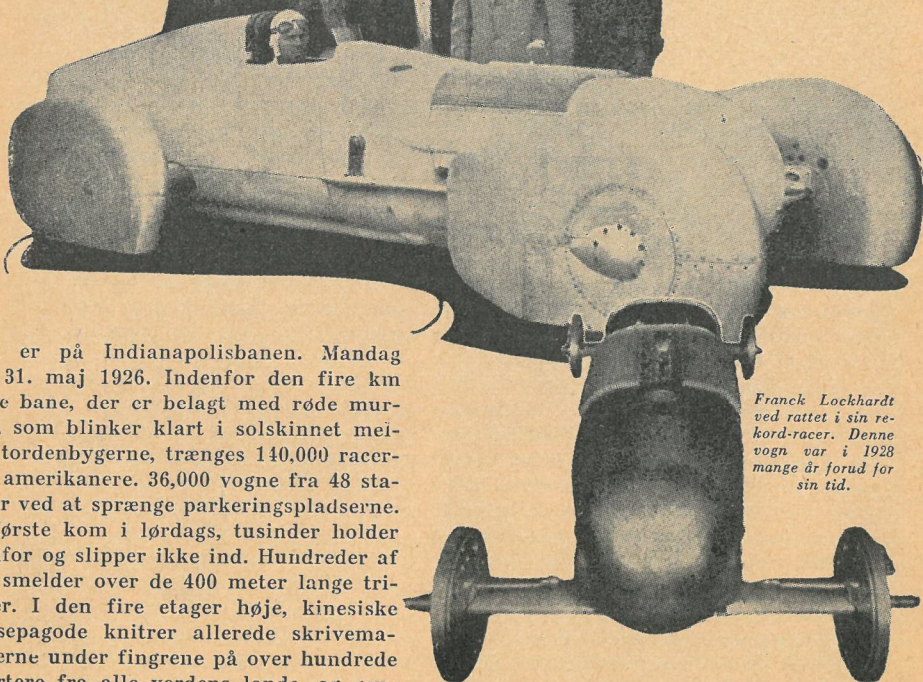
TELEFON PALÆ 4741

Racergeniet

Franck Lockhart



Aj
Ralph Nicholson



Franck Lockhardt ved rattet i sin rekord-racer. Denne vogn var i 1928 mange år forud for sin tid.

Vi er på Indianapolisbanen. Mandag den 31. maj 1926. Indenfor den fire km lange bane, der er belagt med røde mursten, som blinker klart i solskinnet mellem tordenbygerne, trænges 140,000 racergale amerikanere. 36,000 vogne fra 48 stater er ved at sprænge parkeringspladserne. De første kom i lørdags, tusinder holder udenfor og slipper ikke ind. Hundreder af flag smelder over de 400 meter lange tribuner. I den fire etager høje, kinesiske pressepagode knitrer allerede skrivemaskinerne under fingrene på over hundrede reportere fra alle verdens lande, og gennem tilskuerskarernes kompakte brølen stiger det klare hvin fra kompressormotorerne i Gasoline Alley. Så lyder det øredøvende brag fra et sekspunds kanonslag.

Om fem minutter startes alle tiders 500 miles løb. Om fem minutter starter Amerikas hurtigste racerkørere på 200 morderiske omgange for at finde ud af, hvem der skal have de 29.600 dollars i præmiekassen. 76 kørere meldte sig til løbet, de 57 opnåede under fredagens og lørdagens træningskørsel ikke den fastsatte gennemsnitshastighed på 137 km i timen for fire omgange, og nu kommer de resterende 39 heldige langsomt gående op imod startlinien, hvor hvidklædte mekanikere er ved at starte motorerne op. En for en vågner de til liv, kørerne sætter sig op, og

fotograferne vimler om vogne og køreere. Friske nekrologbilleder er en mægtig vare. Foran feltet sidder Barney Oldfield med stor cigar i en rød Packard. Han er starting master. Nu løfter han hånden til signal, og langsomt begynder de 39 racere at glide efter ham hen imod det første sving. I stigende tempo vokser brølet fra de 8000 heste til en infernalsk torden, vognene kommer rundt efter den første omgang og går ned ad langsiden med 150 km i timen, Barney trækker ud til venstre for at give plads, et nyt bragende kanonslag, da de første vogne går over linien, hundredetusinde flade stråhatte ryger om i nakken. Nu går det løs.

Den ene af de 39 er Frank Lockhart fra Los Angeles, 23 år gammel, automobilme-

kaniker, ingeniør af Guds nåde. Han har allerede i fem år levet af automobilløb. Med sine selvbyggede racere har han arbejdet sig op til topscorer på alle dirt-tracks og boardtracks langs Stillehavs-kysten. Med en tunet Buickmotor i et Studebakerchassis har han sat 11 banerekorder og er mester på kortbane i de vestlige stater. Ved træningen på Indianapolis mødte han op med en racer af egen konstruktion og kvalificerede sig til deltagelse på de fire første træningsomgange, men han var klar over, at motoren ikke kunde holde til 500 miles. Så pakkede han sammen og ville til at tage hjem igen. Men Harry Hartz havde fået kig på ham og bad ham prøve en af hans nye Millere. Lockhart tog den ud på 10 omgange og kørte de fire sidste på den hurtigste tid, som nogen sinde var opnået på Indianapolis. Harry har sat over 18.000 dollars i vognen. Den skal vinde.

Og så går det hele meget nemmere, end nogen har ventet. Ved 200 miles, da Lockhart fører løbet med en gennemsnitshastighed af 157 km i timen og Harry Hartz på andenpladsen, kommer regnen igen i en sådan grad, at løbet bliver suspenderet i en time og 10 minutter. Herefter startes løbet igen med kørerne i deres rigtige positioner på banen, og de to mand fører atter over de næste 200 miles, så kommer regnen igen, og løbsledelsen beslutter sig til uden videre at flage løbet af. Lockhart er vinder med Hartz på andenpladsen. Til sammen har de vundet næsten 26.000 dollars ved placeringen i løbet og ved vundne omgange. Gennemsnitshastigheden for de 400 miles blev 152 km i timen. De to Millers Special gik som symaskiner under hele løbet. Ingen af de øvrige køre brækkede så meget som en neglerod, hvilket er enestående på Indianapolis. — — —

I det følgende år fortsatte Lockhart sine triumfer på Californiens baner, og samtidig begyndte han at forberede sig på næste års 500 miles løb. Han købte en helt ny Miller racer, skilte den ad og byggede den op igen efter sit eget hovede. Motoren fik nye plejlstænger, som med samme vægt var 50 pct. stærkere end de originale, stempeltop, forbrændingsrum og ventil-diagram blev ændret efter Lockhart's egne forsøg og beregninger, og foran køleren blev der indbygget en olietank, støbt i Elektron med store køleribber og en kapacitet på over 35 liter. Med denne vogn stil-

lede han op på Indianapolis i 1927 og lagde sig lige fra starten i spidsen for feltet, som dette år kun var på 21 vogne. Ved 81 omgange gik han i depot for at fylde op med brændsel og tabte derved lederstillingen, men allerede fire omgange efter er han i spidsen igen. Ved 119 omgange har en hårridse i en af de højglanspolerede plejlstænger udviklet sig til et træthedsbrud; i et nu er Lockhart ude af løbet, men med 10.900 dollars i kassen for vundne omgange.

Han fortsatte med baneløbene i den kommende tid og vandt i reglen overlegent, hver gang han startede. Men det var, som om han allerede havde lagt de tekniske problemer, her kunne bydes på, bag sig, og hans rastløse skabertrang vendte sig mod den største opgave, en racerkører kan stille sig selv, opnåelsen af den absolute verdensrekord i hastighed for automobiler. Han havde pengene, som skulle til, men han manglede det rigtige værksted, som kunne gå til opgaven med den fornødne omhu. Til sidst kom han i forbindelse med F. E. Maskovics, præsidenten for Stutz Motor Co., et af de eneste amerikanske produktionsselskaber, som interesserede sig aktivt for automobilrace. Han stillede sin virksomhed til rådighed for arbejdets udførelse, men Lockhart måtte selv udføre det forberedende arbejde og skaffe tegninger frem på vognen.

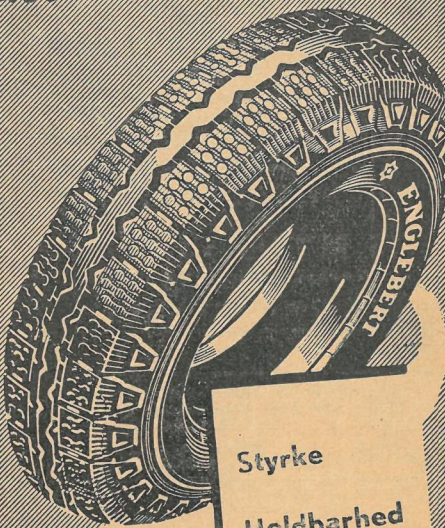
Verdensrekorden tilhørte på det tidspunkt englænderen Segrave, der havde været oppe på 327 km i timen; for at opnå dette havde han benyttet en motor på 1000 hk i en vogn, som vejede over 3,5 tons. Lockhart ville prøve at gå en helt anden vej. Hans vogn skulle ved hjælp af lav vægt og en fremragende strømlinieform kunne slå rekorden med kun 200 hk motoreffekt, men projektet krævede selvfølgelig den største dygtighed hos konstruktøren og de folk, som skulle præstere det nødvendige håndværk. Til at begynde med engagerede han to unge tegnere, som blev sendt ud på den del af Floridas strand, der skulle benyttes til rekordforsøget. De målte banen op med stor nøjagtighed og noterede fremherskende vindretning og -styrke. Derefter blev vognen tegnet op i enkeltheder, og gennem to måneder kasserede Lockhart stadigvæk alt, hvad der blev lavet, indtil den samlede opbygning fandt nåde for hans kritiske øjne. Men så var den lille vogn også så pakket med maski-

neri, at man skal helt frem til en moderne jagerflyvemaskine for at finde noget tilsvarende. Det drejede sig først og fremmest om at holde frontarealet nede på et minimum af hensyn til luftmodstanden; derefter måtte man give køretøjet en sådan form, at man fik en passende kombination af luftmodstandskoefficient og formstabilitet. Denne del af opgaven blev løst i samarbejde med Curtiss Aircraft Corp., i hvis vindtunneler man gennemprøvede en lang række modeller, før man fandt frem til den rigtige facon. Når man i dag ser på den færdige rekordvogn, bliver man slået af dens lighed med den vogn, som Mercedes i 1938 benyttede til at sætte verdensrekord over 1 km og 1 mile med stående start. Føreren sidder lavt i det smalle karosseri, hvis højeste punkt kun ligger 910 mm over vejbanen, og de fire hjul er indkapslet i hver sin lukkede strømlinieskærm. Vindtunnelforsøgene viste, at vognen med en motor på 200 hk skulle kunne opnå en tophastighed på 430 km i timen, og en medvirkende årsag hertil var, at man fuldstændigt havde undgået den bremsende strøm af køleluft gennem motorrummet, kølingen af motoren skete ved hjælp af smeltevand fra en stor isbeholder, der skulle fyldes op før hvert enkelt rekordforsøg. Oven på motorhjelmens ses en flade af ribberør, som flugter glat med vognens ydre form; her igennem trykkes brændselsblandingen, som kom fra en centrifugalkompressor, der gik 36.000 omdr. pr. min., således at den blev kølet ned af den forbistrømmende luft, inden den gik i motoren. De 16 cylindre, der var anbragt i 30° V-form, havde tilsammen et slagvolumen på 2965 ccm, og hele vognen vejede i driftklar stand kun 1360 kg.

Medens Lockhart gjorde de sidste forbedringer til sit rekordforsøg, kom Campbell til Florida med en ny udgave af Blue Bird, der havde en motor på 900 hk og vejede 2500 kg. Med denne vogn lykkedes det ham den 19. februar 1928 at sætte verdensrekorden op til 333 km i timen, ølt så kun en uvæsentlig forbedring af Seagrave's rekord.

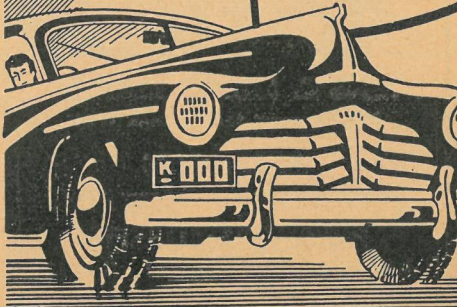
Den 25. april var Lockhart klar. Kl. 7.08 om morgenen startede han på rekordforsøgets første etape i retning fra syd til nord; vindstyrken var 0. Hen over den brede, faste sandstrækning, som tidevandet netop havde afdækket, kom det lille, sølvgrå projektil flyvende hen imod den udmålte

Englebert
det skridsikre dæk



Styrke
Holdbarhed
Sikkerhed

**HANS
HL
LYSTRUP**



MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

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

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

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



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

**Erling Nygaard
Slagelse - Telefon 2236.**

AJS



MATCHLESS

JAMES - TERROT

Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . C 9317

strækning. Den passerede tidtagerne med en hastighed af 362 km i timen. Nu er verdensrekorden altså halvvejs slået, men der mangler stadig løbet fra nord til syd. Da Lockhart bremser vognen op ved enden af afløbsbanen, blokeres det højre baghjul, vognen skrider ud, men bringes atter under kontrol, inden den når op i det bløde sand. Lockhart står ud, foretager en justering af bremsen, får fyldt ny is på beholderen, og kl. 7.32 starter han igen. Han presser ikke vognen, for han ved, at selv om han ikke kører så hurtigt som under det første løb, kan han alligevel slå rekorden med en god margin. Og så sker katastrofen.

En forhøjning i sandet, som ikke er synlig for det menneskelige øje, fanger det ene forhjul, godt 300 m før vognen når den afmærkede mile. Lockhart korrigerer øjeblikkelig, men i næste brøkdelen af et sekund er vognen i en udskridning ud mod havet; den glider sideværts på alle fire hjul, og i det våde sand i strandkanten fanger forhjulene igen. Vognen springer højt op i luften og lander 17 m længere henne på alle fire hjul, et nyt hop, som ender med forhjulene lige ned i sandet, og endnu fire mægtige spring, det længste på 43 m, indtil vognen endelig vender rundt i luften og slynger Lockhart 16 m ud i vandet. Han var dræbt på stedet.

Frank Lockhart blev kun 25 år gammel, men i de sidste 7 år af sit liv gennemlevede han en racerkarriere, som kun nogle enkelte har præsteret magen til i et langt liv. Og samtidig var han ingeniør. Ved sin død efterlod han sig 11 patenter på bremse- og kompressorkonstruktioner, der alle var overtaget af førende amerikanske fabrikker. Denne mærkelige mand repræsenterede en type, som næppe kommer igen i den internationale automobilsport; han gik aldrig i biografen, han røg ikke, han drak aldrig spiritus, han rejste aldrig udenfor Amerikas vestlige stater, hvor han var født, han kunne hverken spille klaver eller billard, han interesserede sig overhovedet kun for een ting: *Bilrace*. ★



Specialværksted for

DKW

MOTORCYKLER

MOTORCRAFT

P. BANGSVEJ 25

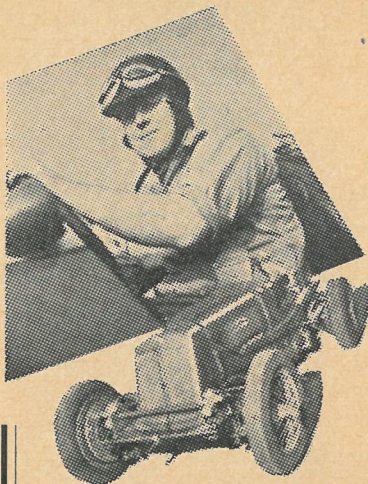
E. Jensen - Fasan 4672

Hvilken vogn skal jeg vælge?

Flere af vore læsere har i den sidste tid spurgt os, hvilken vogn de skulle vælge, såfremt de var så lykkelige at opnå indkøbstilladelse. Vi kan selvfølgelig ikke udpege den ene vogn frem for den anden, men det følgende svar til en af vore læsere vil vi offentliggøre, fordi det giver en retningslinje for nogle af de faktorer, der skal tages i betragtning.

Vi har modtaget Deres brev af 22. ds., i hvilket De beder os råde Dem ved indkøb af nyt personautomobil til repræsentantkørsel, og De anfører, at Deres kollektion ikke vejer over 50 kg, samt at Deres daglige landevejsstrækning vil komme til at andrage ca. 150 km, hvilket giver 45—50.000 km's kørsel om året. Rent principielt kan vi naturligvis ikke påtage os at fremhæve det ene automobilfabrikat frem for det andet, men vi skal gerne forsøge at trække nogle hovedlinier op for de krav, man må stille til en vogn til den pågældende kørsel. Hvad angår de indre pladsforhold og køretøjets lasteevne vil enhver af de personvognstyper, som findes på markedet herhjemme i øjeblikket sikkert være tilfredsstillende (dog med undtagelse af den lille Rovin, der er en udpræget byvogn). For at opnå en passende bekvemmelighed ved det store årlige antal køretimer samt en rimelig driftssikkerhed og levetid af køretøjet er det imidlertid sikkert nødvendigt, at De vælger en vogn med en motor på ikke under 1250 ccm, ligesom den megen bivejskørsel stiller krav om en vogn, der ikke er for let, og som er forsynet med i hvert fald uafhængig forhjulsophængning. Som eksempler på egnede vogne nævner De selv Vauxhall 6 og Austin model 70; blandt de køretøjer, vi selv har afprøvet og kan anbefale, kan vi i flæng nævne f. eks. Peugeot 203, Morris Oxford, Opel Olympia (der jo er kommet til landet igen), Citroën 11 Sport og Standard Vanguard. Prisforskellen mellem den billigste og den dyreste af de her nævnte vogne andrager ca. kr. 5000, hvilket betyder en forskel i prisen pr. kørt km i de to ydertilfælde på ca. 3 øre alene svarende til afskrivningen af den investerede kapital. Rent overslagsmæssigt svarer altså prisforskellen mellem den billigste og den dyreste af de vogne, der kan

fortsættes side 39



den bedste Vogn - det bedste Dæk

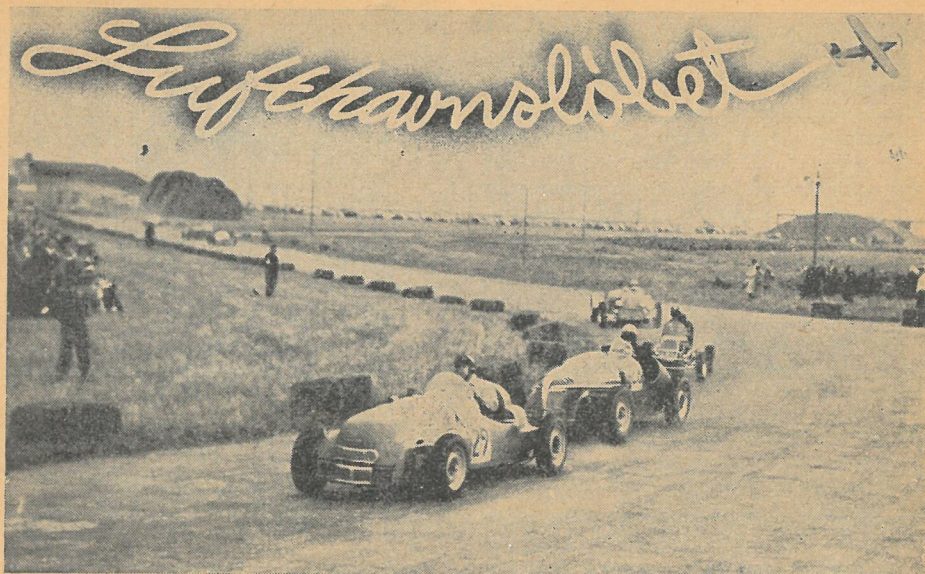
De, der kører bedst, har Dækket med DUNLOP! I Lufthavns-løbet blev dette atter bevist - da den fremragende, engelske Racerfører, David Murray, kørte sin vogn frem til Sejr paa DUNLOP DÆK

DUNLOP



Verdens første Dæk

DUNLOP RUBBER CO. A-S
Vennemindevej 30, København Ø.



