

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 12 - 3. årg.

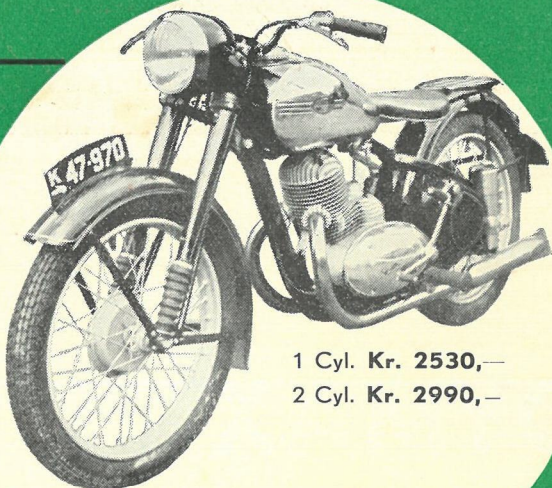
En „fast“ start på Wiens motorstadion

DECEMBER 1949

MOD KØBSTILLADELSE TIL MOTORCYKEL ELLER LETVÆGTER KAN VI OMG. LEVERE

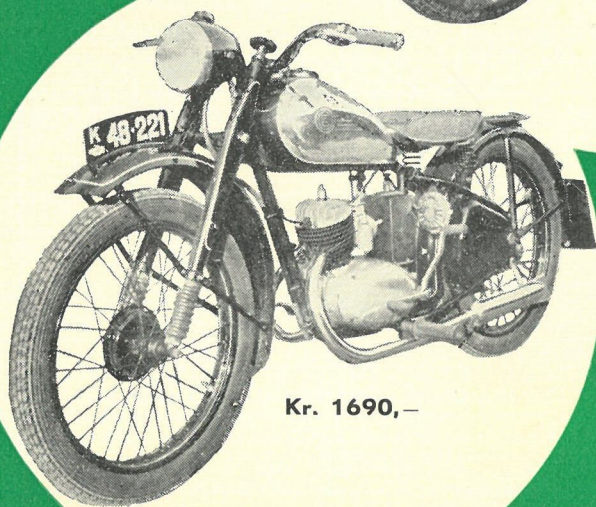


Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sæddel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort Jawa så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 BHK eller 2-cyl.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

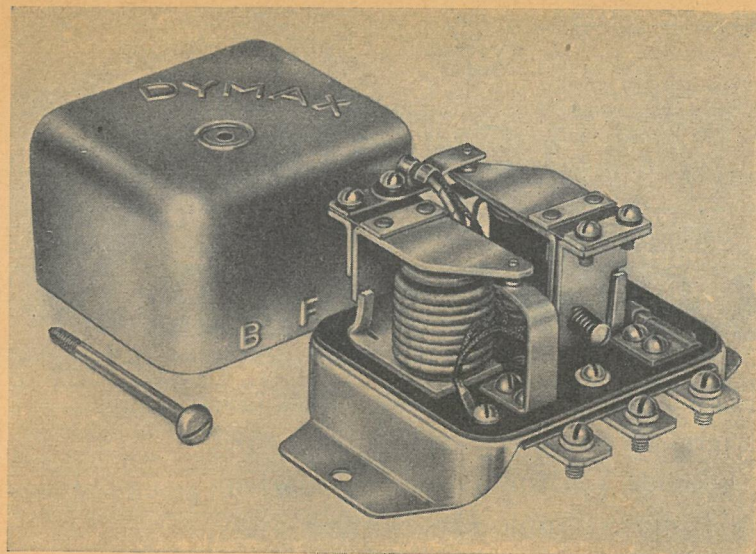
Telf. 3232 Strømmen 27

Telf. 6103 Sdr. Boulevard 156

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk Motorcykleindustri



DYNAMAX

Spændingsrelæer

Leveres i:

4 NORMALTYPER

dækkende alle Dynamoer
op til 200 Watt

4 SPECIALTYPER

til Motorcykler og større
12 Volts Dynamoer

Priser: Kr. 46,-, 49,- og 52,-

Fabrikat:



ROSKILDE

Føres af alle Auto- og Motorcyklefor-
handlere samt Auto-elektriske Værksteder

HOVEDFORHANDLER

SVEND  OLSEN

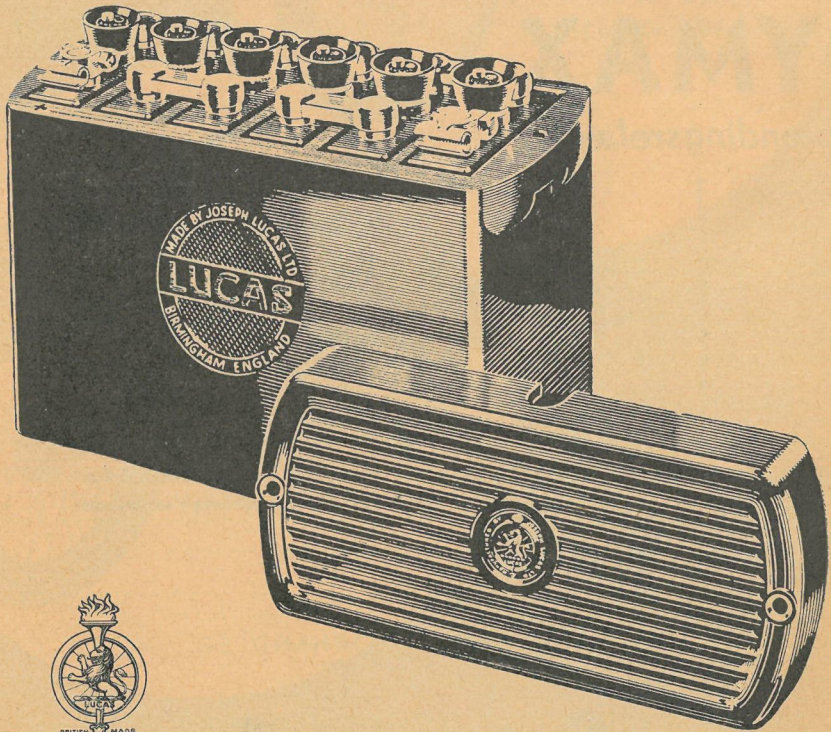
Halmtorvet 13 . Kbhvn. V. . Central 9063

Export til
Norge, Finland,
Sverige
og Island.



LUCAS BATTERIER

De originale Lucas Batterier har opnået deres popularitet ved deres enestående konstruktion og holdbarhed
— derfor foretrukket verden over.



REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER . NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K

SKANDINAVISK MOTOR Journal

3. ÅRG.

15. DECEMBER

NR. 12

Redaktion og ekspedition:
Lille Kongensgade 43, Kbh. K.
Tlf. Palæ 8293 - Postgiro 68893

★

Ansv. redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

★

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

INDHOLD:

1950 kører frem	6
Så korte han heller ikke hurtigere!	22
Amerikanske julelege	24
Rex May's sidste løb	28
Helt ny bremsekonstruktion ..	31
S. U. karburatoren	33
Let novemberkåsa	41
Fiat 500 C og Simca 8	44
Hårdt løb over 4500 km ..	45
Kort fortalt i tekst og billeder	46
Vejbygningens svingteknik ..	48
British Experts Trial	51
Vådt efterårstrial	52
Æbelø motorclub	54
Nimbus og Redex	56

MOTORKONTORET

— *der ikke er noget motorkontor*

Når et motorkøretøj skal indregistreres i København, kan det tage op til 5 timer eller mere af ejerens eller forhandlerens tid — som et kuriosum i denne sammenhæng skal vi lige erindre om, at det tager en halv time at få et barn døbt.

Når man har gået vognen igennem fra A til Z og fundet den i forsvarlig stand, skal man — såfremt det er et nyt køretøj — til toldvæsenet og betale omsætningsafgift, hvorefter man får udfærdiget toldattesten. Derfra begiver man sig til vognvægten og får en vejeseddel, inden man stiller hos den motorsagkyndige til syn. Her er i reglen en rum ventetid, alt afhængig af, hvor mange vogne og motorcykler der er netop den dag. Derefter går man til motorkontoret og får opgivet køretøjets fremtidige nummer, som skal opgives, når man derefter kører ud til skattevæsenet og betaler skat.

Når man kan fremvise den behørig kvittering for skatten, kan man atter vende tilbage til motorkontoret og få udleveret sine nummerplader. Det lyder jo simpelt og ligetil — der er blot det at bemærke, at der er en god bid vej mellem de forskellige kontorer, og mange stakler er ankommet til motorkontoret for at få udleveret nummerplader nøjagtig et minut efter, at der var lukket.

Tænk hvor mange menneskers tid der blev sparet hver eneste dag, såfremt motorkontoret virkelig var et motorkontor. Var det så vanskeligt at indrette et sted, hvor der var både vognvægt og en lille filial af told- og skattevæsen? Spørgsmålet har været rejst, og man fandt frem til et fremtidsperspektiv, idet man opdagede, at ramperne under den nye Langebro ville være velegnede til formålet. Efter sigende var politiet hurtigere i vendingen og

meddelte, at de havde tænkt sig at indrette garager det pågældende sted — og så er man altså foreløbig lige vidt. Det er ikke småting, der hydes publikums tålmodighed, og det kunne være morsomt — omend barbarisk — at stille en amerikansk rationaliserings - ekspert overfor disse kendsgerninger og bagefter undersøge, hvilket knæk hans mentale tilstand havde lidt.



★

Garager

Medens vi er ved spørgsmålet garager, så vil garageproblemet blive alvorligt i den kommende tid. Overalt ser man nybygninger uden garager, og i en nybyggerby som Virum i Københavns omegn er det konsekvent gennemført, at selv huse, der er bygget før krigen, ikke har garager. Der er intet i vejen for, at man bygger en ejendom med 96 lejligheder uden at indrette een eneste garage. Selvfølgelig er det betydeligt vigtigere, at folk får lejligheder at bo i, og det ville være uforvarsomt at bruge materialerne til garager, når der er mangel i byggeindustrien, men der er mange

ejendomme, hvor man udmærket kan indrette garager i kælderen uden derfor at bruge af materiale-reserverne. Alle de vogne, der år ud og år ind må stå på gaden, vil før eller senere betyde et national-økonomisk tab, fordi de bliver slidt uforholdsmæssig meget, når de om vinteren skal startes med en iskold motor, for blot at nævne en enkelt af ulemperne. En opvarmet garage vil for både den enkelte bilejer og for hele landet kun betyde en brøkdæl i udgift i forhold til, hvad det koster at have køretøjerne holdende i fri luft.

★

Pløre og bremses

Vi er nu kommet til den plørede, fugtige tid, hvor der næsten konstant står en tåge af forstøvet mudder rundt om køretøjernes hjul. Under bykørsel og kortere ture har dette intet at sige, men på langtur, hvor man ofte kører lange strækninger uden at bruge bremserne, kan det have den virkning, at bremseevnen ned-sættes betydeligt. »Mudderforstøvningen« trækker ind i bremserne og virker som et udmærket smøremiddel mellem bremsebelægning og tromle.

Så længe man med regelmæssige mellemrum bruger bremserne, vil bremsevarmen hurtigt gøre det af med smøreevnen i det indtrængende snavs. Når man på langtur skal gennem en by, vil

det derfor være klogt at bremse vognen af, inden man møder den første trafik — ellers kan man meget let få en overraskelse.

★

Thi kendes for ret —

Man må undres, når man kommer til § 37 i lovene for motorsport i Danmark. I §§ 34—36 er anført forskellige årsager til, at en rytter kan udelukkes fra aktiv kørsel, og det er selvfølgelig meget logisk, at man kan smide en mand ud, når han ikke vil følge spillets regler, hvadenten det drejer sig om unfair kørsel eller andet brud på reglementet. Men så kommer § 37. I denne står slet og ret: »Køreren har ikke krav på at få opgivet grunden til en i henhold til §§ 34—36 truffen disposition«. Altså standret uden præmisser eller andre dikkedarer. Denne paragraf bringes naturligvis meget sjældent i anvendelse, men tænk hvad den kan forårsage, hvis den bliver misbrugt.

Det virker ikke klædeligt at se en bestemmelse, der i den grad smager af diktatur, i et dansk sportsreglement. Kan man gøre sig den ulejlighed at tage en rytters sag op til drøftelse, kan man vel også gøre sig den ulejlighed at meddele ham grunden til hans udstødelse i forbundsens evige mørke og eventuelt give ham lejlighed til at forsvare sig — eller kan man ikke?

VERDENS MEST SOLGTE AUTOMOBILOLIE ER BLEVET ENDNU BEDRE

-- Sommerlet start og gang med ny Mobiloil **ARCTIC**

Ny Mobiloil, der i sommer erobrede Danmark, har som vinterolie den samme stimulerende virkning på Deres motor. Skift nu til vinterolie og mærk forskellen. — Forlang ny Mobiloil med den flyvende røde hest, symbol på fremskridt og fart.

Den renser, mens den smører

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

Tåler særlig hård belastning

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

Effektiv smøring

Den nye Mobiloil indeholder stoffer, der forhindrer skumdannelser og derved sikrer en konstant og effektiv smøring.

— derfor bedre økonomi

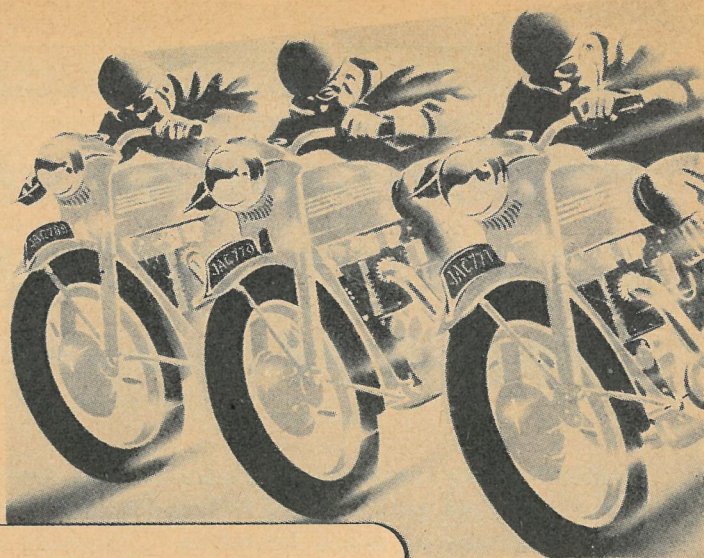


Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY. SMØREOLIESPECIALISTER

1950

kører frem



*En oversigt over hvad motorcykleindustrien byder på af nyheder. — Prisliste over maskinerne incl. omsætningsafgift.
— En interessant sammenligning mellem motorcyklers og bilers hestekraftoverskud.*

Som vi skrev i sidste nummer af »SMJ«, er en af de væsentligste nyheder, 1950-modellerne bringer, de to maskiner med motorer på 650 ccm efter princippet lodret TWIN. Dette brud med de traditionelle slagvolumen-klasser må først og fremmest ses på baggrund af den engelske motorindustri's kamp for at skaffe dollars til landet. Man har allerede haft en anelig succes med 500 ccm TWIN modeller i USA, men de store afstande i forbindelse med hovedveje beregnet til store hastigheder har gjort, at det amerikanske publikum kræver motorcykler, der er slidstærke trods kørsel i de højere hastigheds-områder.

De engelske fabrikker har da i første række valgt den fremgangsmåde at forøge motorernes slagvolumen for derved at opnå en større hestekraftydelse. På denne måde kan de igennem en højere gearing sætte omdrejningstallet ned i forhold til en given hastighed. Spørgsmålet vil imidlertid være, om det engelske og continentale publikum vil være interesseret i disse store maskiner.

Skal man vurdere fremtidsperspektiverne ud fra skandinaviske forhold, vil det

være tydeligt, at det svenske og det norske publikum vil være interesseret i maskiner med rigeligt kraftoverskud til de bratte stigninger, og samtidig med en anelig marchhastighed over de lange stærkninger. Allerede før krigen var 500 ccm maskiner langt foretrukket fremfor 350 ccm maskiner af det norske og svenske publikum. Noget helt andet er, at ingen af de nordiske lande har større strækninger, hvor landevejene tillader 650 ccm maskiner at køre med tophastighed, d. v. s. med 160 km i timen. Man må derfor se en eventuel succes i Norge og Sverige på baggrund af motorernes kraftoverskud ved de stærke stigninger. Her i landet vil 650 ccm klassen hovedsageligt være baseret på sidevognskørsel, og selvfølgelig er der altid Liebhaber til meget kraftige motorer, selv om denne kraft må betegnes som luksus for vort vedkommende. Det er indlysende, at en 650 ccm motor vil have et større benzinforbrug ved lave hastigheder, medens benzinforbruget ved større hastigheder vil være omtrent ens for 500- og 650 ccm-motorers vedkommende.

Som vi så ofte har nævnt, er enhver

standardmotor et kompromis mellem mange forskellige faktorer, og her er det i første række fremstillingsomkostninger, driftsøkonomi, hestekraftydelse og tophastighed, der spiller en rolle. Man må derfor, når man skal købe en motorecykel, først og fremmest gøre sig fuldstændig klart, hvad den skal bruges til, og derefter vælge den type maskine, hvor man har størst udbytte af de samlede egenskaber. Ved man på forhånd, at man skal køre lange ture med en god gennemsnitshastighed, vil det være uklogt at se på en lille maskines tilsyneladende økonomiske fremfærd, da det i længden vil være dyrere at lade en lille maskine være kronisk overanstrengt, end det er at ofre den benzin, der skal til, ved brugen af en større og kraftigere maskine.

Hvad kraftoverskud angår, ligger mo-

torcyklerne betydeligt forud for bilerne, og inden for et givet hastighedsområde vil en lille motorecykel i mange tilfælde yde det samme som en mellemstor bil. Det vil være ganske interessant at betragte nedestående udregninger, hvor forskellige bilers og motorecyklers hestekraftoverskud er sammenlignet.

Som grundlag for bedømmelsen har vi for fire kendte motorecykler og tre kendte bilmodeller i forskellige slagvolumenklasser beregnet accelerationsevnen i det højeste gear svarende til motorens maksimale hestekraft, således som den opgives af fabrikerne. Som enhed for accelerationsevnen er benyttet tyngdens acceleration (altså accelerationen for et legeme, der falder frit uden hensyn til luftmodstanden). Resultaterne fremgår af følgende tabel.

Accelerationsevnen og hestekraftoverskud for forskellige biler og motorecykler

	Egenvægt	Slagvolumen	Accelerationsevne
MOTORCYKLER			
Puch 250 TF	125 kg	248,1 ccm	12,2 pct.
Triumph 3 T, twin	158 »	349,0 »	13,0 »
BSA Gold Star	161 »	499,0 »	16,2 »
Triumph Thunderbird	168 »	649,0 »	17,0 »
PERSONBILER			
Ford Anglia	765 »	933,0 »	6,55 »
Jaguar Super Sport 2-liter, 4-cyl.	1220 »	1970,0 »	12,36 »
Ford V-8 1950 4-dørs sedan	1400 »	3622,0 »	11,40 »

Det fremgår med al ønskelig tydelighed, at selv med den svageste af de nævnte motorecykletyper er man med hensyn til accelerationsevne praktisk talt lige så godt stillet, som hvis man kører i den gunstigste af de valgte personvogne, nemlig den 2-liters Jaguar. Det skal bemærkes, at vi ved den ovennævnte beregning naturligvis har taget hensyn til køretøjernes belastning, idet vi til egenvægten har lagt vægten af vand, olie og benzin samt for motorecyklernes vedkommende vægten af 1 person (80 kg) og for bilernes vedkommende vægten af 2 personer (150 kg).

Vi har ved samme lejlighed beregnet det effektive middeltryk for de nævnte køretøjer (se SMJ for august i år, side 4 ff.), og det viser sig da, at det for de fire mo-

torcykler andrager henholdsvis 4,84 (totakter), 7,52, 7,6 og 7,25 at, medens det for de tre vogne er henholdsvis 5,65, 9,6 og 5,92 at. Når man ser bort fra Jaguar motoren, der repræsenterer en topydelse indenfor sportsvognsklassen, er det bemærkelsesværdigt, så høje middeltryk man kan få ud af de luftkølede motorecyklemotorer. Forklaringen herpå er den, at motorecyklerne, netop på grund af det store hestekraftoverskud, kun udnytter det høje middeltryk gennem længere tidsrum, når der køres med høj hastighed, ved hvilken afkølingsbetingelserne for cylindrene er særdeles gunstige. Under iøvrigt lige forhold ville det aldrig være muligt at komme op på det samme middeltryk i en luftkølet motor som i en vandkølet.

AJS

For trial og scramble kørere vil det sikkert være af interesse, at A. J. S. kommer med 2 helt nye sports-modeller. Disse maskiner er ikke, som i tidligere tider, standard-maskiner, der er modificeret til formålet ved hjælp af højere stel, oplagt udblæsningsrør, mindre skærme o. s. v. Det er virkelig modeller, der er bygget til formålet, en linie, som man i det hele taget er kommet ind på efter krigen. Disse trial maskiner findes både i 350 og 500 ccm klassen, og de har begge letmetal-cylinder med indpreset foring og letmetal-topstykker med indstøbte ventilsæder og skærme og forgafler i letmetal, medens benzintanken stadig er i stål. Maskinerne er forsynet med den nye Lucasmagnet, der er fuldstændig vandtæt. Magnetens kontakt er indkapslet under et låg, hvori er anbragt et åndehul, der gennem et rør udmunder på højde med tanken. Eventuelle overtryk med efterfølgende vacuum forårsaget af henholdsvis varme og afkøling udlignes på denne måde, uden at der kommer fugt ind i magneten. Iøvrigt har A. J. S. følgende modeller i fabrikation:

350 og 500 ccm med og uden fjedrende bagstel,

500 ccm 2-cylindret med fjedrende bagstel foruden den allerede berømte 350 ccm racermaskine »R 7«.

Bremserne er blevet forbedret på 1950-modellerne, idet bremsearmen på forhjulene er gjort lidt længere, hvorved opbremsningen bliver mere gradvis, og bremsepedalen til baghjulet er udformet således, at den giver et mere direkte træk til baghjulsbremsen. Derudover er der ingen forandring fra 1949-modellerne.

Priserne er med omsætningsafgift:

Model 16 M	350 ccm	Kr. 3677,00
» 16 MS	350 »	» 3999,00
med fjedrende bagstel		
» 18	500 »	» 4307,00
» 18 S	500 »	» 4630,00
med fjedrende bagstel		
» Spring Twin 500	»	» 5375,00
med fjedrende bagstel		

Alle motorerne er topventilede.

