

178 + 7000

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKELSPORT

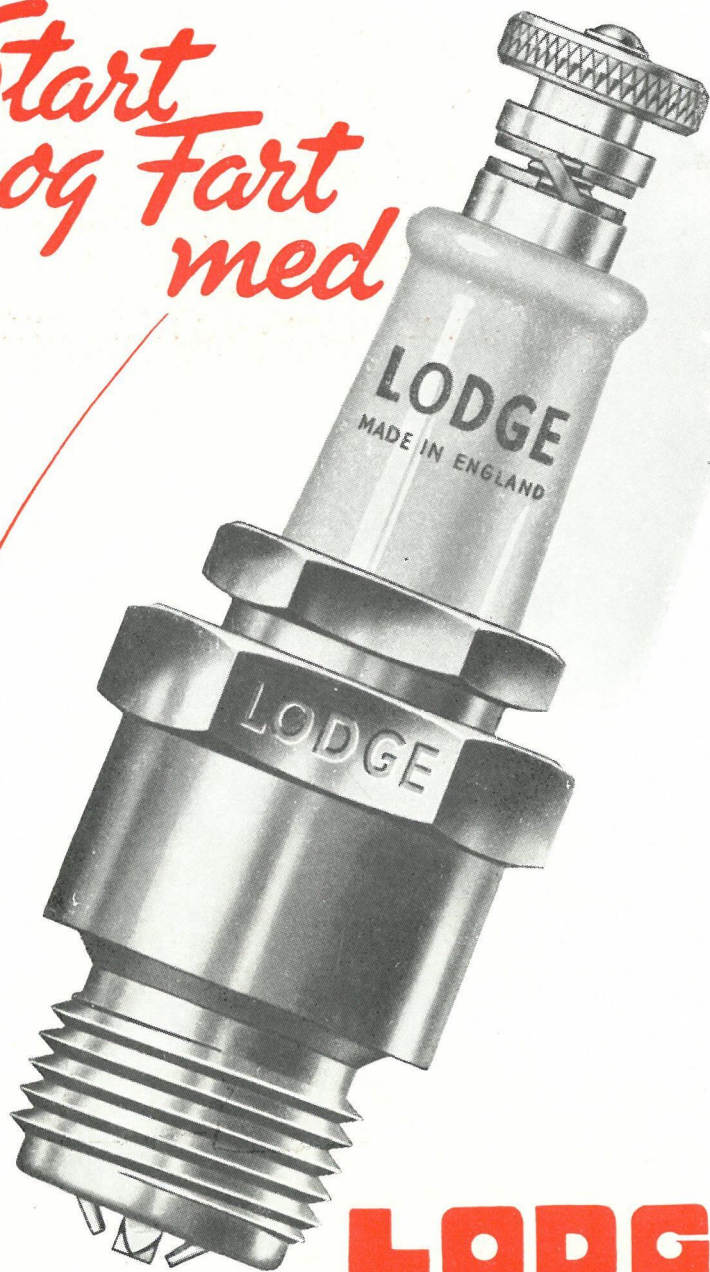


NR. 9

Paul Greifou, BMW special, drøfter chancerne inden starten i Tysklands Grand Prix
(Foto: Viggo Mortensen)

SEPTBR. 1950

*Start
og Fart
med*



LODGE
tændrør

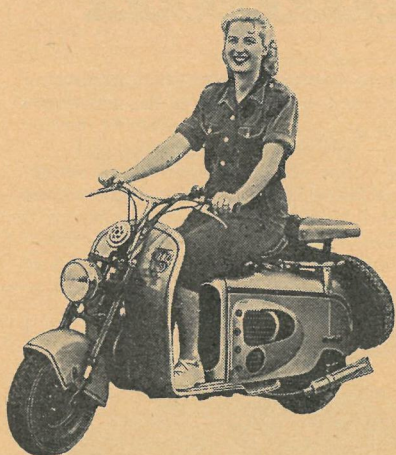
REPRÆSENTANT FOR DANMARK: AXEL KETNER, KØBENHAVN K.

REX

Den førende Letvægter siden 1913

Blandt fordelene ved denne svenske kvalitetsmaskine model 1950 kan nævnes: Villiers motor, teleskopforgaffel, automatisk fodgearskifte uden brug af kobling, ny type karburator, som sikrer let start under alle forhold, 300 X 19 dæk, kraftigt lysanlæg samt bagsæde med fodhvile.

**KVALITET
STYRKE
ØKONOMI
SKØNHED
FART
KOMFORT
SIKKERHED**



Litta

Autoroller

Et virkeligt enestående køretøj til al kørsel, **RENLI**G OG **ØKONOMISK**, velegnet til danske forhold. Uhyre populær i udlandet og nu for første gang fremme i Danmark. Forsynet med den berømte tyske ILO motor 100- eller 120 ccm. Kan leveres med bagsæde og reservehjul, samt i flere farver.

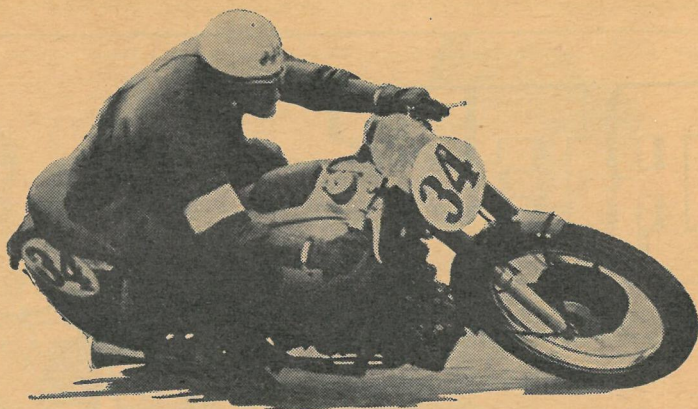
ALLE OPLYSNINGER HOS:

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

1/s SOFUS NELLEMAN

STRØMMEN 27, RANDERS, TELF. 3232 (4 LINIER)

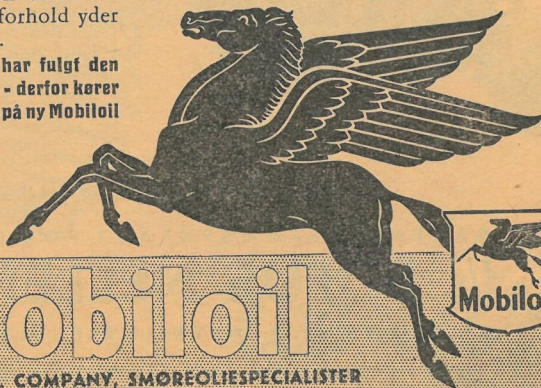
KVALIFICEREDE FORHANDLERE ANTAGES, HVOR VI IKKE ER REPRÆSENTERET



Motorcykler kører bedre på ny Mobiloil

De moderne motorcyklemotorers store ydeevne betyder stærk belastning af alle bevægelige dele. Det er derfor af stor betydning for maskinens levetid, at alle dele smøres tilstrækkeligt i samme øjeblik motoren startes. Tyk olie er langsom i vendingen — forsinket smøring giver slid. Anvender man en tynd olie, bliver denne straks pumpet ud til smørestederne, men de høje arbejdstemperaturer tynder hurtigt olien ud, og den beskyttende oliehinde er derfor ikke tilstrækkelig stærk, når den er allermest påkrævet. Den nye Mobiloil med det høje viskositetsindeks er tynd nok til at give øjeblikkelig smøring og påvirkes ikke mere ved de højeste arbejdstemperaturer, end at oliefilmen under de mest krævende forhold yder fuld beskyttelse.

Den nye Mobiloil har fulgt den tekniske udvikling - derfor kører motorcykler bedst på ny Mobiloil



NY Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER

SKANDINAVISK MOTOR Journal

4. ÅRG.

15. SEPTEMBER 1950

NR. 9

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

Redaktion:
O. Ahlmann-Ohlson
Mogens Damkier
(ansv.)

Forretningsfører:
Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 12,00
Løssalgpris kr. 1,25

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

Hvorfor ikke Magnaflux- kontrol?	461
BSA Golden flash	464
Tysklands Grand Prix	466
Et alvorsord om lygterne...	470
Elektroløbet blev en skuf- felse	472
Sod	474
BRM-fiasko på Silverstone	476
Engelsk verdensmester i Moto-Cross	480
Åke Jönsson slog 4 kol- bøtter på Jägersro	485
Bremsning	486
Norges Grand Prix	490
Der er telefon til	495
Revolution i automobil- industrien	496
Månedens kommentar	501
Ulster er stadig verdens hurtigste T.T.bane	502
Styremaskiner i amerikani- ske biler	503
Folkevoغن og Hansa sæt- ter nye verdensrekorder.	505
Månedens motorløb	507
Italiens Grand Prix	512
10.000 miles på 10.000 minutter	513
Løbskalender	514

Hvorfor ikke

MAGNAFLUX-KONTROL?