Eminent kørsel af David Murray, ERA — De øvrige fabriks-racere skuffede — Stadig fremgang for de skandinaviske specialvogne — Cooper som sædvanlig overlegen på beton

Automobilløbene i Kastrup lufthavn den 18. september må betragtes som en generalprøve for kommende års danske Grand Prix løb. Et gammelt ord siger, at premieren bliver ikke god, med mindre generalprøven går dårligt. Lad os håbe på en 1. klasses premiere. Det er dog vanskeligt at sætte fingeren på bestemte punkter bortset fra, at man aldrig burde sætte fabriksbyggede racere i samme løb som de hjemmebyggede special-vogne. Men ikke desto mindre havde løbene en noget mat karakter.

Det er sikkert gået op for de fleste, at dagbladet POLITIKEN stod som medarrangør og garant for arrangementet, og selvfølgelig er det al ære værd, at bladet giver motorsporten en håndsrækning samtidig med, at det selv opnår en udmærket propagandavirkning — men i forhåndsomtalen af løbet spændte man buen en kende for højt, bl. a. ved at omtale hastigheder, der umuligt kunde opnås på denne bane, der iøvrigt ikke var nær så overskuelig, som man havde meddelt.

De rigtige motorentusiaster fik dog reddet dagen ved englænderen David Murrays blændende kørsel, og det trim, hans ERA befandt sig i, var en fryd for enhver motormand. I dagens første løb startede

sportsvogne indtil 1100 ccm og standardvogne over 2000 ccm. Aage Friis, Fiat-Special, tog straks føringen fulgt af Kurt Christensen i Morris-Special (Fiat motor), Vilhelm Nellesmann, Morris, C. Førgaard, Fiat, og J. Aug. Petersen, Skoda, i nævnte rækkefølge. Først derefter kom Gunnar K. Henriksen, Ford, fulgt af Arnold Jensen, Ford, og svenskeren Rud. Leuthold, Ford. Allerede på anden omgang begyndte den store klasse at køre sig op. Friis førte stadig foran Kurt Christensen og Vilhelm Nellesmann, men allerede som nr. 4 lå nu Preben Sørensen, Ford, i spidsen — Aage Friis og Kurt Christensen holdt stillingen som nr. 2 og 3 i det samlede felt, men på 4. omgang gik de store vogne for alvor frem i spidsen, stadig ført af Preben Sørensen med Gunnar K. Henriksen på andenpladsen og Leuthold som nr. 3. På de næste par omgange blev der en drabelig kamp i den store klasse, og det resulterede i, at svenskeren kom i spidsen, og det lykkedes ham at holde føringen resten af løbet, medens Preben Sørensen måtte nøjes med andenpladsen. På syvende omgang udgik Kurt Christensen af den lille klasse, mens Aage Friis stadig lå i spidsen og holdt sin føring, skarpt forfulgt af Vilhelm Nellesmann.

Resultaterne blev:

Sportsvogne indtil 1100 ccm

(kørtes over 10 omgange à 2,3 km):

- | | |
|------------------------------|---------|
| 1. Aage Friis, Fiat special, | 18.43,2 |
| 2. Vilh. Nellemann, Morris, | 18.45,9 |
| 3. C. Fjorgaard, Fiat, | 19,36 |
| 4. J. Aug. Petersen, Skoda, | 19,45 |

Standardvogne over 2000 ccm

(kørtes over 10 omgange à 2,3 km):

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1. Rud. Leuthold, Ford, | 17,19 |
| 2. Preben Sørensen, Ford, | 17,22 |
| 3. Arnold Jensen, Ford, | 17.27,3 |
| 4. Gunner K. Henriksen, Ford, | 17.28,6 |
| 5. H. Boberg Hansen, Ford, | 18.01,6 |

Dagens anden start var for sportsvogne indtil 2000 ccm. Dette var nærmest en fabriksmatch mellem BMW og Citroën, idet der var anmeldt fem BMW'ere og fire Citroën'er. Den kendte svenske BMW-kører Gunnar Wahlberg var favorit i denne klasse. Samtidig kørte en afdeling for sportsvogne indtil 1500 ccm, og også her var der kun to mærker på banen, nemlig tre HRG og otte MG ligeligt fordelt på svenske og danske hænder. I den lille klasse tog Gösta Alpen, HRG, straks føringen, tæt fulgt af sin mærkekammerat og landsmand B. Atterberg med Vilh. Nellemann på tredjepladsen.

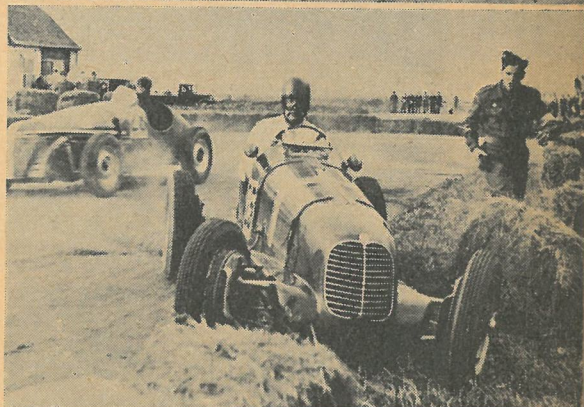
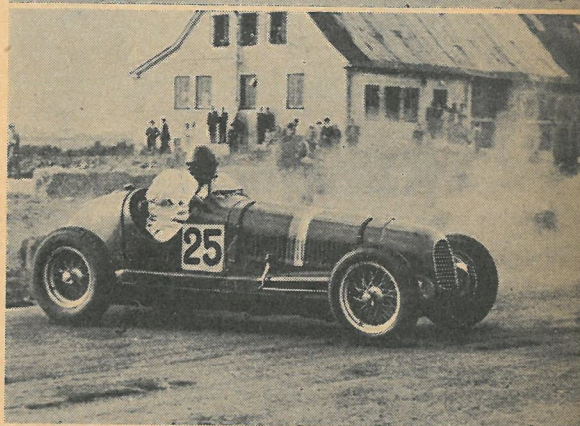
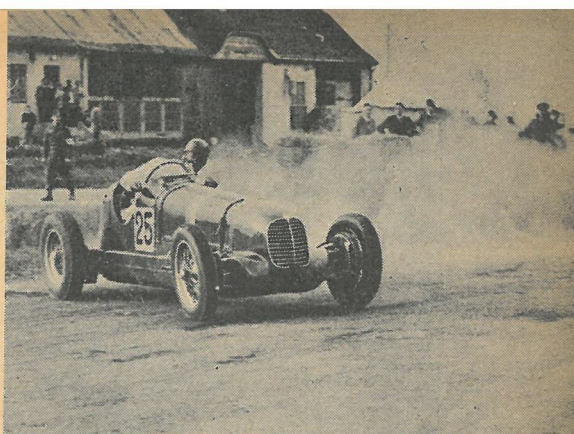
Det var et ganske spændende løb, hvor konkurrenterne pressede hinanden til det yderste. Alpen holdt stillingen til sjette omgang, men på syvende omgang blev han overhalet af Atterberg, men allerede på 8. omgang måtte han se sig overhalet af såvel Alpen som Nellemann. Lige i opløbet kom der imidlertid atter en forskydning, idet Nellemanns motor strejkede, men hans forspring var dog stort nok til at gennemføre en tredjeplads i frigear. Resultatet blev:

Sportsvogne til 1500 ccm

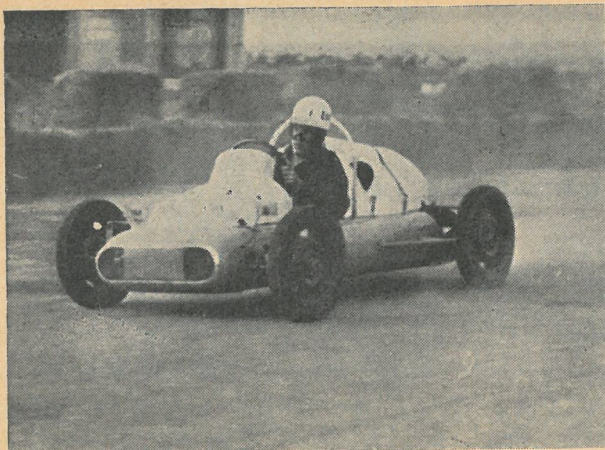
(10 omgange à 2,3 km):

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| 1. Gösta Alpen, Sverige, HRG, | 16.17,6 |
| 2. B. Atterberg, Sverige, HRG, | 16.28,9 |
| 3. Vilh. Nellemann, Danm., MG, | 16.38,8 |
| 4. Thedde Svensson, Sverige, HRG, | 16.54,0 |
| 5. Torben Strand, Danm., MG, | 17.16,1 |

De store sportsvogne kørte et ret uinteressant løb. Allerede på første omgang havde de skilt sig ud i den rækkefølge, som tilsyneladende svarede til vognenes fart, og denne placering holdt sig alle 10 om-



Svenskeren Waldemar Stener havde flere gange vanskeligheder med at holde sin Maserati, selvom dens motor langt fra var oppe på højeste ydeevne. Allerede under træningen gik motoren urent og det er meget vanskeligt at klare sig med disse vogne uden special-uddannede mekanikere. Når motoren ikke yder sine fulde hestekræfter, må man faktisk køre i for lavt gear hele tiden, hvorfor teknikken må lægges helt om. Ovenfor er Stener kommet på tværs af banen for til sidst at havne i halmen. Sammenlign det stykke, han kører sidelæns, med huset i baggrunden. (foto VM 72109)



Den finske Midget-konstruktør, Fred. Geitel, kom ikke i start med det øvrige felt og kom derfor mere end en halv baneomgang bagefter. Selvom dette handicap var for stort til, at han kunne placere sig, kørte han dog feltet op og fik også foretaget de første overhalinger inden målet. Hans nye KG-special viste ganske glimrende køreegenskaber, men den er tilsyneladende lidt for tung. Geitel arbejder med en ny konstruktion, hvor stellet bygges op af firkantede rør. Geitel var jagerflyver under den finsk-russiske krig. (foto VM 73109)

gange igennem. Resultatet blev, at Gunnar Wahlberg, BMW, vandt i tiden 16.02,0. Nr. 2 blev Wald. Stener, BMW, i 16.02,8, og som nr. 3 kom Nonte Karstrup, Citroën, 17.17,2. Peter Skarring blev nr. 4 i 17.19,3, og Carl Lynenskjold blev nr. 5 i 18.12,4.

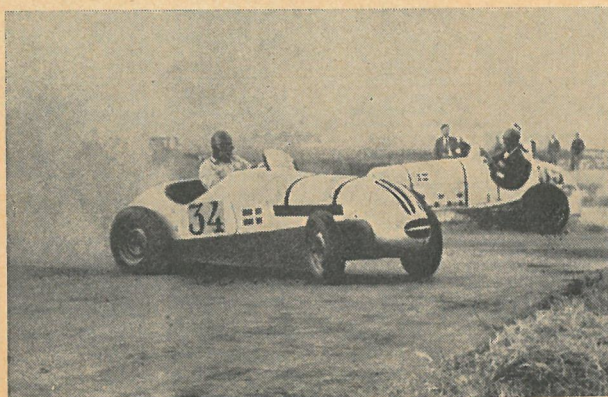
Midgetløbet var uden tvivl dagens bedste. Her viste Cooper-vognene atter deres overlegenhed på en bane af denne art. Finnen Fred. Geitel kom ikke i start med det øvrige felt, men ikke desto mindre kørte han sig op med et ukueligt kamp-humor, selvom han var kommet mere end en halv baneomgang bagefter. De tre Cooper førte løbet igennem med Swahn i spidsen på de tre første omgange, fulgt af Tavell og Gerremo. På 4. omgang tog Tavell føringen, som han beholdt resten af løbet. Finnelä lå som nr. 4 på første omgang, men blev allerede på anden omgang

overhalet af Luttemann. Placeringen holdt sig ellers nogenlunde uforandret løbet igennem. Det var ellers ikke, fordi der manglede dramatiske momenter i dette løb. Aarsagen til, at Swahn måtte sige farvel til førstepladsen, var, at hans motor-hjelm sprang op, og han prøvede forgæves at lukke den under kørselen, hvilket satte ham saa meget tilbage. Geitel kørte sig stadig op, men hans handicap var for stort. Resultatet blev:

Midget under 500 ccm.

(kørtes over 10 omgange à 2,3 km):

- | | |
|------------------------------|---------|
| 1. Brune Tavell, Cooper, | 15.30,9 |
| 2. Oscar Swahn, Cooper, | 15.37,7 |
| 3. Nils Gerremo, Cooper, | 15.39,8 |
| 4. Gregor Luttemann, Suecia, | 16.35,1 |
| 5. L. Finnelä, KG-Jap, | 17.06,6 |
| 3. Arnold Jensen, Ford, | 17.27,3 |



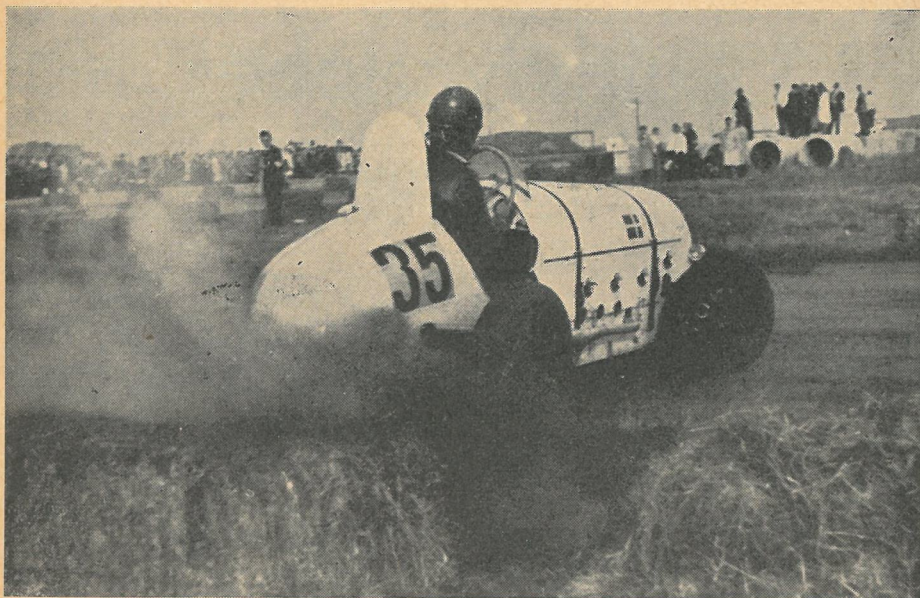
Arnold Jensen er kommet i vanskeligheder i sin Ford-special, medens Elo Sørensen er ved at gå udenom. Banen var ret vanskelig at køre, navnlig satte det sidste sving inden oplobet køreernes dygtighed på hårde prøver, da belægningen var meget los. (foto VM 74109)

Dagens fjerde og sidste start var berammet til dagens hovedløb, der var opdelt i to klasser: racerklassen og klassen for special-vogne.

Racerklassen var en sportslig skuffelse, idet Kaj Hansen ikke startede i Alfa Romeo, da vognen var blevet ødelagt under træningen. Valdemar Steners Maserati gik urent allerede under træningen (det lød, som om den ene cylinder var død). Franskmanden Depoit havde maskinskade og kom ikke til start i sin Maserati, og den sidste mand i klassen, italieneren Lanza, havde uafbrudt vanskeligheder med sin vogn af samme mærke. Ikke desto mindre gav englænderen David Murray en blændende op-

at komme tilnærmelsesvis op på deres top-hastighed. Banen er derimod ganske glimrende til de nordiske special-vogne, dog skal det indrømmes, at selve banelegemet trænger til reparationer og forbedringer forskellige steder, men som sagt, dette var generalprøven.

Racervognene holdt forrest i startfeltet. Allerede inden starten begyndte Lanzas Maserati at gå urent, og medens han så sig tilbage efter sin mekaniker, faldt flaget. Murray tog naturligvis omgående føringen, og allerede efter første omgang havde han et stort forspring foran Steners Maserati. Som tredje vogn kom Gunnar Ohlsson i sin Kaiser-special,



Også Elo Sørensen kom på tværs af banen. (Foto VM 75109)

visning i sin ERA. Man fik virkelig en lille forsmag på, hvad et Grand Prix vil sige, når der er en snes vogne af denne art på banen. Selvom man havde det indtryk, at Murrays vogn gik så fuldkomment, som en vogn kan gøre, skal det dog siges, at Bob Gerrads vogn af samme mærke og årgang er Murrays langt overlegen, og Gerard har endda »kun« opnået førstepladser på hjemmebane. Man vil derfor forstå, at et Grand Prix med fabriksbyggede racere er noget andet end det, vi er vant til at se. En anden ting er, at banen i Kastrup lufthavn ikke gør det muligt for disse vogne

tæt fulgt af John Kvarnström, Hudson, og Olle Bergström i den fabriksbyggede amerikanske Ford-racer, som allerede havde vist sig meget hurtig på Amager travbane. Derefter kom Einer Nyhus, Norge, i Ford, fulgt af finnen Saloranta, og derefter kom den første dansker, Hans Hansen, fulgt af finnen Matilä, Morian Hansen, Arnold Jensen, Freemann Steensen og Elo Sørensen. Kørerne i denne klasse aflagde adskillige besøg i halmballerne, hvorfor der skete store og voldsomme omrykninger i feltets placering, bogstavelig talt fra omgang til om-



Lufthavnsløbet

Kastrup

1949

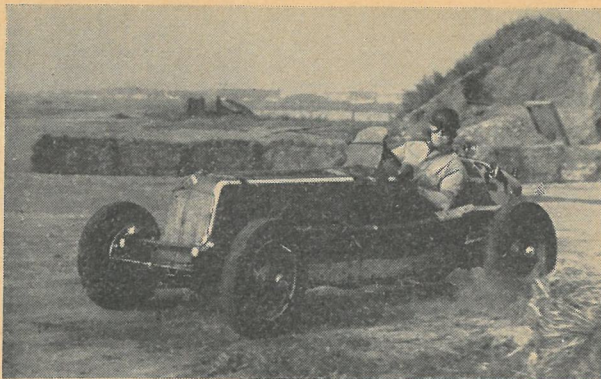
**FORD besætter første 5 pladser i sportsklassen
(standardvogne over 2000 ccm):**

1. Rud. Leuthold, Sverige, Ford
2. Preben Sørensen, Danmark, Ford
3. Arnold Jensen, Danmark, Ford
4. Gunnar K. Henriksen, Danmark, Ford
5. H. Boberg Hansen, Danmark, Ford

FORD MOTOR COMPANY A/S - KØBENHAVN SV

Engländeren David Murray i sin ERA. I modsætning til de fleste andre kø-
rere havde han hele tiden fuld kon-
trol over sin vogn, der gik som et ur-
værk under hele løbet. Hans gear-
skiftning var præcis og eminent —
ikke en eneste gang var der en mis-
lyd, eller så meget som brøkdelen af
et sekunds forsinkelse i optrækket.