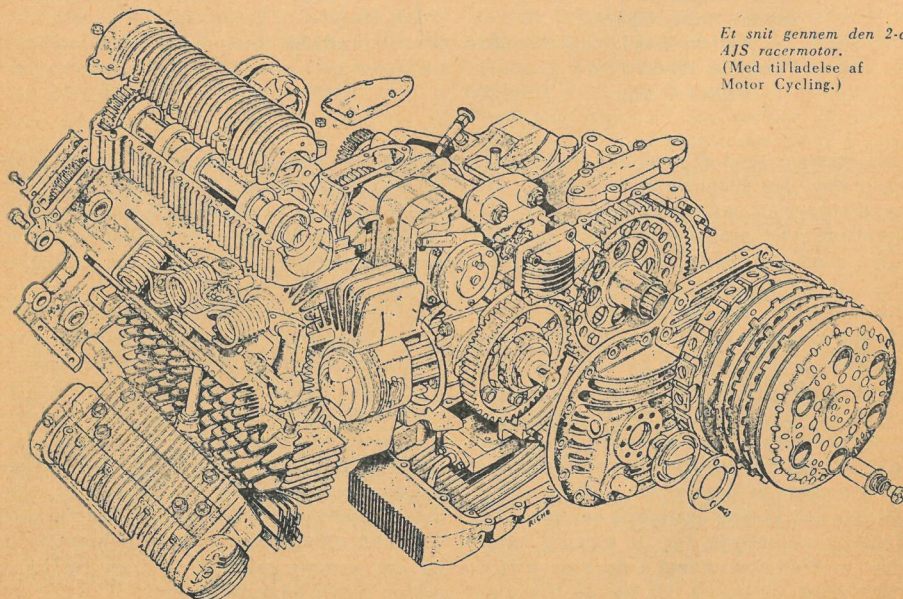
350 ccm modellerne yder 16 bhk ved 6000 omdr./min. Tophastighed 119 km/tm.

500 ccm modellerne yder 22 bhk ved 5500 omdr./min. Tophastighed 136 km/tm.

Twin-modellerne yder 30 bhk ved 6800 omdr./min. Tophastighed 160 km/tm.

ARIEL

ARIEL kommer med en nyhed på bremsernes område. Fodbremsepedalen kan indstilles i en hvilken som helst ønskelig stilling i forhold til fodhvileren. Men ligegyldig hvordan man stiller den, vil den ikke komme i berøring med udblæsnings-



*Et snit gennem den 2-cyl.
AJS racermotor.
(Med tilladelse af
Motor Cycling.)*

røret, når den bliver trådt helt i bund. På de 2- og 4-cylindrede modeller er speedometret blevet flyttet op over forgaffen, hvor det er lettere overskueligt. En anden nyhed finder man på den 4-cylindrede model, hvor man kan afmontere baghjulet, medens bagkæden og kædehjulet forbliver på plads sammen med hele bremsen. Dette arrangement findes nu som standard på alle de 4-cyl. maskiner.

Også ARIEL kommer med en ny trial model på 497 ccm og med udstrakt brug af letmetal. Maskinerne fås atter, med undtagelse af »RED HUNTER« modellerne, med grøn lak.

ARIEL har følgende modeller på programmet:

Model VB 600 ccm sidevent.	Kr. 4005,00
» NG 350 » topvent.	» 3750,00
» VG 500 » »	» 4140,00
» NH 350 » »	» 3960,00
» VH 500 » »	» 4490,00
» KG 500 » Twin »	» 4840,00
» KH 500 » » »	» 5100,00
» 4 G 1000 » 4-cyl.	» 5920,00

Priserne er med omsætningsafgift. Modellerne NH, VH og KH er alle Red Hunter modeller. Den nye trialmaskine VCH koster uden omsætningsafgift kr. 4540,00. Alle modeller kan leveres med fjedrende bagstel mod ekstra betaling. Trialmodellen vejer kun 136 kg mod de andre 500

ccm-modeller, der vejer 170 kg. Den fire-cylindrede model, der også har letmetal-cylindre, vejer kun 2 kg mere end 500 ccm-modellerne.

AMBASSADOR

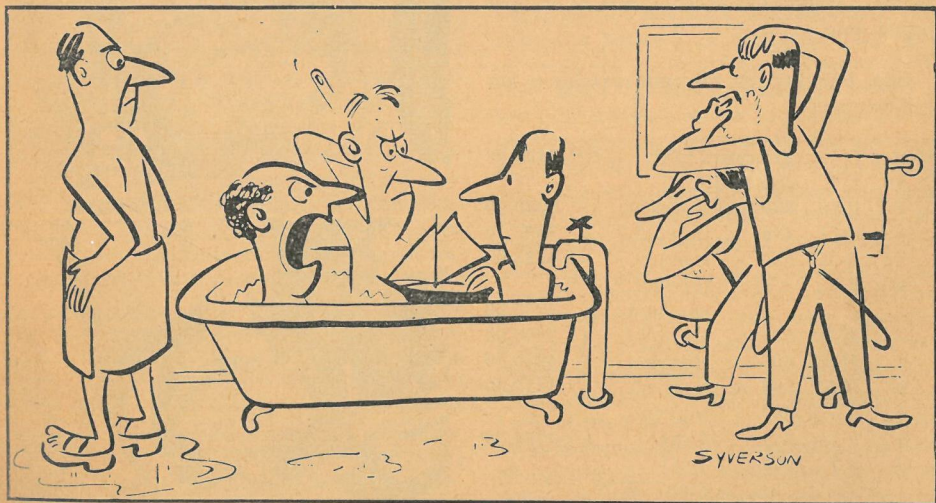
AMBASSADOR har 3 modeller på programmet, nemlig serie III, IV og V. Serie V er forsynet med telescopforgaffel af det princip, vi nævnte i sidste nummer. Serie III er den maskine, der hidtil er blevet indført her i landet med 197 ccm Villiers motor og fuldstændigt elektrisk udstyr. Prisen for denne maskine med speedometer og omsætningsafgift er kr. 2462,00.

BSA

BSA fabrikkerne har som sædvanlig et overdådigt program på tapetet. Af nyheder må i første række nævnes GOLDEN FLASH 646 ccm 2-cylindret motor efter systemet lodret TWIN. Motoren udvikler 35 BHK.

Specifikationen er iøvrigt: boring 70 mm, slaglængde 84 mm, kubikindhold 646 ccm, kompressionsforhold 6.5:1 og 2. AMAL karburator.

TRANSMISSION: Udvekslingsforhold 5.1, 6.2, 9.0 og 13.2:1, baghjuls-affjedring efter det lodrette telescop-princip, dækstørrelse 3.25×19 på forhjulet, 3,50 på baghjulet.



— Hvis De absolut skal sejle med skibe, kunne De så ikke finde et badekar for Dem selv — ?

Som det vil ses, vil denne maskine være i besiddelse af et meget stort kraftoverskud i betragtning af, at gearingen er den samme som på model A 7, der er en 500 ccm TWIN.

Af andre nyheder kan nævnes, at BANTAM modellen nu også kan leveres med fjedrende bagstel og stort lysanlæg, ligesom der fremstilles en TRIAL model på 125 ccm. Den kendsgerning, at de continentale maskiner på 125 ccm har indtaget fremtrædende placeringen i de store engelske trials, vil sikkert være medvirkende til, at de engelske fabriker for fremtiden vil interessere sig mere for denne klasse i motor-sporten.

GOLD STAR serien, der sidste år overraskede med den meget interessante 350 ccm model, kommer nu med en fuldstændig nykonstrueret 500 ccm model. Denne model bygger på de samme principper som 350 ccm modellen, hvorved forstås, at den kan leveres som et helt »mecano-sæt« med 3 forskellige kompressionsforhold og udskiftelige aksler i gearkassen, der gør maskinen lige velegnet til trial, baneløb og TT, foruden at den naturligvis er en meget overlegen touring model. Motoren er 1-cylindret i letmetal og indpresset støbejernsforing. Topstykket er naturligvis også i letmetal med indstøbte ventilsæder. Maskinen kan leveres med omdrejningstæller i stedet for speedometer eller med begge dele.

BSA har iøvrigt følgende maskiner på programmet:

Model D 1	125 ccm 2 takt	Kr. 2160,00
» D 1	competition	
» C 10	250 ccm sidevent.	» 2920,00
» C 11	250 » topvent.	» 3030,50
» B 31	350 » topvent.	» 3635,00
» B 32	350 » topvent.	
	sportsm.	» 4285,00
» M 20	500 » sidevent.	» 4090,00
» M 21	600 » sidevent.	» 4220,00
» M 33	500 » topvent.	» 4415,00
» A 7	500 » topvent.	
	2-cyl.	» 4688,00
» A 7	500 » 2-cyl.	
	Star TWIN	
» B 34	500 » topvent.	
	sportsm.	» 4558,00

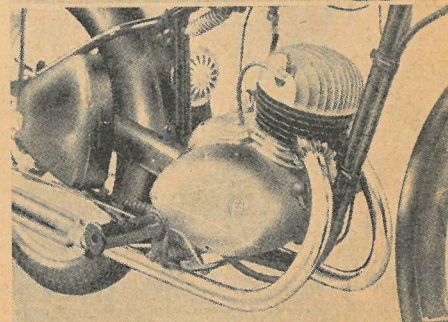
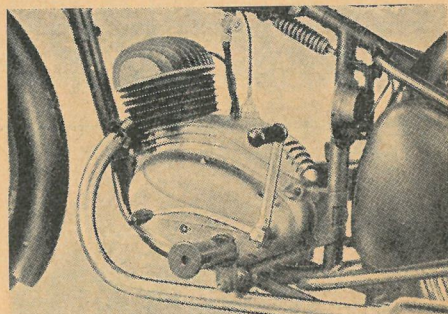
GOLDEN FLASH 650 ccm TWIN

Samtlige priser er inclusive omsætningsafgifter.

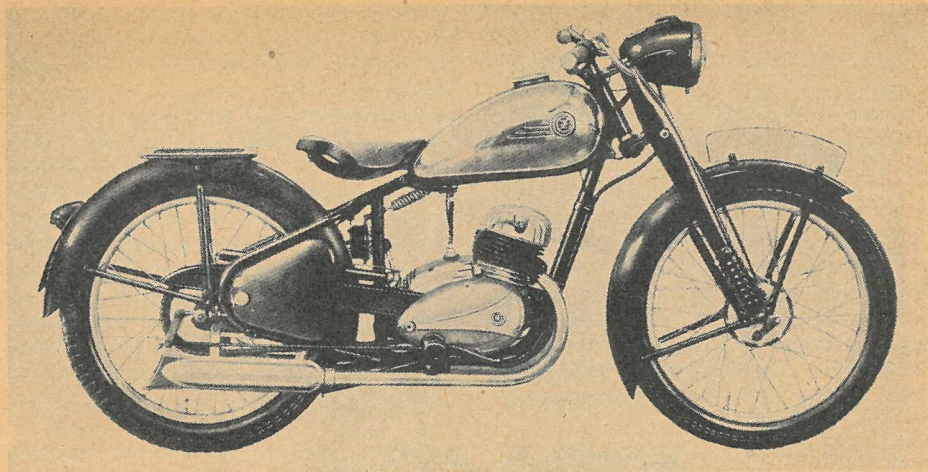
Modellerne B 32 og B 34 er GOLD STAR modeller.

CZ

CZ fabrikerne har en ny serie under forberedelse. Slagvolumenet er sat op til 148 ccm med 57 mm boring og 58 mm slag, karburatoren er blevet indkapslet ligesom på Jawa, og skjoldet, der dækker selve karburator-huset, er let aftageligt, når 2 skruer er fjernet. Det elektriske system er udbygget, idet svinghjulsmagneten nu er koblet sammen med en dynamo på 25 Watt. Batteriet er lukket inde i en kasse på venstre side diametralt modsat værktøjsskassen, der er anbragt på højre side. Hvornår denne maskine kan eksporteres, kan man endnu ikke sige noget om. 125 ccm modellen har stadig succes på markedet, og prisen for denne maskine inklusiv omsætning er 2.800,00 kr.



Den nye 150 ccm CZ motor med indkapslet karburator.



Den nye 150 ccm CZ har samme stel som 125 ccm modellen, blot er forgaflen forandret lidt, således at der er større vanding i affjedringen.

DOUGLAS

Douglas har virkelig nyheder på programmet. For det første er man begyndt fabrikationen af den allerede berømte italienske VESPA scooter, der bygges på licens basis. Disse små »motorløbehjul« er blevet uhyre populære, og der kører allerede over 50.000 af dem. Man er faktisk kommet ind på et helt nyt princip med disse køretøjer, der er forsynet med en 125 ccm motor. Man er gået helt bort fra den konventionelle stelopbygning og bruger således kun en gaffelgren (hvis man kan betegne forhjulsophængningen som en sådan), der gennem et led og en affjedringsmekanisme sørger for såvel styring som affjedring. Motor, gearkasse og det øvrige transmission-system er bygget sammen til en enhed, hvorpå baghjulet er spændt, og hele aggregatet virker tillige som baghjulsaffjedring. Da der således ikke er tale om gaffelkonstruktioner ved hverken for- eller baghjul, har man udviklet sagen på den naturlige måde, at man ved punktering skifter hjul nøjagtig som på en bil, hvorfor scooterne leveres med reservehjul. Motor og benzintank er anbragt under sadlen, og køreren er beskyttet mod vind og snavs af den store skærm, der tillige danner bunden. Køretøjerne er forholdsvis kostbare — endnu.

De øvrige DOUGLAS modeller er mark III de Luxe og SPORT og halvbløds racer-

ne 80 Plus og 90 Plus. Samtlige modeller er topventilede, og for de gamle modelleres vedkommende har man nu forandret forskærmen, således at denne følger forhjulets affjedrende bevægelse, og samtidig har man lagt megen vægt på, at såvel sadel, tank og fodhviler kan indstilles, således at kørestillingen bliver rigtig for hver enkelt kører. Motorerne er som bekendt vandret TWIN. Forhjulsophængningen er som tidligere omtalt meget lig den konstruktion, der anvendes hos Guzzi, idet forhjulet hviler i en gaffelgren, der igen er monteret på forgaflen. På denne måde sker den affjedrende bevægelse uden for selve forgaflen, medens affjedringen kontrolleres inde i gaffelrørene. Baghjulet er affjedret ved hjælp af et Torsionssystem, der er i forbindelse med en bevægelig baggaffel. Baghjulsbremsen aktiveres fra bremsepedalen gennem et kabeltræk. Cyklindre og topstykker er fremstillet i letmetal på sportsmodellerne. Plus 90 har en 9" bremsetromle på forhjulet, specielle topstykker, racer-knaster, og foruden udskiftelige reservedele til gearing kan man vælge mellem forskellige kompressionsforhold fra 7.25 op til 12:1. Alle maskinerne er forsynet med 350 ccm motor, og Plus 80 og Plus 90 yder henholdsvis 25 og 28 BHK. Plus 90 har således en ydelse, der svarer til 80 BHK pr. liter, hvilket forholdsvis svarer til en 500 ccm JAP SPRINTER-motors ydelse. Priserne på de 2 sidst-

nævnte modeller har vi ikke, men de øvrige er:

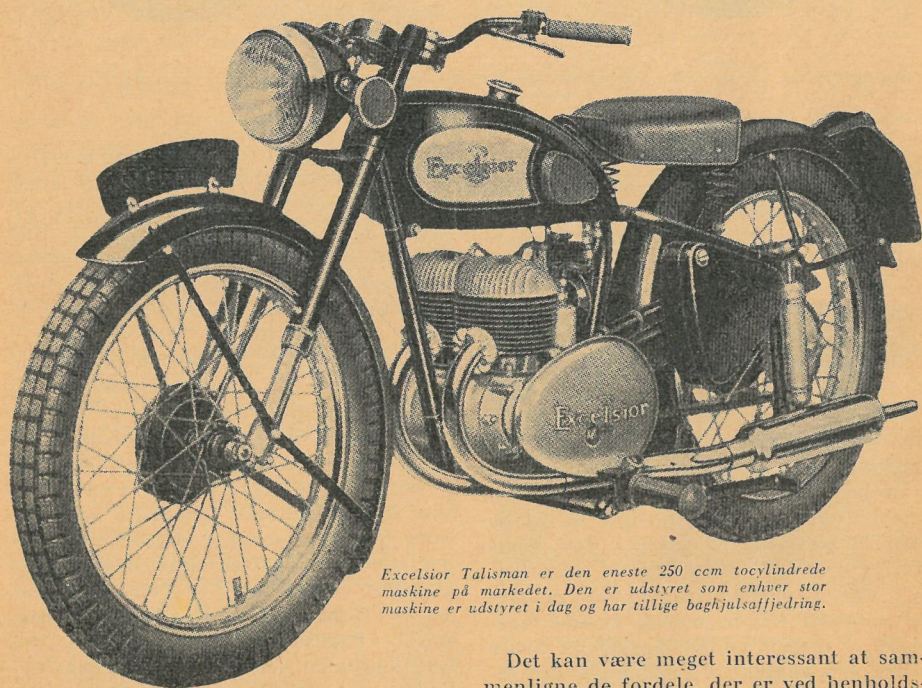
DOUGLAS SPORT	Kr. 3850,00
MARK II	» 3660,00
MARK III de Luxe	» 3850,00

Samtlige priser er inklusiv omsætningsafgifter.

EXCELSIOR

EXCELSIOR bringer 2 overraskelser. For det første kommer der baghjulsauffjedring på alle modellerne, og for det andet bringes den nye »TALISMAN« på markedet. Sidstnævnte maskine har en 2-cylindret totakts motor på 250 ccm med en meget in-

spids er tændrøret anbragt. Dette bliver således stadig kølet af den friske indstrømmende gas. Der anvendes fladtoppede stempler, hvorfor der er 2 skyllekanaler pr. cylinder, een på hver sin side af hver cylinder. De to udblæsningsrør er forbundet og udmunder i en fælles lyddæmper. Krumtapakslen hviler i 5 hovedlejer, hvoraf de to er anbragt i midten, to i drivsiden og et i magnetsiden. Krumtaphuset er støbt i 3 dele, og gearkassen består af en selvstændig støbning, der er boltet til krumtaphuset. Det elektriske system består af magnet med ensretter til opladning af batteriet. Udvekslingsforholdene er: 5.5, 7.9, 9.9 og 16:1.



Excelsior Talisman er den eneste 250 ccm to-cylindrede maskine på markedet. Den er udstyret som enhver stor maskine er udstyret i dag og har tillige baghjulsauffjedring.

teressant specifikation. I modsætning til de øvrige maskiner, der er forsynet med Villiers motorer, er den nye TALISMAN's motor fremstillet af Excelsior-fabriken. Det er en lodret TWIN med cylindrene adskilt i 2 uafhængige støbninger. Køleribberne er delvis skåret af på indersiden, hvorved de 2 cylindre fremtræder som en helhed, selv om de dog kan afmonteres hver for sig. Topstykkernes forbrændingskamre er formet som en pære, der er skåret igennem på langs, og i den bageste

Det kan være meget interessant at sammenligne de fordele, der er ved henholdsvis 2-cylindret totakts motorer og 1-cylindret totakts motorer med dobbelt-stempler. Det kan ikke tydeligt nok pointeres, at disse 2 motorer intet som helst har med hinanden at gøre rent konstruktivt. I den dobbelt-stemplede motor opnår man lettere en tilstrækkelig effektiv skylning af cylindrene, samtidig med at ind sugningen og udblæsningen kan faseforskydes svarende til ventilmaskinernes overlap, hvorfor disse maskiner i reglen har en nøjere ydelse end de såkaldte tværskyllede mo-

torer. De 2-cylindrede motorer har til gengæld den fordel, at man opnår en langt jævnere og blødere gang, der i virkeligheden svarer til de jævne impulser i de 4-cylindrede firetakts motorer, idet man her opnår en drivende impuls for hver halve omdrejning, motoren gør, medens man på den længdeskyllede, dobbeltstemplede motor kun opnår een drivende impuls pr. motor-omdrejning. Man må således ikke sammenligne disse 2 motorer, uden at man vurderer dem som to fuldstændig forskellige systemer.

Foruden den nye TALISMAN har Excelsior 197 ccm ROAD MASTER og 122 ccm UNIVERSAL, begge med Villiers motor. Bortset fra baghjulsaffjedringen og en forbedring af bremsepedalen har disse maskiner ikke undergået nogen forandring fra sidste år.

Priserne er følgende:

ROAD MASTER 197 ccm	Kr. 2388,00
UNIVERSAL, 122 ccm	» 2100,00
TALISMAN	ca. » 2750,00

FRANCIS-BARNETT

FRANCIS-BARNETT kommer ikke med væsentlige nyheder. Maskinerne er stadig forsynet med Villiers motor, og de modeller, der kommer her til landet, er MERLIN og FALCON på henholdsvis 122 og 197 ccm, medens autocyklerne på 98 ccm til dato ikke har haft et dansk publikums bevågenhed.

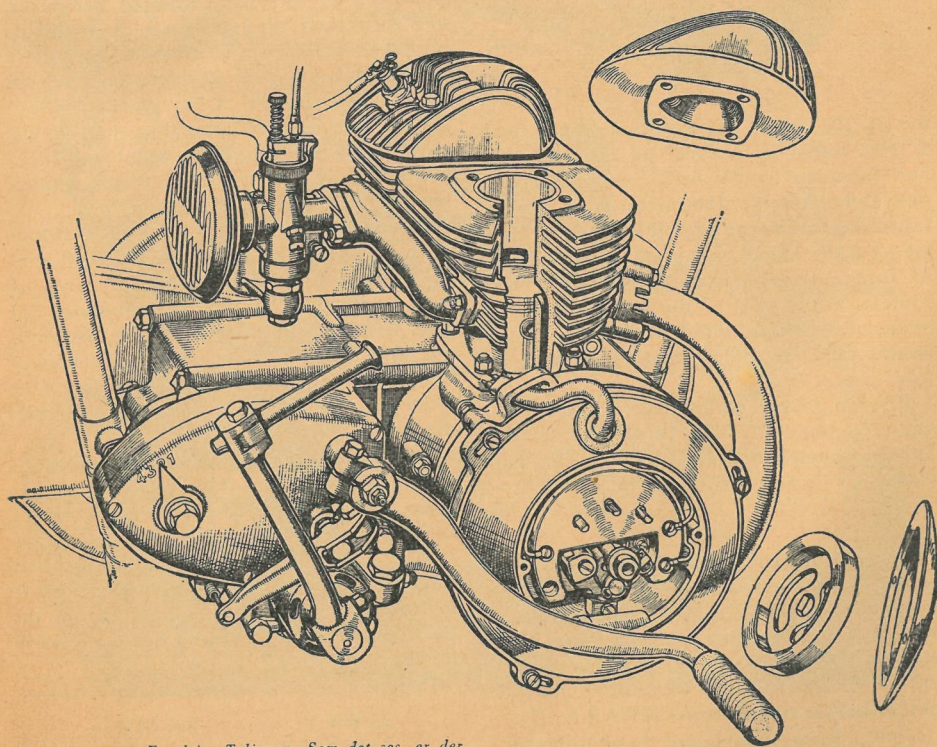
FALCON 55 er forsynet med fuldt elektrisk udstyr med akkumulator. Maskinerne er nu forsynet med en større sadel, der kan justeres op eller ned indtil 1". Udviklingsforholdene er ligeledes undergået en mindre forandring.