I august nummeret af
bladet »Auto Sport«,
der er medlemsblad for
Dansk Automobilsports
Union, har vi bemærket et
indlæg fra Robert Nelle-
mann, Raønders, og et svar
til ham fra bladets med-
arbejder Jens D. Ramsing,
to indlæg, der hver på sin
måde belyser problemer,
som er af vital interesse
for dansk automobilsport
i den foreliggende situa-
tion.

For hurtigt at komme
til det væsentlige skal vi
ganske kort antyde, hvad
striden mellem de herrer
drejer sig om. Ramsing
har — med anledning i de
uheld, der ramte Nelle-
mann ved F 3 (midget) lø-
bene på Jägersro den 11.
juni — anmodet den jyske
kører om at »gå sin vogn
mere samvittighedsfuldt
efter«, inden han en anden
gang stiller op til et løb.
Hertil svarer Nellesmann,
at såvel de uheld, der ramte
ham på Odense traver-
bane, hvor han tabte to
hjul, som uheldet på Jä-
gersro, hvor det var højre

forhjul, der skilte sig ud
af den store sammenhæng,
måtte tilskrives udmattel-
sesbrud i henholdsvis ven-
stre styrespindel, højre
bagnav og højre styrespin-
del. Han oplyser endvide-
re, at hans vogn er bygget
på et originalt Fiat 500
chassis og fremhæver de
vanskeligheder, de danske
selvbyggere må kæmpe
med ved fremskaffelsen af
egnede automobildele. —
Hertil svarer Ramsing
ordret:

»Det er jo en kendsger-
ning, at de fleste selvbyg-
gere, ja, endog visse fa-
brikker, i deres bestræbel-
ser for at gøre vognene
lette har brugt materiale,
som ikke har kunnet stå
for det pres, som konkur-
rencen byder det, herun-
der også Robert Nelle-
mann. Om det for Robert
Nellesmann skyldes svig-
tende mulighed for at få
det rette materiale eller
fejlregninger i kon-
struktionen, skal jeg ikke
gå afgørende ind for. At
der må være en fejl til ste-
de er åbenlyst, og det må

Nellemann jo selv erkende, når han indrømmer, at materialet er blevet træet og derfor trænger til at udskiftes».

Dette er: Goddag mand — økseskaft.

Til trods for at Nellemann i sit indlæg allerede har oplyst, at hans vogn er bygget på et originalt chassis til en Fiat 500, må han nu høre, at han enten har valgt forkerte materialer eller ligefrem begået regnefejl ved vognens konstruktion, hvilken anklage han naturligvis snarest bør lade gå videre til Fiat fabrikerne i Turin. De bliver sikkert kede af det. Nellemann har — for at være på den sikre side — valgt et chassis til en vogn, der normalt vejer omkring 800 kg med fuld last, og har derpå i sin racer belastet det til en bruttovægt på omkring 325 kg, og han har herved sikret sig, at samtlige dele — selv under hensyntagen til de forøgede kørehastigheder — er rigeligt dimensioneret for alle optrædende påvirkninger.

Når der alligevel opstår udmattelsesbrud i forskellige af vognens dele, vil dette — som de fleste, der har nogen maskinteknisk erfaring, ved — i reglen have sin årsag eller sit udgangspunkt i en eller anden mikroskopisk defekt — en usynlig hårridse i materialets overflade eller en lokal ændring i dets indre struktur — men fælles for langt de fleste udmattelsesbrud er det, at de på deres indledende stadier ikke lader sig konstatere ved en simpel betragtning af den pågældende del. Derfor virker

det ganske sofistisk, når Ramsing allerede i sit løbsreferat anbefaler Nellemann at »gå sin vogn mere samvittighedsfuldt efter« — hvad skulle det dog hjælpe?

Det afgørende i denne sag er ikke selvbyggernes større eller mindre samvittighedsfuldhed, men derimod spørgsmålet om, hvorvidt Dansk Automobilsports Union — i overensstemmelse med den praksis, der følges, både på de amerikanske væddeløbsbaner og af førende europæiske fabrikanten af racermateriel — vil gå ind for en obligatorisk Magflux-undersøgelse af de vitale dele på samtlige køretøjer, som kommer til start. Kun ved en sådan undersøgelse, der kan afsløre defekter i materialets indre, kan man opnå en rimelig sikkerhed mod brud, og sikkerheden kan endda øges, hvis undersøgelsen foretages med ganske bestemte tidsmellemlum.

Det eneste naturlige vilje naturligvis være, om Unionen havde en kompetent teknisk komité, der kunne tage sig af sådanne undersøgelser, og som samtidig kunne tage stilling til hele konstruktionens egnethed specielt i de tilfælde, hvor det drejer sig om en nykonstruktion, der aldrig før har stillet op til start. Det er i virkeligheden ganske fantastisk, at et køretøj kan stille op i et løb, uden at der nogensinde er fremlagt dokumentation for f. eks. styrefejl, bremseevne og styrken af de bærende konstruktioner. En gennemgribende kontrol med

og registrering af alle selvbyggede vogne er imidlertid ikke alene ønskelig af hensyn til sikkerheden — den vil samtidig kunne udvides til en rådgivende virksomhed, der kan være til stor nytte for alle, der tænker på eller er i færd med at bygge deres racermateriel selv. Sådan ser Ramsing imidlertid næppe på det, for han skriver senere i sit indlæg ordret således:

»Jeg vil ikke give Nellemann ret i, at der næsten ved hvert midget-løb sker uheld på grund af materialebrud — heldigvis — for så blev unionen nødt til at tage godkendelse af vognene op til en alvorlig drøftelse«.

Det er altså kommet dertil, at en foranstaltning fra unionens side, som kunne tilfredsstille et rimeligt sikkerhedskrav og samtidig yde selvbyggerne en service, de i høj grad har krav på, nu af unionens ældste og mest aktive sportslige leder fremholdes som et skræmmebillede. Det må kaldes at stille tingene på hovedet.

Vi er klar over, at skabelsen af et kontrolorgan som ovenfor antydnet muligvis vil volde — skal vi kalde det — »personelle« vanskeligheder, men dette gælder ikke som en undskyldning for den passivitet, man hidtil har udvist i dette vigtige spørgsmål. Kan man ikke klare problemerne selv, må man overdrage arbejdet til andre, for så vidt som de, der har fået smag for autoritetens sødme, må kende deres ansvar og vide at indrette sig derefter.

Den er extra!

De kører BILLIGERE!

Esso Extra Motor Oil giver mindste olieforbrug.

De kører BEDRE!

Esso Extra Motor Oil giver den mest fuldkomne smøring under alle forhold.

De kører STRAKS!

Esso Extra Motor Oil giver den lettestestart-og naturligvis er Esso Extra Motor Oil rensende, så den holder motoren fri for skadelige urenheder, ligesom den beskytter mod syredannelser og ætsninger af lejerne.

Esso Extra Motor Oil fås i 3 sværhedsgrader:

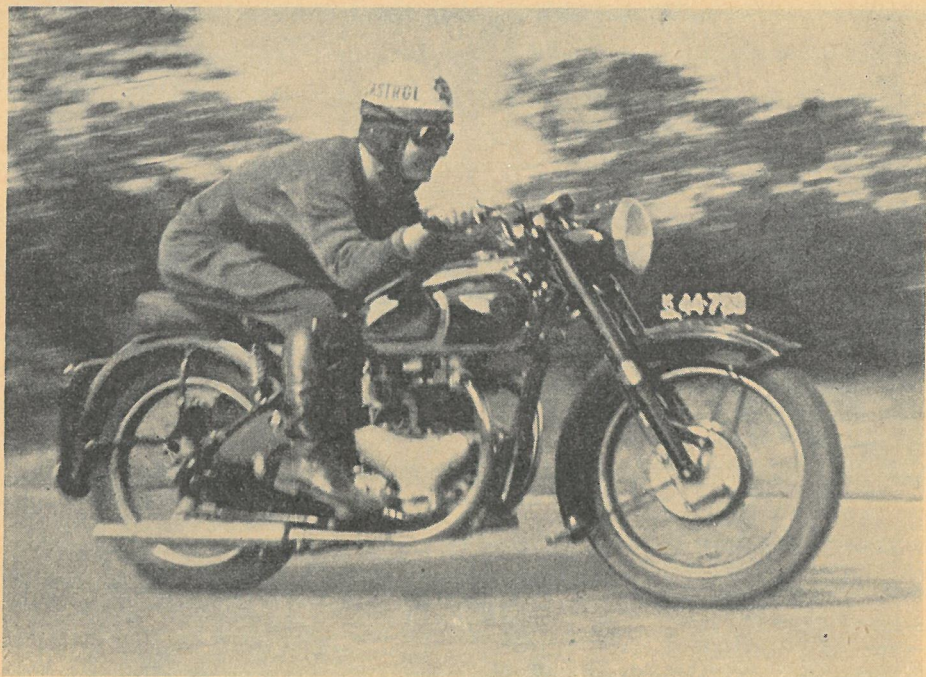
No. 1 dækker SAE numrene 10, 10 W, 20 og 20 W

No. 3 dækker SAE numrene 20, 20 W og 30
dækker SAE numrene 40 og 50

OLIE MED DET HØJESTE
VISKOSITETS
INDEKS



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Agner Hansen kører en „Golden Flash“ med tophastighed.

