

Redaktør Edele H. H. H. H.
SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 11 - 3. årg.

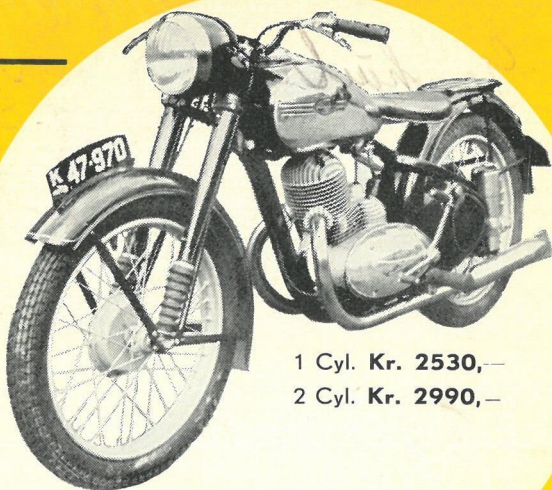
Kristianstadsloppet - en afløser af Saxtorp?

NOVEMBER 1949

MOD KØBSTILLADELSE TIL MOTORCYKEL ELLER LETVÆGTER KAN VI OMG. LEVERE

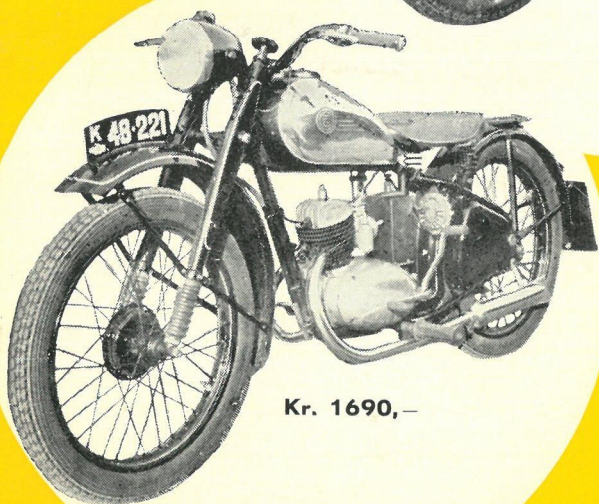


Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sæddel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort Jawa så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 BHK eller 2-cyl.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



1 Cyl. Kr. 2530,—

2 Cyl. Kr. 2990,—



Kr. 1690,—



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

HOVEDFORHANDLERE:

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

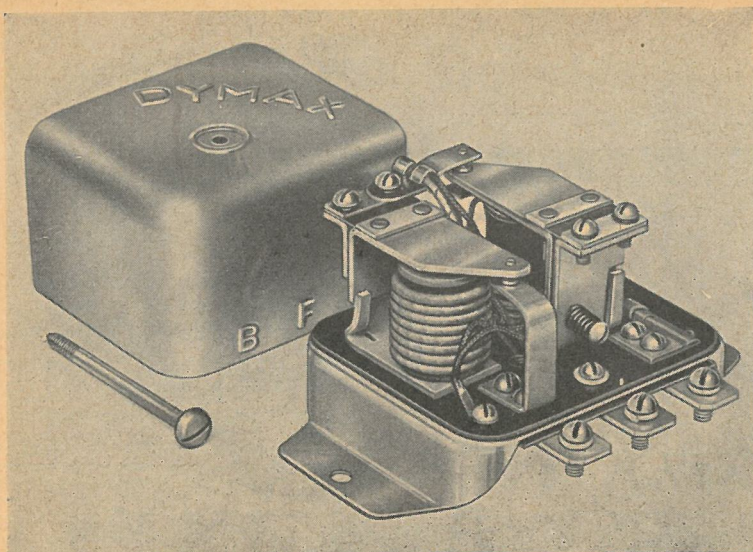
Telf. 3232 Strømmen 27

Telf. 6103 Sdr. Boulevard 156

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk Motorcykleindustri



DYMAX

Spændingsrelæer

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

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

Monteringsforskrift i hver Æske

Fabrikat:



ROSKILDE

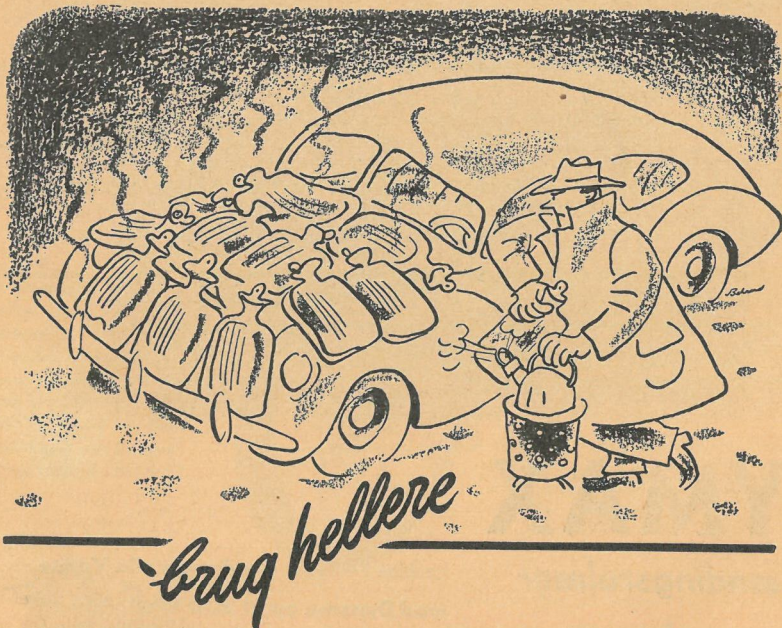
Flertallet af Danmarks
Auto-Elektrikere anvender nu dette
KVALITETS-Produkt.

HOVEDFORHANDLER

SVEND  OLSEN

Halmtorvet 13 . Kbhvn. V. . Central 9063

Export til
Norge, Finland,
Sverige
og Island.



Stakkels fyr — han kunne ha' undgået maset, blot han i tide havde skiftet til Shell vinterolie, for den giver let start og beskytter motoren i selv det koldeste vejr.

SHELL *Olie*
Vinter

L. 8 a.

A/S DANSK SHELL

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

3. ÅRG.

15. NOVEMBER

NR. 11

Ville der ske noget ved det?

Der foregår til stadighed et sejt tovtrækkeri mellem de erhvervsdrivende, repræsentanter og håndværkere på den ene side og varedirektoratet på den anden side. Landets befolkning mangler motorkøretøjer og haler af alle kræfter, medens varedirektoratet har forankret sin ende af tovet ved importrestriktionernes solide tøjningspæl.

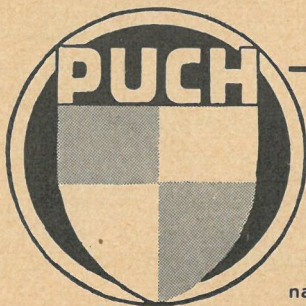
Det har gang på gang været påtalt i pressen, at man burde give salget frit, men fra handelsministeriet hævdes det, at der ligger så og så mange ansøgninger i direktoratet, at det ville betyde en uoverkommelig valutabyrde at skulle importere alle de biler og motoreykler. Overfor de tørre tal giver pressen i reglen op, »det er jo rigtigt, at det er for mange penge o. s. v.«. Der er blot eet punkt, man fuldkommen overser. I det øjeblik, salget bliver frigivet, vil priserne på brugte vogne og motorcykler rasle derned, hvor de hører hjemme, og der vil opstå en ganske naturlig konkurrence mellem nye og brugte vogne. Hvor mange mennesker vil købe et fabriksnyt køretøj, når en god brugt bil eller motoreykle kun koster en brøkdel i anskaffelse?

Man kan være overbevist om, at mange af de ansøgninger, der i dag ligger i direktoratet, aldrig ville være blevet indsendt, hvis de brugte vogne kunne købes til nogenlunde rimelige priser. Man har et glimrende eksempel i gummiordningen, der efter sigende blev ophævet ved en fejltagelse. Den gang man ikke kunne gå lige ind og købe et dæk, sendte alle motorkørende med regelmæssige mellemrum ansøgninger til direktoratet, der afsendte næsten lige så mange afslag. Man ville simpelt hen sikre sig, at man kunne få et nyt dæk, næste gang man stod overfor en sprængning. Da gummisalget blev givet frit, var efterspørgselen ikke nær så overvældende, som man havde ventet. Pengerigeligheden eksisterer ikke mere i den store befolkning, og ingen vil drømme om at købe dæk, uden det er højest nødvendigt.

Det samme vil uden tvivl gøre sig gældende i motorbranchen. Hvis man så tilmed satte en standard-betalingsmåde, der ikke måtte underbydes, kunne man sikre sig imod, at alle og enhver kunne gå ind i en forretning og købe en vogn, bare fordi man kunne få den for et par hundrede kroner i udbetaling og resten på »lempelige vilkår«. Blot man kunne bevise, at vognen eller motorcyklen skulle bruges i erhvervsmæssigt øjemed, burde dette være tilstrækkelig »indkøbstilladelse«.

Regeringen stiller egentlig et mistillidsvotum til sig selv ved først igennem flere år at føre en skattepolitik rettet mod pengerigeligheden, og når felttoget er heldigt afsluttet, sadig at regne med pengerigelighedens eksistens.

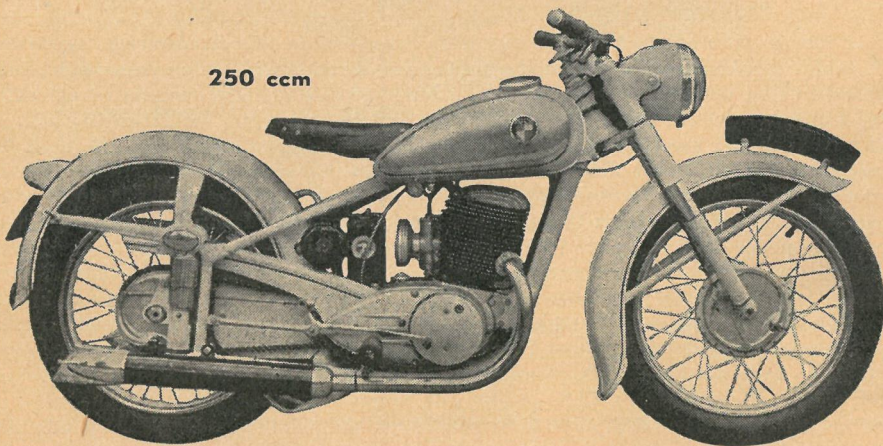
Et lille land, der er i stadig aktivitet for at skaffe fremmed valuta, må betragtes som en forretning, og hvad der skal til, det skal til i en forretning, ellers sparer man sig ihjel.



Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og da fabriken for 25 år siden sendte sin første dobbeltstemplede 2-takts motor på markedet, rykkede navnet PUCH helt frem i spidsen.

I de forløbne år har PUCH hævdet sit renomé gennem adskillige sejre i store internationale motorløb, og de maskiner fabriken sender på markedet i dag, overgår alle andre maskiner i kraft og ydeevne.

250 ccm



KRAFT - ACCELERATION - KOMFORT

tre egenskaber der er overbevisende fremherskende ved de nye PUCH-modeller. Den dobbeltstemplede motor har bestået sin prøve gennem 25 år, og de nye modeller viser, at denne konstruktion er blevet yderligere forbedret. PUCH motorerne yder i dag mere end nogen anden totakts motor. Selve maskinen er forud for sin tid i opbygning og udstyr. Den store 250 ccm model yder 12 hk, er monteret med fjedrende bagstel og telescoptorgaffel. Baghjulsaffjedringen kan indstilles til tre forskellige belastninger, blot ved at dreje på en eccentric. Sædlen er eet-punkt ophængt, hvilket giver en behagelig affjedring, selv under maskinens voldsomme acceleration. God økonomi er tillige en egenskab, der har gjort PUCH populær overalt, hvor man har lejlighed til at beundre den smukke maskine.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN · KØBENHAVN V

VESTERBROGADE 2 C

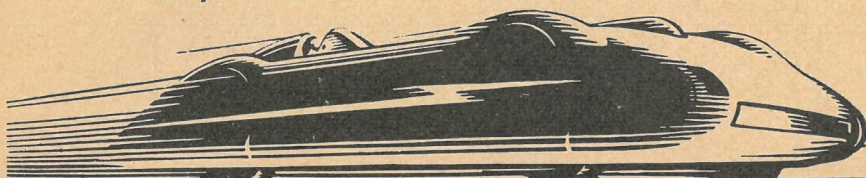
TELEFON PALÆ 4741

NY VERDENSREKORD!

GARDNER *kører*

En rekordvogns historie og dens resultater.

Af RALPH NICHOLSON



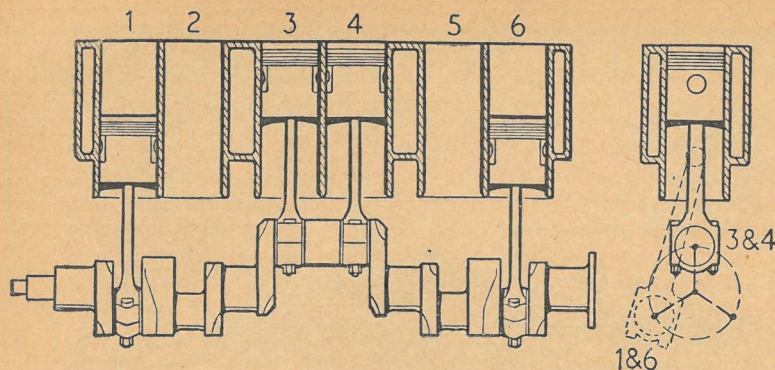
255 km/tm med 500 ccm MG-special

Der er indløbet meddelelse om, at *Goldie Gardner* på autobanen ved Jabbeke i Belgien har sat nye verdensrekorder i 500 ccm-klassen, idet han med flyvende start opnåede følgende resultater: Over 1 km 255,59 km/t, over 1 mile 254,49 km/t og over 5 km 248,33 km/t (resultaterne endnu ikke anerkendt af FIA). Vognen var den samme M.G. rekordvogn, med hvilken Gardner tidligere satte verdensrekorder i 2000, 1500, 1100, 750 og 500 ccm klasserne, men vognens historie går endnu længere tilbage, idet den allerede er bygget i 1932, men den er naturligvis blevet udviklet og ændret indtil ukendelighed i de mellemliggende 17 år.

I 1926 satte englænderen Arthur Waite den første verdensrekord i 750 ccm-klassen på den nu nedlagte Brooklands-bane ved London; med en sideventilet Austin Seven racer kørte han 138 km/t over 1 km med flyvende start. I de følgende år så man en gigantisk kappestrid mellem Austin og M.G. i 750 ccm-klassen (som dengang var den mindste klasse, man tog alvorligt), og de to firmaer skiftedes ustandseligt til at sætte rekorden endnu en tak i vejret. I 1931 passerede G. E. T. Eyston som den første 100 m. p. h. (160,93 km/t), idet han på Monthlery-banen ved Paris kørte 5 km med flyvende start med en hastighed af 166 km/t. I begyndelsen af 1932 havde M.G.-fabriken fået færdigbygget den vogn, med hvilken Gardner har sat de allernyeste rekorder; den gik dengang under navnet »Magic Midget«, og den opnåede samme år med Eyston ved rattet en

hastighed af 194 km/t. Et år senere opnåede Albert Denley med den samme vogn 206,8 km/t. Denne rekord stod nu uanfægtet i to år, men i 1935 blev vognen købt af den tyske racerkører R. Kohlrusch, der forbedrede den (bl.a. ved hjælp af et nyt karosseri og et nyt topstykke indeholdende 22 pct. sølv), hvilket resulterede i en ny rekord på 210 km/t, sat på autobanen ved Gyon i Ungarn; i 1937 opnåede han med den samme vogn 226 km/t på autobanen mellem Frankfurt og Heidelberg.

I 1938 blev vognen købt tilbage af M.G. fabriken, der indbyggede en 1100 ccm motor og forsynede den med det karosseri, den har i dag. Det er uden tvivl det mest effektive strømliniekarosseri, der er fremstillet, indtil Taruffi fandt paa at dele karosseriet op i to adskilte dele; dets udformning skyldes et samarbejde mellem den tyske luftskibskonstruktør dr. Jaray og Railton, der jo som bekendt har konstrueret baade Campbell's Blue Bird og Cobb's nuværende verdensrekordvogn. I sin således ombyggede skikkelse satte vognen samme år verdensrekord i 1100 ccm klassen med 299 km/t på autobanen ved Dessau, hvor den senere på året satte rekorden op til 327 km/t. Ved denne sidste lejlighed borede man om natten efter rekordforsøget motoren en lille smule op, således at den kom over de 1100 ccm og altså ind i 1500 ccm-klassen, i hvilken den så dagen efter satte den rekord på 329 km/t, som holder den dag i dag. Den holder dog sikkert kun, indtil italienerne



Gardner's 500 ccm rekordmotor fra 1947. Det er den oprindelige 750 ccm motor, i hvilken man har fjernet stempler og plejlstænger i cylindrene nr. 2 og 5, medens krumtapakslen er uforandret.

får tid til at sætte et strømliniekarosseri på en af deres 1,5 liters grand prix racere.

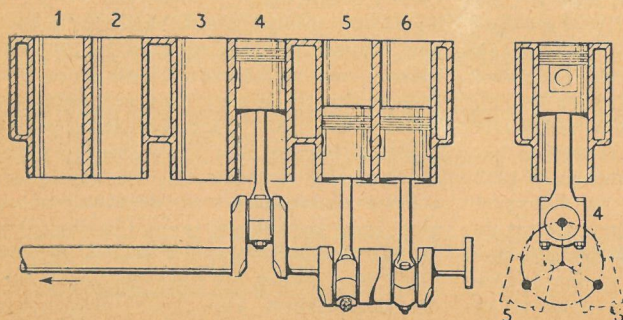
I årene efter krigen har Gardner foretaget en lang række rekordkørsler med vognen forsynet med forskellige motorer. Den 30. oktober 1946 kørte han med en 750 ccm motor 256 km/t. Efter denne rekordkørsel gjorde man det første forsøg med vognen i 500 ccm-klassen, idet man fjernede stemplerne nr. 1 og 2 og erstattede dem med stempler med hul i toppen; de to tilsvarende tændrør blev kortsluttet, og med denne ejendommelige motorudrustning opnåede Gardner den følgende dag 164,15 km/t, hvilket imidlertid ikke var nok til at slå den daværende rekord på 171,56 km/t, der tilhørte italieneren Johnny Lurani.

Den 24. juli 1947 prøvede han imidlertid igen. Fabriken havde denne gang ombygget den oprindelige 6-cylindrede, 750 ccm motor som vist på hosstående tegning. Stempler og plejlstænger er fjernet i cylindrene nr. 2 og 5, men krumtapakslen er den samme som før. Gardner opnåede denne gang en hastighed på 190 km/t over 1 km med flyvende start, og han var nu i besiddelse af alle rekorder over korte

distancer i de fire mindste, internationale slagvolumenklasser.

Herefter var rekordforsøg i 2000 ccm-klassen en nærliggende mulighed. M.G. fabriken havde imidlertid ikke en motortype, der egnede sig til anvendelse i dette tilfælde, men det traf sig så heldigt, at den nye Jaguar-motor netop var gennemprøvet, og at man fra fabrikantens side var meget interesseret i, at den i starten fik et officielt stempel ved hjælp af en verdensrekord. Den gamle rekord stammede helt fra 1934 og var sat på Monthéry af mrs. Gwenda Stewart i en Derby-Miller, som kørte 236,3 km/t, så der skulle i kraft af de mellemliggende års udvikling være en god chance for forbedring, selv om Miller-motoren var udstyret med kompressor, medens Jaguaren blev benyttet i sin standardform, d.v.s. med et slagvolumen på 1970 ccm uden kompressor. Den 14. september 1948 tog Gardner vognen ud på autobanen ved Ostende og opnåede en hastighed over 1 km på 284 km/t, altså en betydelig forbedring af rekorden.

I mellemtiden var den kendte italienske racerfører Piero Taruffi, der samtidig er en dygtig automobilkonstruktør, blevet



Garner's rekordmotor fra 1949. Det er den oprindelige 1100 ccm rekordmotor, som er blevet reduceret til 500 ccm; man benytter kun de tre bageste cylindre, ligesom der er fremstillet en speciel krumtapaksel med kun tre slag og noget mindre slaglængde end den oprindelige. Ved at forsatte de tre krumtapslag 120° for hverandre opnår man regelmæssig tændingsafstand.

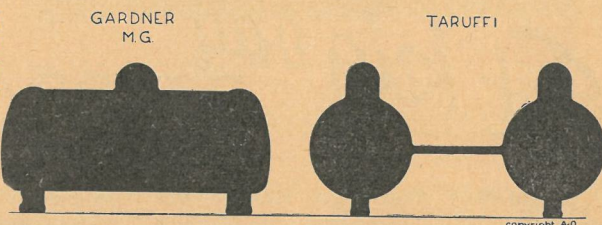
klar over, at Gardners 500 ccm rekorder var sat under så ugunstige forhold, at en forbedring forholdsvis let maatte kunne etableres. Den hæderkronede M.G. rekordvogn er nemlig både for stor og for tung til 500 ccm klassen. Taruffi fik den geniale idé at udforme vognen som to torpedoformede strømlinjelegemer, af hvilke det ene indeholdt motoraggregatet og transmissionen, medens det andet indeholdt føreren og kontrolorganerne; de to halvdele er forbundet med en let rørkonstruktion omgivet af planprofiler, som er således udformet, at de under kørslen trykker vognen, der kun vejer 250 kg, ned imod vejbanen. Motoren var en 2-cylindret Guzzi på 500 ccm uden kompressor, og den udviklede 45 hk ved 7400 omdr. pr.

opnåede han over 1 km med flyvende start, da han kørte 207,37 km/t. Det bør nævnes, at hans rekord over 1 km med stående start var på 116,98 km/t og over 1 mile 128,38 km/t; de gamle rekorder var her henholdsvis 105 og 122,2 km/t, sat før krigen af Moritz (DKW) og Lurani (Nibbio). Man vil lægge mærke til, at Gardners nye rekorder kun anfægter Taruffis rekorder med flyvende start; de rekorder, Taruffi har sat med stående start, har M.G.'en ikke skyggen af en chance for at slå.

Når Gardner overhovedet har kunnet pille ved rekorderne i 500 ccm-klassen ved sine sidste forsøg, skyldes det, at man ved internationale rekorder ikke skelner mellem vogne henholdsvis med og uden kom-

Sammenligning af frontarealet for henholdsvis Gardner's M.G. og Taruffi's verdensrekordvogn. De to vogne er her reproduceret i 1/50-del størrelse. M.G.'ens frontareal er 1,02 m², Taruffi's vogn har kun 0,7 m². Da man kan gå ud fra, at de to vogne har meget nær samme luftmodstandskoefficient, vil Taruffi's køretøj kun have 70 pct. af M.G.'ens luftmodstand. Egenvekten for de to vogne er henholdsvis 680 kg og 250 kg

(Tegning O. Ahlmann-Ohlens.)



min. Vognen svarer altså i sin driftskaraktistik ganske til de almindelige midgetracere bortset fra, at dens luftmodstand er betydelig mindre. Med denne vogn satte Taruffi den 26. og 27. november 1948 på autostradaen ved Terracina-Cisterna en række verdensrekorder både med stående og flyvende start. Den største hastighed

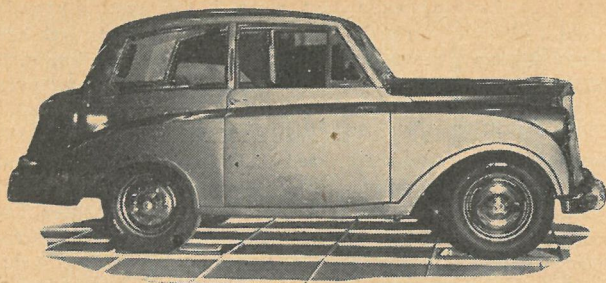
pressor. Efter de foreliggende oplysninger udvikler M.G. motoren i sin 500 ccm skikkelse 100 hk ved 9000 omdr. pr. min. Der er altså ingen tvivl om, at det vil være meget let for Taruffi at erobre verdensrekorderne med flyvende start, hvis han går over til at sætte en kompressor på sin 2-cylindrede Guzzi motor. ★

Alerede som dreng fik jeg en tydelig forestilling om, hvad dollarmangel vil sige. En væsentlig årsag hertil må søges i den kendsgerning, at een af Amerikas berømteste board-tracks (motorbane opbygget i træ) og mit hjem lå i den samme by, nemlig Woodbridge, New Jersey. Det var altid meget fine kørere, der optrådte på denne bane, og det var kun sjældent, at alle mand fuldførte et løb med livet i behold, og der blev uden undtagelse altid smadret et par vogne, oftest med efterfølgende brand.

Jeg ville kort og godt betragte det som en naturkatastrofe, hvis der blev kørt et løb, uden at jeg kunne overvære det, men som sagt, dollarknapheden kom til at præge mine første drengear på samme måde, som de fleste drenge her i landet sikkert lider af en konstant kronenød.