Priserne er inclusive omsætningsafgift:

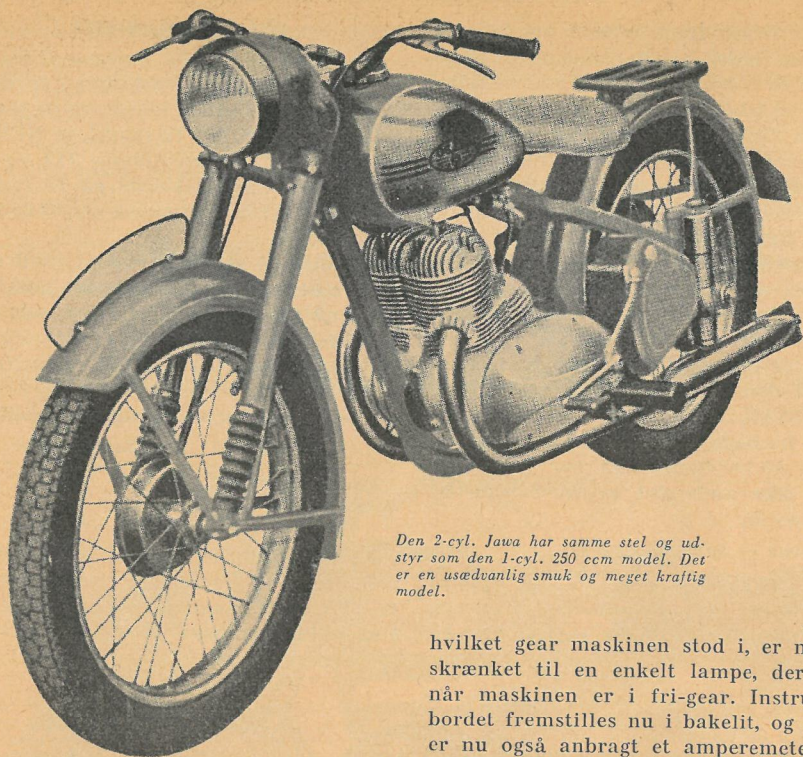
MERLIN 52	Kr. 1992.—
FALCON 55	» 2285.—

JAMES

JAMES har lidt nyheder på programmet. Først og fremmest kommer den nye CAPTAIN de Luxe med baghjulsaffjedring og telescopforgaffel samt Villiers mo-



Et snit gennem Excelsior Talisman. Som det ses, er der tale om 2 tværskyllede cylindre. (Med tilladelse af The Motor Cycle.)



Den 2-cyl. Jawa har samme stel og udstyr som den 1-cyl. 250 ccm model. Det er en usædvanlig smuk og meget kraftig model.

tor på 197 ccm. Også James kommer med 2 trial modeller baseret på de 3 maskiner, fabriken havde med i det internationale 6-dages trial. Skærmene er af letmetal, dækstørrelserne er 2.75×19 på forhjulet og 3.25×19 på baghjulet. Man kan opnå forskellig gearing ved at udskifte baghjulets kædehjul. Af de 9 modeller, fabriken fabrikere, vil det sikkert i første række være de større maskiner, man er interesseret i.

Piserne bliver med omsætningsafgift:
122 ccm model 10 D de Luxe Kr. 2380.—
197 ccm model 6 E de Luxe » 2577.—
CAPTAIN de Luxe 197 ccm ca. » 2770.—

JAWA

Foruden den allerede kendte 250 ccm model kommer Jawa nu med en 2-cylindret 350 ccm model. Egentlig er den sidstnævnte maskine den samme, som tidligere blev præsenteret under navnet OGAR, men dette navn forsvinder nu, og i stedet kaldes maskinerne JAWA I og II.

JAWA I har gennemgået forskellige forandringer. Gear-indikatoren, der viste,

hvilket gear maskinen stod i, er nu indskrænket til en enkelt lampe, der viser, når maskinen er i fri-gear. Instrumentbordet fremstilles nu i bakelit, og i dette er nu også anbragt et amperemeter med selvlysende viser. Man har gjort mere udstrakt brug af forchromning, idet fælg, nav, bremsetromler, gearpedal og kickstarter nu er forchromet. 350 ccm modellen har følgende specifikation:

2-cylindret totakts motor med fladtoppedede stempler, let aftageligt letmetal topstykker, enkeltvis aftagelige. Boring 58 mm, slaglængde 55 mm, kubikindhold 344 ccm, kompressionsforhold 6.25:1. Motoren udvikler 14.5 HK, smøring ved olie-benzinblanding i forholdet 1:25, tændrør KLG F 70, 45 Watt Jawa dynamo, battirtænding.

Halvautomatisk flerbladet oliebadskobling, gearkassen er sammenstøbt med motoren og har 4 hastigheder, dækstørrelse: forhjul 3×19, baghjul 3.25×19. Stellet er svejset i firkantede rør. Vægt 120 kg tom. Tophastighed 110 km i timen. Brændstofforbrug ved 50 km i timen ca. 35 km pr. liter. Denne model leveres i grå polychrom farve.

Priserne er med omsætningsafgift:

JAWA I	Kr. 3165.—
JAWA II	» 3775.—

Blad venligst frem til side 17

Firestone

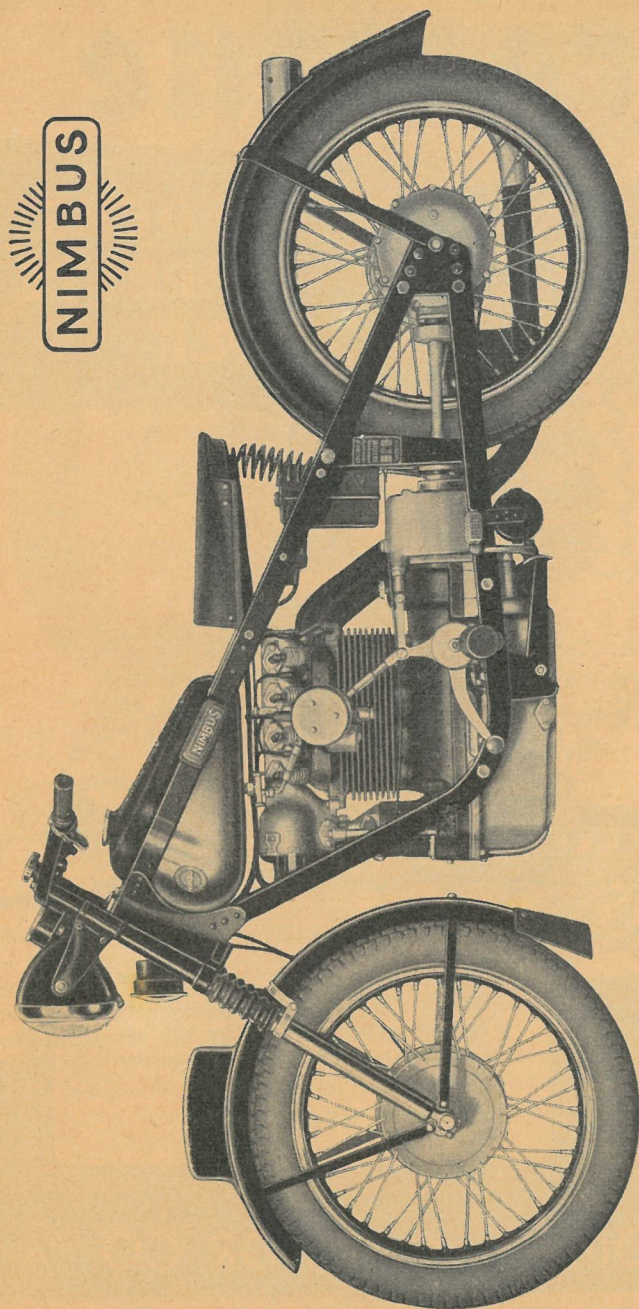
**VERDENS
SIKRESTE
DÆK**



**FLEST
KILOMETER
PR. KRONE**

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

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S



NIMBUS

DANMARKS MOTORCYKLE

AKTIESELSKABET FISKER & NIELSEN · KØBENHAVN F.

MATCHLESS

Det er efterhånden ikke nogen hemmelighed længere, at MATCHLESS og AJS modellerne korresponderer fuldstændig med hinanden med den ene lille undtagelse, at på de een-cylindrede modeller ligger magneten bag cylinderen på MATCHLESS, men foran cylinderen på AJS. De 2-cylindrede maskiner er nøjagtigt ens i motor- og stelkonstruktion, blot er AJS's SPRING TWIN rigget til som langtursmaskine med større benzintank, medens MATCHLESS SUPER CLUBMAN er forsynet med en tank af mindre kapacitet og leveres med Dunlopilo sadel og bagsæde ud i eet. MATCHLESS har således

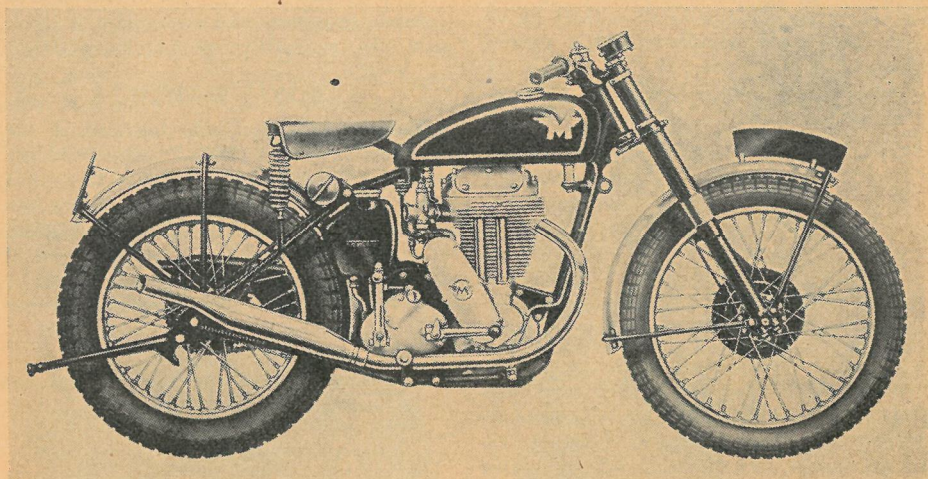
også de nye trial maskiner på programmet.

Priserne er:

Model G 3/L	350 ccm	Kr. 3677.—
Model G 3/LS	350 ccm	» 3999.—
med baghjulsaffjedring		
Model G/80	500 ccm	» 4307.—
Model G 80/S	500 ccm	» 4530.—
med baghjulsaffjedring		
Model G 9 SUPER CLUBMAN		» 5375.—
MATCHLESS Trial model		
500 ccm		» 4564.—

Samtlige priser er inklusive omsætningsafgift.

(Hastighed og hestekraftydelse, se AJS.)



Matchless Trialmodel er helt igennem bygget til formålet, og den har allerede flere betydningsfulde sejre bag sig.

NORTON

NORTON-modellerne byder ikke på væsentlige forandringer i 1950, og der er heller ikke tale om nye modeller. Derimod er der foretaget forskellige vigtige forbedringer, hvoraf de fleste er baseret på de erfaringer, man har gjort i årets store motorcykleløb.

Følgende modeller vil være at finde på markedet i 1950: Model 16 H, 490 ccm, sideventilet, »BIG 4«, 596 ccm, sideventilet, Model 18, 490 ccm, topventilet, Model ES 2, 490 ccm, topventilet og baghjulsaffjedring, Model 40, 348 ccm med overliggende knastaksel og baghjulsaffjedring, Mo-

del 30 M (MANX), 499 ccm, overliggende knastaksel, baghjulsaffjedring, Model 40 M (MANX), 348 ccm, overliggende knastaksel, baghjulsaffjedring, DOMINATOR, 500 ccm topventilet TWIN, baghjulsaffjedring, og 500 T 500 ccm Trialmaskine.

Den mest betydningsfulde forandring indenfor disse modeller er, at den kraftige gearkasse, der er monteret på DOMINATOR, nu også findes på modellerne »16 H«, »BIG 4«, »18« og »ES 2«. Og på disse modeller samt på model »500 T« er smøresystemets føde- og returrør forbundet til krumtaphuset med et fælles samlestykke. Støtteben er nu standard-udstyr på modellerne »16 H«, »BIG 4«, »18«. »ES 2«.

»30«, »40« og »DOMINATOR«. Parkeringsstativ anbragt under motoren findes ikke længere på modellerne uden baghjulsaffjedring, men er stadig monteret på modellerne med baghjulsaffjedring. Med undtagelse af DOMINATOR er spændingsregulatoren nu anbragt i værktøjskassen.

I de motorløb, hvor Norton har haft uheld i 1949, har årsagen i reglen været læk på benzin- eller olietank. Fabriken er blevet klog af skade og har indført en montering af tankene, hvor gummibøsninger indgår som et meget væsentligt led, og derved forhindres rystelser og vibrationer i at forplante sig til tankene, der er mere ømfindtlige overfor disse påvirkninger, end de fleste aner. Denne montering af tankene findes på modellerne »30« og »40«, ligesom den selvfølgelig er indført på de udprægede racermaskiner MANX modellerne.

Prisen for Norton maskinerne incl. omsætningsafgift er:

Model 16 H	Kr. 4.170,00
» 1 (Big four)	» 4.290,00
» 18	» 4.420,00
» ES 2	» 4.885,00
» 30, 40 Manx	» 7.430,00
» Twin DOMINATOR	» 5.200,00
» 30, 40	» 5.830,00
» Norton trial	» 4.590,00

Vi gør opmærksom på, at for Manx modellerne vil der for væddeløbskørere være et fradrag på kr. 1.606,80 for omsætningsafgift, som disse jo ikke skal betale, såfremt maskinerne udelukkende anvendes til løb.

PANTHER

Den store topventilede 600 ccm PANTHER model har i årenes løb opnået stor popularitet som sidevognsmaskine. Såvel motor- som stelkonstruktion er da også baseret på dette job, idet såvel forgaffel som gearing hurtigt kan ændres til sidevognskørsel, og motoren yder en jævn og overlegen kraft ved små omdrejningstal, samtidig med at den giver maskinen en god tophastighed. Hele maskinen har en særpræget konstruktion, idet motoren indgår som en væsentlig del af stellet bærende konstruktion. Det er ikke alene krumtaphuset, der danner en del af stellet, men cylinderen erstatter faktisk det forreste stelrør. Denne konstruktion

har Panther brugt i mange år, men er med de mindre modeller gået væk fra systemet.

Modellerne »75« (350 ccm) og »65« (250 ccm) har almindelig lodretstående cylinder, og stellet er en sammenbygget helhed, hvori motoren er monteret. Da Panther gik over til telescoforgaffel, gik det ind for et system med komprimeret luft til affjedringen og olie i de hydrauliske støddæmpere. Scott-modellerne for 1950 har nu også denne forgaffel monteret.

Priserne er:

Model »65«	Kr. 3075.—
Model »65« de Luxe	» 3300.—
Model »75«	» 3580.—
Model »100«	» 4290.—
PANTHER Trial	» 3300.—

Samtlige priser, med undtagelse af trialmodellen, er inklusiv omsætningsafgift.

ROYAL ENFIELD

Skønt Royal Enfield maskinerne for 1950 vil være praktisk talt uændrede fra den produktion, som allerede er i gang, er der dog adskillige moderniseringer og forbedringer at bemærke, i særdeleshed da vi ikke herhjemme har haft lejlighed til



„Spændingen er kolossal — Bropski er i sit farlige kamp-humor — han har ikke bevæget sig i over en time — der kan ske hvad som helst nu — men Bropski er stadig upåvirket af den fortættede spænding...“

at stifte nærmere bekendtskab med nykonstruktionerne for 1949.

Den lille Royal Enfield model RE på 125 ccm fremkommer i 1950-udførelsen med teleskop-forgaffel, og desuden er den forsynet med en ny og større benzintank. Den nye tank er dybere end tidligere og rummer 8 liter. Endvidere er gummistørrelsen blevet ændret fra 2.50×19 til 2.75×19 , og maskinen er desuden blevet forsynet med en sværere konstruktion af skærmstivere.

Maskinen leveres i sølvgrå og sort udførelse. Boring og slaglængde er $53,79 \times 55$ mm, og maskinen yder ved 4500 omdrejninger 3,5 bhk.

Model »TWIN«.

Denne maskine blev for første gang vist ved den store udstilling i London i efteråret 1948, men herhjemme har vi hidtil ikke haft lejlighed til at se den og har derfor kun kendskab til den fra omtalen i de engelske fagblade. Den er praktisk talt uændret i 1950-konstruktionen, men da dens nærmere data ikke er videre kendt her i landet, skal vi herved give nogle enkelte detaljer:

Motoren er på 496 ccm, 2-cylindret og topventilet. Boring og slaglængde er henholdsvis 64 og 77 mm; cylindrene kan afmonteres hver for sig, og den leveres med aluminiumtopstykker som standardudførelse. Plejstængerne er fremstillet af hiduminium RR56 letmetal, de højtliggende knastaksler trækkes ved hjælp af kæde fra krumtappen.

Maskinen er forsynet med Lucas $3\frac{1}{2}$ " dynamo med 75 w. ydelse. Der er batteri og spoletænding med automatisk regulering.

Gearkassen er boltet direkte på krumtaphuset og er forsynet med 4 gear samt den patentanmeldte neutrale søger. Udvækslingsforholdet er 5 — 6,6 — 9 og 13,9 til 1.

Maskinen er monteret med teleskop-forgaffel af Royal Enfields egen konstruktion og har endvidere den nye baghjulsaffjedring. Hjulene er monteret med 3.25×19 på forhjulet og 3.50×19 på baghjulet.

På 1950-modellen er der over styret og teleskopforgafflen monteret et smukt, poleret instrumentbræt støbt af letmetal og med nedsænket speedometer af Smith's fabrikat. Speedometret går til 180 km, og

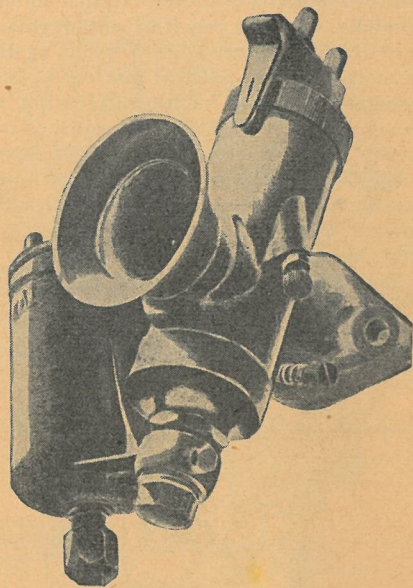
DE VERDENSBERØMTE

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., t.C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, Tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S

Randers, Tlf. 1730

skiven er forsynet med afmærkninger i farver, som viser maskinens fart i hvert gear.

Bemærkelsesværdigt er det endvidere, at der på den ene side af maskinen lige under sadlen er anbragt en speciel kontaktkasse, hvori blandt andet strømregulatoren er monteret, og desuden er her anbragt amperemeter, lys- og tændingskontakt samt kontrollampe.

Maskinen yder ved 6000 omdrejninger 25 bhk og er komprimeret 6,5:1 i standardudførelse.

»BULLET« modeller.

Også disse modeller er nye for os, men vi har netop haft lejlighed til at se den første af disse og er blevet vidne til en ualmindelig smuk og veludført motorecykle.

»BULLET« leveres kun i 350 ccm, og disse motorer ligger i det af Enfield nykonstruerede stel med baghjulsaffjedring, en frembringelse, som selv i det vanskeligste terræn giver en meget effektiv affjedring.

Maskinerne leveres i 3 specifikationer, nemlig som standardmaskine og desuden specielt udførte modeller til henholdsvis trials og scrambles.

Motoren er forsynet med aluminiumtopstykke, og boring og slaglængde er henholdsvis 70 og 90 mm. Stemplet er ovalt drejet, og plejlstangen er af RR56 legering. Krumtapakslen har 2 svære lejer i drivsi-

den, og indstillingssiden er forsynet med en stor fosforbronzebøsning. Forkæden er en $\frac{3}{8}$ »DUPLEX« kæde, som løber i aluminiumkædekasse.

Smøresystemet er som på den 2-cylindrede, og gearkassen er boltet direkte på krumtaphuset og forsynet med neutral søger. Udvekslingsforholdet er 5,67 — 7,37 — 10,2 og 15,8 til 1.

Tændings- og lysanlægget består af en 6 v. 60 w. magdyno, der er kædetrukket.

De specielle »TRIALS« og »SCRAMBLES« modeller leveres med B. T. H. racer-magnet og uden lysanlæg. Gummistørrelserne er på forhjulet 3.00×21 og på baghjulet 4.00×19. Udstødningsrør og lydpotte på »TRIALS« modellen er »oplagt«, medens »SCRAMBLE« modellen har fri udblæsning. På førstnævnte type er udvekslingsforholdene 7,6 — 10,65 — 16,3 og 22,8 til 1, medens de på »SCRAMBLE« er 7,8 — 9,2 — 12,9 og 17,7 til 1.

Til alle 3 specifikationer er fabriken i stand til som ekstra udstyr at levere specielle racerknaster, ventiler, ventilfjedre og højkomprimerende stempler, som muliggør en hurtig tuning af maskinerne, således at man ved hjælp heraf kan opnå kompressionsforhold på 6,5 — 7,5 — 8,5 og 11 til 1. Som standard yder motoren 18 bhk ved 6000 omdr/min.

Foruden de foran nævnte modeller fremstiller fabriken naturligvis en standard-model »G« på 346 ccm, ligesom fabriktionsprogrammet også omfatter model »J« og model »J2« på 499 ccm.