BSA GOLDEN FLASH

NOGLE INDTRYK FRA EN PRØVEKØRSEL

Handelspolitiken og de økonomiske forhold efter den anden verdenskrig har bevirket en tilsyneladende forvirring i motocykleindustrien. Amerika fortsatte sin produktion af store og hurtige maskiner, der imidlertid ikke har køreegenskaber velegnede til bytrafik eller de dårlige amerikanske biveje. Jawa-fabrikerne i Tjekoslovakiet gjorde et stort eksportfremstød med deres nye modeller, der tilsyneladende tiltalte amerikanerne, men samtidig vandt de engelske fabrikker indpas på det amerikanske marked. Som modtræk til denne konkurrence sendte Indian to nye modeller på markedet, maskiner der var stærkt inspireret af den engelske konstruktionsform og med slagvolumen på henholdsvis 220 ccm og 440 ccm. Samtidig sendte Harley Davidson en meget ortodoks letvægter på 125 ccm på markedet. Ved præsentationen af 1950 modellerne viste

englænderne to helt nye maskiner, der først og fremmest er konstrueret til det amerikanske marked, nemlig Triumph Thunderbird og BSA Golden Flash. Begge disse maskiner er på 650 ccm og åbner derved en helt ny slagvolumenklasse.

Der er kommet nogle få af disse maskiner til landet, og vi har haft lejlighed til at prøvekøre en BSA Golden Flash. Denne maskine er en videudvikling af BSA Star Twin med en kraftig teleskopforgaffel og teleskopisk baghjulsaffjedring med stor slaghøjde. Den to-cylindrede motor er boltet sammen med gearkassen, uden at man dog får indtryk af en helhed, og uden at man let kan udtage motor eller gearkasse separat. Årsagen til denne mærkelige kombination må søges i englændernes enestående konservatisme. Hele maskinens opbygning er imidlertid præget af sund fornuft med størst mulig hensyntagen til

køreegenskaberne. Man har således løst spørgsmålet om bremserne ved at gøre forhjulsbremsen større end baghjulsbremsen, den eneste rigtige måde at fordele det samlede areal af bremsebelægning. Når det i det store og hele kun er på racermaskinerne, man finder en større forhjulsbremse end baghjulsbremse, må det tilskrives den ligegyldighed, de fleste motorcyklister viser forhjulsbremsen. Konstruktørerne af Golden Flash har imidlertid ikke overladt noget til tilfældet, men tværtimod draget omsorg for, at køre- og bremseegenskaber kom på højde med de krav, man må stille til en maskine med så kraftig motor.

Motoren er to-cylindret med cylindrene anbragt lodret side om side, altså hvad man populært kalder en »twin«. Boringen er 70 mm, slaglængden 84 mm. Den maksimale ydelse er 35 hk ved 5750 omdr./min. med en stempelhastighed på 16,10 m/sek. Cylindrene er støbt ud i eet stykke, og det fælles topstykke er udformet således, at de to udblæsningsventiler og -porte er adskilt fra hinanden og således har hver sit sæt køleribber, medens indsugningsventilerne sidder i en fælles boks. For at opnå den bedst mulige køling sidder vippearmerne og akslerne direkte i en letmetalboks.

De maskiner, der kommer her til landet, er monteret med stempler, der giver kompressionsforholdet 6,5:1, men der findes originale stempler, der giver et kompressionsforhold på 7,25:1.

Den omstændighed, at den samme maskine leveres med forskellige kompressionsforhold, har sikkert været medvirkende til, at oplysningerne om såvel top-hastighed som benzinforbrug har været stærkt divergerende. Vi satte os derfor for at undersøge sagen, og da færdselspolitiet sod sædvanlig viste sig meget imødekommende, kunne vi måle tophastigheden til 145,8 km/t som resultat af prøvekørsler i begge retninger. Den størst opnåede hastighed ved kørsel i den ene retning var 150,48 km/t. Ud fra disse tal kan man roligt acceptere fabrikens oplysning om, at maskinen kører 160 km/t med de stempler, der giver kompressionsforholdet 7,25:1.

Da maskinen er konstrueret til amerikanske forhold, d. v. s. til konstant høje hastigheder, kunne man på forhånd gå ud fra, at benzinforbruget var lavest ved en forholdsvis stor hastighed. Resultatet af

prøvemålingerne viste, at Golden Flash er mest økonomisk ved hastigheder omkring 70 km/t, hvilket fremgår af nedenstående.

Benzinforbrug:

Hastighed	Forbrug
45 km/t	22,6 km pr. liter
60 km/t	22,8 km pr. liter
70 km/t	23,6 km pr. liter
80 km/t	21,6 km pr. liter

Med kompressionsforholdet 7,25:1 vil forbruget antagelig ligge omkring 25 km/l.

Det er bemærkelsesværdigt, hvor lydløst denne maskine arbejder. Selv når den presses hårdt og ved høje hastigheder, hører man lyde, der kan karakteriseres som motorstøj. Mekanisk støj høres ikke, og udblæsningen betegnes som en mumlen. Køreegenskaberne er på alle måder fortræffelige, og særlig virker motorens opbremsningsevne, når man tager gassen fra den, forbløffende. Kun ved kraftig opbremsning fra høje hastigheder er det nødvendigt at bruge de mest effektive bremser.

SPECIFIKATIONER:

Motor: 2 cylindre, topventilet, 646 ccm, boring 70 mm, slag 84 mm, kompressionsforhold 6,5:1 eller 7,25:1.

Tænding: Lucas magnet med kortslutningskontakt. — **Karburator:** Amal.

Krumtapakslen er lejret i et rulleleje i takthjulsiden og i et glat leje i drivsiden. Glatte plejlstangsløjer med blybronzeforing. 35 hk ved 5750 omdr./min.

Smøring: Tørsumpsmøring med tandhjulspumper.

Transmission: Dobbelt forkæde med indstillelig kædestrammer. Automatisk smurt bagkæde. Gearkasse med 4 hastigheder, fodskifte. Udvekslingsforhold: 4,42, 5,36, 7,77 og 11,41. Udvekslingen kan ændres til sidevognsbrug ved at udskifte baghjulets kædehjul, der har 42 tænder til solokørsel og 49 tænder til sidevognskørsel.

Hjul og bremser: Dækstørrelse 3,25-19 for og 3,50-19 bag. 8" bremse for, 7" bremse bag.

Pris incl. omsætn. afgift: kr. 5091,—.

