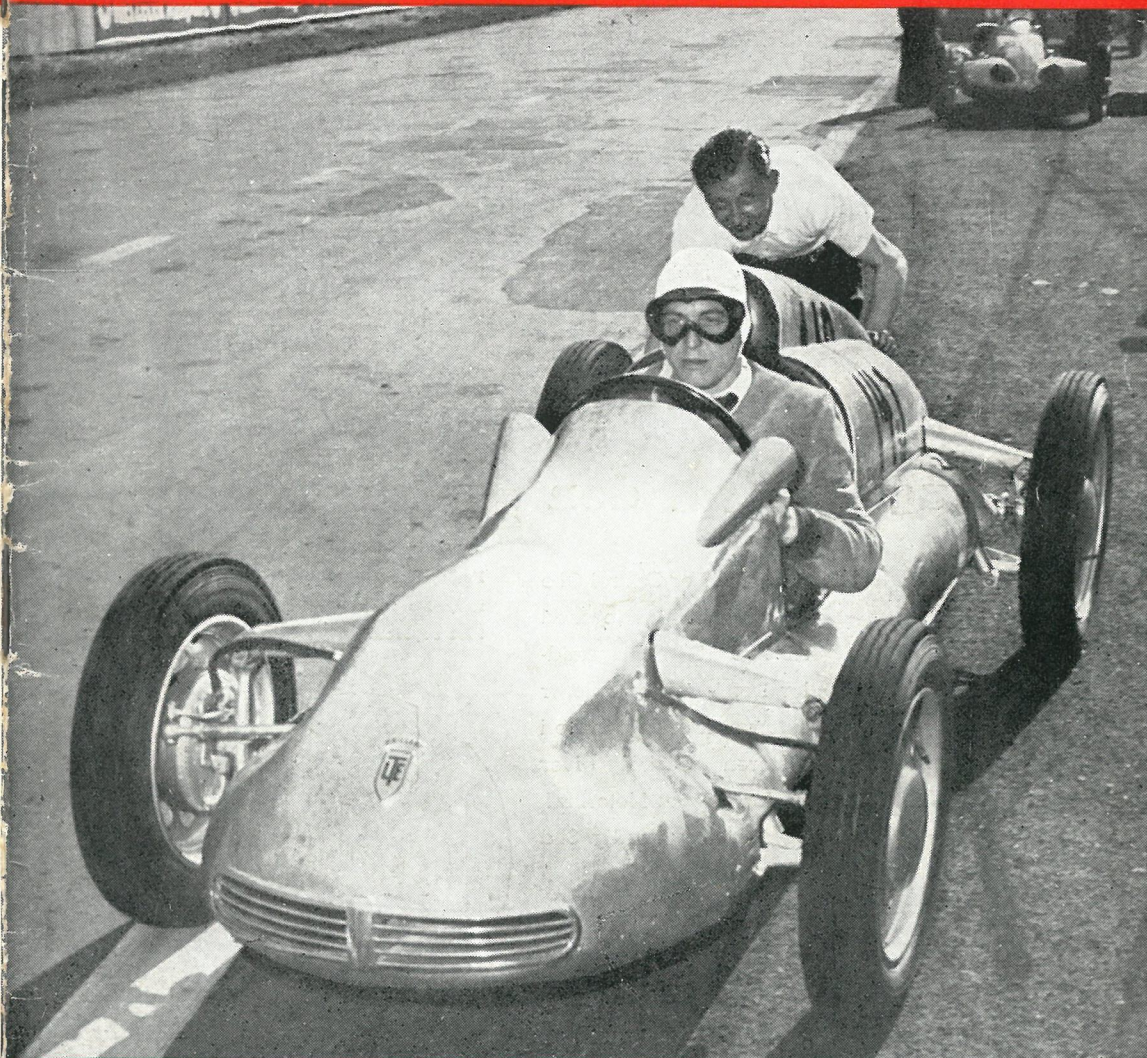


SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



NR. 6 -

Specialbygget tysk racervogn med 750 ccm BMW motor.

JUNI 1950



Følg Eksperterne brug **Castrol** den „selvrensende“

Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende“ med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødigt Slid undgaas.

Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.



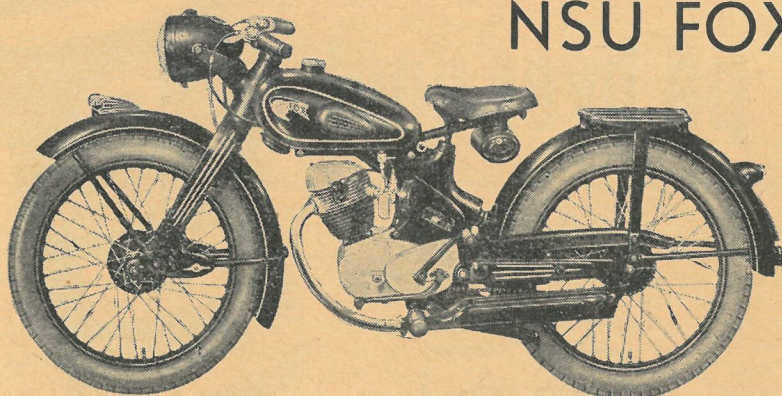
C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GOTHERSGADE 109 . KØBENHAVN K.

En TEKNISK TRIUMF



Jo mere erfaring en motorcyklist har, des større krav vil han stille til en ny maskine. Alle erfarne eksperter er enige om, at NSU Fox har ganske enestående køreegenskaber, og at den topventilede motor løser opgaver som mange større maskiner ikke kan magte. På samme måde stiller en motorcyklefabrik stadig større krav til sine modeller efterhånden som årenes erfaring udvikler de tekniske muligheder. NSU's erfaring hviler på en omfattende produktion fra letvægtene til baneracere og verdensrekordmaskiner.

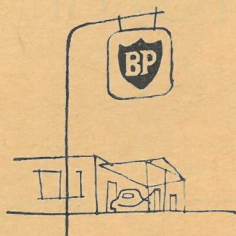
NSU FOX



FOX har topventilet motor på 98 ccm, der yder 6 hk, — kører 63 km på en l benzin — kører 85 km i timen. — har teleskopforgaffel med svinggaffel. — har baghjulsaffjedring. — klarer de største stigninger i Alperne. — har komplet elektrisk anlæg. — har speedometer i lygten. — **FOX kan leveres omgående. Pris kr. 1890.—.** Model 251 OSL leveres på letvægtsindkøbstil-ladelse. 250 ccm topventilet motor, glimrende egnet til sidevogn og varetransport **Pris kr. 2490.—**

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE



De kan ikke tage fejl.... BP har sat sit mærke på hver dunk

ENERGOL giver Deres motor mere liv
— og længere liv!



TEKNIKKENS TRO TJENER

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

SKANDINAVISK MOTOR Journal

4. ARG.

17. JUNI 1950

NR. 6

Redaktion og ekspedition:
Ll. Kongensg. 43, Kbh. K.
Tlf. Palæ 8293
Postgiro 68833

★

Ansv. redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

★

Eftertryk af bladets artik-
ler og gengivelse af illu-
strationer må ikke finde
sted uden tilladelse

Status i dansk motor- sport	291
Norsk Grand Prix.....	293
Vi prøvefører folke- vognen	298
Englands første bilist	302
Europa Grand Prix ...	305
»Diesel« påhængs- motorer	308
Villoresi vinder Mon- za Grand Prix	311
Initiativrig motor- ungdom	312
Kædens røgt og pleje	314
»F 3« løb på Good- wood	315
Dramatik i U. S. A. ...	316
Monaco Grand Prix ...	318
Lucas	321
Månedens motorløb ...	324
Isle of Man T. T.	335

Status i dansk motorsport

Da vi fik meddelelse om, at der skulle køres landskamp med Norge, kunne vi uden større hovedbrud forudsige det lidet smigrende resultat. Hvad er der da i vejen med den danske motorsport? Og hvorfor kan vi ikke hævde os i den nordiske konkurrence?

Skal man søge disse spørgsmål klart belyst, og derigennem forhåbentlig finde frem til en gavnlig udvikling, må man bedømme sagen på baggrund af de fortvivlende økonomiske forhold, som motorsporten er underlagt. Forlystelsesafgiften på 60 % har medført, at de fleste motorklubbers kassebeholdning er svundet i betænkelig grad, fordi blot et enkelt løb med svigtende interesse fra publikum betyder et katastrofalt underskud. Resultatet er derfor blevet, at det er meget begrænset, hvad en klub kan byde kørerne i startpenge, uden at løbe alt for stor risiko for at

knække halsen økonomisk.

Kørerne skal til gengæld præstere en økonomisk indsats i form af materiel, vedligeholdelsesomkostninger og udstyr, og når de deltager i et løb, løber de både en økonomisk og en personlig risiko. Hvad enten kørerne har motorsporten som hobby eller som en del af deres fortjenstmuligheder, skal de ikke foretage ret mange forbedringer, eller købe særlig mange reservedele, før der opstår et urimeligt misforhold mellem de sikre udgifter og den tvivlsomme fortjeneste. Resultatet bliver da let, at man kører med det man har i forvisning om, at konkurrenternes materiel ikke er bedre.

Dette er imidlertid kun baggrunden for og ikke forklaringen på tingenes tilstand, og der findes naturligvis også mange undtagelser fra ovenstående regel — man behøver blot at se

på de mange nye HRD maskiner, der nu kører på vore baner. Det værste er imidlertid, at de vanskelige økonomiske forhold er medvirkende til at holde mange unge mennesker tilbage — og det er måske netop disse unge mennesker, der har det helt store talent.

Den egentlige forklaring må ikke søges i undskyldende omstændigheder, men i motorsportens nervesystem og centrum: Klubberne og disses unioner.

Den unge motorcyklist eller bilist, der melder sig ind i en klub, får ikke her den vejledning og hjælp han behøver. Hvor er de instruktive foredrag om motorlære? Hvor er de studiekredsen? Hvor er de gamle farner folk, der skal virke som instruktører, den dag han vil forsøge sig på motorbanen? I alt for mange tilfælde vil den unge motormand erfare, at han er kommet ind i en motoriseret selskabelig forening, hvor han møder en masse hyggelige mennesker og hvor han kan få en sludder om motorer og dermed beslægtede emner, men ikke den konkrete hjælp han trænger til.

Går man videre i sin søgen, vil man finde, at heller ikke unionerne forsyner klubberne med instruktivt materiale, eller giver dem nogen som helst form for vejledning. Endelig synes unionernes kontakt med udlandet ofte mangelfuld eller tilfældig.

Når vi nu er i gang med en status, må vi drage endnu et dunkelt punkt frem, og det er træningen. I motorsporten er træningen mere påkrævet end i nogen anden sportsgren, fordi kørerne ikke alene skal

træne sig selv, men de skal samtidig være fortløbig med banen, og de skal være fuldstændig klar over, hvordan de skal geare o.s.v i hvert enkelt tilfælde. Alt for ofte er træningen nærmest en formssag — ja, man har endda oplevet, at en helt ny bane blev åbnet, uden at kørerne havde lejlighed til at træne. Der skal ikke alene gives kørerne mulighed for at træne, der burde også være instruktører til at give den fornødne hjælp og vejledning.

Drager man paralleler mellem danske og udenlandske forhold, vil man finde, at alt går på bedste beskub herhjemme — og det går altså ikke særlig godt.

Der er nu chance for, at afgiften for motorløb bliver betydeligt nedsat — kunne der så blot komme lidt friskt initiativ ind i motorsporten, ville vi sikkert inden længe atter kunne hævde os i konkurrencen.

HOLD til højre —

det gør jeg —

hvis det passer mig

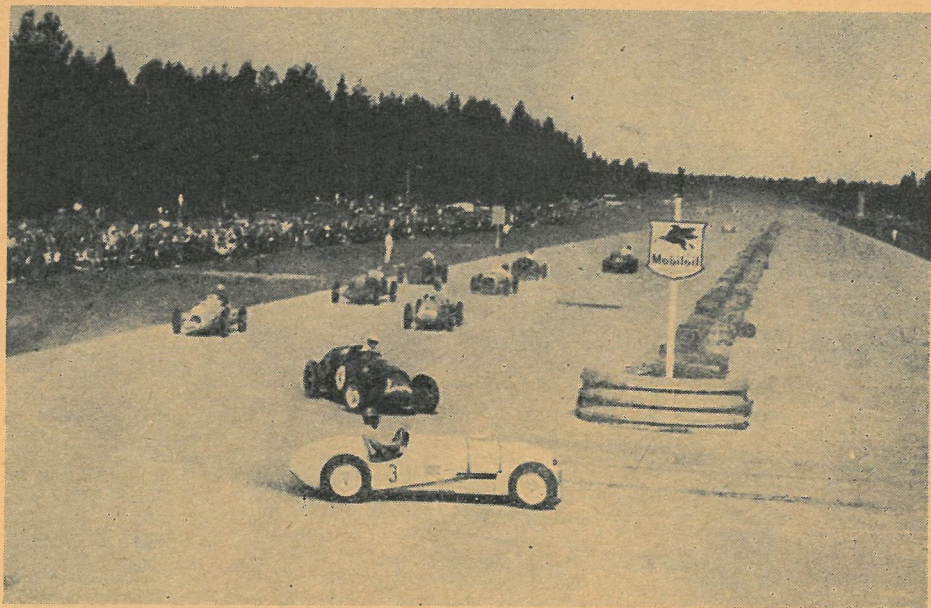
Stort arbejde og mange forberedelser blev lagt i den cyklistpropaganda, der, under mottoet: »Hold til højre — det gør jeg«, skulle belære cyklisterne om, at de ikke havde krav på hele kørebanen. Man havde blandt andet fået den virkelig gode idé at sætte et lille skilt på cyklerne, således at cyklisterne selv kørte rundt og propaganderede med ovennævnte motto. Det var tydeligt, at det hjalp, vel at mærke så længe skiltet sad på, men nu er det allerede galt igen. På grundlovsdagen kunne

man konstatere kæpemæssige strømme af cyklister, der i det gode vejr søgte bort fra byen. De flød over hele kørebanen, så motorkøretøjerne hverken kunne komme frem eller tilbage. Det mærkelige var imidlertid, at så snart der var cyklistier kunne cyklisterne udmærket godt klare sig med den afmålte plads. Med andre ord: Vi kan godt, men vi gider ikke.

FRIVILLIGT stop

Forenede Danske Motorejere slår i sit medlemsblad til lyd for frivilligt stop ved udkørsel på hovedvej. Vi kan helt og holdent slutte os til denne idé, der muligvis og måske vil blive ophøjet til lov ved færdselslovens revision. Den nye udgave af færdselsloven lader imidlertid vente på sig, men derfor er der selvfølgelig ikke noget i vejen for, at de motorkørende kan foregribe begivenhedernes gang, og allerede indføre dette korte, men betydningsfulde stop.

Intet er så irriterende som de trafikanter, der fra sideveje kører med god fart lige ud til hovedvejen, for så i sidste øjeblik at standse op, medens de lader en hovedvejstrafikant passere lige foran. I de fleste tilfælde bremses hovedvejstrafikanterne op, eller tager farten af, fordi de ikke ved, om manden fra sidevejen har til hensigt at køre lige ud på hovedvejen, eller om han er klar over, hvordan man bør forholde sig. Da vi ikke er tænkelsesløse, vil det lille stop ved hovedvejen markere, at man er klar over, at man skal holde tilbage. Vi har indført det — gæk hen og gør ligeså.



Gunnar Karlsson, Ford, i spidsen for specialvognene kort efter starten. Erik Lundgren, Ford, forsøger at gå indenom.

Norske F-3 racere fik gennembrud på GARDERMOEN

— Morian slog flere kolbøtter —

Reportage: M. Damkier

Foto: M. v. Haven

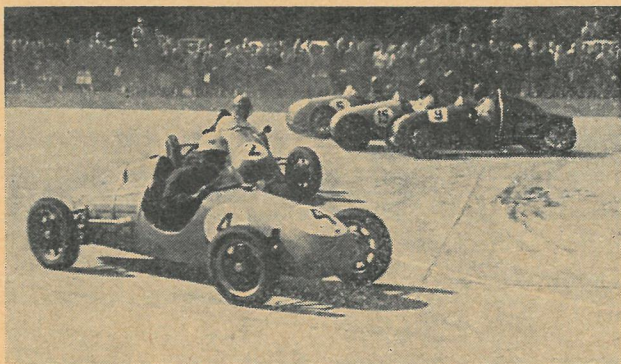
Oslo, den 11. juni.

Strålende sol og lange rækker af biler, motorcykler og trampecykler — det er optakten til det store billøb på Gardermoen, Norsk Grand Prix. Man har i år valgt at dele det store arrangement i to afdelinger, således at billøbene køres i dag under KNA's ledelse, medens motorcykleløbene først finder sted i september.

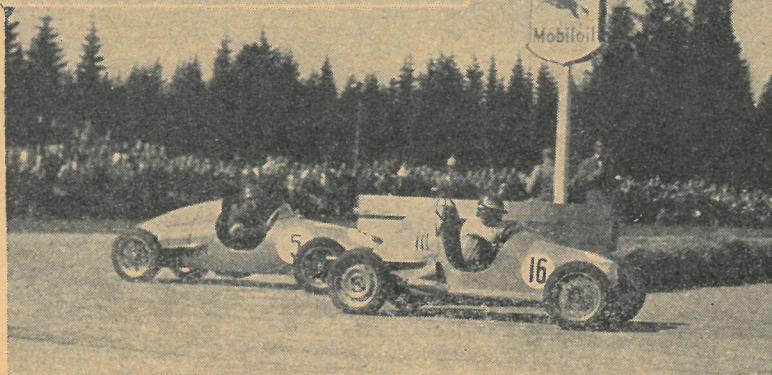
Inden starten herskede den sædvanlige travlhed og nervøsitet i ryttergården. Benzindrør blev efterset for gud ved hvilken gang, trykket i ringene blev afprøvet og friske tændrør bliver omhyggeligt pakket ud og sat i motoren med samme alvorfulde højtidelighed som en brudgom sætter ringen på sin udkårnes finger. Og hvor man dog kender det hele igen! Alt bliver efterset, efterprøvet og efterspændt — nu kan der ikke ske noget. Og så sker der næsten altid noget helt uventet alligevel. En toppakning springer, en

ventilfjeder knækker eller en køler springer læk, men det er noget af charmen ved at køre billøb.

Præcis kl. 13 gik starten, og lige fra første færd tegnede det til at blive et meget jævnbyrdigt løb for de første optrædende på arenaen, standardvognene indtil 2000 ccm. Svenskeren Brune Bertilson, BMW, havde en lille føring, da vognene var på tilbagevejen i den anden kørebane. Det var imidlertid kun nogle få meter, der skilte ham fra de nærmeste konkurrenter, Bjørn Atterberg, HRG, og Gunnar Wahlberg, BMW. Det var således tre svenskere, der lå i spidsen, og dette svenske opgør var så intens, at vognene gik over mållinien i en klump efter at have kørt den første omgang på 4,5 km. Nordmanden Einar Staff, Citroën, fulgte feltet godt op. På anden omgang forsøgte de tre første kørere at få et resultat ud af kampen, men de var så jævnbyrdige, at de gik over mållinien på nøjagtig samme tid. Bertilson måtte derefter gå ud, og Wahlberg overtog føringen. Han holdt tempoet, medens Atterberg satte farten



Til venstre ses Midget racerne efter at være sluppet løs med flyvende start. Basse Hveem er allerede passeret.



Til højre den vedvarende duel mellem Hollming og Lorentzen. Sidstnævnte forrest.

ned. På 4. omgang var der 9 sekunder mellem de to første vogne. Citroënen fulgte godt med på de første omgange, men også denne måtte udgå. Afstanden mellem vognene undergik ikke væsentlige forskydninger, men også Gunner Bratlie, BMW, måtte dirigere sin vogn ud af banen. Det var således kun 3 af de 6 startende vogne, der gennemførte, og løbet, der startede så lovende, fik et ret tamt forløb.

Resultatet blev:

1. Gunnar Wahlberg, BMW, 15.55,0 = 101,78 km/t.
2. Bjørn Atterberg, HRG, 16.02,3.
3. Grue 17.46,9.

Efter en kort pause rullede endnu et hold standardvogne frem til start. Det var de store vogne med slagvolumen op til 4500 ccm, og her deltog 4 Fordvogne og 1 Bugatti af nyere årgang. Fra Danmark startede Gunnar Henriksen, Ford, de øvrige deltagere var nordmændene Arvid Fische, Anker Sunde og Huseby, alle Ford, og Thore Leversby kørte Bugattien.

Løbet blev ikke overvældende spændende, men resultatet var meget interessant, fordi det beviste, at godt mekaniker-

arbejde har mere at sige end fri udblæsning, nedrullet kaleche o. s. v.

Bugattien tog straks føringen, som den holdt til tredje omgang, på hvilken den blev overhalet af Arvid Fische. Tilsyneladende bevirkede denne overhaling, at Leversby mistede humøret, for kort efter udgik han, uden at det var muligt at konstatere nogen betydningsfuld fejl på vognen. Huseby kørte en specialvogn (hvad havde den at gøre her?), men der var ikke meget liv i den, og køreren så ud til at kede sig, medens han kørte med hovedet hvilende i den ene hånd — en stilling, der er både smuk og hensigtsmæssig, når man kører automobiløb. Om han fik krampe i armen eller motoren strejkede, kunne ikke konstateres, men han udgik i anden omgang. Medens Fische jagede Bugattien, var en duel igang mellem Gunnar Henriksen og Anker Sunde, der kørte dødt løb på anden omgang. Henriksen kom godt frem, og på tredje omgang havde han et sekunds forspring for sin norske konkurrent, men så begyndte hans vogn at gå urent, og han måtte atter se sig overhalet. Danskeren kom snart langt tilbage, og det var tydeligt, at benzintilførslen svigtede. Alt imedens spandt Fische af sted med et stadig større for-

spring. Hans vogn — en 1947 sedan — var overordentlig veltrimmet. Ikke en mislyd var at høre, og skønt vognen i det ydre ikke havde undergået anden trimning end de fjernede hjulkapsler, var det tydeligt, at den var meget overlegen. De andre vogne kørte med fri udblæsning og sidestykkerne var fjernet fra torpedoen. Da Fische kørte over mållinien, var det det gode håndværk, der sejrede.

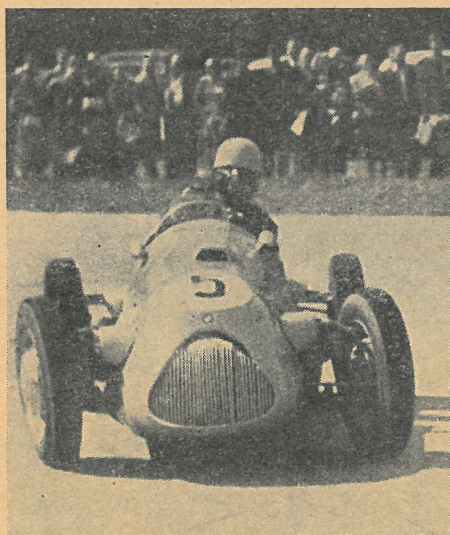
Resultatet:

1. Arvid Fische, Ford, 17.12,6 = 94,18 km/t.
2. Anker Sunde, Ford, 17.31,9.
3. Gunnar Henriksen, Ford, 19.05,1.

Dagens hovedløb var Grand Prix for specialbyggede sportsvogne med slagvolumen op til 4500 ccm uden kompressor. Til denne klasse var anmeldt 14 nordiske vogne, men kun 10 kom i start. De stærke svenskere Kvarnström, Gunnar Olsson og Gunnar Karlsson kom i spidsen for det svenske hold, medens Finland udelukkende måtte sætte sin lid til Saloranta. Nordmændenes favorit var Einar Nyhus — han var nemlig den eneste nordmand — og fra Danmark kom Arnold Jensen og Morian Hansen.

Man kan med glæde og tilfredshed konstatere, at det går fremad med de nordiske sportsvogne, både hvad konstruktion og udseende angår. Man kunne således se 3 nye vogne der, skønt vidt forskellige i konstruktion, alle mindede om italienske fabriksracere, eller måske om den tyske Veritas.

Vognene drøned afsted i et jævnt felt, der tydeligt nok var rigtigt opstillet efter accelerationsprøverne. Gunnar Karlsson,

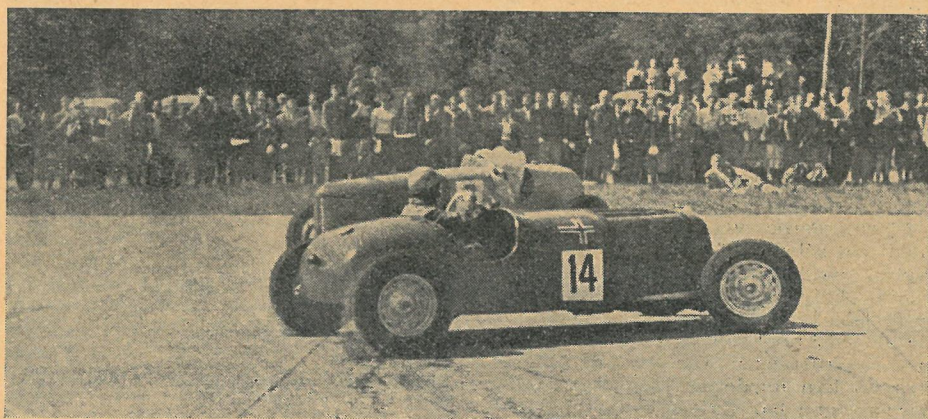


Bertil Lundberg i sin ualmindelig smukke og velbyggede B.L.G. special.

Ford special, lagde sig straks i spidsen, fulgt af Erik Lundgren, Ford, Saloranta, Ford, og Bertil Lundberg, B.L.G. (BMW) special. Derefter kom Gunnar Olsson, Kvarnström, Nyhus, Morian, Arnold Jensen og Erik Karlsson.