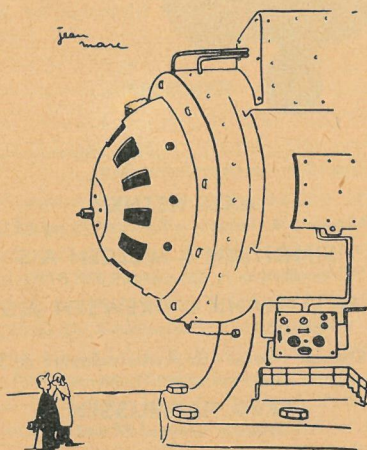
Til 500 ccm maskinerne kan leveres en speciel sidevognsforgaffel med stramme fjedre, og endvidere findes der til sidevognskørsel specielle kædehjul.

Model »RE«	Kr. 1835,—
Model 350 »BULLET«	ca. » 4250,—
Model »G«	» 3815,—
Model »J2«	» 4225,—
Model 500 »TWIN«	ca. » 4900,—

Priserne er incl. omsætningsafgift.

SUNBEAM

SUNBEAM har 2 modeller på årets program, »S 7« og »S 8«. Disse maskiner er ganske usædvanlig smukke i udførelsen



„Min nye ventilslibemaskine er så nøjagtig, at den vil være uundværlig på ethvert moderne værksted.“

og konstruktionen. Vi har tidligere omtalt dette mærke, da den første engelsk indregistrerede maskine viste sig her i landet. Vi skal lige nævne, at motoren er en 2-cylindret rækkemotor med overliggende knastaksel, og kraftoverføringen sker ved hjælp af kardan-akslen. Dynamoen, der sidder foran motoren med direkte forbindelse til krumtapakslen, er blevet gjort større og giver folgelig en større ladestyrke. Motoren er ophængt i gummi, hvorved vibrationerne forhindres i at forplante sig til den øvrige maskine. Selvom der er blevet gjort udstrakt brug af letmetal, kommer man ikke bort fra, at det er en ret stor og tung maskine i forhold til motorens ydelse. Model »S 8« har højere kompressionsforhold med deraf følgende større HK. Den har tillige et smallere forhjul og smallere forskærm, og det er sikkert denne model, der vil blive foretrukket af de kørere, der gennemgående har lidt travlt.

S. 7

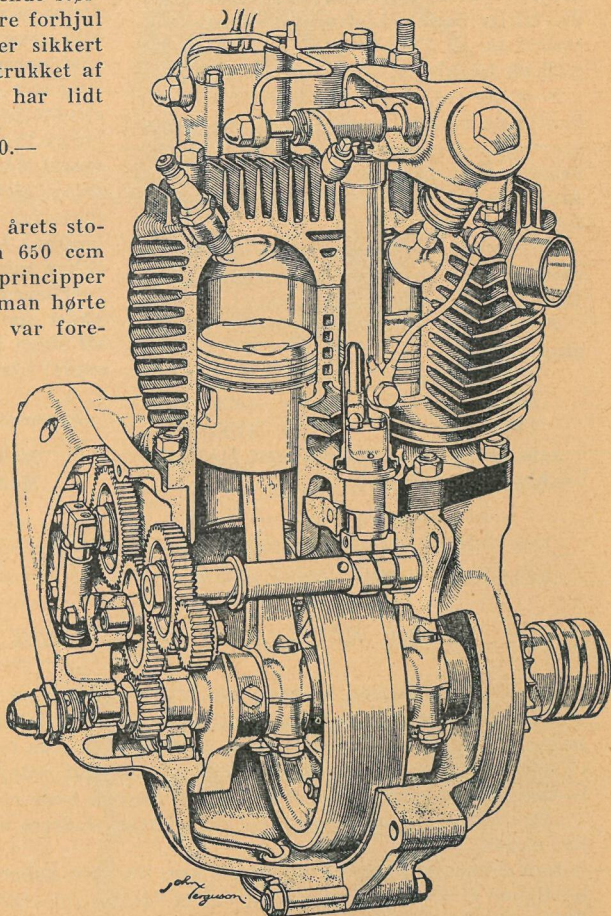
Kr. 5800.—

TRIUMPH

Som tidligere omtalt er een af årets store nyheder THUNDERBIRD, en 650 ccm TWIN, der bygger over samme principper som SPEED TWIN. Det første, man hørte om denne maskine var, at der var foretaget en prøvekørsel på den berømte motorbane »Montlhery«. De 3 første maskiner, fabriken samlede, kørte først ved egen kraft til banen, hvorefter de kom ud på en prøvetur på 500 miles. Maskine nr. 1 kørte denne strækning med en gennemsnitsfart på 145.29 km i timen inklusive alle stop til optankning o. s. v., og de to andre maskiner opnåede resultater, der lå i nærheden af dette tal, da det kun var få sekunder, der skilte maskinerne, da de gik over målet. Gennemsnitsfarten uden stop var 148.8 km i timen. Der blev taget tid på den sidste om-

gang, hvor alle tre maskiner kørte med en gennemsnitshastighed på over 160 km i timen. Alle maskiner kørte med fuldstændigt elektrisk udstyr og i standard trim, nøjagtig som enhver maskine af denne model vil gå ud fra fabriken.

De 3 THUNDERBIRD kørte derefter ved egen kraft tilbage til fabriken, hvor de blev demonteret til eftersyn. Her viste det sig, at alle maskinerne var i tip-top condition, bortset fra at samtlige batterier var blevet overopladet, og maskine nr. 1 var på hjemvejen blevet ramt af en sten, der havde skabt en læk i forkædens kædekasse, hvorved olien var løbet ud. Ventiler og stempler bar ikke det ringeste præg af den hårde kørsel.



Et snit gennem den nye Triumph Thunderbird. Som det vil ses, bygger den på de samme principper som Tiger 100 og Speed Twin. (Med tilladelse af The Motor Cycle.)

Som omtalt bygger THUNDERBIRD på traditioner fra SPEED TWIN og TIGER 100, og mange af reservedelene er de samme. Motoren udvikler 34 BHK ved 6500 omdrejninger i minuttet.

Specifikationen er: Motor lodret TWIN med 2 knastakslar, boring 71 mm, slaglængde 82 mm, kompressionsforhold 7:1, kubikindhold 649 ccm, topventilet. Højpolerede plejlstænger i Hiduminium-legering og glatte plejlstangsejer; oliepumpe af stempeltypen.

TRANSMISSION: Ny TRIUMPH gearkasse med 4 hastigheder, udvekslingsforhold 4.57, 5.45, 7.75 og 11.2:1.

Stel og tank er det samme som på 500 ccm modellerne, og horn, lygte og telescofor-gaffel er bygget sammen til en enhed, der tillige danner instrumentbordet. Dækstørrelsen er 325×19 på forhjulet og 350×19 på baghjulet.

Som det ses, er der her tale om en både hurtig og kraftig maskine med en højere gearing, end man normalt er vant til. Udvekslingen i højeste gear er 4.57:1, medens den på begge 500 ccm motorer er 5.0:1.

TRIUMPH har iøvrigt sine sædvanlige modeller på programmet: TIGER 100, SPEED TWIN og 3 T.

Priserne er følgende inclusive omsætningsafgift:

3 T de Luxe	Kr. 4376,00
SPEED TWIN	» 4870,00
TIGER 100	» 5130,00

Alle maskinerne leveres med fjedrende baghjul og speedometer.

VELOCETTE

Velocette-fabriken, der i de sidste mange år har haft enestående succes med deres 350 ccm model, har tilsyneladende forsømt denne til fordel for deres nye barn, den vandkølede 2-cylindrede 149 ccm model LE. Efter sigende lægger fabriken hovedvægten på produktionen af denne lille maskine, der vel nok er den mest uortodokse motorcykel, der findes på markedet i dag. Oprindeligt var det meningen, at denne maskine skulle have været et allemandskøretøj, og den tekniske side af sagen er da også løst til fuldkommenhed. Men prisen er stadig for høj til, at man kan kalde model LE for et folkekøretøj. Det mest bemærkelsesværdige ved denne maskine er dens fuldstændig lyd-løse gang. Denne model har ikke undergået nogen som helst forandring, hvilket i sig selv må være en kompliment til konstruktionen. Model MS 500 ccm er indtil videre taget helt ud af produktion, medens model MAC kommer med en enkelt forandring, idet man er gået væk fra telescofor-gaffel med komprimeret luft som af-fjedring for nu i stedet at anvende almindelige spiralfjedre. 350 ccm modellen med overliggende knastaksel, KSS, er en meget yndet sportsmaskine i England, men det vil sluge for megen valuta at tage denne model hjem på markedet.

Priserne er inclusive omsætningsafgift:

Model LE	Kr. 3199.50
Model MAC	» 3765.00

Så kørte han heller ikke hurtigere!

Ekstrabladet bragte mandag den 21. november en meddelelse om, at Køge Politi som det første i landet har indført en fast bødetakst for overtrædelse af kørehastigheden. Bladet meddeler endvidere, at denne takst er fastsat til 4 øre pr. km over den tilladte hastighed, og at domstolene har godkendt ordningen. Bladet beretter, at en københavnsk grosserer har fået den hidtil højeste bøde efter den nye tarif: kr. 180.—.

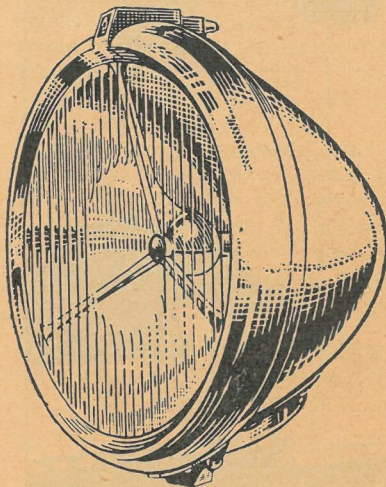
»Men han kørte også hurtigt«, var »Ekstrabladet«s afsluttende bemærkning. Ja, det kan siges!

Hvis bøden virkelig var 4 øre pr. km, har den københavnske grosserer kørt med en hastighed af 4500 km i timen, og det er faktisk for stærkt. Det skal nok fortolkes således, at det for det første er 4 kr., sagen drejer sig om, og dernæst må det være for hver km, der er kørt over de fastsatte 60. Efter dette system skulle lovovertræderen i dette tilfælde have kørt 105 km i timen, og det lyder strengt taget mere sandsynligt.

LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR

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



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



LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR

C.A.V.

BEDEL-TILBEHØR - ELEKTRISK UDSTYR

GIRLING

BREMSER OG STØDDÆMPERE



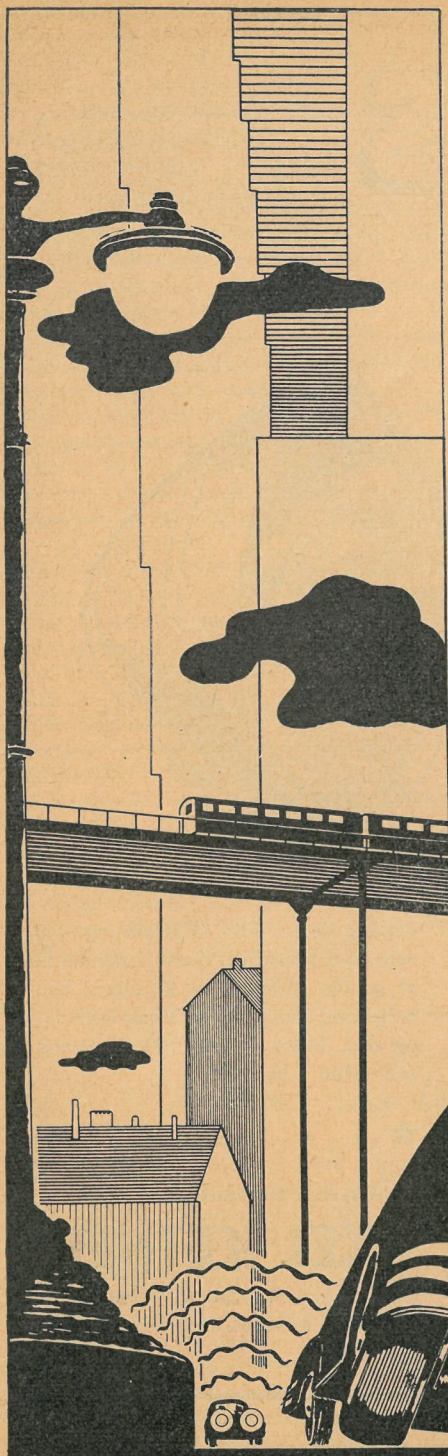
Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

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

Service-afd.: Nørregade 40 C. 9279

København K.



O mkring 1928, altså på et tidspunkt da de amerikanske bilfabriker væltede over 4,5 millioner vogne på markedet om året, var der en lille kreds af mennesker i USA, som ikke kunne få fat i de vogne, de skulle bruge i deres virksomhed. Til trods for, at de havde penge nok og skiftede deres vogne ud meget hyppigt, og til trods for, at de havde de bedste forretningsforbindelser inden for bilindustrien, var det dem komplet umuligt at få nogen forhandler til at levere dem netop de køretøjer, de ville have. De var, hvad man i en senere og mere oplyst tid ville kalde erhvervshemmede.

Det var gangsterne i Chicago og New York.

Det er med den dybeste medfølelse, man tænker tilbage på denne samfundsgruppes trængsler i en periode, da det var af den største betydning for dem at råde over driftsikre og velindrettede køretøjer, hvis de skulle kunne røgte deres opgave, nemlig at forsyne verdenspressen med det stipulerede antal forbrydelser i døgnet. Det gik efterhånden så vidt, at flere større arbejder mislykkedes, alene fordi vognmateriellet ikke stod på højde med tidens krav. Situationen var faktisk en overgang sådan, at man alvorligt inden for brancheforeningen overvejede at overtage en bilfabrik og begynde for sig selv.

Alle hoveder blev lagt i blød, og så fik Marc Pagani, der var kontorchef i Al Capones 38. Chicago distrikt (4 bryggerier og 18 bordeller) den geniale idé, om man ikke i antikvitetsbutikken på den anden side af dammen skulle kunne finde noget af det, man havde brug for. Han havde engang i et blad set nogle billeder af en

fransk dame (kedelig cigar) i en vogn med forskærme som rutschbanen i Doolittle Springs, og der havde stået noget om, at den kunne køre et eller andet med tre cifre (han huskede ikke hvor meget). Tanken blev grebet med begærlighed, og Pagan dampede af med en check på 10 millioner i lommen for at købe dukkevogne til drengene.

Seks uger efter vendte han hjem igen, og i Wambucks pakhús ved George Washington kajen blev godterne pakket ud, medens nattevagten i et tilstødende lokale blev lavet så mørkerød, at han aldrig

AMERIKANSKE

julelege



*En henrivende julefortælling fra de
rigtig gode, gamle dage*

AF BENNY DICKSON

mere turde sove alene. Der var til at begynde med almindelig tilfredshed med de nye løbehjul. Især var gutterne helt tilfrosset efter de fire 13 liters Buggati'er, men de kunne aldrig blive enige om, hvem der skulle have dem at lege med; det gik endda så vidt, at der i denne anledning blev røgskænderi på et kontor i Lexington Avenue, så hele lejligheden måtte tapetseres om. Men lad os ikke hænge os i bagateller. Babe Snowberger, der var sleeping manager i Hell's Gambling Trust og en meget omhyggelig herre, prøvede en morgen, da han alligevel ikke kunne sove for tørst, om det nu også passede med de her 230 km i timen. Vognen var O.K., men desværre viste det sig, at Michigan Park Drive var et par kilometer for kort ved det, at der lå et børnehjem i vejen. Da der ikke var så meget tilbage, at det kunne betale sig at begrave ham, blev man enige om at fejre dagen ved at skænke en million til en kreds af damer, som var kendt for at tage sig kærligt af fremmede folks vanartede børn.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at man havde gjort en skidt forretning. Både Delage'rne, Romeo'erne og de seks sorte Bentley'er gjorde en forfærdelig masse knuder, så snart de havde været på værksted.

En uheldig negermekaniker i Luther Bachmann's garage prøvede at forklare Noc Dalman, der var vogninspektør i distrikt 7, at knoakslerne i den gule Alfa lå helt forkert, og at olie-pumpen sad udvendigt på motoren og kun pumpede luft. Noc prøvede for sjov at kilde ham, men desværre gik der hul på manden, og så var man jo lige vidt. Til sidst var der overhovedet ingen, som ville reparere vognene, om så de fik tærsk for det, så det endte med, at man med den beslutsomhed, der er så karakteristisk for friske folk, kørte hele balladen i floden Mortensaften kl. 12. Det kan ikke nytte, at man prøver på at skjule, at ved denne lejlighed blev grunden lagt til en amerikansk mistænksomhed mod den gamle verden, som har holdt sig lige siden.

Så kom der en frelsende engel ind på arenaen i Pat Sawiecki's skikkelse. Pat, der havde stået i lære som automekaniker engang i halvfemserne i St. Petersborg, var et af disse genier, der ville være gået ukendt over i historien, hvis vi ikke her havde draget ham frem af glemslen og berømmet hans fortjenester. Efter en supplerende uddannelse i Altracaz fængslet (10 år) befandt han sig netop i Chicago



„Noc prøvede for sjov at kilde ham...“

på det tidspunkt, da det så allersortest ud for de samvirkende menighedsplejers kørselsafdeling.

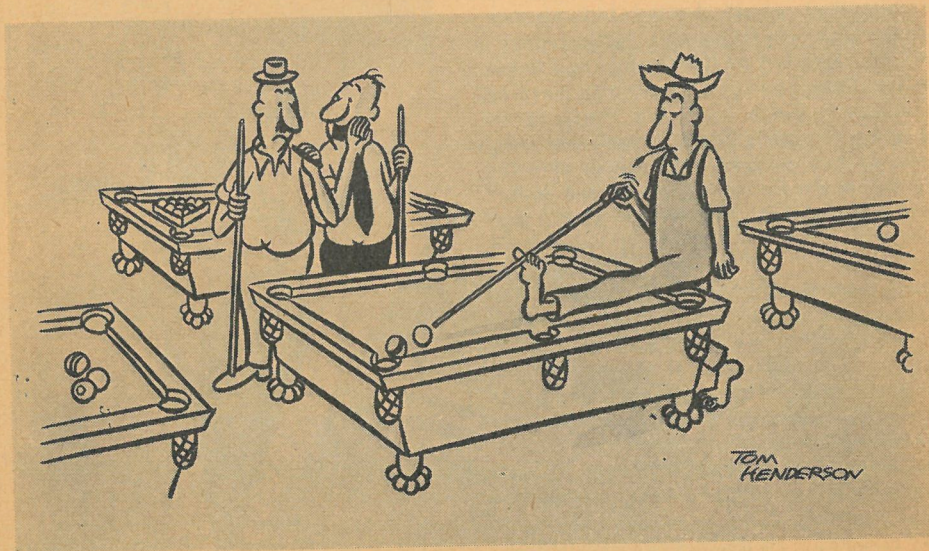
Pat dumpede en aftenstund tilfældigt ind i Nolan's »speak easy« og traf en af Al's talentspejdere. Efter to genstande blev de dus, efter fire var de blevet helt gode venner, og ved den sjette genstand blev Pat puttet i en sæk og kørt til hovedkvarteret. Her fandt man hurtigt ud af, at han var en af den slags degenererede europæere, der havde givet sig tid til at sætte sig ind i både det ene og det andet, og han fik en kontrakt på 2000 dollars om ugen med 500 hver fredag og resten at udbetale politikassen efter hans død; til gengæld skulle han påtage sig at skaffe firmaet de vogne, de havde brug for, med det rigtige specialudstyr.

Nu fulgte der en travl tid. Først måtte han have et værksted at arbejde i. I 8. etage under jorden i Florence Nightingale Building blev der indrettet det mest moderne værksted i Staterne. Først da man var færdig med hele arbejdet, kom man i tanker om, at det ikke var muligt at få vognene kørt derned, når de skulle repareres. Det ordnede Al's entreprenørafdeling i løbet af 12½ minut ved hjælp af ti kasser håndgranater, 70 skærebrændere og et langt stykke af højbanen i 78.

gade. Den lange slidske med jernbaneskin-ner og det hele førte direkte fra Isaac Mondscheins drug store ned i værkstedet.

Nu foretog Pat sig noget, som ingen hidtil havde tænkt på. Han skaffede sig kataloger og oplysninger over alle de vogne, som på daværende tidspunkt blev fremstillet i Guds forenede stater. Firmaets hovedbestyrelse havde hidtil gået i den uskyldige barnetro, at den store Locomobile var den kraftigste vogn, som kunne købes på markedet uden videre, for den brugte politiet til deres patruljekørsel. Nu viste det sig imidlertid, at der var et lille, elendigt selskab i Indiana, McFarlan Motor Comp., som fremstillede en personvogn med en 9,35 liters motor, der udviklede 120 hk ved 2300 omdr. pr. min. Pat købte med det samme tyve styks og skilte de ti ad for at have lidt reservedele at arbejde med. Det var dejlige vogne. Han engagerede en græsk karetmager, som hed Alphons »et eller andet«, og som havde været med til at lave pansrede jernbanevogne under den græsk-tyrkiske krig; han tog sig af karosserierne, medens Pat gik i gang med at gøre vognenes mekaniske dele tjenlige til hurtig og pålidelig tjeneste.

Topstykkerne, der var fremstillet i noget så pøbelagtigt som almindeligt støbejern, blev erstattet med nye, specielt frem-



„Det ser ud, som om han er en naturbegavelse på dette område.“

stillede låg, støbt i en legering, hvis væsentligste bestanddel var de sølvlysestager, der i sin tid havde tilhørt Patriarken af Tiflis, og som Al's prokurist Eugene Dass tilfældigt havde fået op under neglene en dag, han besøgte sin gode ven og forretningsforbindelse Guss Winkler. Fra Tyskland, som på det daværende tidspunkt var meget glad for at tjene en sjat dollars, indforskrev han nye Maybach gearkasser, og i bagfjedrene lagde han fjorten nye lag, efterhånden som karossen blev tungere og tungere af panserplader, riffelmagasiner, kosmetikkabinetter og en 50 liter whiskytank med aftapningshane på instrumentbrættet. Til sidst var kareterne færdige, og de fik enstemmigt betegnelsen Nam-Nam.

Men politiet er nogle underlige, opfindsomme nogle. Der gik ikke fjorten dage, så kørte de også rundt i de nye Mc Farlan med tyve mm maskinkanoner og alt til faget henhørende, og så var gode råd dyre i 8. etage under jorden.