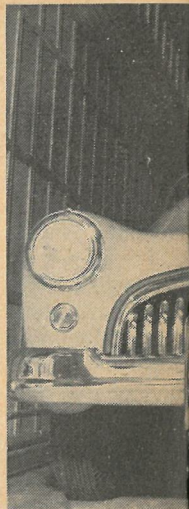
Amerika er imidlertid fidusernes land. Rundt om en board-track er tribunerne bygget op i trappeform, og denne kendsgerning i forbindelse med de lokale forretningsfolks ihærdige uddeling af tryksager på banen reddede situationen. Når folk havde læst om vaskemaskiner og patentsutter, lod de tryksagerne dale ned under tribunerne, hvor vi drenge samlede dem op, og når vi havde en præsentabel stak, begyndte vi at dele dem ud til publikum, medens vi langsomt, men sikkert bevægede os baglæns ind på banen. Når vi var i sikkerhed på tribunerne, lod vi restbeholdningen af brochurer dale ned til andre motorsportshungrende kammerater.

Mogens v. Haven.



Kun de færreste ved, hvad der sker bag kulisserne i de forskellige fabrikker, inden en udstilling som Earls Court kan åbne sine porte. Overalt foregår en intensiv kamp for at skaffe tekniske forbedringer og frem for alt nyheder.

Foroven t.v. ses den nye Triumph „May Flower“, der må betragtes som en finere folkevogn. Det ser ud, som om konstruktørerne kun har haft linealer og ikke passere til rådighed. Til højre ses en Buick og en Rolls-Royce — det er „Royce'en“ længst til højre.

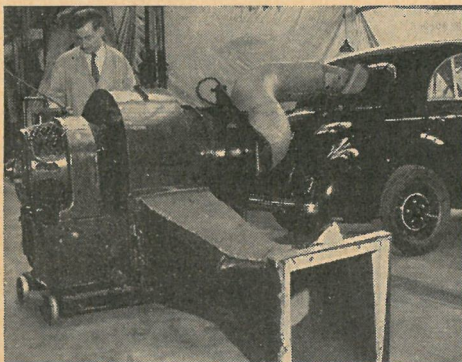


Et kig bag KULISSERNE

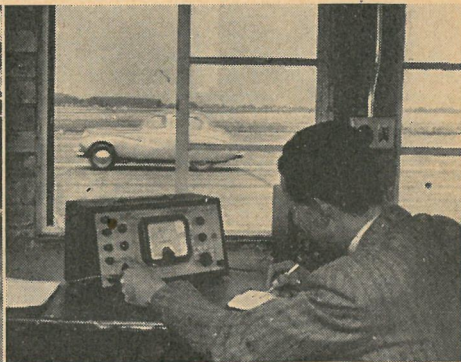
Umiddelbart efter krigen viste den engelske bilindustri en tendens til at følge de amerikanske linier, hvorved radiatoren blev flyttet tilbage i torpedoen, og iøvrigt antage de såkaldte strømlinie-former. Nogle få fabrikker beholdt dog deres engelske særpræg, og navnlig vogne som Rolls-Royce, Bentley, Jaguar og Rover var fuldstændig uanfægtede af strømnin-
gerne fra Amerika. På udstillingen i år ser vi imidlertid, at Rover nu går helt og fuldt ind for de amerikanske linier. Sam-

tidig ser vi, at Sir John Black, der gik i spidsen med strømlinie-formerne ved at lancere Standard Vanguard, nu går i modsat retning, idet hans nye Triumph May Flower har det mest firkantede probritiske udseende, man kan tænke sig.

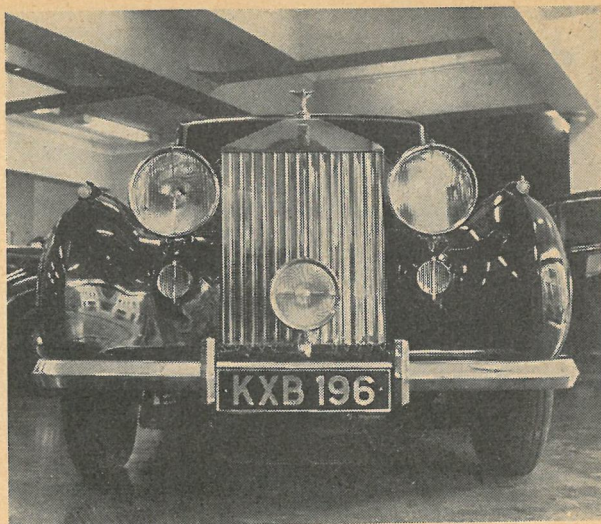
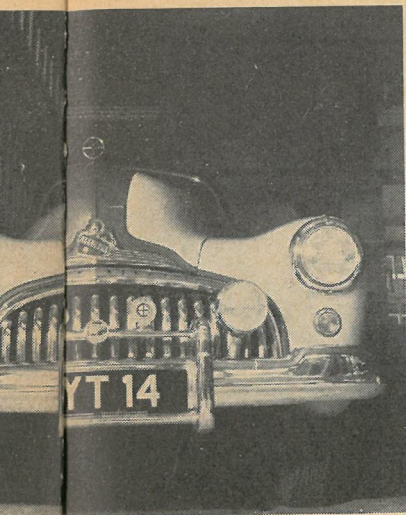
»Hvad nyt er der?« er altid det tilbagevendende spørgsmål, når en biludstilling åbner sine porte. Sidste år var der en lang række helt nye modeller, men i år er nyhederne — i alt fald hvad modeller angår — hurtigt overset. Men hvorfor skul-



På Morris-fabrikerne er man her i færd med at undersøge, om det trækker i vognen, når den kører med maksimal hastighed. De mindste utætheder afsløres af et velometer, der ses i funktion over disse linier.



Hastighedsprøve for Sunbeam Talbot på prøvebanen ved Nuneaton. Tidtagningen sættes i gang og stoppes ved hjælp af fotoelektriske celler.



de en fabrik også fremstille en helt ny model hvert år? Inden krigen var det meget yndet at komme med små, ydre forandringer flere gange om året, om ikke andet så for at få vognene til at se forældede ud hurtigst muligt og derved fremskaffe et marked, der var baseret på snobberi mere end på behov. Til alt held er motorindustrien kommet bort fra denne uvane, sikkert ikke fordi fabrikanterne har fået moralske skrupler, men snarere fordi behovet for biler har skabt et til dato udækket marked. Man har simpelthen ikke tid til at lave større forandringer.

Selvom bilindustrien har gjort store fremskridt i det sidste halve århundrede, er disse skridt måske ikke så enorme, som mange vil antage, og ofte har de været ret vaklende. Hvad mener De om nedenstående specifikation:

»Den nye . . . er forsynet med en 3 hk (engelske skatte-hestekræfter) luftkølet benzinmotor med elektrisk tænding, tre fremadgående gear og bakgear. Vognen er lige velegnet til forretnings- som luksusbrug. Vibrationerne er reduceret til et minimum, idet karosseriet er uafhængigt op-
hængt i fjedre, og motoren og gearkassen er monteret i en særskilt underramme. Styretøjet er forsynet med rat, og alle kontrolorganer er hensigtsmæssigt anbragt«.

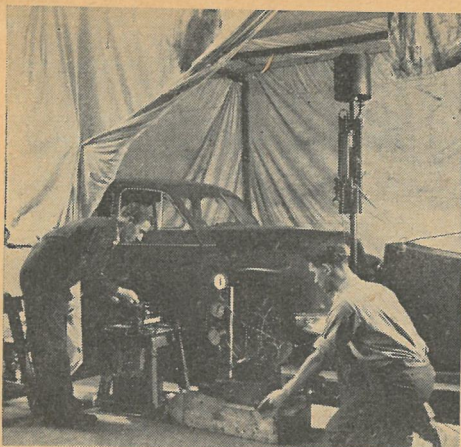
Disse ord var at læse i Humbers annonce for den nye model »Phaeton«, da denne vogn for 50 år siden blev udstillet på en af verdens første automobiludstillin-

ger, men når man læser dem i dag, virker de ikke særlig forældede.

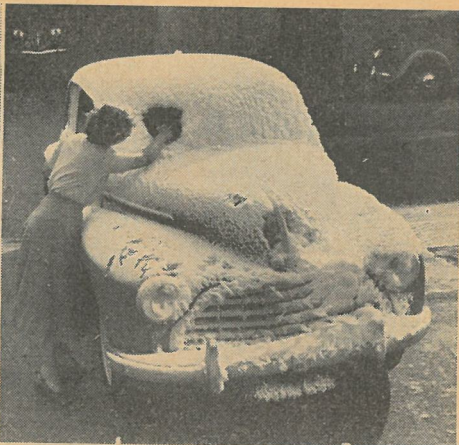
Udstillingen i Earls Court er den 35. internationale automobiludstilling, og denne gang opfyldte den virkelig de løfter, den gav med titlen »international«. Der var vogne fra Frankrig, Italien og USA, og selvom Englænderne ikke er i stand til at købe disse vogne, skulle de åbenbart have lov til at se, hvad de engelske fabrikker skal konkurrere med verden over. Mange englændere besøgte udstillingen, udelukkende med det formål at opspøge salgsscheferne fra de forskellige fabrikker og forespørge, hvordan det gik med den vogn, de havde bestilt for over to år siden.

Den kendsgerning, at der er så få helt nye engelske modeller i år, tager englænderne selv som en kompliment til de engelske efterkrigsvogne, der for første gang blev vist på udstillingen sidste år, og man mener, at de har bevist, at de engelske konstruktører har fundet frem til lige netop det, det motorkørende publikum verden over ønsker sig og har brug for. Fra mere end 170 lande er ordrene strøm-
met til salgsafdelingerne i Birmingham, Coventry, Luton og Dagenham, hvor de »seks store« (Austin, Ford, Nuffield, Rootes, Standard og Vauxhall) har deres fabrikker.

At skifte fra en model til en anden er en overordentlig kostbar historie, når produktionen ligger på hundreder af vogne hver dag. Foruden anskaffelsen af nye



Kunstig tropevarme. I en temperatur, der kun ligger nogle få grader under temperaturen i troperne, undersøger man vognens benzinforbrug, og hvor meget benzin der fordamper, når vognen er parkeret.



Kunstigt polarklima. Vognen var anbragt i en fryseboks i fem dage, men selv om den både udvendig og indvendig var dækket af is, startede den stadig.

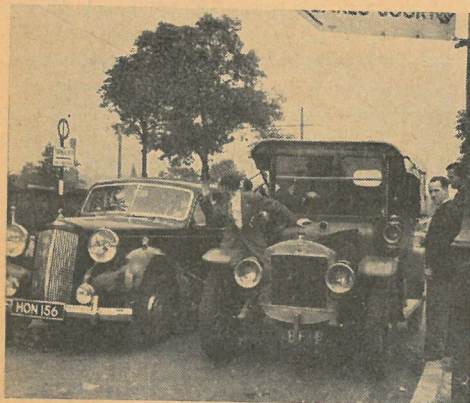
værktøjsmaskiner, støbeforme og jigs må man regne med tabet ikke alene fra den manglende produktion, men også det tab, som opstår, når et trænet arbejdshold skal indstille sig på et nyt og uvant job. Det er nødvendigt at flytte rundt med tunge værktøjsmaskiner for at få den rette glidende rytme af de nye materialer. Ofte må store dele af en fabrik lægges helt om på grund af tilsyneladende ubetydelige forandringer i produktionen.

Når en ny model bringes på markedet, vil fabrikanterne altid stræbe efter et internationalt udseende på vognen og samtidig sikre sig, at dennes linier vil være up-to-date i mange år. Omkostningerne til

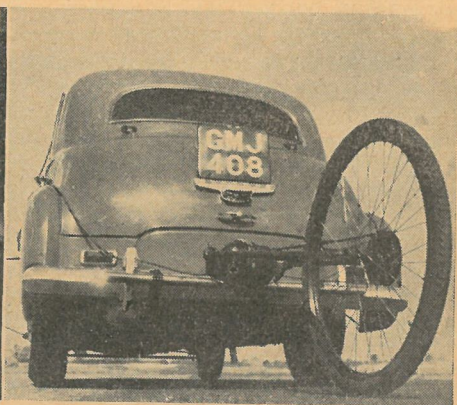
værktøj, forme, jigs og nye maskiner må deles på så lang en årrække som muligt, for at fremstillingsprisen ikke skal overskride kalkulationerne. Man vil derfor kunne lægge mærke til, at de forbedringer og nyheder, man finder fra år til år, kun er minimale, medens fabrikanterne søger at undgå større forandringer i konstruktion og form.

På udstillingen i år var der selvfølgelig en ny model her og der, f.eks. den lille Triumph. Det viser sig, at der overalt i verden stadig er et stort behov for små vogne, og den succes, Morris Minor og Renault 4-CV har opnået, viser tydeligt, at

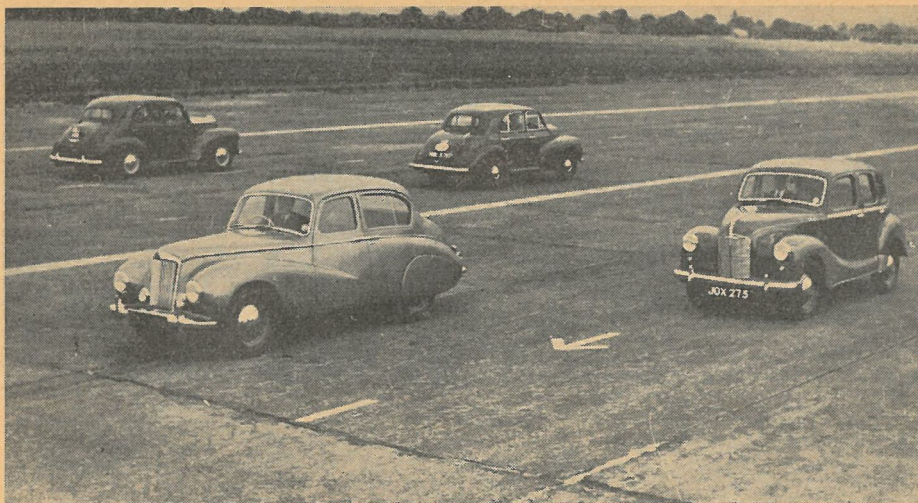
Blad venligst frem til side 40



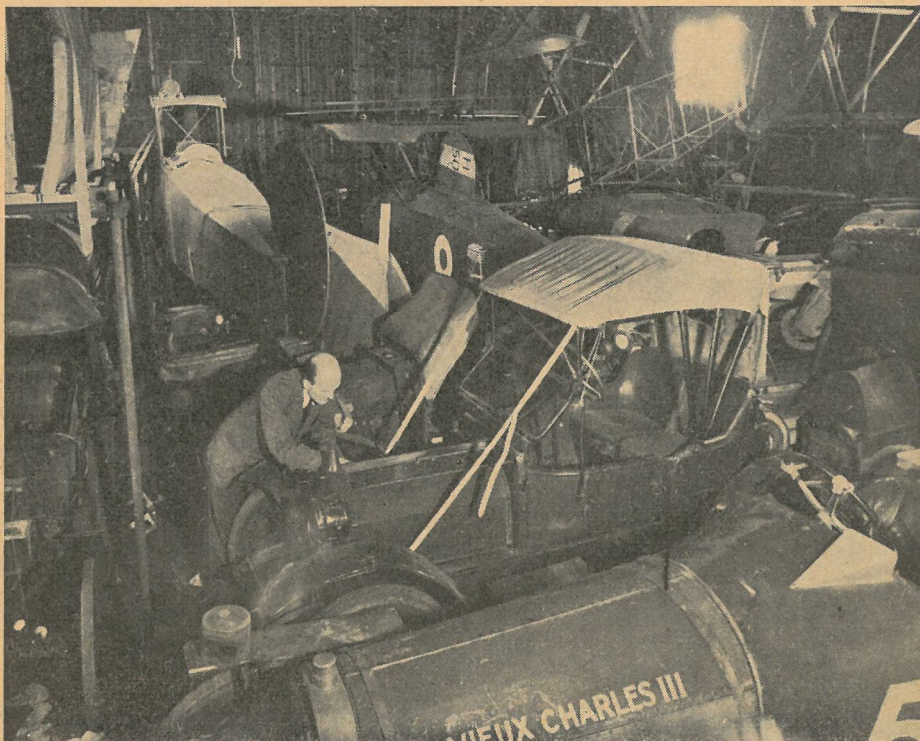
Et møde på landevejen. En Austin Sheerline og en Austin 1910 på vej til udstillingsbygningen.



Speedometerkontrol udføres her ved hjælp af et femte hjul. Kontrolapparatet er her monteret på en Vauxhall, der gennemkører prøvebanen, indtil provemesteren er tilfreds med aflæsningen af instrumenterne.



Når vognene kører ned fra samlebandet, bliver de taget ud på en prøvetur. De nye vogne, man ser på ovenstående billede, er fra venstre (i baggrunden) Vauxhall og Morris og (i forgrunden) Sunbeam Talbot og Austin.



Når et firma skal bruge en gammel vogn til udstilling, henvender det sig til Mr. G. J. Nash, der er i stand til at vise et one-man-show i gamle biler. Gamle vogne og flyvemaskiner har været hans hobby i de sidste 20 år, og han ejer den største samling af gamle vogne i England. Samlingen findes i en gammel hangar ved den nu nedlagte Brooklands-bane. På billedet ses Mr. Nash i færd med at undersøge en Hupmobile fra 1909. Den ældste vogn i samlingen er en Benz „Velociped“ fra 1895. I forgrunden ses Vieux Charles III, der engang tilhørte Sir Malcolm Campbell. Den kunne køre 170 km/tm, og i 1913 var den indehaver af alle hastighedsrekorder op til 500 miles. Mr. Nash finder de gamle vogne de mærkeligste steder. Således blev een af dem anvendt til hønsehus.

Ny T. T. bane
i Sverige

KRISTIANSTADS *loppet*

Endnu et led er blevet føjet til kæden af nordiske landevejssløb. Den 23. oktober startedes Kristianstadsloppet på afspærret landevej ved Skepparsköv. Man håber — og regner så småt med —, at dette løb skal afløse Saxtorpløbet, selvom de to baner ikke tåler sammenligning, idet banen ved Kristianstad kun er 2,3 km lang.

Dagen indebar en stor overraskelse, og denne hed Helge Brinkeback. Brinkeback er en af Sveriges bedste scramblekørere, men der var ingen, der havde tænkt sig, at han ville gøre sig gældende i selskab med så stærke T.T.-folk som Walther Bergström og Werner Lorentzen. Sandheden i ære må det dog siges, at disse to kørere blev sat ud af spillet på grund af ma-

skinskade, men det er dog tvivlsomt, om resultatet var blevet anderledes, selvom dette ikke var sket.

Brinkeback kørte fantastisk godt, og han var under hele løbet fuldstændig uimponeret af situationen. Flere gange overhalede han konkurrenter i svingene, og medens disse havde nok at gøre med at klare sig rundt, havde Brinkeback tid til at vinke og smile til dem, ligesom han udvekslede bemærkninger i tegnsprog med venner og bekendte langs ruten og i depotet.

Brinkeback kørte sin Ariel, som han også kører på scramblebanerne, og den gik som et urværk under hele løbet. Allerede i starten lagde han sig i spidsen tæt forfulgt af Bergström og Lorentzen. Efter nogle omgange faldt Bergströms kæde af, og det tog ham nogle dyrebare minutter at blive køreklar igen. Der var ikke store chancer for at køre den tabte tid ind igen, men finnen kørte sig støt og sikkert op, indtil en ny maskinskade tvang ham ud af løbet. Kort efter måtte Lorentzen også udgå, og nu havde Brinkeback et stort og sikkert forspring, som han holdt løbet ud, og han blev således en meget populær vinder af ekspertklassen.

Leif Samsing og Niels Jönsson på hen-



Agnar Nilsson, Ariel, går ind i svinget.

Foto VM.

NU ER DET TID TIL AT TUNE MOTORCYKLEN!

„STØRRE VIDEN — STØRRE FART“

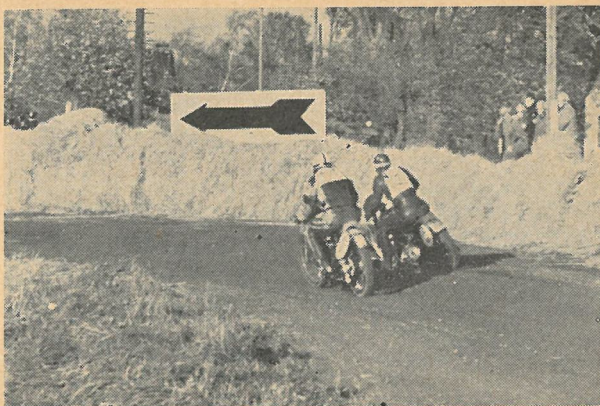
er den eneste bog, der giver vejledning
for alle modeller

Pris kr. 8,75

Skandinavisk Motor Journal

Börje Ling, Triumph, og Sture Nilsson, Norton, i svinget.

Foto VM.



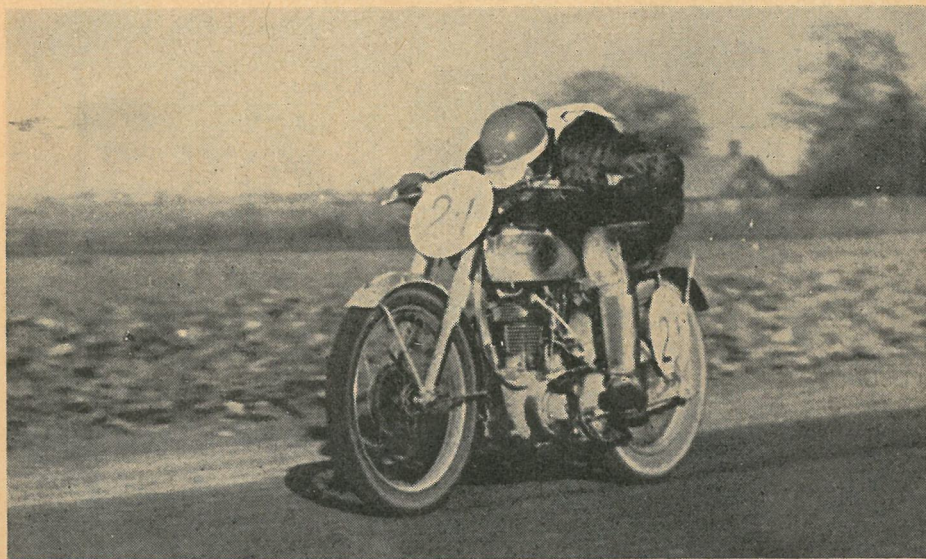
holdsvi 350 ccm Velocette og Norton skiftedes til at føre i deres klasse (som dog bedømtes sammen med 500 ccm-maskinerne), og de fulgtes løbet igennem, indtil svenskeren på en af de sidste omgange kiksede et gear, hvorfor han måtte se nordmanden sikre sig et forspring tilstrækkelig stort til at gå i mål på andenpladsen efter Brinkeback.

Poul Kalør, AJS, der skulle forsvare de danske farver, kørte sikkert og godt, men ikke hurtigt nok til at komme op i spidsen, men han klarede en sikker fjerdeplads. Specialmaskinerne havde vanskeligt ved at klare sig mod standardmaski-

nerne, idet de førstnævnte simpelt hen ikke kunne komme op på tophastigheden, ligesom disse maskiner er meget følsomme over for gearingen.

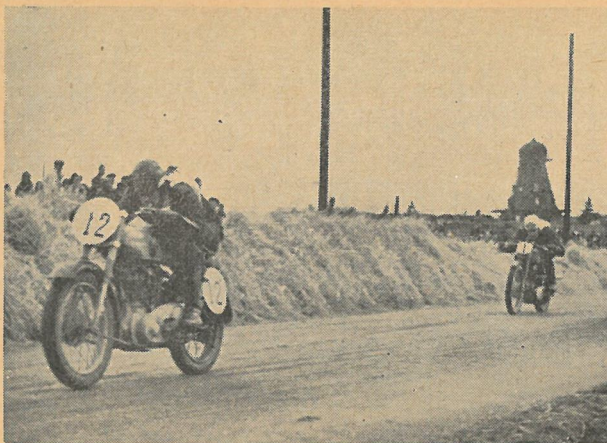
I seniorløbet sejrede Allan Ljungstrand, BSA, i tiden 39.06,9, medens Brinkebacks tid i ekspertklassen var 38.36,3, hvilket svarer til ca. 90 km/tm. I juniorløbet sejrede Lennart Andersson, Norton, ret sensationelt, eftersom han måtte afbryde løbet på grund af maskinskade, men da han kom i gang igen, kørte han sig hurtigt og sikkert op, indtil han kunne gå over mållinien som vinder.

Der var 15.000 tilskuere til premieren på



Allan Ljungstrand, BSA, for fuld fart på langsiden.

Foto VM.



Selvom banen hverken var særlig bred eller fast, blev der alligevel opnået gode hastigheder.