Denne stilling holdt sig uforandret de første to omgange, men på tredje omgang overhalede Saloranta Lundgren, medens Erik Karlsson udgik og Kvarnström og Olsson kørte side om side.

Kvarnström gik sejrrig ud af duellen og Olsson trøstede sig med en rasende kamp med Nyhus. På 5. omgang kom Mo-

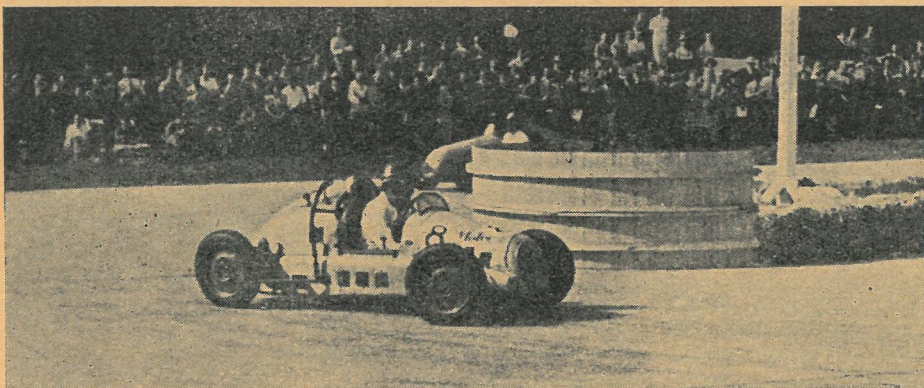


Nyhus er kommet i vanskeligheder. Hans vogn er gået en omgang rundt. Bagved ligger Morian.

rian i tanker om, hvad det var sagen drejede sig om, og uden smålig hensyntagen til opgøret mellem Nyhus og Olsson gik han uden om begge disse kørere. Nyhus, der på dette tidspunkt lå bagest, benyttede lejligheden og fulgte med uden om Olsson. Det viste sig imidlertid, at

rencer, der står fuldt på højde med, hvad man kan se i det øvrige Europa, selvom hastighederne ikke vil blive så imponerende.

Resultaterne af Norges Grand Prix blev:



Svend E. Andersen i sin lille F-3 racer, der fulgte udmærket med i starten, men senere tabte vejret.

svenskerens vogn var begyndt at bliver overvarm, hvorfor han måtte gå i depot og få vand på køleren. På 7. omgang gik Lundgren atter uden om Saloranta og begyndte en hidsig jagt efter Karlsson. Også Arnold Jensen var gået i depot med kogende motor, men han kom ikke i gang mere.

Der var nu kun godt 3 sekunder mellem Karlsson og Lundgren, og Nyhus fandt et nyt offer i Kvarnström. Morian forsøgte at forcere sin vogn i svingene, da det var tydeligt, at den ikke var hurtig nok på langsiderne. I det ene sving gik det imidlertid galt. Vognen rullede flere gange rundt, men Morian, der var spændt fast, kom lynhurtigt ned i bunden, hvor han holdt sig fast. Det var imidlertid en meget voldsom medfart, den gæve dansker fik, og da vognen atter landede på ret køl, var han slået bevidstløs, og hans ene skulder var ude af led. Det var imidlertid nådigt sluppet.

Placeringerne var uforandret, og de holdt sig således løbet ud, bortset fra at Nyhus overhalede Kvarnström, og Saloranta gik igen op som nr. 2. Det var et godt løb, ikke mindst fordi maskinskaerne indskrænkede sig til nogle få vogne. Konkurrencen var jævnbyrdig, og den tid kan imødeses, hvor de nordiske specialvogne har forladt eksperimentstadiet, og hvor velkonstruerede vogne, kørt af veltrænede kørere, stiller op i konkur-

1. Gunnar Karlsson, Ford special, 28.12,4 = 114,89 km/t.
2. Evert Saloranta, Ford special, 29.43,3.
3. Erik Lundgren, Ford special, 29.51,2.
4. Bertil Lundberg, BLG special, 30.11,8.

I F-3 løbet (vogne indtil 500 ccm) havde man med stor spænding imødeset englændernes dyst med de nordiske kørere. Det engelske hold, der bestod af tre mand, havde imidlertid hverken det ene eller det andet i orden, da starten skulle gå. Da man endelig med megen møje havde fået de tre briter anbragt i vognene, viste det sig at være forbundet med lige så store vanskeligheder at give de tre gentlemen brillerne på. Først skulle brilleremmen sidde udenpå hjelmen og så skulle den sidde indenfor o.s.v., men man må lade dem, at de tog det hele med en knusende ro, selvom man kun ventede på dem.

Starten var flyvende og foregik med mastervogn. Det kunne ganske simpelt ikke gøres bedre. I god fart, men som et geled soldater i rad og række gik vognene med drønende motorer over startlinien, blot manglede to af englænderne. Disse var gået i stå i det ene sving, men kom dog i start, den ene en halv, den anden en hel omgang efter det øvrige felt.

Basse Hveem tog straks føringen i sin Cooper fulgt af englænderen Carter. Lige

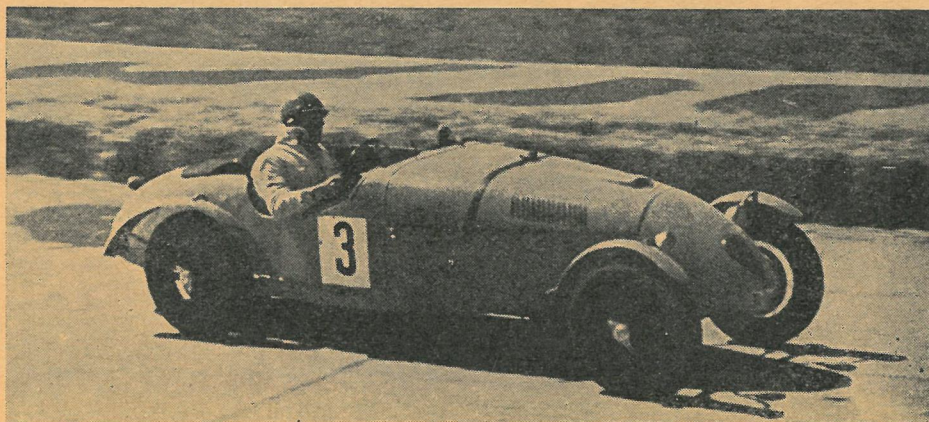
fra starten udspillede en meget spændende duel mellem finnen Hollming og nordmanden Werner Lorentzen — begge kendte motorcyklekørere. Ikke mindre end 6 gange skiftede de to vogne placenting, og hvad resultatet var blevet, hvis ikke finnen havde fået maskinskade på 10. omgang, kan blive vanskeligt at sige. Englænderen fulgte troligt efter Basse de første 8 omgange, og der var kun ca. 4 sekunder mellem de to vogne. På 9. omgang måtte englænderen imidlertid udgå. Fra Danmark deltog kun en enkelt vogn, kørt af Svend E. Andersen. Han lå som nr. 5 på første omgang og på 4. omgang måtte han udgå. JAP-motorerne

skandinaver, der fuldførte løbet, alle er kendte motorcyklekørere.

Resultaterne blev:

1. Leif Basse Hveem, Cooper, 30.31,4 = 107 km/t.
2. Werner Lorentzen, Suecia, 31.14,3.
3. S. A. Coldham, Cooper, 32.25,3.
4. H. Wiik Hansen, Cooper, 32.36,7.

Løbene var glimrende arrangeret af Kongelig Norsk Automobilklub, men publikum svigtede dels på grund af det fine vejr og dels fordi det store motorcyklepublikum ikke følte sig tiltrukket af bilsporten.



Bjørn Atterberg i sin ombyggede H.R.G.

viste i det hele taget deres sensible temperament, og kun 4 vogne gennemførte løbet. Englænderne Coldham og Whitehouse, der begge kom sent i start, fulgte troligt efter feltet og rykkede op, efterhånden som konkurrenterne udgik. Det må dog bemærkes, at Coldham kørte godt, og hans omgangstider viser, at han ville have været en meget farlig konkurrent, blot han havde haft en anstændig chance i starten. Han kørte sig op til feltet og fik overhalet Wiik Hansen, netop som de to vogne gik ind på tolvte og sidste omgang.

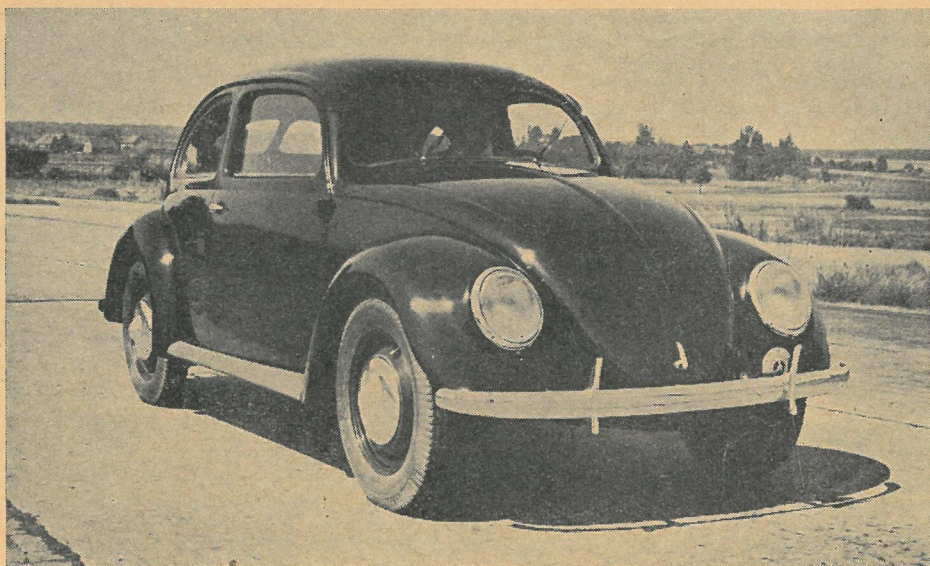
I modsætning til sidste års løb for denne klasse blev der i år vist en fornuftig og behersket kørsel. Morsomt nok kan man konstatere, at motorcyklekørerne har større talent for denne sport end de gamle bilkørere. Det er sandsynligt at årsagen hertil er, at motorcyklisterne har mere føling med motoren, end det oftest er tilfældet med bilkørerne. En kendsgerning er det i alt fald, at de 3

Samtidig kunne man med beklagelse konstatere, at heller ikke den danske automobilsport kan hævde sig i den nordiske konkurrence. Materiellet er nærmest under al kritik, og kørerne har ikke tilstrækkelige træningsmuligheder på de hjemlige baner. Målbevidst arbejde i den danske automobilsport eftersøges, ellers lades alt håb ude!

**Rå kædehjul i alle størrelser.
SPLEEF A vindskærme
for Nimbus og engelske cykler**



Helgolandsg. 13, Kbh. V. C. 14361, Eva 6621



Folkevognens hensigtsmæssige ydre placerer den som den vogn i verden, der har den næstmindste luftmodstandskoefficient.

Vi prøvekører FOLKEVOGNEN

I slutningen af 1938 besøgte den, der skriver disse linier, et efter danske forhold særdeles imponerende foretagende i Stuttgart. Det lignede både i det ydre og det indre en veldrevet maskinfabrik med eget støberi, stor maskinpark, førsteklases værktøjsmageri, meget omfattende forsøgsafdeling for materialprøvning, prøvning af færdige komponenter og med en tilsyneladende overdimensioneret konstruktionsafdeling. Firmaet hed »Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens, G.m.b.H.«, og den tekniske direktør hed Ferdinand Porsche.

Herved kan man danne sig et indtryk af i hvilket plan, man havde lagt opgaven op — intet var overladt til tilfældet, man havde simpelthen — uden hensyn til omkostningerne — skabt det apparat, som var nødvendigt for at løse den stillede opgave. Og opgaven gik ud på at fremstille den bedst mulige, normale 4-personers vogn indenfor en bruttopris af 1000 mark under forudsætning af et årligt styktal på mindst 200.000. Konstruktivt var denne opgave løst efter forudsætningen i begyndelsen af 1939, men produktivt blev resultatet af gode grunde aldrig udnyt-

tet, således som idéens fædre havde tænkt sig. Folkevognen fremstilles nu på den genopbyggede del af den oprindelige folkevognsfabrik, der kontrolleres af den engelske besættelsesmagt, og det antal vogne, som fremstilles om året, andrager kun en brøkdel af det oprindeligt planlagte. Men vognens konstruktion er stadig stort set den samme, og der synes — efter indførelsen af hydrauliske bremses — ikke indenfor en overskuelig årrække at foreligge motivering for at fravige de engang fastlagte principper.

Folkevognen er først og fremmest en udstilling af gode, konsekvent gennemførte konstruktionsidéer, og man går sikkert ingen for nær ved at påstå, at her kan de fleste af verdens bilfabriker lære en mængde rationel bilkonstruktion. Lad os nævne to eksempler. Forhjulssaffjedringen er efter Porsche's eget patent med to lige lange svingarme i vognens længderetning for hvert forhjul, hvorved man opnår konstant sporvidde under affjedringsbevægelsen og korrekt styringsgeometri med en forbindelsesstang, som kun er delt på et enkelt sted. Affjedringen sker ved torsionsstænger, der har fat i den ne-

derste af de to svingarme, og som er fastspændt i midten af vognen. For at få tilstrækkelig blød affjedring af de korte torsionsstænger består hver enkelt af dem af fire, firkantede stænger, der samtidig er meget nemme at spænde fast i en firkantet klo. Som eksempel nr. 2 kan man pege på indsugningsåbningen for køle- og forbrændingsluft, der er anbragt lige under bagruden, således at det hvirvelfelt, der er under dannelse langs vognens tag, når vognen kører, suges ind i motorrummet med den virkning, at folkevognen til trods for sin korte byggelængde har den næstlaveste luftmodstandskoefficient blandt alverdens bilmodeller.

Men det er ikke nok, at en vogn er billig i anskaffelse — den må samtidig have små løbende driftsomkostninger, hvilket igen medfører, at vognens enkelte dele og da specielt motoren må have en lang levetid. Denne sidste fordring er for folkevognens vedkommende søgt imødekommet ved to forskellige forholdsregler: For det første er motoren luftkølet, hvilket giver en kort opvarmningsperiode efter kold start og derfor ringe tæring af cylindervæggene, og for det andet er motorens boring betydeligt større end slaglængden med det resultat, at stempelhastigheden under ingen omstændigheder vil overstige 8,5 m/sek. Samtidig er motorens omdrejningstal begrænset til 3300 omdr./min. svarende til den største udviklede hestekraft, og en stor oliekoeler, der er an-

bragt i køleluftstrømmen fra blæseren, gør det muligt at benytte en tynd motorolie med deraf følgende små indre tab i maskineriet. Alt i alt har man altså opnået en relativt stor, langsomgående motor med et lavt benzinförbrug pr. udviklet hestekrafttime og en (formentlig) meget lang levetid. Folkevognsmotoren adskiller sig altså fra de fleste små, moderne motorer i en række af sine væsentligste egenskaber.

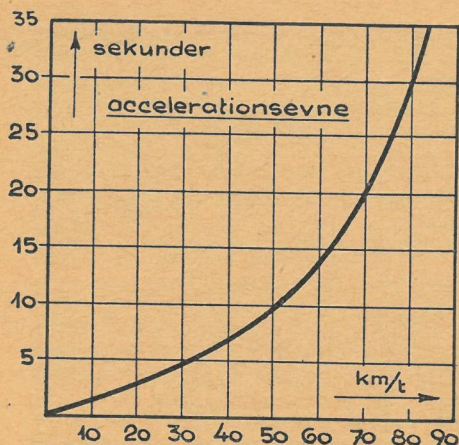
Selvfølgelig kan det diskuteres, om folkevognen er køn eller ikke, og der er selvfølgelig også konservative bilister, der ikke kan lide, at motoren ligger bag i vognen. Man kan imidlertid sige om vognen hvad man vil, men man kan ikke komme uden om, at den er rigtig. Hvad udstyr angår, kan man sige, at dette indskrænker sig til det nødvendige for vognens drift, samt visse hensigtsmæssige arrangementer som defroster, trækfri ventilation o.s.v., men de personlige fornødenheder som askebæger og lignende er der set bort fra.

På grund af den stærkt nedadbuende torpedo har man et fortræffeligt udsyn. Vognen har fire fremadgående gear, og det er de mest velvalgte udvekslingsforhold vi har været ude for. Udvekslingen i 4. gear er 0,8 — altså overgear. Ligegyldigt hvor og hvordan man kører vognen, i trafik eller på landevej, er man altid situationens herre, blot man bruger sit gear. Gearstangen er ret kort med passende ikke for store skiftebevægelser, kort sagt en gearstang

SPECIFIKATION:

Motor:	
Luftkølet	
Cylinderantal	4
Boring	75 mm
Slaglængde	64 mm
Cylindervolumen	1131 ccm
Topventiler	
Kompressionsforhold	5,8:1
Max. HK	25 HK v. 3300 omdr.
Transmission:	
Kobling	Tør enkeltplade
Gearkasse	4 hastigheder frem, synchromesh mellem 3. og 4. gear
Gearstangsplacering	Gulvet
Udvekslingsforhold:	
1. gear	3,60:1
2. gear	2,07:1
3. gear	1,25:1
4. gear	0,80:1
Udveksling i differentiale	4,43:1
Dækstørrelse	5,00 × 16
Elektrisk anlæg:	
Volt	6
Fabrikat	Bosch
Amperetimer på akkumulator	75

Bremser:	
Fabrikat	Eget
System	Hydrauliske
Forhjulsophængning	Uafhængig med tværliggende torsionsfjedere
Baghjulsophængning	Pendulaksler med torsionsaffjedring
Chassis:	
Type	Monokonstruktion
Karosseri:	
Type	2 dørs Sedan
Personalt	4
Hoveddimensioner:	
Akselafstand	2400 mm
Sporvidde	1360 mm
Total længde	4050 mm
Total bredde	1540 mm
Total højde	1550 mm
Egenvægt	725 kg
Benzintank	40 l
Olieindhold	2,5 l
Pris:	
Model 11 B (mekaniske bremses)	
Inklusiv omsætning	8825,—
Model 11 A:	
Inklusiv omsætning	9830,—



Ovenstående kurve viser folkevognens accelerationsevne, der er ret forbløffende i betragtning af at motoren kun yder 25 HK.

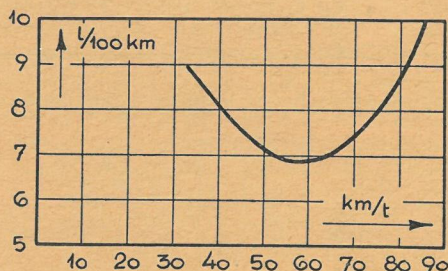
for mandfolk og ikke et upræcist virkende, ledløst ratgear som for tiden betegner højdepunktet af automobilismens degeneration.

Den her omtalte folkevogn går under modelbetegnelsen »de Luxe« og den adskiller sig fra tidligere modeller ved at have hydrauliske bremses og en bedre lydisolaiton af motoren. På de ældre modeller kunne ventilatorstøjen blive ret generende, særlig når tidens tand tavde gjort sin indflydelse gældende. Nu hører man næsten ikke motoren, og dette i forbindelse med den godt afbalancerede boksermotor kan let forlede een til at tro, at motoren er gået i stå, medens den i virkeligheden går den nydeligste tomgang.

Køreegenskaberne er fortræffelige, hverken mere eller mindre. Man fristes til at sige selvfølgelig, når Porsche har haft en finger med i spillet. Denne mand regnes overalt i verden som en af vor tids fineste motorkonstruktører, men man kommer ikke uden om, at lige så rigtig hans konstruktion af Auto Union racerne tilsyneladende var, lige så vanskelige var vognene at køre.

Folkevognen »ligger« imidlertid på vejen, uanset dennes form eller beskaf-

fenhed. Kører man vognen meget hårdt vil man mærke en lille tilbøjelighed til pludselig at kaste bagenden, men kører man blot hårdt mærker man in-



En kurve over folkevognens benzinforbrug.

tet. Affjedringen er tilpas hård, og er derved medvirkende til de gode køreegenskaber.

Accelerationsevnen er forbløffende god i betragtning af motorens 25 hk, men her gør de valgte udvekslingsforhold, der synes at overlappes hinanden, sig selvfølgelig gældende.



DA VI DELTOG

i Monte Carlo løbet var det først og fremmest for at faa den størst mulige erfaring med den nye Puch 250 cc — en erfaring, der nu kommer vore kunder til gode.

RASMUSSEN & SKJOLD

WESTEND 15

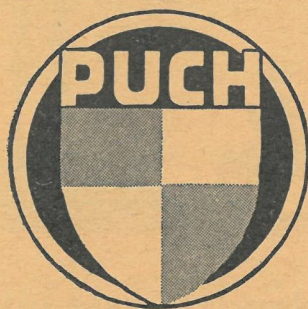
EVA 953



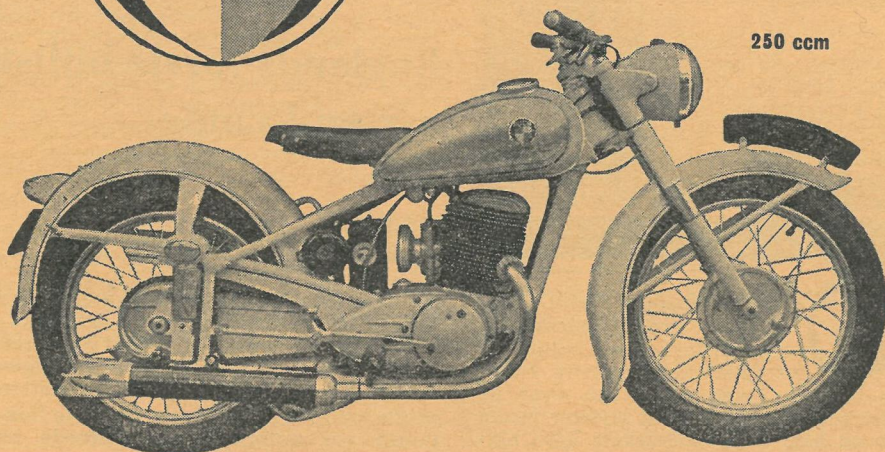
Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOFTEGADE 100 · TAGA 48/58



Gennem 50 år har PUCH haft et førende navn indenfor motorcykle-industrien, og adskillige sejre i krævende løb har skabt respekt om denne maskine. PUCH har sidst vist sin styrke og driftssikkerhed ved at gennemføre turen Stockholm-Monte Carlo med sidevogn på 107 timer.

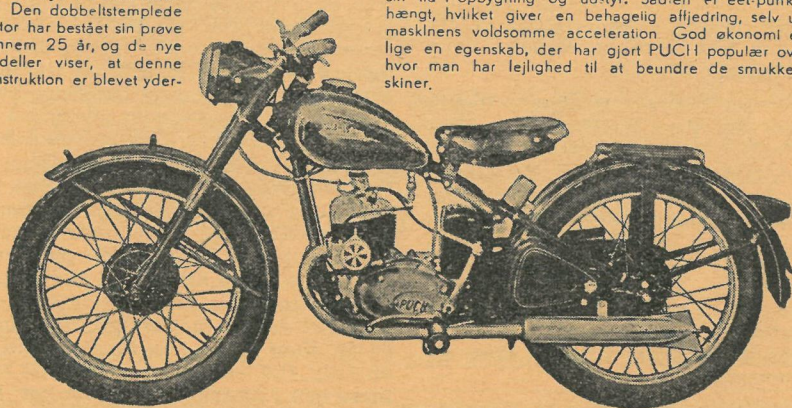


250 ccm

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 yder-

ligere forbedret. PUCH motorerne yder i dag mere end nogen anden totakts motor. Selve maskinen er forud for sin tid i opbygning og udstyr. Sædien er eet-punkt ophængt, hvilket giver en behagelig afjedring, selv under maskinens voldsomme acceleration. God økonomi er til lige en egenskab, der har gjort PUCH populær overalt, hvor man har lejlighed til at beundre de smukke maskiner.



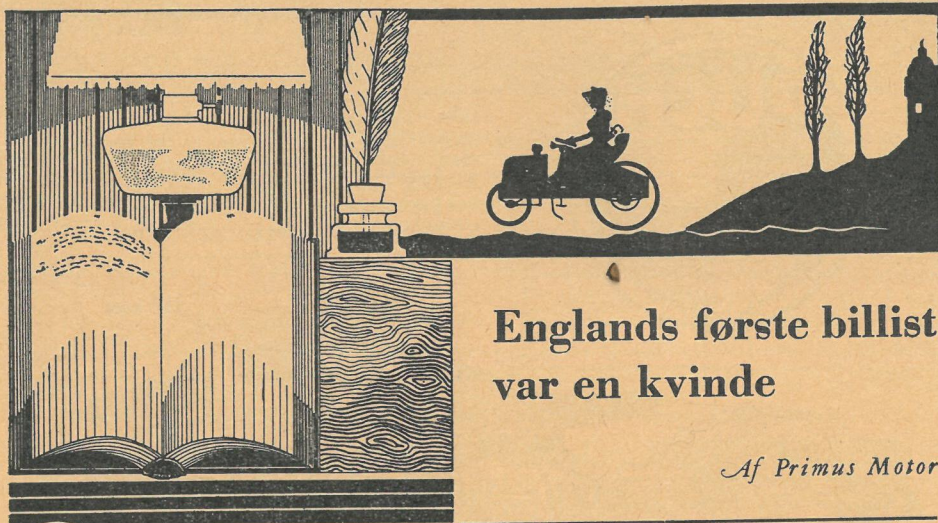
*Model »125 Sports« yder 7,5 hk ved 5500 omdr./min.,
maksimalt omdrejningstal 6000 omdr./min.*

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

O. E. ANDERSEN — KØBENHAVN V

VESTERBROGADE 2 C

TELF. PALÆ 4741



Englands første billist var en kvinde

Af Primus Motor

Det er 1. pinsedag 1950. Klokken er 20. Fra min plads i lænestolen foran den buldrende kaminild kan jeg høre, hvordan blæsten tager tilløb hen over de vidtstrakte græsplæner og slynger iskold regn og hagl mod bibliotekets høje, blyndfattede ruder. Katten døser ved mine fødder, og de legende flammer kaster et spillende skær hen over reolerne, hvor de tunge, guldsnittede bogbind står vagt om viden og dårskab, om kløgt og misforståelser og om ganske jævne beretninger, der fortæller om svundne tider og mennesker.