TYSKLANDS

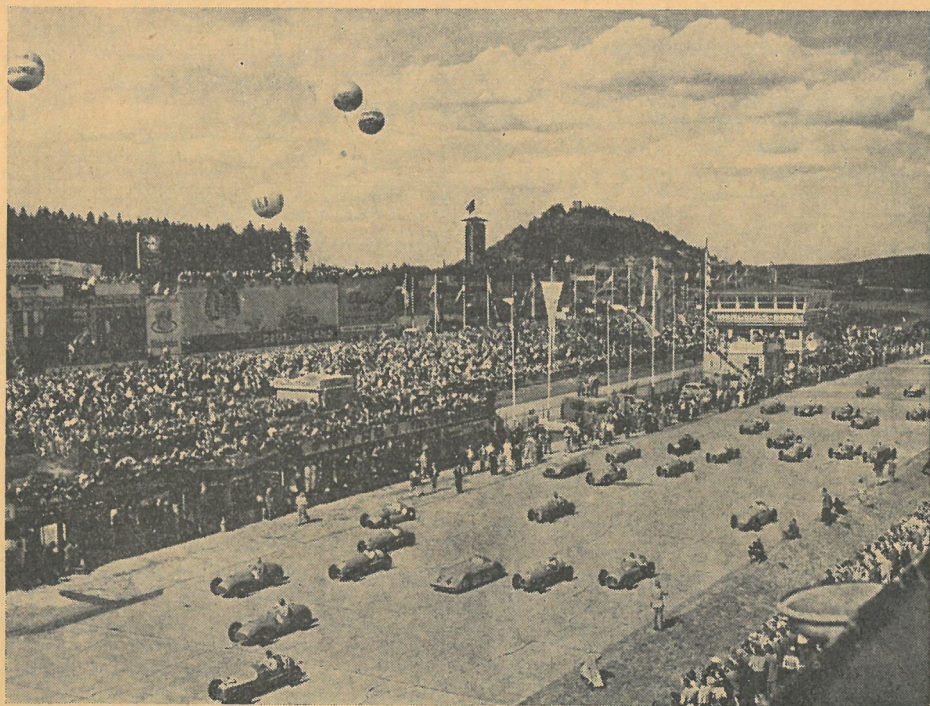
GRAND PRIX

Af vor udsendte Medarbejder Benny Dickson (Foto: Viggo Mortensen)

Efter en pause på 10 år kørtes den 20. august atter Grand Prix på Tysklands klassiske motorbane, den ca. 23,9 km lange Nürburg-Ring i Eifel-bjergene i den franske zone. Banen er i sin tid anlagt dels som en prøvebane for den — dengang blomstrende — tyske bilindustri og dels som en væddeløbsbane, der i sig indeholder alle de egenskaber, som karakteriserer en ideal, europæisk Grand Prix strækning med store stigninger og meget korte langsider. Tyskerne, der i dag ikke har en eneste Grand Prix racer efter formel 1, havde naturlig-

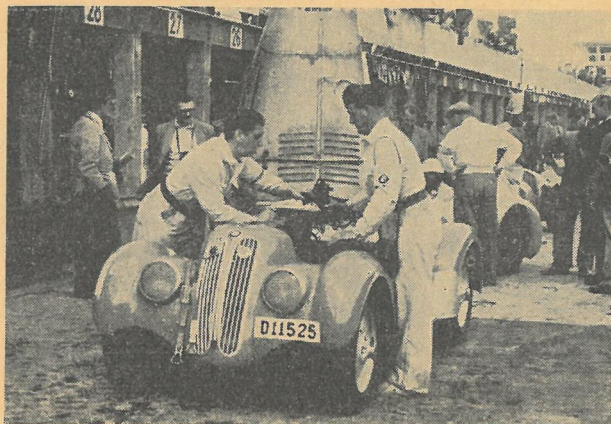
vis udskrevet løbet for F 2 vogne (indtil 2 liter uden kompressor) og F 3 vogne (500 ccm uden kompressor, såkaldte midgets).

Resultatet i den store klasse blev, at italieneren Ascari gik over mållinien i tiden 2.55.1 for den 365 km lange distance, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 124,9 km/t. Nr. 2 blev — meget overraskende — franskmænden Rene Simon på en Simca Gordini med en motor på kun 1500 ccm, og nr. 3 blev hans landsmand Trintignat i en søstervogn til Simon's, og først som nr. 4 så man tyskeren Toni Ul-



Et vue over startstedet på Nürburgring. I baggrunden ses den gamle borg, der har givet banen navn.

Den svenske kører Gunnar Wahlberg, som vi kender fra Lufthavnsløbet, hvor han vandt i klassen for sportsvogne indtil 2000 ccm, deltog også med ære i det tyske Grand Prix, hvor han placerede sig som nr. 5 i det fineste internationale selskab. Her ses han med sin BMW, type 328, som holdt en gennemsnitshastighed over den 204 km lange distance på 104,3 km/t. Vinder blev tyskeren Reiss i en Veritas med 109,3 km/t i gennemsnit.



men på en ny Veritas. Nr. 5 blev Seiler på en Simca Gordini og nr. 6 Macklin på den nye engelske H. W. M. (et Alta-produkt).

I midjet klassen sejrede Schlüter på en Monopoletta-B. M. W. i tiden 1.19.21 for den ca. 137 km lange distance svarende til ca. 103 km/t, og herefter kom to Cooper-JAP ført af henholdsvis Kreutzer og Frank (begge tyskere). Nr. 4 blev Arnold i en Scampolo-B. M. W. og nr. 5 tyskeren Glöckler i en fransk D. B.-Panhard.

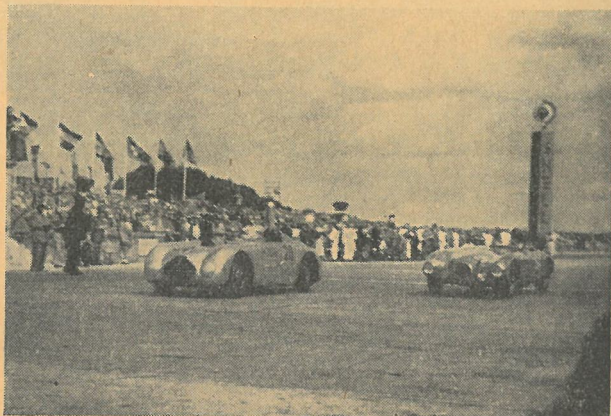
Foruden de nævnte løb kørtes der et indledende løb for specialbyggede racere indtil 1100 ccm over 204 km, som vandtes af franskmænden Manzon på en Simca i tiden 1.53.31 svarende til 108 km/t i gennemsnit; nr. 2 blev den franske kører Bayol i en D. B.-Panhard og nr. 3 Glöckler i en Folkevoغنsspecial med strømliniekaroseri.

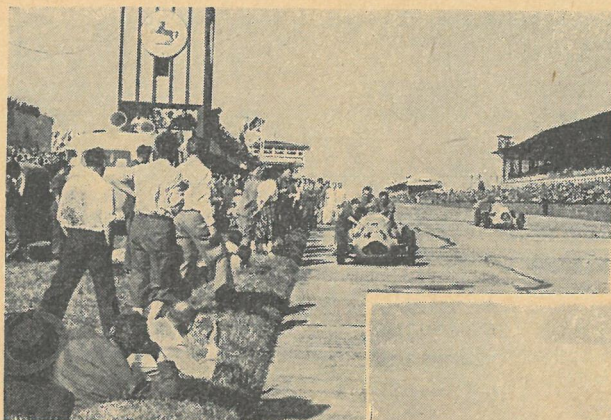
Endelig kørtes der et løb for vogne mellem 1100 og 1500 ccm, som blev vundet af

Trintignant på Simca med 111 km/t i gennemsnit med Glöckler på en Veritas som nr. 2 og Schlüter, ligeledes på Veritas, som nr. 3.

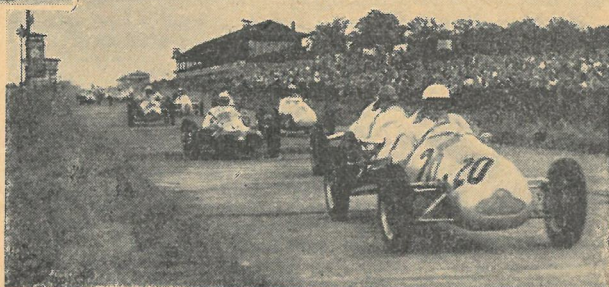
Det sidste løb, der kørtes på Nürburg umiddelbart inden krigen, vandtes af Caracciola i en 3-liter Mercedes med 121 km/t, og den gamle mester var selv til stede som tilskuer — om aktiv løbsdeltagelse kan der indtil videre ikke være tale, da han stadig lider under eftervirkningerne af det uheld, der ramte ham på Indianapolis-banen i U. S. A. Blandt tilskuerne sås endvidere indehaveren af den absolutte verdensrekord for motorcykler Ernst Henne og tysk automobilindustriens grand old man Ferdinand Porsche, Folkevoغنens konstruktør; som starter fungerede den tidligere leder af Mercedes' racerafdeling Alfred Neubauer. Blandt deltagerne var sådanne af fortidens kapaciteter som von Brauchitsch (tidligere Mercedes), som kør-

Franskmænden Trintignant, der vandt klassen for vogne mellem 1100 og 1500 ccm, overhaler her med sin Simca-Gordini tyskeren Fritz Riess i en 2-liters Veritas. Løbene blev i det hele taget en stor triumf for den franske konstruktør Gordini, som i F2 løbet besatte 2. og 3. pladsen ved Simon og Trintignant til trods for, at hans meget let byggede vogne, der bygger på en videreudvikling af den serieproducerede Fiat 1100, kun er på 1500 ccm.