Pat, som ikke skyede nogen anstrengelse, når det drejede sig om at blive i en god, fast plads, tog sovevognen til Indianapolis, og masede ind til gamle, hyggelige Fred Duesenberg, der ikke havde andet på sin samvittighed, end at hans vogne havde vundet 500 miles løbet fire gange i løbet af ti år. Der foreligger desværre ikke nogen dagbogsoptegnelse om, hvad deres samtale gik ud på, men dagen efter blev konkursbegæringen mod ham i hvert fald trukket tilbage, og ikke tre måneder senere afleverede han det første af de chassiser, der ikke uden grund i den samlede fagpresse blev betegnet som alle tiders mesterværk.

Det var en spand med en akselafstand på 3,5 m og en 8-cylindret racermotor på 6,88 liter; den udviklede 265 hk ved 4200 omdr. pr. min., og det var vel nok en gig, de små englebørn kunne bruge, når de ikke havde tid til at vente på sporvognen. Det er til at hyle af grin over at læse samtidens naive beretninger om udviklingen af denne vogntype, der efter sigende skulle have kostet den gamle mand mange års intensivt arbejde, og som med brask og bram blev præsenteret på udstillingen i 1929. Næ, han har såmænd fået alle fiduserne af Pat, der godt nok vidste, hvordan den madpose skulle skæres.

Pat's aktier i firmaet steg ganske bety-

deligt, da det allerede den første dag, den nye vogn var i brug, viste sig, at den — ved en lille, rask ekspeditionsforretning i National Reserve Bank i 14. gade, omfattende en række lynhurtige, kirurgiske indgreb på tilfældige, fritstående mandspersoner — i løbet af nøjagtig 6½ minut tjente sig selv hjem tyve gange. Pat fik ved denne lejlighed et fempunds guldur med inskription og et diplom til at hænge op på væggen. Det var jo noget, der kunne give en lille, flittig mand lyst til at strenge sig an, og forøvrigt en historie



„Omfattende nogle lynhurtige kirurgiske indgreb...“

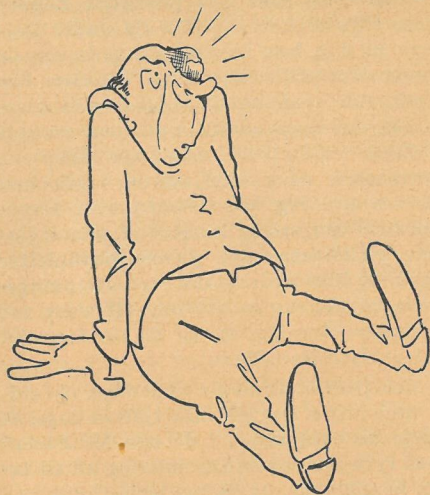
med en gavnlig moral for alle unge, fremadstræbende mennesker, og i den følgende tid puklede han da også på med at realisere alle de tusinde fremragende ideer, der myldrede inde i hans store, møgbeskidte hovede.

Der var ikke noget med 8 timers arbejdsdag nede i Pat's katakomber. Næppe var han færdig med at udvikle sin berømte 30 gallons lyddæmper, der fik brølet fra de hundredvis af heste til at lyde som Chopins nocturne, før han gik i gang med et varmeskab til patteflasker, specielt af hensyn til kidnappede nyfødte. Den mekaniske vindspejlsvisker, som visse bløjede

sjæle tror er opfundet af Vauxhall, blev første gang fremstillet af Pat, efter at Doc Mc Gurk, der var stabslæge i firmaets sanitetskorps, en nat — på vej til et sygebesøg i hvælvingerne under statens centralpostkontor — tog fejl af en sidegade og indgangen til en biograf, bare fordi slangen var hoppet af vakuumviskeren. Tændrørene var et af værkstedets største problemer, som først blev løst på tilfredsstillende måde, da Pat opfandt den nu anvendte glødetalsskala, der gjorde det muligt at vælge netop det rigtige tændrør til hver enkelt transportopgave.

En af Pat's største tekniske triumfer var dog knyttet til afhentningen af Cliff Ardingers fra statens centralfængsel juleaften 1933. Det var på forhånd klart, at forfølgelse omgående ville blive optaget, sandsynligvis med en af fængselsvæsenets Packarder, og på grund af juletrafikken kunne man forudse, at det ville blive meget vanskeligt at slippe væk. Staben var faktisk ved at droppe hele arrangementet, da Pat med et fiffigt grin erklærede, at den bagatel skulle han nok ordne. Med den selvforsagelse, man så ofte træffer hos virkelige begavelser, holdt han sig ædru hele lillejuleaften og arbejdede på værkstedet lige til den mørke morgen. Men så stod der også en startklar Cadillac, der lignede enhver anden stor, beskidt Cadillac.

Hen ad aften mosedede holdet af for at ønske fængselsdirektøren glædelig jul. En tankvogn med tåregas fik hele vagtmand-



... et blåt øje så stort som Times Square."

skabet til at tude af rørelse over, at det nu var jul igen, og et øjeblik senere kom Cliff vandrende som en fri mand ud af porten; der blev endda tid til at give inspectoren ved indgang H, som absolut ville følge gæsterne til dørs, et blåt øje så stort som

Blad venligst frem til side 38.

REX MAYS' SIDSTE LØB

Fra USA kommer meddelelse om, at Rex Mays er omkommet under et løb på Del Mar banen i Californien. Under et 100 miles løb skred hans vogn ud og ramte banehegnet, hvorefter den tippede rundt; Mays blev slynget ud paa banen og dræbt af en efterfølgende vogn.

Hermed er en af Amerikas store racerkørere ude af sagaen, og endnu et navn er føjet til den lange liste af kørere, som har sat livet til ved deres sport i indeværende år. Mays begyndte sin karriere på board- og dirtrackss omkring 1930, og i 1934 kvalificerede han sig første gang til deltagelse i 500 miles-løbet på Indianapolis. Siden har han deltaget i samtlige 500 miles-løb uden dog nogen sinde at vinde løbet.

Mays var en af den slags kørere, som kunne bringe enhver mekaniker til fortviv-

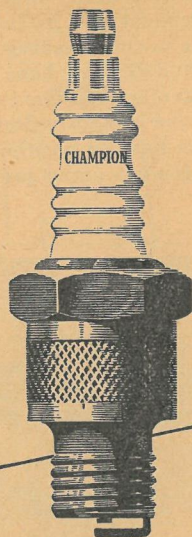
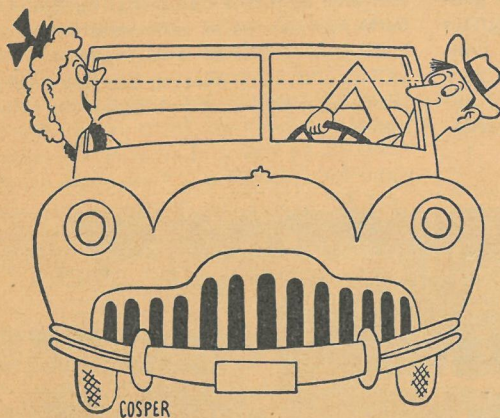
lelse; han kørte fantastisk hårdt, og i denne omstændighed må man sikkert også søge forklaringen på, at han gang på gang måtte udgå med maskinskade fra en fin position. I 1937 stillede han op med en ny Alfa Romeo, men måtte udgå allerede efter 60 miles med sammenbrændt motor. Året efter lykkedes det ham at køre 112 miles, inden motoren var blevet så varm, at Roots blæseren satte sig fast, og han måtte udgå. I 1939 var Mays opsat på at skåne sin motor og vinde løbet; han førte den første halvdel i fin stil, men glemte så — under en rasende duel med Jimmy Snyder — sine gode fortsætter og brændte motoren sammen igen. Først i 1940 havde han fået så megen selvbeherskelse, at han kunne skåne vognen under hele løbet og slutte som nr. 2 en omgang efter Wilbur Shaw. Året efter kørte han igen forsigtigt og blev

nr. 2 efter Mauri Rose og Floyd Roberts, som skiftedes til at køre vindervognen. Mays har ikke spundet guld på Indianapolis, hans samlede præmier androg her gennem årene 10.000 dollars og hans udgifter til vogne og mekanikere op imod det femdobbelte, men hans indsats mellem USA's stjerneførere gav ham en position på andre baner, som gennem årene gav overdå-

dig bonus. Mays var i alt et udpræget amerikansk fænomen; i et europæisk løb havde han ikke haft skyggen af en chance. Sammen med Bill Cummings og Floyd Roberts var han en af »the wild boys«, som bedst kunne lide at træde sømmet i bund og lade det blive dér; nu har han som den sidste af trekløveret betalt for sin tilbøjelighed.



En fantastisk billedserie, der viser Rex May's voldsomme afslutning på sin karriere.



**Pas på, at
afstanden er rigtig**

I mange af livets forhold gælder det om at holde den rigtige afstand - hverken for stor eller for lille. Ikke mindst, når der er tale om tændrørselektroder, er dette vigtigt. - Elektroderne skal have en ganske bestemt afstand, men de tæres under brugen, hvorved afstanden kan blive for stor - og det er lige så galt, hvis elektroderne af en eller anden grund bliver trykket for tæt sammen. Lad Deres autoreparatør korrigere Deres tændrør - skal de udskiftes, så forlang nye

Champion
FØRST I START · STØRST I FART  TÆNDRØR

EN GROS VED F. BÜLOW & CO. - KØBENHAVN

Helt ny bremsekonstruktion

Chrysler koncernen i Amerika har fornylig — iflg. Wards Automobile Topics — annonceret en ny type bremse, foreløbig til anvendelse som standardudstyr på Chrysler Crown Imperial modellerne, som er de dyreste af Chryslers modeller.

Den nye Chrysler-bremse består af to aluminiumskiver med en diameter på 300 mm, som er monteret i et skiveformet støbejernshus. For at opnå den bremsende virkning bevæges skiverne i retning af husets akse, indtil de berører den indvendige roterende overflade af støbejernshuset, som roterer med hjulet.

Fordelene ved dette usædvanlige bremsearrangement i sammenligning med den normale type bremse siges at være, at konstruktionen giver mulighed for langt bedre bortførsel af bremsevarmen, og den tillader en forøgelse af bremsearealet med ca. 30 % og endelig en langt mere direkte bremsevirkning. Da bremsen endvidere er selvforstærkende, bliver slutresultatet et mindre pedaltryk med mere bremsevirkning — og det er ikke nødvendigt selv på store personvogne at anvende hjælpekraft for bremsningen — såsom vacuum.

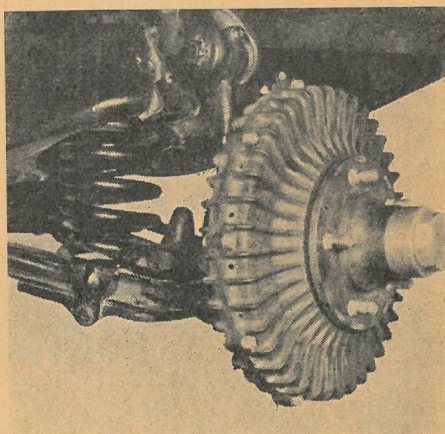
Den nye bremse skulle ikke lide af nogle af de to fejl, som bremsekonstruktørerne altid har kæmpet imod, nemlig »bremsetræthed«, som er den nedgang i friktionskoefficienten af bremsebelægningen, der opstår som følge af temperaturstigning og »tab af reservebremsekraft«, som er den længere pedalvandring, der kræves, når bremsetromlen udvider sig grundet temperaturstigning og således fjerner sig fra bremsebelægningen. »Bremsetrætheden« elimineres næsten grundet det meget større berøringsareal mellem tromle og belægning og de bedre afkølingsforhold ved den nye Chrysler-bremse. Endvidere finder den kritiske udvidelse af bremsetromlen her sted parallelt med akse i stedet for langs diameteren. Da tromlens tværdimension kun er en fjerdedel af dens diameter, bliver udvidelsen som følge af eventuel temperaturstigning således ubetydelig.

En vogn forsynet med den nye Chrysler-bremse kan således foretage adskillige hårde opbremsninger med korte mellemrum uden nogen ændring i pedaltryk eller

tab af bremsekraft, og vognen kan køre ned ad stejle bakker med mindre anstrenghed fra førerens side, end hvor det normale bremsesystem anvendes.

Desuden skal denne bremse ikke justeres under hele belægningsens levetid, idet den er forsynet med en selvjusterende mekanisme, der automatisk efterindstiller bremsen, efterhånden som belægningen slides.

De to trykskiver består af cirkelformede ringe, hvorpå er påklistret 6 stykker brem-

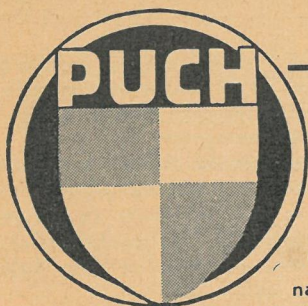


Den nye Chrysler bremse.

sebelægning, der er formet som udsnit af en cirkelring og hver er ca. 100 mm lange. Trykskiverne er monteret på et nav, som er monteret på styrebolthuset for forhjulenes vedkommende og på bagakselhuset for baghjulenes vedkommende. Dette nav tjener som en slags ankerplade for bremseskiverne og skal forhindre dem i at bevæge sig radiale og i at dreje rundt, når de under bremsningen berører bremsetromlen. Betjeningen af bremseskiverne sker ved hjælp af to hydrauliske cylindre.

Den amerikanske automobilindustri har jo ikke bragt mange egentlige tekniske nyheder i de sidste år. Så meget mere interessant er det derfor at se en virkelig nyhed som Chrysler-bremsen, og fremtiden vil vise, hvorvidt man her har fremtidens hydrauliske bremse.

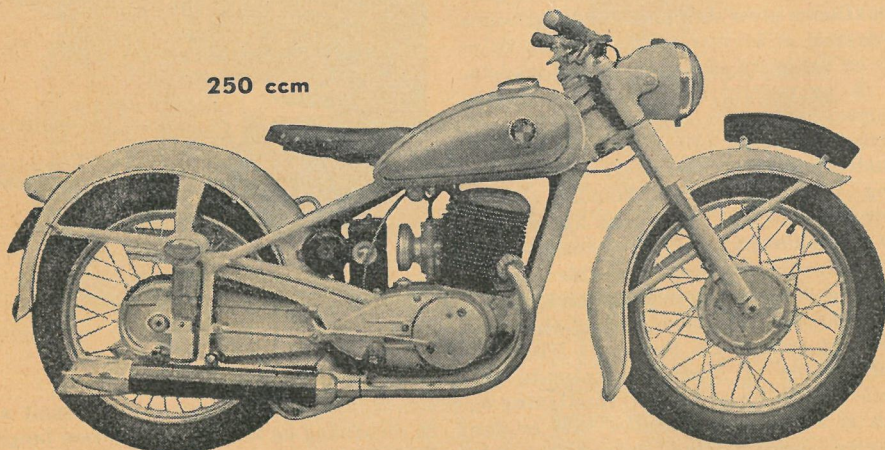
J. R.



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 motorene 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 telescopforgaffel. 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

S. U. KARBURATOREN

Af M. Maul

★

Da mange engelske vogne er forsynet med S. U. karburatoren, skal vi her give en beskrivelse af denne karburators konstruktion, virkemåde og indstilling.

S. U. karburatoren hører til konstant vacuum typen. Ved karburatorer af denne type vil motoren, efterhånden som gas-sp jeldet åbnes, få en forholdsmæssig forøgelse af den luftmængde, der indsges, men uden at sugningen i karburatorens chokeromr de forandres.

Da vacuumet i chokeren er konstant ved alle motoromdrejningstal, kan man ikke — som ved karburatorer af den statiske type — lade denne sugning trække benzín ud af et fast strålerør. Ved karburatorer af konstant vacuum typen må man derfor have en anordning, hvormed selve strålerørsåbningens areal kan varieres, parallelt med variationerne i luftstrømmingen, hvilket naturligvis skal ske automatisk.

S. U. karburatorens princip.

Fig. 1 viser et skematisk rids af S. U. karburatoren. Karburatorens chokerareal er området mellem broen »M«, som er en del af karburatorhuset, og undersiden af karburatorstempelt »C«s tyndeste del »A«. En lille kanal »F«, der er boret i stemplets nederste del, danner forbindelsen mellem området lige bag stemplet og det indre af kammeret »D«, der benævnes klokken. Området under stemplets største diameter »C«, der kaldes sugeskiven, er i forbindelse med den atmosfæriske luft gennem åbningen »G«.

S. U. karburatorens funktion.

Vi vil nu se på, hvad der foregår i S. U. karburatoren, når gasspjældet åbnes, d. v. s. når der trædes på gaspedalen.

Når gasspjældet »T« åbnes, vil der opstå et vacuum i området »P«, og dette vacuum vil forplante sig gennem kanalen »F« til den øverste flade af sugeskiven »C«, som derved vil bevæge sig opad i klokken. Da »C« og »A« er ud i et, vil hele stemplet hæves, hvorved chokerarealet bliver større, og vacuumet i området »D« lin-

dres, indtil der nås et punkt, hvor vacuumet er lige stort ved »P« og »D«.

Det vil nu ses, at hvis »W« er = vægten af stemplet, »A« er = sugeskivens effektive areal, »p« er = differencen mellem det atmosfæriske tryk og det absolutte tryk ved »P«s, vil W være = $A \times P$. Eftersom »W« og »A« er konstant, må »p« også være konstant ved alle stillinger af stemplet, så længe dette er mellem dets øverste og nederste bevægelses begrænsning.

Da luftens strømningshastighed gennem chokerarealet afhænger udelukkende af trykdifferencen mellem områderne »Q« og »P«, og da disse to tryk altid er konstante, følger det, at luftens strømningshastighed gennem chokeren ligeledes vil være konstant.

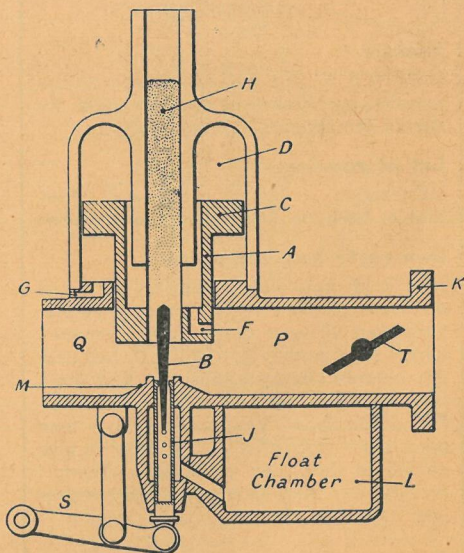


Fig. 1. Tværsnit af en S U karburator:

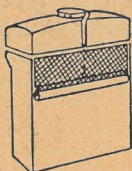
- K. Karburatorhus.
T. Gasspæld.
D. Klokke.
C. Sempel.
B. Konisk nål.
J. Strålerør.
L. Svømmerhus.
M. Bro.
F. Kanal i stemplets nederste del.
G. Åbning til den atmosfæriske luft.

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 kølervæsken 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

Fabrikanter:

DANSK AUTO-UDSTYR

Helgolandsgade 2

Vester 2728 v

I standard S. U. karburatoren er stemplets vægt og sugeskivens areal afstemt til at give en strømningshastighed af luften i chokeren på 180 ft. pr. sekund, hvilket har vist sig at være en gunstig strømningshastighed, der sikrer god forstøvning af benzinen.

Benzin-luftblandings styrke.

Da luftstrømmen gennem chokeren udelukkende afhænger af stemplet »A«s stilling, kan blandings styrke bestemmes ved simpelthen at give den koniske nål »B« en sådan form, at den for enhver stempelstilling vil spærre netop så meget af for strålerøret »J«, at dette giver nøjagtig det kvantum benzin, der kræves ved den pågældende stempelstilling, hvilket igen vil sige luftstrømmen gennem chokeren.

Det vil således forstås, at det ved dette karburatorsystem er muligt at variere blandings styrke, således at denne svarer til enhver motors krav ved et hvilket som helst punkt på ydelseskurven, ved simpelthen at vælge en konisk nål med den rette kontur.

Kontrollering af blandings styrke.

Ved start af en kold motor kræves som bekendt en fed blanding. I almindelighed gælder det, at jo længere røret, der forbinder karburatoren med motoren, er, jo federe skal blandingen være ved start af kold motor, fordi benzinpartiklerne vil have en kraftig tendens til at fortætte sig.

Ved S. U. karburatoren opnås denne fede startblanding ved at sænke strålerøret i forhold til den koniske nål. Strålerøret er bevægeligt monteret i karburatorhuset og kan hæves og sænkes ved hjælp af armen »S« fig. 1, der bevæges med kabel fra instrumentbrættet.

Da den koniske nål er konisk over hele sin længde, vil en sænkelse af strålerøret bevirke, at dette får større gennemstrømningsareal, hvorved blandings styrke forøges. Denne forøgelse af blandings styrke er forholdsvist størst, når motoren går under let belastning, da et stort strålerørsareal under disse forhold er udfyldt af den koniske nål.

Herved opnås, at der er en kraftig blanding til rådighed ved start og acceleration, medens man har en passende økonomisk blanding ved fuld motorydelse. Ved denne karakteristisk forhindres det, at en kold motor kommer op på fuld ydelse.

S. U. karburatorens konstruktion.

Karburatorklokken er aluminiumstøbt. Karburatorens bevægelige dele er: svømmemekanismen, sugeskiven »C« (fig. 1) og stemplet »A«, i hvilket den hærdede og slebne stempelstang »H« er presset. Den koniske nål »B« er monteret i et hul i enden af stempelstangen og fastholdes af en skrue. Det kan ikke understreges kraftigt nok, at det er absolut nødvendigt for en korrekt funktion af karburatoren, at ingen andre af de bevægelige dele end stempelstangen »H« er i berøring med karburatorhuset.

Karburatorens spillerum.

Spillerummet mellem sugeskiven og klokken skal være .002", medens spillerummet mellem stemplet »A« og boringen i karburatorhuset skal være .007". Når stemplet er helt i bund ved tomgang, skal spillerummet mellem den koniske nål og strålerørets sider være ca. .005", og nålen må under ingen omstændigheder røre ved strålerøret. Da de nævnte spillerum alle afhænger af stempelstangens tilpasning, vil det forstås, at denne skal behandles med yderste varsomhed. Stempelstangen er da også tilpasset til en tolerance på $\pm .0001$ ".

Strålerøret.

Fig. 2 viser strålerørets bevægelige montering i karburatorhuset. Strålerøret er monteret i en todelt holder 7 og 11. Benzinen strømmes til strålerøret fra svømmerhuset gennem kanal 10. Fjederen 2 presser de to messingskiver 9 og 13 fast imod korkskiverne 8 og 6 og sikrer derved tæthed ved det bevægelige strålerør. Skruen 4 holder det komplette strålerør på plads i karburatorhuset. Indstillingsmøtrikken 15 bestemmer, hvor langt strålerøret kan bevæges opad ved hjælp af armen »S« fig. 1. Jo længere strålerøret presses op over den koniske nål, jo tyndere bliver blandingen.