De ERA-vogne, der blev fremstillet
før krigen, har vist sig de nye mo-
deller overlegne. Men som vi tidli-
gere har omtalt i SMJ, er det ikke
bar fremskridt i automobiltekniken.
Den engelske ERA-kører, Bob Gerrad,
der selv har tunet sin vogn, har gen-
tagne gange slået de nyeste europæi-
ske racere, der er 13 år yngre end
hans egen vogn. (Foto M.v.H. 76109).



gang. Egentlig stjal Murray hele billedet
ved at overhale kører efter kører, og pu-
blikum kan let få det indtryk, at de nor-
diske special-vogne kun er langsomtgåen-
de sæbekasser. Man må imidlertid huske
på, at der er forskel på en mere eller min-
dre tunet standardmotor og en racermot-
or, der er konstrueret til formålet. Men
en fabriksracer koster i dag fra 80,000 til
120,000 kr., og i og for sig ligger der en
dobbeltsport i først at bygge vognen og
derefter at køre den.

Som et lille kuriosum kan det nævnes,
at de to støddæmpere i ERA'ens baghjul-
ophængning rundt regnet koster det sam-
me som en Ford V8-motor. Disse stød-
dæmpere er forøvrigt meget interessante,
idet de foruden den almindelige dæmpen-
de virkning har et selvjusterende system.
Dette virker i store træk på den måde, at
den bremsende modstand bliver sat i vej-
ret, når dæmperne udsættes for flere be-
vægelser i hurtig rækkefølge, med andre
ord, de virker kraftigere, når de kører over
ujævn vej. Opfindelsen er gjort af den nu
afdøde mesterkører Wimille, der følte sig
irriteret over, at man ikke kunne indstille
sine støddæmpere, så de passede til hele
banens beskaffenhed.

Medens vi er ved støddæmpere, kan vi
lige nævne, at Mercedes racer-vognene hav-
de en særlig anordning, hvorved køreren
under farten kunne stramme støddæm-
perne op svarende til den lettere vægt, for-
årsaget af det brugte brændstof. Vi bemær-
ker kun dette for at vise, at den private
specialvogns-bygger aldrig vil kunne ham-
le op med fabrikkerne, med mindre han
råder over ubegrænsede pengemidler.

Man fulgte med spænding de dygtige
nordiske køreere, og man kunne ikke lade

være at beundre englænderens blændende
tekniske behandling af ERA'en. Hans gear-
skiftning var så fuldkommen, som en gear-
skiftning kan være, og han kørte sin vogn
med eminent sikkerhed omgang efter om-
gang, indtil han ved målet lå to omgange
foran de øvrige.

Resultaterne blev:

Racerklassen:

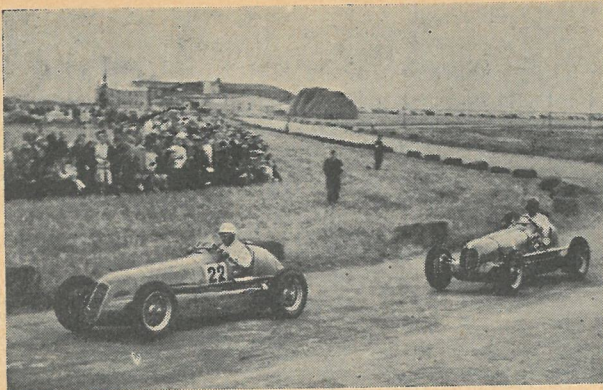
1. David Murray, ERA, 30.04,1
2. Waldemar Stener, Maserati

Specialklassen:

1. John Kvarnström, Hudson, 31.43,9



David Murray og Gunnar Nu-Hansen med mikrofonen. —
Gunnar Nu-Hansen fungerede som en udmærket speaker
under hele løbet. (Foto MvH 77109).



Waldemar Stener, Maserati, er ved at overhale italieneren Lanza.

Lanza havde uafbrudt tændingsvanskeligheder og var i depot næsten hver omgang. Lanzas Maserati er den nye model. Man vil bl. a. bemærke, at han har større indsugningsåbning til koleren.

(Foto M.v.H. 78109).

2. Evert Saloranta, Ford, 32.31,6
Einer Nyhus Ford, diskvalificeret.
3. Elo Sørensen, Ford, 33.33,0
4. Arnold Jensen
5. Raymond Sjökvist.
6. G. Nobelius.

Einer Nyhus blev diskvalificeret, fordi han efter 10 omgange troede, at han var færdig med løbet, hvorfor han kørte ind i ryttergården, hvor man gjorde ham opmærksom på hans fejltagelse. I stedet for at køre den samme vej ud på banen kørte Nyhus ad vejen over til startstedet, og på denne måde afkortede han banen. Om hans genvej havde nogen praktisk betydning for ham, kan man næppe tro, men lov er lov.

Olle Bergström kom uheldigvis ud for en punktering, hvorfor han måtte afbryde løbet. Han havde ellers fået et glimrende tag på at køre denne vogn, der har vist sig meget hurtig og stabil.

Umiddelbart efter, at den sidste vogn havde passeret målstregen, brød afspærringerne fuldstændig sammen, og tilskuerne myldrede overalt rundt på banen og i ryttergården, og det var næsten umuligt for vinderne af de forskellige klasser at bane sig vej frem til dommerbordet, hvor

præmierne skulle overrækkes. Lad os håbe, at arrangørerne har fået de nødvendige erfaringer til de kommende års automobilløb.



Plakaten til lufthavnsløbet er fra flere forskellige sider blevet kritiseret stærkt, fordi det er en teknisk umulighed, at få en vogn til at lette på de to yderste hjul i et sving. I virkeligheden er det omvendt. Hvis der endelig er noget, der letter, er det de inderste hjul, og de skal meget nødigt gøre det. Man kan selvfølgelig ikke se bort fra blikfangets virkning i en sådan plakat, men derfor kunde man selvfølgelig godt holde sig lidt mere til den tekniske sandhed.

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

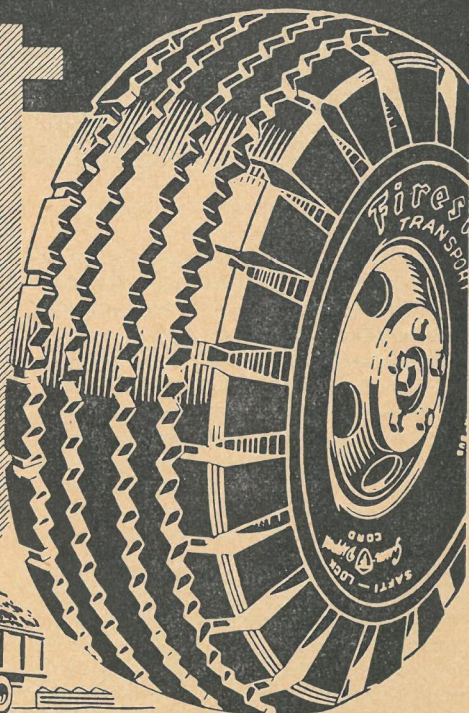
TIL AL TRANSPORT

Firestone

flest kilometer pr.krone!

Faktiske regnskaber fra firmaer, hvis last- og varevogne er forsynet med Firestone dæk, beviser, at disse dæk er uden lige, når det gælder økonomisk, langvarig og sikker kørsel.

Firestone last- og varevognsdæk er i en særklasse, fordi de er resultatet af årtiers erfaring og af millioner af kilometers strålende præstationer. Forlang Firestone dæk.



SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

København — Odense

NORDISKE

Basse Hveem
nordisk mester
på 1000 m bane
i Odense

mesterskaber

Basse Hveem
nordisk mester
på kortbane
i Trondheim



Det er snart en selvfølgelig tradition, at Basse Hveem skal være nordisk mester på såvel lang- som kortbane. Der var heller ingen, hverken ryttere eller tilskuere, der havde ventet et andet resultat til de nordiske mesterskaber på Fyns væddeløbsbane den 25. september. Basse Hveem var da også fuldstændig suveræn, men også de øvrige norske ryttere viste deres fuldstændige overlegenhed.

I nationsmatchen vandt nordmændene alle heatene, og de sejrede således med en sammenlagt tid på 8.41,6 mod Danmark 9.08,3 og Finland 9.17,4. Orla Knudsen fik uheldigvis maskinskade, men inden dette skete, måtte han se sig slået i et indledende heat af Verner Lorentzen. Også Uno Jensen havde maskinskade. I arrangementet havde man indflettet en mængde opsamlings- og mellemheat, der let kunne have gjort mesterskabet til en tilfældighed, såfremt maskinskade eller punktering var indtruffet hos en af favoritterne. I et løb af denne art må man gå ud fra, at man på forhånd har udsorteret de tre, højst fire, bedste kørere fra hvert land, og det skulle derfor være tilstrækkeligt med nogle få indledende heat og et slutheat. Også i den individuelle konkurrence om den eftertragtede mesterskabstitel var Basse Hveem uden konkurrence. Mesterskabsfi-

nalen kørte han i tiden 2.53,0 efterfulgt af sin landsmand Wiik Hansen, der kørte i 2.58,4. Aage Andersen blev nr. 3 i 3.03,2, og Verner Lorentzen besatte fjerdepladsen i 3.03,4, medens Svend Nissen kom ind som nr. 5 i tiden 3.05,0. I standardklassen var Knud Nielsen overlegen vinder. Poul Kalør blev nr. 2 i tiden 6.31,1, og Robert Rasmussen blev nr. 3 i tiden 6.45,7. De øvrige resultater blev:

Sidevognsløb: Carlo S. Jensen, Aarhus, 6.24,6, Sv. Knudsen, Odense, 6.28,1, David Axelson, København, 6.50,1.

Standardhandicap: Holger Hansen, København, (60 meter) 3.26,6, Knud Nielsen, Aarhus, (480) 3.31,2, Ejvind Hansen, Ejstrup, (290) 3.32,5.

Sidevognshandicap: Sv. Knudsen, Odense, (220) 3.18, Carlo Jensen, Aarhus, (250) 3.20,4, Axelson (0) 3.29.

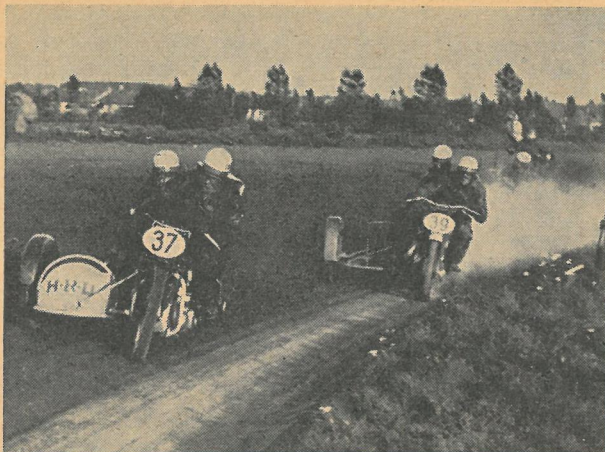
Specialhandicap: Basse Hveem (410) 3.08,2, Kiehn Berthelsen, Ringsted, (0) 3.08,3, C. O. Jensen (170) 3.14.

NM PÅ KORTBANE I TRONDHEIM

Man vil altid kunne diskutere værdien af et nordisk mesterskab uden svensk deltagelse. Den bredde, der før prægede stævnet, er borte, og med den stemningen, som før prægede dette Nordens fornemste løb.

Trods dette blev løbene en tårnhøj suk-

De to 1000 ccm HRD fører foran David Axelssons JAP. Nr. 37 er Carlo S. Jensen, nr. 39 er Svend Knudsen og i baggrunden ses David Axelsson.



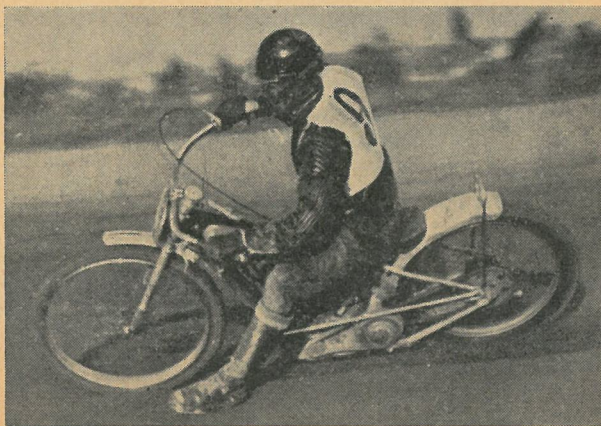
ces, både sportsmæssigt og arrangementsmæssigt. Trondheims afdeling af NMK havde ikke skyet noget for at give løbet den ramme, som er et nordisk mesterskab værdigt, og belønningen blev tæt besatte tilskuerpladser.

Danskerne havde ingen grund til optimisme før løbet. Orla Knudsen havde haft nogle maveblødninger efter løbene i Tjekoslovakiet, hvorfor han ikke var i stand til at starte i de nordiske mesterskaber, og det kan ikke nægtes, at hans fraværelse var et mærkbart minus for det danske hold. Det blev derefter Aage Andersen, der i første række måtte forsvare de danske farver, og med en individuel tredjeplads gjorde han sig meget fordelagtigt bemærket i den skarpe konkurrence. Bent Jensen viste derimod ikke sit rette jeg, og i tiden 1.32,7 besatte han niendepladsen foran broderen C. O. Jensen. Mesterskabet blev

ligesom tidligere kørt i to afdelinger, hver på fire omgange med tre startende i hvert heat. I anden omgang blev heatene sammensat efter tiderne i første, og så kom der det rigtige race over feltet.

I første heat startede Leif Samsing, Th. Andreassen og Basse Hveem, og her kom mesterskabets afgørelse efter en kørsel, som sent vil blive glemt af de begejstrede tilskuere. I en lynhurtig start sikrede Samsing sig føringen, og under sin glimrende kørsel så det slet ikke ud til, at han havde til hensigt at give denne fra sig. Det var ikke småting, hans baghjul serverede Hveem, der stadig uden held forsøgte at presse sig forbi. Lige til sidste sving førte Samsing, men han kom for langt ud i yderbanen — en blottelse, Hveem forstod at udnytte. Midt i svinget og med sprøjten-de slagger lige i ansigtet gav han fuld gas og kom op på indersiden af Samsing. De

Den unge norske kører Odd Samsing, der som sine brødre har vist sig som en meget stabil kører, og med sin unge alder har han sikkert en lovende fremtid for sig. Odd Samsing har ligesom de fleste andre norske kørere begyndt med 125 ccm letvægter paa det norske juniorhold, men har nu arbejdet sig op til 500 ccm JAP.



kom samtidig ud af svinget og rasede side om side mod mållinien. En lille ujævnhed i banen løftede pludselig Hveems forhjul lidt op, men også dette forstod han mesterligt at udnytte. Han fik derved hele vægten på sit baghjul, og med cyklen på eet hjul slog han Samsing på målstregen. Det var næppe mere end en ringbredde, som skilte de to ryttere, selvom de officielle tider blev opgivet til henholdsvis 1.25,4 og 1.25,5.

Forøvrigt vandt Norge klart holdkonkurrencen med Hveem, Samsing og Th. Andreassen i tiden 4.19,0. Det danske hold

besatte anden pladsen i tiden 4.33,7 foran finnerne, der iøvrigt kunne notere stor fremgang fra sidste års mesterskaber. Resultatet af det nordiske mesterskab blev:
Individuelt:

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 1) Leif Basse Hveem, nordisk mester | 1.25,4 |
| 2) Leif Samsing | 1.25,5 |
| 3) Aage Andersen | 1.26,9 |

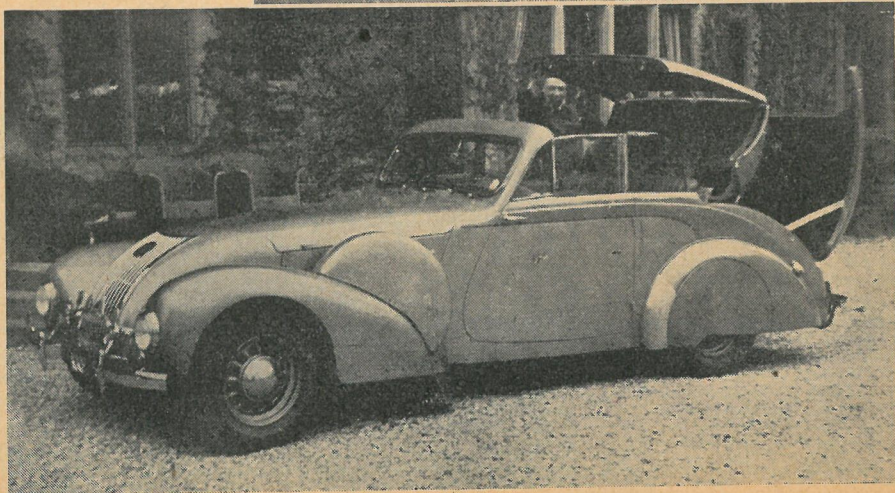
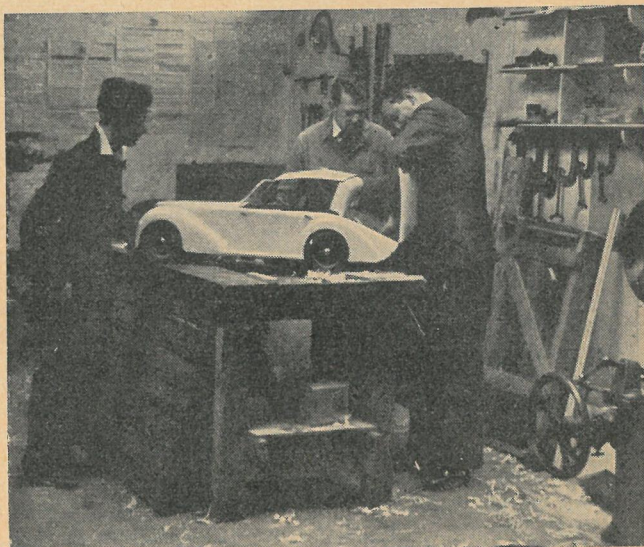
Holdkonkurrencen:

- | | |
|------------|--------|
| 1) Norge | 4.19,0 |
| 2) Danmark | 4.33,7 |
| 3) Finland | 4.40,1 |

Björn Mathisen.

Cabriolet-Sedan

Col. Dolphin har løst problemet: Cabriolet med ståltag. På billedet til højre ses han under arbejdet med modellen og på billedet herunder ses den færdige konstruktion. Vognen er en Al-lard og hele taget klappes ned i bagagerummet uden at optage nævneværdig plads dér. Man har set lignende arrangementer før, men dette er den bedste løsning til dato.



PÅ TO HJUL

BASSE HVEEM SKRIVER INTERESSANT MOTORBOG

S. M. J. har påtaget sig forhandlingen af bogen her i landet.

På Alb. Cammermeyrs Forlag i Oslo er der udkommet en bog, der sikkert vil finde et stort publikum her i landet. Det er den nordiske mesterkører Basse Hveem, som har skrevet en morsom og lærerig oversigt over sin karriere til dato, en bog, der vil interessere alle unge mænd, give gode tips til de unge køreere og få de erfarne eksperter til at gennemgå deres egne resultater med en selvkritik, der forhåbentlig vil give positive resultater.

Basse Hveem starter meget logisk med at beskrive sine drengeår, hvor han allerede i en ganske ung alder begyndte at fremstille trædecykler, og hvordan han solgte sin mors mælkeflasker for at skaffe de penge, der nødvendigvis måtte til, når han ville overvære et motorløb. Basse var kun 14 år, da han fik sin første motorcykle, en lille »Atlas«, som han købte i en meget ynkværdig stand hos en ophugger. Han var dog mand for at bygge den op, men foreløbig måtte han køre på den, hvor politiets lange arm ikke kunne nå ham — der var jo det med alderen! Gennem flere handeler kom han i besiddelse af en DKW, som han sammen med Leiv Samsing fik trimmet og gjort klar til banebrug. I 1936, da han endnu kun var 16 år, kørte han sit første løb, et isløb, hvor der blev sat et lille juniorhold op.