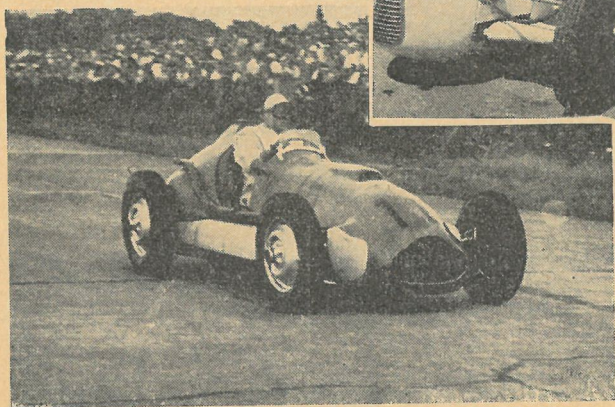
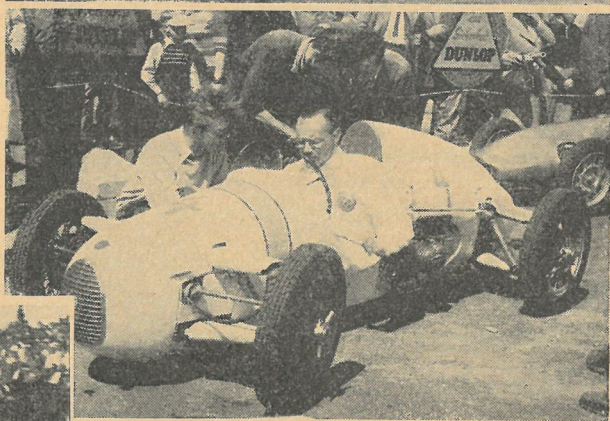




Starten i F 3 (midjet) løbet på Nürburg-Ring den 20. august. Forrest ligger den tyske kører Toni Kreuzer på en engelsk Cooper-Jap. Umiddelbart efter ham kommer Walter Schlüter, der vandt løbet, i Monopoletta-BMW og derefter Helm Glöckler i en DB med Panhard motor, Vallmer i en Atlas Special og Karl Budde i Condor Special.



Den kendte tyske midjet kører Walter Schlüter i sin Monopoletta-BMW. Med denne vogn, der drives af en 2-cylindret BMW motorcykelmotor med indsatte foringer, som bringer slagvolumenet ned under 500 ccm, vandt han F 3 løbet foran de to tyskere Kreutzer og Frank, begge på Cooper-Jap. De tyske midjets er gennemgående noget længere end f. eks. Cooper'ne, men de synes ikke af denne grund at være hemmet af for stor egenvægt. En vogn magen til den her viste kørtes af Helmut Polenski, men måtte udgå med maskinskade.



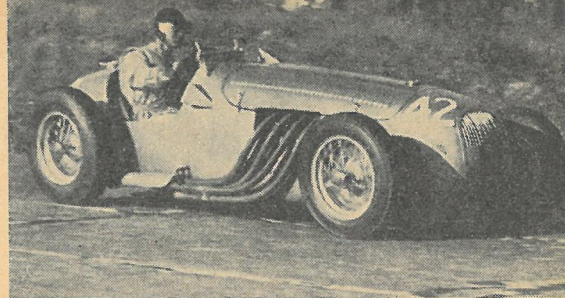
Den tyske kører Ferdi Lehder i sin specialbyggede F 2 racer LTE Brilliant, der offensichtlich ligesom en lang række af de specialkonstruktioner, der iverigt stillede op i det tyske Grand Prix er baseret på BMW dele indbygget i et specialkarosseri af førerens egen konstruktion.

te en A. F. M. med en optunet B. M. W. motor, lommegiganten Herman Lang i en enkelt-sædet Veritas med B. M. W. motor og Hans Stuck — før krigen europæisk bakkøbsmester — i en helt ny A. F. M. med den af Küchen i Ingolstadt udviklede V-8 2-liter motor med otte karburatorer. Som allerede nævnt var der ingen af disse herrer, som blev placeret — de udgik alle med maskinskader af en eller anden art.

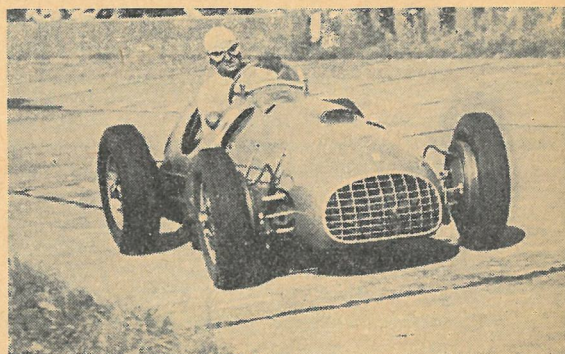
Rent sportsligt mistede F 2 løbet en stor del af sin tiltrækning, da det blev bekendtgjort, at Fangio, Argentina, ikke kom til start i sin nye 6-cylindrede Maserati (2-liter motor i et 4 CLT chassis). Han havde under træningen fået en revne i blokken og havde inden starten ingen mulighed for at fremskaffe en ny motor. Der er ingen tvivl om, at de 365 km var for meget for de forholdsvis nyligt udviklede 2-liters motorer — der startede 37 vogne, og efter at halvdelen af løbet var kørt, var der kun 13 igen, og de fleste af disse havde allerede da fået deres bekomst. Ascari's sejr bekræftede således endnu en gang, at den dyreste konstruktion — i dette tilfælde den 12-cylindrede 2-liters Ferrari — også er den sportsligt mest tilfredsstillende. Det er faktisk meget bemærkelsesværdigt, at Ascari's gennemsnitshastighed med en kompressorløs motor på 2 liter var højere end Carraciola's gamle rekord, som blev sat med en 3-liters kompressormotor.

For en dansk tilskuer var midget løbet af stor teknisk interesse, for så vidt som man så en mængde originale og dygtigt gennemarbejdede specialkonstruktioner. Flere af dem benyttede den 2-cylindrede B. M. W. motorcyklemotor, andre havde speciella Dyna-Panhard med foringer, der satte motoren ned til 500 ccm, eller N. S. U. eller D. K. W. motorer af førkrigskonstruktion. Også her var det klart for enhver, at løbets distance var for stor, og et stygt uheld skæmmede det ellers vel gennemførte arrangement: Günther Schullater i en Scampolo og William Lucas i en Monopoleta-B. M. W. kolliderede under løbet og kørte begge ud af banen — Schullater og en tilskuer dræbtes på stedet, medens Lucas blev hårdt såret.

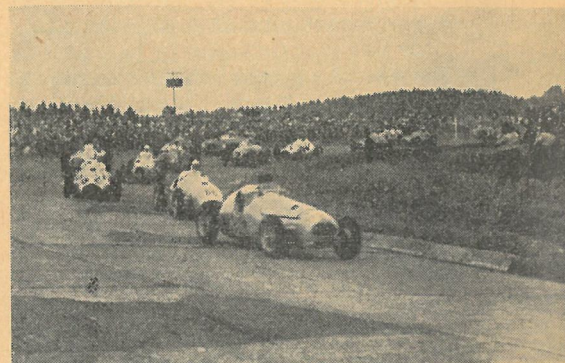
Et billede taget umiddelbart efter starten i det tyske Grand Prix. Forrest ligger svejtseren Toni Branca i en Simca Gordini tæt fulgt af tyskeren Toni Ulmen i en Veritas Meteor. Nr. 62 er den tyske mesterkører Hermann Lang, som i årene umiddelbart inden krigen var den hurtigste mand på Mercedes' Grand Prix hold — han kørte også en Veritas, men måtte udgå med maskinskade på et ret tidligt tidspunkt under løbet.



Engländeren Lance Macklin i den nye HWM, som faktisk indtil videre har været Englands væsentligste bidrag til den internationale automobilsport i de senere år. Det er en 4-cylindret 2-liters konstruktion, udgået fra Alta fabrikken og udviklet uden branchestøtte af nogen art. Macklin blev nr. 6 i det tyske Grand Prix og bekræftede derved konstruktionens tekniske overlegenhed, der kom så tydeligt til udtryk under Bari Grand Prix, hvor den kendte engelske kører Sterling Moss i en HWM med topersoners strømliniekarosseri ikke alene udplacerede samtlige 2-liters vogne uden kompressor, men samtidig en lang række F1 racere (1,5 liter med kompressor), således at han blev nr. 3 efter Farina og Fangio på Alfa Romeo 158.