Indstilling af S. U. karburatoren.

Forudsat at karburatoren er forsynet med den korrekte koniske nål for den pågældende karburator og motortype, er den eneste indstilling, der skal foretages, indstillingen af strålerørets indstillingsmøtrik 15 fig. 2. Fremgangsmåden for indstillingen er som følger:

Når motoren er varmet op til arbejds-temperatur, stilles spjældets tomgangs-stopskrue således, at motoren går på langsomste tomgang. Strålerørets indstillingsmøtrik »15« skrues nu opad samtidig med, at strålerøret presses med op, således at dettes krave hele tiden ligger an imod møtrikken »15«s flade. Denne indstilling fortsættes, til man opnår den tyndest mulige blanding, der kan give en jævn tomgang. Medens der køres ud ad vejen, trækkes forsigtigt ud i chokerknappen på instrumentbrættet, d.v.s. at strålerøret sænkes, og blandingen gøres federe. Hvis dette resulterer i, at vognen kører hurtigere, vil det sige, at der skal vælges en nål, der har lidt mindre diameter på nålens nederste del.

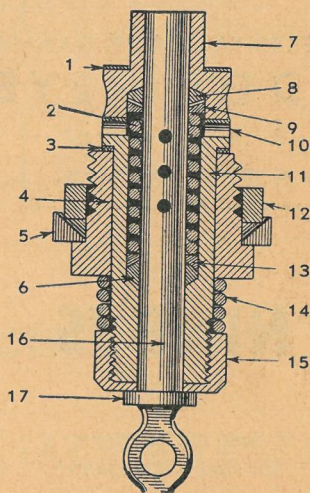


Fig. 2. Strålerør og strålerørsholder.

1. Kobber pakring.
2. Fjeder.
3. Kobber pakring.
4. Strålerørsholderskrue.
5. Messingskive.
6. Korkpakning.
7. Strålerørsholderens øverste halvdel.
8. Korkpakning.
9. Messingskive.
10. Benzinkanal.
11. Strålerørsholderens nederste halvdel.
12. Korkpakning.
13. Messingskive.
14. Fjeder for indstillingsmøtrik.
15. Indstillingsmøtrik.
16. Strålerør.
17. Strålerørshoved.



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

Auf. Forhandlere
for Stor-København

A CAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermelandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Tegn på forkert nål.

Hvis forbruget er for stort, og maksimumhastigheden ikke forøges ved at trække ud i chokeren, skal der monteres en kønisk nål, som er tykkere på hele længden. Hvis forbruget er for stort, og hastigheden forøges ved at trække ud i chokerknappen, skal en nål monteres, som har samme diameter ved spidsen, men som på den midterste del er lidt sværere end den, der er monteret under prøven. Hvis motoren kan starte kold og accelerere umiddelbart efter starten, uden at chokerknappen trækkes ud, er dette et sikkert tegn på, at nålen er for tynd.

Udsættelse og tilbageslag i karburatoren og dårlig acceleration tyder på, at nålen er for tyk på midterste del og derfor giver for svag blanding.

Stemplets bevægelse.

Stemplet skal gå let i karburatorhuset. Når dette løftes med en finger eller en blyant gennem luftinsugnings-åbningen, skal det falde let tilbage og slå mod broen M fig. 1 med et skarpt klik.

Smøring.

Dækslet i toppen af klokken skal afskrues og stempelstangen smøres med nogle få dråber symaskineolie.

Tuning af S.U.-karburatorerne i M. G.

Karburatortuningen kan inddeles i tre punkter:

- 1) Indstille hver karburator til korrekt blanding.
- 2) Indstille til samme blandingsstyrke for begge karburatorer.
- 3) Indstille til samme gasspjældsåbning for begge karburatorer.

Indstilling af gasspjældsåbningen.

Når motoren er gennemvarm, indstilles spjældets tomgangsskrue til ca. 500 o/m. Der lyttes nu ved hver karburators luftindsugning for at undersøge, om sugelyden er lige kraftig ved begge karburatorer.

Hvis dette ikke er tilfældet løsnes den fleksible kobling mellem de to karburators gasspjæld, og der stilles på forreste karburators tomgangsskrue indtil sugelyden er lige kraftig ved begge karburatorer. Spænd atter den fleksible kobling uden at forandre gasspjældenes indstilling. Gas-

spjældsåbningen er nu korrekt for begge karburatorer. Hermed er indstillingspunkt nr. 3 i orden.

Indstilling til korrekt blanding for begge karburatorer.

Afmonter forbindelsesstangen mellem de to karburatorers strålerør. Påse, at begge karburatorers strålerørshoveder ligger an mod indstillingsmøtrikernes plane flader. Løft derefter *forreste karburators* stempel (ca. 0,8 mm).

En af fire ting vil nu ske:

1. Motoren bliver ved at gå nogle få sekunder, og stopper så.
2. Motoren bliver ved at gå uden nogen nævneværdig forandring i gangen.
3. Motoren stopper omtrent øjeblikkeligt.
4. Motoren går op i omdrejninger for en kort tid.

Diagnose.

Nr. 1 betyder, at indstillingen er korrekt og begge karburatorer er *korrekt indstillede*.

Nr. 2 betyder, at motoren kun går på bageste karburator, denne karburator har derfor for fed blanding, giv svagere blan-

ding ved at skrue strålerørsmøtriken opad. Prøv karburatorerne igen og fortsæt indtil tilstand nr. 1 opnåes.

Nr. 3 betyder, at den bageste karburator har for tynd blanding — indstil til tilstand nr. 1 opnåes.

Nr. 4 betyder, at forreste karburator har for fed blanding. Indstil til tyndere blanding. Motoren vil nu sandsynligvis opføre sig som nævnt under punkt 2 eller 3, og indstillingen fortsættes indtil tilstand nr. 1 opnåes.

Forhøjelse af ydeevnen.

Som kontrol af indstillingen løftes nu på *bageste karburators* stempel, på samme måde som før det *forreste*. Hvis målet er at opnå høj ydelse mere end god økonomi, skal der indstilles til en tilstand mellem nr. 1 og nr. 2, d. v. s. motoren skal netop kunne gå på en karburator.

Derved forhøjes benzinförbruget, men accelerationsevnen forbedres

Disse indstillinger skal udføres med pinlig nøjagtighed. De er af allerstørste betydning for en sportsvogn som MG'en, på hvilken enhver tuning og indstilling skal udføres pinligt nøjagtigt for at holde topydelse.

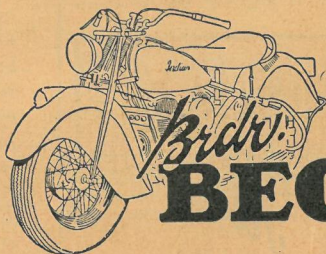
AUTORISERET *Indian* FORHANDLER

SPECIALVÆRKSTED

for

INDIAN og RUDGE

Indian Reservedele . Cylinder-
udslibning . Krumtaplejer rep.
Stempelringe . Kickstartfjedre
Tandhjul . Kædehjul . Lygter
Akkumulatorer . Lyddæmpere
Tankdæksler . Gummihaand-
tag . Svejsning af Krumtap-
huse og Gearkasser



TAGA 9926

TAGENSVEJ 101

BECH

KØBENHAVN N.

Bilistens

JULEØNSKER

er selvfølgelig noget til vognen —

her er idéerne

- ★ VARMEAPPARAT
- ★ VARMERUDE
- ★ KØLERHÆTTE
- ★ SNEKÆDER
- ★ KØLERTERMOMETER
- ★ VENTILATOR
- ★ VINDSPEJLSVISKER
- ★ TAAGELYGTE ★
- ★ SPOTLIGHT
- ★ BAKLYGTE
- ★ TO-TONET HORN
- ★ ASKEBÆGER
- ★ CIGARTÆNDER
- ★ DK SKILT
- ★ KØLERFIGUR
- ★ FLAGSTANG
- ★ SOLSKÆRM
- ★ TRYKMAALER
- ★ SPEJL
- ★ FISKEHALE
- ★ AUTOUR
- ★ POLISH samt
- ★ VOX o. m. a. ★

Vi har åbent sidste uge før jul-til kl. 20
Søndag den 18. ds. fra kl. 16—20



Toldbodvej 14, Kbhvn. BYen 2693

Mest velassorterede specialforretning i
automobiludstyr

Times Square i julegave. Man havde imidlertid ikke kørt mange minutter, før holdets følsomme, musikalske ører opfangede det kendte stigende og faldende vræl i baggrunden, med hvilket den rå statsmagts brutale politi — selv på en juleaften — ikke undser sig for at anmelde sin ankomst. Rap Paganini, der kørte, og Ettore Fisk, som sad ved siden af, udvekslede et muntert blik ved den kendte lyd. Rap holdt sig støt på 80 miles, således at politivognen kunne få lejlighed til at hale ind på dem, og først da han kom ud på Ramona Avenue, og afstanden mellem de to vogne var ca. 100 meter, gav han den gas igen. Hastigheden voksede til 85, 90, 95 miles. Så trådte Pat's geniale opfindelse i funktion.

Ettore kastede et hastigt blik bagud, og så trykkede han på en lille, rød knap på instrumentbrættet. Der lød et hvin bagved, som om kørebanen var blevet revet midt over. Politivognen, der netop havde lagt an til overhaling, fo'r som en for tidligt opfundet V-2 bombe ind over det brede fortov, nedmejede på sin vej lysmaster, som var det hjertegræs, raserede en fredelig skov på 2000 usolgte juletræer, knipsede lirekassen bort for næsen af en måbende lirekassemand, der stod nok så skikkeligt og spillede ouverturen til balletten Valdemar, tog direkte kurs mod nedgangen til den underjordiske bane.

Som drengene senere på aftenen, da de sad bænkedede ved deres gin og rødkål, betroede hverandre, er der i hele verden ikke noget så sundt for det almene velbefindende som en virkelig hjertelig og uskyldig latter, således som den udløses ved en uventet og harmløs spøg. Sammenhængen var i korthed følgende: I løbet af lillejuleaftens nat havde Pat under vognbunden anbragt en flad 200 liter tank fyldt med gammel smørolie; den var i forbindelse med et overrislingsrør, der var anbragt i skjul af den bageste kofanger, og som kunne åbnes og lukkes ved hjælp af en vakuumbetjent drejeventil. Når man trykkede på den lille, røde knap, blev der lukket op for en trykluftflaske under førersædet, som satte tanken under tryk, samtidig åbnedes der for risleanlægget, og endelig tændte vognens stoplygte. I samme øjeblik, den tåbelige politichauffør rørte ved sin bremse på den olierede vejbane, var det sket.



Den populære franske vogn

Denne økonomiske vogn er intet mindre end en sensation på motormarkedet. Elegant i linjerne og med en komfort, som ellers kun meget store vogne kan byde. Den går 12 km på 1 liter benzin og er udstyret med en levende 4 cyl. topventilet motor. —

Det smagfulde 4 dørs karosseri har ingen dørstolper så der er let og bekvem adgang til vognens indre. Forstolene er forskydelige, og forsænkede fodkasser giver god plads til selv meget høje personer. SIMCA 8 har fjedrende rat, uafhængig forhjulsaffjedring, dobbeltvirkende støddæmpere og krængningsstabilisator — kort sagt alt, hvad der sikrer en behagelig kørsel.

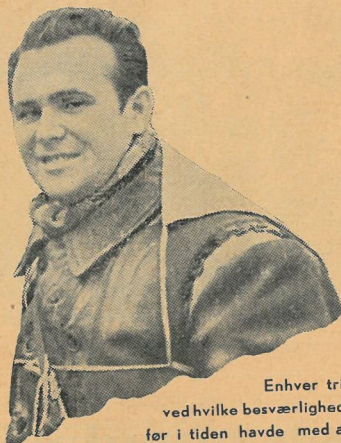
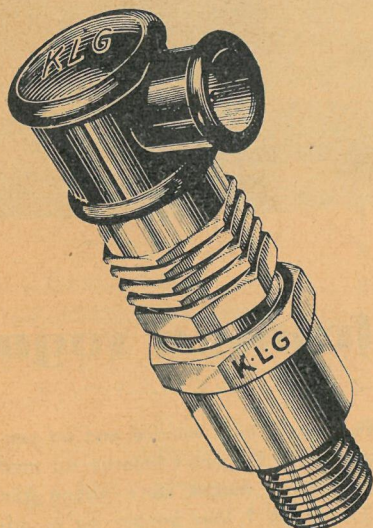
NORDISK SIMCA

GRIFFENFELDTSGADE 32 . KØBENHAVN N . CENT. 15367 og 15967

Det eneste rigtige

til trial, bane- og turistkørsel

Den kendte Nimbus-kører,
Joseph Koch, udtaler:



Enhver trialfører
ved hvilke besværligheder man
før i tiden havde med at holde
tændrørene tilstrækkeligt afskærmet — og
hvor ofte man alligevel havde tændingsvanske-
ligheder, når fugt eller vand trængte igennem
og forårsagede kortslutning. Det vandtætte KLG
tændrør har betydet en revolution på dette om-
råde, og som til alle andre motorløb brugte jeg
KLG i „November Kåsan“.

leveres i alle størrelser passende til
enhver motor

Joseph Koch

DET VANDTÆTTE

K.L.G.

VERDENS
BEDSTE

Tændrør

Generalrepræsentant for Danmark

VILH. NELLEMANN A/S · KØBENHAVN - RANDERS

Let novemberkåsa

— undtagen for Josef Koch

Af de 6 store løb, der står direkte nuder Svenska Motorklubbens ledelse, er November-Kåsan vel nok det mest fremtrædende. Det er i hvert fald det løb, der kan tælle de fleste deltagere.

Kåsan kørtes første gang i 1915 og er blevet kørt næsten hvert år siden, kun afbrudt af de 2 krige. November-Kåsan må betragtes som et kombineret orienteringsløb og trial med både dag- og natetaper. Nogle år har orienteringen været temmelig vanskelig, men i de fleste tilfælde har det været føret og vejret, der har været den største hindring for at nå pointfri igenem.

Årets Kåsa blev kørt ved Norrköping, og der var ikke lagt så stor vægt på kørernes orienteringsevne som på selve etapernes beskaffenhed. Men den omstændighed, at vejret havde været relativt tørt og godt i dagene forinden, forårsagede, at årets Kåsa blev en af de letteste, der endnu har været kørt. Der var ialt 16 etaper, og af disse strækninger var det især den 4., 6. og 12., som bød på de største vanskeligheder. Den 4. etape var meget stenet og ujævn, og mange kørere måtte have deres bundkar i bekymret erindring. Den 6. etape gik midt ind i en dyb skov, hvor grantræerne stod så tæt, at flere kørere ligefrem lugtede af harpiks, da de kom frem til kontrollen. Det var naturligvis først og fremmest for sidevognskørerne, at denne etape var vanskelig, eftersom de bogstavelig talt måtte kante sig igennem træerne. Af de 7 deltagere, der startede i sidevognsklassen, var det kun 2, der klarede sig igennem.

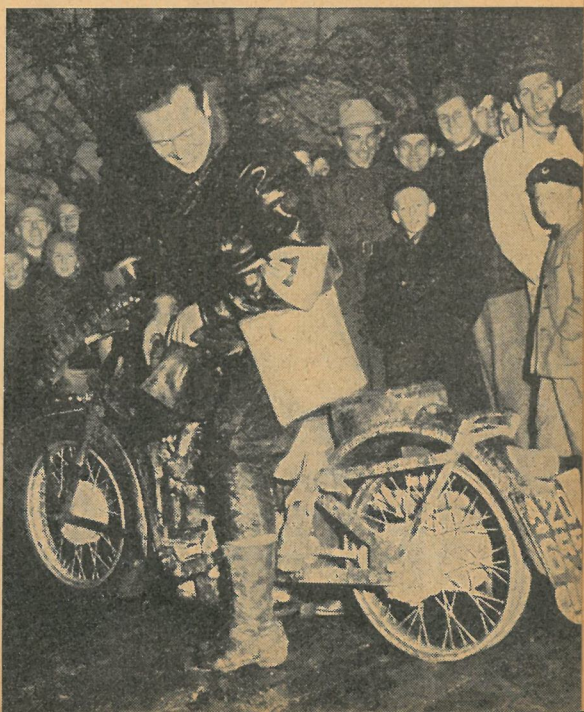
På den 12. etape skulle kørerne forcere 7 vandgrave, og som ventet fik rytterne her en del vanskeligheder med kortslutning i såvel tænding som lysanlæg, og flere ryttere havde her enten slet intet eller meget dårligt lys, hvorfor de måtte lægge sig i baghjulet på de konkurrenter, der var heldigere stillet.

Blandt de 105 deltagende kørere var den eneste dansker Josef Koch, der sammen med Niels Andersson delte førstepladsen i 1947. Også i år lå Josef Koch fint, idet han

efter nat-etapen var en af de 3 bedste sammen med Brinckeback og Olle Nygren, idet han kun havde fået 11 points, og dette på trods af, at han havde knækket et benzinerør og under en stor del af løbet måtte holde røret sammen med hånden. Dette uheld var dog kun for en bagatel at regne i sammenligning med, hvad der senere skulle ske. På den 6. dag-etape gik luften lige så stille af Nimbus'ens baghjul, og da Josef Koch i løbet af et øjeblik havde lappet slangen og skulle pumpe op, var der ingen tryk på kulsyreflasken.

For de af vore læsere, der ikke kender dette oppumpningssystem, skal vi lige bemærke, at det drejer sig om en ganske lille kulsyreflaske med et tryk, der svarer til 5 oppumpninger. Disse flasker bruges meget under distanceløb, og det er selvsagt langt hurtigere at benytte kulsyre, end det er at bruge en almindelig håndpumpe. At kulsyreflasken var tom, skyldtes ikke no-

Josef Koch ser smilende på sit nøgne baghjul. Ifølge oplysninger fra pålidelig kilde forsvandt smilet, da han satte sig ned igen



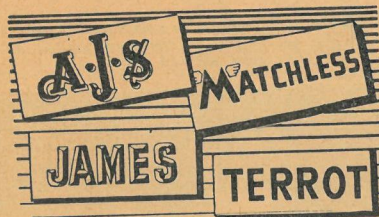


Det nordiske

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

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Telefoner GE 1850 og 4844
Kongelysvej 14



Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 31 66

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . C 9317

gen fejltagelse, ligesom hanen heller ikke havde åbnet sig lidt ved vibrationerne. Den var skruet helt op, og det kunne tyde på, at nogle drenge i et ubevogtet øjeblik havde pillet ved maskinen.

Josef Koch måtte derefter løbe de 10 km til den næste kontrol med maskinen i 1. gear. Ved kontrollen lånte han en pumpe af een af de andre deltagere, og selv om han havde fået en del strafpoints, lå han godt fremme i feltet indtil 13. etape, da han punkterede igen. Den eneste chance, han havde, var at fortsætte på et fladt bagdæk, og på dette kørte han de næste 33 km, men da han manglede endnu 22 km til målet, begyndte dækket at kaste, hvorfor han måtte tage det helt af og køre på den bare fælg. Da han således kom frem til målet, havde han reddet sig 101 points, og man kan uden overdrivelse sige, at den sidste del af løbet i ordets bogstaveligste forstand var en rystende oplevelse for ham. At baghjulet i det hele taget kunne holde er ubegribeligt, men ved målet var der ikke en eneste løs eger, medens selve fælgen var blevet så flad, at der umuligt kunne sidde et dæk på den.

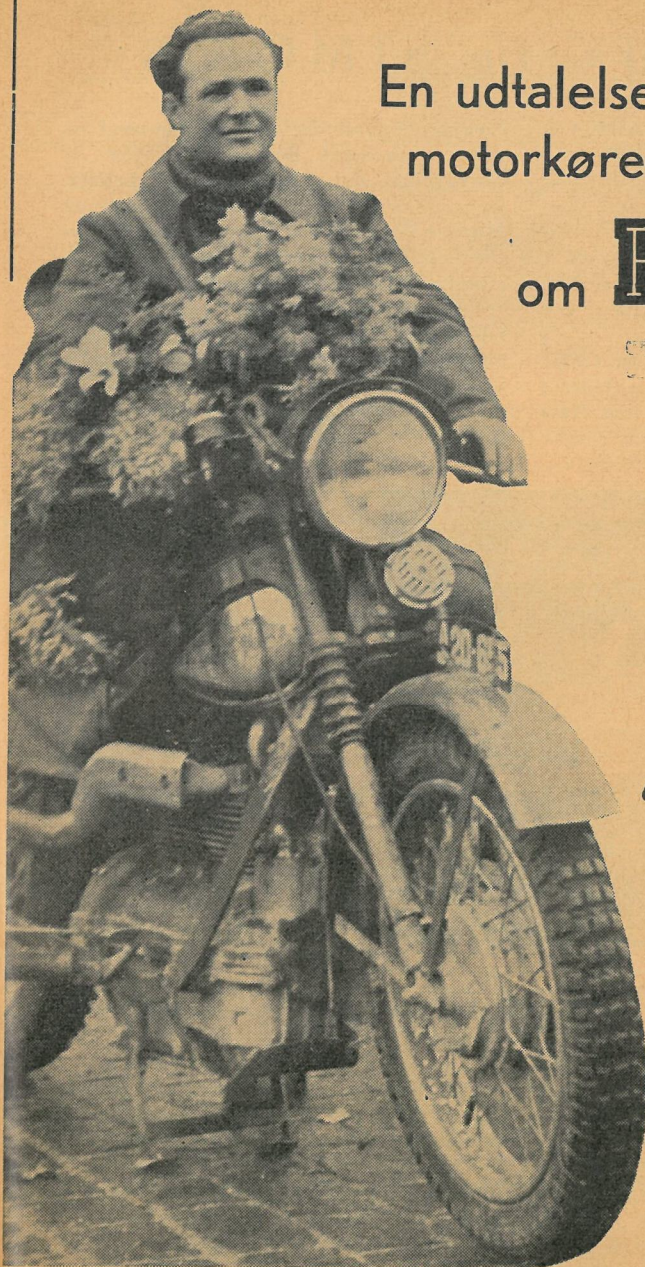
Det vil måske erindres, at Seth Lindvall, der vandt ekspertklassen i 1946, gennemførte de sidste 6 km på den bare fælg, men da han gik over målstregen, var der kun 3 eger tilbage i baghjulet, der brød fuldstændig sammen, da han bremsede maskinen op.