Foto VM.

dette T.T., som forhåbentlig bliver gen-
taget til næste år. Resultaterne blev:

Exp. 350 og 500 ccm (25 omg.) 1) Helge Brinkeback, 500 Ariel, 38.36,3; 2) Leif Samsing, 350 Velocette, 40.21,7; 3) Nils Lönnson, 350 Norton, 40.22,2; 4) Poul Kaler, AJS, Danmark, 40.51,7; 5) Carl Bågenholm, 500 Triumph

TT., 41.41,3; 6) Einar Endfors, 350 Velocette, 41.56,8.

Seniorer 500 ccm: 1) Allan Ljungstrand, BSA, 39.06,9; 2) Gustaf Johansson, Matchless, 39.38,0; 3) Ragnar Nilsson, Ariel, 40.13,8.

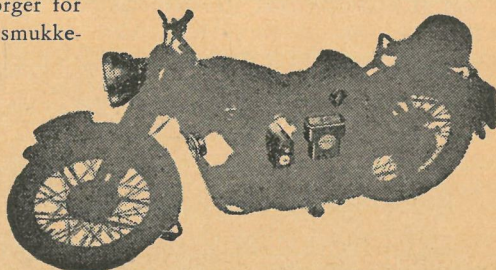
Juniorer 500 ccm: 1) Lennart Andersson, Norton, 25.23,8; 2) Christer Blixt, AJS, 25.27,7; 3) Abraham Cohn, Matchless, 25.33,3.

LUCAS

elektrisk udstyr



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



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

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Kontor og Lager: Nørre Vold 9

Telefon: Central 4195 — 6819

Service-afd.: Nørreg. 40. C. 9279

K Ø B E N H A V N K



LUCAS

ELEKTRISK UDSKYR

C.A.V.

ORIGINAL-TILBEHØR ELEKTRISK UDSKYR

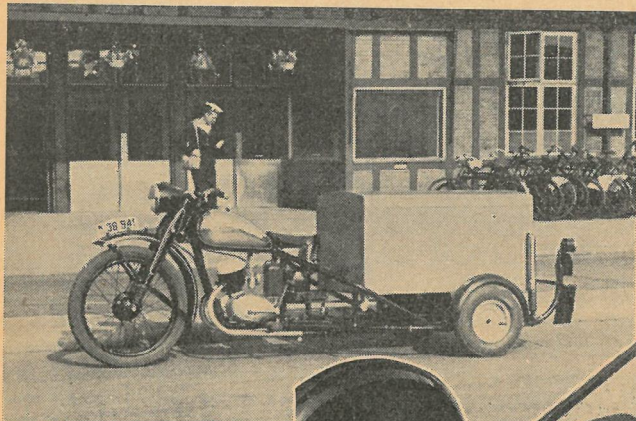
GIRLING

BREMSE OG STØDDAMPERE

ØKONOMISK PAKKETRANSPORT

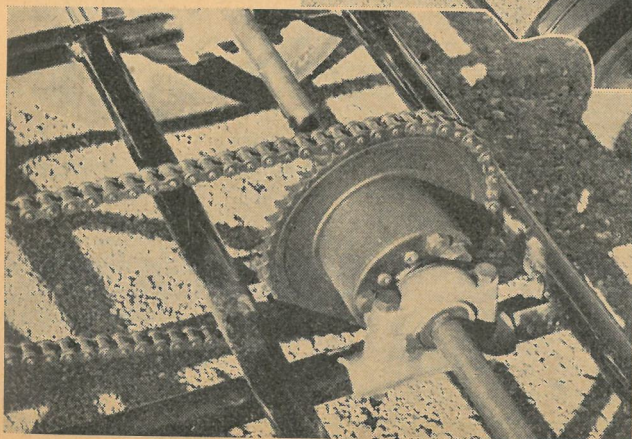
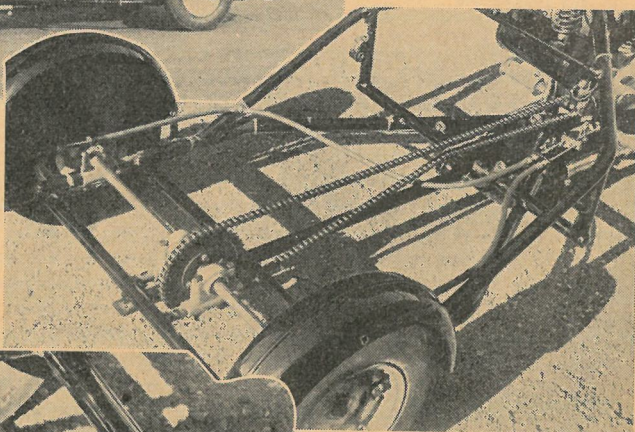
Et nyt transportmiddel vil snart præge færdselen i landets byer. Det er CZ-fabrikerne, der har fremstillet en trehjulet transportmaskine til budkørsel og lettere varetransport. Der er ikke tvivl om, at køretøjet vil få succes, eftersom der er behov for det. Den trehjulede motorcykle vil finde anvendelse til udbringning af varer og transport i det hele taget, hvor bilen er for stor og for dyr i drift, og hvor den trehjulede cykle er for langsom og klodset. Rent trafikalt må man ønske den trehjulede varemotorcykle velkommen, da den i høj grad vil med-

virke til at holde trafikken glidende i stedet for at spærre som f. eks. den trehjulede trædecykle. Mange forretningsfolk vil også byde den nye CZ velkommen, fordi den vil betyde en nedskæring af omkostningskontoen, idet den enten kan afløse en vogn, der egentlig er for stor til formålet, eller udfylde to budcyklers job og derved spare lønningen til en mand. Varemotorcyklens egne omkostninger er ikke store. Prisen er kr. 2200,—, årlig skat kr. 18,00, forsikring kr. 80,00, og benzinforbruget svarer til 35 km pr. liter benzin med fuldt læs, d. v. s. 150 kg.



Den trehjulede CZ varemotorcykle er et meget manøvreduktigt lille køretøj. Det kan sno sig i trafikken og har en god accelerationsevne. Varekassen er affjedret ved teleskopophængning.

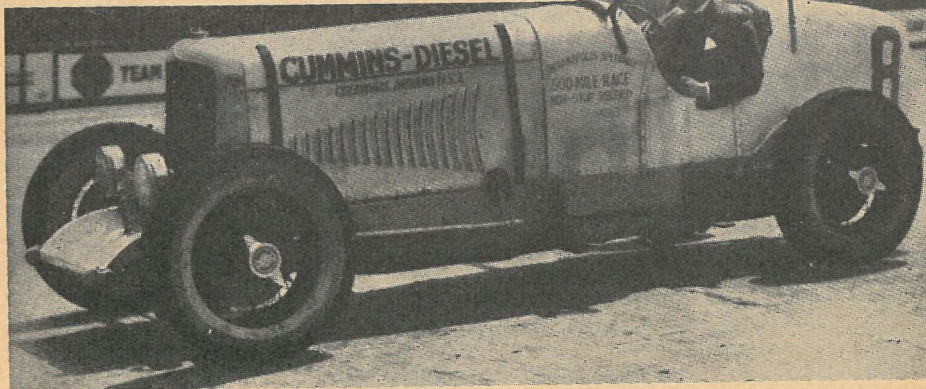
Transmissionen foregår ved hjælp af kæde med indskudt spændehjul. Bagakslen er delt med differentiale.



Et nærbillede af differentiallet, der ikke optager mere plads end et almindeligt kædehjul.

Foto VM.

HVORFOR IKKE DIESELRACERE?



Cummins Dieslracer fra 1931. Denne vogn blev nr. 13 i 500 miles løbet, i hvilket der startede ialt 40 vogne.

En interessant Mulighed - forelagt af Civilingeniør O. AHLMANN-OHLSSEN

Efterhånden som bygningen af specialracere tager fart i de nordiske lande, kommer man til at tænke på, om der ikke kan skabes nogen variation indenfor denne gren af automobilsporten. Der frembyder sig — foruden midget racerne, der jo også betegner en variant indenfor de specialbyggede vogne — en mængde muligheder; en enkelt af disse skal omtales nærmere her, nemlig dieselryacerne.

Racervogne med dieselmotor har været kendt i mange år. Den internationale automobilsportsorganisation har siden 1927 registreret de absolutte verdensrekorder for en særlig dieselklasse uden slagvolumenbegrænsning, og racervogne med dieselmotor har deltaget i internationale automobilløb i flere tilfælde. Begyndelsen blev gjort på Indianapolisbanen i 1931; i 500 miles løbet deltog der dette år en Cummins dieselryacer, som blev placeret som nr. 13 af 40 startende vogne. Den havde et slagvolumen på 5900 ccm, en egenvægt på 1532 kg, og den opnåede under træningen en gennemsnitshastighed for tre baneomgange på 155,7 km i timen, det vil sige, at dens tophastighed har ligget omkring 170 km i timen. En væsentlig medvirkende årsag til denne vogns ovennævnte placering

var sikkert, at den kunne gennemføre løbet uden at tanke op; vognen gennemførte faktisk løbet uden overhovedet at gå i depot. Her har vi med det samme en af dieselryacerens store fordele: den kan gennemføre et meget langt distanceløb uden at spilde tid i depotet.

De nordiske automobilløb køres endnu — medens man til en vis grad befinder sig på forsøgsstadiet — over forholdsvis korte distancer, men der er ingen tvivl om, at efterhånden som de specialbyggede vogne bliver mere driftsikre, vil man sætte løbenes længde i vejret, således at dieselryacerens naturlige fordel med hensyn til det ringe brændselsforbrug vil komme til sin ret.

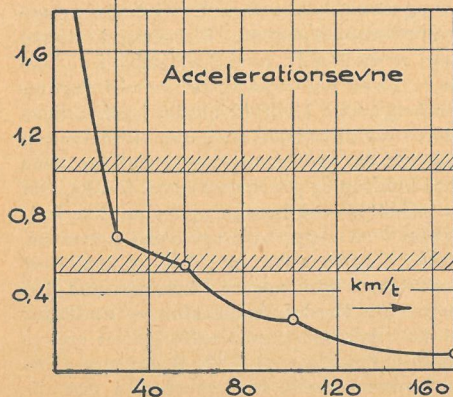
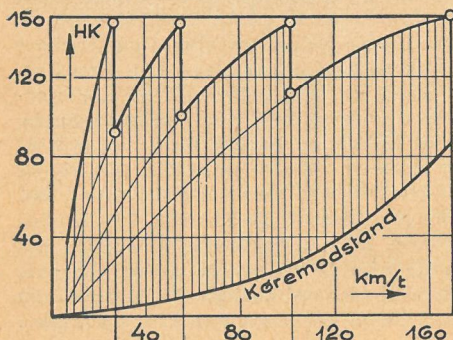
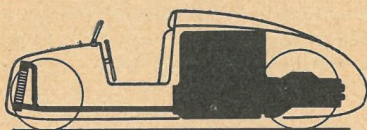
Lad os engang prøve at se på, hvorledes en dieselryacer vil komme til at klare sig i sammenligning med en specialracer af sædvanlig nordisk konstruktion. For at belyse dette spørgsmål har jeg gennemregnet to typiske eksempler. Den benzinracer, der benyttes til sammenligning, er forsynet med en almindelig karburatormotor på 95 bhh, målt ved motorens koblingsflange. Den er forsynet med en firetrins-gearkasse, og for at tænke på noget bestemt har jeg valgt den store Ford V 8 motor med

en firetrins-gearkasse med udvekslingsforholdene 1,000:1, 1,690:1, 3,090:1 og 6,400:1, der normalt leveres på Ford lastvogne med denne motor. Motoren vejer med kobling, gearkasse og olie ca. 312 kg, og den placeres i en vogn, hvis egenvægt derefter andrager ca. 700 kg. Vognens frontareal er 1,0 m², dens luftmodstandskoefficient er 0,62, og der regnes med, at 15 pct. af motorens hk går tabt ved mekaniske tab mellem motorens koblingsflange og vejbanen (se iøvrigt SMJ, april 1948, side 1—5). På hosstående diagram har jeg optegnet vognens effektdiagram med den samlede kø-

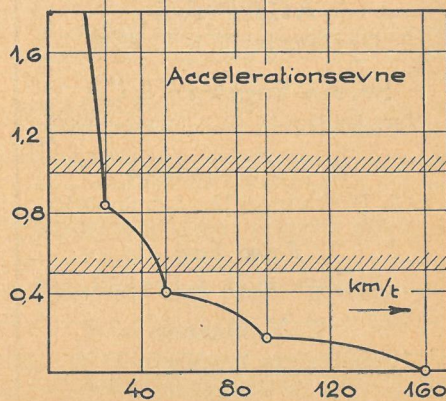
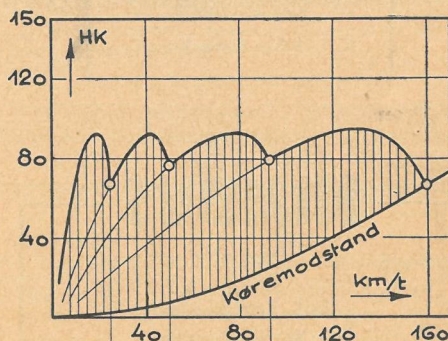
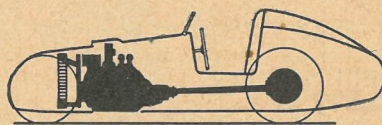
remodstand henført til koblingsflangen og hestekraftkurven for kørsel i hvert af de fire gear. Vognens bagakselgearing er valgt således, at et omdrejningstal på motoren på 4300 omdr. i min. i det direkte gear giver en tophastighed for køretøjet på 160 km i timen.

Den hestekraft, som er til rådighed for acceleration, er kendetegnet ved det skraverede areal i diagrammet, idet den lodrette afstand fra kurven for køremodstanden op til den disponible hestekraft i de enkelte gear er et udtryk for den overskydende hestekraft ved en bestemt køreha-

Diesel



Benzin



HK- og accelerationskurver for henholdsvis diesel- og benzinracer. (Se teksten.)



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.

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

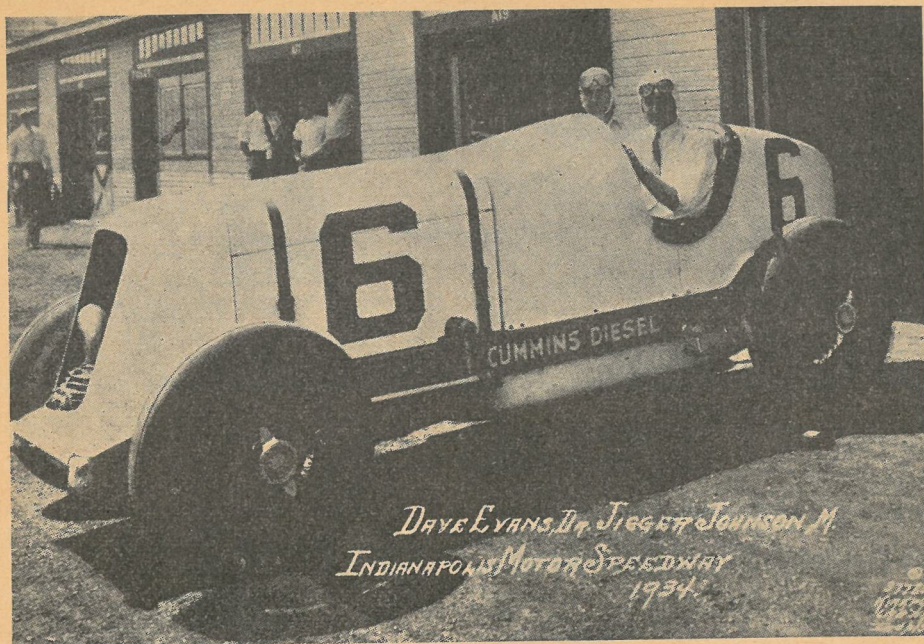
Frederiksberg Brædegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

stighed. På grundlag af denne overskydende hestekraft, som vi nu kan aflæse på diagrammet som funktion af kørehastigheden, kan vi nu beregne vognens accelerationsevne inden for hele hastighedsområdet, og resultatet af denne beregning kan optegnes ved en kurve, der er vist nedenunder effektdiagrammet. Som måleenhed for accelerationsevnen benyttes tyngdens acceleration (altså accelerationen ved et frit fald uden hensyntagen til luftmodstanden).

Det fremgår af kurven for accelerations-evnen, at man — for at opnå den maksimale hastighed på kortest mulig tid — skal skifte fra det ene gear til det næste, når hastigheden svarer til skæringen mellem motorens hestekraftkurver for de pågældende to gear; disse »skiftepunkter« er markeret ved små cirkler i effektdiagrammet, og de er ført ned til de tilsvarende knæpunkter i accelerationsdiagrammet. Hvis vognen var forsynet med træk på alle fire hjul, kunne man under meget gunstige omstændigheder muligvis udnytte en accelerationsevne på 1,0 (markeret ved en grænselinie med skravering); når trækket falder på baghjulene alene, kan man i almindelighed ikke regne med en større accelerationsevne end 0,5, i begge tilfælde, fordi friktionen mellem de drivende hjul og vejbanen ikke vil være tilstrækkelig til at overføre den forudsatte drivkraft. Det fremgår altså af diagrammet for benzineraceren, at man vil kunne bringe de drivende hjul til at spinde under alle omstændigheder ved hastigheder under ca. 50 km i timen ved benyttelse af 1. og 2. gear.

Til sammenligning har jeg i det samme kurveblad prøvet at skitsere en dieseleracer og at analysere dens hastigheds- og accelerationsegenskaber. Motoren i denne vogn er en M.A.N. med 8 cylindre i 45° V-form. Dens omdrejningstal er ved regulator begrænset til 2400 omdr. i min., dens slagvolumen er 9883 ccm, den effektive hestekraft ca. 150 hk, og vægten af motoren med kobling og gearkasse er ca. 655 kg. Det forudsættes ved beregningen, at den indbygges i en vogn, hvis egenvægt bliver ca. 1100 kg, og hvis frontareal — på grund af at motoren fylder mere i bredden end den førnævnte Ford benzinmotor — andrager 1,1 m²; luftmodstandskoefficienten regnes ligesom før lig med 0,62. Bagakselgearingen indrettes således, at man i det direkte gear får en tophastighed på 170 km



Dave Evans ved rattet af Cummins-raceren i fornyet udgave, Indianapolis, 1934. Denne vogn havde samme slagvolumen som 1931-udgaven, men den var forsynet med kompressor, der gav den en tophastighed på omkring 190 km i timen.

i timen svarende til de 2400 omdr. i min. på motoren. For nemheds skyld er det forudsat, at udvekslingsforholdene i gearkassen er de samme som ved benzinraceren. Da motoren er væsentligt højere end benzinmotoren, har jeg tænkt mig, at den anbringes bagved føreren i karosseriets højeste del, hvorfra den trækker gennem en bagudliggende gearkasse frem til differentialet a la Auto-Union.

Når man sammenligner accelerationskurverne for de to nævnte køretøjer, vil man se, at dieselvognen indenfor næsten hele hastighedsområdet accelererer lidt bedre end benzinvoغن; ved de lave hastigheder (under ca. 50 km i timen) accelererer benzinvoغن dog bedst. Når man kører op gennem gearene med dieselmotoren, skal man — for så hurtigt som muligt at komme op på tophastigheden — skifte gear, hver gang regulatoren sætter ind, hvilket giver en meget let markering for føreren. Dieselvognen har endvidere den fordel, at den i nærheden af tophastigheden stadig har en del accelerationsevne tilbage (indtil regulatoren sætter ind), medens benzinvoغنens accelerationsevne aftager jævnt mod nul, når vi nærmer os

den største hastighed. Ved beregningen af de viste accelerationskurver er der taget hensyn til svinghjulets vægt, idet der samtidig er regnet med, at dieselmotorens svinghjul er 50 pct. tungere end benzinmotorens.

Det fremgår af de optegnede diagrammer, at det ville være uretfærdigt overfor benzinvoغن, hvis man uden videre matchede de to viste køretøjer i et løb. En kontrolregning viser, at man — hvis man vil anerkende dieselmotorene som deltagere i skandinaviske løb for specialbyggede vogne — må begrænse deres slagvolumen til ca. 9000 ccm, hvis man i fremtiden vil holde fast ved en grænse for de specialbyggede vogne på 4500 ccm, hvilket sikkert vil være rimeligt og naturligt. ★

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.

400 A. D. 1848 DISCOVERED IN BORING FOR SALT WATER near THE Bank of the Allegheny River, IN ALLEGHENY COUNTY, PENNSA. about **FOUR HUNDRED FEET** below the Earth's surface, is pumped up with the Salt Water, flows into the Cystern, floats on top, when a quantity accumulates, is drawn off into Barrels, is bottled in its natural state without any preparation or admixture. For particulars, get a Circular.

400 P. M. River, 400 Proprietor

Jan. 1st, 1852



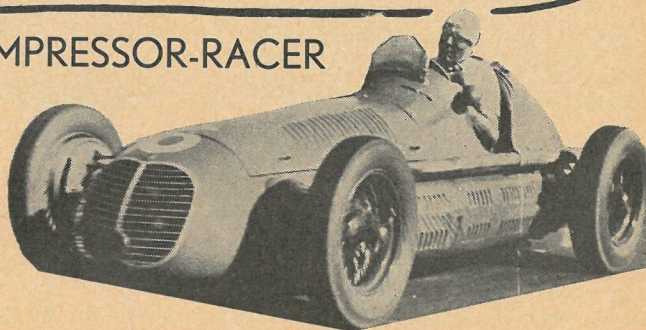
FRA PATENTMEDICIN

TIL COMPRESSOR-RACER

Lørdag den 27. august 1859 hen under aften var en flok arbejdere klar til at forlade en lille arbejdsplads, der var omkranset af graner, i Titusville, en lille by på 400 indbyggere i Pennsylvania i USA. Midt på den lille plads var anbragt et boretårn, der havde givet anledning til allehånde gisninger blandt den lille bys befolkning. Inden arbejderne forlod pladsen, kiggede de en sidste gang hen til tårnet — en vædske var begyndt at pible frem af jorden. Mændene kiggede på det. Så pakkede de deres værktøj sammen og gik hjem.

Søndagen var hviledag, men om eftermiddagen dryssede arbejdsformanden, William A. Smith, hen til borestedet. Han ville lige se, hvordan det stod til. Han blev stående som forstenet. En grønsort vædske vældede frem. Smith — onkel Billy kaldet — drog et dybt suk. Hvad der er foregået i hans indre i det øjeblik, ved man ikke, men man må formode, at suk- ket er blevet afløst af et glædesudbrud.

Olien var brudt frem, som et søndagsbarn var den født, og dermed vendte et blad i verdenshistoriens bog.



Et par dage senere var vejene til Titusville blokeret af køretøjer og mennesker. Titusvilles navn var på alles læber, og oliefeberen rasede. Der var ingen radio den gang, ingen telefon, men nyheden om olien bredte sig som brand i tørt steppegræs. Ophidselsen greb alle. Jernbane til Titusville kendtes ikke, vejene var dårlige, men alt, hvad der kunne gå, havde kun eet mål: Byen med boretårnet.

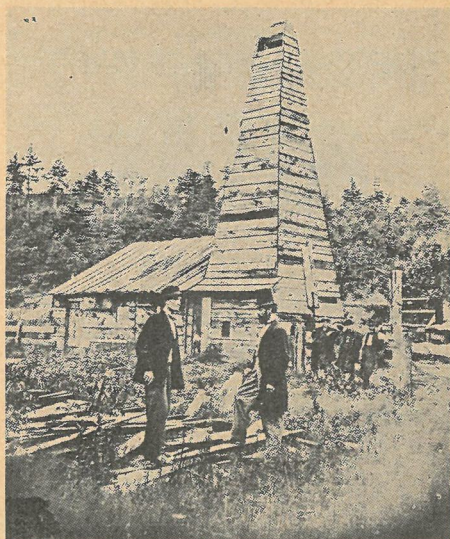
På kun seks år steg indbyggertallet i byen til 10.000. Boretårnene rejste sig som paddehatte, forretninger blev åbnet, hoteller blev bygget, og bankforretninger etableredes. Fremstående mænd flyttede ind i de nye huse. En sådan mand var Henry Harley. Han anlagde store olieledninger, hvorigennem 1500—2000 tønder olie daglig kunde transporteres 2 miles. 400 fragtkuske blev arbejdsløse, og Henry Harley måtte have vagtposter ude langs olieledningerne for at hindre sabotage. Olien

havde gjort mænd rige, og Titusville var blevet en by af betydning.