På mit skød ligger en bog: »Reminiscences« by the Rt. Hon. Sir John H. A. MacDonald, Lord Justice Clerk of Scotland, tryk i London 1906. En ganske nøgtern fortælling om automobilismens første dage i de engelske kongeriger, en juridisk korrekt fremstilling om tildragelser, der nu tilhører den trivielle historieskrivning, det vil sige den del af historien, der ikke handler om krig og religionsvanvid, men kun om ganske almindelige menneskers stræben efter en højere levestandard.

Og som så ofte før opdager man pludselig, at der kommer en person ind på scenen, som stjæler hele billedet. En person, som ingen har ventet at træffe i forbindelse med det behandlede emne og en person, som i usædvanlig grad er i stand til at sætte handlingen i gang. Kort sagt — en kvinde.

I året 1896 ophævede det engelske parlament loven af 1836, som blandt an-

det dekreterede, at ethvert køretøj, der ikke blev trukket af heste, skulle advisere andre vejfarende ved, at der foran køretøjet gik en person, som om dagen skulle vise et rødt flag og om natten skulle svinge en rød lygte. På dette tidspunkt var automobilerne allerede en kendsgerning i trafikken i mange andre lande — både i Frankrig, Tyskland og USA — og adskillige englændere, der som bekendt i hine uskyldige tider foretrak at henlægge deres lediggang til udlandet frem for at blive hjemme og passe på deres penge, havde anskaffet motorkøretøjer til brug i det fremmede. Blandt disse var f. eks. the Hon. Evelyn Ellis, en gentleman, som allerede i 1894 havde anskaffet en 2-cylindret, 5-hestes (effektive) Panhard, med hvilken han i sommermånederne gjorde vejen mellem Paris og Deauville usikker. Han tog i begyndelsen af 1896 vognen med til England for at benytte den på vejene i strid med loven og derved skabe en of-fentlig stemning mod det levn af feudalisme, der nu havde bestået i næsten 60 år. Men inden han kom så vidt, var en lady, der — som vi skal se — havde mere ben i næsen end sædvanligt, kommet ham i forkøbet. Det var den velbårne Mrs. Koosen, som sammen med sin mand havde gjort en rejse i Europa. Vi lader manden selv fortælle:

»Tidligt i året 1895 så jeg — under en rejse i Tyskland — et avertissement, indrykket af en fabrikant af motorvogne, og i annoncen sås et smukt udført træsnit, forestillende et af de omhandlede køretøjer. Min hustru — til hvem

jeg viste den pågældende annonce — erklærede, at hun kunne lide »the look of the thing«, og så afgav jeg naturligvis straks bestilling på et køretøj ifølge annoncen. Jeg havde på det pågældende tidspunkt endnu aldrig set en motorvogn, og jeg var ærlig talt underkastet den forestilling, at det kun drejede sig om at indtage sin plads i vognen, trykke på en knap, og så ordnede vognen resten. Well — langt om længe — den 21. november 1895 ankom vor vogn med toget til Portsmouth station. I et brev fra fabrikanten havde jeg fået meget udførlig instruktion om, at når man ville starte maskinen, skulle man bare dreje svinghjulet med hænderne. Dette gjorde jeg pligtskyldigt, indtil mørket faldt på. Det eneste praktiske resultat var et par komplet opslidte vaskeskindshandsker.

På dette sted af sin fremstilling lader Mr. Koosen tydeligt skinne igennem, at nu er han træt af det stykke legetøj, og han skriver: »Jeg tror ærlig talt, at det vil være mere oplysende for læseren herefter at følge med i min hustrus dag-

heksede igen med vor motor — intet resultat.

25. november. — Efter lunch ude for at se til vognen; havde den ikke ude af vognporten.

26. november. — Tog toget til Lee og hentede Smith og Penning (maskinfabrikanter); Penning tilbragte resten af dagen på ryggen uden resultat.

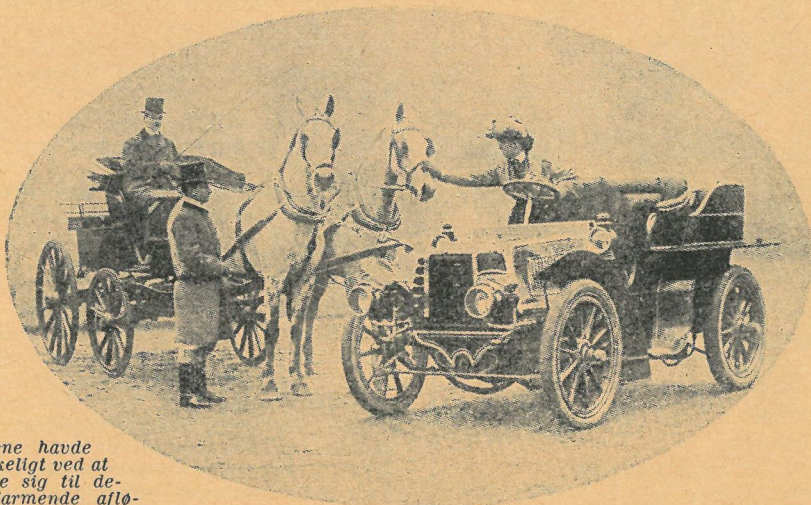
30. november. — Motoren gik på benzin for første gang; frygtelig glad.

2. december. — Venter ny smøreolie fra Bowley & Son.

9. december. — Kørte til Lee klokken 10; motoren tændte med det samme og gik godt. Efter Lunch startede jeg hjemturen i motorvogn; kørte rundt ad Fareham; havde en yndig tur; politiet noterede os; rasende menneskemængde forfulgte os ved Cosham; måtte slå dem på flugt med paraply.

10. december. — Politibejnt forkyndte stævning kl. 1,30, fordi vi ikke havde haft mand med rødt flag.

13. december. — Kørte rundt i omegnen; tabte en ring; sendte den til Penning.



Hestene havde vanskeligt ved at vænne sig til deres larmende afløbere, hvorfor man prøvede en tilvænningskur.

bog (jeg fører ikke selv en sådan), som derfor vedlægges.

Mrs. Koosen beretter:

»23. november. — Tog toget til Lee for at prøve på at få vor motor til at gå; den ville ikke; kom hjem klokken fem.

24. november. — Nederdrægtig koldt;

16. december. — Tog toget til Fareham; mødte Hobbs (Hide og Hobbs sagførere), og Mr. Heckett, og fortsatte til retten; der var meget snavset: Hobbs talte motorvognenes sag godt. Åndssvag gammel dommer idømte os en shilling og omkostninger, 15 s. 7 d.

27. december. — Forskrækkede mælkehest, som løb løbsk og spredte mælkeflasker i alle retninger.

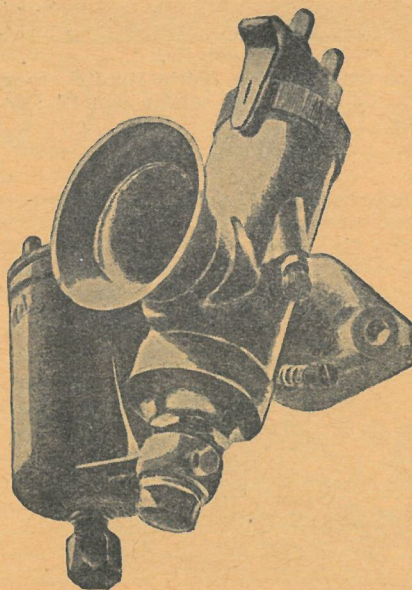
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RÆSERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

WILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

31. december. — Remmene smuttede; måtte have dem strammet.

4. januar 1896. — Tabte dækslet over indsugningsventilen; skubbede hjem.

6. januar. — Gik i stå igen; røret, som fører benzinen fra tanken til karburatoren, var stoppet.

14. januar. — Motoren gik i stå; lavede støj; sendte den til Penning's.

19. januar. — Motorede til Eastney Lock; Jack måtte stå af for at holde løsgående heste, og jeg kørte vognen ind mod kantstenen og smadrede chassissrammen.

14. april. — Akkumulatorerne gav op; smed dem ind til Penning's for at få dem ladet op.

19. april. — Bragte opladede akkumulatorer til Lee, men de ville ikke få motoren til at gå, tog dem med hjem igen.

22. april. — Bragte akkumulatorerne derned igen og startede med det samme; kørte 30 miles på 3½ time.

28. april. — Hørte at de ønsker motorvogne på Imperial Institute, sendte vor derned.

11. maj. — Kørte hele dagen med forskellige folk ved Imperial Institute.

14. maj. — Kørte Cummins en tur ved Imperial Institute og blæste asbestpakningen ud af lyd-potten; lavede frygtelige eksplosioner og skræmte Cummins fra vid og sans.

18. juli. — Alle vognene fik særlig til-ladelse til at køre til Hurlingham, hvor vi fik en udmærket lunch og kørte i parken hele eftermiddagen; på tilbage-vejen gik maskinen i stykker, så vi tog en hansom; vognen blev skubbet tilbage til institut. Frygteligt.

21. august. — Solgte vor vogn; har be-stilt en ny af samme mærke.

Her ender den lakoniske beretning om Englands første bilist — en kvinde, der ikke alene, formedelst en shilling i bøde, blev den første martyr i kampen mellem de nye og de gamle trafikmidler, men som samtidig har æren af at være den første kvinde, der i yndig forfjamskelse trak i gashåndtaget i stedet for i bremsen og derved — som hun selv meget ærlig fortæller det — »smadrede« vognens chassissramme. Måtte den praktiske sans og den energiske uforfærdethed, som hun så levende giver udtryk for gennem sine knappe dagbogsoptegnelser, komme til at stå som et eksempel for de kvinder, der i deres forhold til motorkøretøjet slæber rundt på et mindreværdskompleks, fordi de går ud fra, at det er noget, som de fra naturens hånd hverken har forstand på eller ner-ver til.

Alfa Romeo-kørerne, der besatte de tre første pladser i Europa Grand Prix. Farina blev vinder med en gennemsnitshastighed af 90,95 mls./tm. L. Fagioli blev nummer to, og nummer tre blev R. Parnell, som var holdets engelske kører.



EUROPA GRAND PRIX

ALFA ROMEO SEJREDE 1-2-3

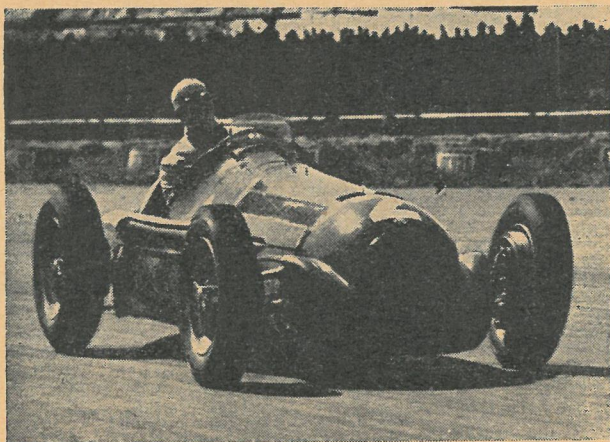
Før første gang i Grand Prix sporten havde man betroet England ansvaret for årets officielt fornemste løb, der kørtes på den ombyggede flyveplads Silverstone i overværelse af det engelske kongepar (en omstændighed af social betydning, for såvidt som motorsporten i dette fordomsprægede land længe har været betragtet som en andenrangs foreteelse).

Iøvrigt synes ideen med at udnævne et enkelt af årets Grand Prix løb til »Europa's Grand Prix« at være af rent formel natur, idet fabrikkerne og de individuelle kørere koncentrerer sig om de løb, ved hvilke enten banen eller betalingsbetingelserne interesserer dem, uden hensyn til FIA's officielle påfund. Det viste sig da også på Silverstone, at Ferrari's fabrikshold simpelthen udeblev, således at de nye Alfa Romeo med to-trins kompressor, der kørtes af henholdsvis Farina, Fagioli, Fangio og Parnell, var ene om at repræsentere de moderne Grand Prix racere af nyeste konstruktion. Deres nærmeste konkurrenter var de fire Talbot Lago, der kørtes af Cabantous, Etancelin, Claes og Rosier, og to gamle ERA kørt af Gerard og Harrison. To privat ejede Maserati 4CL gjorde sig kun mådeligt gældende.

Banens længde er ca. 4,65 km, og der kørtes 70 omgange — ialt 325 km. De fire Alfa Romeo startede i første række og skød straks frem på stribe med Farina i spidsen — en uimodståelig slagorden, som de holdt lige til 62. omgang, da Fangio gik ud med et knækket oljerør, medens

de andre sluttede løbet i rækkefølgen: Farina, Fagioli, Parnell. Vinderens gennemsnitshastighed var 146 km/t. De herostratisk berømte ERA, type E, hvis optræden på Europas væddeløbsbaner efterhånden har karakteren af et fast, indlagt klovnummer, skuffede heller ikke denne gang den del af deres publikum, som har talnt for skadefryd. Da vognene kom rundt efter den første omgang, kom Peter Walker hostende ind til depotet med knækket aksel i gearkassen (dagen før havde han under træningen sprængt topstykket, som var blevet svejset), og efter anden omgang præsterede Leslie Johnsons vogn lige midt for de kongelige et mægtigt drøn, hvorefter vognen indhylledes i fed røg — det var Zollerbläserens hus, som var flækket på langs. Det underholdende ved disse vogne beror på den omstændighed, at det aldrig er den samme ting, der går i stykker to gange i træk.

De fire Talbot, som med deres 4,5 liters motorer uden kompressor på forhånd er handicappet i forhold til de 1,5 liters kompressormotorer, præsterede et fejlfrit og teknisk fint behersket løb, således at de — ikke mindst i kraft af det forholdsvis lave brændselsforbrug, der bevirker, at de kan gennemføre løbet uden optankning — kunne besætte 4., 5., 8. og 11. pladserne. En fuldentt duel udspillede over hele løbets distance mellem de to ERA-kørere Gerard og Harrison, der sluttede på henholdsvis 6. og 7. pladsen, og som derved beviste, at de gamle ERA stadig kan hævde sig smukt i det bedste selskab.



Farina i sin Alfa Romeo. — Disse vogne har i vinterens løb gennemgået visse ændringer, og de har allerede i flere løb vist, at de p. t. er de hurtigste.

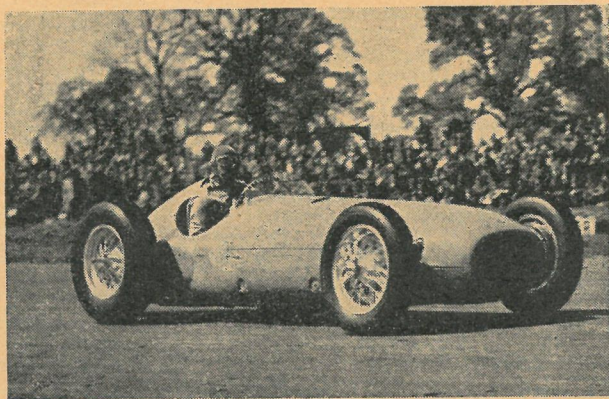
Om formiddagen inden Grand Prix løbet kørtes to heats og et slutheat for vogne i klasse F 3 (500 ccm uden kompressor, altså det vi herhjemme ikke længere må kalde for midget-racere). Der startede 30 vogne i hvert heat, og kampen var ualmindelig hård. I første heat var man vidne til en meget hård kamp mellem favoriten Sterling Moss på Cooper med den nye JAP letvægtsmotor og den hidtil ret upågtede wing-commander Aikens i en Iota med Triumph motor. Under de sidste af de 5 omgange var det tydeligt, at Aikens sparede sin vogn til slutheatet — han blev kun nr. 4, medens Moss vandt med en gennemsnitshastighed af 124,5 km/t med Whitehouse og A. E. Brown, begge på Cooper, på 2. og 3. pladsen. 2. heat var også præget af et rasende tempo, her vandt J. N. Cooper himself med en Cooper-JAP hårdt trængt af Parker i en vogn af egen konstruktion.

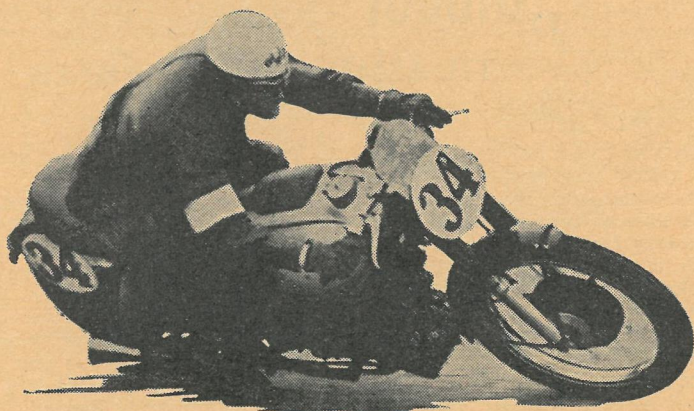
Slutheatet, der kørtes over 10 omgange,

blev endnu hurtigere end de to foregående løb, og denne gang sparede Aikens ikke sin vogn — han lagde sig frem i spidsen lige fra starten hårdt trængt af Peter Collins i en Cooper med Norton motor, medens Moss kæmpede en fortvivlet kamp for at komme foran, en kamp, der endte med, at han brændte sin nye JAP motor sammen på målstregen. — Aikens vandt med en gennemsnitshastighed af 127,3 km/t med Moss og Collins som nr. 2 og 3. Aikens sejr var meget populær, ikke mindst fordi der herved blev slået grundigt hul i troen på JAP motorenes uovervindelighed.

I pausen inden Grand Prix løbet kørte Raymond Mays tre demonstrationsomgange med BRM'en, dog sikkert uden blot antydningssvis at vise, hvad den duer til; det blev herunder af speakeren oplyst, at to af disse racere vil få deres debut ved et løb på Silverstone den 26. august.

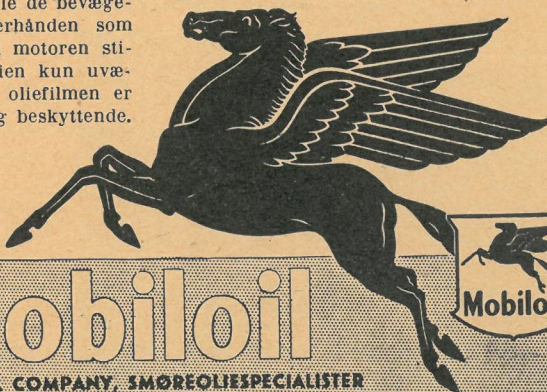
Den nye engelske BRM under en demonstrationsrunde på Silverstone. Vognen vil snart for alvor deltage i konkurrencerne, en begivenhed der vil blive fulgt med den største spænding.





Motorcykler kører bedre på ny Mobiloil med højt V.I.

Højt V. I. (viskositets-Index) vil sige, at motoroliens sværhed ikke varierer meget ved skiftende driftstemperaturer. — Selv om det er koldt — er olien tynd nok til at give en hurtig og let start, og den cirkulerer øjeblikkelig rundt i motoren og beskytter alle de bevægelige dele. Efterhånden som temperaturen i motoren stiger, tynder olien kun uvæsentlig ud, og oliefilmen er stadig stærk og beskyttende.



NY Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER



„Diesel“-påhængsmotor

TIL ALMINDELIGE CYKLER

Påbygningen af små hjælpemotorer til almindelige cykler er efterhånden blevet et af de fænomener, man må regne med, når man vil søge at dane sig et indtryk af motorkørsrens fremtid i Danmark, og SMJ har da også gennem længere tid med opmærksomhed fulgt udviklingen af disse lette motortyper.

Når vi ikke allerede på et tidligere tidspunkt har gjort sagen til genstand for en nærmere behandling, skyldes det i første række, at SMJ ikke er et sensationsblad, men et teknisk tidsskrift med visse forpligtelser overfor læserne. Vi ser det ikke blot som vor opgave at bringe meddelelse om det nye, der kommer frem, vi stræber samtidig efter at kunne give en på personlige erfaringer baseret, kritisk vurdering af fænomenerne, der kan tjene til almindelig orientering, og vi har ment, at såvel de fabrikanter, der fremstiller påhængsmotorer til cykler, som det store, meget interesserede publikum var bedst tjent med, at udviklingen kom ind i et mere stabilt leje, før vi satte ind med vor bedømmelse.

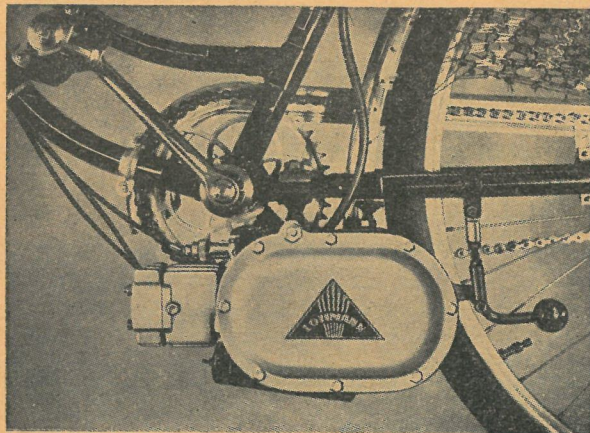
Hvilke krav må man nu stille til en påhængsmotor, der skal anbringes på en almindelig cykle? Efter vor opfattelse de følgende:

- 1) Dens slagvolumen skal ligge under 100 ccm (for at man kan opnå lille førerbevis på lempede betingelser).
- 2) Dens vægt skal være så lav som muligt,

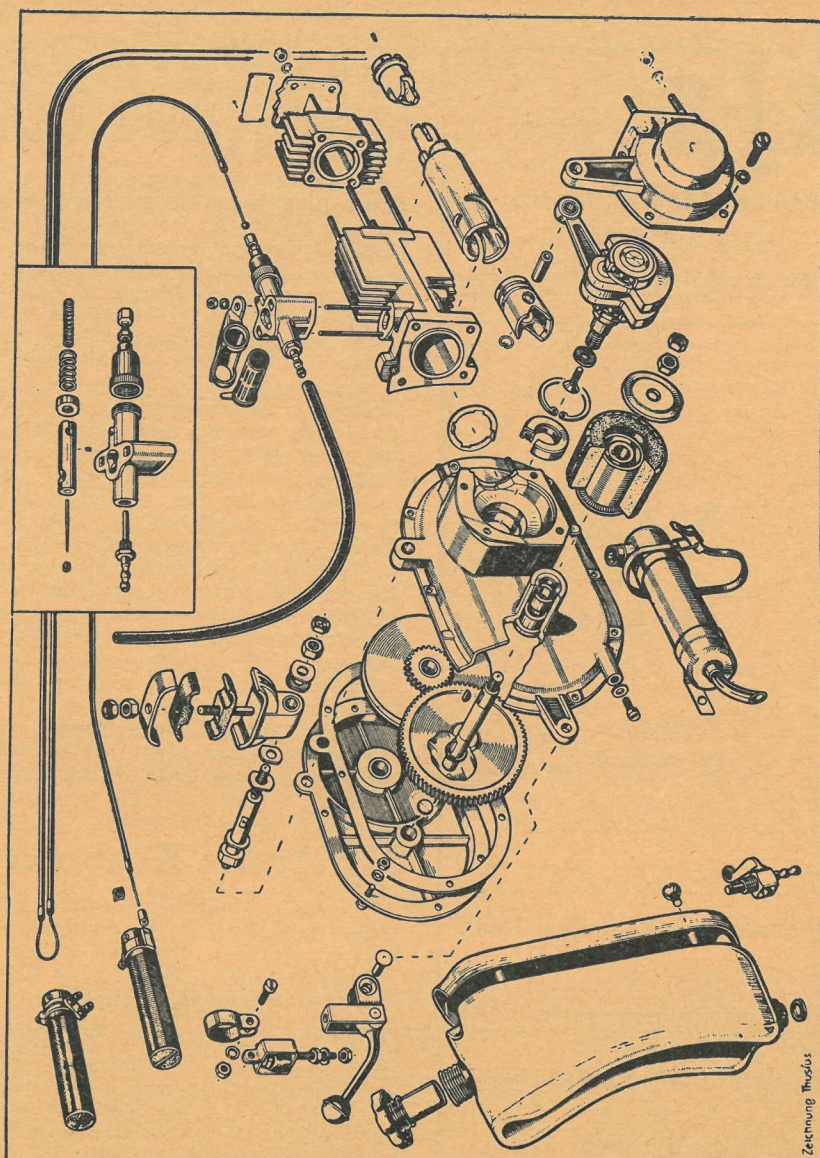
- 3) Dens nyttige effekt skal være mindst 0,5 hk.
- 4) Den skal være fuldstændig driftssikker og så let at betjene, at selv de unge piger ikke kan tage fejl.
- 5) Den skal i hvert fald kunne køre 25000 km uden hovedreparation.
- 6) Dens udsalgspris skal være så lav, at ethvert menneske, der tjener en normal ugeløn, kan købe den på afbetaling over et år uden at føle afdragene som nogen særlig byrde.

Den tyske Lohmann motor, som SMJ's tekniske afdeling for nylig havde lejlighed til at undersøge, har et slagvolumen på kun 18 ccm, den udvikler 0,6 hk ved 5000 omdr./min. og vejer 5 kg. Som vist på fotografiet er den anbragt ved hjælp af en gummiisoleret spændebøjle og et spændebånd umiddelbart under cyklens krankparti, og den trækker direkte på bagdækkets slidbane ved hjælp af en tværpofileret gummirulle; mellem motorens krumtapaksel og gummirullen er indskudt en tandhjulsudveksling i oliebad med en udveksling på 1:3.