Og så ruller lavinen. Vi følger den norske kører fra løb til løb, vi hører om hans besværligheder i de første år, hvor pengemidlerne var små og erfaringen ikke altid stod mål med viljen og energien. Som en rød tråd gennem hele bogen går hans ukuelige vilje til at vinde de løb, han deltager i, til altid at have maskinen i bedste trim og til at ligge et hestehoved foran konkurrenterne. Basse Hveem giver mange gode fiduser fra sig, men selvfølgelig får man ikke hans egen private tuningstabel, men det var der vel heller ingen, der ventede. Han giver dog alt fra sig, når det drejer sig om kørsel, f. eks. hvordan han får maskinen til at yde mest på langsiderne, hvor-

dan han tager svinget på de forskellige baner, og hvordan han vælger sin gearing.

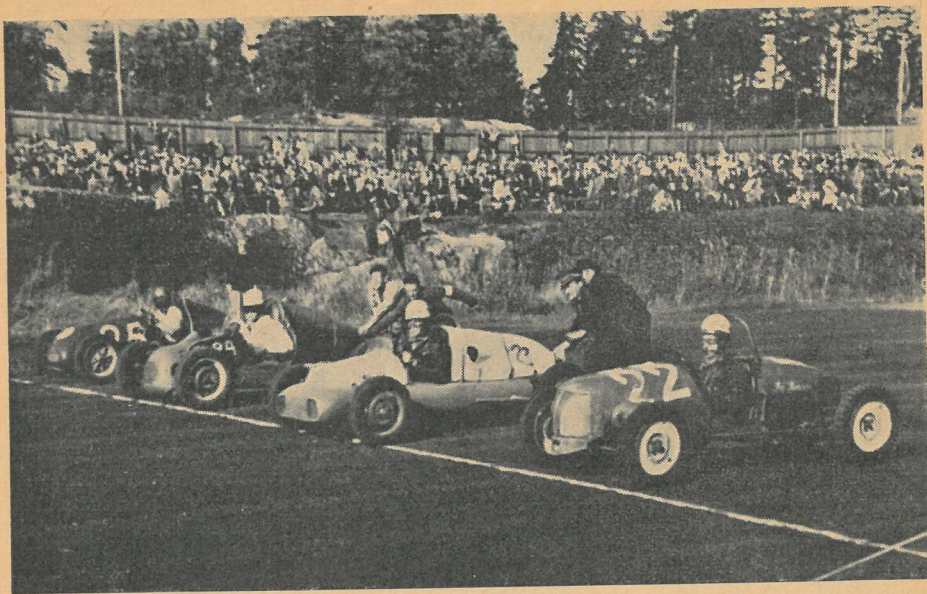
Vi følger ham senere som motorordonnans i den engelske hær og hører om hans oplevelser i England, under invasionen og den slidsomme vej op gennem Europa, indtil han atter stod på norsk jord. Vi hører om hans store uheld, da han blev hårdt såret under et isløb i 1946, om det lange sygeleje og hans bekymring for, hvordan han nu skulle være i stand til at fortsætte som motorkører. Hans ukuelige vilje gjorde sig igen gældende, og næsten inden han atter kunde holde sig oprejst, frædede han hen over jordbanerne igen.

Vi hører blandt utallige andre løb om Europamesterskaberne i Ostrava og om den snart berømte Solvalla-ballade. Under et løb på Solvalla fandt svenskerne pludselig ud af, at der måtte være noget forkert med nordmændenes maskiner og forlangte dem eftermålt. Svenskerne har som bekendt været suveræne som bakkekørere i mange år, men efter deres nederlag i de nordiske mesterskaber følte de en umiskendelig trang til at dukke nordmændene på den ene eller den anden måde. Uheldigvis valgte man at mistænke de norske køreere for at køre med for stort slagvolumen, men kontrollanterne blev noget lange i ansigterne, da de opdagede, at alle nordmændenes maskiner lå på den rigtige side af de 500 ccm, og endnu flovere blev de, da nordmændene pludselig følte trang til at måle de svenske maskiner og derved fandt, at de næsten alle havde for stort slagvolumen. Men, som Basse Hveem siger, noget helt andet er, at en maskine, der er konstrueret til 500 ccm, snarere bliver dårligere end bedre, når den bores til overstørrelse.

Den nye svenske racermotor, SRM, omtaler Basse Hveem også og giver de første offentlige tal for ventildigram, tænding, kompressionsforhold o. s. v. i sammenligning med JAP.

Enhver, der blot har den mindste interesse i motorcyklesport, må ikke snyde sig selv for den festlige oplevelse, det er at læse denne bog.

M. D.



Fra starten i Kottby. I forgrunden ses Carl Amelung og bag ham Fred. Geitel.

DANSK DELTAGELSE I FINLAND

AMELUNG BLEV NR. 3 I KOTTBYLØBET

Årets Kottbyløb kørtes søndag den 25. september under de bedst tænkelige ydre omstændigheder. Den varme høstsol skinnede over 7000 tilskuere, et tal, der ikke helt svarede til forventningerne, men forklaringen er, at der var flere andre sportsbegivenheder i byen den dag.

Resultatmæssigt var løbene upåklagelige, og banerekorden blev sat eftertrykkeligt ned. Også de udenlandske kørere var af fin sportslig kvalitet, men man kan ikke undlade at påpege nordmanden Hindsværks udebliven trods det, at han havde anmeldt sig. Dette har desværre gentaget sig flere gange i sæsonens løb, både i Danmark, Norge og Sverige — en sag for de nordiske bilorganisationer at tage fat på med hård hånd.

Som første løb afvikledes konkurrencen for standardvogne med et slagvolumen under 2000 ccm. Denne klasse vandtes af den kendte finne, Leo Mattila på BMW 321. Klassens internationale deltagelse kom fra franskmænden R. Gilles, der placerede sig som nr. 4 med sin Citroën.

De efterfølgende løb gjaldt midgetklassen. I første løb startede C. Amelung,

Danmark, N. Gerremo, Sverige, L. Finnilä og Fred. Geitel, Finland. Finnilä tog straks føringen, men overhalede på anden omgang af Amelung, der i sin stil gik forbi i svinget. Også Geitel overhalede Finnilä på sjette omgang og truede Amelung stærkt, men var dog ikke i stand til at forhindre en dansk sejr. I andet heat startede favoritterne Gagner og Andersson, Sverige, begge med Effyh, samt de finske trumfer Lincoln og Ranta i KG special. Lincolns vogn kom ikke ned ad langsiden, og Ranta snurrede rundt i andet sving, hvorefter løbet blev et opgør mellem de to fænomenale svenskere, hvor Gagner sejrede klart med ny banerekord. I klassen for sportsvogne var svenskeren Lundberg, BMW, suveræn og vandt overlegent foran finnerne Wallenius og Ollikainen, begge Ford.

Som sidste klasse kørtet løbene for specialbyggede vogne, og heri deltog foruden alle Midgetvognene. Som ventet viste Midgetvognene forpoterne og tog de to første placeringer med svenskeren Gagner som nr. 1 og finnen Lincoln som nr. 2. Nr. 3 blev svenskeren Karlsson, Ford, og fjer-

depladsen blev delt af Saloranta og Mattila, der havde samme tid. Placeringen gav iøvrigt anledning til protest fra kørerne af de store sportsvogne. De gjorde gældende, at Midgetvognene ikke skulle have ret til at starte i deres klasse, en sag, der dog helt er baseret på personlige synspunkter, og det er kun et bevis for, at disse kørere allerede selv har forstaaet, at en Midget er helt overlegen på rundbane — og indenfor en overskuelig fremtid også i de korte TT-løb. Med andre ord, Midgetvognene har vist sig at være bedst egnede til de nordiske baner, og de har helt indfriet de forhåbninger, konstruktørerne har sat til dem.

Den første verdenskrig skabte et yder-

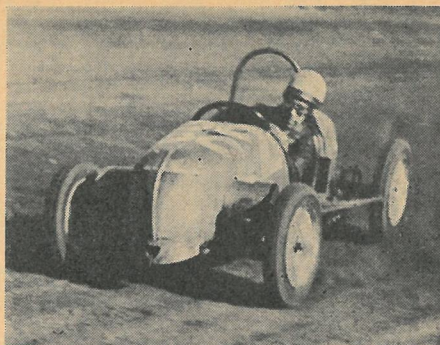
RESULTATERNE:

Klasse A, Standardvogne under 2000 ccm:
5 km.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Leo Mattila, BMW, | 4.03,8 |
| 2. S. Toivela, Peugeot, | 4.04,5 |
| 3. A. Sorri, BMW, | 4.05,6 |
| 4. R. Gilles, Citroën, Frankrig, | 4.09,5 |
| 5. J. Lumme, Skoda, | 4.15,3 |

Klasse CM, Midget: 10 km.

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| 1. N. Gagner, Effyh, Sverige, | 6.19,5 |
| 2. S. Andersson, Effyh, Sverige, | 6.30,4 |
| 3. C. Amelung, Jap-midget, | |
| | Danmark, 6.52,1 |
| 4. F. Geitel, KRG-Special, | 6.54,9 |
| 5. L. Finnilä, KG-Special, | 7.02,0 |



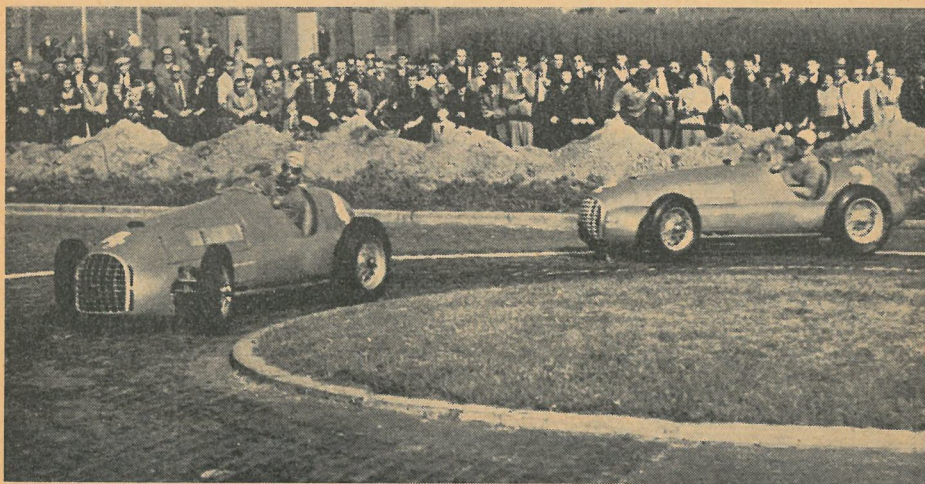
Amelung i sin vogn, som han allerede nu kører med rutine.

Klasse B, Sportsvogne over 2000 ccm:
5 km.

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| 1. B. Lundberg, BMW, Sverige, | 3.38,5 |
| 2. A. Wallenius, Ford, Finland, | 3.39,7 |
| 3. V. Ollikainen, Ford, Finland, | 3.40,2 |
| 4. V. Miettinen, Ford, Finland, | 3.51,7 |
| 5. V. Paavolainen, Volvo, | |
| | Finland, 3.53,1 |

Klasse C, Specialvogne: 10 km.

- | | |
|--------------------------------|-----------------|
| 1. N. Gagner, Effyh, Sverige, | 6.25,2 |
| 2. C. Lincoln, KG-Special, | |
| | Finland, 6.41,2 |
| 3. G. Karlsson, Ford, Sverige, | 6.43,2 |
| 4. L. Mattila og E. Saloranta | 6.51,0 |
| 5. J. Kvarnström, Hudson, | |
| | Sverige, 6.51,5 |
| | F. G. |



Hårnålesvinget! I nutidens automobilrace, hvor vognenes tophastighed ligger på omtrent de samme cifre for alle mærkers vedkommende, er hårnålesvingene ofte den faktor, der afgør et lobs udfald. Det er her, en kører kan vinde eller tabe de kostbare sekunder, og det er her, hans køredygtighed og teknik skal stå sin prøve. I sidste øjeblik bremses man og gearer ned; når hastigheden er passende, går man i frigear, ruller ind i svinget og finder det gear, der er passende til accelerationen. På svingets sidste halvdel giver man gas. Billedet viser Villorosi og Cortese i Ferrari.



DAVID WHITWORTH:

En blanding af ondt og godt

Erindringer fra min Racerdagbog

Når jeg tænker tilbage på min tid som aktiv kører, er der to begivenheder, der særlig trænger sig frem — den første medførte psykiske og den anden fysiske smerter.

I Junior T.T. 1939 kørte jeg seks omgange uden den højre fodhviler. Det var selvfølgelig meget ubehageligt, men meget værre end det rent fysiske ubehag var min overbevisning om, at min manglende fodhviler havde kostet et menneskeliv. Det lyder mærkeligt, men den lille forbandede tingest var blevet revet af min maskine af Waddingtons hoved, da han var ved at rejse sig efter et styrt i svinget ved Bray Hill. Jeg havde ikke ringeste chance for at undgå ham, og jeg var overbevist om, at jeg havde dræbt ham, og resten af løbet var et mareridt, der først slap mig, da jeg var gået over mållinien og så, at han var o.k.

Bortset fra det ovenfor nævnte kørte jeg mit mest ubehagelige løb over tre omgange på Brooklands på min Rex Acme. På den

første omgang knækkede den ene af sadelboltene og kom i karambolage med egerne i baghjulet. Flere eger brækkede ved navet, hvorefter de fløj ud og gjorde sig de hæderligste anstrengelser for at punktere den legemsdel, jeg sidder på, der var anbragt bag ud over sadlen. På grund af mit lave styr kunde jeg ikke sætte mig frem på tanken, og jeg gennemførte — og vandt — løbet, stående på fodhvilerne med den før omtalte legemsdel som det højeste punkt på den samlede ekvipage. Egerne havde flænget mit lædertøj, og jeg havde rent tekniske vanskeligheder med at sidde ned i mange dage.

Jeg har dog Gud ske lov også lysere minder fra de forløbne år. Det bedste løb, jeg nogen sinde har været med i, var, da jeg kørte Stanley Woods 500 ccm fabriks Velocette i 1938 Ulster Grand Prix og Donningtons jubilæumsløb. Det var en vidunderlig maskine, og i Donnington havde jeg en vældig duel med en af de fineste sportsmænd, jeg nogen sinde har truffet — Ginger Wood, der kørte en søstermaskine. Jeg vil aldrig glemme det løb. Det var absolut uden besvær af nogen art gennem alle hundrede km.

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



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 renser, 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.

s b



Mobiloil NY Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY. SMØREOLIESPECIALISTER

En ny **Esso** service for bilister!

ATLAS autogummi og ATLAS batterier er nu også kommet på det danske marked, hvor forhandlingen er overtaget af Det Danske Petroleums Aktieselskab gennem ESSO service stationerne.

ATLAS produkterne er kvalitetsvarer. De indtager en fremtrædende plads på det amerikanske marked, hvor de gennem 20 år har haft et stadig stigende salg, og efter krigen er forhandlingen udvidet til at omfatte hele verden.

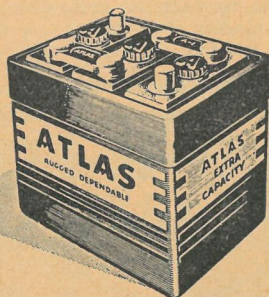


Dæk

ATLAS

og Batterier

På ESSO SERVICE STATIONER kan De få alle nærmere oplysninger om ATLAS dæk og batteri service.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

S. M. U.s MESTERSKABSTRIAL

ARRANGERET AF B. S. A.-KLUBBEN

kørtes fra Svogerslev Kro Søndag den 11. september på 7 etaper beliggende i omegnen og af varierende beskaffenhed og terræn.

På kroen fandtes store tavler, så tilskuerne kunde følge slagets gang, og kort i målestok 1:20.000 med etapperne indtegnet og oplysninger om de bedst egnede etaper for tilskuere.

Den mest besøgte etape var uden tvivl Bøgebjerg etapen, hvor der hele dagen var fyldt med tilskuere, som havde en fin oversigt over en god terrænbane med meget store stigninger.

Kisserup etapen, en meget sandet vej, som kørtes i en trekant, var arrangeret for at sætte kørefærdigheden på prøve uden faremomenter af nogen art.

I Abletved var der 2 etaper beliggende lige over for hinanden. De var begge i meget bakket terræn, men dog yderst forskellige.

Kornerup etapen varierede med sving og skiftende overflade og stigninger.

Efter at løbslederen om morgenen havde kørt alle etaper igennem, fik han meddelelse om, at forpagteren på Lindholm skulde have ridestævne og havde forbudt kørsel på etapen trods skriftlig tilladelse fra ham selv og alle på godset. Men heldigvis havde man flere i reserve, og ved hjælp af etapelederne fra Lyngby M. K. og M. K. U. kunne der køres på etaper bag Svogerslev Kro tre kvarter efter.

Der var 40 startende, og 30 af dem fuldførte.

Af resultaterne kan nævnes, at den gamle veteran Josef Koch blev mester i senior solo og vinder af pokalen udsat af firmaet Axel Ketner.

I junior solo lagde man mærke til Jørgen Bagger på BSA, som på Svogerslev etapen havde dagens bedste tid og ville have været en hård konkurrent til Josef Koch i senior klassen.

I sidevogn senior blev det Helmer Albrechtsen på sin BMW, der selv uden sit sidevognstræk løb af med sejren.

Der blev kørt bravt til i alle klasser, og kørrerne var meget jævnbyrdige, hvilket pointsudregningen også viser.

Første mand, der meldte færdig, var som

sædvanlig Josef Koch, det var allerede kl. 11,30, og hele løbet var afviklet mellem kl. 14—14,30.

Efter løbet var der præmieuddeling på kroen. Kroværten overrakte 1. præmien i begynderklassen, som var skænket af ham selv, hvorefter formanden for BSA klubben uddelte resten.

Begynder solo: 1. Aage Mørch, Ariel, 615 p., 2. Svend Vendelbak 590 p., 3. Ove Madsen 580 p., 4. Erik Christiansen 540 p., 5. Edvin Johnsen 490 p., 6. Thorvald M. Petersen 480 p., 7. Preben Hansen 445 p., 8. Verner Rasmussen 435 p., 8. Gunnar Gran Jakobsen 405 p., 9. Skjold Jørgensen 405 p., 10. Mogens Seifert 330 p., 11. Helge Andersen 310 p., 12. Walther Rasmussen 285 p., 13. Niels Darabæk 255 p.

Senior solo: 1. Joseph Koch, Nimbus (Mester) 660 p., 2. Alfred Hansen 585 p., 3. Lion Hansen 545 p.

Senior sidevogn: 1. Helmer Albrechtsen, BMW (Sjællandsmester) 645 p., 2. Egon Walther 635 p., 3. Walther Jensen 625 p., 4. Grønlund Andersen 555 p., 5. Hans Jakobsen 555 p.

Junior sidevogn: 1. Harry Frandsen 665 p., 2. Carlo Jensen 660 p., 3. Leo Petersen 600 p., 4. Axel Jensen 545 p.

Junior solo: 1. Joerges Bagger, BSA, 680 p., 2. Leif Larsen 620 p., 3. Mogens Gornitzka 600 p., 4. Carl Aage Egelund 585 p.

**Først og størst
med alt til
den kære Rok**

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

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

Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assortede
Specialforretning.

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





*Et samlet felt af midget-racere på Amager Travbane. På grund af den løse inderbane var banen delt med brædder.
(Foto MvH 79109).*

Automobilløbene på Amager travbane den 11. september indledtes med et meget morsomt løb for små standardvogne indtil 1000 ccm. Disse vogne var uhyre jævnyrdige og var ikke i stand til at gøre hinanden ret meget. Henning Christensen leverede det dramatiske islæt ved at vælte med sin lille Renault 4-CV, hvilket han klarede udmærket uden at komme noget til. Vilh. Nellemann vandt denne klasse i sin Morris i tiden 3.47,2, Elo Sørensen blev nr. 2 i DKW i tiden 4.15,1, nr. 3 blev Hol-

ger Christiansen, Morris, i 4.15,2, og nr. 4 blev Arne Larsen, DKW, 4.15,7. Nellemanns vindertid svarer til 84,3 km i timen.