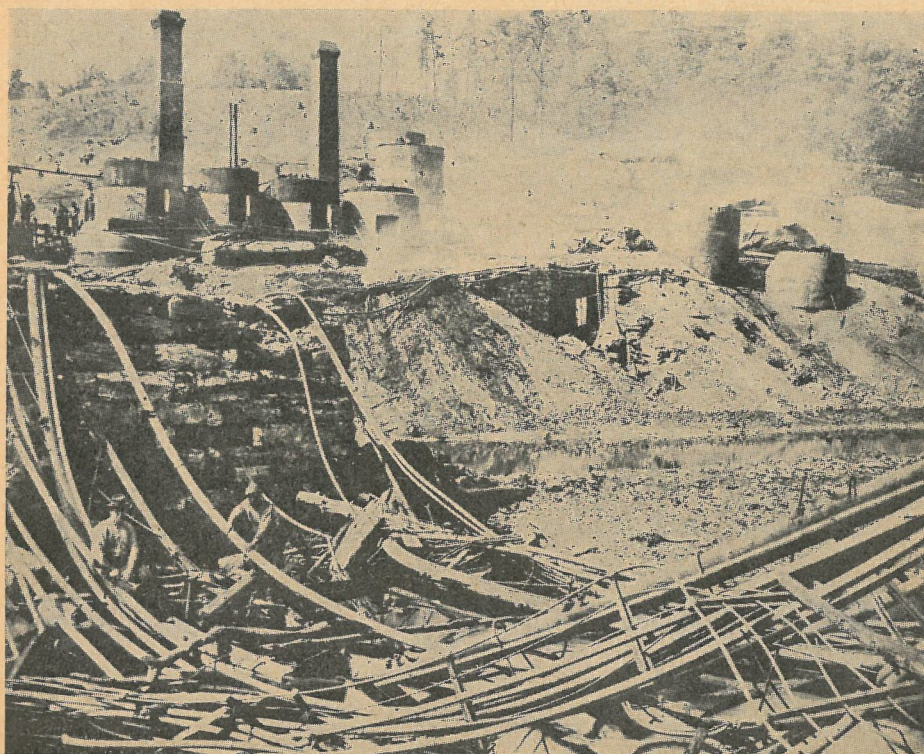
Vi må have lov til — nu ved 90-året for den første olieboring — at standse op et øjeblik og lade tankerne vandre tilbage til de mænd, der bragte det nye eventyr frem for en stor og undrende verden.

Olien var kendt før 1859. Indianerne kendte til at bruge olie. De drak den, eller de smurte sig med den.

Samuel Kier, en smart forretningsmand med en rig fantasi, fik den idé at efterligne indianerne og lave forretning på det. Han lavede nogle morsomme flasker, emballerede dem flot, og så solgte han »Rock-Oil«, den fineste bjergolie, udvundet på 400 fods dybde. For at vække opmærksomhed om sin patentmedicin lavede den smarte Kier etiketten som 400-dollarsedler og fortalte, at under boring efter salt nær »The Bank of the Allegheny River« gjorde man denne vidunderlige medicinske opdagelse. »Denne naturens balsam er brudt frem fra hemmelige kilder



Oberst Edwin L. Drake's boretårn, som bragte den første olie for dagens lys. Drake står selv foran tårnet sammen med Peter Wilson, der var apoteker og købmand i Titusville.



Ruinerne af et olieraffinaderi efter en brand i 1880.

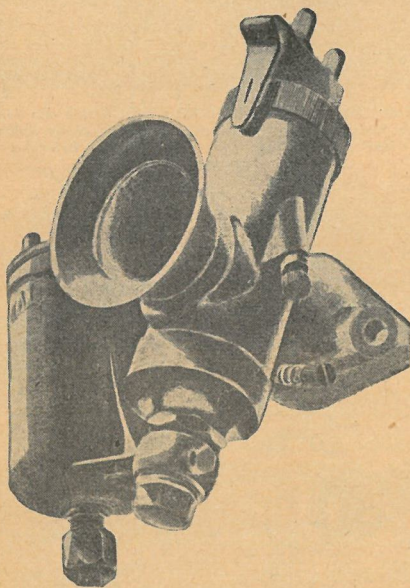
DE VERDENSBERØMTE

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

og vil bringe liv og helbred til menneskene. Fra jordens dyb er den magiske strøm vældet frem alene for at dulme vore lidelser og lindre vore smerter».

Samuel Kier var som sagt ingen sinke. Han vidste, at patentmedicin ikke lever evigt, og så brød han sit hoved med, hvad olien ellers kunne bruges til. En fremstående kemiker, der fik olien til analyse, mente, at den kunne bruges til fremstilling af lysolie, og så anlagde Kier et petroleumsraffinaderi i Pittsburg. Hans idé kom til at give rige følger.

George H. Bissel, en ung jurist, besøgte en eftermiddag en kammerat, en mediciner, hvis far havde en gård 3 km syd for Titusville. Han sad og spekulerede på, om ikke den bjergolie, der fandtes på gårdens jord, kunne udnyttes i forbindelse med den patentmedicin, Kier lancerede. Han blev mere og mere klar over, at her måtte der ligge en fremtid, og sammen med en bekendt afsluttede han en dag købet af 105 td. land i Oil Creek til udvinding af olie. Hermed var verdens første olieselskab startet.

Så dukkede der en ny mand op i olieeventyret, chefen for »The City Saving Bank of New Haven, Connecticut«. De to kompagnoner kom i forbindelse med ham på et tidspunkt, hvor kreditorerne jagede dem fra den ene del af landet til den anden. De fik ham interesseret i foretagendet, det gamle aktieselskab blev ophævet og et nyt startet med en aktiekapital på 500.000 dollars. Til at foretage undersøgelser på grunden i Titusville antoges »oberst« Edwin L. Drake.

Hvorfra Drake havde fået sin obersttitel, er der ingen, der ved, men hele livet igennem lod han sig titulere som oberst. Ladet med energi kom han til Titusville, hvor han rejste et boretårn af træ. Primitivt med vore øjne, men den gang en sensation. Det tog tid at få tårnet opstillet, men hen på sommeren i 1859 var det parat til at gå i jorden. Og kort tid efter sprang olien frem af jordens skød.

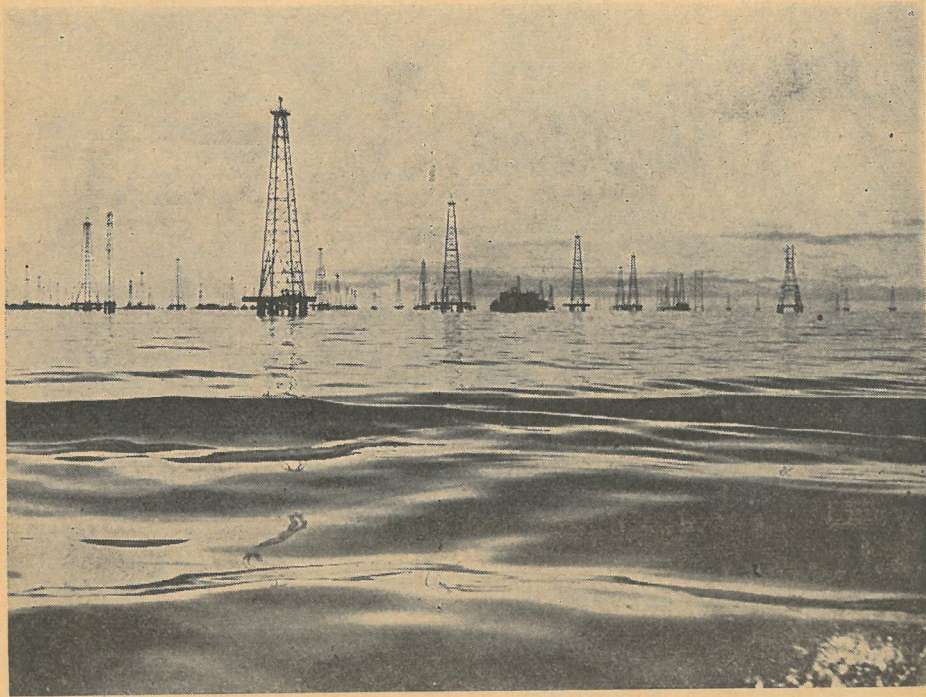
Olien blev ikke Drakes ven. Hans veje sidenhen blev omskiftelige, og han døde i stor alder.

Da Drake sad nede i Titusville og puslede med sit boretårn, stod den 20-årige John Rockefeller bag disken i sin forretning i Cleveland i Ohio og solgte landbrugsprodukter. Også han ville med i kap-

løbet om olien. Dermed begyndte han på et regnestykke, hvor han aldrig regnede fejl, selvom han brugte dristige beregninger. Slutresultatet blev, at han døde som en af verdens rigeste mænd, takket være olien. I 1911 nedlagde han præsidentposten for den største sammenbygning af olieselskaber, verden nogen sinde har set, »Standard Oil Company«. Han måtte se den styrtte sammen som følge af den offentlige mening og rettens kendelser for

stod foran dommedag. I fire døgn føltes det, som om alle helvedes onde ånder var brudt løs, så hørte ilden op, og et mirakel havde reddet byen. Ikke et eneste menneskeliv var gået tabt.

En anden frygtelig brandkatastrofe opstod juni 1892 og ramte byerne Titusville og Oil City. I nogle dage havde hæftige regnskyl hærget, alle vandløb var gået over deres bredder, og Titusville var afskåret fra omverdenen. Så skete katastrofen.

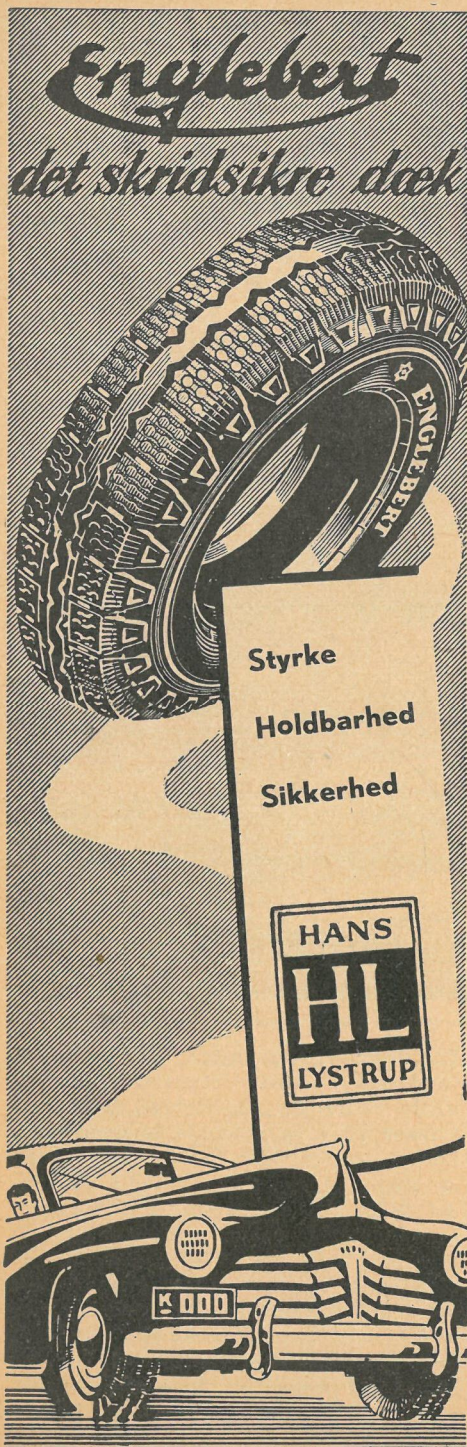


Den moderne olieindustri foretager nu også borer i vandet.

overtrædelse af Shermans anti-trustlov, og efter at sagen i fem år havde været ført ved domstolene, afsagde højesteret den 15. maj 1911 en kendelse, der nægtede selskabet ret til at stemme eller udøve nogen kontrol over de 33 selvstændige virksomheder, der var tilsluttet selskabet.

Den 11. juni 1881 rasede et hæftigt tordenvejr over Titusville og omegn. Et lyn slog ned i en tank, og 20.000 tønnder olie kom i brand. Ilden bredte sig fra tank til tank, og frygtelige eksplosioner opstod. Et gigantisk flammehav steg mod himlen eller brølte sig vej over klipperne, og en kvælende røg lagde sig overalt. Befolkningen var rædselsslagen og troede, at byen

En dæmning sprængtes, og tordnende vandmasser brød igennem. Beboerne måtte redde sig på hustage, boretårne, i træer eller på drivende tømmerflåder. For at gøre ulykken endnu værre brød en oliebrand løs. Olien brændte på vandet og åd sig som en grådig slange frem mod Byen. Eksplosioner indtraf, og veldige brag forøgede uhyggen. Tusinder af mennesker flygtede i vild rædsel op i bjergene, efterladende alt, hvad de ejede, og kun med den ene tanke at redde livet. Da branden endelig var slukket, og man havde fået tæmmet vandmasserne, var der sket skader for vældige beløb, og 25 mennesker mistede livet.



Den første verdenskrig skabte et yderligere fremstød inden for olieproduktionen, og krigen blev på mange måder en kamp om olien. For første gang i verdens historie anvendtes mekaniserede hærafdelinger, og der krævedes benzin og olie for at holde dem i gang. Standard Oil kom til at kaste sit lod i vægtsskaalen for krigens udfald. Den engelske flåde var i fare for at blive lagt op på grund af oliemangel, en frygtelig katastrofe, hvis det var sket. Det udenrigsministerielle telegram herom til Englands ambassadør i USA, lord Northcliffe, blev vist til Standard Oils øverste leder. Denne sagde blot: »Hvis det kan gøres, skal det blive gjort.«

Op det blev gjort. Prisen talte man ikke om, og enorme mængder af olie strømmede derefter over Atlanterhavet til en pris, der lå under den amerikanske gennemsnitspris.

Under verdenskrig nr. 2 var Standard Oil Company verdens største producent af flyvebenzin. De mange selskaber, der var tilknyttet, kaldtes Jerseyselskaberne, og to af dem nåede en produktion under krigen på 1 billion gallons flyvebenzin. 1 amerikansk billion er lig med 1 milliard, altså 1000 millioner, og en gallon er næsten fire liter!

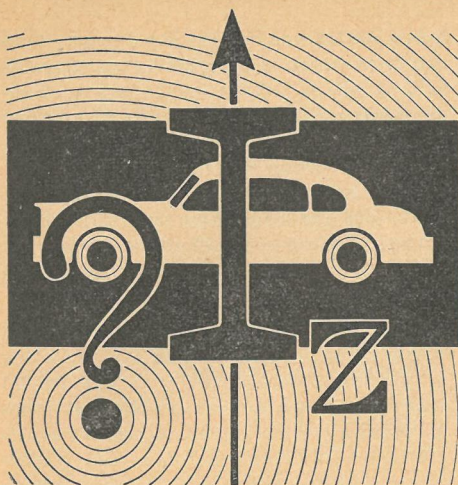
Jersey-videnskabsmændene har skabt et utal af stoffer baseret på olien, og på mangfoldige områder inden for krigsindustrien dukkede deres resultater op. Men det kostede at være med til at hjælpe demokratiet til sejr. 439 af Jerseyflådens mænd mistede livet under krigen, og 96 tankbåde gik tabt. Jersey-selskaberne betalte deres pris for at knuse tyranniet og dets mænd.

Lige fra olieindustriens opståen er verdens olieforbrug steget fra år til år. I 1859 blev der ialt produceret 300 tons olie og året efter 70.000 tons. I 1947 var produktionen 414 mill. og i 1948 470 mill. tons årlig.

Mange gange er det påstået, at der kun er 7—8 års forbrug af olie tilbage, beregnet efter verdens påviste oliereserver.

Olieeksperterne mener imidlertid noget andet. Daglig opdages nye områder, og gennem intensiv forskning og ved stadig forbedring af raffineringsmetoderne er det i dag muligt at udvinde f. eks. dobbelt så meget benzin af en ton råolie som man kunne før. Der er stadig enorme kilder at øse af.

★



Vi befinder os i forsøgslaboratoriet på en stor automobilfabrik. I et hjørne af den store hal er nogle ingeniører beskæftiget ved et mærkeligt apparat. Ned fra en af de store stålgyttestrænger, som bærer taget, hænger der en rund, glatpoleret stålstang ca. 50 mm tyk og omkring 5 m lang. Den er foroven indspændt i forhold til tagkonstruktionen, og forneden bærer den et stort, firearmet kors af stålstrænger, fra hvis ender der fører trækstænger ned til de fire hjørner af en stor platform, som er ophængt et lille stykke over hallens gulv. På denne platform står en personvogn af helt ny konstruktion. Nu træder en af ingeniørerne hen til en afbryder på væggen, der lyder et klik, en elektromotor under hallens gulv begynder at snurre svagt, og platformen med bil og det hele begynder at dreje sig, idet stålstangen i loftet, som bærer hele konstruktionen, langsomt vrides som en torsionsfjeder. Efter en vridning på ca. 45° giver ingeniøren henne ved væggen et signal, strømmen afbrydes, en anden ingeniør sætter et stopur i gang. Bilen og platformen begynder at udføre langsomme svingninger fra den ene side til den anden omkring torsionsstangen i loftet, og efter at der er udført 10 hele svingninger, standser ingeniør nr. to atter sit stopur og råber et tal hen til en tredje, der sidder ved et lille bord med papir, blyant og regnestok.

Nu er vi blevet så nysgerrige, at vi ikke kan styre os længere. Vi spørger ham med regnestokken, hvad det er, han laver.

? ? ? ? ? ? ? ? ?
? ? ? ? ? ? ? ? ?

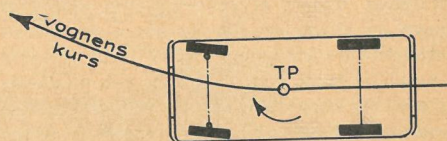
ET BEGREB

der er blevet mere aktuelt
end nogensinde før
i automobilindustrien

»Det er en I_z -bestemmelse, min herre,«
svarer han.

Hvad er nu det for noget?

For at forstå, hvad det drejer sig om, må vi først betragte en bil, der kører ligeud og skal svinge omkring et hjørne. På nedenstående figur ses vognen fra oven, og den skal udføre et sving til højre. Den bevægelse, vi skal udføre, kan imidlertid tænkes at være sammensat af to af hinanden uafhængige bevægelser. For det første skal vognens tyngdepunkt (på figuren mærket TP) bevæge sig langs en eller anden linie, som vi kan kalde vognens kurs. Samtidig med, at tyngdepunktet følger denne linie, skal vognen som helhed dreje sig omkring tyngdepunktet, hvis vi stadigvæk skal være sikre på, at vognens forende peger fremefter i kørselsretningen.



Skitsen viser en bil, som er ved at dreje til højre. Vognens bevægelse kan tænkes sammensat af to forskellige bevægelser, dels følger tyngdepunktet, der er mærket TP, den kurve, som er mærket: vognens kurs, og dels drejer hele vognen sig omkring tyngdepunktet i den retning, som er angivet ved den buede pil.

I det øjeblik, vi begynder at dreje forhjulene, vil de komme til at danne en vinkel med bevægelsesretningen (ligeud), og de vil derfor udøve en drejende kraft på vognen. Størrelsen af den drejende virkning, vi opnår, vil afhænge dels af trykket på forhjulene, dels af friktionen mellem disse hjul og vejbanen og dels af afstanden fra forakslen til tyngdepunktet.

Det er endvidere klart, at jo hurtigere vi kører omkring hjørnet, desto hurtigere skal drejningen omkring tyngdepunktet foregå, hvis vi skal være sikre på, at vognen ikke kommer til at stå på tværs af bevægelsesretningen i svinget.

Nu er vognen imidlertid — ligesom ethvert andet legeme — i besiddelse af en vis træghed, når vi prøver at dreje den omkring et eller andet punkt, f. eks. tyngdepunktet. Fænomenet kendes måske rent umiddelbart bedst fra motorens svinghjul, idet man ved, at et tungt svinghjul kan virke nedsættende på en vogns accelerationsevne i sammenligning med svinghjul af mindre vægt. Det er imidlertid ikke alene svinghjulets vægt, der er afgørende; to svinghjul af samme vægt kan godt have højst forskellig virkning under accelerationen, fordi deres træghed imod en hastighedsforøgelse også afhænger af selve svinghjulskransens diameter, altså af hvor langt den vægt, der er tale om, er fjernet fra omdrejningspunktet. Og her er vi ved det centrale i sagen, idet to automobiler af samme vægt på ganske tilsvarende måde kan have en vidt forskellig træghed overfor den vinkeldrejning omkring tyngdepunktet, som blev omtalt ovenfor. Jo længere vognens tunge masser er placeret fra tyngdepunktet, desto trægere vil vognen være, når vi med forhjulene prøver at trække den rundt om hjørnet. Som et mål for vognens træghed under styrebewægelsen benytter man en størrelse, der kaldes dens *inertimoment* omkring en lodret akse gennem tyngdepunktet, og det var netop denne størrelse, ingeniørerne var ved at bestemme ved det svingningsforsøg, som blev beskrevet i indledningen, og for hvilken de benytter symbolet I_z .

Afgørende for, hvor let det er at få vognen til med sin omdrejende bevægelse at følge vognen i den styrede kurs bliver altså forholdet mellem den drejende virkning, vi kan opnå ved hjælp af forhjulene, og vognens træghed overfor en sådan drejende bevægelse, altså dens I_z -værdi. Jo hurtigere vi kører, desto hurtigere skal vognen naturligvis kunne følge med i sin omdrejende bevægelse omkring tyngdepunktet, og jo større forhold skal vi altså have mellem forhjulenes drejende virkning og vognens I_z -værdi.

De lastvognschauffører, der til daglig

kører med lange, tunge jerndragere, kender fænomenet af indgående erfaring. De ved, at det er langt vanskeligere at trække vognen rundt i en kurve, når den er læsset med 14 m jernbjælker, der rager langt frem foran førerhuset, end når den er tom, og de indretter deres kørsel derefter. Ved personvognene er forholdet naturligvis mindre iøjnefaldende, men det spiller alligevel en rolle på grund af den store kørehastighed.

Når problemet i dag er mere aktuelt end nogen sinde, skyldes det, at den udvikling af personautomobilerne, som har fundet sted i de senere år, har medført, at deres I_z -værdi bliver stadig større, medens akselafstanden af hensyn til manøvredygtigheden i trafikken ikke kan forøges væsentligt, og det har netop — både ved teoretiske og praktiske undersøgelser — vist sig, at det i første række er forholdet mellem inertimomentet I_z og akselafstanden, der er afgørende for vognens styringstræghed i sving. Jo hurtigere man kører, desto mindre må det angivne forhold være, hvis vognens færdselssikkerhed stadig skal ligge indenfor rimelige, givne rammer.

Ved de moderne personbiler, især de amerikanske, tilstræber man at gøre vognen så rummelig som muligt, dels ved at flytte hele motoraggregatet meget langt frem og dels ved at rykke bagagerummet meget langt tilbage; samtidig forsynes vognen med tunge kofangere, hvis vægt falder 1—2 meter uden for akslerne. Denne konstruktionspraksis medfører altså, at en meget væsentlig del af vognens vægt flyttes stadig længere bort fra tyngdepunktet, således at inertimomentet I_z bliver større, vognene bliver altså trægere i deres styrebewægelse.

Der er meget, som tyder på, at man nu i mange tilfælde har overskredet grænsen for, hvad man kan tolerere ud fra et færdselsmæssigt synspunkt. De nye dollargrin er ofte så træge i deres styrebewægelse, at de ikke tilfredsstiller de krav, man med rimelighed kan stille, især i sådanne tilfælde, hvor et maksimum af styrebewægelighed er en forudsætning for, at en kritisk situation kan klares i høj hastighed. Vi kender alle fra aviserne den vending, at »køreren forklarer, at vognen pludselig tog magten fra ham«; i mange tilfælde kan færdselsuheld sikkert føres tilbage til, at

det pågældende køretøj under hensyntagen til de øjeblikkelige friktionsforhold mellem hjul og vejbane har haft et for stort forhold mellem I_z og akselafstanden, og der er ingen tvivl om, at man efterhånden fra myndighedernes side kommer ind på at interessere sig for denne side af sagen, således at I_z -værdien vil blive en katalogstørrelse for alle motor-køretøjer.

På den anden side kan man også komme så langt ned med forholdet mellem I_z og akselafstanden, at det medfører ulempe for føreren, især ved høje hastigheder. Man behøver blot at tænke på det tilfælde, at man udfører en kraftig opbremsning. Da hjulene normalt udfører svingninger mod vejbanen, vil den samlede bremsekraft på vognen — uanset om bremserne iøvrigt er justeret til at tage nøjagtig ens — ikke virke som en konstant kraft i vognens midtlinie, men vil svinge i overensstemmelse med hjulenes affjedringsbevægelse. Helt galt bliver det, hvis f. eks. de to højrehjul tager mindre kraftigt fat i vejbanen end de to venstre-

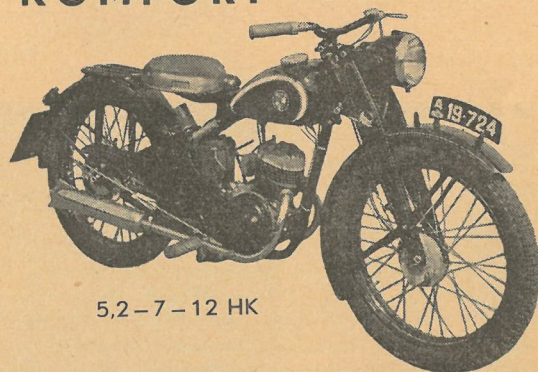
hjul; så vil vognen være tilbøjelig til at trække ud til siden eller til at skride ud, noget føreren må imødegå ved passende styrebewægelser. Hvis nu vognen har en meget lille I_z -værdi i forhold til akselafstanden, vil den kunne dreje sig meget let i en udskridningsbevægelse, og denne vil da foregå så hurtigt, at føreren ikke kan nå at korrigere ved hjælp af styretøjet. En vis træghed i vognens drejningsbevægelse omkring tyngdepunktet er altså nødvendig, hvis stabiliteten ikke skal blive forringet af denne årsag.