Motoren har overhovedet intet elektrisk anlæg, idet den arbejder med ren kompressionstænding efter samme system som de almindeligt anvendte modelmotorer, som benyttes i flyvemodeller og modelracere. Den er en almindelig 2-takter med ind sugning til krumtaphuset gennem en lille, primitiv karburator, og tændingen sker simpelthen som spontan selv-



Her ses, hvordan den lille tyske påhængsmotor er monteret på en almindelig cykel. Man ser, hvor lidt den fylder, og læg mærke til, at den er monteret på kranken i modsætning til de fleste andre hjælpemotorer til cykler, der som regel enten sidder på selve baghjulsnavet eller også på bagskærmene.



Således ser den lille Lohmann motor ud, når den er adskilt i stumper og stykker. En motor kan dårligt være simplere i sin konstruktion, og jo færre bevægelige dele, des mindre chance for driftsforstyrrelser er der. Læg mærke til den opslidsede cylinder, der ved et drejhåndtag kan hæves og sænkes, hvorved kompressionen kan ændres.

antændelse af blandingen på grund af det høje kompressionsforhold, når stemplet passerer topstillingen. For at kunne regulere en sådan motor under alle belastningsforhold og varmetilstande er det nødvendigt, at man har et håndtag, ved hjælp af hvilket man under motorens gang kan ændre kompressionsforholdet ved at hæve og sænke topstykket i for-

hold til krumtaphuset. Cyklen har således to almindelige drejhåndtag, et til højre, som på normal måde betjener gas-spjældet, og et til venstre, som gennem et dobbelt bowdentræk tjener til at hæve og sænke opstykket gennem en lille eksenterbevægelse. Hele motoraggregatet er så smalt, at det — uden ændringer af nogen art — kan anbringes mellem cyk-



ODENSE

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Telf. 545 (lokal 6)

N.C.- Trykkeriet

*Tryksager
til ethvert formål*

Sydhavns Plads 4, Central 16505

Motorcycle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG Udstyr

Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tega 9926

lens normale pedaler, og endvidere er det anbragt svingbart omkring en vandret bolt, således at man ved hjælp af det lille håndtag med bakelitkugle kan bringe drivrullen ind i og ud af indgreb med bagdækkets slidbane.

Ved en kort prøvekørsel havde vi lejlighed til at danne os et foreløbigt indtryk af maskinen, der var monteret på en almindelig herreckyle. Man svinger aggregatet ind i indgreb med baghjulet, sætter motoren på laveste kompression og gasspæddet på ca. $\frac{1}{4}$ stilling og begynder at cykle med normal hastighed. Nu drejer man langsomt på kompressionshåndtaget, og når kompressionen er kommet op på en passende, ret høj værdi, tænder motoren, man giver fuld gas, idet man stadig følger sig frem til det kompressionsforhold, som giver størst trækraft, og kører nu hen ad vejen med en konstant hastighed af omkring 25 km/t. — Maskinen kørte under vor prøve på almindelig petroleum iblandet ca. 5 pct. smøreolie, men fabriken oplyser, at den både kan drives på benzin og dieselolie; forbruget opgives til 0,75 liter pr. 100 km.

Motoren, som i løbet af kort tid kan ventes at komme i handlen her i landet, sælges på det tyske marked til en pris af 129 d-mark; den vil formentlig her komme til at koste omkring 300 kr. alt incl.

Ny Austin-Rekorder

Det skete i dagene 27.—28. april på Long Island, hvor de to kendte AUSTIN kørere, Lt.col. »Goldie« Gardner og Alan Hess, med en lukket A 40 DEVON med ganske almindeligt standard-udstyr satte ikke mindre end 36 rekorder i løbet af 19 timers uafbrudt kørsel på en strækning over 1000 miles. De to kørere skiftedes til at sidde ved rattet, og trods en påkørsel, der skete ved, at et dyr løb ind over banen og blev dræbt, fortsatte Lt.col. Gardner ufortrødent kørselen med vognen, der var blevet en del beskadiget.

Prisforhøjelse

På grund af de stigende priser på bladets fremstilling ser vi os nødsaget til at hæve løssalgsprisen til kr. 1,25 fra og med julinummeret. Abonnementsprisen vil samtidig blive sat op til kr. 12,00 pr. år. Abonnementer, der er indbetalt inden d. 1. juli, bliver dog ikke berørt af denne stigning.

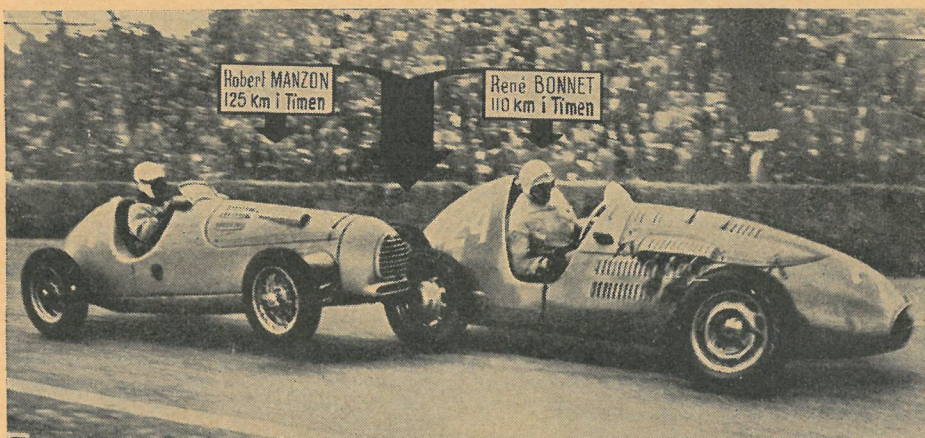
Villoresi vinder Monza Grand Prix

Den 28. maj kørtes for tredje gang efter krigen Grand Prix paa den genopbyggede Monza bane i Norditalien. Der kørtes efter formel B (2-liter uden kompressor) og med deltagelse af stjerneførere som Villoresi, Fangio, Serafini, Ascari og Hans Stuck, der før krigen kørte for Auto-Union. Banen er godt 6 km lang, og der kørtes to indledende heats à 8 omgange og et slutheat på 40 — distance 252 km. Som ventet dominerede Ferrari i alle løb, den eneste virkelige modstand blev ydet af Stuck, som kørte A.F.M. (forbedret udgave af B.M.W. 328 motor i en ensædet rumgitterkonstruktion svejset op af tyndvæggede rør). I første heat vandt Villoresi efterfulgt af Serafini og Bianchetti, alle Ferrari, nr. 4 blev tyskeren Krakau paa en almindelig B.M.W. 328. Andet heat blev vundet af Stuck efterfulgt af Ascari, Fangio og Tagini paa Ferrari, hvilket må siges at være fint klaret af Stuck, som maa være godt på vej til de 60. — Slutheatet udviklede sig til en rasende fight mellem Villoresi, Stuck og Ascari med omgangshastigheder omkring 167 km/t. Fangio kom slet ikke med i førergruppen og udgik senere med en sprængt toppakning, og

Stuck's ventilfjedre holdt ikke til den hårde varmebelastning, han maatte gå ud efter 20 omgange. Vinder blev Villoresi med 163,2 km/t. i gennemsnit efterfulgt af Ascari, Serafini, Tagini og Bianchetti.

USA skeler til Europa

Den 7. maj kørtes et løb af europæisk tilsnit på Suffolk County Airport på Long Island ved New York. Banen var ca. 3,8 km lang, og der kørtes over en distance på 145 km om Heart Trophy, som blev vundet af Briggs Cunningham i en 2-liters V-12 Ferrari med 123,5 km/t i gennemsnit. Cunningham er et stykke af en idealist, og han har sat sig i hovedet, at han vil vise sine landsmænd, hvad man forstår ved rigtige automobilløb i modsætning til de Skipper Skræk løb på kortbane, som den hårdt prøvede befolkning ellers er henvist til at nøjes med. Han har været sjælen i en række glimrende løbsarrangementer i de senere år — at han i reglen selv løber af med 1. præmien er så en sag for sig. Nr. 2 blev Cole i en Allard med Cadillac motor, nr. 3 Goldschmidt i en Jaguar XK-120. Den eneste amerikanske vogn, en Ford-Meyer special, blev nr. 6.



Under et løb ved Roubaix i Frankrig kom man ud for denne mærkelige situation, der her er fastholdt af fotografen. Med 125 km/t kørte Robert Manzon op i René Bonnet, som i samme øjeblik kørte 110 km/t. Manzons venstre forhjul kom op at ride på Bonnets bagaksel. De to kørere klarede imidlertid situationen, og begge vogne (Simca og Veritas) kunne fortsætte.

Initiativrig motorungdom i Køge

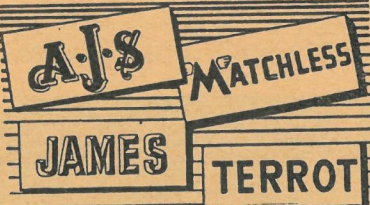
At motorsportsfolkene i Køge er virksomme og energiske, har længe været en kendt sag — man behøver blot at erindre om Ringvejsløbet den 24. juli sidste år og anlæggelsen af den nye moto-cross bane — hvad der er mindre kendt, er derimod det faktum, at man også — i klar erkendelse af en arbejdende klubs naturlige opgaver — gør et stort arbejde for at træne den unge generation op til aktive motorsportsfolk for derigennem at sikre klubben en stadig tilgang af dygtige kørere.

Sjælen i dette arbejde er automekaniker Herluf Kristiansen, hvis søn Bent hører til Køges energiske juniorkørere. Faderen, der selv er en ivrig motorsportsmand, har med foragt for tid og penge stillet baade sit værksted og sin rige erfaring til de unge menneskers raadighed, saaledes at de — for de flestes vedkommende allerede i 16 aars alderen — ikke alene lærer at manøvrere deres maskine under alle mulige forhold, men

samtidig faar det grundige kendskab til materiellets teknik, som er en nødvendig forudsætning for al god motorsport.

Paa værkstedet bygger juniorkørerne selv deres maskiner, og der lægges naturligvis i første række vægt paa at fremstille sådanne motorcykletyper, som er egnet til en vel tilrettelagt optræning — maskinernes ophastighed og accelerations-evne må da komme i anden række. Da de unge mennesker kun raader over begrænsede pengemidler, bliver deres motorcyklekonstruktioner i nogen grad præget af de »forhåndenværende søms princip«, men det, man mangler i specielle racerstel og JAP-motorer, erstatter man med en gennemtænkt gensidig tilpasning af de enkelte elementer og med den største omhu i den rent håndværksmæssige udførelse.

SMJ havde forleden lejlighed til at se Køges juniorer træne på deres sædvanlige øvelsesterræn i Sædder grusgrav ca. 10 km syd for byen, og de tre vordende stjerneførere, der alle var 17 år gamle, viste en imponerende sikkerhed og elegance ved deres behandling af maskinen i det ingenlunde lette terræn. Enhver motorsportsinteresseret, der overværer denne træning, kan ikke undgå at blive slået af den tanke, at motorcykletræning overhovedet bør begynde 2—3 år før de unge mennesker ifølge loven kan opnå førerbevis til motorcykle. I denne alder befinder de fleste af dem sig rent fysisk på et højdepunkt, deres reaktionstid er kort og deres opfattelsesevne er god. Men denne træning må tilrettelægges på den rigtige måde, og klubberne må i mange tilfælde være parat til at stille både penge og erfarne instruktører til rådighed, hvis arbejdet skal kunne gennemføres på en måde, som kan give sportslige resultater i de kommende år. Man må inderligt håbe, at Køges eksempel må virke smittende på andre danske klubber, og hvis vi nu opnår den skattelettelse for motorsporten, som er foreslået på rigsdagen, vil der overhovedet ikke være nogen undskyldning for de klubber, som ikke — så snart de har fået nogle midler i kassen — tager spørgsmålet om den praktiske og teoretiske juniorduddannelse op til alvorlig overvejelse.



Forhandlere i København:

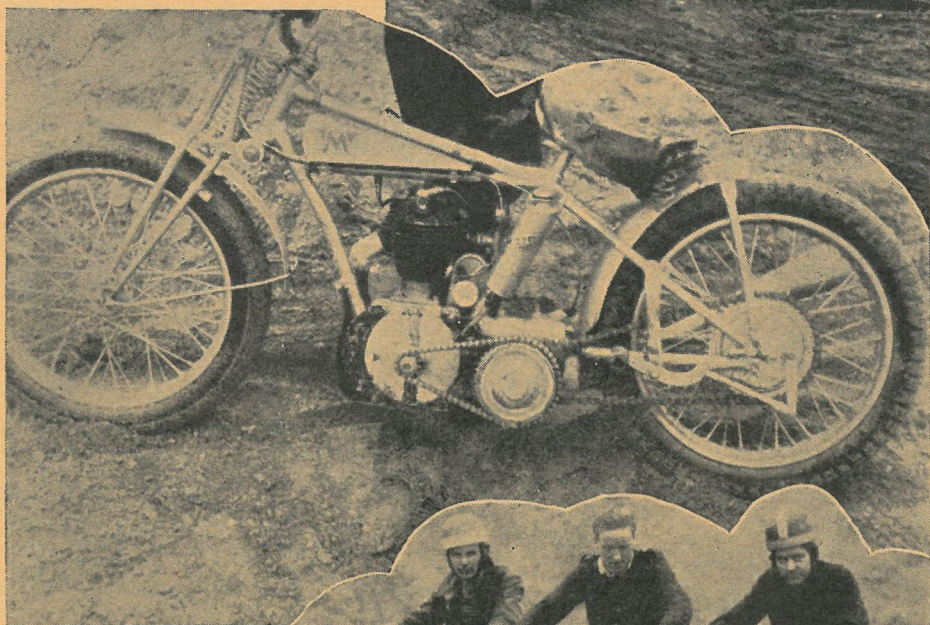
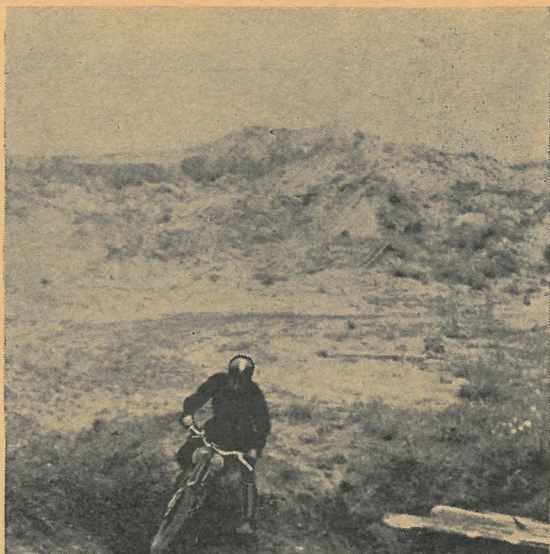
Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN
Ndr. Fasanvej 168 . Tega 3165

A. J. HOLM
Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN
Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

Tre billeder fra Sædder grusgrav, som giver et godt indtryk af de unge Køge-køreres træningsmateriel. Øverst ser vi Jakob Lynegaard på vej gennem terrænet — hans maskine er egentlig en AJS 1929, men den er blevet forsynet med en 1933 tank, og motoren er en fransk, sideventilet automotor på 250 ccm fra 1944. På billedet i midten ses Benny Svendsen's maskine — også her er stel og forgaffel AJS, årgang 1931, medens motoren er en Matchless på 350 ccm af ældre, ubestemmelig type (cylinder og topstykke ud i et); maskinen har ingen gearkasse, men countershaft, således som det kendes fra de rigtige baneracere. Nederst har vi de tre maskiner på linie. Den i midten er Bent Kristiansen's — et AJS-stel fra 1931 med motor og gearkasse af samme fabrikat, årgang 1946, medens forgafflen er en AJS telescoforgaffel fra 1948.



Mecanicus giver gode råd:

Kædens røgt og pleje

Som bekendt er de fleste motorcykler forsynet med en eller to kæder, og selv om det rent konstruktivt er en lidt sjusket måde at løse transmissionsproblemet på, så klarer kæderne opgaven tilfredsstillende, og frem for alt er de billige i fremstilling, ligesom de medvirker til at forenkle den øvrige konstruktion.

Kæderne kræver imidlertid deres pleje, og eftersom bagkæden er motorcyklens mest udsatte sted, bør man have sin opmærksomhed rettet mod den. Ikke desto mindre behandler de fleste motorcyklister bagkæden på en langt fra samvittighedsfuld måde, samtidig med at de stiller de største krav til hele transmissionssystemets styrke.

En kæde og et kædehjul er konstrueret til hinanden ad geometrisk vej. Formen på kædehjulets tænder passer i sine kurver nøje til rullerne i kæden, således at disse glider lige ind på kædehjulet og forlader det ligeså smertefrit igen. Tændernes facon passer imidlertid kun geometrisk nøjagtigt til kæden, så længe der er den rigtige afstand mellem rullerne. Når kæden bliver slidt, forøges denne afstand, og dette bevirker ikke alene et dårligt samarbejde mellem kæde og kædehjul, det er tillige årsag til at tænderne slides spidse. Udskifter man kæden, vil de spidse tænder hurtigt ødelægge den nye kæde, hvorfor også kædehjulene må udskiftes.

Da vi således ad omveje har fundet ud af, at man skal skåne sin kæde for at undgå udgifter, skal vi samtidig erindre om, at en slidt kæde meget let kan knæk-

ke, fordi en rulle i farten kommer ind på en tand i stedet for at komme ind i mellemrummet mellem to tænder. Kæden knækker fortrinsvis på øde veje, midt om natten og når barometret står mellem regn og storm.

Kædeslid undgås ved rigtig smøring og rigtig justering. Der findes kun een rigtig måde at smøre en kæde på. Man aftager den og vasker den meget grundigt ud i solarolie eller petroleum, lader den dryppe godt af, inden man aftørre den og lægger den derefter i smeltet fedt. Til dette brug er det bedst at anvende en god, ren specialfedt (f. eks. Mobilgrease nr. 1) eller sejt, vedhængende chassisfedt, medens varmebestandigt fedt, som bruges i strømfordelere og hjullejer, ikke er så velegnet. Kæden tages først op af fedtet, når dette er næsten afkølet, hvorefter det overflødige fedt drypper af og tørres bort. Når kæden atter monteres, må man huske, at den lille fjederlås, der låser samleledet, skal vende således, at de to »ben« vender bagud og bøjningen fremefter i kædens bevægelsesretning. Kæden bør koges i fedt en gang om måneden og smøres med lidt motorolie en gang om ugen.

Justeringen er meget enkel. Kæden skal på midten kunne bevæges ca. 2 cm fra øverste til nederste stilling, altså ca. 1 cm op 1 cm ned. Justeringen sker ved at skyde baghjulet frem eller trække det tilbage, ligesom på en trædecykle. Når man har fundet den rigtige stilling, må man sikre sig, at hjulet sidder lige, da det ikke alene er ubehageligt at køre på en maskine, der ikke sporer, men det vil tillige ødelægge kæden. Denne kontrol af baghjulet foretages efter at det er spændt fast. Da kæden ikke spænder ens overalt, må man efterse, at den ved justeringen ikke er blevet for stram på enkelte steder. Med hensyn til kædens spænding bør man iøvrigt se fabrikernes instruktionsbøger. Frem for alt er det meget vigtigt, at kæden ikke bliver for stram på maskiner med baghjulsaffjedring, da den i de fleste tilfælde vil blive yderligere strammet, når rytterens vægt og affjedringsbevægelserne under kørslen gør sig gældende.

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Seg Dig en Makker med Padelok.

ILFORD

Super Swing Seat
— for Langfart —

RECRO (hvor der findes Bagagebærer).

Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvilere.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere

„F 3“ løb på Goodwood om Internationalt Trophy

Effyh kunne ikke gøre sig gældende i det fine selskab

Den 27. maj kørtes paa Goodwood banen, der er hertugen af Richmond's private ejendom, et internationalt løb for vogne på 500 ccm uden kompressor. Det internationale islæt indskrænkede sig imidlertid til de tre svenske kørere Svensson, Gagner og Åke Jönsson (der i den engelske presse af typografiske grunde hårdnakket betegnes som mr. A. Jonsson) alle paa Effyh. Efter Åkes sejr i Djurgårdsløbet og Effyh'ernes fine præstationer iøvrigt var man fra nordisk side meget spændt på, hvorledes de ville klare sig mod sværmen af Cooper'e og privat byggede engelske vogne med Triumph og Norton motorer. Lad det være sagt med det samme, at den svenske indsats var en skuffelse, men det er endnu ikke klart, om der var tale om ren materiel underlegenhed (hvad vi ikke tror) eller om en vis præmiernervøsitet overfor det stærke engelske felt.

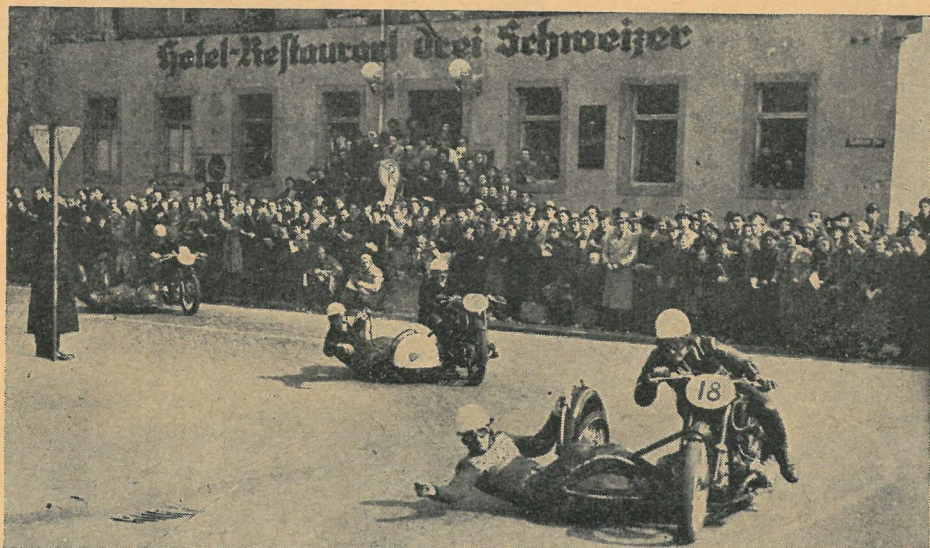
Banen er 3,85 km lang, og der kørtes to indledende heats à 7 omgange og et slutheat på 15 omgange. Første heat blev vundet af Brandon på Cooper-JAP

efterfulgt af Collins på Cooper-Norton og den kendte Alfa Romeo-kører R. D. Poore, som havde sin midgetdebut på en Parsenn-JAP. Andet heat vandtes af Dryden efterfulgt af Whitehouse, begge på Cooper-Norton, nr. 3 blev Parker på Parker-JAP og sejrherren fra Silverstone Aikens på Iota-Triumph. Det afgørende slutheat blev vundet af Dryden, som altså fik pokalen, med Collins på andenpladsen — den omstændighed, at de to første vogne i mål havde Norton-motorer må give de nordiske kørere stof til eftertanke. Nr. 3 blev J. N. Cooper på Cooper-JAP, nr. 4 J. R. Stoop på C.F.S. special. Vinderens gennemsnitshastighed var 124,8 km/t.

300 folkevogne om dagen

Folkevognsfabrikken i Wolfsburg nåede i april op på rekordproduktion, skønt der kun var 20 arbejdsdage. Der fabrikeredes 300 folkevogne om dagen mod 253 i marts. Af månedens produktion eksporteredes 2395 mod 1721 i marts. Hovedaftagere var Belgien, Sverige, Schweiz og Holland. Yderligere store eksportordrer er indgået i de sidste dage. Eksporten af folkevogne til Finland ventes at komme igang i næste måned.

C.