Vinderen af det tyske Grand Prix, italieneren Alberto Ascari, i en 2-liters Ferrari uden kompressor. Denne vogn-type har i de sidste år fuldstændig domineret den internationale F2 klasse (2 liter uden kompressor) — motoren er en V-12 med stor boring og kort slaglængde, hvilket giver lav stempelhastighed og et stort stempelareal, der kan tåle en varmebelastning svarende til omkring 80 ehk pr. liter slagvolumen.





ET ALVORSORD

OM

LYGTERNE

Der er ingen vej udenom, vi må til det igen! Efteråret og vinterens mørke og lange nætter er så småt begyndt med følgende større anvendelse og misbrug af lygterne. De ved, hvor vi vil hen, for hvert år ved denne tid har De i SMJ's spalter læst en formaning om rigtig lygteindstilling og hensynsfuldt brug af lygterne både på landevejene og i bytrafiken. En enkelt lille køretur forleden aften viste dog med uhyggelig tydelighed, at der ikke kan skrives nok og ikke gives for mange formaninger i forbindelse med dette lille, men uhyre vigtige færdselsproblem. Man kan kort og godt konstatere, at enhver fejlindstilling eller defekt funktion i et motorkøretøjs lysanlæg skyldes sløseri, ligegyldighed eller direkte foragt for medmenneskers ve og vel. De ulykker, der forårsages af blændende eller mangelfuld lygteføring, kan alle undgås, hvorfor de i al deres meningsløshed er dobbelt tragiske.

Almindeligvis er det lygteindstillingen, der er forkert, uden at de pågældende ejere er klar over forholdet. De færreste tænker over, at når man indstiller lygterne på en bil, medens denne er tom, vil lyskeglen vippe i vejret, så snart bagsæde og bagagerum belastes. Der er imidlertid mange bilister, der er fuldstændig klar over, at deres lygter virker blændende, men de ønsker netop at have et lys, der virker tilstrækkelig generende på den modgående trafik for derved at tvinge den til at blænde ned.

Selv korrekt indstillede lygter vil i mere eller mindre grad virke blændende, og

selv om man naturligvis ikke behøver at blænde ned i samme øjeblik, man opdager en modgående vogn langt ude i det fjerne, bør man ikke vente med at blænde ned, til det modgående køretøjs lygter begynder at virke generende, men vise, at man er et pænt og hensynsfuldt menneske, allerede når der er ca. 5—600 m mellem de to køretøjer.

En meget hyppig fejl er forkert lednings-tilslutning. De kender sikkert selv disse skeløjede lysfænomener, der blænder ned på den ene lygte og har langt lys på den anden og vice versa. For en ordens skyld skal vi erindre om, at stop- og baglygter skal efterses regelmæssigt, ja, egentlig bør man kontrollere, at baglygten fungerer, hver gang man tænder sine lygter.

Motorloven er desværre upræcis i sin fremstilling af, hvad der kræves af lys, både maksimalt og minimalt. Der står således, at et motorkøretøj skal være forsynet med to lysstyrker, een for kørsel på mørke landeveje og en til brug for parke-ring samt kørsel på oplyste gader og veje. Det var ønskeligt, om det i motorloven blev præciseret, at det er forbudt at bruge det store lys på oplyste gader og veje, eftersom føreren af et køretøj ikke ser en smule bedre, hvor vejbanen i forvejen er belyst, medens han i udpræget grad generer den modgående trafik. Motorloven taler også om to lysstyrker uden at pointere, at det stærke lys har en kort og en lang indstilling. Dete giver ofte anledning til misforståelser, selvom betegnelsen *lysstyrke* klart tilkendegiver, at der er tale om to forskellige lamper. Også lygteindstillingen gøres til genstand for en noget mærkelig behandling i motorloven, hvori det hedder, at lygterne skal kunne lyse den dobbelte bremselængde svarende til vognens hastighed, dog mindst 20 meter. Ja bevarer, der er ikke noget at tage fejl af, men hvad er vognens hastighed? Hvorfor disse

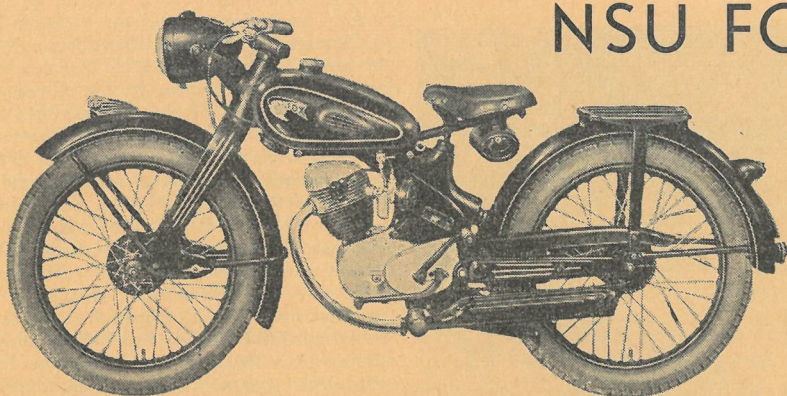
Blad venligst frem til side 478

En TEKNISK TRIUMF



Jo mere erfaring en motorcyklist har, des større krav vi han stille til en ny maskine. Alle erfarne eksperter er enige om, at NSU Fox har ganske enestående koreegenskaber, 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 liter 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 letvægtsindkøbstilladelse. 250 ccm topventilet motor, glimrende egnet til sidevogn og varetransport. **Pris kr. 2490.—.**

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE

ELEKTROLLØBET BLEV EN SKUFFELSE

ORLA KNUDSEN OG SVEND AAGE ENGSTRØM
FIK MASKINSKADE

Der er ingen tvivl om, at der var mange, som gik hjem med en vis skuffelse i sindet, og årsagen må sikkert søges i den omstændighed, at man havde ventet sig en gentagelse af sidste års spændende og vel tilrettelagte Elektrolløb.

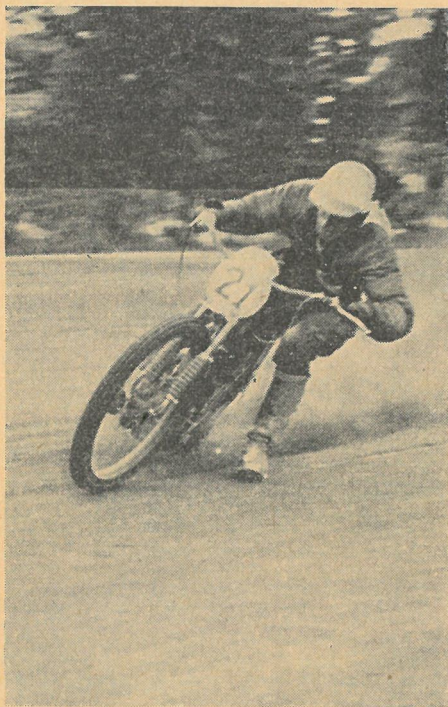
Arrangørerne var i år — af hensyn til banelegemet — nødt til at anvende flyvende start, og det kunne ikke undgås, at denne startmetode bidrog til at forhale arrangementets afvikling i væsentlig grad. Samtidig havde man det uheld, at den lange distance, nemlig 5×1000 meter, i de enkelte heats bevirkede meget spredte felter, således at man måtte undvære den spænding i opløbet, der trods alt er et af

de momenter, som kan fængsle og fastholde en stor del af motorsportens faste publikum. Speakeren var os en stor skuffelse, hans talrige fejltagelser ved annonceringen af resultaterne virkede direkte irriterende, og hans selvglade kommentarer var overflødige, for såvidt som publikum sikkert er ligeglade med hans berømmelse af inderbanens visdom, når de selv synes, at der er begået en dommerfejl i et rent sportsligt anliggende.