Ved konstruktionen af Auto-Union racerne tilstræbte man at koncentrere vognens vægt omkring tyngdepunktet, men det lykkedes i en sådan grad, at kørerne ustandselig klagede over, at vognen var alt for svær at holde under kraftige opbremsninger fra høj hastighed. I de mellemiggende år er man imidlertid gennem et indgående forskningsarbejde blevet nogenlunde klar over de grænser, mellem hvilke man skal placere forholdet mellem I_z og akselafstanden for at få de bedst mulige køreegenskaber. ★



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.

KRAFT ACCELERATION KOMFORT



5,2 — 7 — 12 HK

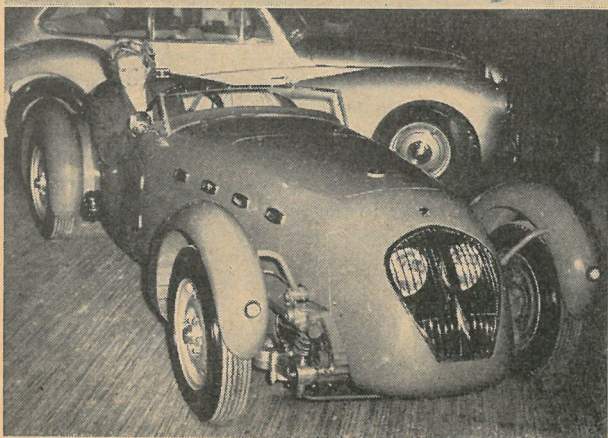
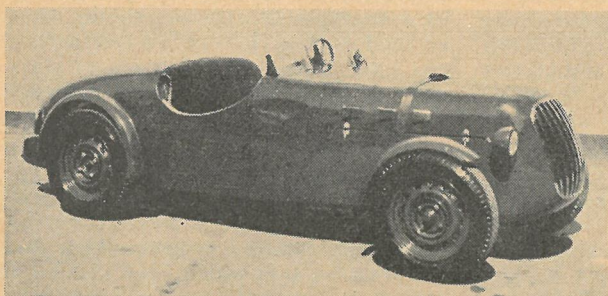
HOVEDFORHANDLER I NORDJYLLAND

AUTO-TAARNBORG

NØRRESUNDBY
THISTEDVEJ

TELEFON 334 . EFTER KL. 18 TELEFON 9615

KORT FORTALT I



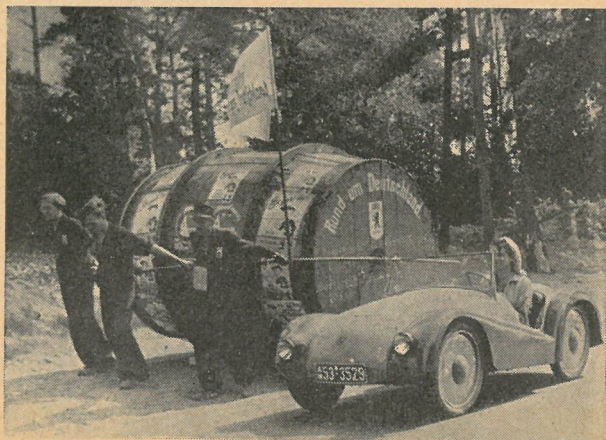
*Ikke så tosset
endda*

Til venstre for disse linier ses to vidt forskellige vogne. Øverst ses Wartenbergs — undskyld, Aage Friis' — Fiat special, og nederst ses en helt ny Healey sportsvogn til kr. 19.000 + omsætningsafgift. Som det ses, ligner de to vogne hinanden meget, blot er Healeys torpedo mere hensigtsmæssigt udformet, ligesom denne vogns skærm dækker hele den øverste halvdel af forhjulene. Vi tillader os ved denne sammenligning at se bort fra de respektive motorers ydeevne, men alt i alt kan man vel nok tillade sig at sige, at den danske vogn ikke er så tosset endda.

NU ER DE BLEVET HELT SINDSSYGE

At den tyske mentalitet bevæger sig i cirkler udenfor det normales område, har man haft tilstrækkelig erfaring for igennem den sidste halve snes år, men nu er de tilsyneladende blevet helt sindssyge. Her ses et møde mellem en Berlinertrio, der er på vej Tyskland rundt med en rullende tønne, som de bor i undervejs, og det første eksemplar af den lille tyske vogn „Champion“ der nu er i seriefabrikation. Ideen med tonden ser meget amerikansk ud og bevar os vel, hvis tyskerne tillige har adopteret amerikanernes form for unormalitet.

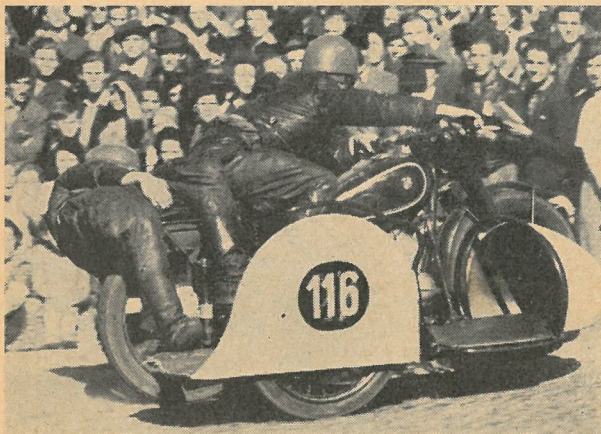
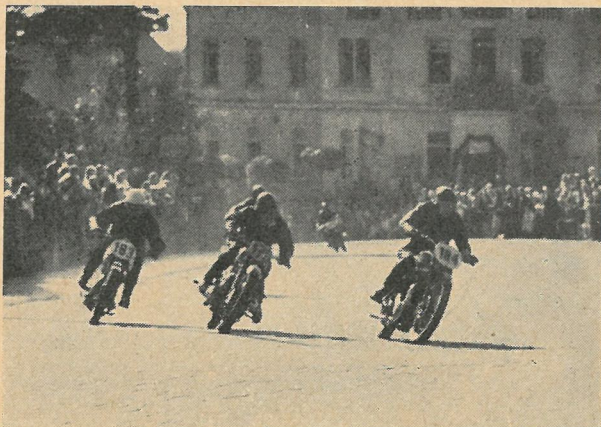
dpa-bild.



I TEKST OG BILLEDER

For første gang efter krigen drønde motorerne på den internationale bane Hohenstein-Ernstthal den 25. september. Over 300.000 begejstrede tilskuere overværede løbene, der omfattede solomotorcykler, sidevognsmaskiner og racerbiler. På billedet t. h. ses 500 ccm-klassen i Bodbergsvinget.

Foto Roye.

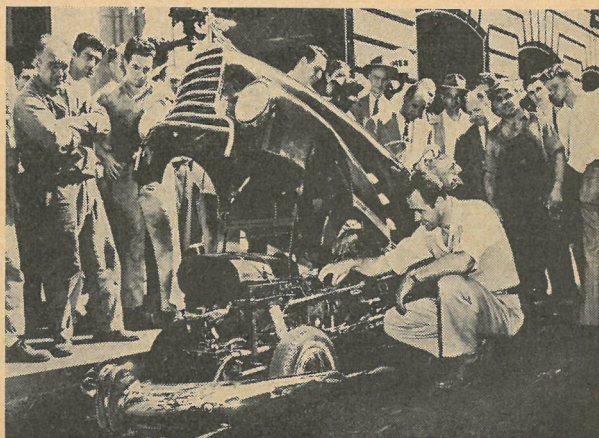


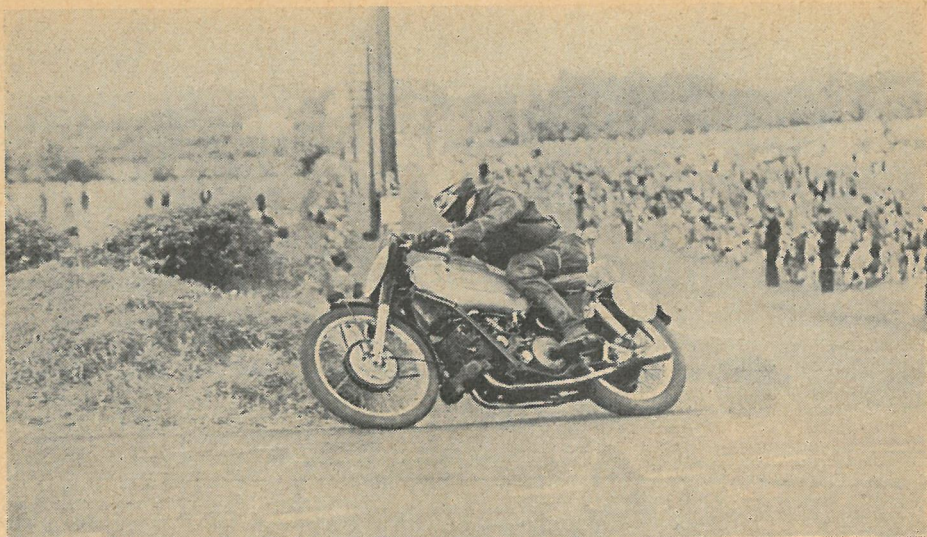
Sidevognsparret Grauer-Dorn på BMW, der sejrede i 600 ccm sidevognsklassen med en gennemsnitsfart på 102,22 km/tm. Efter krigen er der fundet meget godt racermateriel frem i Tyskland, men foruden førkrigens maskiner og vogne er man så småt begyndt på nykonstruktioner, for bilernes vedkommende hovedsagelig baseret på BMW.

Foto Roye.

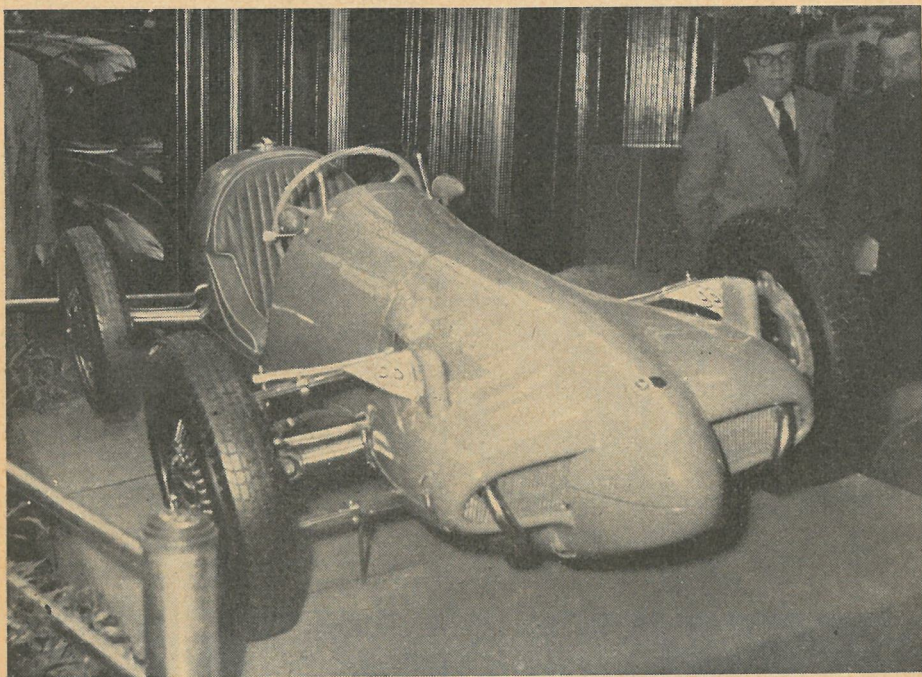
En amerikansk mekaniker har bygget sig en lille sidevogn med umis-kendeligt præg af dollargrin. Motoren er en 4-cyl. luftkolet Indian-motor, og fremstillingsprisen har været 5000 dollars, hvilket er betydeligt mere, end en god amerikansk fabriksvogn koster i USA. Tophastigheden angives til 160 km/tm.

New York Times Foto.





FICM har nu anerkendt de respektive champions i de forskellige motorcykleklasser. Les Graham, AJS, blev, som nævnt i sidste nummer, champion i den mest eftertragtede klasse, nemlig 500 ccm solo. På ovenstående billede ses Les Graham i Ulster Grand Prix.



På udstillingen i Paris vakte denne D. B. midget racer mere end berettiget opsigt. Motor, styretoj og hjulophængning stammer fra Panhard Dyna. Motoren yder 33 hk, så der er altså ikke noget særligt at råbe hurra for, bortset fra det smukke karosseri.

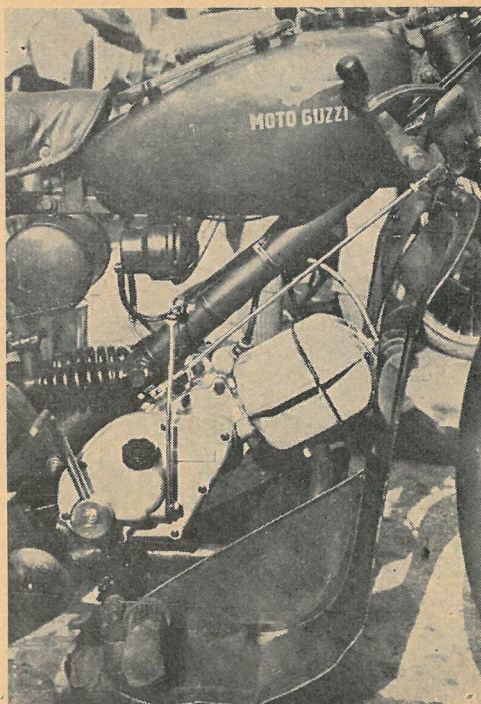
Det lysner -

Køge, der allerede har vist sig som en foregangsby hvad motorsporten angår, har nu fået landets første aktive junior-kørere. En kreds unge mennesker har slået sig sammen og opkøbt nogle gamle motorcykler, som de selv har gjort i stand og nu træner flittigt på.

Det er en søn af den kendte motor-kører Herluf Christiansen, der er sjæ-len i dette foretagende, der forhåbentlig vil være et smittende eksempel for lan-dets øvrige motorinteresserede ungdom.

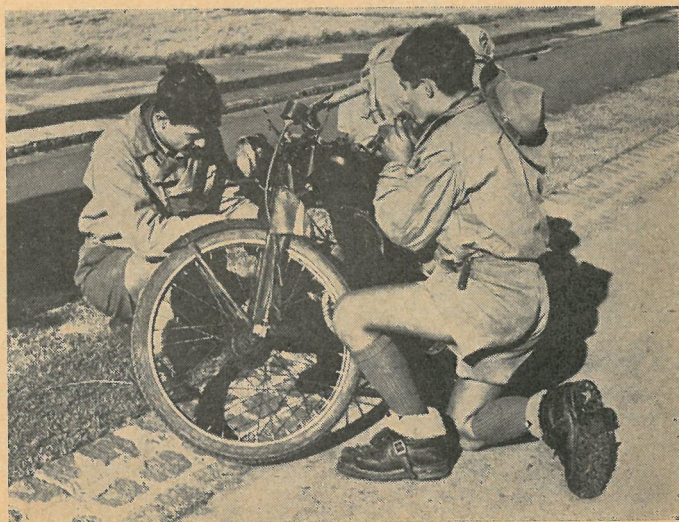
Selvfølgelig kan de unge mennesker ikke køre frit på gader og veje, efter-som de endnu er for unge til at erhver-ve et kørekort, men der er selvfølgelig ingen, der kan forbyde dem at køre på privat område. Man må håbe, at DMU anerkender juniorklubberne og indfø-rer et juniorlicens, således at de unge mennesker kan få anledning til at del-tage i trial og lignende løb — selvføl-gelig i en klasse for sig.

Vi har tidligere fremhævet den værdi, juniorkørerne har haft for den norske motorsport, og det kan kun virke gavn-ligt både i trafikal og sportlig hense-ende, at vor ungdom bliver motor-minded så tidligt som muligt.



De italienske spejdere, der for nogen tid siden kørte gen-nem landet på vej til Oslo fra Rom og vice versa, er nu atter hjemme. Efter deres heldigt gennemførte propa-gandatur har de af Guzzifabrikerne fået overrakt de ma-skiner, de kørte på. På ovenstående billede ses den lille stabile Guzzimotor.

Et lille hvil på vejen. Det hænder, at et tændrør må renses eller en karburator justeres, og den værdi, der ligger i en motorminded ungdom, kan næppe over-vurderes.





En lærestreg

Af Ted Bink

Erindringer fra min Racerdagbog

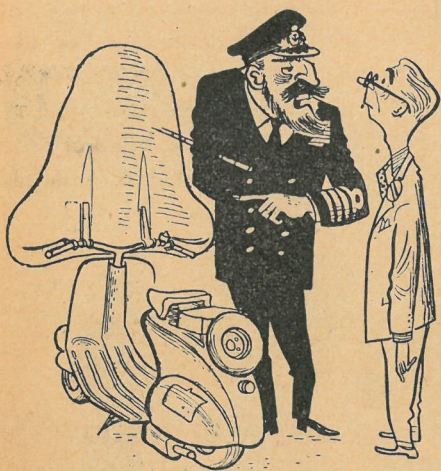
En af mine uhyggeligste oplevelser fra mine første år som aktiv kører stammer fra en lille lærestreg, som de fleste ryttere får før eller senere — og jo før de får den des bedre, forudsat at det ender godt!

I 1928 kørte jeg for første gang i Syston Park. Jeg kørte en hjemetunet K. S. S. Velocette, og løbet strakte sig over 20 omgange. Den første del af løbet forløb tilfredsstillende, og banen begyndte at forekomme mig lidt lettere — en farlig følelse for en begynder. På langsiden kom Ernie Thomas på en fabriktunet Velocette op på siden af mig, medens de skarpe småsten

sprøjtede fra hans baghjul. Jeg syntes selv, det var en strålende idé at hægte mig op bag i ham og lære lidt mere om, hvordan banen skulle køres — som tænkt så gjort!

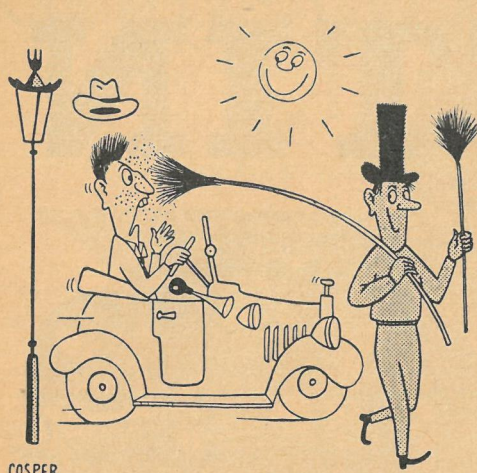
Den følgende del af ruten gik lidt ned ad bakke, og her var vejen meget smal og ujævn. Derefter kom et hop og kort efter dette en S-kurve først til højre og derefter skarpt til venstre for så at fortsætte ligeud, vel at mærke efter at man var kørt ind ad en stor jernport. Vi nærmede os bumpet hurtigere, end jeg tidligere havde voget, men jeg tænkte: »Kan han, så kan jeg også,« så jeg fulgte med. Jeg tog bumpet på omtrent samme sted som E. T., men uheldigvis på en lidt anden vinkel, hvorfor maskinen ikke havde den rigtige kurs, da jeg landede igen — resultatet var voldsomt og foruroligende! Maskinen begyndte at smide bagenden med baghjulet hoppende hen over vejbanen — kort sagt den opførte sig, som en motorcykle plejer at gøre, når den bliver mishandlet. Det lykkedes mig dog at få herredømme over den igen, og som en stridshest, der atter er faldet til ro efter slaget, røg den ind ad jernporten med sin forskrækkede, overraskede og knapt så kæphøje rytter. De næste par omgange gik dels med at få pulsen ned i nærheden af det normale, dels med at finde ud af, hvorfor Ernie kunne tage det bump og svingene som ingenting, medens jeg ikke kunne. Jeg lærte en masse og opdagede, at når jeg tog det første sving inden bumpet på en anden måde og gik næsten helt ud i siden, inden jeg begyndte på flyveturen, kunne jeg komme igennem uden vanskeligheder.

Moral! Fordi en anden rytter kan køre en bane hurtigt, behøver det ikke nødvendigvis at være ensbetydende med, at man selv kan gøre det. Lær den rigtige måde at køre på, inden De prøver den rigtige fart.

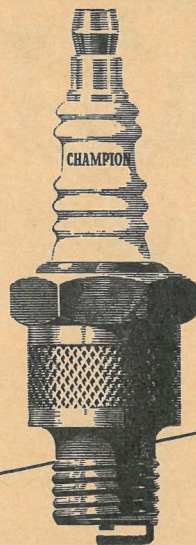


— Sig mig, unge mand, hvor tæt til vinden kan De sejle den der?

(Motor cycling).



COSPER



Sod kan virke generende —

★ Ved automobilkørsel skal man være sig for sod, og hvis Deres tændrør bliver sodede, må fejlen rettes. Årsagen kan være, at tændrørene er for „kolde“, at benzinsblandingen er for fed, at stempelringene er beget fast o. m. a., og det betyder dårlig kørsel og dårlig økonomi. — Det er klogt at lade en autoreparatør konstatere, om Deres tændrør er i orden — og skal de udskiftes, så forlang nye

Champion

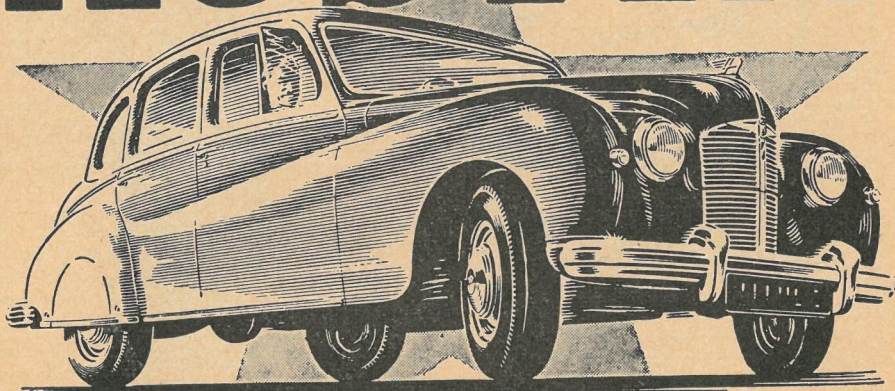
FØRST I START · STØRST I FART



TÆNDRØR

DEN NYE

AUSTIN



DEN ENGELSKE VOGN

der passer til danske forhold

- DER ER 2 AUSTIN MODELLER

A 40 DEVON

- 40 HK. topv. Motor
- Venstrestyring
- Hydromekaniske Bremses
- Uafhængigt affjedrende Forhjul
- Solskinstag
- Varmeapparat og Dugfjerner
- Rummeligt Bagagerum
- Ventilationsrude

A 70 HAMPSHIRE

- 70 HK. topventilet Motor
- Venstrestyring
- Ratgear
- 3-Personers Forsæde
- Hydromekaniske Bremses
- Uafhængigt affjedrende Forhjul
- Solskinstag
- Varmeapparat og Dugfjerner
- Ekstra rummeligt Bagagerum
- Værktøjsbakke i Bagklap
- Ventilationsrude



DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER ^{4/5}



KØBENHAVN: STRANDVEJ 5-7. C. 10.862-63 - ODENSE: TLF. 172 - AARHUS: TLF. 8200 - ESBJERG: TLF. 2223 - AALBORG: TLF. 1198

GLADSAXE SLUTTEDE SÆSONEN

MED SPÆNDENDE LØB

IRVINGER OVERRASKEDE DET KØBENHAVNSKE PUBLIKUM

Gladsaxe speedway afsluttede sæsonen den 16. oktober med en række løb, der indebar såvel dramatik og fart som overraskelser og en enkelt skuffelse.

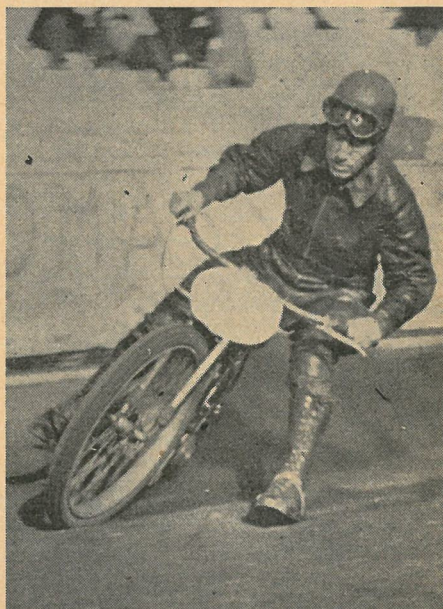
Dagens første løb var Gladsaxe-løbet med delvis ny dansk besætning. Irving Irvinger viste sin styrke for det københavnske publikum, og Morian Hansen havde et af sine mange come-back, hvor han med sædvanlig nonchalance viste sin gamle stil fra Roskildevejen, selvom hans kondition ikke var på højde med situationen. Disse to ryttere repræsenterede overraskelserne, medens skuffelsen hed Bertil Carlsson. Denne styrtede i sit indledende heat, hvorfor han ikke kom med i det selskab, hvor han rettelig hørte hjemme. De to andre svenskere, Gunnar Helqvist og Joel Jansson, var meget hurtige og sikre kørere, og de mødte med et komphumør, der gjorde flere af dagens matcher lige så spændende for publikum, som de var hårde for rytterne. Helqvist satte i sit indledende heat ny banerekord i tiden 1.20,0, hvilket var et sekund hurtigere end hans landsmand, Joel Jansson, og to sekunder foran Morian. Irvinger vandt sit heat ret overlegent i tiden 1.22. Allerede i første sving lagde han sig i spidsen foran Uno Jensen og Erhardt Fisker.