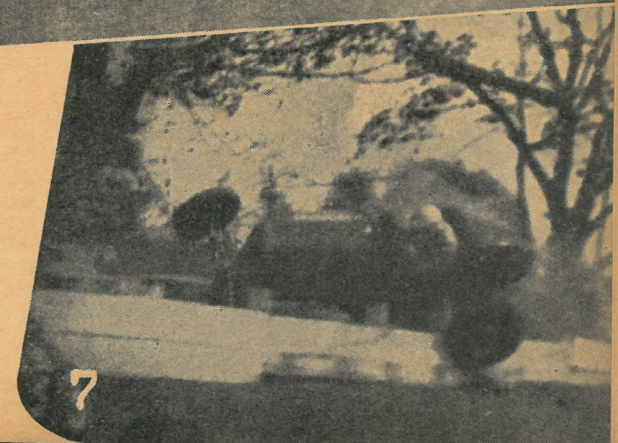
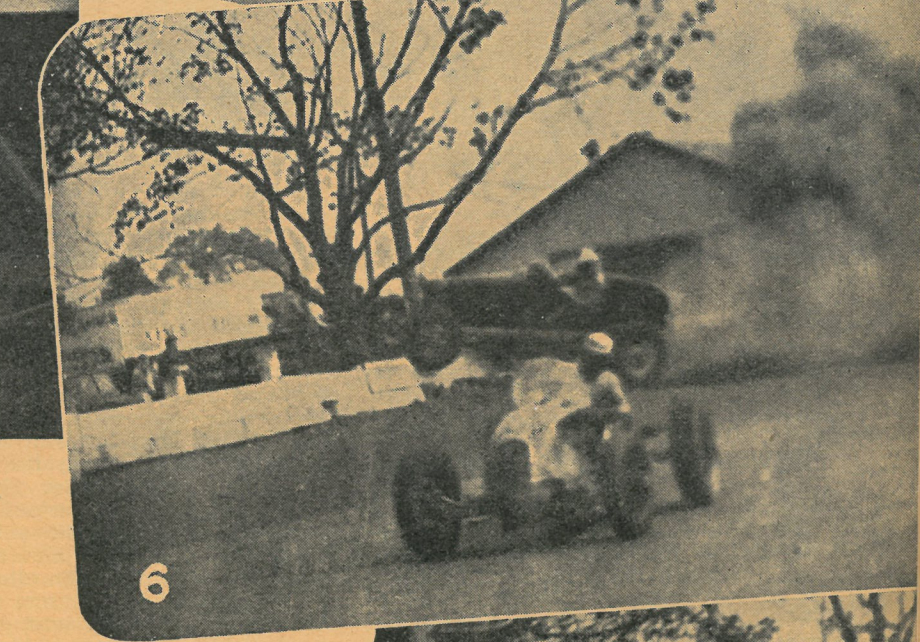
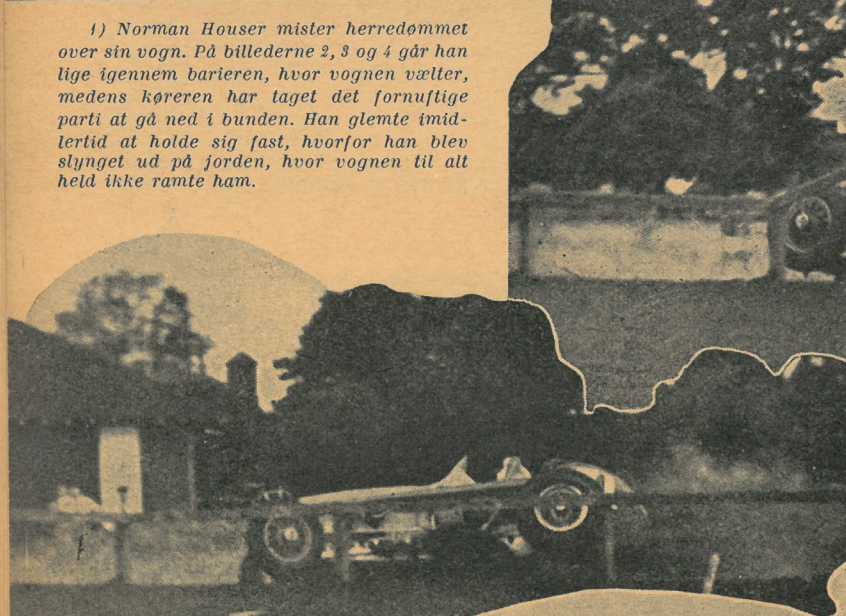
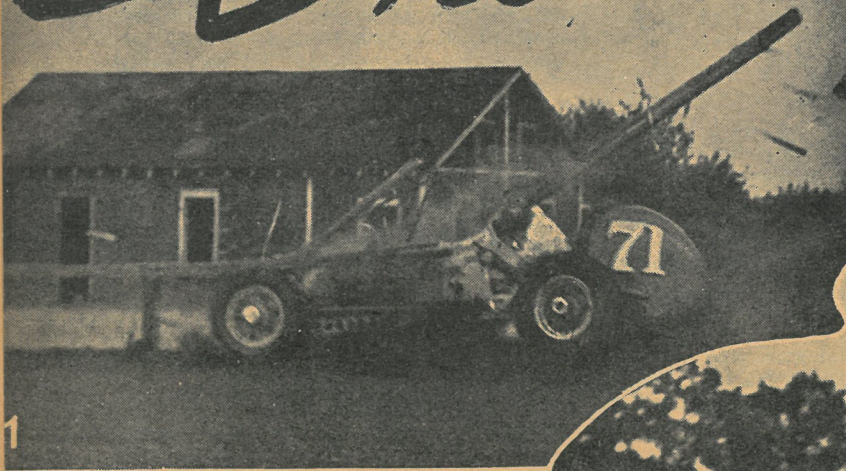


I april åbnedes den tyske motorløbs sæson i Neuwied med et motorcyklerace igennem den lille Rhinbys gader. På billedet ses nogle 1300 ccm maskiner med sidevogn for fuld fart omkring et sving i den første af løbets 10 omgange, ialt 44,75 km. Det vindende par (nr. 13) kører den bageste maskine. De vandt i tiden 33 min, 27,1 sek.

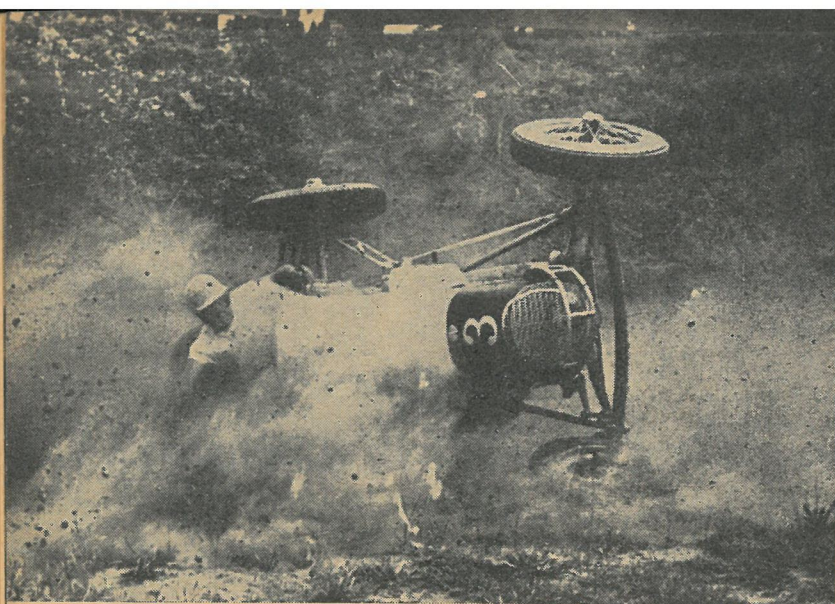
Dramatik i USA

Amerikanske billøb er mere et hårdkogt motor-cirkus end en kombination mellem sport og teknik.

1) Norman Houser mister herredømmet over sin vogn. På billederne 2, 3 og 4 går han lige igennem barrieren, hvor vognen vælter, medens køreren har taget det fornuftige parti at gå ned i bunden. Han glemte imidlertid at holde sig fast, hvorfor han blev slynget ud på jorden, hvor vognen til alt held ikke ramte ham.



På billederne 5, 6 og 7 ses Ted Ruth på vej ud over barrieren som en tyr, der springer udenfor arenaen. Han faldt ud af vognen, hvor moder jord gav ham et knock out for hans dårskab. Han fik ellers ikke så meget som en skramme! Hvis ikke alle mand kører over evne dødkeder publikum stg.



Lee Wallard fra New York er kommet i en kedelig situation i det første amerikanske billøb i denne sæson. — Det var i Lakewood Park i Atlanta d. 6. maj. — Mærkeligt nok kom han ikke noget til.

MONACO

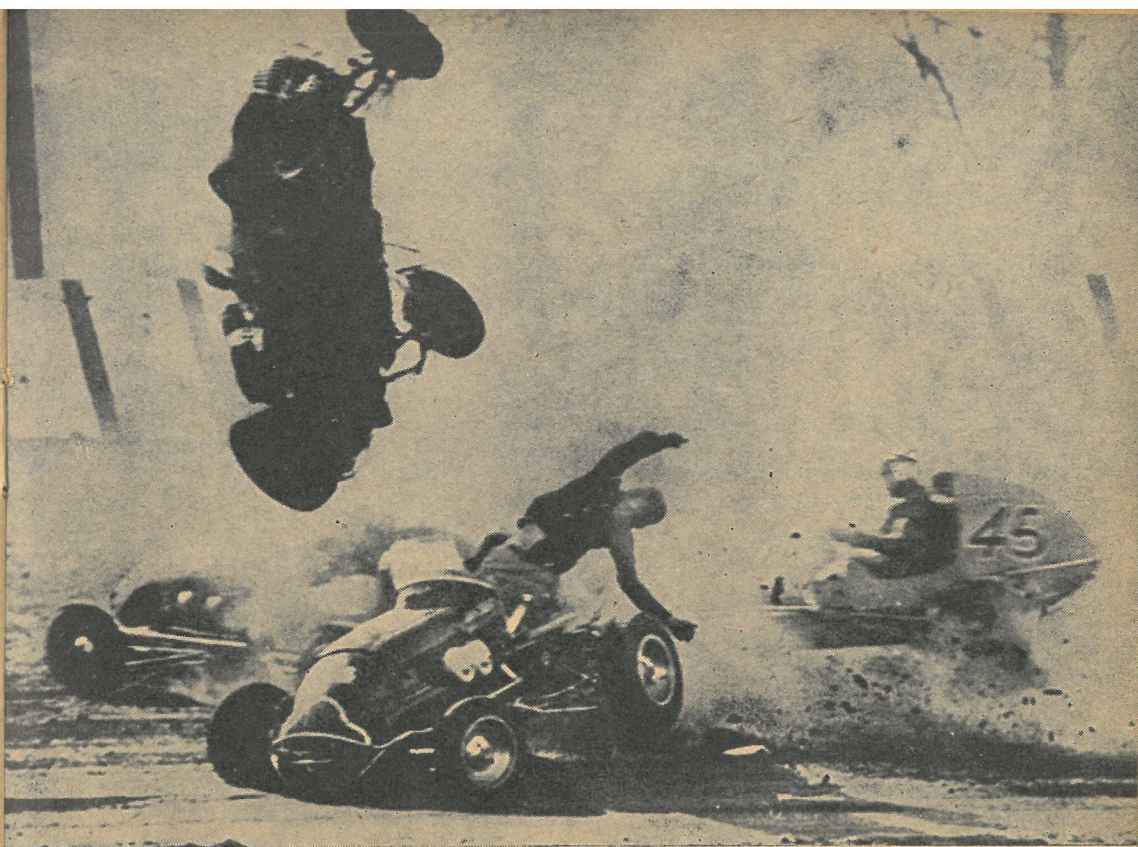
Grand Prix

Dette klassiske gadeløb — som institution betragtet det ældste i verden — havde i år samlet et meget fint felt (anmeldelse kan kun ske efter invitation) bestående af Farina, Fagioli og Fangio på Alfa Romeo, Villoresi, Ascari og Sommer på Ferrari, Bira, de Grafenried, Rol og Chiron på Maserati 4 CLT, Rosier og Etancelin på Talbot, Gerard og Harrison på ERA (model 1937), Manzon og Trintignant på Simca (1440 ccm med kompressor) og Schell på 1100 ccm Cooper (uden kompressor).

Banen, der kun er ca. 3,18 km lang, har start og mål på havnekajen neden for Monte Carlo, hvorfra den snor sig med stærke stigninger op til casinoet og atter ned igen gennem en række meget vanskelige hårnålesving; der køres 100 omgange, total distance 318 km. Starten er et chokerende syn på den smalle kaj, og de høje huse og stensætninger, der indrammer banen, kaster motorernes udblæsningstone tilbage, således at

kørerne bevæger sig gennem et lydfelt af infernalsk intensitet. Banens vanskelige karakter illustreres måske bedst af den historiske kendsgerning, at det var her, Caracciola havde sit eneste uheld i hele sin karriere mellem de to krige.

Endnu en gang viste det sig, at skæbnen er en lunefuld dame med en særlig forkærlighed for racerførere — starten foregik med blændende præcision, og 65 sekunder senere var løbet stort set ødelagt. I første omgang gik Fangio uimodståeligt frem hårdt trængt af Farina og det øvrige felt, som endnu kun var blevet spredt nogle få hundrede meter. Idet Farina kom ud af den korte tunnel, som findes omtrent midt på kajgadens længste afsnit, skred han ud i en vandpyt, der skyldtes bølgeslaget over kajmuren, blev slynget ud imod stensætningen, medens Villoresi strøg forbi, og kastet tilbage på kørebanelen, hvor hans vogn blev torpederet midtskibs af Gonzales. En efter en kom nu de følgende kørere, som på grund af svinget i tunnelen intet kunne se, og et øjeblik efter var vejen blokeret af en fast prop af masede Grand Prix racere. Harrisons ERA blev ramt så hårdt af Rol's Maserati, at de to vogne overhovedet ikke kunne skilles ad på stedet. Det synes overvejende sandsynligt, at svingdommertjenesten har svigtet totalt. Gerard var så heldig at være lidt bagefter — han så et glimt af den sidste vogn i den store forvirring og bremsede op. Gonzales fortsatte med en revne i benzintanken, men kom i brand



Har man set noget lignende? En vogn, kørt af Den Branson, bliver kastet op i luften som en bold, medens Steve Orme bliver kastet ud af sin vogn. To andre deltagere er impliceret i dette roderi. Vognen længst til venstre klarer sig fri og fortsætter, medens vognen til højre kommer ud for det helt store sammenstød en brøkdels af et sekund efter. Ingen kom alvorligt til skade.

for enden af kajen og fik selv alvorlige forbrændinger. Fagioli humpede videre til depotet og udgik, da det viste sig, at ingen hammer var stor nok til at rette hans forkrøblede fortøj. Rol brækkede den ene arm, ellers kom ingen til skade, hvilket efter omstændighederne må anses for mirakuløst.

Løbet blev naturligvis flaget af, medens vragene blev ryddet af vejen, men da banen igen var fri, havde Fangio alligevel et forspring på 20 sekunder, og løbet udviklede sig til en procession praktisk talt uden ændringer i placeringen. Fangio tankede på 26 sekunder efter 51 omgange, således at han stadig lå foran Ascari og Villoresi, og den eneste rigtige racerkørsel blev præsteret af disse tre — langt bag efter førergruppen kom Sommer med en syg Ferrari og efter ham Bira, Claes og Gerard, der som altid kørte i poleret stil, men med en vogn, der ikke længere kan følge med. Fangio, som vandt, gennemførte med en hastighed på 98,5 km/t.

Dagen før Grand Prix løbet kørtes for første gang i Monte Carlo et løb efter formel 3 (500 ccm uden kompressor). Feltet var naturligvis præget af en overvældende engelsk deltagelse, og flere af de franske kørere startede på Cooper-JAP. Der kørtes to indledende heats à 12 omgange og et slutheat på 16 omgange. Sterling Moss chokerede alle — ikke mindst alle de gamle Grand Prix-kørere — ved under træningen at køre en omgang med en gennemsnitshastighed på 87,3 km/t. Han vandt da også overlegent første heat med 87,5 km/t med sin nye Cooper-JAP, efter ham kom Parker på Parker-JAP, Beels på Beels-JAP og Carter på Cooper-JAP. Denne førergruppe gik i mål indenfor et tidspunkt på godt 30 sekunder — først to omgange efter kom den første franske vogn. I andet heat dominerede Cooper-vognene også. Vinder blev fransk-amerikaneren Schell med 88,2 km/t i gennemsnit og efter ham Aston, May og Coldham, alle på



DEN BEDSTE — EN

ARIEL

1, 2 og 4 cylindre
350—1000 ccm³

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67

C. 11956 . København K.

NIMBUS

Aut. Forhandlere
for Stor-København

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

Cooper (May med Norton-motor, de andre med JAP).

Slutheatet blev en forrygende duel mellem de to heatvindere Moss og Schell. Moss vandt med 89,5 km/t, Schell kom ind kun 5 sekundet efter, nr. 3 blev Parker. Franskmanden Bayol, der blev fransk-amerikaneren Schell kørte den nye D.B., der har forhjulstræk og iøvrigt er baseret på Panhard »Dyna«; den omstændighed, at man overhovedet har tænkt sig, at disse vogne skulle have en chance for at gøre sig gældende, vidner om en forbløffenmangel på realitetssans hos de implicerede parter.

OPEL

nedsætter priserne på personvogne

»Adam-Opel« i Rüsselsheim har med virkning fra 1. maj nedsat priserne på sine personvogne. Den 2-dørs »Olympia«, model 50, er blevet 385 dm billigere og koster nu 6.400 dm. Den ny »Olympia Cabriolet« er blevet 350 dm billigere og koster 6.600 dm. Prisen på »Kaptajn«, model 50, i ny udførelse er sat ned med 350 dm til 9.600 dm. Den ny, hurtiggående varevogn, der kan tage 530 kg nyttelast, kommer på markedet senere på året til en pris af 6.200 dm. Prisnedsættelsen andrager 300 dm.

Ifølge meddelelse fra Opel-fabrikerne vil »Opel Kaptajn« fra maj blive leveret i en moderniseret udførelse.

C.

Gode kontingenter

på den dansk-franske tillægsaftale

På den dansk-franske tillægsaftale til den nugældende handelsaftale, undertegnet midt i maj måned, optræder der også et par interessante enkeltheder. Det kan således nævnes, at der blev afsat 200.000 kroner til en dansk import af påhængsmotorer til både, et lignende beløb til påhængsmotorer til cykler — og her kan Frankrig opvise gode og bemærkelsesværdige konstruktioner — samt et beløb på 300.000 kr. til indkøb af tilbehør og reservedele til biler.

C.

LUCAS

ELEKTRISK Udstyr TIL MOTORCYKLER VI.

Afsnit L-5 Del A Magnet (fortsat)

c. Afprøvning.

1. Såfremt der ikke findes et prøveapparat ved hånden, kan anker-viklingen løseligt kontrolleres ved hjælp af et 2-volt batteri (taget fra én celle i motorcyklens akkumulator) og et amperemeter.

Gennemgang af ankerets primære strømkreds.

Afbryderkontaktens stopskrue skrues ind på enden af ankerakslen.

Akkumulatorens ene pol forbindes med amperemeteret og dets anden klemskrue med stopskruen på ankerakslen.

Akkumulatorcellens anden pol forbindes med ankerhuset.

Amperemetret vil da vise strømmen i ankerets primære bevikling, der skal være ca. 4 amp.

Gennemgang af ankerets sekundære strømkreds.

Ovennævnte forbindelser forbliver uforandret. Derpå tager man et ca. 15" langt højspændingskabel og skraber den ene ende ren på ca. $\frac{1}{2}$ " og den anden på ca. 4". Denne sidste ende vikles om metalindlægget på slæberingen, medens den anden ende holdes ca. $\frac{1}{8}$ " fra ankerhuset.

Hvis man nu berører højspændingskablet med den ledning, der fra akkumulatoren er forbundet med ankerhuset, og derefter atter fjerner ledningen og gentager dette flere gange med hurtige bevægelser, skal der mellem huset og højspændingskablet fremkomme en gnist. Hvis dette ikke sker, må der være en fejl i ankervikling eller kondensator, og der må da anbringes et nyt anker.

2. En ankerprøve kan udføres ved at serieforbinde en 8-volt akkumulator, en firegrenet knast og af-



bryderkontakt (med 45° lukket periode) samt det pågældende anker og med afbryderen forbundet til jord. En 0,2 mfd kondensator forbindes med kontakterne. Afbryderen drejes rundt med 750 omdr. pr. min., svarende til 3000 kontaktbevægelser i minuttet, og med højspændingskablet fra spolen enten forbundet med et 3-punkts gnistrum eller et roterende gnistrum, der er stillet på 13 kw. Der skal da finde en regulær gnistdannelse sted. Også beviklingens overflade må gås efter med en jordforbundet viser — der må ikke forekomme noget udslag.

Det må bemærkes, at under ovennævnte prøve skal der indtræffe gnistdannelse — forudsat

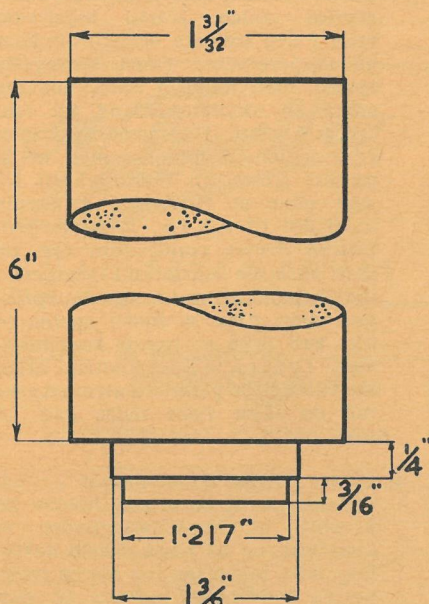


Fig. 8.

Dorn til udskiftning af de udvendige lejerings.

at ankerviklingen er i orden — selv om den med ankeret indbyggede kondensator har åbent kredsløb. Hvis forbindelsen mellem kondensator og ovennævnte strømkreds afbrydes, skal gnistdannelse dog fortsættes. Gør den ikke det, er ankerkondensatoren i uorden, og et nyt anker må indsættes.

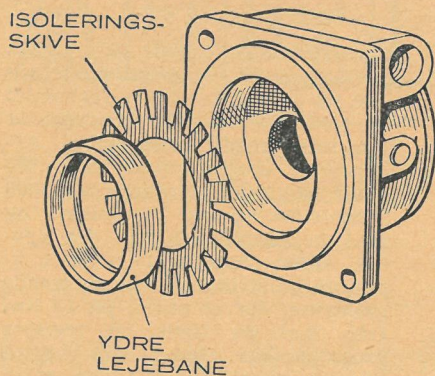


Fig. 9.
Opplidsede isolerings-skiver.

3. Dersom ovennævnte prøve ikke giver et tilfredsstillende resultat, må den maksimale primære strømstyrke måles. Hertil indskyder man i den nævnte serieforbindelse et amperemeter (med bevægelig spole) med højst 5 amp. udsving samt en skydemodstand på omkring 5 ohm. Højspændingskablet fra spolen forbindes med et 3-punkts gnistrum indstillet til 5,5 mm eller et roterende gnistrum indstillet til 9,5 kw. Afbryderkontakten drejes rundt som før, og den variable modstand reguleres, indtil tændingen nu og da springer over, d. v. s. indtil spolen er lige ved ikke at tænde regelmæssigt. Den på amperemetret aflæste tilladelige primære strømstyrke må da ikke være mere end 1,2 amp.

4. Under begge disse prøver er det vigtigt, at spændingen holdes på 8 volt, at knasthastigheden er konstant, og at pågældende bevikling ikke udsættes for nogen magnetisk indflydelse udefra (f. eks. må der ikke prøves på et jernunderlag).

d. Samling.

1. Se efter om lejerne er rene, eventuelt må de vaskes i benzin og tørres godt og derefter indsmøres med fedtstof med højt smeltepunkt. De inderste lejeskåle anbringes på ankerakslen ved hjælp af en håndpresse og et stykke rør, der passer over akslen og hviler på lejeskålen. Derefter anbringes kugler og holdere på plads i skålene. I lejehuset ved ankertandhjulet indsættes en ny oliepakning, og yderskålene presses ind i deres hus ved hjælp af den viste dorn, samtidig med at den savtakkede isolationsskive anbringes nøjagtigt imellem hver lejeskål og dens hus. Eventuelt må man bruge mere end een skive for at være sikker på, at skålen passer stramt i huset.
2. Slæberingen (og metalindlæg) må være ren, eventuelt stryges den over med en benzinfugtet klud. Også magnethusets inderside skal være ren og fri for filstøv el. lign. Ankeret sættes ind med tandhjulsenden først.
3. Afbryderkontaktens endeplade anbringes på plads med mellemlægsplader og underlagsskive i deres rigtige stillinger, skruerne påskrues, og en læseskive anbringes på skruetappen og fastspændes. Armen med sikringsfjederen til dækslet anbringes til sidst.
4. Ankeret skal kunne drejes frit med hånden, men der må ikke være noget endeslør. Eventuelt kan man indsætte eller borttage et eller flere mellemlæg.
5. Knast, afbryderkontakt og (eventuelt) håndregulering til tændingen anbringes nu på plads, og man går frem således:

Knastskivetyper.

Reguleringsstangen indsættes i huset, derefter fjederen, hvorpå man skruer rør og kabelstopper fast.

Knastskiven anbringes i huset med den knastformede side udad og således, at den tap, der begrænser bevægelsen, kommer i den store udkæring, medens stangen på reguleringskablet griber fat i det lille hak. Selve knasten holdes på plads af fjederringen, der smøges om kanten; der findes en fordybning til øjet på ringens ene ende.

Man undersøger, om løftestangen kan bevæge sig frit i huset, og kommer nogle få dråber tynd maskinolie på knastskivens væge og anbringer afbryderhuset på enden af ankerakslen. Skiven med de små spidser lægges over fastspændingsbolten med den flade side mod huset. Bolten skrues på plads og låses ved at spidserne på skiven bøjes ind over boltehovedet.

Derefter monteres fjederarm og kontakt tilligemed sikringsfjederen (den buede del af fjederen skal vende udad), og bolten med underlagsskiven skrues på plads.

Endelig indstilles kontakterne rigtigt (stk. II b), og dækslet påsættes.

Knastringstypen.

Først væder man filtet i afbryderkontaktens hus med nogle dråber tynd maskinolie og skyder reguleringsstangen på plads i huset. Derefter indsættes fjederen, hvorpå rør og kabelstopper fastskrues. Knastringen anbringes i huset således, at det brede hak kommer over stilleskruen, og at enden af stangen på håndreguleringen griber ind i sit hak i knasten. I magnetapparater med fast tænding skal det brede hak passe over de to tappe i afbryderhuset. Den eventuelle kulbørste skal med sin fjeder ligge bag afbryderkontakten og kunne bevæge sig frit. Afbryderkontakten monteres, og man passer her på, at den frempringende not fornedet på den koniske del af kontakten griber ind i den på magnetapparatet værende notgang, da tidsindstillingen ellers bliver forskudt. Den sekskantede bolt spændes omhyggeligt til, bolten må ikke sidde for løs, men der må heller ikke tages for hårdt på den. Kontakterne indstilles (stk. II b), og dækslet påsættes.

6. Kulholderen (eller kulholderne til magneter i to-cylindrede motorer) må være rene og kullene kunne bevæge sig frit. Korkskiven anbringes på huset, derefter kulholderen, der fastgøres ved hjælp af skruerne eller fjederarmen.
7. Se efter om kulforbindelsen til jord kan bevæge sig frit i holderen og skru den på plads i magnethuset. Sikkerhedsskrue til gnistgab påskrues ligeledes.