Ekspertklassen blev i år vundet af Hans Landers, ARIEL, med 21 p., nr. 2 blev Bertil Carlsson, ROYAL ENFIELD, 32 p., nr. 3 Elis Malmberg, MATCHLESS, 77 p., nr. 4 Niels Andersson, ARIEL, 82 p., og nr. 5 Josef Koch, NIMBUS, 101 p.

I seniorklassen måtte Helge Brinkeback, ARIEL, dele førstepladsen med Hasse Danielsson, AJS, idet de begge havde 10 p., nr. 3 blev Berndt Hasselroth, AJS, 19 p.

Juniore: Olle Nygren, ARIEL, 12 p., nr. 2 Åke Johannesson, TRIUMPH, nr. 3 C. G. Ris-Möller, MONARK, 20 p.

Sidevognsklassen blev vundet af Henry Törnblom, HARLEY DAVIDSON, 118 p., nr. 2 blev Lars Söder, HARLEY DAVIDSON, med 158 p. Disse 2 kørere var som sagt de eneste, der klarede sig igennem i sidevognsklassen. ★



En udtalelse af den kendte
motorkører *Joseph Koch*

om **REDEX**

OLIETILSÆTNING

Til et krævende motorløb benytter man sig selvfølgelig af alle de midler, der kan give maskinen øget kraft og fart, og når et middel som Redex tillige skåner motoren, er det givet, at det før eller senere bliver lige så naturligt og vigtigt at anvende Redex, som det er at hælde brændstof på maskinen. Også i Novemberkåsen kørte jeg med Redex, og det er min erfaring, at dette tilsætningsmiddel er lige så godt, hvad enten det bliver anvendt i den daglige kørsel eller i et motorløb.

Joseph Koch

— også i Deres motor

vil Redex betyde øget kompression,
nedsat friktion og bedre udnyttelse
af brændstoffet.



Enerepræsentation for Danmark:



POLITITORVET

F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

KØBENHAVN V

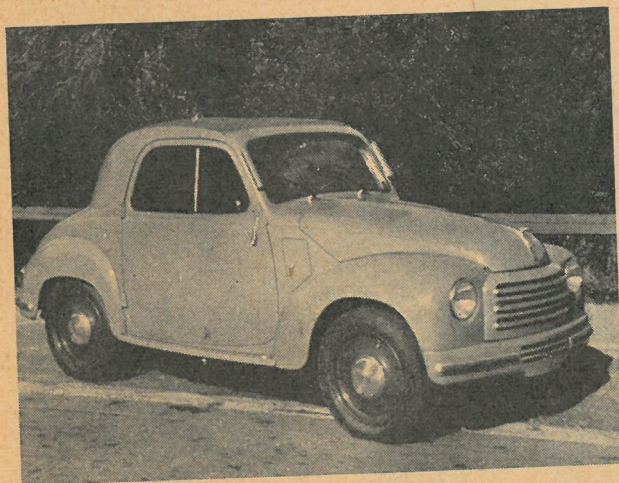
FÅS HOS AUTOMOBILFORHANDLERE OG MEKANIKERE LANDET OVER

FIAT 500 C og SIMCA 8

De to modeller FIAT 500 og SIMCA 8, der efterhånden har opnået stor popularitet her i landet, har atter fornyet sig. Den mest interessante af disse 2 vogne er ud fra et automobil-teknisk synspunkt den lille 2-personers FIAT 500 C, fordi denne vogn på flere punkter adskiller sig fra de konstruktionsmetoder, der hovedsagelig anvendes i dag.

At der er god plads i denne vogn, der på gaden ikke syner af ret meget, skyldes i første række, at motoren er lagt helt frem i torpedoen, hvorved en stor plads i selve

kendsgerning, at der er lagt stor vægt på vognens økonomi, der da også viser så gunstige tal som 20 km pr. liter benzin. Alligevel har vognen en tophastighed på 95 km i timen takket være den lave egenvægt på 550 kg og den meget ringe luftmodstand. Selv om man ikke kan sige, at kompressionsforholdet er lavt, vil denne motor med sin lille boring kunne tåle et betydeligt højere kompressionsforhold, men en tuning vil sikkert blive vanskelig, da ventilernes åbnings- og lukketider i første række er baseret på god økonomi,



Den lille topventilede Fiat 500 C er til en vis grad blevet amerikanset, men det er gjort på en diskret og tiltalende måde. Vognens konstruktion er helt igennem et bevis på den europæiske bilindustris høje stadi. Lad os håbe at den tid ikke er al for fjern, hvor det ligger indenfor mulighedernes grænse, at unge mennesker kan købe en sådan vogn — slet og ret fordi de gerne vil have en lille vogn.

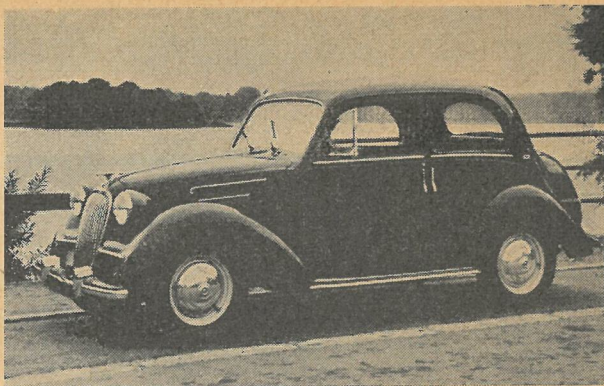
torpedoen udnyttes som gulvplads. I virkeligheden ligger motoren foran forakslen, radiatoren er flyttet om bag motoren, og koblingshus og gearkasse ligger foran pedalerne, således at transmissionen kun optager et minimum af plads i selve gulvet. Baghjulophængningen består af næsten lige bladfedre, der påvirkes således, at disse buer opad under affjedringen. Kardanled anvendes ikke, men i stedet bruges to elastiske hardyskiver og glide-muffe.

Motoren, der efter krigen blev lavet om til topventilet, har nu et slagvolumen på 569 ccm og et kompressionsforhold på 6,4:1. I betragtning af dette slagvolumen er hestekraftydelsen kun ringe, idet motoren udvikler 16,5 HK ved 4400 omdr./min. Forklaringen i denne ydelse må søges i den

hvorfor der kun er et minimalt overlap i indsugnings- og udblæsningsventilernes diagram.

Fiat er een af de få fabrikker, der ikke er gået over til selv bærende karosseri og har bibeholdt den egentlige chassisramme. På model 500 C er denne gjort yderst let, blandt andet ved udskæringerne i side- og forstærkningsvangerne. Hjulophængningen er som omtalt med stiv bagaksel og bladfedre. Forhjulophængningen består af halvelliptiske bladfedre foroven og triangulære støttearme forned. Der er hydrauliske støddæmpere efter telescopprincippet på både for- og baghjul. Bremsesystemet er hydraulisk. Karosseriet er smukt strømlinieformet, og foruden 2 personer er der rigelig plads til bagage. Re-

Simca 8, en vogn der i økonomi og omkostninger er fornuftig til det danske publikum.



servehjulet ligger i et indbygget stativ og kan faktisk sættes ned på jorden, uden at man behøver at bære på det. Ved motorreparation kan hele »kølgitteret« hurtigt og let afmonteres, og dette i forpedohjælmen af alligatorsystem giver rigelig bevægelsesfrihed og plads overalt ved motoren.

Model 500 C har ganske glimrende køreegenskaber. Særlig styringen virker meget tiltalende, og vognen ligger fast til vejen, selv i skarpe kurver.

Specifikationen er: *Motor:* 4-cylindret, topventilet, boring 52 mm, slaglængde 67 mm, 569 ccm med kompressionsforhold 6.4:1. Cylinderblok støbt i fosformanganstøbejern, falstrømskarburator og membran-benzinpumpe. Motorkobling og gearkasse er sammenboltet til eet aggregat. *Kobling:* Tør enkeltplade-kobling med fjedrende nav. Gearkasse: 4 hastigheder frem med synkronisering mellem 3. og 4. gear. *Bagbro:* presset pladestål med spiralskårne koniske differentialhjul med udvendig indstilling af spidshjulet. Udvekslingsforhold 4,875:1. Dækstørrelse 4,25×15. Elektrisk udstyr 12 volts anlæg med dynamo og spændingsregulator. Egenvægt 550 kg.

SIMCA 8, også kaldet FIAT 1100, er egentlig ikke nær så interessant som dens lillebroder, da den er mere ortodoks i sin opbygning. Men italienernes fremragende dygtighed som bilkonstruktører giver dog denne vogn flere interessante enkeltheder.

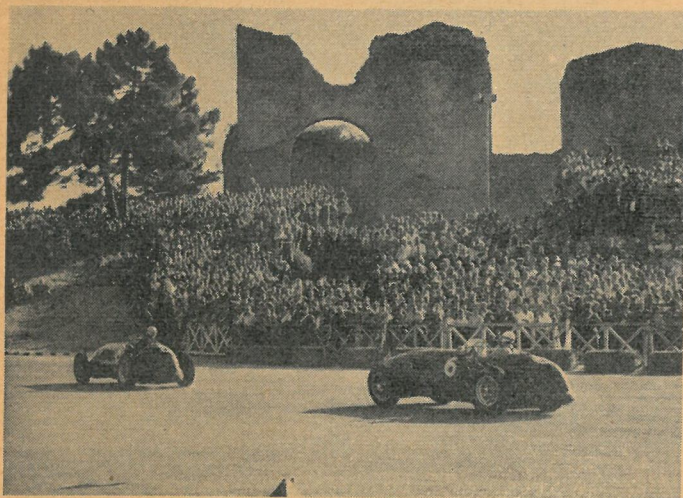
Forhjulsophængningen er meget interessant, idet der er anvendt to triangulære støttearme, og den øverste af disse påvirker en lodretstående indkapslet spiralfjeder sammenbygget med en hydraulisk støddæmper. Baghjulsophængningen består af halvelliptiske bladfjedre, og transmissionen er ligesom på model 500 C uden brug af kardanel og i stedet anvendes hardyskiver og glidemuffe.

På 1950 modellen udgør ratgearet den eneste forandring fra 1949 modellen. Specifikationen er: 4-cylindret topventilet motor, boring 68 mm, slaglængde 75 mm, kubikindhold 1090 ccm, kompressionsforhold 6:1. 32 HK ved 4000 omdr./min., økonomi 11 km pr. liter, hastighed 100 km i timen.

Hårdt løb over 4500 km

Et af verdens mest fantastiske automobiløb køres en gang om året i Argentina. Det svarer i sine proportioner nærmest til det italienske 1000 miles løb forsåvidt, som det køres på uafspærret landevej gennem det meste af landet, men med den forskel, at distancen i dette tilfælde andrager ikke mindre end 4500 km. Langt den overvejende del af deltagerne starter i amerikanske standardvogne, som gennemgående er forsynet med en mængde specialudstyr (store vand- og benzintanke, reservehjul med terrændæk), da vejene ikke overalt er førsteklasses. Dette års løb blev afsluttet den 18. november, og vinder blev Juan Galvez i en Ford. Han gennemkørte distancen på 37 timer 31 min. 55 sek., det vil sige med en gennemsnitshastighed af 119,8 km i timen. Nr. 2 blev den kendte argentinske Grand Prix kører Juan Manuel Fangio i en Chevrolet (118,8 km i timen) og nr. 3 Eusebio Marsilla, ligeledes i Chevrolet. Løbet kørtes i fire dagsetaper, og den anførte tid er sammenlagt for de fire dage.

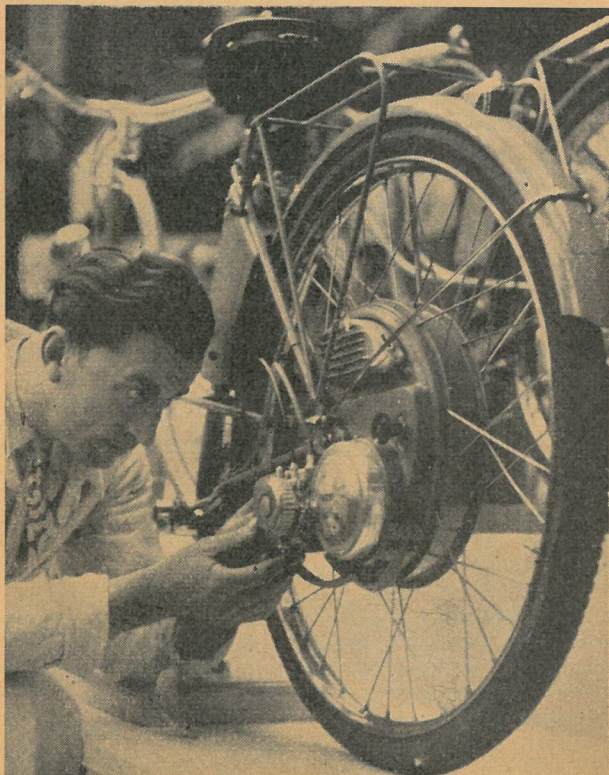
KORT FORTALT I



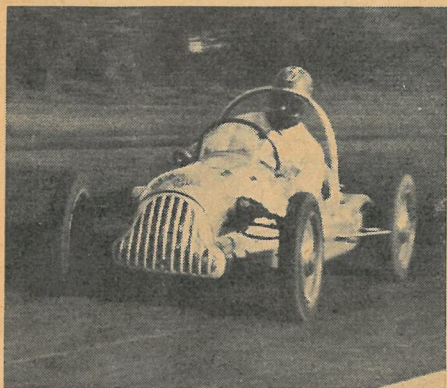
T. v. Et smukt billede fra Rom Grand Prix. Banen, der regnes for en af de mest krævende, er formet som et dobbelt C med kurver på 180°, en kraftig stigning og et hårdnåle-sving. Længden er 3,44 km og der kores 75 omgange. På billedet ses to Ferrari og i baggrunden de gamle ruiner af badstuerne ved Caracalla.

De små påhængsmotorer til almindelige trædecykler bliver mere og mere populære i Sydeuropa, mens der i Danmark stadig kræves omsætningsafgift, skat, nummerplader og koreprove, før man kan begive sig ud med et sådant køretøj.

Sætternissen havde en pragtfuld spøg for i sidste nummer. Han havde opfundet et helt nyt teknisk begreb, som han kaldte »oplæggende pladsaksel«. Dette fænomen havde han forsynet den nye Morris Six med, men vore skarpsindige læsere fandt selvfølgelig ud af, at det skulle være overliggende knastaksel.



TEKST OG BILLEDER



T. v. Et billede af Robert Nellemann i fart med sin Silver Bird. Læg mærke til, hvordan forhjulene vrider sig i forhold til baghjulene på grund af de stærke påvirkninger i svinget. Det er ikke småting de små vogne skal holde til.

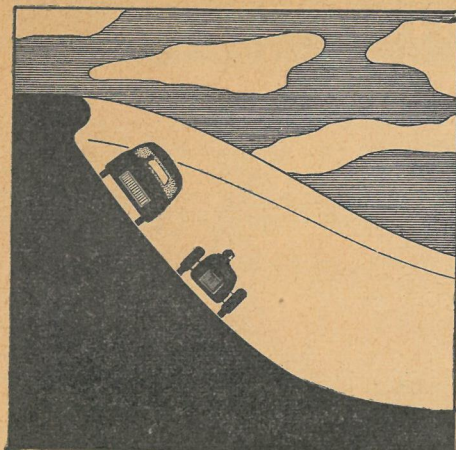


Er der nogen, der kan forklare os, hvorfor det bliver tolereret at store lastvogne kører uden bagskærme? Under krigen gik vognene igennem, fordi man simpelthen ikke kunne skaffe materiale til skærmene, men man havde dog ikke tænkt sig at dette skulle være ensbetydende med at andre trafikanter til tid og evighed skulle oversprøjtes.

Tyskerne kører nu også med modelracere. Med dette folkefærds sædvanlige beskedenhed meddeler det, at motorerne er på 5,2 ccm og de mindste i verden. Vi har i flere år klaret os ganske godt med 2 ccm. Vognene er iøvrigt smukt udført som rigtige modeller. Den ene vogn er tihsyneladende en model af Goldie Gardners MG.



Den danske modelsport får nu endelig den med længsel ventede WB-motor, idet den første serie vil blive færdig inden jul. Slagvolumenet er nu sat op til 10 ccm, og der er foretaget forskellige små ændringer. Vi håber i næste nummer at kunne bringe nærmere detaljer.



En meget væsentlig størrelse, som på forhånd må fastlægges, inden en bestemt vejstrækning konstrueres og bygges, er den maksimale hastighed, med hvilken den pågældende vejstrækning skal kunne benyttes uden unormal stor risiko. Danske vejbyggere er forlængst blevet klar over, at det ikke kan nytte ved planlægningen af veje, der skal kunne benyttes mange år ud i fremtiden, at regne med den officielt gældende maksimalhastighed på 60 km i timen; denne grænse er udviklingen forlængst løbet fra, og overskridelser finder sted på veje af enhver art, ligesom man må regne med, at grænsen i fremtiden vil blive hævet eller måske bortfalder helt. De nye vejregler forudsætter da også hastigheder på hovedvejene på indtil 100 km i timen (altså som en normal driftshastighed). En sådan forøgelse af den lovlige kørehastighed stiller imidlertid vejbyggerne overfor en lang række opgaver, hvis planlægning kræver betydelige overvejelser, tildels af automobilteknisk art, og hvis udførelse medfører betydeligt større omkostninger end de nuværende vejanlæg. Store oversigtsarealer må frilægges i kurverne, alle vejskæringer og vejtilslutninger må så vidt muligt lægges ude af niveau, vejene må udføres med adskilte kørebaner for de to færdselsretninger, og endelig må vejenes linieføring og tværprofilform udformes under nøje hensyntagen til bevægelsen af de motorkøretøjer, der skal benytte vejen med den forudsatte maksimalhastighed. Det skal her forsøges at gøre lidt nærmere rede for de to sidst-

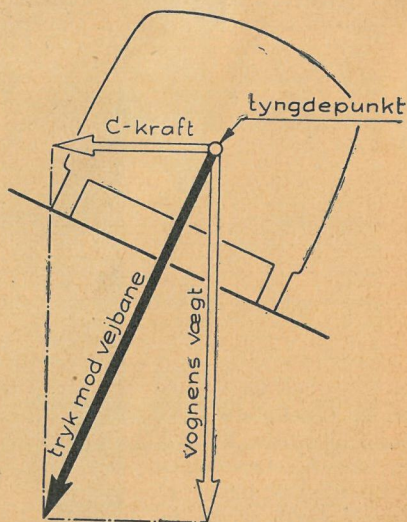
nævnte punkter med særligt henblik på udformningen af sving og kurver.

Ethvert motorkøretøj, som befinder sig i en kurve, er under indflydelse af en kraft, centripetalkraften, der prøver at slynge køretøjet ud af kurven, et tilfælde, som vil indtræffe i det øjeblik, de vandrette gnidningskræfter mellem hjulene og vejbanen ikke er tilstrækkelige til tilsam-

VEJBYGNINGENS SVINGTEKNIK

Af civilingeniør O. Ahlmann-Ohlsen

men at holde vognen eller motorecyklen fast på vejbanen. Da friktionskraften mellem hjul og vejbane er underkastet vejrligets indflydelse og over længere tidsrum kan variere, efterhånden som vejbanen slides, kan man altså ikke under alle omstændigheder gennemkøre et sving med den samme hastighed, hvilket sikkert er et af de største risikomomenter ved den almindelige landevejskørsel, så længe der kun er tale om flade sving. Hvis man hæver svingets tværprofil i ydersiden, kan man opnå, at køretøjets samlede anlægs-



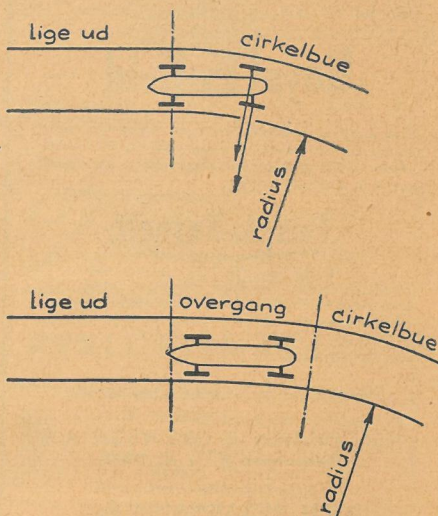
Automobil, som kører gennem en kurve med hævet tværprofil. I vognens tyngdepunkt virker henholdsvis vognens vægt (lodret) og centripetalkraften (vandtæt); tilsammen danner de den kraft, som står vinkelret på vejbanen, når tværhældningen netop svarer til kurveradius og kørehastighed.

tryk mod vejbanen (den sorte kraft på tegningen) kommer til at stå vinkelret på denne, hvilket ganske vist kun kan opnås med en ganske bestemt hastighed, når vejbanens tværhældning og kurvens radius er lagt fast. Herved bliver man, når man kører med den ved vejens konstruktion forudsatte hastighed, praktisk talt uafhængig af føret og vejbanens tilstand i det hele taget. Den tværhældning, vi skal give kørebaneprofilen i en kurve, er proportional med 2. potens af den forudsatte kørehastighed, og den er omvendt proportional med kurvens radius i terrænet. Sætter vi hastigheden op fra 50 til 100 km i timen, skal hældningen forøges til det firedobbelte, forøger vi kurveradius fra 500 til 1000 m, skal hældningen reduceres til det halve.

Ved automobilvæddeløbsbaner med hævede sving kan man ikke på forhånd fastlægge en eller anden »normalhastighed«, som man kan regne med i svinget, og samtidig er det jo her mere end noget andet sted påkrævet, at hældningen svarer nøje til den øjeblikkelige kørehastighed. Derfor indretter man her tværprofilen med stor bredde og varierende hældning, således som det er antydnet på tegningen over artiklen. Enhver kører kan da vælge sin bane således, at han opnår et maksimum af sikkerhed imod udskridning.