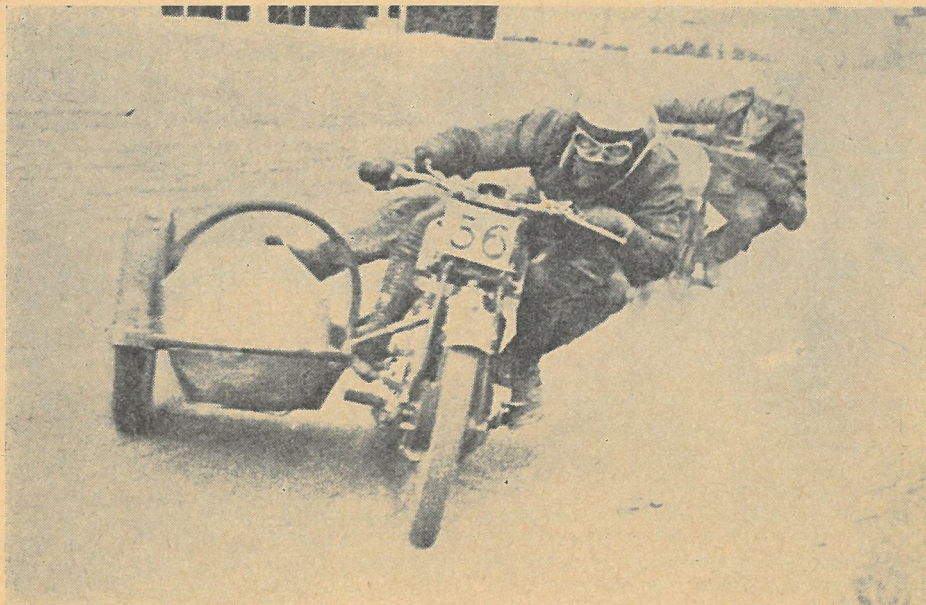
Der startedes med de indledende heats til Elektrolløbet, og her viste Åge Andersen sig meget hurtig, men det var klart, at rytterne sparede deres maskiner og kun interesserede sig for at blive placeret mellem de fire første for at kunne gå videre.

Åge Andersen, Engstrøm, Fisker og C. O. Jensen gik til mellemheat, hvor de skulle møde svenskeren Göte Brester, nordmanden Viik Hansen, Sv. Å. Sørensen og Kiehn Bertelsen fra andet heat, Orla Knudsen, Morian Hansen, Thord Larsson og Hans Hansen fra tredje heat samt rytterne fra opsamlingsheatet. I opsamlingsheatet kom 4 ryttere ikke i start, og publikum protesterede vildt og forlangte omstart. Det var her, speakeren svømmede helt hen i rørelse over den alvise afgørelse, de høje dommere havde truffet, nemlig at lade de fire ryttere, der ikke kom i start, køre et selvstændigt heat for derefter at sammenligne deres tider med tiderne fra det oprindelige opsamlingsheat. Med andre ord, de fire ryttere, der alle følte sig sikre på at komme med i mellemheatet, fordi det ganske simpelt var de fire første ryttere, der skulle gå videre, kunne tllade sig at spare deres maskiner, medens de andre ryttere i ekstraheatet naturligvis gav fuld gas. Det er sandsynligt, at løbets endelige udfald ikke blev ændret ved denne mærkelige afgørelse, men det var en løsning, der ikke retfærdiggjorde speakerens gentagne berømmelse af det vise råd.

Mellemheatene forløb ret uinteressant, selvom man med beklagelse måtte se Orla Knudsen udgå med maskinskaide. En tand var knækket af magnetdrevet og havde sat sig i spænd, hvorved tændingsindstillingen forskubbedes. Slutheat blev en dyst



Göte Brester vandt med sin glimrende svingteknik Elektrolløbet, og det var en fornøjelse at se denne svensker.



Kresten Krestensen. Norton, er stadig en af vore bedste sidevognskørere.

mellem svenskerne Thord Larsson og Göte Brester, nordmanden Viik Hansen og danskerne Engstrøm, Morian, Åge Andersen, Kiehn Bertelsen og Hans Hansen. Engstrøm havde vundet pokalen to gange tidligere og skulle blot vinde dette løb for at få pokalen som ejendom. Det skulle imidlertid ikke gå sådan. Göte Brester tog straks føringen, og selvom Engstrøm fulgte svenskeren godt i begyndelsen, måtte han snart se sig overhalet af flere ryttere, og det var tydeligt, at der ikke var træk i Engstrøms maskine. Det har senere vist sig, at der var kommet småsten ind i motoren, og disse havde gjort udblæsningsventilen utæt. Brester kørte i en overlegen stil med minimal udskridning i svingene. Hans vindertid blev den bedste opnåede tid på Charlottenlund Traverbane, 2.40,1. Thord Larsson blev nr. 2 i 2.46, nr. 3 blev Viik Hansen i 2.49,3, og som første dansker kom Kiehn Bertelsen i 2.51,5 foran Åge Andersen 2.51,9. Engstrøm blev nr. 6 i tiden 2.52,4 foran Morian, der kørte i 2.54. Den gamle, prøvede kører Hans Hansen kom ind som nr. 8 i tiden 2.58,8.

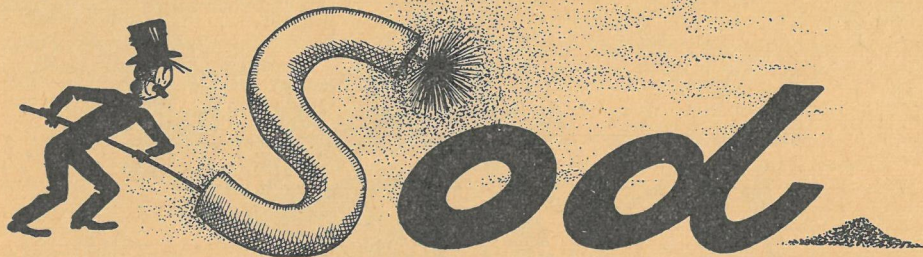
Standardløbet blev hovedsagelig en dyst mellem Knud Nielsen, Århus, og Leif Hirsborg. Hirsborg vandt første afdeling, men blev senere diskvalificeret, fordi indmaden var faldet ud af hans lyddæmper. Det er i grunden et mærkeligt forhold, at nogle få beboere ved banen kan diktere, at der

skal køres med lyddæmper de par timer om året, der køres på Charlottenlund, men rent bortset herfra er det mærkeligt, at maskinkontrollen kan godkende en maskine og løbsledelsen derefter diskvalificere rytteren, fordi noget af indmaden er faldet ud under løbet.

Afgørelsen resulterede i, at Knud Nielsen blev løbets endelige vinder med det højeste antal points. Hirsborg nedlagde protest, og Knud Nielsen ville ikke modtage pokalen, så de to sportsmænd var tilsyneladende rørende enige om, hvem der var den egentlige vinder. Løbsledelsen meddelte, at Knud Nielsen ikke havde tid til at modtage sin pokal, da han skulle med færgen. Hirsborg vandt anden afdeling og Knud Nielsen tredje afdeling, men pointstillingen blev 16 til Knud Nielsen, 11 til Leif Hirsborg og 10 til Robert Rasmussen.

Diskvalifikationen af Leif Hirsborg er ret interessant ud fra en rent psykologisk betragtning. Da Hirsborg startede igen efter krigen, vandt han næsten alt, hvad han startede i, og det var ret almindeligt, at han vandt handicapløbene, selvom han startede som sidste mand. Intet under at han blev publikums yndling ved den kolorit, han satte over løbene. Da hans maskine ikke kunne følge med mere, tabte publikum interessen for ham, og da han blev årsagen til det store uheld på Glad-saxe uden dog at bære skylden, pådrog han

Blad venligst frem til side 504



Der er et gammelt ordsprog, der siger: Vis mig dine venner, og jeg skal sige dig, hvem du er. Ingen vil bestride rigtigheden af de kloge ord, og man har i forretningsverdenen fundet dem velegnede med visse variationer, når man skulle bruge et slogan for en eller anden vare. »Vis mig din vogn, og jeg skal sige dig, hvem du er«, stod der engang i en annonce for et pudsemiddel. Sandheden i de gamle ord kan naturligvis dække over meget og meget, fordi vort valg og vor behandling af dagliglivets brugsgenstande fortæller meget om vor person. Jeg har imidlertid udbygget ovennævnte slogan i klar erkendelse af, at et firma, der fremstiller pudsemidler, ikke har den sande forkærlighed for at gå i dybden.

Vis mig dit køretøj, og jeg skal sige dig, hvem du er.

Lad mig se din motor indvendig, og jeg skal indrømme min fejltagelse.