Dagens andet løb var delt i to heat og et slutheat for vogne indtil 1500 ccm. Her vandt O. Heick, MG, i tiden 3.30,9. Nr. 2 blev Torben Strand, MG, i tiden 3.32,0. Det andet indledende heat vandtes af Vilhelm Nellemann, MG, 3.38,1, og nr. 2 blev Aage Friis, Fiat-special, 3.38,2. Slutheatet blev vundet af Vilhelm Nellemann i tiden 3.27,4, tæt fulgt af Heick, der fik noteret 3.28,1, og Torben Strand blev nr. 3 i tiden 3.32,0.

Under løbet for vogne indtil 2000 ccm fik Carl Lynenskjold en sten i sin splintfri forrude, hvilket resulterede i, at vindspejlet blev fuldstændig mat og ugenomsigtigt. Lynenskjold klarede imidlertid den farlige situation ved at knuse vindspejlet med hænderne, hvilket kostede ham nogle mindre snitsår, men han gennemførte sit heat som nr. 2. Endelig vinder blev svenskeren Gunnar Wahlberg, BMW, i tiden 3.04,4 foran Frede Andersen, BMW, 3.18,0 og svenskeren Nonte Karstrup, Citroën, der opnåede tiden 3.27,5, og Lynenskjold blev nr. 4 i 3.38,0.

Midget-racet blev kørt i fire indledende heat med afsluttende ABC-finale. Hele den nordiske elite var her i ilden, og man var

SPORTSVOGNE

bygget paa eget værksted og med egne erfaringer som garanti, kan leveres. Har De specielle ønsker, eller har De motor og chassis, da tal med os om opbygningen af en baneracer eller trial-model. (Ældre vogne moderniseres). Demonstrationsvogn forefindes.

2 PERS. SPORTSVOGN, bygget paa Mercedes 170 chassis, uafhængig affjedring, svingaksler, hydrauliske bremses o. s. v. med 4 cyl. topventilet motor 1700 ccm, eller V 8, 60 hk, med karosseri efter ønske, kan leveres indregistreret.

FORD BANERACER med 4 cyl. topventilet motor eller V 8, karosseri efter eget ønske, kan leveres indregistreret, billigt.

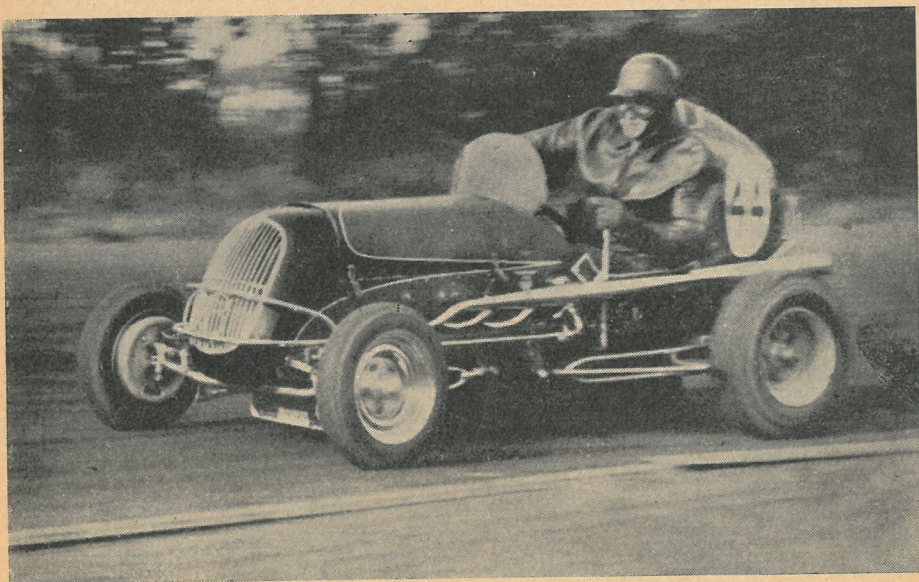
ARNOLD JENSEN

Automobiler

Hersegade 1, Roskilde Telf. 533

vidne til mange spændende og gode løb, hvor Åke Jönsson viste sig fuldstændig overlegen. Første heat blev vundet af Kaj Hansen med Niels Gagner på andenpladsen. Rudolf Jönsson noterede sig for sit heat med Carl Amelung på andenpladsen, medens broderen Åke Jönsson var meget overlegen vinder af tredje heat i tiden 2.48,0, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 108,2 km i timen, en ret anseelig fart på en 1000 m lang jordbane. Det sidste indledende heat blev også en svensk sejr ved Eiler Svensson i tiden 2.53 med Robert Nellesmann på andenpladsen. A-finalen for de fire vindere af de indle-

ne uden dog at komme noget til, medens vognen blev temmelig stærkt beskadiget. De indledende heat blev vundet henholdsvis af Olle Bergström, Ford, Elo Sørensen, Ford, og Erik Nyhus, Ford. Morian gjorde sig bemærket ved at tyvstarte. Slutheatet blev vundet klart af Olle Bergström, Ford, i lige ud 3 minutter. Nr. 2 blev Erik Nyhus, Ford, i tiden 3.05,5, et sekund foran Morian Hansen, Humber. Elo Sørensen blev klemmt i starten, og han måtte lade sig nøje med tiden 3.13,8. Der kørtes ikke mindre end 21 starter, hvoraf de to sidste var forbeholdt henholdsvis Midget-racere og de øvrige vogne. Midget-



Svenskeren Olle Bergström i sin amerikanskbyggede Ford-racer. Bergström har fået et glimrende tag på at køre denne vogn. (Foto VM 80109).

dende heat blev som ventet vundet af Åke Jönsson i tiden 2.48,2. Nr. 2 blev E. Svensson, 2.51,0, og Kaj Hansen stred sig til en tredjeplads i tiden 2.54,3 foran Rudolf Jönsson, der fik noteret 2.56. B-finalen blev vundet af Niels Gagner i tiden 2.55,7, medens Robert Nellesmann besatte andenpladsen i tiden 2.59,0. Carl Amelung blev nr. 3 i tiden 3.10,2. C-finalen vandtes af Knut Eriksson i tiden 3.14,2 foran Helge Karlsson, 3.15,9. På tredjepladsen kom Finnelä i tiden 3.17,2. I det andet af de indledende heat i racervognsklassen blev finnen Saloranta blandede af de slagger, der blev sprøjtet i hovedet paa ham, og pludselig forsvandt han ud mellem træer-

handicappet blev vundet af Niels Gagner, der havde et tillæg på 320 m i tiden 3.10,0. Nr. 2 blev Åke Jönsson i tiden 3.10,4. Han havde løbets største metertillæg på 440 m. Som nr. 3 kom Finnelä, der startede fra mållinien og gennemførte i tiden 3.15,2. Nr. 4 blev Kaj Hansen med 360 m tillæg i tiden 3.17,5.

Handicap for de øvrige vogne blev vundet af Frede Andersen i tiden 3.27 og et metertillæg på 240. Nr. 2 blev Einer Nyhus med 400 m tillæg i tiden 3.28,4, og som nr. 3 kom Olle Bergström, der fik tildelt det største handicap på 600 m. Hans tid blev 3.29,6. Set med publikums øjne var løbene ikke overdrevet spændende, og

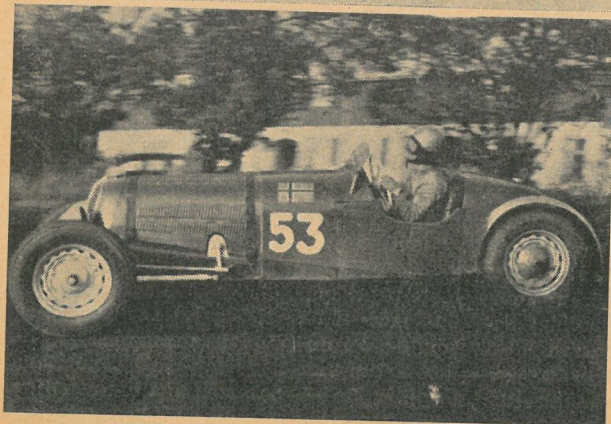
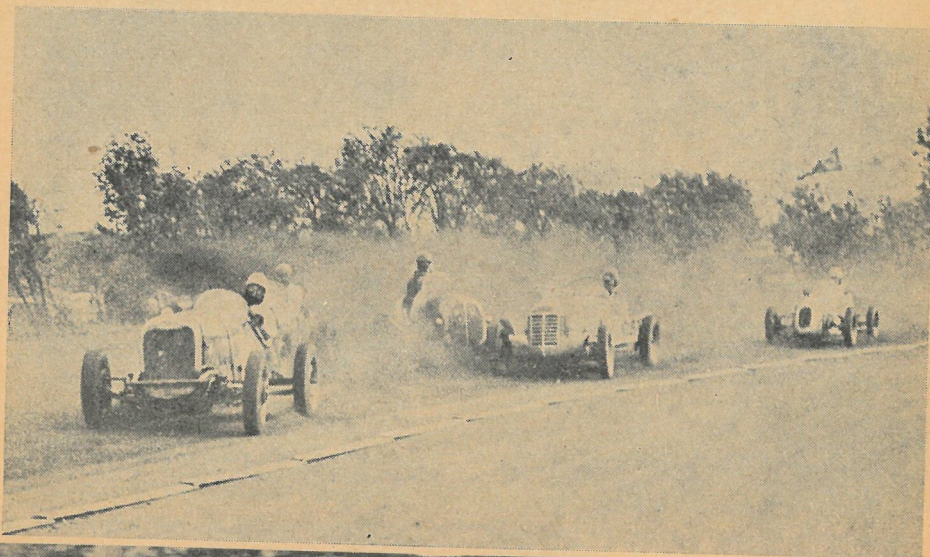
man kommer ikke bort fra, at de virkede noget ensformige.

Mesterskabsløbene d. 2. Oktober

Mesterskabsløbene på Amager travbane den 2. oktober formåede kun at samle godt 3000 tilskuere, og automobilsportsklubberne blev derfor tilføjet endnu et økonomisk nederlag. Rent sportsligt forløb løbene tilfredsstillende, selvom der indtraf et uheld af alvorligere karakter. Man benyttede lejligheden til at afgøre Danmarksmesterskabet i de vognklasser, der ikke blev kørt om i Hobro. Dagens første løb var Danmarksmesterskabet for vogne indtil 1100 ccm. Det var her i første række Kurt Christensen i Morris-Special og Aage

Friis i Fiat, der kæmpede om den eftertragtede mestertitel. Det blev dog Kurt Christensen, der gik af med sejren i tiden 3.30,0, to tiendedele sekund foran Aage Friis, medens Vilh. Nellemann, der kom ind som nr. 3, måtte lade sig nøje med tiden 1.44,3. Dagens andet løb var ligeledes et Danmarksmesterskab, og her konkurrerede vogne indtil 1500 ccm. Her tog Nellemann revanche i sin MG, med hvilken han erobrede mestertitlen i tiden 3.30,1. Nr. 2 blev Bent Steffensen, MG, i tiden 3.33,1, og som nr. 3 kom Frede Lillelund i tiden 3.40. Niels Schibbye, Peugeot, blev nr. 4 i 3.41,3.

Derefter kørte man et løb for Midgetracere, men dette var i høj grad præget af maskinskader, idet 50 pct. af deltagerne udgik. Vinder blev Carl Amelung i tiden



Øverst ses indledningen til det uheld, der skulle gå så hårdt ud over Elo Sørensen. Elo Sørensens vogn står efter det første sammenstød på tværs af banen, og en brokdel af et sekund senere tårner den sammen med Kronsberg, hvorefter den vælter. Forrest ligger Hans Hansen og lige bag ham Arnold Jensen. Derefter kommer Elo Sørensen, Kronsberg og Freemann Steensen. Til venstre Erik Nyhus i sin Ford special. Denne vogn havde glimrende koregenskaber, men akselafstanden var lidt for stor til en jordbane.

(Foto VM 81109).

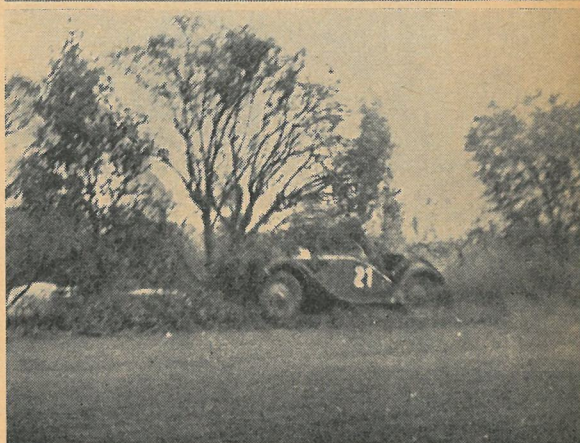
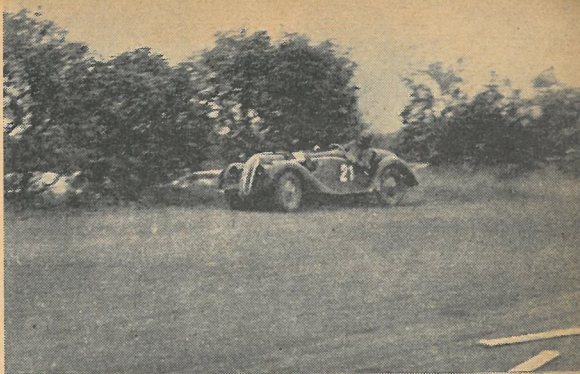
3.02,0, og som nr. 2 kom Svend Andersen i 3.15,5. Nr. 3 blev Poul Borup i 3.30,0. Tiderne alene vil fortælle, at dette løb ikke var overdrevent spændende. Derefter kørte Morian Hansen en udfordringsmach med italieneren Lanza, men selv om Morian kørte ganske glimrende i sin Humber, kunne han ikke slå italienerens Maserati.

Et handicap for vogne indtil 1500 ccm blev vundet af Vilhelm Nellemann med Kurt Christensen på andenpladsen og Uffe Wagner som nr. 3. Danmarks mesterskabet for vogne indtil 2000 ccm blev vundet af G. K. Zingenberg, BMW. Det er forøvrigt Frede Andersens vogn, der har skiftet ejer. Tiden blev 3.07,4. Nr. 2 blev Peter Skarring i tiden 3.19,2. Nr. 3 blev Carl Lynen-skjold, Citroen, i 3.25,3, et halvt sekund foran A. G. Lansner, BMW. I Danmarks mesterskabet for special-vogne indtraf det før omtalte uheld. I første sving kørte en af de konkurrerende vogne op i Elo Sørensens baghjul og skubbede derved hans vogn på tværs af banen, hvor en af de andre vogne fik fat i forhjulet, hvilket resulterede i, at Elo Sørensens vogn rullede sidelæns rundt, mens han selv blev slynget ud paa banen. Han blev temmelig hårdt medtaget kørt på hospitalet. De forskellige omstændigheder ved uheldet gik så hurtigt, at man ikke rigtig fik opfattet, hvad der skete. Dog fik en af vore fotografer et billede, der viser uheldet i dets første fase. Dette uheld blev signalet til en vild forvirring af røde og gule flag, og det kom tilsyneladende fuldstændig bag på officials, at den slags kan indtræffe på en motorbane.

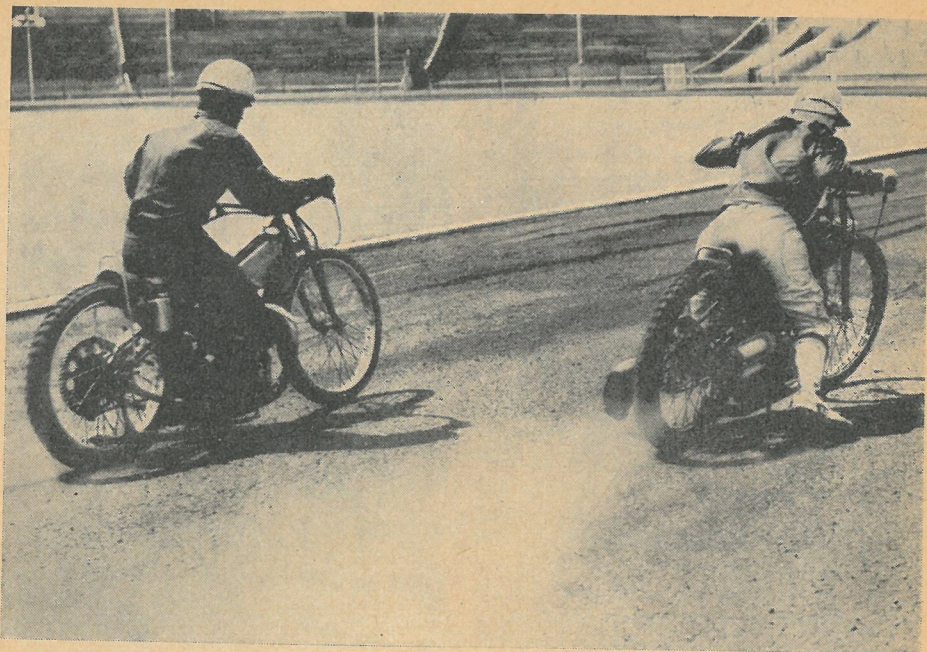
Løbet blev vundet af Morian Hansen, Humber, i tiden 3.02,6. Nr. 2 blev Hans Hansen i 3.10, og som nr. 3 kom Daniel Olsen, Steyr, i 3.18,7.

Man gik derefter over til anden afdeling af Midget-racerne, og her sejrede Kaj Hansen klart i tiden 3.10,0. Nr. 2 blev Svend Andersen i 3.13,8 og nr. 3 blev Poul Borup i 3.26,1. Amelung fik maskinskade på første omgang og måtte udgå. I en lille special-match besejrede Kaj Hansen i sin Midget-racer franskmændene Depoit i dennes Maserati. Kaj Hansens tid blev 2.57,1 mod franskmændens 3.07,8.

I et handicap for vogne indtil 2000 ccm udførte Zingenberg et forsvindingsnummer i den store tryllekunstner-stil. I forsøget på at køre sit 620 meters tillæg op



Faust sidste akt i moderne udgave — eller Zingenbergs store forsvindingsnummer. På det øverste billede er vognen kommet helt ud i yderbanen, på billedet i midten begynder Zingenberg sit skovningsarbejde, og på det nederste billede begynder det så småt at tynde ud i træerne. Det var godt, det var hyldebuske og ikke egetræer. Læg mærke til at køreren på billedet i midten bliver slynget frem i vognen ved træernes bremsende virkning. På dette tidspunkt er det ellers, man skal forsvinde ned i bunden af vognen og holde sig fast — så kan man slippe fra det utroligste — også når der er tale om andet end hyldebuske. (Foto VM 82109)



I England hersker der for tiden vild uenighed, om man kan anerkende banerekorder sat med rakettassistance. Det foreløbige resultat af diskussionerne er, at det er tilladt. Her ses Ken Le Breton i et forsøg på at slå Wembley rekorden med rakettassistance. Køreren til venstre er Tommy Price, der ikke kan følge med i starten.
(Foto Keystone)

gik han ind i det første sving med for megen fart på, vognen trak længere og længere ud i yderbanen, og ligesom den var der, var den der ikke. Da man så nærmere efter, manglede der et par småtræer, og under de fældede rester af disse var Zingenbergs vogn at finde, og ud fra denne sammenblanding krævede køreren fuldstændig uskadt. Løbet blev vundet af Arnold Jensen, der havde et metertillæg på 260 i tiden 3.33,0. Nr. 2 blev Daniel Olsen, der med 340 meters tillæg kørte 3.35.