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af stel, gafler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32
Taga 9883 - 9885

**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-
karuratordele — Lygteglas — Trans-
fers til de fleste maskiner — forchrome-
de styr 1" og 7/8".



Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
specialforretning.

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911
Provinsordrer kun pr. efterkrav.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

Norton

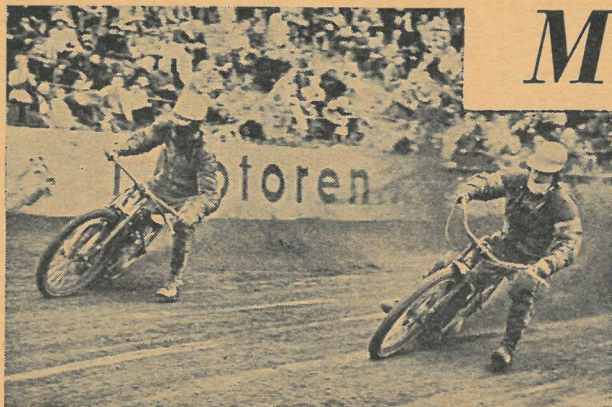
KRISTENSEN & NIELSEN

Roal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504



Månedens

Således ser det ud, når verdensmesteren kører. Kan De gætte hvem det er?

Verdensmesteren Tommy Price satte banerekorden på Gentofte ned til 1.24.5

Søndag den 21. maj gav verdensmesteren Tommy Price for ca. 12.000 tilskuere en række demonstrationer til belysning af spørgsmålet om, hvordan man bærer sig ad, når man har sat sig i hovedet, at man vil være verdens hurtigste kortbanerytter. Dette skal ikke forstås således, at de øvrige kørere — deriblandt folk som Bill Kitchen (i stedet for Mike Erskine, der var kommet til skade en uge i forvejen), Henry Andersen og Odd Samsing, Norge, Orla Knudsen, Aage Andersen, Irving Irvinger, Kiehn Berthelsen og Uno Jensen — gjorde en dårlig figur, tværtimod var det klart for enhver, at verdensmesterens kørsel virkede inspirerende på dem alle og fik dem til at yde deres bedste.

Allerede under det indledende rekordforsøg fik man lejlighed til at glæde sig over mesterens glidende, ubesværede stil, hans store hastighed gennem svingene under minimal anvendelse af venstre fod og hans fantastisk præcise behandling af gashåndtaget. Her var intet overladt til tilfældet. Tid: 1.24.5 imod Kumla Fransson's gamle rekord på 1.26.2.

I Gentofte-løbets første heat gav Bill Kitchen en prøve på, hvordan man klarer en kritisk situation uden at komme galt af sted. I første sving knustes hans briller af slagger fra Kiehn Berthelsens baghjul; lynsnart lukkede han for gasen, snurrede en gang rundt med begge fødder på jorden, fik brillerne revet af,

maskinen vendt og fortsatte i et kolossalt tempo efter feltet, således at han blev nr. sidst kun 9,6 sekunder efter vinderen Orla Knudsen. I 3. heat vandt Price i dagens hurtigste tid: 1.28.9.

Standard-løbene, der tydelig nok er meget populære hos banens publikum, bød på god sport og mange overraskelser; i første heat viste Eivind Hansen og Robert Rasmussen aldeles blændende kørsel, medens Leif Hirsborg øjensynlig ikke var rigtig i form. Hurtigste standardkører var Eivind Hansen, som i 1. heat opnåede tiden: 1.40.1. Et løb for begyndere virkede lidt malplaceret på en dag som denne — uanset den gode hensigt — Jørgen Bagger vandt ikke særlig overbevisende i tiden: 1.53.6.

Efter de obligate special- og ekspertmatcher kørtes et blandet handicap, i hvilket Odd Samsing, der dagen igennem havde været forfulgt af kædebrud, sejrede stort trods 120 m's tillæg i starten, tid: 1.40.4. Endelig kørtes udenfor programmet en udfordringsmatch mellem Orla Knudsen og Bill Kitchen, som danskeren vandt med en ringbredde efter en rasende finish, tid: 1.35.5.

Resultaterne:

Gentofte-løbet: 1. Tommy Price, England, 1.29.4, 2. Orla Knudsen 130. Standardløb: 1. Eivind Hansen, BSA, 8 pts., 2. Robert Rasmussen, BSA, 5 pts. Specialmatch: 1. Aage Andersen 8 pts., 2. Uno Jensen 5 pts. Begynderløb: 1. Jørgen Bagger 1.53.6. Ekspertmatch A: 1. Tommy Price 11 pts., 2. Bill Kitchen, England, 10 pts., 3. Orla Knudsen 6 pts. Ekspertmatch B: 1. Henry Andersen, Norge, 12 pts., 2. Irving Irvinger 8 pts. Handicap: 1. Odd Samsing, Norge, med

motorløb

120 meters tillæg i tiden 1,38,8, 2. Uno Jensen, tillæg 130 meter i tiden 1,41. Udfordringsmatch: 1. Orla Knudsen 1,35,5 (en ringbredde), 2. Bill Kitchen 1,35,5.

Bakkeløb ved Hegedal (Hobro)

Søndag den 14. maj kørtes der bakkeløb på den smukke bane ved fjorden, og ca. 3000 tilskuere overværede de interessante konkurrencer i det vanskelige terræn.

Resultaterne:

Begynderklasse: 1) N. Flor, Triumph, Randers, 16,6, 2) Lykke Sørensen, Randers, 18,3, 3) R. Mathiasen, Randers, 18,5.

Solo indtil 350 ccm: 1) N. O. Jensen, Triumph, Aalborg, 16,4, 2) Arne Mikkelsen, BSA, Aalborg, 16,9, 3) Ib Nielsen, Matchless, Viborg, 17,0.

Solo indtil 500 ccm: 1) Viggo Thomsen, Norton, Randers, 17,5, 2) Axel Jensen, Aalborg, 17,6, 3) Kjeld Jensen, Triumph, 17,7.

Sidevogne, begyndere: 1) Søren Juhl, Nimbus, Viborg, 27,7, 2) Chr. Mosegaard, BSA, 25,6.

Senior sidevogne: 1) Leo Bakmann, Harley Davidson, Randers, 23,2, 2) R. Kornum, Triumph, 24,1.

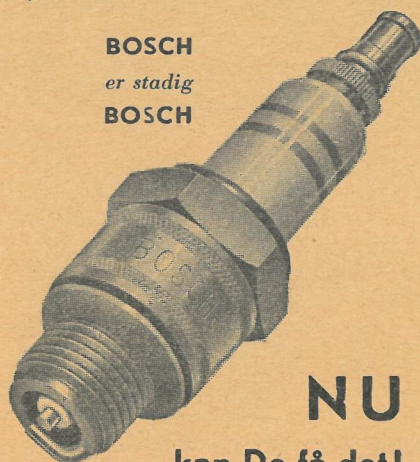
Holbæk får motorbane

Den 14. maj åbnedes en motorbane på stadion i Holbæk. Holbæk og Omegns Motorklub klarede arrangementet uden begyndervanskeligheder af nogen art. Løbet blev åbnet af Orla Knudsen, der grundlagde banerekorden med 1.18,4. Orla Knudsen vandt endvidere Holbækløbet i 1.23,0 foran Uno Jensen 1.24,0 og Erhard Fisker 1.28,2. Ekspertmatch A blev til en afveksling vundet af Orla Knudsen med 9 points foran Uno Jensen og Irving Irvinger.

I ekspertmatch B tog Erhard Fisker sejren hjem foran Leif Bech og Jørgen Petersen. Fisker og Leif Bech havde begge 6 points, men Fisker havde den bedste sammenlagte tid.

I standardløbene var Leif Hirsborg, Ariel, urørlig. Han vandt med 9 points foran John Helfelt, Ariel, 5 points, og Agner Hansen, BSA, 4 points.

Et blandet handicap, hvis udregning ikke var helt heldig, blev vundet af Kiehn Berthelsen.



BOSCH
er stadig
BOSCH

NU
kan De få det!

Endelig kan det stærkt efterspurgte Bosch tændrør - kendt og værdsat af det motor-kørende publikum for dets fremragende egenskaber - igen leveres.

Naturligvis bør også De drage fordel heraf.

Benyt lejligheden og udskift de gamle tændrør med nye Bosch tændrør; de gør Deres motor mere levende, forøger dens trækraft og nedsætter benzinforbruget.

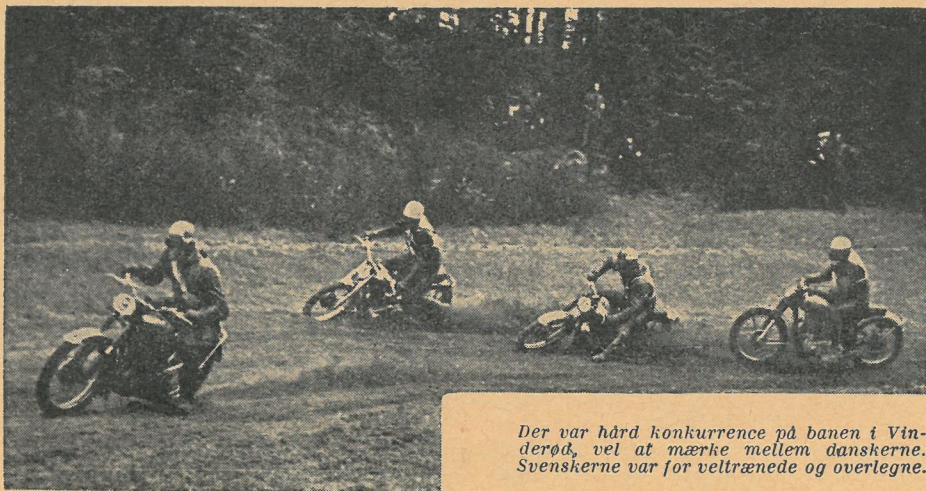
BOSCH
TÆNDRØR

— den uovertrufne kvalitet —



Generalrepræsentant for ROB.BOSCH G.m.b.H., Stuttgart

DEPOTER & SERVICESTATIONER I:
Ålborg - Aarhus - Horsens - Odense - Sønder-
borg - Haderslev - Slagelse - Vejle og Tønder



Der var hård konkurrence på banen i Vinderød, vel at mærke mellem danskerne. Svenskerne var for veltrænede og overlegne.

Stærk svensker i Vinderød

Frederiksborg Amts Motorklub afviklede sit moto-cross den 18. maj på sædvanlig god måde. Løbet blev domineret af den stærke svensker Stig Lindahl, BSA, der vandt løbet i overlegen stil. Adskillige styrt af mere eller mindre dramatisk tilsnit satte også deres præg. Vi gengiver et enkelt på de følgende sider.

Resultaterne (banelængde 726 m).

Begynder solo, 3 omgange: 1) Henning Larsen, BSA, Hillerød, 3,00, 2) Skjold Jørgensen, BSA, Valby, 3,04, 3) Poul E. Sørensen, Jawa, Søborg, 3,04.

Senior solo, 11 omgange: 1) Stig Lindahl, BSA, Sverige, 6,33, 2) Wiking Cervin, BSA, Sverige, 6,50, 3) Ejvind Hansen, BSA, Ejlstrop, 6,55.

Junior solo, sammenlagt tid for 2 x 5 omgange: 1) Poul E. Hansen, Ariel, Kbh., 9,21, 2) Helmuth Carlsen, Matchless, Helsingør, 9,22, 3) Karl Aage Egelund, Velocette, St. Lyngby, 9,48.

Sidevogne: 1) Joseph Koch, Nimbus, 3.51,7, 2) Erik Greve, Ariel, Kbh., 3.57,2.

Handicap over 5 omgange blev vundet af Stig Lindahl, der havde et tillæg på 200 m. Hans tid blev 4.27,9.

Dramatisk løb på Hem Odde

Kristi Himmelfartsdag, den 18. maj, kørte Aarhus Motorklub sine første løb i år på banen på Hem Odde ved Mossø. Ca. 8000 tilskuere overværede arrangementet, der bød på god kørsel og en række dramatiske styrt — i det store og hele skete der dog ingen alvorlige uheld, værst gik det ud over Vitus Kelvang fra

Kolding, som blev ført til Skanderborg sygehus med en hjernerystelse. Banen, der indeholder en ikke ringe procentdel sand, var meget tør, og den var så opkørt under slutningen af løbene, at det ikke kunne undgås, at det fik indflydelse på tiderne under de sidste løb.

Resultaterne

Rekordforsøg, 4 omgange: Knud Nielsen, Norton, Aarhus, ny rekord, 1.18,2 (gl. rekord 1.18,8). Niels Blumensaadt, Randers, forsøgte også, 1.22,5.

Ny sidevognsrekord, Karlo Sejr Jensen, Aarhus, 1.21,2.

Junior-solo: 1) Harry H. Andersen, Aarhus, 3.02,3 sammenlagt, 2) Aksel Vorri, Viborg, 3.04,0, 3) Hjalmar Bisgaard, Aarhus, 3.05,0.

Solo indtil 350 ccm: 1) Ib Nielsen, Viborg, 2.50,7, 2) Børge Petersen, Aarhus, 2.54,0, 3) N. O. Jensen, Aalborg, 2.54,3.

Solo indtil 500 ccm: Knud Nielsen, Norton, Aarhus, 2.44,8, Børge Mørk, Kolding, 2.45,0, 3) Robert Rasmussen, Sønderød, Fyn, 2.45,0.

Sidevogne indtil 500 ccm: Kresten Kresten, Aarhus, 3.02,2, 2) Vagn Poulsen, Aarhus, 3.05,0, 3) Rasmus Kornum, Aalborg, 3.09,0.

Sidevogne indtil 1000 ccm: Svend Jensen, København, 2.52,0, Thorkild Sørensen, Horsens, 2.53,8.

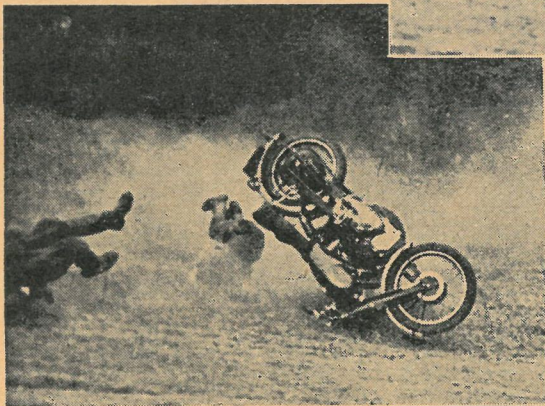
Solo-handicap: Niels Blumensaadt, Randers, 1.29,7, 2) Ernst Østerlund, Silkeborg, 1.30,0, 3) Thomas Yde, Randers, 1.31,6.

Sidevogns-handicap: 1) Vagn Poulsen, Aarhus, 1.34,8, 2) Kresten Kresten, Aarhus, 1.35,0, 3) Thorkild Sørensen, Horsens, 1.35,8.



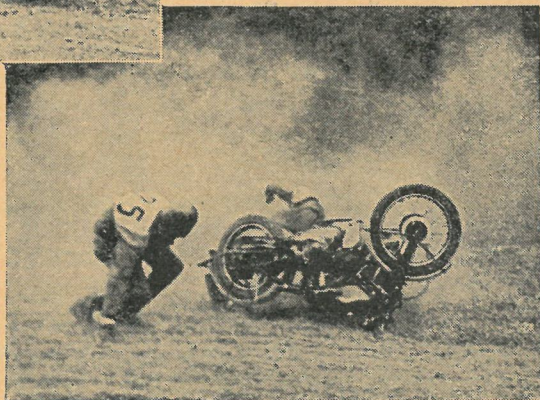
Erik Johansen, HRD, er kommet lidt uden for banen i Vinderød. Maskinen er kommet på tværs og rejser en støvsky.

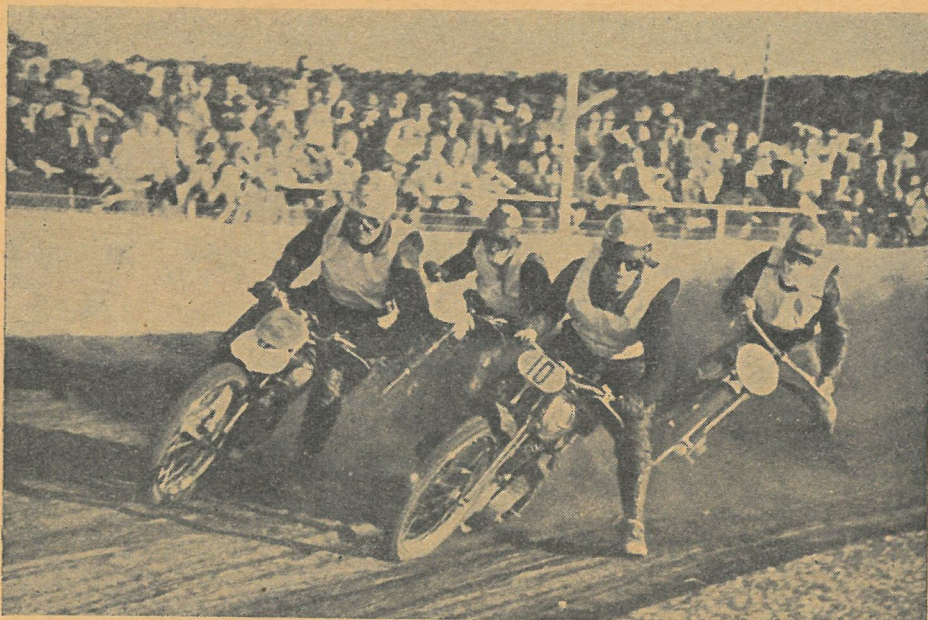
Maskinen står på højkant og kaster fører og sidevognsmand af.



Maskinen og sidevognsmanden slår en koldbøtte, medens køreren tilsyneladende svæver på ryggen i luften.

Maskinen er landet med hjulene i vejret, og køreren er allerede på benene igen. (Foto: Halbert).





Holbæk Stadion den 3. juni. Forrest Knud Nielsen med Leif Hirsborg i inderbanen. (Foto: Haibert).

Fine motorløb på Aabenraa stadion

Søndag den 14. maj kørtes på Aabenraa stadion en række fine og dramatiske motorløb. I første heat i det indledende handicap styrtede Odensekøreren Paul Kalør i svinget ved broen; klubkammeraten Svend Nissen, der kom lige bag efter, undgik ved en lynhurtig manøvre en påkørsel, og trods den opstående forsinkelse lykkedes det ham at vinde det pågældende heat. Han fik en konduitepræmie for sin årvågenhed. I anden afdeling af samme løb skete der på samme sted et uheld, der så endnu mere faretruende ud; Esbjergkøreren Knud Lauritzen væltede, og Ejvind Hansen, Ejstrup, der kom lige bagefter, måtte for at undgå en påkørsel dreje ud af banen — han kørte gennem afspærringen og hen imod dommertårnet, men det lykkedes ham at komme ind på banen igen og fuldføre løbet.

Særlig interesse vakte special-løbet med skarp konkurrence mellem Børge Mørch, Kolding, og Ejvind Hansen. De kørte begge strålende. Dagens hurtigste

tid blev opnået i ekspertklassens første heat, hvor Lindegaard Petersen, Ribe, opnåede en vindertid på 1.29,0.

Resultaterne:

Ekspertklassen: Lindegaard Petersen, Ribe, 2.59,0, 2) Sv. Nissen, Odense, og Svend Aage Rasmussen, Odense, kørte dødt løb paa 2.59,6.

Specialklassen: Ejvind Hansen, Ejstrup, 3.08,9, 2) Børge Mørch, Kolding, 3.11,2.

Seniorklassen: 1) Aage Iversen, Sønderborg, 3.11,5, 2) Vitus Kelvang, Kolding, 3.18,3.

Juniorklassen: Holger Iversen, Sønderborg, 3.21,6, 2) Johs. Mygind, Odense, 3.22,4.

Pokalløb (1600 m): Holger Iversen, Sønderborg, 1.37,0, 2) Aage Iversen, Sønderborg, 1.38,4.

★

Den 18. maj havde motorklubben „Dan“ i Nakskov arrangeret motorcykleløb på banen ved Svingel — og til trods for en stille, silende regn gennemførtes programmet med deltagelse af en række gode ryttere. Dagens hovedløb var ekspertrace i 3 heats, som blev vundet af Jørgen Petersen med 12 points foran Uno Jensen og Kiehn Berthelsen, begge med 9 points; begge de sidst-

nævnte ryttere havde maskinskade i et af de indledende heats. Leif Bech, der ikke blev placeret, fik senere revanche i ekspert-handicappet, hvor han blev nr. 2 efter Kiehn Berthelsen. I senior standard vandt Leif Hirsborg overlegent foran Kurt Henriksen og M. Gornitska. Sidevognsløbet blev vundet af Willy Korneg med 8 points foran Knud Grønild, der fik 6, og Torkild Thy med 4 points.

Dagens eneste uheld skete i standard-handicappet, der blev vundet af Kurt Henriksen foran Leif Hirsborg, idet Gornitska kom på tværs af banen, slog en kolbøtte med maskinen og landede på nakken; han slap med en hjernerystelse. I sidevogns-handicap vandt Torkild Thy foran Willy Korneg og Knud Grønild. Efter løbene prøvede Uno Jensen at slå den eksisterende banerekord på 1.27,6, men forsøget mislykkedes paa den regntunge bane.

Vellykkede bakk løb i Hjørring bjerge

I overværelse af ca. 2500 tilskuere kørtes Kristi Himmelfartsdag den 18. maj en række fine bakk løb på den 175 m lange bane i Hjørring Bjerge, og

der startede ialt 33 kører i 5 klasser fra alle egne af Jylland. Der skete mange styrt i det stejle sving ved banens begyndelse, men alle implicerede kom fra deres uheld uden en skramme.

Resultaterne:

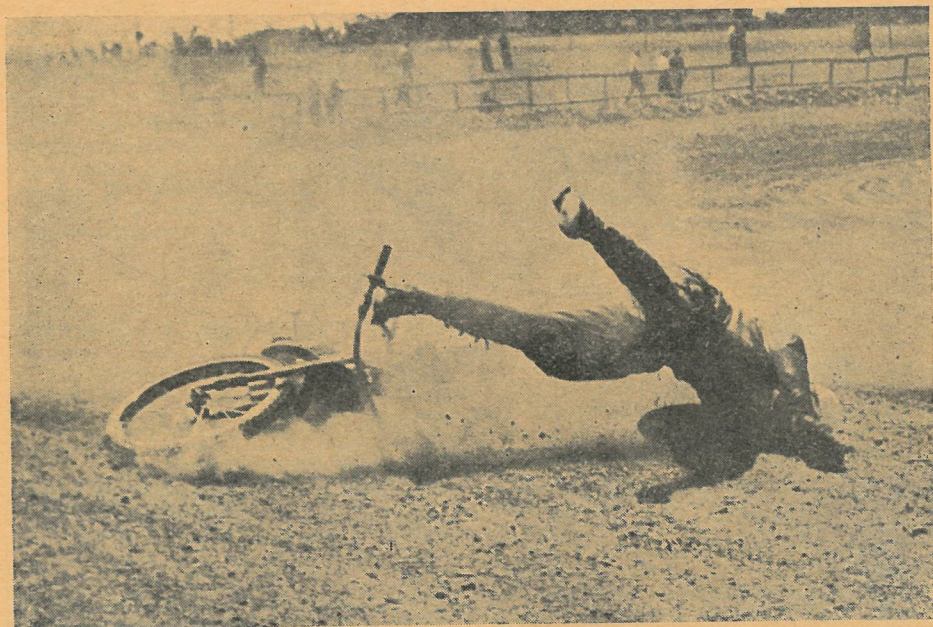
Junior indtil 350 ccm: 1) Poul Winther, Matchless, Hjørring, 15,8, 2) Kjeld Petersen, AJS, Hjørring, 17,6, 3) Ove Flor, Ariel, Randers, 17,7.

Junior over 350 ccm: 1) Per Abildgaard Larsen, BSA, Hjørring, 14,9, 2) E. Jacobsen, BSA, Randers, 15,0, 3) Jens »Lyn« Nielsen, Ariel, Aalborg, 15,1.

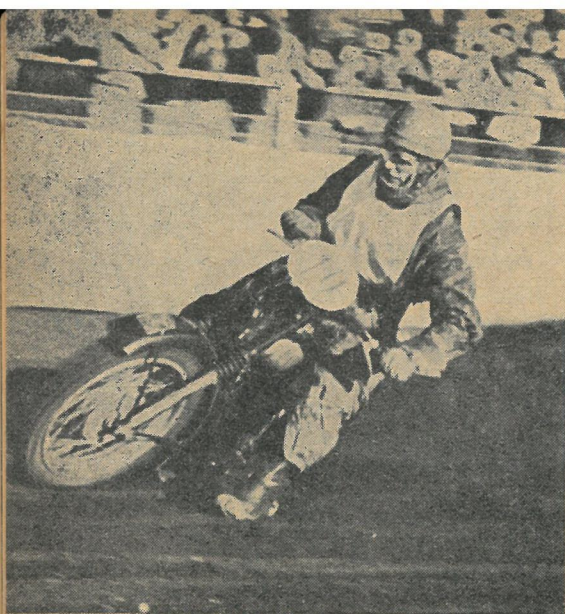
Senior solo indtil 350 ccm: 1) Victor Simonsen, BSA, Aalborg, 16,2, 2) Orla Tøgersen, BSA, Aalborg, 16,6.

Senior solo over 350 ccm: 1) Vagner Larsen, AJS, Aalborg, 14,7, 2) Aksel Jensen, Norton, Aalborg, 15,0, 3) Gorm Hjortlund, Ariel, Hjørring, 15,8.