Bertil Carlsson styrtede som sagt, og Thorleif Andreassen vandt heatet i 1.22,1 foran Aage Andersen. Slutheatet blev derfor en voldsom dyst mellem Helqvist og Joel Jansson fra Sverige og Morian og Irvinger fra Danmark. Irvinger havde en kanonstart og lagde sig øjeblikkelig i spidsen, skarpt forfulgt af svenskerne. Helqvist prøvede gang på gang at gå forbi, og på anden omgang var det ved at lykkes i opløbssvinget, men her fik han alle Irvingers slagger, hvilket simpelthen

kvalte hans motor. Joel Jansson optog straks forfølgelsen, og på fjerde omgang slap han forbi Irvinger. Det var virkelig en match af format, og resultatet blev:

1. Joel Jansson 1,21,7
2. Irving Irvinger 1,22,8
3. Morian Hansen 1,24,0.

Standardløbet fik et ret dramatisk forløb. Det første indledende heat blev vundet overlegent af Knud Nielsen foran Ejvind Hansen, Leif Hirsborg og Norton Hansen. Andet heat blev meget dramatisk, idet Robert Rasmussen styrtede, og kort efter ham trak Niels Blumensaadt ud mod hegnet, som han tørnede imod med vold-



Morian havde et af sine come back, men hans fysik var ikke på højde med situationen.



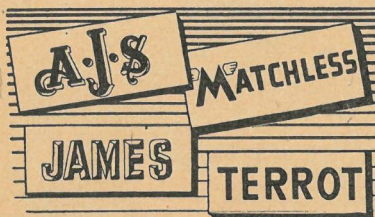
Det nordiske

er gået ind
i dansk retskrivning —
men
også med
dette handicap
skabes
der den
noble og stilfulde
trysag

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Telefoner GE 1850 og 4448

Kongelysvej 14



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Tåga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . C 9317

som kraft, hvorved han selv blev slynget ind under det fjedrende ståltrådsnet. Han blev liggende som livløs, og man frygtede, at han var hårdt kvæstet. Men kort tid efter meddeltes det fra hospitalet, at der kun var tale om en hjernerystelse og overfladiske skrammer, hvilket efter omstændighederne må siges at være nådigt sluppet.

Blumensaadts styrt gav anledning til en forvirring af røde og gule flag fra svingdommerne, hvilket fuldstændig forvirrede Holger Hansen og Ejner Andersen, der endnu befandt sig på banen. Man kan ikke bebrejde disse ryttere, at de fortsatte en omgang, eftersom der først blev vist et rødt flag og kort efter et gult. Det er mærkeligt, at svingdommerne ikke kan tage en beslutning og holde fast ved den.

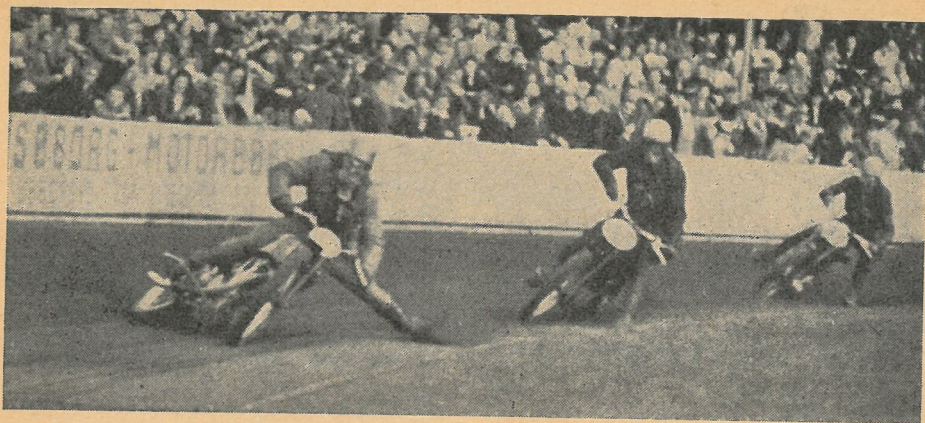
Slutheatet blev en meget overlegen sejr for Knud Nielsen, der satte ny banerekord i tiden 1.29,1. Han kører blændende sikkert, og han går ind i et sving med en fart, der kan give En kuldefornemmelser op og ned ad ryggen, da en standardmaskine som bekendt er betydelig tungere at håndtere end en sprintermaskine. Resultatet blev:

1. Knud Nielsen, Norton, 1.29,1
2. Ejvind Hansen, BSA, 1.34,0
3. Leif Hirsborg, Ariel, 1.35,1.
4. Norton Hansen, Norton, 1.37,0.

Leif Hirsborg erobrede i dette løb ACAP-pokalen, idet han opnåede det største antal points i sæsonens standardløb.

Et junior-løb, der kørt i et enkelt heat, blev vundet af Willy Strandgaard Petersen, Rudge, i tiden 1.39,7.

Et special-løb, der kørt i to afdelinger, blev vundet af Uno Jensen, der gik først over målstregen i begge afdelinger. I det første løb startede han på yderbanen, men overhalede sine tre konkurrenter i det første sving, hvorefter han lå sikkert i spidsen. Hans tid blev her 1.26,0. Det endelige resultat af special-løbet blev: Uno Jensen 6 p., Willy Andersen 4 p., Poul Hansen 2 p. I ekspertmatch B førte Morian de tre første omgange til publikums udelte begejstring. Den manglende træning gjorde dog, at han måtte se sig slået af svenskeren Joel Jansson. I anden afdeling måtte han udgå med maskinskade, hvorefter løbet blev vundet af Joel Jansson

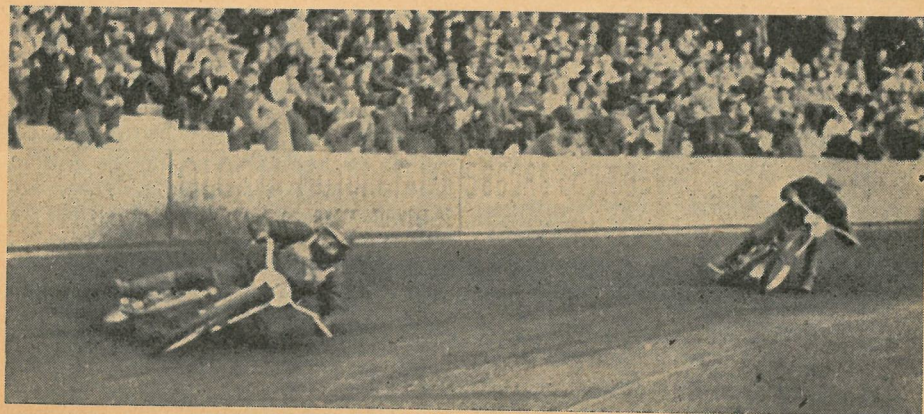


Robert Rasmussen er ved at gå ned i spagat. Ballet er både smukt og yndefuldt, men det er, ligesom det ikke rigtigt ligger for motorcykle. (Foto Haibert.)

med 5 p., Gunnar Helqvist blev nr. 2 med 4 p., Morian havde 2 p., hvilket sikrede ham tredjepladsen foran Erhardt Fisker, der havde 1 p. Ekspertmatch A blev et glimrende løb med knivskarp konkurrence. Her startede Bertil Carlsson, Th. Andreasen, Aage Andersen og Irving Irvinger. Irvinger lavede atter sin kanonstart og kom i spidsen, men Bertil Carlsson optog omgående forfølgelsen, Irvinger holdt tempoet lige til opløbssvinget, men her blottede han sig ved at komme helt ud i yderbanen, og Bertil Carlsson var ikke sen til at udnytte denne chance. Irvinger havde tabt for mange omdrejninger ved sin yderbanekørsel, mens Bertil Carlsson kunde udnytte den hårde inderbane, hvilket gav ham næsten et sekunds forspring ved målstregen. Torleif Andreasen måtte

udgå, og Aage Andersen havde ikke rigtig fart i maskinen. I anden afdeling var rollerne byttet om, nu var det Irvinger, der forfulgte Bertil Carlsson, men denne var for gammel og trænet en rotte til at give nogen blottelse, og han kom atter først over mållinien. Svenskeren vandt således med 6 p., medens Irvinger havde 4 p. og Aage Andersen 2 p.

Standard-handicap blev vundet af Knud Nielsen, der havde 90 m tillæg. Hans tid blev 1.34,8 foran Ejvind Hansen (70 m) 1.36,4. Norton Hansen (20 m) blev nr. 3 i 1.37,2, medens Ejner Andersen besatte fjerdepladsen i tiden 1.36,8, og Leif Hirsborg, der havde 50 m tillæg, synes åbenbart ikke, dette var nok, hvorfor han gav sig selv et lille ekstra handicap ved at styrte. Han gennemførte dog i tiden 1.48,0.



Bertil Carlsson tager fejl af årstiden og begynder at køre isløb med knæet på banen. (Foto Haibert.)

Et kig bag kulisserne

(fortsat fra side 10)

man, i hvert fald i Europa, foretrækker små, hurtige vogne. Efterkrigstidens pen-gerigelighed er nu afløst af de mere slunk-ne bankkonti, og når det store publikum køber vogn, bliver benzinformbruget, ga-rageomkostninger o. s. v. betragtet som væsentlige faktorer. Også parkeringspro-blemerne, der overalt i verden bliver vær-re dag for dag, giver et fingerpeg i de små vognes retning. Den kendsgerning, at vog-ne som Morris Oxford og Peugeot 203 har opnået et meget betydeligt salg i USA, vi-ser, at også i Amerika går tendensen i ret-ning af omend ikke små vogne, så dog mindre vogne end den amerikanske gen-nemsnitssørrelse.

Man ser egentlig ikke nykonstruktioner indenfor motorerne, der er kun tale om meget små forbedringer her og der. Sidste år var der så megen tale om gasturbiner til indbygning i biler, at mange menne-sker mente, at stempelmotorens dage snart var talte. Dette er dog langt fra tilfældet, og der er mange problemer, der skal løses, inden der kan være tale om massefabrika-tion af turbinemotorer, og man mangler i virkeligheden at bevise, at turbinemotoren er at foretrække frem for stempelmotoren.

Der er i dag 36 forskellige fabrikater af engelske vogne på markedet, og heraf fremstilles ca. en trediedel af Austin, Ford, Nuffield, Rootes, Standard og Vaux-hall. Disse firmaer producerer desuden mindst tre fjerdedele af de vogne, der

fremstilles i England. Andre vogne som Alvis, Armstrong Siddeley, Daimler, Ja-guar, Jowett, Rolls Royce og Rover frem-stilles af gamle, anerkendte firmaer, men på grund af den højere prisklasse kun i mindre målestok.

Selvom udstillingen således er en frem-visning af de vogne, vi hver dag kan se på gaden, vil det ikke sige det samme, som at England er ved at sakke bagud i kampen om verdensmarkedet. De viste vogne har allerede gået deres sejrsgang verden over, og allerede på det første hal-ve år af 1949 opnåede den engelske bil-industri at eksportere for den sum, som man ventede at opnå i årets sidste måned. Fra årets begyndelse til og med juni må-ned er der hver måned blevet eksporteret person- og lastvogne samt traktorer til et samlet beløb af £ 9.000.000.

Hvordan eksportudsigterne vil være for den engelske bilindustri i det kommende år, er ikke godt at sige. Flere landes mang-lende købeevne begynder at spores i de engelske eksportordrer. Dertil kommer, at verdensbehovet for lastvogne så småt be-gynder at blive mættet, og der er ikke læn-gere tale om store huller i vognparken, men kun om normale fornyelser, medens der endnu i mange lande findes et stort behov for traktorer.

Alt imens arbejder teknikerne på for-bedringer, og der bliver stadig foretaget prøver for at finde frem til bedre kon-struktioner, og vognenes økonomi er mere end nogen sinde kommet til at spille en rolle.

★

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



CARTER KARBURATOREN

Funktion og vedligeholdelse

Af M. MAUL



Carter karburatoren er af den statiske type i modsætning til den i S. M. J.s sidste nummer beskrevne AMAL karburator, der er af konstant vacuum typen.

Statiske karburatorer har faste strålerør, d. v. s. at strålerørens gennemstrømningsareal ikke kan varieres, som det f. eks. sker på Amal og S. U. karburatorerne ved hjælp af en konisk nål. Ved statiske karburatorer varierer luftens strømningshastighed gennem forsnævringsringen ved motorens forskellige omdrejningstal og belastninger.

Beskrivelse.

Som alle andre karburatorer har Carter karburatoren adskillige vigtige funktioner, der hver især skal udføres effektivt. Karburatoren skal nøjagtigt afbalancere forholdet mellem benzin og luft, således at dette er korrekt ved alle hastigheder og belastninger. Den skal sikre, at benzinen og luften blandes grundigt, således at forbrændingen i cylinderen bliver så komplet som muligt. Karburatoren skal sikre, at benzinen findeles, når den rives med gennem strålerørene, således at benzinpartiklerne kan fordeles ensartet i forsnævringsringens luftstrøm.

For at kunne udføre disse funktioner på en sådan måde, at der sikres maksimum motorydelse med størst mulig økonomi, er Carter karburatoren delt op i 5 systemer, nemlig:

1. Svømmersystemet, som bestemmer benzinhøjden i svømmerhuset.
2. Langsomgangssystemet, som kontrollerer benzintilførselen op til ca. 35 km/t.
3. Højhastighedssystemet, som kontrollerer benzintilførselen fra ca. 35 km/t til tophastighed ved fuldt åbent gasspjæld.
4. Accelerationssystemet, som sikrer en kraftig blanding ved acceleration.
5. Chokersystemet, som sikrer en kraftig blanding ved start af kold motor.

Funktion.

Fig. 1 viser et snit gennem en Carter karburator af faldstrømtypen. Fald-

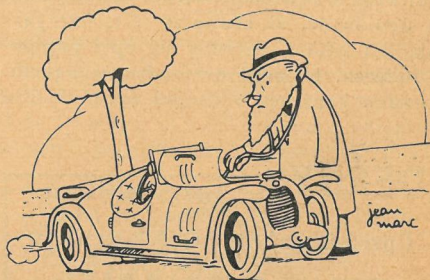
strømskarburatoren har adskillige fordele frem for den lavt placerede opstrømskarburator, f. eks. er faldstrømskarburatoren lettere tilgængelig, den er monteret i den rene luftstrøm over motoren, fjernt fra snavs og støv, som altid er tilstede i motorhjelms lavere parti. Den er mere økonomisk, fordi gasblandingen ikke skal løftes op til cylindrene, men selv falder ned til indsugningsrøret.

På fig. 1 vises *svømmersystemet* til højre, benzinen kommer ind ved (1), passerer nåleventilen (6), hvis bevægelse kontrolleres af svømmeren (7).

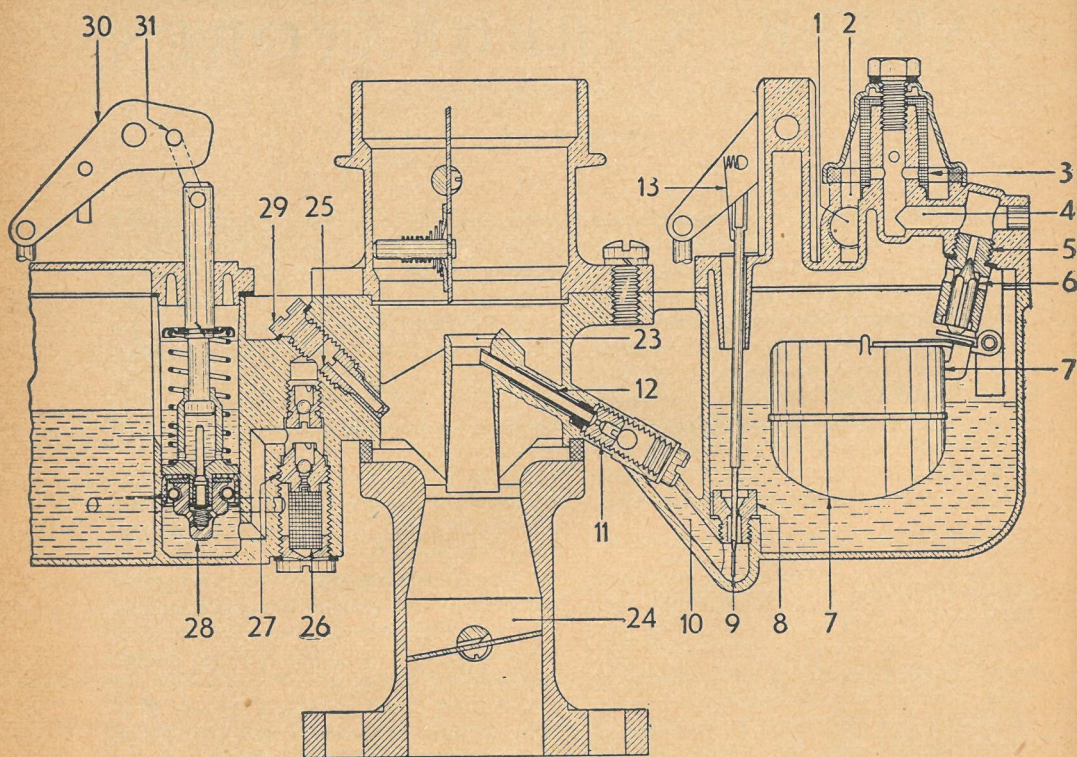
Under *Langsomgang* leverer karburatoren benzin, dels gennem tomgangskanalerne i karburatorhuset, disse ses ved tomgangsskruen på fig. 2, dels gennem hovedstrålerøret (12) fig. 1.

Ved *fuldt åbent gasspjæld* leveres benzinen gennem hovedstrålerøret (12) fig. 1. Ved denne stilling af spjældet kontrolleres benzinforbruget tillige af målepinden (9) fig. 1, der virker på samme måde som den koniske nål i Amal og S. U. karburatoren.

Ved fuld åbent gasspjæld vil målepindens tyndeste del være nede i målepindsdysen (8) fig. 1, der derfor vil have stort gennemstrømningsareal, og motoren vil få



Landlægens motorstop



Et snit gennem en Carter-karburator, figuren er „udfoldet“, idet accelerationspumpen, der ses til venstre, ligger bag svømmerhuset, der på figuren er vist til højre. Vægtstangsarmen 13 er således den samme som 30 til venstre, og den betjener således både accelerationspumpe og målepind. (Ill. fra „Min bil og jeg“.)

en kraftig blanding, hvilket også er absolut nødvendigt ved kørsel med fuldt åbent spjæld.

Accelerationssystemet ses på fig. 3 samt (28) i fig. 1. I princippet virker dette system på den måde, at stemplet (G), når gas-spjældet lukkes, bevæger sig op i pumpecylindren, hvorved der indses benzin. Foruden benzinen indses også et lille

kvantum luft, der danner en luftpude mellem stemplet og benzinen overflade i pumpecylindren, altså i området (H) fig. 3.

Ved hurtig åbning af gasspjældet — når man ønsker at accelerere — presses stemplet (G) ved hjælp af leddet (A) hurtigt ned, og benzinen presses i en fin stråle ind i karburatorens forsnævringsring gennem strålerøret (25) fig. 1, men samtidig vil den førnævnte luftpude sammenpresses, og når stemplet (G) er i bund, vil luftpuden udvide sig og forlænge accelerationspumpens sprøjteperiode netop så meget, at hovedstrålerøret får tid til at træde i funktion. Derved undgås det »døde punkt« ved overgangen fra mellemhastighed til stor hastighed.

Chokersystemet virker på den måde, at spjældet, der ses foroven i karburatorens lufthals fig. 1 lukkes, enten ved hjælp af chokerknappen på instrumentbrættet eller automatisk, hvorved der spærres næsten

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

fuldstændigt af for luften. Ved at lukke chokerspjældet ved start af en kold motor, opnås en blanding med ca. dobbelt så meget benzin som luft. Det er derfor let forståeligt, at chokerspjældet skal åbnes så snart som muligt, efter at motoren er startet, da der ellers vil strømme ufordampet benzin forbi stemplerne ned i bundkarret, og oliefortynding vil være følgen.

Justering.

Carter karburatoren hører som nævnt til den statiske type. Denne typebetegnelse lader formode, at de fleste af karburatorens dele er permanente og ikke indstillelige. Dette er også ganske rigtigt, men alligevel er der adskillige punkter, som vogn ejeren skal have sin opmærksomhed henvendt på, når unormalt benzinforbrug eller andre uregelmæssigheder opstår.

Ved *vanskelig start*: påse, at chokerspjældet er fuldstændig lukket, undersøg for utæthed ved pakningen mellem luft-hals og karburatorhus. Hvis karburatoren har automatisk choker, må det undersøges, om denne virker, d. v. s. om chokerspjældet lukker, som det skal.

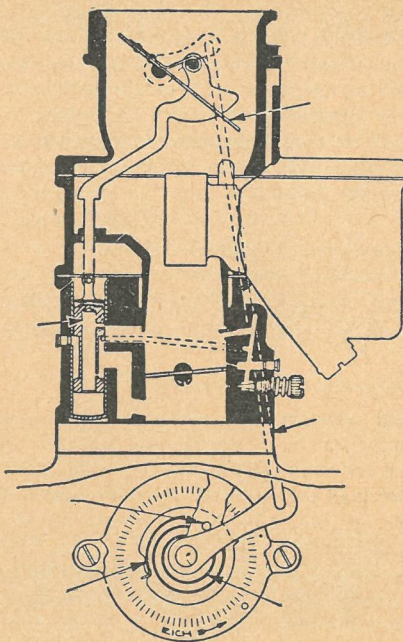
Dårlig start kan ligeledes skyldes tilstopning af tomgangs-rørets kanaler (lodrette kanal fig. 2 højre side) eller forkert indstilling af tomgangs-blandingens skrue fig. 2. Skruen skrues helt ind og drejes derefter 1¼ omdrejning tilbage.

Tomgangs-justering.

Ved ujævn tomgang skrues tomgangs-blandingsskruen fig. 2 helt i bund og derefter 1¼ omdrejning venstre om. Gas-spjældets stopskrue stilles således, at motoren får ca. 450—500 omdrejninger i minuttet. Blandingsskruen skrues en ubetydelighed ud eller ind, indtil tomgangen er jævn.

Bemærk:

Hvis det viser sig nødvendigt at dreje tomgangs-blandingsskruen fig. 2 mere end



Et andet snit gennem en Carter-faldstrømskarburator med automatisk choker-regulering. Til højre ses tomgangssystemets kanaler og den regulerende skrue. (Ill. fra „Min bil og jeg“.)

½ omgang ud eller ind for at opnå jævn tomgang, må fejlen søges andetsteds i karburatorens tomgangssystem eller i tændingssystemet.

Mulige årsager til tomgangsvanskeligheder.

For højt benzinpumpetryk, løse strålerør, tomgangsåbningerne i karburatorhuset beskadigede, for høj svømmerstand.

Højhastigheds-justering.

Uregelmæssigheder ved høj hastighed vil som oftest vise sig ved for stort benzinforbrug. Forudsat at karburatorens målepind er den rette størrelse for den pågældende



Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTØFTEGADE 100 · TAGÅ 4868

karburator, er der ikke nogen indstilling at foretage for dette område af skalaen. Da der findes adskillige carter-typer, må det i hvert enkelt tilfælde undersøges, om den korrekte målepind er monteret. Målepin- den er stemplet med et tal, og forhandle- ren af det pågældende vognmærke vil al- tid kunne oplyse om, hvilken målepind der er den rette.

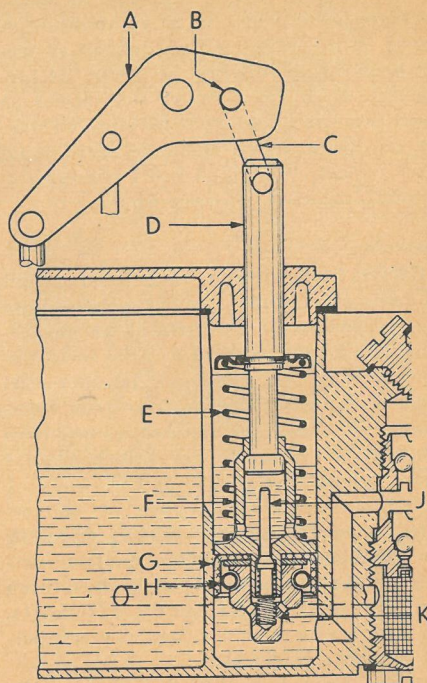
Mulige årsager til vanskelighed i accelerationssystemet.