Noget for sig var en match mellem en Opel fra 1902 contra en Oldsmobile fra

1906. Der kørtes over to omgange, og Opel gik af med sejren i tiden 2.30,2. Dagens sidste løb var et australsk forfølgelsesløb for sports- og special-vogne. Dette blev vundet af Vilhelm Nellemann, der havde 520 meters tillæg, men ikke desto mindre gennemførte i tiden 3.48,4.

Man må håbe, at automobil- og motorcykleklubberne finder hinanden, så der ikke bliver kørt to forskellige løb den samme dag. Så længe de 60 pCt. ligger som en klam hånd over motorsporten, er der økonomiske vanskeligheder nok at slås med for begge parter.

Den uovertrufne

Norton

Vinder af over 20 T.T. Løb

60 % TIL STATEN

- - - underskud til klubberne

Nordjyllands Motorsport afsluttede sæsonen den 11. september med en række gode løb, men med et økonomisk underskud takket være de 60 pct. Der var kun godt et par tusinde tilskuere, og når staten tager broderparten af entréindtægten, siger det sig selv, at et økonomisk nederlag er uundgåeligt. Besynderligt nok nyder alle andre sportsgrene statens bevågenhed og efter tipstjenestens indførelse også økonomisk støtte, medens motorsporten, der så ganske afgjort er den kostbareste opvisning for såvel udøvere som arrangører, bliver brandskattet i en sådan grad, at flere klubber og motorbaner balancerer på fallitens rand, selvom motorløbene i det store og hele er de sportsstævner, der trækker de fleste tilskuere. Der kommer et skær af parodi over dette forhold når man tager i betragtning, at de danske politikere os bekendt ikke udøver nogen idræt uanset deres politiske farve, måske lige bortset fra udenrigsministeren, der ifølge »Billedbladet« er rosportsmand, medens de samme høje herrer —

mere eller mindre berettiget — lader sig køre rundt i en uforholdsmæssig stor part af de importerede vogne. Gud ved, om de herrer ministre tænker på, at det for en stor del skyldes motorsportens pionerer, at deres uundværlige køretøjer har det høje tekniske stadi, som de indtager i dag. Sandheden ligger måske i, at de »højtærede medlemmer« af rigsdagen ikke har råd til at køre i bil, hvis de ikke får de 60 pct. i afgift fra motorbanerne — med andre ord: jeg giver, du betaler.

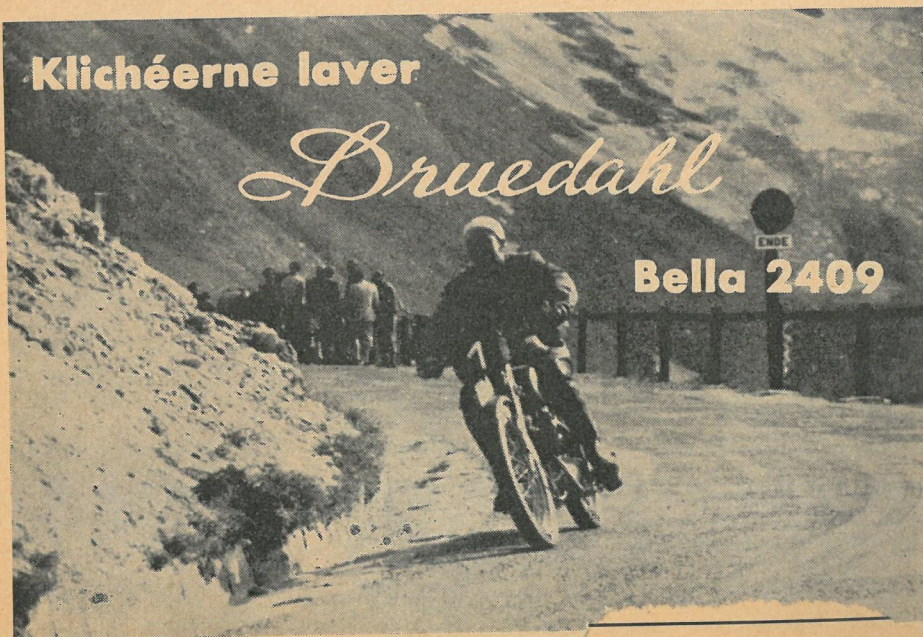
Nordjyllands Motorsport må trøste sig med at have opnået en god sportslig succes. Nordmanden Reidar H. Jensen, som kom tilbage fra Wimbledon i England, blev dagens hurtigste rytter, og han satte banerekorden i special-klassen ned til 1.32,9. Den gamle rekord var sat af Uno Jensen i tiden 1.38,2.

Noget forholdsvis nyt på de danske motorbaner var et løb for maskiner indtil 125 ccm. Dette blev vundet af Ejler Svendsen på Puch foran N. O. Jensen, Aiglon, og H. Bækgaard, Royal Enfield.

Klichéerne laver

Bruedahl

Bella 2409



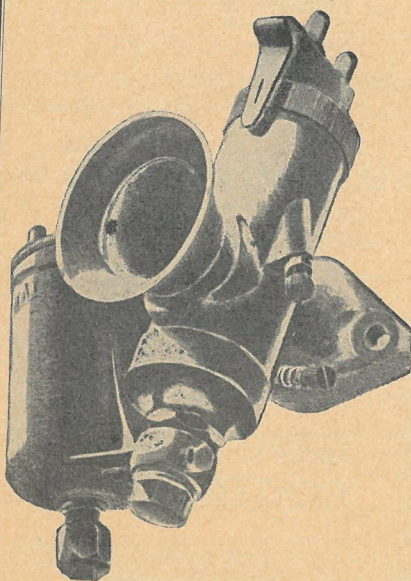
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og Hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, Tlf. 545

VILH. NELLEMAN A/S

Randers, Tlf. 1730

sidste sving lykkedes det, og side om side gik det op mod mållinien. Tilsyneladende var der dødt løb, men dommen lød på, at Aage Andersen slog englænderen med en ringbredde. De fik begge noteret tiden 1.30,0, medens Orla Knudsen for en gangs skyld måtte se, hvordan et løb tager sig ud, set bagfra. Hans tid blev 1.35,0. Det var eminent kørt af Aage Andersen, og hans gå-på-humør såvel som hans glimrende svingteknik kan kun afkræve den dybeste beundring.

Der var kun fire deltagere i standardløbet, der denne gang var udformet på en ny måde. Der blev kørt i tre heat, hvoraf de to sidste blev kørt som handicap. Det første heat blev vundet af Robert Rasmussen, der er en dygtig og velkendt rytter på provinsbanerne, i tiden 1.40,2. Nr. 2 blev Leif Hirsborg, der fik noteret 1.41,6, to tiendedele sekund foran Eivind Hansen. Holger Hansen måtte lade sig nøje med 1.45,4. I andet heat startede Holger Hansen på mållinien, Eivind Hansen fik et metertillæg på 60 m, Leif Hirsborg 70 m og Robert Rasmussen fik 80 m tillæg. Også dette løb fik et særdeles spændende forløb, idet Robert Rasmussen tog mand efter mand for til sidst at vinde løbet i 1.42,3, en tiendedel sekund foran Eivind Hansen. I sidste heat blev Leif Hirsborgs metertillæg sat ned til 40 m, medens de øvrige var uforandrede. Robert Rasmussen gentog spøgen fra forrige heat og vandt i tiden 1.43,1, atter en tiendedel sekund foran Eivind Hansen. Resultatet af dette løb blev således:

- | | |
|------------------------------|------|
| 1. Robert Rasmussen, Norton, | 9 p. |
| 2. Eivind Hansen, BSA, | 5 p. |
| 3. Leif Hirsborg, Ariel, | 2 p. |
| 4. Holger Hansen, Ariel, | 2 p. |

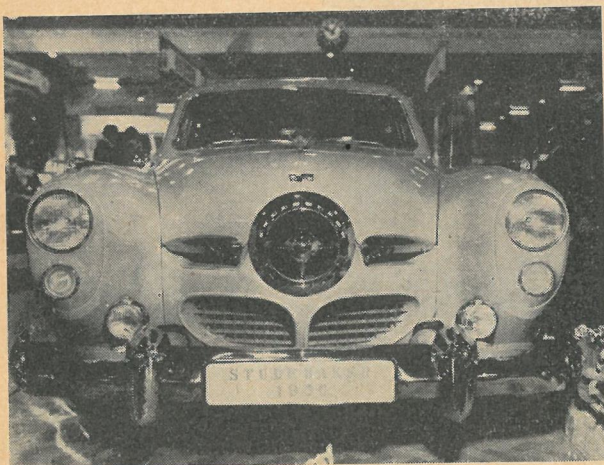
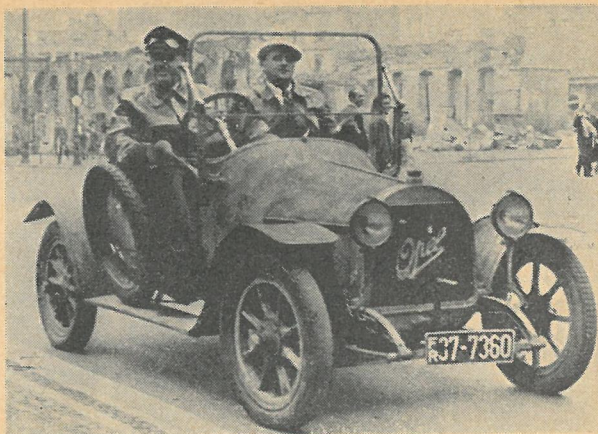
Ekspertmatch A mellem Jack Hodgson, Joe Bowkis, Leif Samsing og Aage Andersen blev igen et bevis på Aage Andersens kørefærdighed. Bowkis måtte udgå med en sprængt motor allerede i første heat, og i tredje heat måtte hans landsmand gå samme Vej. Aage Andersen vandt derefter med 9 p. foran Leif Samsings 8 p. Også Hodgson fik noteret 8 p. Ekspertmatch B blev vundet af Henry Andersen med 12 p. foran Kiehn Berthelsen, 8 p. og C. O. Jensen, 3 p. Orla Knudsen måtte udgå på grund af maskinskade, og derved blev Jørgen Petersen, der havde lagt maskine til, også sat ud af spillet for den dag. Special-

fortsættes nederst på næste side

Den ældste Opel

For nogle dage siden kørte Fritz Huxel fra Westhofen sin Opel 1912 til Opelfabrikerne i Rüsselheim. Vognen har været i drift siden 1912, men kører stadig til sin ejers fulde tilfredshed. Tophastigheden er 60 km/tm og driftssikkerheden forbløffende god. Vognens ejer har god ud-sigt til at få Opelfabrikenes præmie for den ældste Opelvogn, der har været i stadig drift fra den dag, den blev leveret.

(dpa-Bild)



Den sidste Studebaker

På Earls Court kan man beundre den nye Studebaker 1950, hvis for-parti er en del forandret fra de tidligere modeller, medens de øvrige specifikationer og mål i det store og hele er de samme. Det kan være interessant at se, hvordan denne vogn klarer sig, når den bliver 37 år gammel som den ovenfor viste Opel — og helt uinteressant ville det heller ikke være at se, hvordan vognen ser ud og er indrettet til den tid.

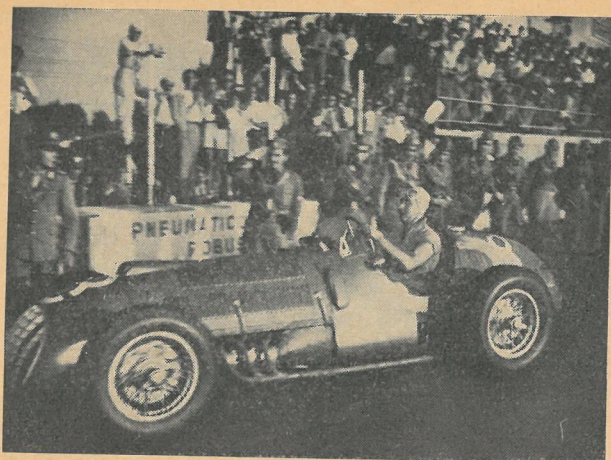
fortsat fra forrige side

matchen blev vundet af Ove Hallberg med 6 p. foran Uno Jensen, der fik 3 p., og svenskeren Conny Löfgren, der ligeledes havde 3 p., men ikke så god tid som Uno Jensen. Et nyt forsøg på variation var et udskilningsløb, der blev vundet af Eivind Hansen i sammenlagt tid for seks omgange med rullende start på 3.53,0.

Forsøget fik ikke så strålende et resultat rent publikumsmæssigt, men det kan måske udvikle sig til noget morsomt. En ekstra-match mellem Aage Andersen og Hodgson (der kørte på Leif Samsings cykle) blev klart vundet af Aage Andersen i tiden 1.28,1. Alt i alt var det en vellykket dag, der afsluttede sæsonen på Gentofte.



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED
NØRREBROGADE 213 · LUNDOTTEGADE 100 · TAGA 4869



EUROPA - for biler og

Italieneren Alberto Ascari i sin Ferrari. Ascari vandt det europæiske Grand Prix, idet han kørte de 504 km i 2 timer 58 minutter 58,3 sekunder, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 169,039 km/tm. Løbet blev kørt i Monza, hvor Europas bedste kørere samledes for at afgøre årets mesterskab.



På billedet herover ses starten til det europæiske Grand Prix. Vognen i forgrunden er Ascari's Ferrari. Den nye Ferrari repræsenterer højdepunktet af ydeevne i motorindustrien (Se artiklen i augustnummeret.)

Billedet til højre: Hektiske sekunder! Prins Bira får tanket op i depotet under det krævende løb. Kun to kørere gennemførte de 80 omgange, Ascari, der vandt, og franskmænden Philippe Etancelin. Bira gennemførte 77 omgange, hvilket gav ham en tredjeplads.



mesterskabet motorcykler

Verdens første motorcyklechampion blev kåret under løbene i Monza. I 500 ccm klassen blev det englænderen Leslie Graham, AJS, der blev champion. Det var ganske vist italieneren Nello Pagani, Gilera, der vandt løbet, men Graham er den kører, der har opnået det største samlede pointtal i de anerkendte Grand Prix. Graham har opnået 30 point og Pagani 29.

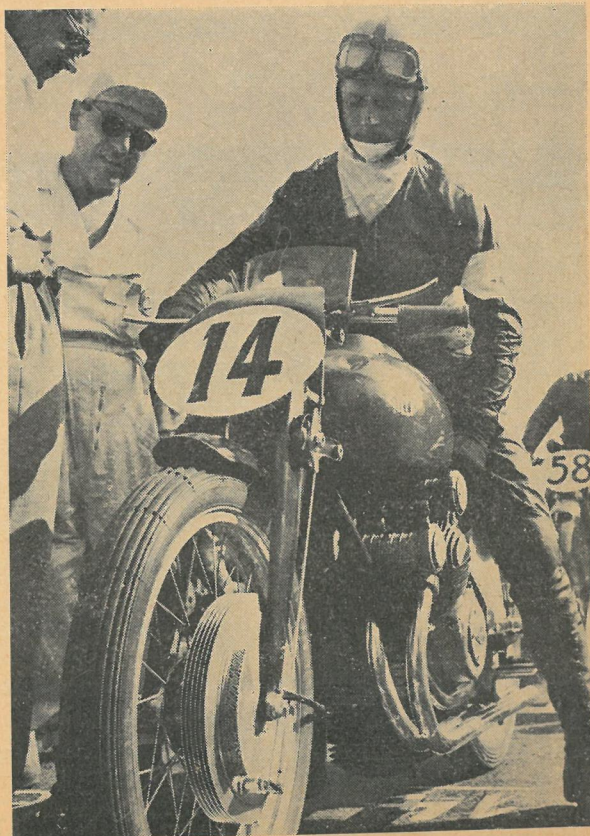
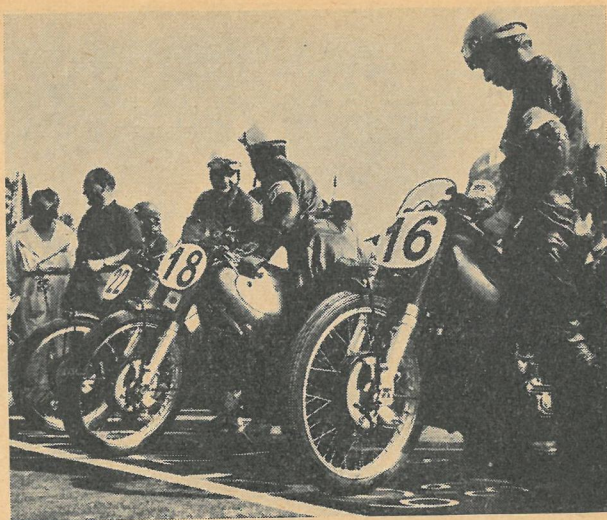
Pagani blev champion i 125 ccm klassen, og hans titel var næsten sikret inden starten i Monza, hvor han sejrede i to klasser. I 500 ccm klassen kørte Pagani en 4-cyl. Gilera og i 125 ccm klassen en 2-cyl. Mondial.

Mesterskaberne kørtes
i Monza
5. og 11. sept.

Kun to kørere
gennemførte
automobilløbet

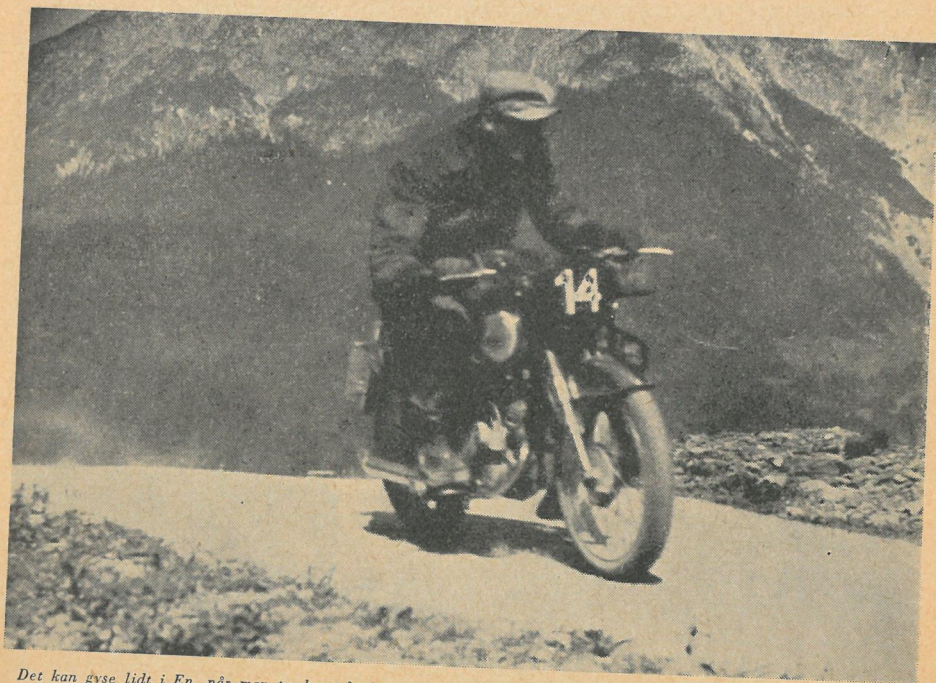
Leslie Graham, A.J.S.,
blev den første
motorcykle-champion

På billedet øverst ses det engelske AJS-hold inden starten. Fra venstre til højre ses Leslie Graham, W. Doran og R. Armstrong. På det nederste billede ses Pagani på sin Gilera. Læg mærke til de store bremsetromler med koleribber og luftindtag til kølingen. Motoren er 4-cylindret med cylindrene på tværs af stellet og dobbelt overliggende knastaksel.





Fra det internationale østrigske Alpeløb. Millenkovich, Puch, i Steinbergen.