Nu er det en meget nærliggende tanke, at man — blot ved at bygge en væddeløbsbane med næsten lodrette sving — skulle kunne opnå meget høje hastigheder på baner med lille kurveradius, altså på meget begrænset plads. Dette er imidlertid ikke muligt af hensyn til køretøjernes affjedring. Selv de hurtigste sportskøretøjer og racere er således indrettet, at de i hvert fald ikke kan tåle en belastning ud over det normale på mere end 80—90 %, før fjedrene går i bund. Når et motorkøretøj befinder sig i fart højt oppe på tværprofi-

let i den hævede kurve, vil centripetalkraften C give langt det største bidrag til anlægstrykket mellem hjulene og kørebanelen, således at fjedrenes arbejdssevne for en stor dels vedkommende er beslaglagt af det forøgede anlægstryk alene; derved bli-



Den øverste af de to figurer viser en kørebane set fra oven, ved den stiplede linie går den lige over i en cirkulær kurve, således at vognen som vist pludselig skal præstere fuldt styreudslag, når dens bagaksel passerer skillelinien. På den nederste figur er der mellem det retliniede og det cirkulære stykke indskudt et overgangsstykke med jævnt varierende krumning, som tillader en passende langsom styrebevægelse; herved bliver det muligt for føreren at holde sin kørebane gennem hele svinget.

ver der kun en lille del (måske slet intet) af arbejdsvevnen tilbage til de normale affjedringsopgaver, hvorved vi løber en risiko for brud på køretøjets bærende elementer. Som et eksempel kan det nævnes, at den nordlige kurve på Avus-banen ved Berlin før krigen blev udbygget til en top-hastighed af 300 km i timen, men hverken Mercedes eller Auto-Union racerne kunne udnytte mere end ca. 230 km i timen af

HIRSBORG *bar for Tiden*

et lille Parti Dirt-Track LEAP a HEAD Specialdæk 28×275
passende for 22" FælgePris pr. Stk. Kr. 62,—.

Forsendes overalt
pr. Efterkrav

HIRSBORG, PETER BANGSVEJ 179
VALBY, TLF. DAMSØ 7810

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 teleskopforgaffel. Letvægterens økonomi og den store maskines udstyr og kraft er forenet i FRANCIS-BARNETT — verdens bedste letvægter.

Nærmeste forhandler opgives af:

est for Storebælt:

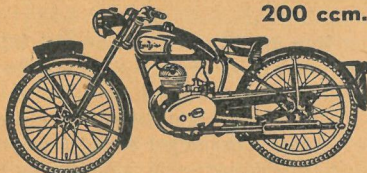
NELLEMANN & DREWSSEN A/S
København K. . C. 9846

vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Randers . Tlf. 1730

EXCELSIOR

200 ccm.



»DEN STORE LETVÆGTER«

EXCELSIOR giver Dem mest for Indkøbstilladelsen

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

AUTOROPA er forende, hvis De vil være kørende

Kig ind - vi hjælper Dem med Ansøgning

AUTOROPA A/S

KR. BERNIKOWSGADE 2
CENTR. 12018 12846

hensyn til affjedringens arbejdssevne. Man kunne selvfølgelig have givet fjedrene større arbejdssevne (større slaghøjde), men så havde man fået en betydelig forøgelse af højden over vejbanen, når vognen kørte ligeud).

Et andet forhold, som må tages i betragtning ved udstikningen af en vej i terrænet, er overgangen fra en retliniet strækning til en kurve. Man kunne selvfølgelig i første omgang tænke sig ganske simpelt at lade den retliniede strækning gå over i en kurve med den ønskede radius, således som det er vist på den øverste af de to høstående figurer. Dette ville imidlertid kræve en fuldstændig umulig manøvre af den fører, som skal gå ind i kurven, idet han nemlig — lige indtil det øjeblik, da vognens bagaksel er ud for overgangen mellem ligeud og kurve — skulle styre ligeud, medens han i det øjeblik, han er inde på den cirkulært krummede vejstrækning, skulle have forhjulene drejet ud i fuldt udsving med det samme. Dette er selvfølgelig umuligt. Det tager en vis tid at dreje de styrende hjul den ønskede vinkel, og dette må vejbyggerne tage hensyn til ved at indskyde et overgangsstykke mellem den retliniede og den cirkelformede strækning, således som det er vist på den nederste af de to små figurer. Overgangsstykket er således udformet, at vejbanens vandrette krumningsradius varierer ganske jævnt fra værdien uendelig (svarende til kørsel ligeud) og til den ønskede kurveradius i svinget. Jo større kørehastighed, man regner med ved vejens projektering, desto længere må det viste overgangsstykke være.

Da tyskerne skulle bygge autobaner, ofrede de dette spørgsmål den største opmærksomhed, ikke mindst fordi det har betydning, at hvert enkelt køretøj i trafikken kan holde den en gang valgte kørebane (hvilket ikke er tilfældet, hvis den retliniede strækning går lige over i en cirkelkrumning). Man greb til den udvej at filme trafikken ved indgangen til en kurve; optagelsesapparatet blev anbragt på et højt punkt, hvorfra man kunne filme vejbanen set næsten lodret fra over, og man kunne ved hjælp af disse filmbilleder bagefter konstruere de kurver, som de enkelte motorkørere af sig selv ville vælge, når de skulle igennem den pågældende kurve. På denne måde fik man suppleret de rent teo-

retiske overvejelser om overgangskurvens form med resultater af praktisk værdi, med det resultat, at man fandt frem til en særlig kurve, der kaldes en klothoide, som blev benyttet ved udstikningen af alle autobanestrækninger overalt, hvor det drejede sig om overgang fra een krumning til en anden. Selvfølgelig må man også benytte overgangskurver, hvis der er tale om, at vejen går fra en krumningsradius over til en anden.

BRITISH EXPERTS TRIAL

Det sidste og vigtigste løb i sæsonen er i England altid »The British Experts Trial«, i hvilket kun de forskellige vindere fra engelske, skotske og irske trials kan deltage.

Efter den smukkeste sommer, England har oplevet de sidste 28 år, så det ud til, at de 2 uger, der gik forud for dette løb, forsøgte at indhente, hvad vejrguderne havde forsømt med hensyn til regn og tåge. Da løbet startede, var den afstukne bane et sammensurium af ælte, vandhuller og klippeblokke, der satte eksperterne på den hidtil hårdeste prøve, de havde været ude for. Det regnede med strafpoints, og næsten alle rytterne tog sig et mudderbad på vejen.

Da den sidste kører havde gjort sig færdig og havde trukket sig tilbage til et velfortjent bad, gik dommerkomitéen straks i gang med at opgøre resultatet, og allerede under den efterfølgende middag kunne det oplyses, at L. A. Ratcliffe for anden gang havde vundet løbet på sin 347 ccm MATCHLESS. Den engelske trialsæson er dermed slut for i år.

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13504

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



Helgolandsgade 13 . C. 14361 . Kbh. V.

Velocette

KVALITETSMÆRKET



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

Erling Nygaard
Slagelse - Telefon 2236.

AJS

ODENSE

MATCHLESS - JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen - Telf. 545 (Lokal 6)

**Først og størst
med alt til**

den kære Rok

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

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

Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assortede
Specialforretning.

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



VÅDT EFTERÅRS TRIAL

Foto: Haibert

Søndag den 13. november afholdt Midt-sjællands Sports Motorklub sit årlige efterårstrial. Hovedkontrollen var på Glumsø kro, hvor der var mødt ca. 60 kørere til start, heriblandt 7 ryttere fra F.M.S. Efter instruktionen kørte man med master til Ravnstrup, hvor løbsledelsen havde arrangeret 4 etaper. På grund af nattens regn måtte etaperne dog lægges noget om, men der blev alligevel 4, hvoraf de 2 nærmest var veritabelt mudderbad, ja de var så strenge, at løbsledelsen så sig nødsaget til at aflyse sidste etape for begyndere, da man ellers ikke var blevet færdig, før det var nat. Triallet blev afviklet på en sportslig god måde, og denne gang var man mod sædvane forskånet for uheld. Efter løbet var der præmieuddeling på Glumsø kro, hvor de placerede fik overrakt deres præmier samt Plaquettes.



Ejvin Hansen, vinder af Senior solo.

Resultaterne blev:

Solo senior.

1. Eyvind Hansen, F.M.S., 375 p., BSA, 2. Sv. Schmidt, F.M.S., 345 p., BSA, 3. K. Henriksen, M.D.M., 340 p., Norton.

Solo junior.

1. Villy Nielsen, SMKK., 345 p., 2. M. Gornitzka, SMKK., 335 p., 3. S. Vendelbak, G.O.M.K., 325 p.

Solo begynder.

1. Kaj Larsen, M.S.M., 300 p., Velocette, 2. Elvig Petersen, SMKK., 235 p., 3. G. Jensen, Nordvestsj., 235 p., Rudge.

Sidevogn senior.

1. H. Albrechtsen, F.A.M., 390 p., BMW, 2. Egon Walther, SMKK., 370 p., Triumph.

Sidevogn junior.

1. Carlo Jensen, L.O.M., 380 p., 2. Chr. Petersen, SMKK., 355 p., 3. Thorkild Thy, M.K.O., 335 p.

Glæd Dem over
TEKNIK og SKØNHED

se de nye

TRIUMPH

650 ccm

THUNDERBIRD TWIN

hos **FRISIA A/S**

VOGNMAGERGADE 2

CENTRAL 15435

Kataloger tilsendes!

„DERBY“ FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885



Der var rigeligt med mudder på de fire etaper. Det gælder om at have indsugningen godt afskærmet.



Det fedtede og ujævne terræn bod på mange vanskeligheder, ikke mindst for sidevognskørerne.



Hr. Red.!

Jeg har faktisk været i en forfærdende situation. Årsagen til selvsamme er, at jeg gennem det sidste år har forvekslet Deres og Fyr- og Vagervæsenets adresser. Da jeg stadig ikke så mit indsendte stof optaget i Deres æ/ blad, holdt jeg op at skrive, og da Fyr- og Vagervæsenet stadig rykkede mig for de rapporter, jeg for længst havde indsendt, holdt jeg også op med at skrive til væsenet, eftersom resultatet alligevel kom ud på et.

Forleden modtog jeg brev fra en højtstående person med ulæselig underskrift skrevet på marineministeriets papir. Omskrevet til dansk stod der noget i retning af, hvad i helvede de interne forhold i Æbelø Motor Club vedkom Fyr- og Vagervæsenet, samt at hvis jeg ikke skrev mine rapporter, så kunne jeg selv blive fyret. Bevares, man skrev meget høfligt — men meningen var ikke til at tage fejl af. Jeg

ville have foretrukket, at De, hr. Redaktør, havde spurgt, hvad i helvede SMJ skulle med meddelelser om vind og strøm samt drivende miner.

Efter at jeg således — forhåbentlig — har fået alt i rette gange, skal jeg meddele lidt om, hvad der er sket i klubben den sidste tid. Vi har fået en meget dygtig mand til øen. Egentlig er han silderøger, men han har været ansat flere år på et motorbådsværksted, og han har et godt tag på motorer.

Klubben har anskaffet Deres bog »Større viden — større fart«, og det må jeg sige, det er stof! Kofhod — silderøgeren — tunede fisker Lavesens gamle maskine med et forbløffende resultat, der for så vidt ikke er opgjort endnu, eftersom erstatningskravene mod Lavesen stadig strømmer ind, rædens han selv ligger på sygehuset. Lavesen fo'r som et stormvejr over øen, og hver gang han kom forbi os, råbte han: »Det var li'godt satans!« Men han kunne åbenbart ikke stoppe igen. Han har kørt det halve af øens fjederkræ' ned, revet vasketøj ned af snorene, revet solbærbuske op, revet hul på rockuler, splittet halmstakke og ødelagt flere bundgarn, der hang på stejlebakken, deriblandt et af



Stort Udvalg i

HANDSKER med stiv og blød Krave, Flonel og pelsforede
HJÆLME i mange Modeller, med Flonel og Pelsfor
HUER i de berømte svenske og amerikanske Politimodeller, stor Skygge
Lumbers og Jakker i prima bløde Skind, og i kraftig Raundug o.s.v.

MOTORMANDENS JULEGAVE

EFTERSENDES OVERALT PR. EFTERKRAV

MOTOR DRESS BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



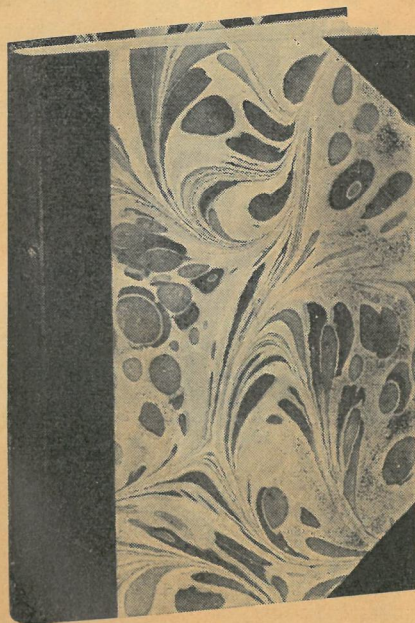
Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGÅ 4868

hans egne, og hele tiden råbte han dette her »Det var li' godt satans!« Han stoppede først, da han ville køre mellem øens tærskværk og propr. Surkåls traktor. Han havde bare ikke set drivremmen. Han blev ligefrem hastet og bundet, som om øens eget inventar mente, at nu kunne det være nok — ja, man bliver helt underlig ved den slags, og som jeg altid har sagt: Der er mere mellem himmel og jord, end man aner. Det får mig for resten til at tænke på, at jeg hellere må gå op og tænde fyret og forbliver

Deres ærede

Ljusholmer,
Fyrmester.



Få SMJ 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. Indsend de blade, De ønsker indbundet, og forsyn pakken med tydelig afsenderadresse.

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSYR**

Vi leverer:

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

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

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Frægtmandshallen

KØBENHAVN V.

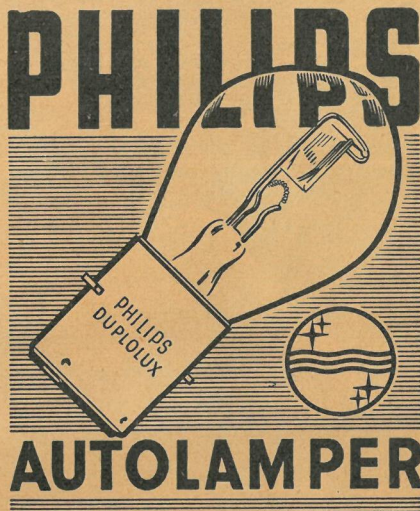
Erfarne Motorfolk vælger

HENLEY DÆK

— til sikker Kørsel!

Dansk Alfa Laval A/s

Møllegade 26 - København N. - C. 7429



NIMBUS OG REDeX

Vi har fortsat forsøgene med Redex, og denne gang valgte vi en luftkølet motor som forsøgskanin, idet vi kørte en Nimbus op på prøvestanden. Maskinen havde gået 38000 km og havde tabt noget af sin ungdoms glød.

Ved at måle kompressionstrykket i de 4 cylindre inden behandlingen kom vi til det resultat, at trykket var 68, 73, 98 og 82, idet vi begyndte med den forreste cylinder. Efter at have tilsat Redex gennem karburatorens indsugning blev kompressionstrykket målt til henholdsvis 73, 98, 100 og 100. Lægger man tallene sammen før tuningen, giver det samlet 321, medens det efter tuningen giver 371. Desværre er et rullefelt ikke så fint mærkende i de lavere områder, hvorfor man ikke nøjagtig kunne konstatere den øgede hestekraft, men der var en mærkbar forandring med maskinen, der selvfølgelig også gav sig udslag i en jævnere gang.

Bortset fra den forreste cylinder, der altid slides mest på grund af den kraftige køling, blev kompressionstrykket nu bog-

stavelig talt ens på de øvrige cylindre. En anden meget væsentlig fordel i forbindelse med Nimbus er, at man ved at tilsætte Redex i smøreolien opnår en langt lettere start om vinteren. Nimbus'en hører jo ikke til de allerletteste maskiner at starte, når den er rigtig iskold, hvilket er en logisk følge af den større indre friktion forårsaget af de 4 cylindre, samt at olien, der bliver tyk og sejg i kulden, ligger i bundkarret. Vi har i årenes løb fået mange breve fra Nimbus-kørere, der ønsker et godt råd for at opnå lettere start af maskinen i vintermånederne. De fleste spørger, om de skal komme tyndere olie på, end fabriken foreskriver, og nogle spørger endda, om de skal komme lidt Benzin i olien. Vi kan kun sige Nej, Nej og atter Nej. Benzin i olien er en dødssynd, og tyndere olie, end fabriken foreskriver, er selvfølgelig også forkert, fordi fabriken gennem lange og besværlige forsøg har fundet frem til den olie, maskinen kræver for henholdsvis sommer og vinter.

Ved hjælp af Redex mener vi at have fundet frem til den rigtige løsning.

Klichéerne laver

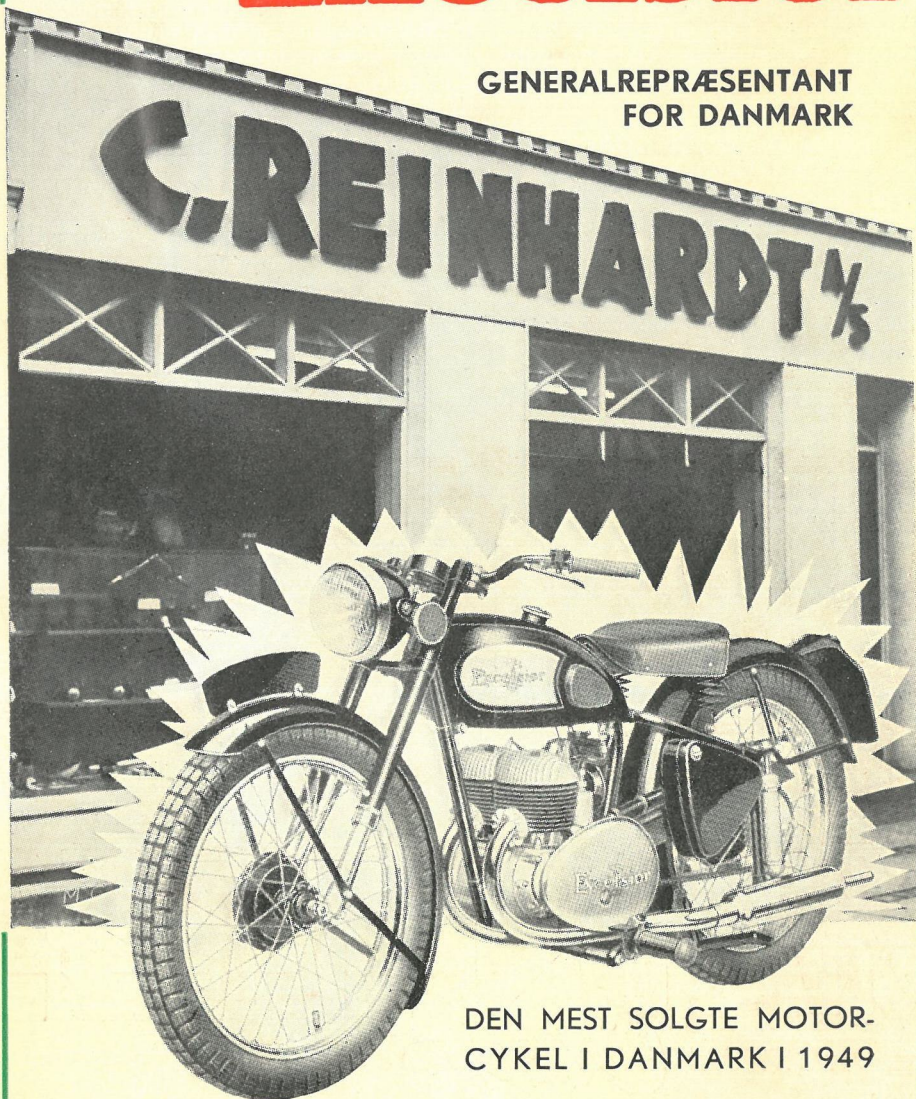
Bruedahl

Bella 2409



Excelsior

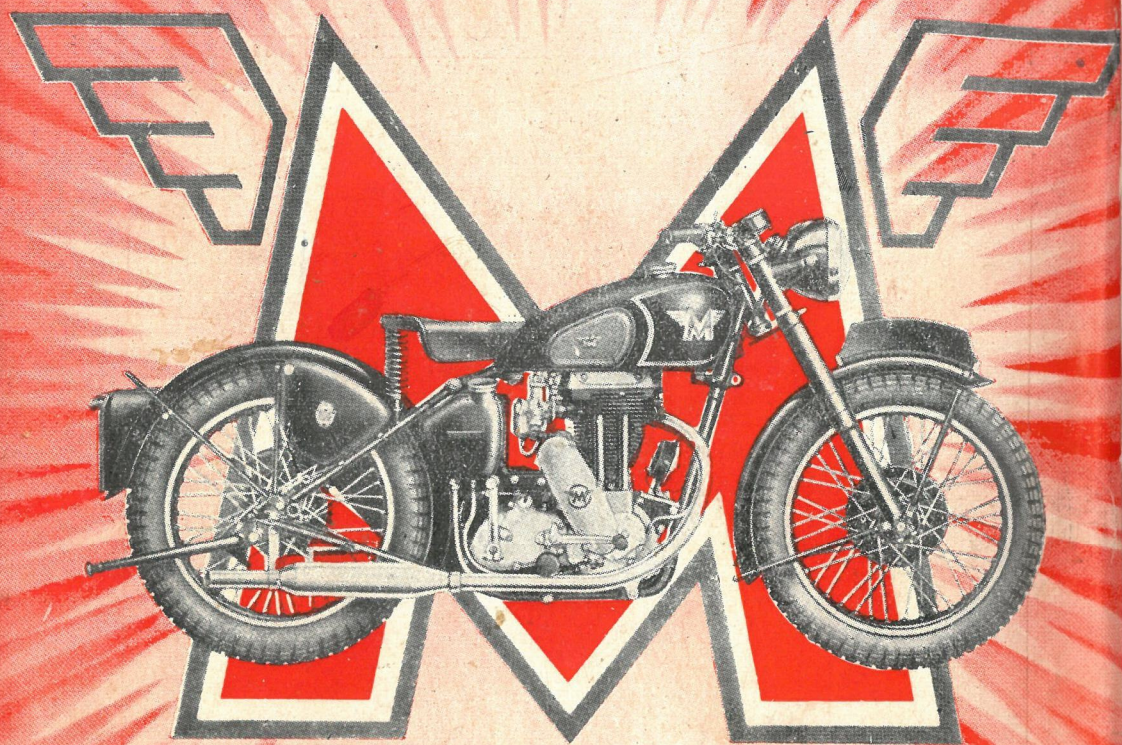
GENERALREPRÆSENTANT
FOR DANMARK



DEN MEST SOLGTE MOTOR-
CYKEL I DANMARK I 1949

GL. KONGEVEJ 6

KØBENHAVN V . TLF. CENTRAL 12355



MATCHLESS

Clubman

Vinder af
1949 BRITISH EXPERTS TRIAL
350 ccm-klassen

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN, ODENSE