Slidt stempel eller blød stempelfjeder, beskadigede kugleventiler, slidte pumpeled.

Svømmersystemets justering.

Med nåleventilen mod sit sæde skal svømmeren have en ganske bestemt af- stand fra svømmerhusdækslet. Som tilfæl- det er med målepin- den, må man også ind- hente oplysning hos forhandleren om den korrekte svømmerhøjde.

Da svømmerstanden har indflydelse på de øvrige karburatorsystemers funktion, vil det forstås, at det er vigtigt, at svøm- meren justeres nøjagtigt i overensstem- melse med specifikationerne.



Accelerationspumpen i en faldstrømskarburator. Bogsta- verne på figuren henviser til teksten. (Ill. fra „Min bil og jeg“.)

Mulige årsager til fejl i svømmersystemet.

Slidt nåleventil, svømmeren går stramt i bevægelserne, utæt svømmerhusdæksel eller pakning, tilstoppet lufthul eller balancerør vil bevirke overtryk i svømmer- huset, slidkant på nåleventilens sæde (se fig. 1). Vand eller snavs i svømmerhus.

Til slut skal bemærkes, at karburatoren er et vidunderligt instrument, der udfører funktioner, som man næsten skulle mene krævede regulært tænkearbejde for at bli- ve udført så præcist, som karburatoren ud- fører dem. Det er i virkeligheden sjældent, at der opstår fejl i karburatoren, bortset fra indtrængen af vand eller snavs.

I mangfoldige tilfælde viser det sig, at fejl, som først tilskrives karburatoren, i virkeligheden skal søges i andre af moto- rens organer, f. eks. tændingssystem eller stempler og ringe, ventiler o. l.

Magnus Maul.



**DET
TEKNISKE
VIDUNDER**

FORHANDLER I

AARHUS

JYDSK MOTOR SERVICE

ARNE JENSEN

SJÆLLANDSGADE 25

TELEFON 9539

STUDEBAKER FORNYR SIG IGEN

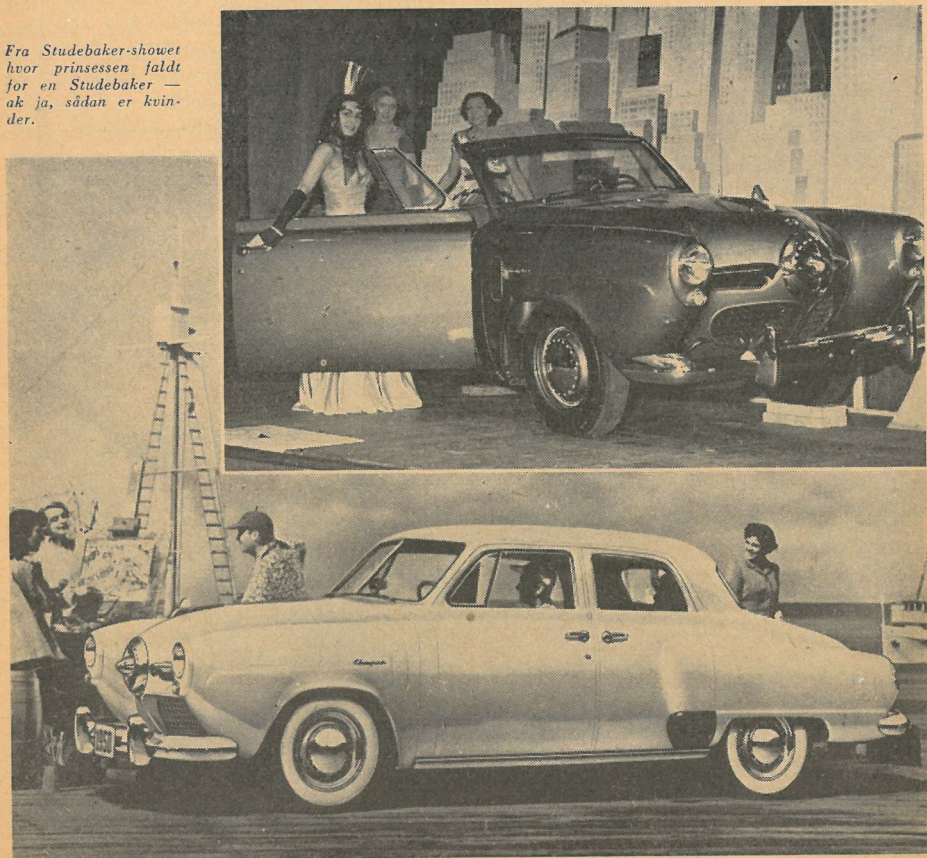
A/S Nordisk Dieselauto præsenterede for nogen tid siden de nye Studebaker modeller ved en lille sketch af amerikansk mønster — en ny og meget morsom måde at få fremvist en ny vogn på. Efter krigen var Studebaker vel nok den vogn, der vakte mest opsigt for sine nye linier, men allerede 1950 modellerne har gennemgået meget væsentlige forandringer, idet hele forpartiet er nykonstrueret og nu minder

stærkt om en »Jet-Jager«. Også instrumentbræt og indtræk er anderledes i de nye Studebaker. Selve de tekniske specifikationer er ikke undergået væsentlige forandringer. På 1950 modellerne er kompressionsforholdet forøget til 7:1 mod tidligere 6.5:1. For kørsel i bjergene kan kompressionsforholdet forøges til 7.5:1 mod tidligere 7.0:1. Hjulafstanden er på alle modeller forøget med en tomme.

STUDEBAKER 1950 modellernes dimensioner og hestekræfter er som følger:

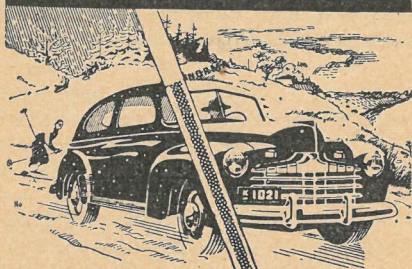
	Længde	Højde	Bredde	Hjulafst.	HK.
Champion	5,01 m	1,53 m	1,78 m	2,87 m	85
Commander	5,28 m	1,53 m	1,78 m	3,05 m	102
Land Cruiser	5,38 m	1,53 m	1,78 m	3,15 m	102

Fra Studebaker-showet hvor prinsessen faldt for en Studebaker — ak ja, sådan er kvinder.



De nye Studebaker 1950 er både elegante og dristige i linierne.

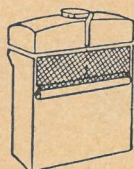
VINTER og SOMMER



THERMOFIX

KØLERSKÆRM

GIVER DEN RETTE KØLERTEMPERATUR



Besparende

Med THERMOFIX i vognen nedsættes benzinforbruget. Motoren smøres af olie under den rette temperatur, og slidet af motoren formindskes derfor.

Effektiv

THERMOFIX kan påmonteres ethvert automobil og beskytter motoren mod for stærke temperatursvingninger.

Let at regulere

Indstillingen sidder på instrumentbrættet. Blot et træk, og THERMOFIX er indstillet.

Den rette kølertemperatur

Med kold motor lukkes THERMOFIX helt de første par km, og den rette temperatur i motoren vil være opnået. Om sommeren lukker man derefter THERMOFIX helt ned, om vinteren i frostvejr kun halvt. Ved stærk frost anbefales det kun at åbne THERMOFIX en fjerdedel. Ved parkering bør man altid lukke THERMOFIX, da dette vil give en lettere start. Ved langvarig parkering i frostvejr bør man sikre sig, at kølvæskens ikke kan fryse.

Forlang altid THERMOFIX

Fås gennem Deres autoforhandler

Pris: til 465 mm bredde kr. 32,00

over 465 mm bredde kr. 35,00

Fabrikanten:

DANSK AUTO-UDSTYR

Helgolandsgade 2

Vester 2728 v

VLIEGENDE HOLLANDERS

NOGLE INDTRYK FRA EN FERJETUR

Under et ferieophold i Amsterdam var jeg også på Amsterdam speedway, der er olympisk stadion. Banen er dejlig bred og tilskuerforholdene meget fine.

Før løbene, der var en landskamp mellem Polen og Holland, fandt en parade sted bestående af alle kørerne med orkester i spidsen. Hele paraden med velkomsttaler og præsentation af hver enkelt rytter varede omkring en halv time.

Løbene, der blev kørt kl. 21 om aftenen i projektørbelysning, bestod kun af specialmaskiner. Den bedste tid var omkring 1,24 (400 m) kørt af en hollænder, Boof, men det var langt fra fair løb, der blev kørt. Der var særlig et løb, hvor en polak, der startede næstyderst, vred sig ind foran de andre kørere og kom ind på inderbanen, men publikum reagerede overhovedet ikke, så det er sikkert et meget anvendt trick dernede. Ligeledes skubbede kørerne uafbrudt til hinanden i svingene.

Iøvrigt var folk helt vilde med deres »flyvende hollændere«. I et af hjørnerne på tilskuerpladserne var der samlet nogle entusiaster, der alle bar en mærkelig hat med navnetrækket *Vliegende Hollanders*, og desuden var de forsynet med skralder, som de brugte meget ivrigt under og efter løbene.

Før et løb begyndte, blev der i højttaleren meddelt, at fra det og det firma var der sat det og det pengebeløb som præmie til vinderen, og det var lige fra 10 til omkring 100 gylden.

I Pausen, der varede et kvarter, behøvede man ikke at kede sig. Nok var der en tromle, der kørte rundt, men inde på fodboldbanen i midten var der to klovner, der lavede halløj.

Efter løbene kørte de flyvende hollændere, der vandt landskampen, æresrunde i en jeep, og da ville jubelen ingen ende tage.

A. N.



D.K.W. Automobilereserve dele
en gros. Forsendelse over hele
Landet

Erling Nygaard
Slagelse - Telefon 2236.

Motorcyklernes 1950-modeller

giver et fingerpeg for udviklingen

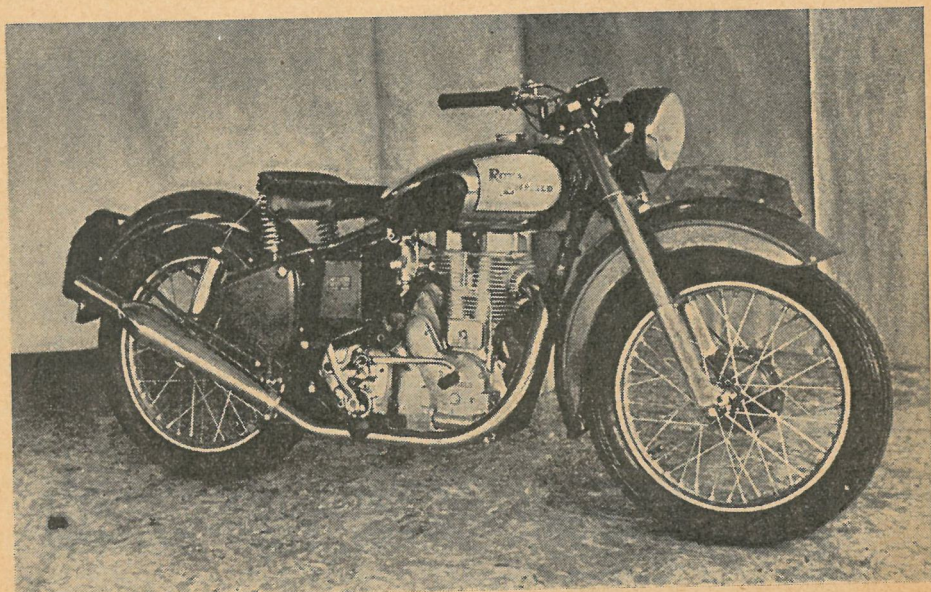
Med den store motorcykleudstilling i Earls Court som grundlag kan man få et indtryk af, i hvilken retning udviklingen går i motorcykleindustrien. Skal man sammenfatte dette i en meget kortfattet redegørelse, kan man nævne: fjedrende bagstel (også for letvægternes vedkommende), flercylindrede motorer og brud med de klassiske mål for kubikindholdet.

På de første motorcykleudstillinger efter krigen kunne man ikke i det ydre finde mange forandringer fra førkrigsmodellerne bortset fra den stigende udbredelse af telescopforgaflerne, men motorerne var fremstillet i nye legeringer, man havde fundet frem til og haft gode erfaringer med under krigen. Det næste skridt i udviklingens retning var en begyndende tendens til to-cylindrede maskiner, hvor Triumph lagde for med sine lodretstående twin-motorer. Denne motortype er nu næsten adopteret af hver eneste engelsk fabrik. Ariel, BSA, AJS, Matchless, Norton, Royal Enfield, alle

har de een eller flere twin-modeller på programmet. Dertil kom HRD med en V-stillet, to-cylindret model, Velocette og Douglas med 2 vandret liggende cylindre og endelig Sunbeam med 2 cylindre i række. De første brud med de traditionelle slagvolumenklasser kom fra Velocette, der sendte den 2-cyl. 150 ccm model på markedet, og Villiers, der fremstillede en 197 ccm totakter til indbygning i flere forskellige maskiner.

I år — eller rettere blandt 1950 modellerne — finder vi endnu et par maskiner med motorer udenfor de gængse slagvolumenklasser. Vil det undre nogen, at Triumph atter er ude med noget nyt? Triumph kommer med en ny 650 ccm twin med det lovende navn: Thunderbird. BSA har imidlertid været lige så hurtig og kommer med Golden Flash, ligeledes en 650 ccm twin.

Man kan dog ikke sige, at disse maskiner bygger på helt nye principer, hvorimod Excelsior kommer med Talisman Twin



Den nye Royal Enfield 346 ccm „Bullet“ med letmetal topstykke og indstøbt ventilsæde og tændrørsbøsning. Denne maskine var med på holdet, der vandt det internationale 6-dages trial i Italien i 1948.

med en 2-cylindret totaktsmotor på 246 ccm slagvolumen. Også Jawa har en 350 ccm twin på programmet.

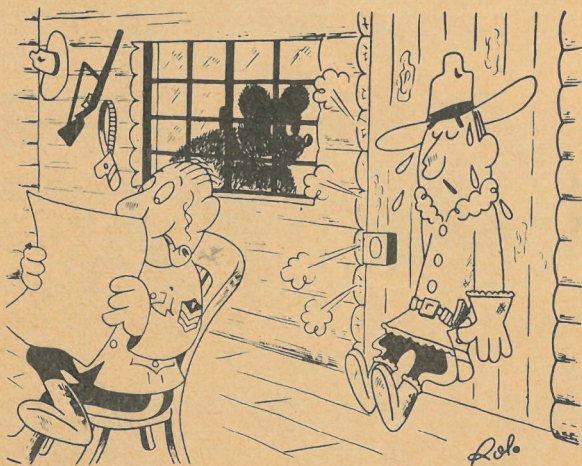
Endelig kan det siges, at baghjulsaffjedring i langt højere grad indgår som standardudstyr, og det kan forudsiges, at den tid kommer, hvor det vil blive vanskeligt at sælge en motorcykle uden affjedring på begge hjul. En anden ting, man kan lægge mærke til på næsten samtlige 1950 modeller, er, at der er lagt mere omhu i forarbejdning og udstyr. Lige efter krigen havde man ikke tid til at forcome eller polere, men nu skal man så småt til at sælge maskinerne igen, og konkurrencen vil atter lade sin heldige indflydelse være gældende.

Rent maskinelt kan man konstatere, at de fleste ventilmotorer nu er konstrueret således, at der ikke skal beregnes noget spillerum mellem vippearme og stødstænger på de topventilede motorer, når disse er kolde. Det var oprindeligt Ariel, der indførte dette princip, der går ud på, at topstykket skal »vokse med opgaven«, d. v. s. at det nødvendige spillerum opstår, når motoren opvarmes, i stedet for, at et spillerum, som tidligere, bliver delvis udfyldt, når motoren bliver varm. I praksis vil det sige, at der aldrig er spillerum mellem stødstænger og vippearme. Ariel har des-

uden en mekaniseret form for hydrauliske ventilløftere, der forhindrer afbrænding af ventilerne, såfremt disse skulle blive indstillet for stramt med kold motor. AJS og Matchless bruger heller ikke spillerum ved indstillingen af ventilerne, man skal blot sikre sig, at stødstængerne lige akkurat kan drejes frit, når motoren er kold. Det samme system er de fleste engelske fabrikker nu gået over til, medens Harley Davidson allerede sidste år gik over til hydrauliske ventilløftere.

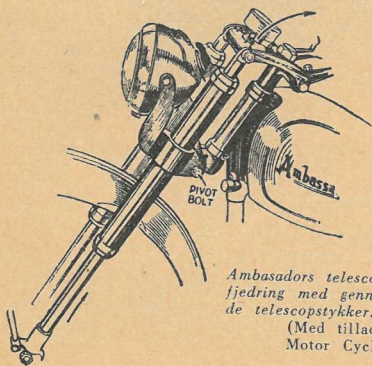
Douglas kommer med 2 nye modeller, »Plus 80« og »Plus 90«, beregnet til konkurrencebrug. De er begge forsynet med en 350 ccm 2-cyl. motor, der yder henholdsvis 25 og 28 bhk. Disse maskiner er forsynet med en forhjulsophængning, der minder meget om den, man så på de sidste 350 ccm Guzzi-modeller. Forakslen hviler i den yderste ende af en vippegaffel, der er lejret bag den egentlige forgaffel. Midten af denne vippegaffel påvirker telescopstykkekerne, der er fjederbelastede i telescoprørene.

HRD nærer stadig en indgroet mistillid til telescopgafflerne, men udnytter dog det hydrauliske princip i et par store, udvendigt liggende telescopstøddæmpere. En helt ny udformning af telescopprincippet finder vi på Ambassador, der lader telescopstyk-



— Er det koldt udenfor?

kerne gå helt igennem telescoprørene for i den øverste ende at hængsle dem til styrestammen, nøjagtigt som på de laskefor-synede gittergafler. Telescoprørene vil følgelig komme til at svinge om en bolt for at give den nødvendige bevægelse under af-



Ambasadors telescopaffjedring med gennemgående telescopstykker.
(Med tilladelse af Motor Cycling.)

fjedringen. Hvordan denne styring virker i praksis, skal vi endnu ikke kunne udtale os om, men det er en kendsgerning, at spor og vinkel ustandselig vil blive ændret under affjedringen, men om det vil være mærkbart er sikkert tvivlsomt.

Baghjulsaffjedringen finder vi nu på både James og BSA Bantam, ligesom den findes på alle Excelsior-modellerne. På de fleste maskiner med baghjulsaffjedring er man gået over til at indskyde kabel til baghjulsbremsen for at være sikker på nøjagtig ens spænding under affjedringen.

Man ser allerede en mærkbar udvikling i retning af større anvendelse af letmetallegeringer også til cylinderen. Ariel, AJS og Royal Enfield er kommet med nye trial-modeller med letmetalcylinder. Topstykker i aluminiumslegeringer finder vi på næsten alle maskiner. Ariels berømte »Fire i Kvadrat« indførte som bekendt allerede sidste år cylinderblok i letmetal med indpressede støbejernsforinger af en speciel legering.

I næste nummer vil vi bringe en samlet gennemgang af alle nyhederne for alle maskinernes vedkommende.



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

Erfarne Motorfolk vælger

HENLEY DÆK

— til sikker Kørsel!

Dansk Alfa Laval A/s

Møllegade 26 - København N. - C. 7429

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 assorterede
Specialforretning.

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

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

Krumtaplejer - Tandhjul
og Kædehjul
for alle Motorcykler

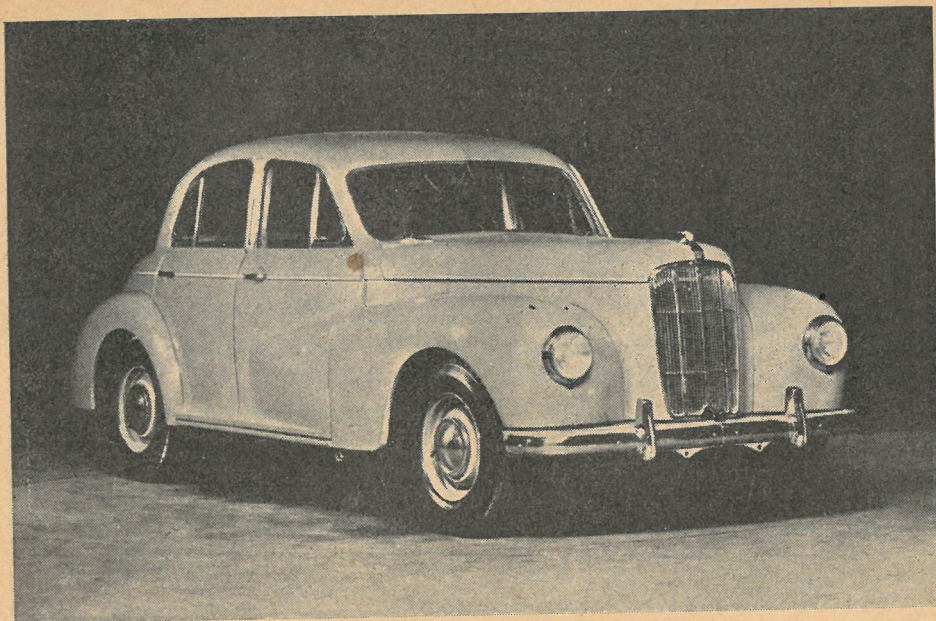
Den helt rigtige Cylinder-
Udboring m. fuld Garanti

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Kødbyen og Fragtmandshallen

KØBENHAVN V.



Den nye Morris 6 med oplæggende pladsaksel.

VI PRØVEKØRER MORRIS SIX

Efter en pause på 10 år er Morris nu fremkommet, med en helt ny 6-cylindret model — MORRIS SIX —, der fremtræder som en vogn i den store klasse og til en konkurrencedygtig pris.

Ved konstruktionen af karosseriet er der lagt vægt på at få de rigtige strømliniede former, som giver mindst mulig luftmodstand, men samtidig har man stræbt efter at bevare Morris-præget, hvad da også er lykkedes tilfulde.

Morris Six er blevet skabt til hurtigt, men ikke trættende kørsel over lange distancer og opfylder de fordringer, som stilles af mange bilister verden over.

Motoren er 6-cylindret, topventilet og af helt ny konstruktion med overliggende knastaksel. Denne drives fra krumtapakslen ved hjælp af en vertikal aksel, som tillige driver oliepumpe og strømfordeler. Tandhjulsdrevene er fjederbelastede for at opnå en lydløs gang, og den nye motor er derfor næsten lydløs i tomgang. Boringen er 73,5 mm og slaglængden 87 mm, hvad der giver et forhold på 1,2 til 1 mellem slaglængde og boring og deraf følgen-

de kompakt konstruktion og lav stempel-hastighed, hvad der igen bevirker mindre slid. Motoren yder ca. 70 hestekræfter.

Motoren er forsynet med S. U. karburator og elektrisk benzinpumpe. Kølesystem med pumpe og termostat. Fuld tryksmøring ved tandhjulsoliepumpe. 12 volts elektrisk udstyr.

Som ved de øvrige Nuffield personvogne anvendes monokonstruktion, hvilket vil sige, at karosseri og chassis er eet, og der findes således ingen egentlig chassisramme.

Gearkassen er med 4 hastigheder fremad og forsynet med synchromesh. 4. gear anvendes ved normal kørsel, medens 3. gear er til brug i trafikken, og når man ønsker meget kraftig acceleration. Koble-lingen er den velkendte Borg og Beck tør-kobling.

Bremsesystemet er det nye Lockheed »two leading shoes« hydrauliske system. I dette system anvendes ved forhjulsbremserne en bremsecylinder for hver bremse-sko, hvad der giver den størst mulige bremsevirkning, idet hver sko kommer til

at virke på den mest ideelle måde i forhold til hjulets omdrejningsretning. Håndbremsen virker ved kabeltræk på baghjulene og betjenes ved et håndtag anbragt under instrumentbrættet.

Styringen er af rulle og sektor typen med en ny konstruktion af forbindelsesstængerne.

Karosseriet er meget rummeligt, og det indvendige udstyr er righoldigt. Både for- og bagsæde er af den gennemgående type i fuld bredde. Foruden handskerummet i instrumentbrættet findes en stor hyld til pakker under dette, og desuden er der hyldeplads bag bagsædets ryglæn.

Bagagerummet er meget rummeligt — 0,28 kubikmeter — og har en stor klap, der er hængslet foroven. Reservehjulet findes anbragt foroven og kan let udtages, uden at man behøver at fjerne noget af bagagen. På kuffertilåget findes monteret en lampe, som automatisk tændes, så snart låget åbnes. Det tjener dels til belysning i bagagerummet og dels som advarsel for bagfra kommende, når låget åbnes i mørke på landevejen, eller når man transporterer så megen bagage, at det er nødvendigt at køre med åbent låg.

SPECIFIKATION:

Motor: Boring og slaglængde 73,5×87 mm. 70 bremsehesterkræfter. 2215 ccm, kompressionsforhold 6,6:1. Der anvendes topventiler, som betjenes af en overliggende centralt monteret knastaksel, der løber i 4 lejer. Knastakslens løber direkte over ventilerne, og der anvendes således ingen vippearmer.