Det kan gyse lidt i En, når man tænker på afgrundene i de østrigske Alper. Man skal ikke køre alt for ubehersket i dette løb. På billedet ses Krammer på Puch.

være tale om, til en forskel i kørselsomkostningerne på ca. 10 pct. under den forudsætning, at driftsudgifterne iøvrigt stort set er de samme for de omhandlede vogne.

Ved en kørsel som den, der her er tale om, er det af betydning, at vognen er forsynet med rigelig gummimontering; i flere tilfælde kan det betale sig med det samme at montere en ½" overstørrelse, hvilket igen giver en lille prisforhøjelse. Endvidere bør De sikkert foretrække en vogn, hvis fodbremsesystem er rent hydraulisk og ikke kombineret mekanisk-hydraulisk. Man må regne med, at såvel varmeapparat som frostrude vil være nødvendigt udstyr og indkalkulere disse elementer i anskaffelsesprisen.

Det er vort indtryk, at middelstore køretøjer som de her nævnte, i den udførelsesform, i hvilken de fremtræder efter krigen, i almindelighed vil være tilfredsstillende til repræsentantkørsel, således at det ikke længere — som før i tiden — er nødvendigt at stræbe efter at få en amerikansk vogn, selv om det årlige kilometertal er meget stort. Forudsætningen for en økonomisk kørsel med disse middelstore vogne vil dog — i hvert fald for opnåelse af den maksimale kørselsøkonomi — altid være, at man kan udskifte vognen ca. hvert 3. år; om dette kan lade sig gøre i Deres tilfælde er jo nok tvivlsomt med de herskende valutarestriktioner.

O. Ahlmann-Ohlsen,
SMJ's tekniske afd.

VERDENSMESTEREN



BLANDT LETVÆGTERE

PRIS:
KR. 1710-

LEVERING FRA DAG TIL DAG

RASMUSSEN & SKJOLD

WESTEND 15 - VESTER 1414

Større viden, større fart..

Kr. 8,75

Min bil og jeg Kr. 8,75

Bøgerne rigt illustreret sendes pr. efterkrav

Løsekrugs Boghandel

Jagtvej 59 - København N.



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.

DE POPULÆRE MOTORCYKLER



Hovedforhandlere:

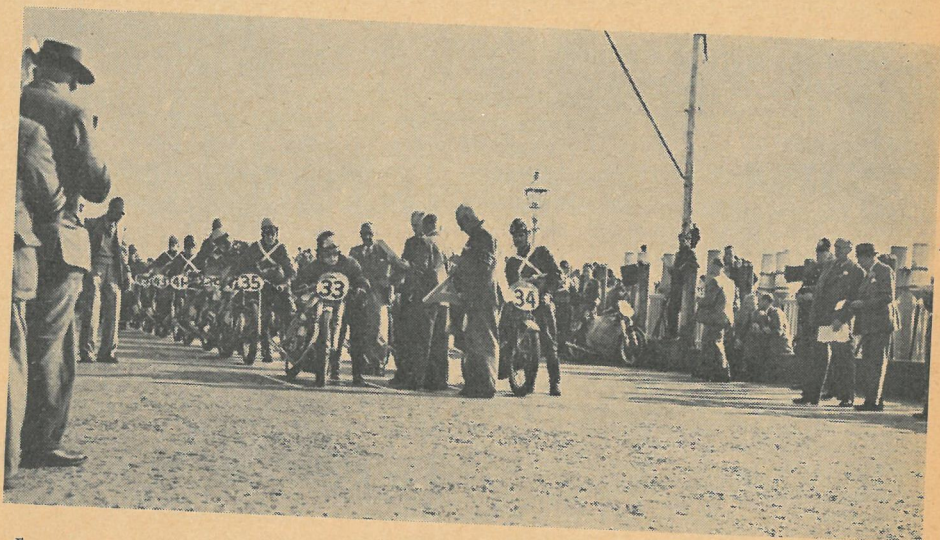
I/S SOFUS NELLEMANN
RANDERS

E. BRUUN-LARSEN
ODENSE

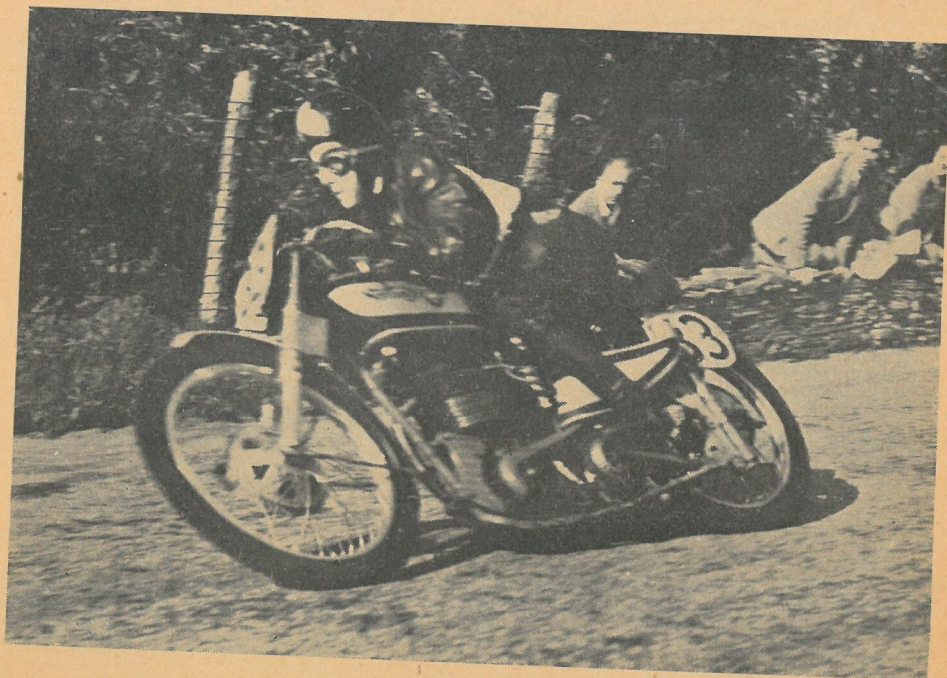
ERIK ORTH - KBHVN. Ø.

Generalrepræsentant for
Tjekkosllovakisk Motorcykleindustri

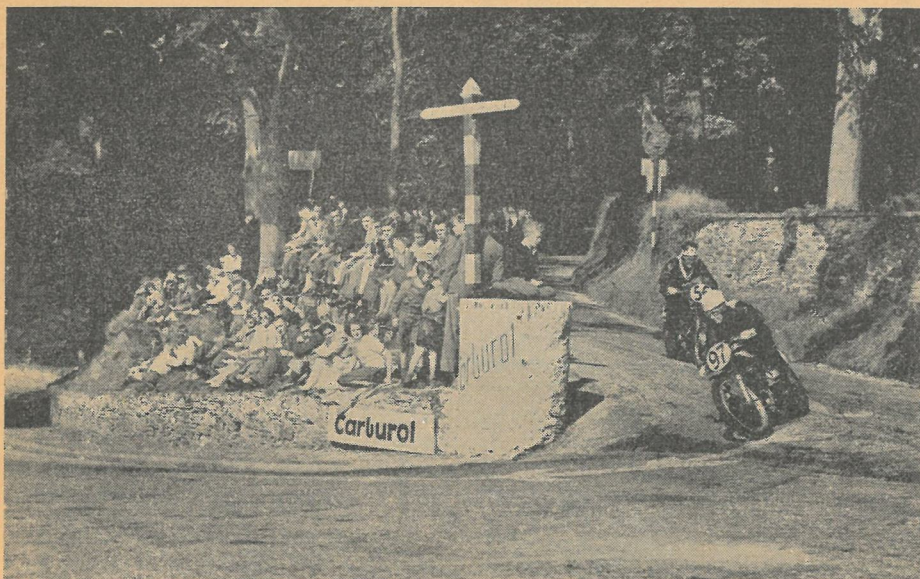
MANX GRAND PRIX



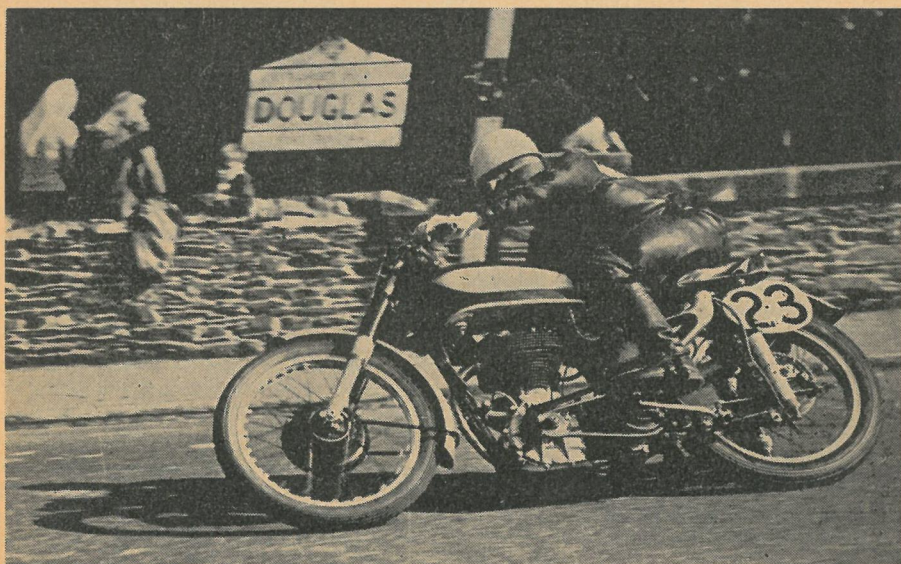
Fra starten til Junior. Nr. 33 W. A. C. McCandless er ved at starte sin 350 ccm Norton, med hvilken han vandt løbet i tiden 2 timer 46 minutter 23,5 sekunder, svarende til en gennemsnitshastighed på 131,64 km/tm. Dette er ny rekord for 350 ccm-klassen.



På ovenstående billede ses McCandless i fuld fart. Han slog også omgangsrekorden med en fart på 134,19 km/tm over en omgang.



Gouvenors Bridge, et af de berømte og berygtede hårdnålesving. Her ses nr. 97 G. E. Duke, Norton, der blev nr. 2 i Junior (350 ccm-klasse). Bag ham ses R. McDonald, Velocette. Duke førte løbet de første 4 omgange, men blev på den femte overhalet af McCandless, der havde ligget som nr. 2 fra starten. Årets Junior Manx var ellers ret bemærkelsesværdigt, eftersom alle rekorderne fra før krigen blev slået. I England regner man Manx Grand Prix som forskolen til det verdensberømte T. T. på samme bane.



I Senior (500 ccm-klasse) tog Duke revanche og vandt løbet med McCandless på andenpladsen. McCandless prøvede igen lykken og overhalede Duke på femte omgang, men Duke kom igen og vandt løbet. Norton besatte de 5 første pladser.

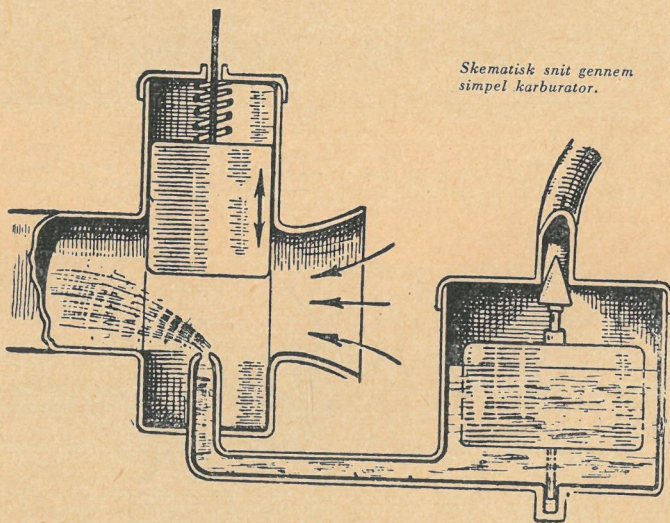
Justering af Amal karburatorer

Vi indleder i dette nummer en række instruktive artikler, som motorcyklisterne og bilisterne kan få direkte brug for.

De fleste bilister og motorcyklister har en vis respekt for deres karburator- og tændingssystem, en respekt, der for så vidt er ret forståelig, eftersom de fleste driftsforstyrrelser og startvanskeligheder hidrører fra disse hjælpeorganer. Men respekten stammer tillige fra utilstrækkeligt kendskab til de nævnte punkter, og mange føler sig i vildrede, når de stilles over for et enkelt justeringsproblem og

rør, der tjener som forlængelse af motorens indsugningskanal. Lodret op i dette rør føres en strålespids, det vil sige et ganske tyndt rør, der står i forbindelse med svømmerhuset. Dette er en beholder, som gennem et rør står i forbindelse med benzintanken.

Svømmeren betjener en nåleventil, der automatisk regulerer benzinstanden, som nøje er afstemt i forhold til strålespidsen. Iflg. den fysiske regel om forbundne kar vil en vædske i to forbundne kar under samme atmosfæriske tryk stå lige højt uanset karrenes facon og den måde, de er forbundet på. Svømmeren regulerer til



fuldstændig hjælpeløse, når de kommer ud for motorstop, forårsaget af tændings- eller karburerings-uregelmæssigheder.

Vi vil i den nærmeste tid forsøge at råde bod på dette svage punkt i de motorkørendes viden.

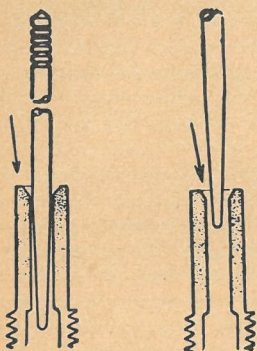
Da næsten alle engelske motorcykler er forsynet med Amal karburator, vil det være formålstjenligt at lægge for med denne.

Naturligvis kender de fleste af vore læsere karburatorens teoretiske virkemåde, men for alle tilfældes skyld skal vi alligevel her optrække grundprinciperne. Karburatoren består af to hovedelementer: svømmerhuset og blandingskammeret, der er indbyrdes forbundet. Den simpleste form for blandingskammer er et vandret

stadighed den passende benzinstand, og den luft, der suges gennem blandingskammeret forstøver benzinen, der først herefter er brugbar som drivmiddel. For at regulere den mængde gas (benzin-luftblanding), der må komme ind i motoren, er der anbragt et spjæld i blandingskammeret. Dette er i store træk det principielle i en hvilken som helst karburator. (Se fig. 1).

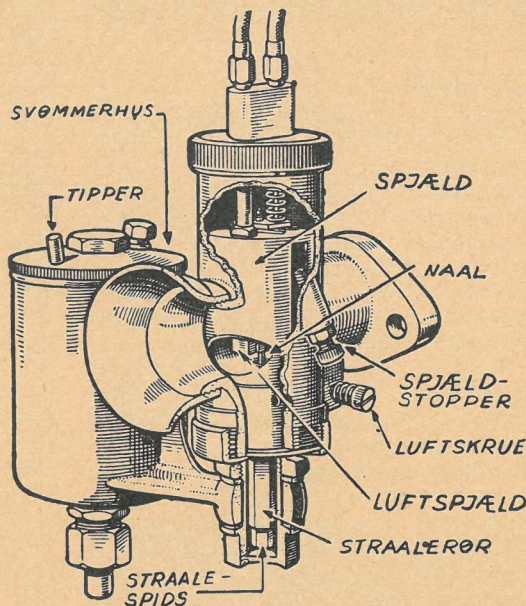
Amal karburatoren findes i flere forskellige modeller, men det er næsten den samme model, der går igen på alle standard motorcyklerne. Af fig 2 fremgår det, at blandingskammeret nærmest er en udvidelse af indsugningsrøret, og at det krydses af et rør, som rummer det cylindriske

gasspjæld, hvis hævnning eller sænkning åbner eller lukker forsnævrings-ringen over strålerøret.



Lukket for gassen. Delvis åbnet for gassen.

Amal karburatoren set i delvis snit. Der er 5 steder, hvor justering kan foretages, nemlig tomgangsskruen, spjældstopperen (skrue), strålespiden (størrelse), spjældet (udskæring) og nålen. Inden man foretager justeringer, må man sikre sig, at svømmeren fungerer korrekt, d. v. s. at karburatoren ikke løber over, når motoren ikke er i gang.



Videre ser man tilførslen fra svømmerhuset til strålerøret, dette bestemmer, hvor stort et kvantum brændstof, der kan passere med gasspjældet helt åbent og under fuld sugning (luft).

Dette kvantum kan imidlertid varieres, og de forskellige fabriker har derfor deres instrukser, som bør følges. I instruktionsbøgerne findes oftest det rette nummer på strålespidens størrelse. Denne varierer gerne fra 80 eller 90 op til 190 eller 200, idet de små numre, betyder, at strålespiden har en lille kapacitet, medens den passerende benzinstrøm vokser med det nummer, der er hugget ind i strålespiden. Man skal imidlertid ikke altid gå ud fra, at den forøgede gasstrøm ved en strålespid af overstørrelse vil give større kraft, ligesom en strålespid af understørrelse ikke altid vil give bedre økonomi uden andre justeringer. Den slags eksperimenter vil oftest give uregelmæssighed i gas-skalaen.

Når motoren startes kold, vil det være formålstjenligt at have en kraftigere gasblanding end den normale, hvilket vil sige et større indhold af benzin. Til dette formål har de fleste karburatorer et luft-

spjæld, som helt eller delvis kan lukke for lufttilførslen, indtil motoren er startet og varmet op.

For at sætte motoren i stand til at »gå tomgang« føres en lille smule brændstof direkte frem til den side af gasspjældet, som vender ind mod motoren. Når spjældet er helt eller omtrent lukket, er der her en meget kraftig sugning, og benzinen suges ind for at muliggøre en langsom gang. Når spjældet åbnes, formindskes sugningsgraden, og tomgangs-strålerørets aktivitet dør næsten helt hen.

Et lufthul, kontrolleret af en skrue, er anbragt på tomgangs-strålerøret, så blandingen i dette kan reguleres, indtil den passer for den pågældende motors behov.

Selve gasspjældet er udformet som et cylindrisk rør, der kan hæves og sænkes i blandingskamret. På den side, der vender ud mod indsugningstragten, findes en udskæring, der kan varieres i størrelse (d. v. s. hele spjældet kan udskiftes). Den forreste del af spjældet regulerer på denne måde den mængde luft, som passerer hen over strålespiden, medens den bageste del af spjældet (altså den del, der sidder mellem blandingskamret og motorens indsugningsrør) regulerer den mængde gasblanding, som må komme ind i motoren uden at ændre selve blandingens sammen-

sætning. Jo mindre udskæringen i spjældet er, des stærkere bliver gasblandingen, og omvendt jo mere man skærer bort, des mere luft vil der strømme hen over strålerøret.

JUSTERING

Husk at strålespidsens størrelse er den eneste regulerende faktor fra trekvart til helt åbent gasspjæld, at gasspjældets koniske nål udøver kontrollen fra kvart til trekvart åbent spjæld, og at udskæringen i spjældet behersker situationen fra lukket til kvart åben position. Rigtig karburation er opnået, når det er umuligt at opdage tegn til, at en kontroloffase glider over i den næste.

Først og fremmest gælder det om, at strålespidsen har den rigtige størrelse. Den skal være sådan, at karburatoren, når motoren er varm, har fuldt luftforbrug. Man kan forsøge sig frem på den måde, at man vælger sig en god, lige vejstrækning. Først opvarmer man Motoren. Derefter sætter man den i tredie eller højeste gear og lukker så helt op. Luk derpå lufthåndtaget en trediedel. Hvis hastigheden øges, er strålespidsen for lille. Hvis hastigheden falder, eller motoren nu og da »sætter ud«, er strålespidsen for stor. Hvis den nævnte lille lukning af *luftstangen* ikke gør nogen nævneværdig forskel, er strålespidsen så rigtig som muligt.