Junior, sidevogne: 1) Aksel Jensen, Norton, Aalborg, 17,4, 2) Erik Winther, Triumph, Hjørring, 18,1, 3) Søren Juhl, Nimbus, Viborg, 19,0.



Kalundborg den 4. juni. Uno Jensen i en lidet flatterende stilling. (Foto: Haibert).



Falle Jensen på en fantastisk veltrimmet Nimbus. Der er stil og flugt over parret, der her er fotograferet på Holbæk Stadion.

Kun få tilskuere på Aarby

På Grundlovsdagen afholdt flere motorclubber løb, men vejret var mere egnet til afsvaling ved stranden eller i skoven.

På Aarbybanen var der således kun 3000 tilskuere. Specialløbet blev vundet af Kiehn Berthelsen med 15 points foran Uno Jensen, 12 points. Senior solo blev vundet af Poul Kalør med 12 points, og nr. 2 blev Ejvind Hansen, der ligeledes fik 12 points. Standard B blev vundet af Erik Vincentz og i sidevognsklassen vandt Carlo Sejr Jensen, samtidig med at han satte ny banerekord på 1,39. Standard handicap blev vundet af G. Nordahl Andersen, medens Erik Vincentz styrtede og brækkede håndleddet. Også i handicapet for special maskiner vandt Kiehn Berthelsen, medens Thor-kil Sørensen gik først over mållinien i sidevognshandicap.

Blændende kørsel på Gladsaxe den 4. juni

I et sommervejr, der faktisk var så godt, at det gik ud over publikumstallet, kørtes nogle af de fineste kortbaneløb, vi har set siden krigen, under deltagelse af kørere som Bill Kitchen, Jeff Lloyd, Henry Andersen, Orla Knudsen og Morian Hansen. Da Morian gik frem og ganske uimodståeligt vandt sit første heat foran Lloyd og Henry Andersen i

tiden 1,19,2, kun $\frac{2}{10}$ langsommere end Bill Kitchens banerekord, var tonen slået an, og man var klar over, at der blev krig på kniven. Lidt senere sejrede Morian igen i en fantastisk fight over Lloyd, Kitchen og Orla Knudsen i 1,19,9, og man får et indtryk af kampens hårdhed gennem den omstændighed, at der kun var 2,1 sekunds forskel mellem første og sidste mand. Da de fire kørere mødtes næste gang, var det tydeligt, at nu var de to englændere blevet ked af den forestilling; ved hjælp af lidt taktik lykkedes det Kitchen at komme foran i det første sving, således at Morian og Orla Knudsen måtte nøjes med 2. og 3. pladsen, medens Lloyd udgik. Næste gang havde englænderne byttet roller, nu var det Lloyd, der fik manøvreret sig fri, og han vandt tæt fulgt af Morian, Kitchen og Orla Knudsen. I ekspert-matchens sidste afdeling startede Kitchen og Morian med hver 4 points, og nu var det danskernes tur til at stikke hovederne sammen; i første sving gik Morian frem tæt fulgt af Orla Knudsen, og de to lukkede af for englænderne, som derefter ikke havde skyggen af en chance for at indhente Morian. Resultatet blev derefter, at Morian vandt med 7 points mod Kitchen's 5.

I et af ekspertløbene kom Henry Andersen ud for det tilfælde, at han ikke kunne lukke for gassen ved udgangen af den første langside efter starten; han foretog en nydelig afstigning, medens maskinen fortsatte for fuld kraft ind i hegnet om banens nordre sving. Maskinen blev stærkt molestreret, men føreren slap heldigvis uskadt. Vi spørger endnu en gang: Hvorfor er kortbanemaskinerne ikke forsynet med en kortslutningskontakt på styret? (Se SMJ for april 1950, side 215).

Ekspert-match: 1. Morian Hansen i tiden 1,19,9. — 2. Jeff Lloyd, England, 1,20,6. — **Standardløb:** 1. Aage Iversen 6 points og bedst sammenlagt tid. — 2. Knud Nielsen, Norton, 6 points. — **Ekspert-match A:** 1. Morian Hansen med 7 points. — 2. Bill Kitchen, England, 5 points. — **Ekspert-match B:** Thorleif Andreassen, Norge, 8 points. — 2. Irv. Irving 6 points. — **Blandet handicap:** 1. Aage Andersen med 190 meters tillæg i tiden 1,36. — 2. John Helfeldt, Ariel, 40 meters tillæg, tid 1,37,6. — **Udfordrings-match** mellem Bill Kitchen og Jeff Lloyd blev vundet af Jeff Lloyd i tiden 1,20. Bill Kitchens tid var 1,20,6.

Norge vandt landskampen, 39—9

Motorcykle-landskampen Norge-Danmark på Dælenengen motorbane ved Oslo endte med en stor norsk sejr på 39—9. Danskerne scorede faktisk kun et enkelt points, da det lykkedes Aage Andersen at knibe sig ind på 2. pladsen foran Jac. Stousland i 10. heat med Basse Hveem som sikker vinder. Resultate var for danskernes vedkommende faktisk så sløjt, at nordmændene sikkert kunne have vundet, selv om de kun havde stillet op med deres næstbedste ryttere. De norske kørere præsterede udmærket holdkørsel med Basse Hveem i spidsen. I første heat tog Basse Hveem føringen tæt fulgt af Orla Knudsen, men Th. Andreasen manøvrerede dygtigt og overhalede danskeren i 2. omgang. 2. heat blev den rene promenadekørsel for nordmændene Henry Andersen og Jac. Stousland, som uden at anstrenge sig affærdigede Aage Andersen og Uno Jensen, og på ganske tilsvarende måde gik det i samtlige af de andre heats, undtagen det 10., hvor Aage Andersen scorede points. Pointsberegningen var 3—2—1—0, og med to nordmænd og to danskere i hvert heat blev der i 7 af landskampens 8 heats scoret 5 points til Norge og 1 til Danmark.

I ekspertmatchens slutheat, hvor Aage Andersen og Orla Knudsen var matchet mod Basse Hveem og Henry Andersen, tegnede det en overgang til en smule konkurrence, men Aage Andersen blev for ivrig allerede i udgangen

af første sving og måtte bide i slagterne.

På det danske hold var Aage Andersen den bedste foran Orla Knudsen, medens Uno Jensen og Kiehn Berthelsen ikke havde meget at skulle have sagt.

Morian på Snoghøj

2. pinsedag, den 30. maj, kørtes på Snoghøj en række motorcykleløb, hvor Morian og Bent Jensen mødte en række dygtige fynske og jyske ryttere, og iøvrigt kørtes der en række sidevognsløb med udmærkede sportslige resultater, i hvilke man især frydede sig over Carlo S. Jensen, Århus, og Thorkild Sørensen, Horsens. I senior-standard skete dagens alvorligste uheld, idet Jørgen Dons straks efter starten kolliderede med Aage Iversen, Sønderborg, og begge fik maskinen ramponeret, medens Aage Iversen kom på benene igen og fortsatte.

Resultaterne:

Juniorklassen: 1) Niels Østergaard, Viborg, 14 points (bedste tid 1.57,7). Seniorklassen: 1) Aage Iversen, Sønderborg, 15 points (bedste tid 1.58,5). Specialklassen: 1) Morian Hansen, København, 10 points (bedste tid 1.50,7), 2) Bent Jensen, Århus, 6 points.

Sidevogne: 1. afdeling: Hans Nielsen, Haderslev, 9 points (bedste tid 2.02,9). 2. afdeling: Carlo S. Jensen, Århus, 9 points (bedste tid 1.53,2).

Blandet handicap: 1) Sv. Aa. Rasmussen, Odense (tillæg 35 m) 1.54,6, 2) Bent Jensen, Århus (tillæg 25 m) 1.55,6. 3) Lindegård Petersen, Ribe (tillæg 125 m) 1.56,3.

MOTOR DRESS tilbyder

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra **kr. 198,00**

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

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel.

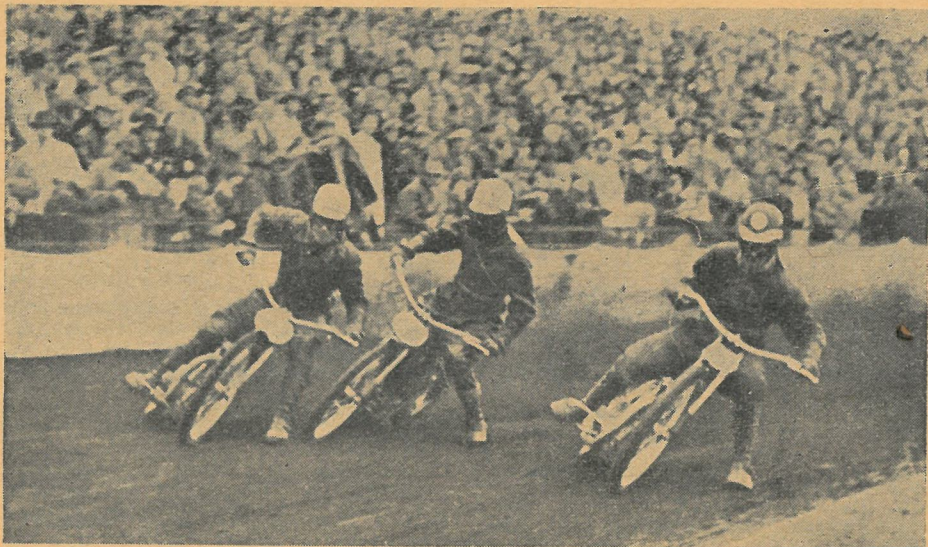
Org. engelske T. T. styrthjelme

Nyrebælter prima kvalitet - **20,00**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Forsendes overalt
pr. efterkrav





Et billede fra Næstved Stadion, der viser en nærkamp, omend ikke for det gode. Man lægger ikke sin maskine i broad-side så tæt foran en konkurrent. Vi nævner ingen navne undtagen fotografens: Halbert.

Orla Knudsen sætter ny banerekord i Næstved

Den 30. maj kørtes en række spændende og sportsligt meget tilfredsstillende løb på Næstved stadion. Orla Knudsen kørte under rekordforsøget de fire omgange paa 1.19,5 og aflivede dermed Erhardt Fiskers gamle rekord på 1.24,6. Ejvind Hansen, Ejlstруп, forsøgte ogsaa at slå Leif Hirsborg's gamle standard-rekord, men forsøget mislykkedes.

Bill Kitchen i Næstved

Ca. 15000 tilskuere havde givet møde i håbet om at få verdensmesteren Tommy Price at se, men han måtte sende afbud; i stedet kom Bill Kitchen, som kørte paa en sådan måde, at publikum alligevel ikke følte sig snydt. En glædelig overraskelse var også svenskeren Stig Pramberg, som besejrede Orla Knudsen i en udfordringsmatch i tiden 1.24,5. Aage Andersen, der trådte til i stedet for den sygemeldte nordmand Storm Larsen, hjemførte Næstved Diskontobanks pokal foran så gode kørere som Kiehn Berthelsen, Jørgen Petersen og Uno Jensen.

Resultaterne:

International ekspert-match:

1. Bill Kitchen, England, 9 points.

2. Orla Knudsen, Danmark, 5 points.

3. Stig Pramberg, Sverige, 4 points.

Special-match:

1. Kiehn Bertelsen, Ringsted, 7 points.

2. Uno Jensen, København, 6 points.

3. Jørgen Petersen, Kbhvn., 4 points.

Standard A:

1. Ejvind Hansen, Ejlstруп, 9 points.

2. Leif Hirsborg, Kbhvn., 5 points.

3. Børge Mørch, Kolding, 4 points.

Standard B:

1. Erik Wincentz, Slagelse, 7 points.

2. John Helfelt, Kbhvn., 6 points.

3. Gunnar Due, Køge, 3 points.

Handicap (special):

1. Uno Jensen, København, 1.25,7 (0 meter).

2. Stig Pramberg, Sverige, 1.26,2 (50 m tillæg).

3. Bill Kitchen, England, 1.26,4 (80 m tillæg).

4. Kiehn Bertelsen, Ringsted, 1.27,3 (0 m).

Handicap (standard):

1. Erik Wincentz, Slagelse, 1.37,7 (0 m).

Handicap (standard):

1. Erik Wincentz, Slagelse, 1.37,7 (0 m).

2. Ejvind Hansen, Ejlstруп, 1.37,8 (100 m tillæg).

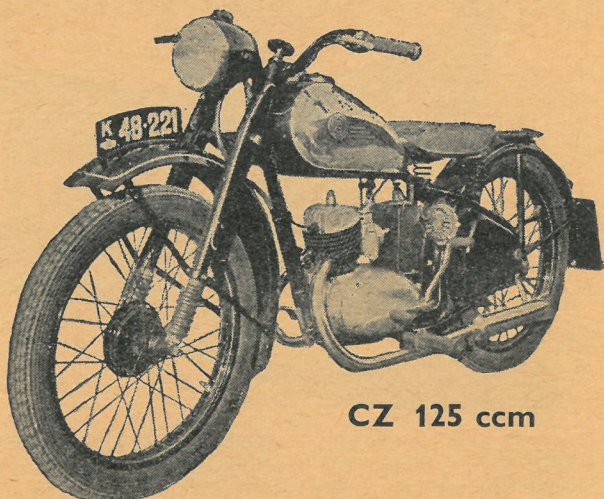
3. John Helfelt, København, 1.37,9 (0 m).

4. Børge Mørch, Kolding, 1.38,1 (50 m).

MOTORCYKLERNE SOM LØSER ETHVERT KØRSELSPROBLEM



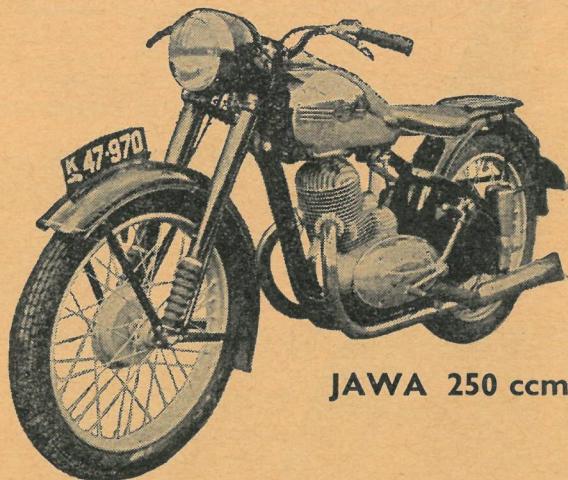
CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordel, f. eks. telescopforgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o. s. v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine,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



CZ 125 ccm



Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel med eet-punkts op-hængning — 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 14,5 bhk — det er de kendsgerninger, der har gjort JAWA respekteret af motorfolk verden over.



JAWA 250 ccm

HOVEDFORHANDLERE: **NÆRMESTE FORHANDLER ANVISES**

I/S SOFUS NELLEMANN, Randers

Telf. 3232 Strømmen 27

E. BRUUN-LARSEN, Odense

Telf. 6103 Sdr. Boulevard 156

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 Central 12 372

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk motorcykleindustri

FLERE SEJRE MED K.L.G

NORTH WEST »200«

500 ccm

Nr. 1: A. J. BELL, Norton

Nr. 2: J. LOCKETT, Norton

Nr. 3: H. HINTON, Norton

350 ccm

Nr. 1: G. E. DUKE, Norton

Nr. 2: A.F.WHEELER, Veloc.

ISLE OF MAN, T.T.

Junior 350 ccm

Nr. 1: A. J. BELL, Norton

Nr. 2: G. E. DUKE, Norton

Nr. 3: H.L.DANIELL, Norton

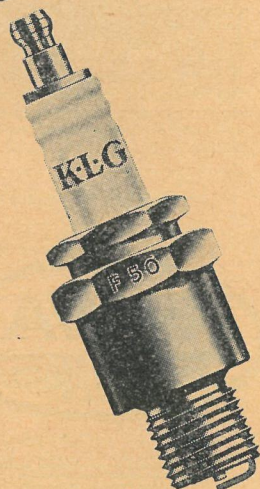
Senior 500 ccm

Nr. 1: G. E. DUKE, Norton

Nr. 2: A. J. BELL, Norton

Nr. 3: J. LOCKETT, Norton

DE
BRUGTE
ALLE



Gasfrænde godt

K.L.G. TÆNDRØR

Generalrepræsentant for Danmark:

VILH. NELLEMANN A/S . KØBENHAVN . RANDERS

Rekordkørsel

PÅ ISLE OF MAN

**Norton vandt
1-2-3 i både
Senior og Junior T.T.**

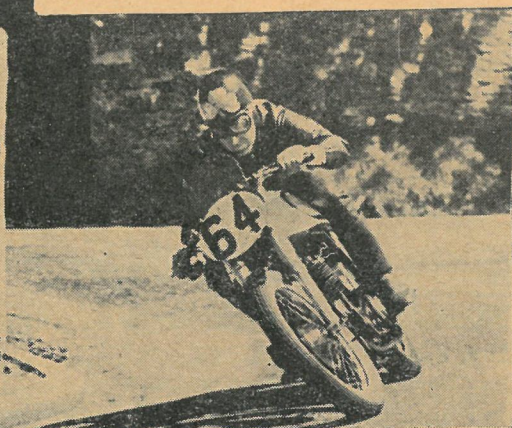
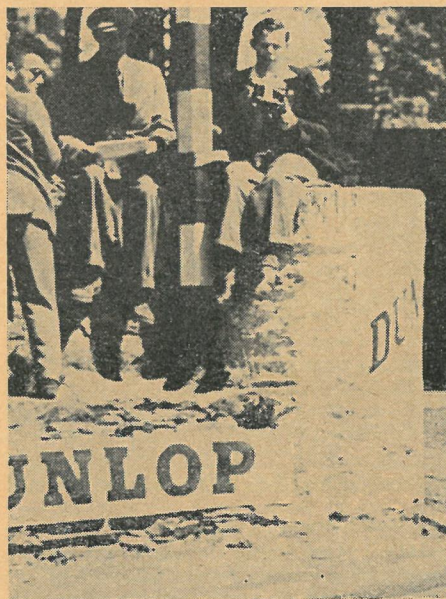
Hele den motorinteresserede verden fulgte i år T.T.-løbene på Isle of Man med den største spænding, fordi det på forhånd var givet, at de gamle før-krigsrekorder, der var sat på benzinbenzol brændstof, ville blive slået, selvom maskinerne nu kun må have almindelig benzin (octantal 78) i tankene. Spørgsmålet var egentlig kun, hvem af rytterne og hvilken fabrik, der ville komme længst ned. Allerede under træningen blev rekorderne slået uofficielt af 3 kørere. Endvidere ligger træningstiderne for Norton, AJS og Velocette så tæt, at det på forhånd var umuligt at nævne nogen favorit.

Norton havde tilsyneladende sat meget ind på at gøre sig gældende i begge løb. Alle midler var taget i brug for at maskinerne kunne nå den størst mulige tophastighed. Fabrikens maskiner var således udstyret med strømliniede bagskærme og rytterne havde specielt syede læderdragter på. Støvlerne sad stramt til benene og hele udstyrets vægt var bragt ned til et minimum. Bremsene var blevet større og forsynet med rigelig luftkøling. Også Velocette havde undergået visse forandringer med henblik på maksimal fart og størst mulig

bremseevne. De italienske maskiner blev omgivet med stor hemmelighedsfuldhed — kort sagt, der kunne ske hvad som helst.

Der startede ialt 100 mand fordelt på 40 AJS, 32 Velocette, 24 Norton, 3 BSA og 1 Guzzi. Vejret var så godt som man overhovedet kunne ønske sig det da starten gik kl. 10,30. Med 10 sekunders mellemrum løb rytterne deres maskiner i gang og forsvandt ned mod Quater Bridge. Rapporterne begynder så småt at indløbe, enkelte ryttere er allerede udgået, andre må gøre et kort stop og foretage en justering inden de fortsætter. Der er endnu ingen oversigt af placeringen, men det meddeles, at Artie Bell, Norton, har overhalet 23 konkurrenter, samt at han har kørt sin første omgang på 26 min. 26 sek., hvilket er 7 sekunder hurtigere end Stanley Woods rekord fra 1938. I den første omgang er endda inkluderet den stående start, men tiden gælder alligevel ikke som officiel rekord, da starten ikke foregaar lige ud for tidtagerne. Det er imidlertid klart for enhver, at der bliver kørt hårdt i dette løb. Tiderne kommer for Graham, AJS, og Duke, Norton. Graham har kørt på 26 min. 19 sekunder, altså 7 sekunder hurtigere end Bell, medens Duke har kørt på 26,20. Da alle ryttere er gået ind på anden omgang, viser det sig, at Grahams tid er den hurtigste. Placeringen for de 6 hurtigste ryttere ser således ud:

Vinderen af Junior T.T. Artie Bell, Norton, ved hårnålekurven i Ramsey.



1—R. L. Graham (A.J.S.)	26 19
(86 06 m.p.h.)	
2—G. E. Duke (Norton)	26 20
3—A. J. Bell (Norton)	26 26
4—A. R. Foster (Velocette)	26 39
5—J. Lockett (Norton)	26 49
6—C. F. Salt (Velocette)	27 0

Hastigheden er anført i miles i timen (m.p.h.), da alle rekorder for T.T.-løbene er anført i miles/t kan vore læsere bedre drage sammenligninger, når vi bibeholder denne målestok. Hvis nogen har interesse i at kende de forskellige hastigheder målt i km/t skal vi oplyse, at 1 mile = 1.609 km.

På dette tidspunkt er de laveste startnumre allerede gået ind på 3. omgang, og den første officielle rekord bliver meddelt: Bob Foster, Velocette, har slået omgangsrekorden ved at køre sin anden omgang på 26 min. 16 sek., hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 86,22 m.p.h.

Af meldingerne ude fra banen fremgår det imidlertid, at de to Norton-kørere Bell og Duke har bedre tid end Graham på den følgende omgang. Samtidig bliver der givet melding om, at den nye rekord allerede er aflivet af Bell, der har kørt anden omgang på 25 min. 56 sek. = 87,3 m.p.h.

Stillingen efter anden omgang ser således ud:

1—A. J. Bell (Norton)	52 22
(86.49 m.p.h.)	
2—G. E. Duke (Norton)	52.36
3—R. L. Graham (A.J.S.)	52.41
4—A. R. Foster (Velocette)	52.55
5—J. Lockett (Norton)	53.22
6—C. F. Salt (Velocette)	53.32

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - Udstyr**

Vi leverer:

Krumtaplejer - tandhjul
og kædehjul
for alle motorcykler

Den helt rigtige cylinder-
udboring med fuld garanti

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Købhyen og Fragtmandshallen
København V.

Bells rekordomgang har givet ham et forspring på 14 sekunder. Feltet er et mix-up af Norton, AJS og Velocette, og selvom Norton har føringen, kan der endnu ske meget. Man kan følge rytternes position ude på den 60 km lange bane, og tilsyneladende øger Bell sit forspring. De lave startnumre begynder at gå i depot for at tanke op. Nu kommer Bell, han klarer optankningen på 19,4 sekunder, og så er han afsted igen. Graham kommer lidt efter, han er et par sekunder længere om det end Bell. Duke har nr. 79, men kommer tidligt til depot. Det viser sig, at han har overhalet 47 konkurrenter på de første 3 omgange. Stillingen efter 3. omgang er:

1—A. J. Bell (Norton)	1 18 19
(86.74 m.p.h.)	
2—G. E. Duke (Norton)	1 18 46
3—R. L. Graham (A.J.S.)	1 19 21
4—J. Lockett (Norton)	1 19 57
5—E. J. Friend (A.J.S.)	1 20 20
6—H. L. Daniell (Norton)	1 20 30

Daniell sparer øjensynlig sin maskine, medens hans mærkekammerater lader motorerne gå de omdrejninger de kan. Bell har et forspring på 27 sekunder foran sin mærkekammerat, Duke, og han er godt 1 minut foran Grahams AJS.

Salt har haft karburatorvanskeligheder med sin Velocette, og det er nu kun Norton og AJS, der noteres på »the leaderboard«.

Omgangsrekorden er slået eftertrykkeligt, og rekorden for løbet vil tilsyneladende også få et tryk. Denne rekord er på 84,43 m.p.h., og Bells gennemsnitshastighed ligger foreløbig på 86,43 m.p.h. inklusive optankningen. Også Graham, der ligger som nr. 3, er under den gamle rekord.