Ventildelene er udført i en yderst let konstruktion. Både ventiler, ventilløftere og knasterne er undergået en speciel hærtningsproces. Krumtapakslen er forsynet med svingvægte og fuldt dynamisk afbalanceret. Der anvendes 4 hovedlejer. Alle lejer er hvidtmetallejer.

Stemplerne er specielle trådomvundne expansionskontrollerede aluminiumstempeler. Hvert stempel har 2 kompressionsringe og 1 olieskrabering. Stempelpindene er monteret helflydende.

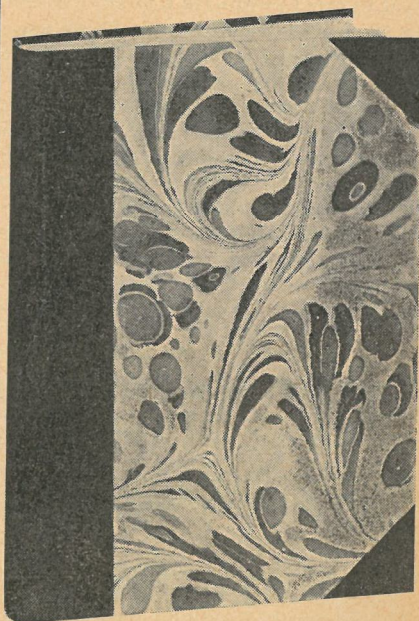
Plejlstangslejerne er hvidtmetal med løse stålskaller. Lejet for stempelpinden er bronze på stålskal. Fuld tryksmøring anvendes med et filter monteret lettilgængeligt i bundkarret.

Kobling: Enkelt tørplade 9",

FÅ S M J INDBUNDET

Nu kan vi indbinde SMJ i et smukt bind med ryg og hjørner i pluviosin og guldtryk på ryggen. Et smukt og solidt bogskabsbind. Prisen pr. årgang er kr. 5,00 plus porto. Leveringen finder sted i den rækkefølge, ordrerne indgår.

★



Indsend de blade, De ønsker indbundet, og forsyn pakken med tydelig afsenderadresse. Husk at emballere bladene godt. En god julegaveide, man må tænke på i god tid.

★

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

LILLE KONGENSGADE 43 KØBENHAVN K

Gearkasse: Ratgearskifte. 4 hastigheder fremad og 1 bak. Gearudvekslinger: 1,0, 1,34, 2,09, 3,21 og bak 3,21.

Kardanaksel: Hotchkiss type med Hardy Spicer nåleleje kardanled.

Bagaksel: Halvflydende hypoid type. Udveksling 4,1:1.

Bremsesystem: Lockheed »two leading shoe« system. 10" bremsetromler på alle hjul.

Affjedring: Uafhængig torsionsforhjulsaaffjedring. Baghjulsaaffjedring ved hjælp af halvelliptiske parallelfjedre, der er op-hængt i gummibøsninger, som ikke behøver smøring. Hydrauliske dobbeltvirkende støddæmpere for og bag.

Styring: Bishop rulle og sektor system. Der behøves ca. $3\frac{1}{4}$ omdrejning af rattet for at bringe hjulene fra den ene yderstilling til den anden. Fjedrende 42 cm rat.

Hjul og Dæk: Pladehjul med ekstra brede 6,00×15 Dunlop dæk monteret. Reservehjul er monteret i bagagerummet og kan udtages, uden at bagagen skal flyttes. Speciel dunkraft til anbringelse under den midterste dørstolpe, hvorved begge hjul på den ene side løftes samtidig.

Benzintank: Rumindhold 55 l. Tanken er anbragt bagtil, og der findes elektrisk benzinmåler på instrumentbrættet.

Instrumenter: Elektrisk ur, speedome-

ter med triptæller, benzinmåler, ampèremeter, olietryksmåler.

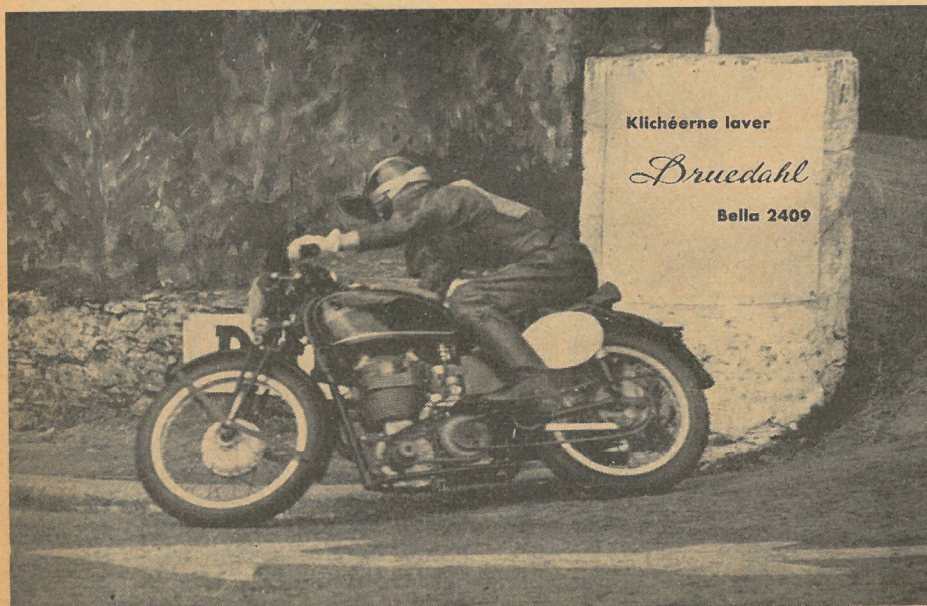
Elektrisk system: 12 volt 51 ampèretimer batteri monteret under motorhjelmen, sealed beam projektører med indbygget parkeringslys. Kombineret stop- og baglygte i hver side. Nummerpladebelysning, kraftigt horn, dobbeltvirkende vind-skærmsviskere, retningsvisere. Defroster-tragte indbygget i instrumentbrættet. Smith varmeapparat med automatisk temperaturregulering og Radiomobile radio- og antenneanlæg kan leveres som ekstra-udstyr.

Dimensioner: Største længde 4,496 m, største bredde 1,651 m, største højde 1,600 m, hjulafstand 2,794 m, sporvidde 1,346 m, vendecirkel 11,6 m, afstand fra jord 17,8 cm, vægt tom 1295 kg.

Pris incl. omsætningsafgift: kr. 17.990.

Den 18. august prøvekørte vi den nye Morris Six og blev hurtigt klar over, at det her drejede sig om en behagelig rejse-vogn konstrueret til en stor marchhastighed, d.v.s. at man med lethed holder en fart af over 100 km/tm., uden at det på nogen måde imponerer den kraftige motor.

Vognens benzinforbrug ser uhyre fornuftigt ud i forhold til størrelsen. Ved flere prøver i begge retninger fandt vi, at



det gennemsnitlige benzinforbrug ved 53,2 km/tm. var 9,25 km på 1 liter benzin. Den mærkelige hastighed fremkommer ved speedometerrevisionen. Som på de fleste nye vogne viste speedometeret en del for meget. Vi holdt ved en konstant hastighed nålen på 60 km/tm., men ved speedometerkontrol fandt vi, at hastigheden i virkeligheden kun var 53,2. De nedenstående oplysninger om hastighed er derfor den virkelige hastighed og ikke aflæst på vognens speedometer.

Ved 72 km/tm. steg forbruget til 7,4 km pr. liter. Accelerationsprøven over 200 m fra stående start, ligeledes som gennemsnit af flere prøver i begge retninger, gav til resultat, at denne strækning gennemkørtes på 17,0 sekund, og den samme prøve før 400 m gav tiden 26,8 sekund. Den laveste tid for accelerationsprøverne var henholdsvis 16,7 og 25,8. Ved disse prøver lagde man mærke til en ejendommelighed i gearområderne, idet andet gear kun dækker et meget lille område. Denne omstændighed sinker selvfølgelig en hård acceleration, men meningen er naturligvis at byde på et passende gear til bykørsel.

Tophastigheden ligger på omkring 130 km/tm., det nøjagtige tal kan vi ikke sige, da der må tages mange hensyn ved udførelsen af en sådan prøve, men vi vil formode, at hastigheden ikke ligger under 130.

Vognens køreegenskaber er på højde med tiden; på den allerførste demonstrationsmodel, der kom til landet, mærkede man vejbanens ujævnheder i rattet, men denne fejl er blevet rettet på vognene i den løbende produktion. Styretøjets udveksling er lidt stor i forhold til, hvad man er vant til, men det bevirker til gengæld, at selv de svageste af de svage køn med lethed kan tumle den store vogn. ★

VINTERSÆSONEN STÅR FOR DØREN

Et par traditionelle småting til huskesedlen

Ja, så er vi kommet så langt hen på året, at vi skal minde Dem om at skifte til vinterolie. Det skulle være unødvendigt at påpege de indlysende fordele, der er ved denne udskiftning, ligesom de fleste sikkert er klar over den risiko, de løber ved at køre med for tyk olie i vintermånederne. Det er nemlig en risiko, selvom den ikke kan opvise så drastiske og pludselige resultater, som mangelen på kølersprit ofte kan overraske med i frostperioden.

Det er imidlertid den lille daglige dosis, der gør det. Daarlige eller manglende smøring ved hver eneste morgenstart er noget, der tager på en motor. Starten bliver til lige vanskelig, og akkumulatoren overanstrenges. Selv når man har skiftet til vinterolie, må man være omhyggelig med opvarmningen. Motorcyklisterne bør lade motoren gå et par minutter, inden de begynder at køre, og bilisterne skal tildække køleren helt, medens de kører de første kilometer — når frosten sætter ind, skal man ikke være bange for at køre op til en halv snes kilometer, inden man åbner for køleluften. De bedste penge, en bilist kan give ud, er til et kølerforstyrkke. Vi skal i den forbindelse nævne de nye kølergardiner, der er monteret på vognen hele året rundt. De betjenes inde fra vognen, og man behøver således ikke at stoppe, når der skal åbnes for køleluften. Gardinet kan tillige indstilles således, at motoren netop får den rigtige arbejdstemperatur uanset frost eller tøj.

Norton

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

Royal Enfield

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

Francis-Barnett

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

Nærmeste forhandler opgives af:

øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

København K. · C. 9846

vest for Storebælt:

VILH. NELLEMAN A/S

Randers · Tlf. 1730

NORTON sætter 21 nye verdensrekorder

Joe Craig, »Norton«s berømte »professor«, benyttede de sidste dage i oktober til en rask, lille tur til Montlhéry. Sammen med ham var Artie Bell, Geoff Duke og Eric Oliver samt diverse Nortonmaskiner. Formålet med denne lille udflugt var at slå forskellige rekorder i såvel 350 ccm- og 500 ccm-klassen som i sidevognsklassen.

Banen er efterhånden blevet temmelig

ujævn, og efter nogle dages træning viste det sig, at det ville blive vanskeligt at gennemføre de lange distancer uden at skifte dæk, da slidbanerne blev slidt for hurtigt ned. Som ved alle rekordforsøg blev vejret så dårligt, som man overhovedet kunne tænke sig, hvorfor man måtte udsætte forsøgene. Da vejret endelig klarede op, rykkede militæret ind på banen og holdt øvel-

350 ccm SOLO					
TID	DATO	KØRER	MASKINE	DISTANCE	mls/tm.
2 timer	27.10.49	Bell og Duke	Norton	202,0 miles	101.05
2 timer Gl. rekord	18.10.30	Baker og Denly	A.J.S	199.9 miles	100.0
3 timer	27.10.49	Bell og Duke	Norton	303.2 miles	101.10
3 timer Gl. rekord	29.10.38	Pope og Earle	Norton	279.9 miles	93.0
4 timer	27.10.49	Bell, Duke og Oliver .. .	Norton	400.5 miles	100.19
4 timer Gl. rekord	26.10.31	Milhous og Tacheny .. .	F.N.	353.0 miles	88.3
5 timer	27.10.49	Bell, Duke og Oliver .. .	Norton	500.15 miles	100.09
5 timer Gl. rekord	26.10.31	Milhous og Tacheny .. .	F.N.	441.0 miles	88.1
DISTANCE	DATO	KØRER	MASKINE	TID	mls/tm.
500 km	27.10.49	Bell og Duke	Norton	t. m. s. 3 4 28.9	101.04
500 km Gl. rekord	29.10.38	Pope og Earle	Norton	3 20 30.0	93.0
500 miles	27.10.49	Bell, Duke og Oliver .. .	Norton	4 59 40.9	100.106
500 miles Gl. rekord	26.10.31	Milhous og Tacheny .. .	F.N.	5 42 0.0	87.7
600 og 1000 ccm SIDEVOGN					
DISTANCE	DATO	KØRER	MASKINE	TID	mls/tm.
50 km	25.10.49	Oliver	Norton	t. m. s. 0 18 27.6	100.97
50 km Gl. rekord	28.10.37	Milhous	F.N.	0 19 9.0	97.0
50 miles	25.10.49	Oliver	Norton	0 29 40.48	101.09
50 miles Gl. rekord	28.10.37	Milhous	F.N.	0 30 41.0	98.0
100 km	25.10.49	Oliver	Norton	0 36 53.9	101.04
100 km Gl. rekord	14.11.30	Milhous og Debay .. .	Gillet-Herstal	0 39 53.0	93.0
100 miles	28.10.49	Oliver	Norton	1 2 34.0	95.88
100 miles Gl. rekord	14.11.30	Debay og Milhous .. .	Gillet-Herstal	1 8 30.0	88.0
TID	DATO	KØRER	MASKINE	DISTANCE	mls/tm.
1 time	28.10.49	Oliver	Norton	95.9 miles	95.89
1 time Gl. rekord	20.10.34	Amort	Gnome et Rhône	91.9 miles	92.0
2 timer	28.10.49	Oliver	Norton	184.1 miles	92.39
2 timer Gl. rekord	10.10.49	Debay, Milhous og Sbalz ..	Gillet-Herstal	168.9 miles	84.0
500, 750 og 1000 ccm SOLO					
TID	DATO	KØRER	MASKINE	DISTANCE	mls/tm.
2 timer	28.10.49	Bell	Norton	223.7 miles	111.85
2 timer Gl. rekord	12.11.48	West, Graham og Monneret ..	A.J.S.	221.7 miles	111.0

ser en hel dag. Eftersom banen tilhører militæret, var der ikke andet at gøre end at vente igen.

Endelig gik det da løs med de forskellige rekordkørseler. Først startede Oliver med sidevognsmaskinen, der var forsynet med en reservetank i sidevognen. Først gjaldt det rekorderne for en time, 50 km, 50 miles og 100 km. Alt gik som det skulle, selvom Oliver mange gange havde vanskeligt ved at holde maskinen på den ujævne bane. Da der var et lille kvarter tilbage af timen, eksploderede bagdækket, men baghjulet blev udskiftet på rekordtid, men 5 minutter senere eksploderede det igen. Ikke desto mindre satte Oliver 6 verdensrekorder.

Duke havde en enkelt gang vrøvl med et tændrør, og Bell kunne ikke få motoren til at trække maskinen, og det viste sig, at forkæden havde kilet sig fast i en lille revne i kædeskærmen. Man ved imidlertid, at alle disse uheld skal komme under rekordforsøg — os bekendt er der aldrig slået motorcyklerekorder uden besværligheder.

Rekorderne blev slået på ren benzin, og maskinernes udstyr var iøvrigt: Esso benzin, Castrol olie, Dunlop dæk, K.L.G. tændrør, Amal karburatorer og BTH magneteter.

Glimrende præstation

af Ejvind Hansen
i FMS' efterårstrial

Man kan uden overdrivelse sige, at det var en fugtig oplevelse for deltagerne i FMS' efterårstrial, der blev kørt på Fyns Hoved den 23. oktober.

Der var ialt 5 etaper, der overgik hinanden med fugtige overraskelser. Alle strækningerne var fedtede og æltede, og overalt i lavningerne stod vand, der til tider gik op til hjulnavene på motorcyklerne. Der kunne dårligt tænkes vanskeligere forhold for de 25 deltagere, men ikke desto mindre gennemførte Ejvind Hansen alle etaperne fejlfrit og blev vinder med alle point i behold. Foruden at vinde alle 5 etaper viste han sig fuldstændig overlegen ved at køre

strækninger på 2.30, hvor de fleste andre ryttere fik noteret tider på over 10 minutter. Resultaterne blev:

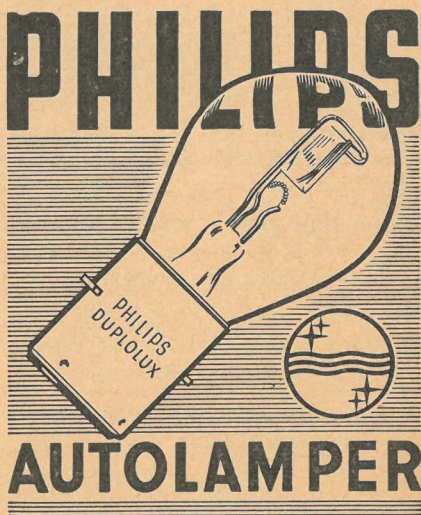
1. Ejvind Hansen, 500
2. Poul E. Petersen, 425
3. Kjeld Hansen, 415
4. Niels E. Nielsen, 395
5. Sv. Schmidt, 335.

Juniorer.

1. L. Frandsen, 475
2. Poul Ørnlef, 435
3. Poul Petersen, 365
4. Vilh. Hansen, 350.

Begyndere.

1. Erik Andersen, 455
2. Erik Schou, 430
3. Henry Rasmussen, 385
4. Egon Clausen, 375
5. Rasmus Rasmussen, 320.



VERDENSMESTEREN



BLANDT LETVÆGTERE

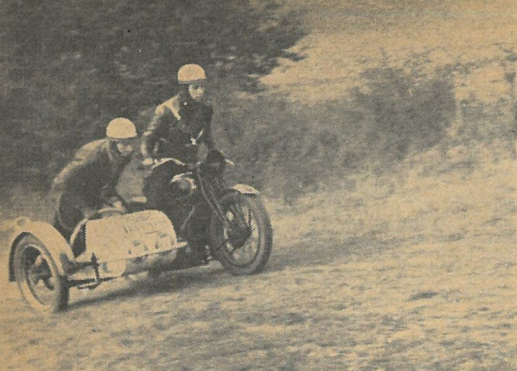
PRIS:

KR. 1710-

LEVERING FRA DAG TIL DAG

RASMUSSEN & SKJOLD

WESTEND 15 - VESTER 1414



Fra SMK's trial. Vinderen i seniorklassen Egon Walther.
(Foto VM.)

Trial i Ganløse

Frederiksberg Motorklub afholdt søndag den 30. oktober trial i Ganløse. Flere hundrede mennesker overværede de gode præstationer, og der startede 45 kører. Resultaterne blev:

Senior Solo: 1. Alfred Hansen, Norton, 470 p. 2. Leon Hansen, BSA, 450 p. 3. Ejv. Nielsen, Ariel, 445 p.

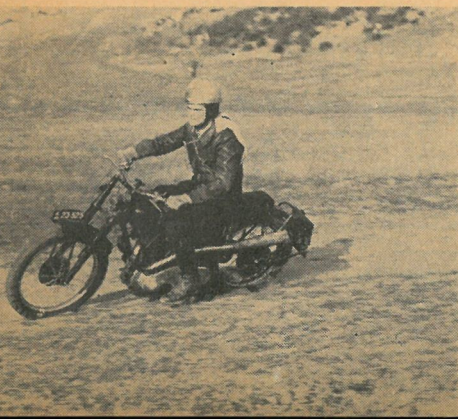
Senior sidevogn: 1. Egon Walther, Triumph, 480 p. 2. Helmer Albrechtsen, BMW, 458 p.

Junior sidevogn: 1. Frank Hendrich, Nimbus, 470 p. 2. Carlo Jensen, Nimbus, 440 p. 3. Erik Johansen, Nimbus, 420 p.

Junior solo: 1. Leif Larsen, Royal Enfield, 415 p. 2. Mogens Gornitcha, Velocette, 410 p. 3. Sv. Vindelbach 405 p.

Begyndere: 1. Ove Madsen, BSA, 455 p. 2. Gun. Jacobsen, Nimbus. 375 p. 3. Skjold Jørgensen, BSA, 340 p.

Fra SMK's trial på F.A.M.K.s scramblebane.
Arne Jørgensen under stilproven.
(Foto VM.)



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



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

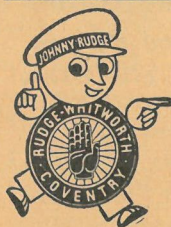
A.J.S.

ODENSE

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Telf. 545 (Lokal 6)



Motorcycle-
Værksted

Specialværksted for

INDIAN - RUDGE

Reservedele og Udstyr

BRDR. BECH

Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

Redaktion og Ekspedition:
Ll. Kongensgade 43, København K. Tlf. Palæ 8293.
Postgiro 68833.
Ansvarshavende redaktør: Mogens Damkier.

REDEX forbedrer Deres vogn - en prøve vil bevise det

Hvad er REDEX?

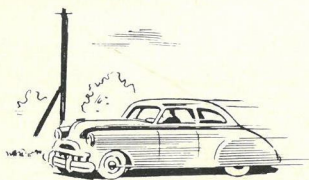
REDEX er en specialraffineret mineralolie, hvormed De kan rense Deres motor, give den nye kræfter og forøge acceleration og tophastighed. REDEX er ikke et »tryllemiddel«, men dets virkninger kan reelt bevises gennem en afprøvning af vogn og motor før og efter REDEX-behandlingen.

Hvordan bruges REDEX?

Først »tunes« motoren, d. v. s. man hælder REDEX i indsugningen, mens 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 motordele 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.

REDEX - virkningen viser sig straks



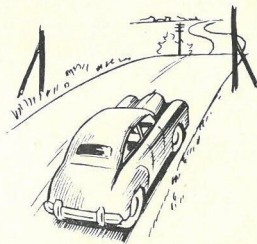
Accelerationsprøve

En afprøvning på landevej, som De selv kan foretage, vil straks kunne overbevise Dem om REDEX-oliens gunstige virkninger. Afmærk et punkt på vejen, passér det i tredje gear med en fart af 15 km i timen og kontroller med et stopur, hvor lang tid det tager før og efter REDEX-tuningen at nå 60

km i timen. Resultatet er rent ud forbausende - ofte 25% hurtigere.

Bakkeprøve

Prøv at forcere den samme bakke før og efter REDEX-tuningen. Trækkraften er forøget betydeligt, — det går hurtigere op ad bakke og tit uden brug af lavere gear.



Nedsat friktion

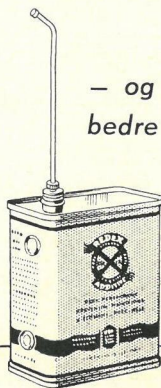
REDEX gør oliefilmen tyndere, men stærkere, og nedsætter derved friktionen ganske betydeligt. Hvis man måler temperaturen i kølevand, motorolie, gearkasse og differentiale før og efter REDEX-behandlingen, vil man se, at den nedsatte friktion medfører lavere temperaturer overalt.

Mindre benzinforbrug

Som følge af den forøgede kompression og den nedsatte friktion går benzinforbruget ned, hvorved udgiften til REDEX mange gange indtjenes.

Giv
Deres
vogn
en REDEX
kur

— og De får en
bedre vogn!



Enerepræsentation for Danmark:



POLITITORVET **F. BÜLOW & CO.** KØBENHAVN V
Kongelig Høflerleverandør

FÅS HOS AUTOMOBILFORHANDLERE OG MEKANIKERE LANDET OVER

AJS

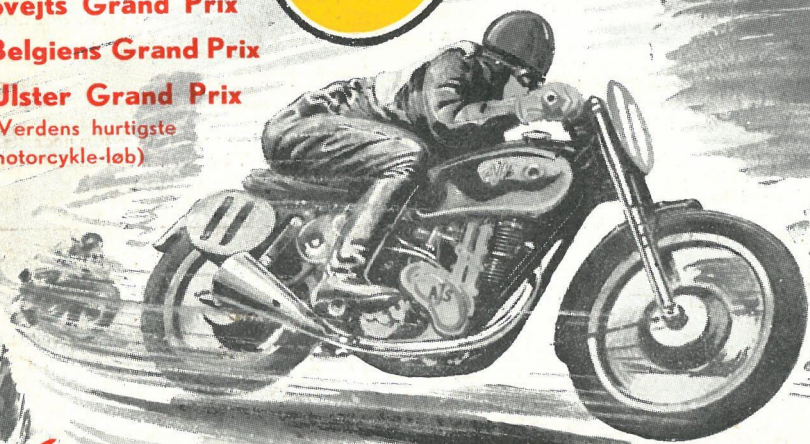
Vinder af:

Svejts Grand Prix

Belgiens Grand Prix

Ulster Grand Prix

(Verdens hurtigste
motorcykle-løb)



*Den berømte Racer
- den foretrukne
Standardmaskine*

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN, ODENSE