Undersøg dernæst den koniske nåls ind-

stilling, idet man lader maskinen løbe på stedet for omkring halvt gasspjæld og med lufthåndtaget fuldt åbent. Motorstøjen skal da være livlig og frisk. Hvis det hoster eller knalder i karburatoren, når spjældet bevæges op eller ned, så luk luftstangen, indtil *luftglideren* står en lille smule lavere end udskæringen på gasspjældet; hvis dette ikke hjælper, så hæv den koniske nål en rille og prøv igen med fuld lufttilførsel. Hvis sagen stadig ikke er i orden, hæver man nålen endnu en rille. Hvis omvendt lukningen eller sænkningen af luftstangen får motoren til at løbe tungt og dunkende, eller hvis der måske endog kommer sort røg ud af udblæsningsåbningen, så prøv at sænke nålen en eller to riller, alt efter hvad der nu er nødvendigt.

Endelig gælder det så at undersøge størrelsen af udskæringen på spjældet og tomgangsindstillingen, der til en vis grad er indbyrdes afhængige. Skru først luftreguleringsskruen helt til, drej derefter ca. halvanden omgang tilbage. Start, varm motoren. Lad så motoren gå tomgang med den ønskede hastighed ved regulering af spjældets stopskruer og, om nødvendigt juster atter luftreguleringsskruen. Luk så forsigtigt spjældet en trediedel op. Hvis motoren reagerer med en langsom, hostende gang, giver man luftreguleringsskruen lidt mere, men hvis dette så sætter tomgangen op, er der ikke andet at gøre end at anskaffe et nyt spjæld med en mindre udskæring. Hvis et sådant ikke er til at få fat i, kan man som regel klare situationen ved at hæve den koniske nål en rille. Man må imidlertid huske, at enhver ændring af udskæring eller nål absolut vil nødvendiggøre en ny indstilling.

For at opnå den bedst mulige økonomi bør man stræbe efter den størst mulige udskæring og den laveste nål-position, som giver et »rent svar« paa en hurtig åbning af spjældet, og en strålespids af en sådan størrelse, at lufthåndtaget må være kvart lukket for at give maksimal hastighed. En sådan indstilling er dog meget følsom og kan, når den behandles af en hensynsløs eller uøvet hånd, føre til en uheldig overvarmning af motoren, idet den anvendte blanding bliver for mager. I tvivlstilfælde gør man derfor bedst i at benytte en indstilling med fuld luftforbrug hele tiden, undtagen når motoren, der skal startes, er kold.

★

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



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

En ung danskers eventyrlige tur til Verdensmesterskaberne i Dirt-track

En ung dansker har haft en strålende oplevelse i forbindelse med verdensmesterskaberne i dirt-track. Det er Svend Ove Petersen, mekaniklærling hos Anker Christoffersen, Hejrevej, der har haft det eventyrlige held at blive inviteret til England, medens finalen til verdensmesterskaberne blev kørt. Slet og ret held var det nu ikke, for Svend Ove Petersen har hjulpet Bill Kitchen som depotmand de gange, han har kørt på Gladsaxe, og dette har han gjort til den engelske stjernekyrers fulde tilfredshed, hvilket blev kvitteret med omtalte invitation, der lød på frit ophold i Bill Kitchens hjem, så længe han ville. En sådan gestus kan man naturligvis ikke sige nej til, særlig når motorer og motorsport er Ens store lidenskab. Der var imidlertid et spørgsmål om rejsepenge til turen — et spørgsmål, der kunne være vanskeligt nok at løse for en ung lærling, men her fik man atter et bevis på det gode kammeratskab, der hersker mellem motorfolk. Oves mester, Anker Christoffersen, samt de to ryttere Aage Andersen og Erhard Fisker ordnede i fællesskab den økonomiske side af sagen. Bill Kitchen havde efterladt een af sine maskiner her i landet og bedt Ove om at tage den med, når han kom.

Og så stod Ove da en dag på Liverpool Street Station med en dirt-track-maskine, der havde den berømte engelske kørers navn malet ned ad bagskærmen. Dette navn viste sig at have magiske virkninger, idet folk forvekslede Ove med den engelske kører og forlangte autografer, klappede ham på skulderen og omringede ham, så han hverken kunne komme frem eller tilbage. Det kunne kaldes en velkomst —! På køreturen til Bill Kitchens hjem vinkede folk med både arme og ben, for selv om de ikke anede, hvordan den berømte kører så ud, så fortalte raceren, der var spændt bag på vognen, at det var en af favoritterne fra Wembley, og ham må man nødvendigvis vinke til.

Allerede den første dag traf Ove den engelske rytter Wally Killmeister, der har kørt i Karrebæksminde. Han traf iøvrigt

mange af de berømteste kørere, da han fulgte Bill Kitchen i ryttergården og overalt på Wembley.

Ove fortæller videre, at de engelske ryttere, der er 100 procent professionelle, bestræber banerne som deres arbejdsplads. En halv time før et løb skal starte, kan man ikke finde een eneste rytter hverken i depotet eller i værkstederne. Bill Kitchen f. eks. kommer først 2 minutter før den første start skal gå. Han kommer fuldt omklædt i sin vogn og er parat til at starte med det samme. Rytterne har deres egen klub på Wembley, og her går de nærmest, som de var hjemme, og i deres egen restaurant kan de indtage samtlige dagens mål-



Verdensmesteren Tommy Price.



Tommy Price får overrakt pokalen af premierministerens hustru Mrs. Attlee efter sejren på Wembley.

tider, hvis de vil. Omtrent 400 m fra banen ligger Wembleys egne værksteder, og her har Bill Kitchen og Tommy Price hver et selvstændigt lokale, medens der er fire fastansatte mekanikere til at hjælpe de øvrige ryttere.

Bill Kitchen har 5 maskiner, men han er også travlt optaget. I de 10 dage, Ove var hans gæst, kørte han ikke mindre end 9 løb, og han har hver aften besat sæsonen ud, hvorefter han tager til Australien, hvor man lige er startet på sæsonen. Kun om søndagen holder han fri.

Bill Kitchen er ikke overraskelsernes mand, men han er den stabile rytter, der altid scorer point. Som topscorer er han kaptajn på Wembley — en ærefuld post, der har gjort ham til det fanatiske Wembley-publikums yndling. Publikums gunst kan være meget smigrende, men de engelske tilskuere er i den grad fanatiske, at det kan virke lidt overvældende. Tidligere måtte Bill Kitchen tilbringe det meste af en time efter hvert løb med at skrive autografer, hvorfor han nærmest må flygte fra banen, når han skal hjem. Kontrolløren står parat med døren, og i samme øje-

blik han åbner den, flyver Bill ud i sin vogn og er væk. I den lille »tyregang« fra depotet til banen vader man i appelsiner, cigaretter, chokolade o. s. v., som publikum smider i hovedet på rytterne for at give dem en lille gave med på vejen.

De indledende kampe om verdensmesterskabet har strakt sig over lang tid, og over 300 ryttere har deltaget. Man var nu kommet frem til finalen, og her deltog ialt 16 ryttere og 2 reserver. Mesterskabsløbene blev kørt efter de ordinære holdkonkurrencer, der er meget populære i England. Den endelige kamp kom til at stå mellem 11 englændere, 1 amerikaner og 4 austra-



Jack Parker blev nr. 2.

liere, og der kørtes 20 heat, således at alle kørte mod alle.

Banen er som bekendt 350 m lang, og arrangementet afvikles i et lyntempo. Hver gang en mand går i mål, flyver en raket til vejrs, og med det samme er næste start parat. I samme øjeblik starten går, sluk-



Motorcycle- Værksted

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reservedele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926

kes lyset på tilskuerpladserne, der kort efter syder og koger som et oprørt hav. Ove fortæller, at man under et løb ikke kan høre maskinerne, der fuldstændig bliver overdøvet af publikums larm.

Hverken publikum eller kørere er blødsødne i England. Ove overværede et løb på Wimbledon, hvor den kendte rytter Joe Abbot styrtede i første sving. Han var så uheldig at komme til at ligge på tværs af banen med armene udstrakt. De tre efterfølgende ryttere havde ikke skygge af chance for at undgå ham, og han blev kørt over af dem alle tre. Begge arme og begge ben brækkede, og han fik hoften beskadiget. Løbet blev øjeblikkelig flaget af, og medens man samlede Joe Abbot, der forøvrigt har kørt på Roskildevejen, op, blev der i højtaleranlægget spillet jazzplader, medens de næste ryttere var parat til start. Denne gik i samme øjeblik, den tilskadekomne var ude af banen.

Mesterskabsløbene formede sig som en jættedyst med knivskarp konkurrence, og publikums jubel kendte ingen grænser, da Tommy Price som den første englænder erobrede mestertitlen. Over 93.000 tilskuere overværede løbene, der nåede klimax, da Mrs. Attlee, premierministerens hustru, overrakte Tommy Price en pokal så stor som en døbefont.

Ove modtog under sit besøg invitation til at komme igen næste år, så planerne for hans sommerferie er allerede lagt.

Resultaterne fra verdensmesterskaberne blev:

1. Tommy Price	15 p.
	(højest opnåelige)
2. Jack Parker	14 p.
3. Louis Lawson	12 p.
4. Norman Parker	10 p.
5. Bill Kitchen	9 p.
5. W. Lamoreaux	9 p.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

Danske bakkemesterskaber

Det var en afgjort klog disposition at overdrage arrangementet af de første Danmarksmesterskaber i bakkeløb til Randers Motor Sport, da denne klub uden tvivl er i besiddelse af de fleste erfaringer for løb af denne art. Man kan da også trygt sige, at løbene, der afholdtes ved Volk Mølle den 1. og 2. oktober, i alle enkeltheder var det mest fuldkomne arrangement, man til dato har set på en dansk bakkebane, og dog må den kendsgerning ses i øjnene, at klubben sikkert får et økonomisk underskud, da tilskuerne for en gangs skyld svigtede. Om lørdagen var det et meget fåtalligt publikum, og til de afgørende løb om søndagen var der kun 4000 tilskuere, medens der aldrig har været under 10.000 tilskuere på denne bane, og 12—14.000 regnes for det normale. De mest dramatiske løb blev kørt om lørdagen, hvor de indledende konkurrencer foregik. Her kørte Bent Jensen på sin JAP i tiden 18.4, hvilket er under banerekorden. Tiden blev imidlertid ikke anerkendt som rekord, da den var opnået i et indledende løb, en kendsgerning, man iøvrigt står uforstående overfor, da man f. eks. på en rundbane udmærket kan slå banerekorden i et indledende heat. Spørgsmålet må dog være, om der er officiel tidtagning eller ikke, og det har der naturligvis været i ovennævnte tilfælde. De sjællandske kørere fik ikke meget at sige, men man må gå ud fra, at det er mangel på rutine, der her gør sig gældende, og sjællænderne forbedrede også deres resultater, efterhånden som løbet skred frem. En undtagelse var Josef Koch, der har kørt adskillige bakkeløb i sit liv.

Selvom bakkeløb med enkeltmandsstart sjældent er så spændende som baneløb, hvor flere ryttere konkurrerer samtidigt, fik man dog lejlighed til at glæde sig over rytternes eminente køredygtighed og deres evner til at redde en vanskelig situation ved lynhurtige manøvrer. Bent Jensen præsterede det kunststykke at springe over målsnoren med sin maskine. Kort før mål stejlede maskinen, men Bent Jensen kastede sig frem, og i et elegant spring satte han over målsnoren, hvad der i grunden ikke helt var meningen. Knud Nielsen viste atter, at han var den stærke mand på en bakke, men Poul Kalør var overraskende hurtig. Der var



Til venstre ses Robert Nellesmann på vej op over bakkens. Man får et ganske godt indtryk af bakkens stigning og tilkørslen, der er formet som et sving. — På billedet til højre ses opløbet, der for mange ryttere nærmest formede sig som et ridebanespring.

stærk kamp om førstepladsen i sidevognsklassen, der resulterede i, at nr. 2 opnåede bedre tid end vinderen af Danmarksmesterskabet. Dette blev vundet af Kr. Kristensen, Aarhus, i tiden 21.9, medens der var dødt løb mellem Josef Koch og Hans Nielsen, Haderslev. De to nævnte ryttere måtte derfor køre om, og her pressede

Hans Nielsen sin tid ned til 21.6, medens Josef Koch kom ned på samme tid som Danmarksmeesteren, nemlig 21.9. Det var imidlertid kun en lille, privat dyst om en andenplads, efter at det egentlige mesterskab var afgjort. Resultaterne fra matcherne mellem Danmarks bedste bakkekørere ser således ud:

Kl. 1 (indtil 250 ccm solo): Henry Sørensen, Silkeborg, 20.0, Frits Madsen, Silkeborg, 20.9, Jørgen Nielsen, Aarhus, 22.3 (alle BSA).

Kl. 2 (Standard solo): Ib Nielsen, Skive, Matchless, 19.5, Ejler Svendsen, Aalborg, Triumph, 20.2, Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph, 20.4.

Kl. 3 (Standard solo indtil 500 ccm): Knud Nielsen, Aarhus, Norton, 19.1, Poul Kalør, Odense, AJS, 19.5, Niels Blumensaat, Aarhus, Ariel, 19.9.

Kl. 4 (Standard solo indtil 750 ccm): Jens Nielsen, Silkeborg, Nimbus, 20.2, Josef Koch, København, Nimbus, 21.3, Viggo Thomadsen, Randers, Norton, 21.5.

Kl. 5 (Special solo indtil 350 ccm): Peter Staal Jensen, Randers, BSA, 21.5, N. V. Jensen, Odense, JAP, 22.6, Henning Carstensen, Hillerød, OK Supreme, 25.0.

Kl. 5 (Special solo indtil 500 ccm): Bent Jensen, Aarhus, JAP, 18.6, Helge Hansen, Aarhus, JAP, 19.3, Svend Nielsen, Odense, JAP, 19.7.

Kl. 7 (Sidevogne indtil 750 ccm): Kresten Krestensen, Aarhus, Norton, 21.9, Hans Nielsen, Haderslev, BMW, 22.2, Josef Koch, København, Nimbus, 22.2.

NIMBUS

Aut. Forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

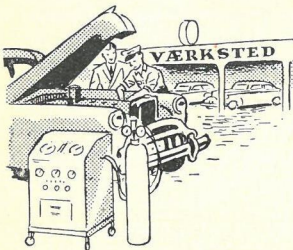
REDEX

forbedrer Deres vogn-

Hvad er REDEx?

REDEx er en specialaffineret mineralolie, hvormed De kan rense Deres motor, give den nye kræfter og forege acceleration og top-hastighed. Systematisk anvendelse af REDEx giver den højeste effektivitet i smøringen af alle bevægelige dele i motor, gearkasse og differentiale. REDEx er ikke et "tryllemiddel", men dets virkninger kan reelt bevises gennem en systematisk udmåling og afprøvning af vogn og motor før og efter REDEx-behandlingen.

Hvordan bruges REDEx?



Først "tunes" motoren, d.v.s. man hælder REDEx i indsugningen, medens motoren går langsomt på tomgang. Når REDEx-olien har arbejdet sig godt ind omkring stempler, ventiler etc., speeder man op, hvorved alle urenheder blæses ud gennem udblæsningsrøret, således at stempelringe og øvrige motordelte kan arbejde frit.

For at bevare REDEx-oliens gode virkninger og holde motor m.v. ren, må man til stadighed blande REDEx i såvel benzinen som motorolien, gearkasse- og differentialolien.

Forøget kompression

— og dermed øget trækraft og forøget acceleration.

Før en motor tunes med REDEx, afprøves kompressionen i hver cylinder med en trykmåler, og tallene noteres på et skema. Efter REDEx-tuningen, der varer fra 15 minutter til en halv time, gentages prøven, og det forbedrede trykforhold giver Dem et tydeligt bevis for den effekt, der er opnået.

her er BEVISET:

Dette skema viser afprøvning af en motor før og efter, den er tunet med REDEx. Bemærk særligt de øgede kompressionstal og den udligning, der er opnået mellem trykket i de enkelte cylindre. Alene denne del af skemaet beviser, hvilken betydning REDEx har for øget trækraft og en regelmæssig motorgang.



COMPRESSION

FULLY RESTORED with REDEx. If not by 200 miles indicates severe defect or wear.

Ibs. per "Cylinder

Before REDEx

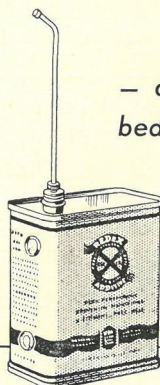
After REDEx

After Cyl. Treatm't.

	1	2	3	4	5	6	7	8
Before REDEx	60	40	40	32	45	40	32	40
After REDEx	65	62	65	60	55	65	58	60

Giv
Deres
vogn
en REDEx
kur

— og De får en
bedre vogn!



Enerepræsentation for Danmark:

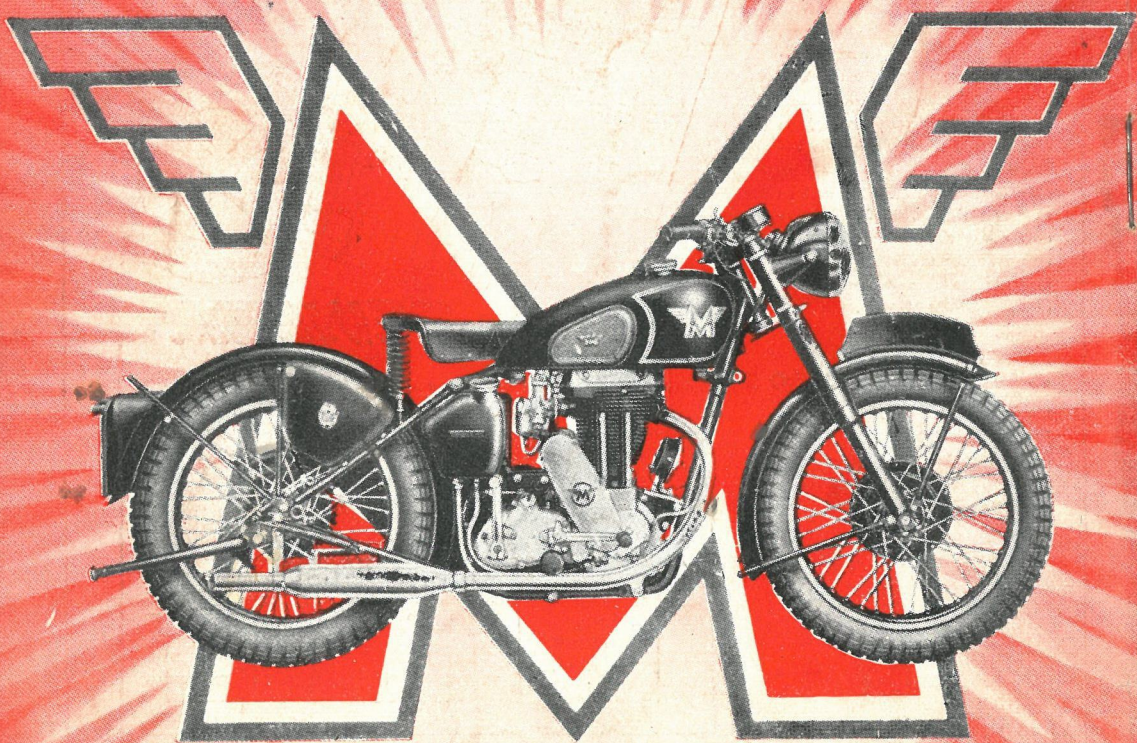


POLITITORVET

F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

KØBENHAVN V

FAAS HOS AUTOMOBILFORHANDLERE OG MEKANIKERE LANDET OVER



MATCHLESS

Clubman

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN, ODENSE