Fra banen kommer der meldinger om at Daniell har sat tempoet i vejret, og når placeringerne for 4. omgang kan gøres op, ligger han som nr. 4. De 6 første ryttere er iøvrigt efter 4. omgang:

1—A. J. Bell (Norton)	1 44 50
(86.43 m.p.h.)	
2—G. E. Duke (Norton)	1 45 30
3—R. L. Graham (A.J.S.)	1 46 43
4—H. L. Daniell (Norton)	1 47 53
5—E. J. Friend (A.J.S.)	1 47 58
6—K. Bills (Velocette)	1 48 45

Bell sætter tilsyneladende tempoet i vejret, og imedens bliver der givet melding om at flere ryttere er udgået. Bell ligger nu 52 sekunder foran Duke og næsten 3 minutter foran Graham. På 5. omgang kører flere ryttere sig op, der sker mange overhalinge, men bil-

Norton SEJREDE IGEN

i *REKORDTID* på
ISLE OF MAN

Junior, 350 ccm:

Nr. 1: A. J. BELL

Nr. 2: G. E. DUKE

Nr. 3: H. L. DANIELL

Senior, 500 ccm:

Nr. 1: G. E. DUKE

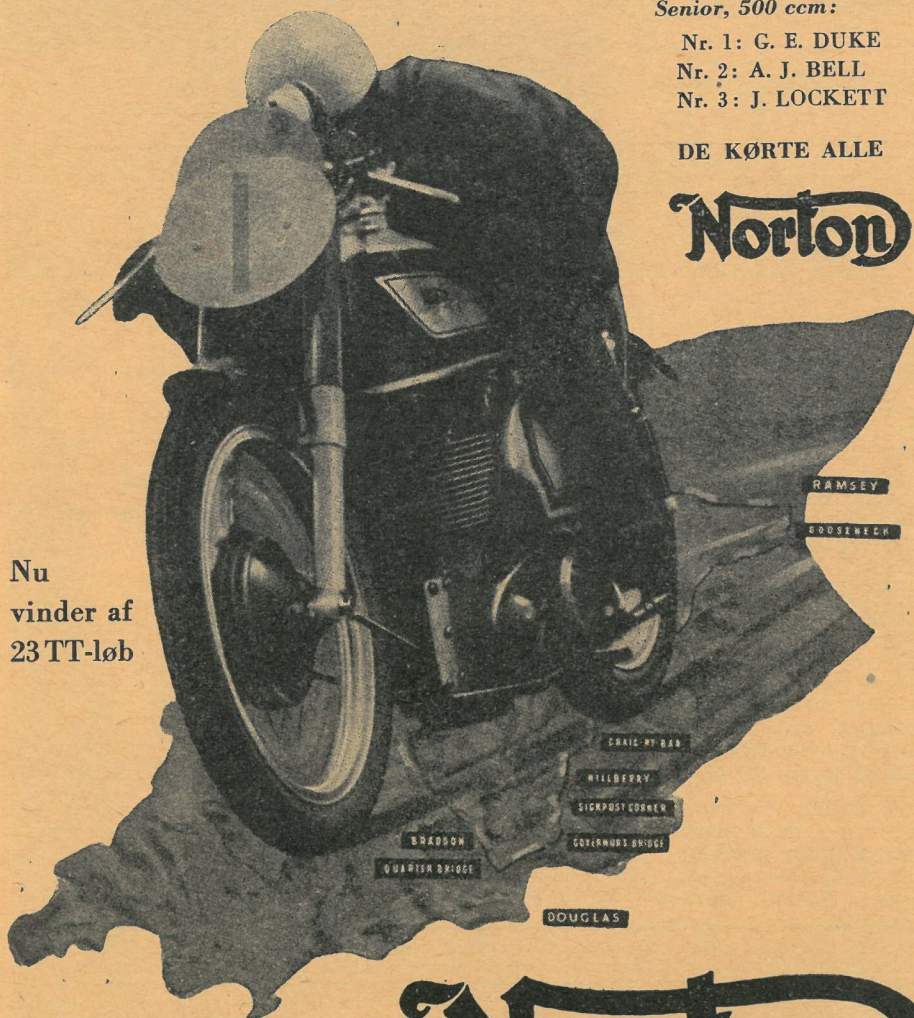
Nr. 2: A. J. BELL

Nr. 3: J. LOCKETT

DE KØRTE ALLE

Norton

Nu
vinder af
23 TT-løb



Nærmeste forhandler
opgives af:

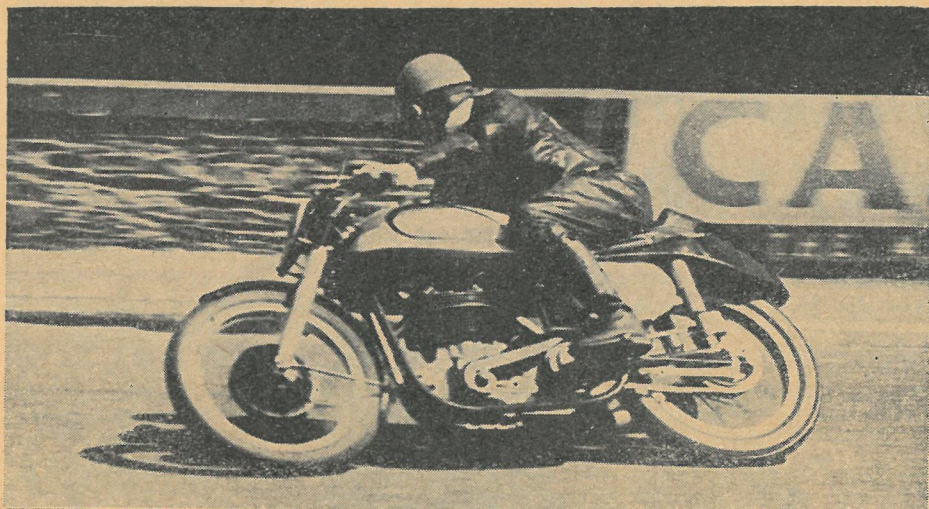
Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S, KBHVN. K

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S, ÅRHUS

Norton



Harold Daniell, der placerede sig som nr. 3 i juniortøbet. Læg mærke til den strømliniede bag-skærm og den buede benzintank på hans Norton.

ledet bliver først klart, da stillingen opgives for denne omgang:

1—A. J. Bell (Norton)	2 10 48
(86.6 m.p.h.)	
2—G. E. Duke (Norton)	2 11 40
3—R. L. Graham (A.J.S.)	2 13 36
4—H. L. Daniell (Norton)	2 14 36
5—E. J. Frend (A.J.S.)	2 14 47
6—R. H. Dale (A.J.S.)	2 16 11

Bell, Duke og Graham er imidlertid allerede gået ind på deres sidste omgang. Selvfølgelig kan der endnu ske forskydninger, men rytterne kører stabilt og der er ikke den mindste mislyd at høre ved maskinerne. Tempoet er kolossalt, og da stillingen for 6. omgang opgives, kan man allerede vente Bell og Duke. Stillingen for 6. omgang:

1—A. J. Bell (Norton)	2 37 5
(86.49 m.p.h.)	
2—G. E. Duke (Norton)	2 38 34
3—R. L. Graham (A.J.S.)	2 40 43
4—H. L. Daniell (Norton)	2 41 14

5—E. J. Frend (A.J.S.)	2 41 48
6—W. A. McCandless (Norton)	2 45 12
(83.25 m.p.h.)	

Flaget falder for startnummer 4, Dickie Dale, Velocette, der er den første rytter i mål. De lave startnumre begynder at komme ind, og det er ganske morsomt at konstatere den forskydning, der har været i feltet. Nr. 11, at Daniell har sat tempoet i vejret, og McCandless fuldfører som nr. 2, og mange tilskuere og depotfolk tror dårligt nok deres egne øjne, da de ser startnr. 64, Bell, blive flaget af som den 3. rytter over målstregen. Der er ikke skygge af tvivl om, at han har vundet løbet, men ingen kan selvfølgelig med bestemthed sige det, før Duke og Graham er i mål. Bells tid er 3 timer, 3 min. og 35 sek. — 4 min. og 7 sekunder bedre end den eksisterende rekord, der blev sat af James Guthrie i 1937. Hans gennemsnitsfart er over 86 m.p.h., og det viser sig, at han har slået omgangsrekorden på hver eneste af sine 7 om-

Øen Man, der ligger i det irske hav mellem halvøen Cumberland og det nordlige Irland, har i en menneskealder været skuepladsen for verdens hårdeste motorcykeløb, det klassiske T.T. De to bogstaver er en forkortelse af Tourist Trophy, der køres altså om »Tourist-pokalens«, men det tør antydes, at ordet turist kun i ringe grad har relation til det materiel og de køre, som nu om stunder stiller op til den store styrkeprøve. SMI's tekniske afdelinger har udarbejdet det perspektiviske oversigtskort, som ses på den modstående side, og på hvilket man kan følge banens forløb og dens beliggenhed i forhold til højdedragene i øens midte. Starten og målet befinder sig ved Bray Hill bag hovedstaden Douglas på øens østside; herfra køres der til de to skarpe højrekurver ved Quarter Bridge og videre ad den svagt stigende vej tværs over øen gennem Union Mills, Crosby, Ballacraigne, Ballig, Laurel Bank og Craig Willies til byen Kirkmichael. Herfra følger vejen vestkysten indtil Ballaugh, hvor den drejer mod øst og over Sulby fører ned til badebyen Ramsey med det frygtede hårnåtesving. Nu går vejen op over højdedragene, gennem passet East Snafell Gate, der fører til Bungalow, som ofte — på grund af højden — er indhyldet i tåge, og herfra videre ned til Keppel Gate, Craig-ny-Baa, Brandish Corner, Signpost Corner, Hillberry og Governors Bridge, hvor et hurtigt højresving fører tilbage til målet. Banen er 60 km lang, og der køres 7 omgange.

gange. Duke og Graham går i mål, men det viser sig, at Daniell, traditionen tro, har kørt de sidste omgange i et forrygende tempo, således at han har bedre tid end Graham. Af de startende 100 ryttere gennemførte 64. Den trofaste danske deltager i dette hårde løb, Svend Åge Sørensen, fuldførte på sin Norton som nr. 26 i tiden 3.22.46,4.

De 10 første ryttere var:

1—A. J. Bell (Norton)	3	3	35
(86.327 m.p.h.)			
2—G. E. Duke (Norton)	3	4	52
3—H. L. Daniell (Norton)	3	7	56
4—R. L. Graham (A.J.S.)	3	8	3.8
5—E. J. Frend (A.J.S.)	3	8	56.4
6—J. Lockett (Norton)	3	10	18.2
7—R. H. Dale (A.J.S.)	3	10	41.2
8—C. McCandless (Norton) ...	3	12	16.6
9—K. Bills (Velocette)	3	12	28
10—H. Hinton (Norton)	3	13	16.4

Sensationel rekordkørsel i Senior TT

Der var usædvanlig mange tilskuere til juniorløbene, men endnu flere ankom med skib og flyvemaskine for at over-

være seniorløbet — det store opgør i 500 ccm-klassen. Den ene båd efter den anden spydede en strøm af mennesker ud, og i tidsrummet fra kl. 5 til kl. 10 landede ikke mindre end 150 fly af alle størrelser.

Efter Nortons uventede, men overbevisende 1-2-3-sejr i junior havde man størst tillid til dette mærke, der plejer at være det stærke navn i senior. Det ville være sandsynligt, om Daniells omgangsrekord fra 1938 på 91 m. p. h. blev slået efter de resultater man var vidne til i juniorløbet.

Der startede ialt 75 ryttere, fordelt på 40 Norton, 11 AJS, 9 Triumph, 8 Velocette, 5 Vincent, 1 BSA og 1 Guzzi. Kun 2 AJS og 2 Velocette er rigtige 500 ccm, resten af disse mærker er 350'ere, der er boret op.

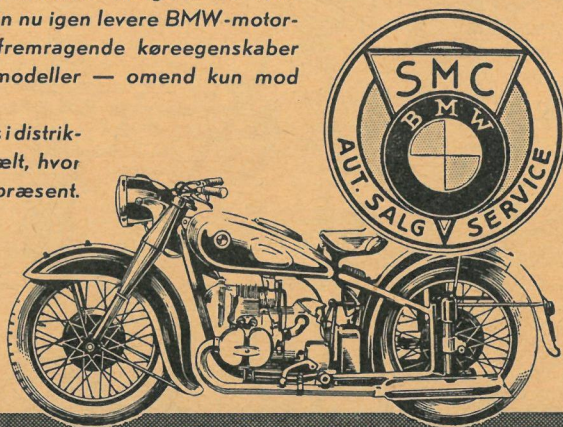
Sidste års vinder, Daniell starter som første mand, og derefter går det slag i slag. Der er et par minutters stilhed efter, at den sidste rytter er forsvundet ned mod Quarter Bridge, så drøner letvægtsklassen (250 ccm) af sted i en samlet start.

Af meldingerne fra banen fremgår det, at både Bell og Duke har overhalet flere ryttere. Tiderne ved Kirkmichael

MOTORCYKLEN MED VERDENSRY!

En god bekendt er kommet tilbage til det danske marked. Vi kan nu igen levere BMW-motorcyklen med de fremragende køreegenskaber i 2½ og 5 HK modeller — omend kun mod indkøbstilladelse.

Forhandlere søges i distrikter øst for storebælt, hvor BMW ikke er repræsenteret.



SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

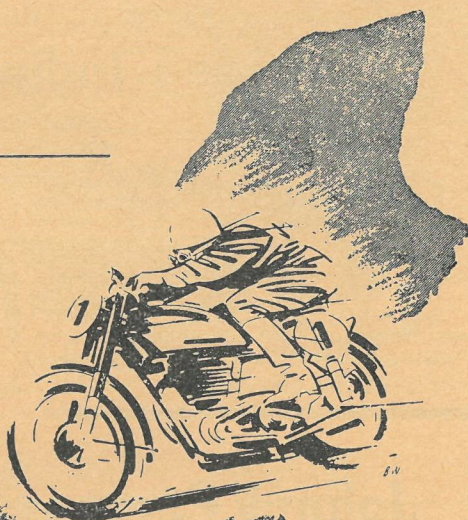
Østerbrogade 135 . København Ø

48 første

47 anden

45 tredje

premier



31 ÅRS

TT

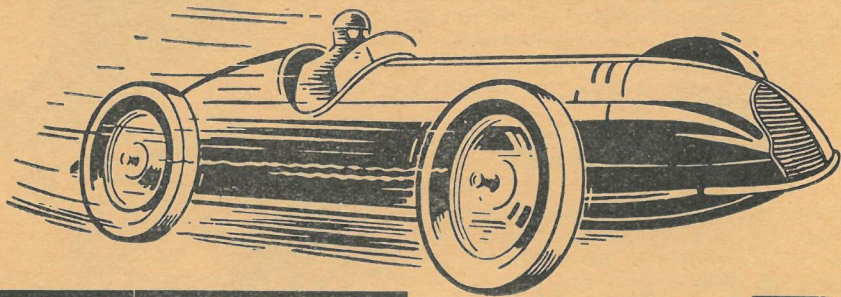
SUKCES'ER
på Isle of Mann
VUNDET PÅ

DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/S - KØBENHAVN Ø.

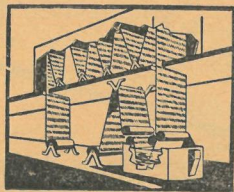
Firestone

vandt igen Indianapolisløbet

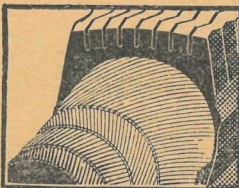


**Johnny Parsons kørte til sejr
på FIRESTONE med en fart af
201,8 km i timen!**

**Hvorfor fører FIRESTONE?
Fordi FIRESTONE giver:**



**STØRRE VÆRN MOD
EKSPLOSION**



**STÆRKERE
LÆRREDSOPBYGNING**

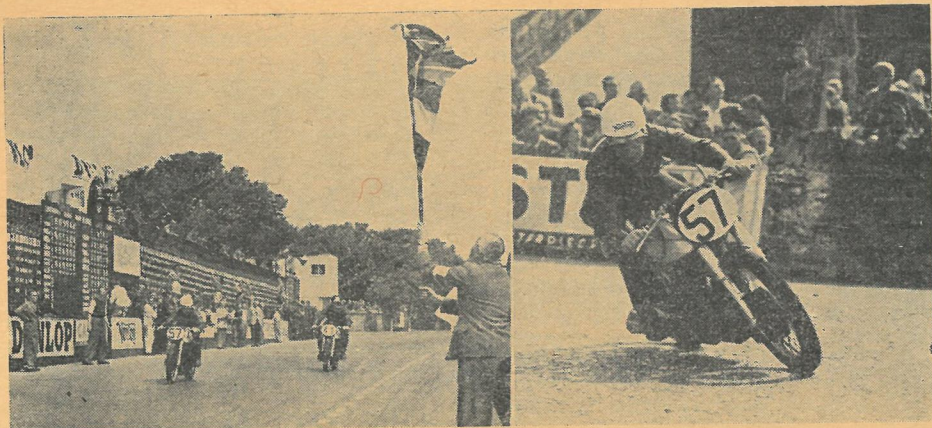


**STØRRE
HOLDBARHED**

Generalrepræsentation
for Danmark;



SKANDINAVISK
MOTOR CO. A/S
København - Odense



Til højre: Vinderen Duke ved Quater Bridge. Til venstre: Duke og Bell går over mållinien med få meters mellemrum, men Bell startede 2½ minut før Duke.

ser meget lovende ud, men det værste stykke med Ramseys hårnålesving og stigningen op i bjergene er tilbage. Daniell går ind på anden omgang, hans tid fra stående start er 25 min 16 sek. eller 89,63 m. p.h. Rytterne kommer nu tilbage og går ind på anden omgang. Man kan konstatere en del overhalinger, og Duke har allerede overhalet en halv snes konkurrenter. Hans tid bliver opgivet til 24 min. 47 sek. eller 91,38 m.p.h. med stående start. Rekorden er allerede slået, selvom den første omgang ikke tæller officielt. Der er dog al mulig grund til at vente endnu bedre tider for Dukes næste omgange, dels på grund af den flyvende start, dels på grund af maskinens aftagende vægt, efterhånden som benzinbeholdningen svinder ind.

Placeringen for de 6 første ryttere opgives således efter første omgang:

1—G. E. Duke (Norton)	24 47
(91.38 m.p.h.)	
2—H. L. Daniell (Norton)	25 16
3—A. J. Bell (Norton)	25 24
3—J. Lockett (Norton)	25 24
5—R. L. Graham (AJS)	25 35
6—A. R. Foster (Guzzi)	25 50

Ifølge rapporterne fra banen går Duke yderligere frem på den følgende omgang, og da han har passeret depotet opgives hans tid til 24 min. 21 sek., hvilket giver en gennemsnitshastighed på 93,01 m.p.h. — ny officiel rekord. Kan han fortsætte i dette tempo, er det sandsynligt, at Georg Meiers løbsrekord fra 1939 er i fare. Meier kørte med en gennemsnitshastighed af 89,38 m.p.h., og han kørte vel at mærke på en BMW med kompressor og med frit brændstof.

Graham, AJS, går nu forbi depotet. Han har overhalet 23 konkurrenter. Tiderne for anden omgang viser, at Norton ligger klart i spidsen:

1—G. E. Duke (Norton)	49 8
(92.20 m.p.h.)	
2—A. J. Bell (Norton)	50 11
3—H. L. Daniell (Norton)	50 20
4—J. Lockett (Norton)	50 25
5—R. L. Graham (AJS)	50 32
6—A. R. Foster (Guzzi)	51 15

Duke har mere end et minuts forspring, og hans gennemsnitshastighed for de to første omgange ligger under den gamle omgangsrekord.

Daniell er ved at fuldføre sin tredje omgang, og et øjeblik efter at han rapporteres ved Hillberry, kommer han rundt i svinget ved Governors Bridge, drøner ned mod depoterne, ved hvilke han stopper op og fylder benzin og olie.

Flere ryttere kommer til depot, og som nr. 4 kommer start nummer 57, Duke! Optankningen varer ca. 20 sekunder, så er rytterne afsted igen. Dukes tid for tredje omgang bliver noteret til 24 min. 23 sek. og heri er medregnet opbremsningen ved depotet, medens selve optankningen først kommer til at tælle på næste omgang. Han holder altså tempoet!

Stillingen efter tredje omgang ser således ud:

1—G. E. Duke (Norton)	1 13 31
(92.75 m.p.h.)	
2—A. J. Bell (Norton)	1 14 42
3—J. Lockett (Norton)	1 15 27
4—R. L. Graham (AJS)	1 15 31
5—H. L. Daniell (Norton)	1 15 33
6—A. R. Foster (Guzzi)	1 16 50

Duke har nu et forspring på næsten 1½ minut. Der kommer forskellige meldinger fra banen. Flere ryttere er udgået, og der finder stadig forskydninger sted. Efter 4. omgang har Daniell bedre tid end Graham, og det er således 4 Norton-maskiner, der fører løbet.

Duke kommer forbi depotet og går ind på 5. omgang, hans tid bliver opgivet til 24 min 16 sekunder, altså ny omgangsrekord på 93,33 m.p.h. Han sætter stadig tempoet op, og tiderne ved Kirkmichael viser, at hans forspring nu er 2 minutter.

Efter næste omgang er Graham atter gået op på fjerdepladsen, 6 sekunder foran Daniell. Foster får maskinskade, og Reg. Armstrong, Velocette, går op som nr. 6. Tempoet sættes stadig i vejret. Duke er ved at nå helt op til mærkekammeraten Bell. Hver gang meldinger indløber, er der færre sekunder mellem de to første ryttere. Nortons sejr er sikker. Duke og Bell går forbi Craig-Ny-Baa, Signpost og Hulberry, og så kommer de næsten side om side ned mod depotet. Dette betyder, at Duke ligger mere end 2½ minut foran Bell, når starttiden tages i betragtning. Og så kommer rytterne slag i slag. Dukes tid bliver opgivet til 2.51.45,6, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 92,26 m.p.h. — han kan være rolig, ingen af de andre ryttere kan køre hans forspring ind på den sidste omgang. Efterhånden som rytternes tider tager form som en resultatliste, kan man se det ret sensationelle udfald af løbet. De første 5 ryttere ligger alle under kompressorrekorden, og det er tillige bemærkelsesværdigt, at de 4 af disse maskiner, nemlig Norton, er encylindrede. Resultatet viser, at teknikken har undergået en betydningsfuld udvikling, idet man kan få tilstrækkelig mange hk ved et højt omdrejningstal ud af en kompressorløs motor, der skal køre på ren benzin. At denne udvikling får betydning for den almindelige standardmotorcykle, er hævet over enhver tvivl.

Resultaterne for de første 10 ryttere:

1—G. E. Duke (Norton)	2 51 45.6
(92.27 m.p.h.)	
2—A. J. Bell (Norton)	2 54 25.6
3—J. Lockett (Norton)	2 55 22.4
4—R. L. Graham (AJS)	2 55 52
5—H. L. Daniell (Norton) ...	2 56 31
6—H. Armstrong (Velo)	3 2 31.4
7—R. H. Dale (Norton)	3 3 15.6
8—W. McCandless (Norton) ..	3 3 19.6
9—J. Brett (Norton)	3 3 52.2
10—H. Hinton (Norton)	3 4 25.4

Sv. Aage Sørensen nr. 7 i LETVÆGT

Starten er samlet og i et brøl forsvinder maskinerne. Kun en af favoritterne, Maurice Cann, får ikke sin Guzzi til at gå rent, og han må se sig overhalet af hele feltet, før der kommer liv i maskinen. Han kører sig imidlertid hurtigt op, og da feltet når Ramsey, ligger han som nr. 2 efter Wood, der ligeledes kører Guzzi.

Cann er imidlertid den første rytter, der går over startlinien efter første omgang. Efter ham kommer Wood, Pike på en ombygget Rudge, Mead på Velocette og Ambrosini på Benelli. På tredje omgang går Benelli frem på tredjepladsen og Mead overhaler Pike. På 4. omgang må Wood stoppe op og derefter ser feltet således ud:

1—M. Cann (Guzzi)	1 57 28
(77,11 m.p.h.)	
2—D. Ambrosini (Benelli)	1 58 5
3—R. A. Mead (Velocette) ...	1 59 19
4—R. Pike (Pike-Rudge)	2 1 21
5—L. Bayliss (Ellbee Sp.) ...	2 6 43
6—A. W. Jones (Guzzi)	2 7 16

Cann og Ambrosini ligger et stykke foran det øvrige felt, og italieneren er ved at køre sig ind på sin engelske konkurrent. Efter 5. omgang er der kun 28 sekunder mellem de to ryttere, og på næste omgang vinder italieneren yderligere 13 sekunder ind på Cann. Mead ligger med sin Velocette næsten 5 minutter efter. Med største spænding følger man rapporterne om de to Guzzikørere. Italieneren mindsker stadig afstanden, og ved Grevernors Bridge overhaler han englænderen. Opløbet er det mest spændende man til dato har set på Isle of Man. Med kun nogle få længder fører Ambrosini, og han går over mållinien 2/10 sekund før Cann. Det må vel kunne siges at være jævnbyrdigt efter 420 kilometers kørsel. Også i denne klasse blev omgangsrekorden slået, idet Ambrosini kørte en omgang med 80,9 m.p.h.

Resultatlisten ser således ud:

1—D. Ambrosini (Benelli) ...	3 22 58
(78.08 m.p.h.)	
2—M. Cann (Guzzi)	3 22 58.2
3—R. A. Mead (Velo)	3 29 38
4—R. Pike (Pike-Rudge) ...	3 33 45
5—L. Bayliss (Ellbee Sp.) ...	3 41 33
6—A. W. Jones (Guzzi)	3 42 41.2
7—S. A. Sørensen (Excel) ...	3 48 33
8—E. Cope (Cope-AJS)	3 50 34
9—R. Edwards (CTS)	3 55 47
10—W. N. Webb (Excel.) ...	3 57 0

VREDESTEIN

DET HOLLANDSK-AMERIKANSKE KVALITETSPRODUKT



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

A/S DANSK METAL-& AUTOINDUSTRI

WICHMANDSGADE 11 ODENSE

NU omgående

LUCAS

OMBYTNINGS-

Service på

- ✱ DYNAMOER
- ✱ STARTERE
- ✱ STRØMFORDELERE
- ✱ MAGNETER
- ✱ REGULATORER

LUCAS - B90

OMBYTNINGSPLAN

arbejder således, at Deres gamle starter, dynamo etc. for en særlig lav pris udskiftes med en anden, der er genopbygget til samme standard og udførelse som tilsvarende nye og med samme garanti, nemlig 6 måneder.

LUCAS B90-ombytningservice omfatter startere, dynamoer, fordelere, magneter og regulatorer monteret på alle gængse vogn- og traktormærker årgang 1939-50 med LUCAS standardudstyr.

LUCAS B90-ombytningservice betyder *omgående* service, uden kostbar ventetid.

Deres forhandler giver Dem nærmere oplysninger.

Generalrepræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K.

TELEFONER: CENTRAL 4195-6819

Autoriserede depoter og servicestationer:

ÅRHUS, tlf. 9510

**A/S Aarhus Ladestation,
Fredensgade 32**

ÅLBORG, tlf. 4901

**Zima Auto Elektro,
Vesterbro 85-87**

ODENSE, tlf 472

**Axel Åkerman,
Østergade 46**

Åbenrå, tlf. 3663

Sønderjysk Elektro