Med den sidste tilføjelse er man vist »halvgarderet«. Det er en uomtvistelig kendsgerning, at mange bil- og motorcyklejere er meget omhyggelige med at holde køretøjet rent udvendig, uden nogensinde at skænke de indvendige dele en tanke. Selvom alle de anerkendte motorolier nu er selvrensende, kan det ikke undgås, at der med tiden aflejres en del sod i forbrændingskammeret og de tilstødende kanaler. Denne sod virker for det første hæmmende på ventilerne og stempelringenes bevægelsesfrihed, for det andet giver den drøvletab ved at nedsætte kanalernes areal, for det tredje kan et tykt sodlag hæve kompressionsforholdet på en uheldig måde, for det fjerde bliver soden let glødende og forårsager derved falsk tænding, og endelig kan soden bevirke stærkt vekslende varmebelastninger på stemplet. Dertil kommer en masse bivirkninger, når det drejer sig om to-taktsmotorer. Medens soden først og fremmest aflejrer sig i topstykket på en firetakts-motor, vil udblæsningssystemet i en to-taktsmotor, lige

fra åbningerne i cylindervæggen til lyd-dæmperen, lide af kronisk forstoppelse i mere eller mindre udpræget grad på grund af sodaflejringer. Dette skyldes naturligvis den omstændighed, at olien blandes i benzinen i totaktsmotorerne, og da man med de moderne motorolier netop tilsigter at fremstille et produkt, der i høj grad modstår høje temperaturer, vil den oliemængde, som ikke medgår til smøringen, dels gå uforbrændt gennem motoren for at vise sig som en blå røg i udblæsningsgassen, dels sætte sig som et affaldsprodukt i udblæsningssystemet.

Denne forsnævring af udblæsningskanalerne vil naturligvis hæmme udblæsningsgassens bevægelse og derved nedsætte en hvilken som helst motors ydeevne, men for to-taktsmotorernes vedkommende bliver forholdene yderligere forværret, idet enhver to-taktsmotor er konstrueret på en måde, der betinger en ganske bestemt modstand i udblæsningssystemet, og hverken mere eller mindre. Bliver udblæsningssystemet delvis tilstoppet af sod, eller kører man på fri udblæsning, vil skylningen af cylinderen blive dårlig, og ydeevnen vil blive sat mærkbart ned.

Det er uhyre let at blive denne sod kvit, og det er heldigvis så praktisk indrettet, at der, hvor det oftest og mest er påkrævet, nemlig på to-taktsmotorerne, er arbejdet også lettest at udføre, idet der ikke er nogen ventilmekanisme til at komplicere arbejdet. Topstykket og cylinderen aftages og soden skræbes af med et stykke værktøj fremstillet af blødt metal som kobber eller lignende. Også stemplernes underside skal gøres ren, og navnlig udblæsningsporte og skylleluftkanaler skal befries for alle soddannelser. Hvis stempelringene viser tegn på at være slidte eller forbrændte, bør de udskiftes. Husk at lase stempelringene med den dertil indrettede stift eller sikringsknast. Jeg har gennem erfaring vished for, at motoren holder sig ren i længere tid, såfremt man polerer stempelkronen, portene og topstykk-

ket med et metalpudsemiddel, og til dette brug kan jeg anbefale Sterling sølvpudsepulver. Udblæsningsrørene skal ligeledes renses, og dette gøres bedst ved at trække en almindelig stål-grydesvamp gentagne gange igennem. Lyddæmperne skal adskilles og renses ved afvaskning i petroleum, men man må sørge for, at alle huller og passager er åbne. Når topstykket skal monteres, må man huske, at boltene skal spændes i en bestemt rækkefølge, idet man begynder med boltene i midten og derefter spænder »over kors«. Det må tilrådes at rådspørge forhandleren af det pågældende fabrikat, i hvilken rækkefølge boltene skal spændes, da der *kan* være topstykker, som fordrer en ganske speciel rækkefølge. Lad mig endvidere erindre om, at man aldrig må spænde en bolt helt til med det samme, men hele tiden sørge for at spænde boltene gradvis, lige meget og i den rigtige rækkefølge.

De topventilede firetaktsmotorer kræver naturligvis en mere omfattende operation, fordi ventilmekanismen også skal afmonteres, men til gengæld er det ikke nødvendigt at tage cylinderen af, med mindre man føler trang til at se til stemplet og stempelringene. Stempelkronen kan let renses, når stemplet sættes i topstilling. De sideventilede motorer er uhyre lette at behandle, da topstykket er lige så let at afmontere som på to-taktsmotorerne. Når man atter har samlet en topventilet motor, må man justere ventilerne til de foreskrevne tolerancer under hensyntagen til, om disse opgives til varm eller kold motor.

Der er ikke noget vanskeligt ved at afrense en motor for sod, men har man alligevel ikke mod til at gå igang med opgaven, skal man lade en fagmand foretage denne simple, men meget effektive reparation i stedet for at køre rundt med en motor, der har alt for højt benzinforbrug og en stærkt reduceret trækraft.

TO MAA MAN VÆRE



»Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Søg Dig en Makker med Pandelok».

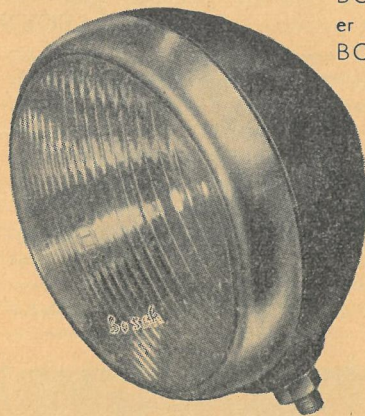
ILFORD Super Swing Seat
— for Langfart —

RECRO (hvor der findes Bagagebærer).

Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvile.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Faas hos alle førende Motorforhandlere



BOSCH
er stadig
BOSCH



Sikker kørsel

efter mørkets frembrud kræver en klart belyst vejbane. Med Bosch lygter monteret på vognen er sagen i orden. Deres kraftige, langtrækkende lys falder på vejbanen præcist, hvor der er brug for det, og med det lodret riflede glas, som modvirker blænding, opnår man et absolut blændfrit, klart, kort lys.

Originale Bosch-dele kan igen leveres fra
lager eller tages i ordre til hurtigste levering

BOSCH

AUTOLYGTTER

— den uovertrufne kvalitet

København
N.



Telf.
C. 7716

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

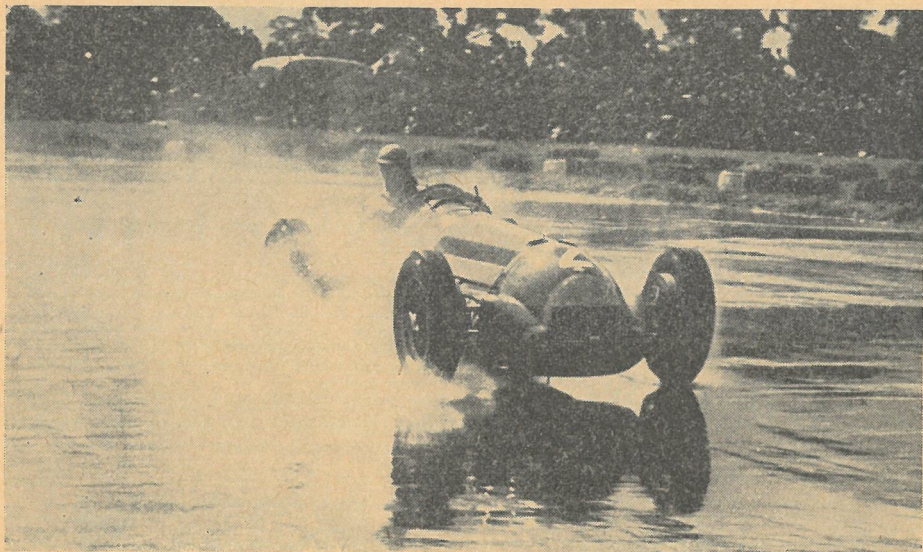
DEPOTER & SERVICE-STATIONER i:
Aalborg - Århus - Horsens - Odense
Sønderborg - Sønderlev - Slagelse
Vejle og Tønder

BRM-FIASKO PÅ SILVERSTONE

DEN ENGELSKE RACER TIL 3 MILLIONER GIK I STYKKER PÅ
STARTLINIEN I SIT FØRSTE LØB — ITALIENERNE VANDT
LEGENDE LET

Den 19. august kørtes på Silverstone i England om International Trophy udsat af Daily Express. Løbet havde karakteren af et internationalt Grand Prix løb med to indledende heats og et slutheat, og som sædvanlig i denne sæson dominerede italienerne, for såvidt som løbet blev vundet af Farina med en gennemsnitshastighed for de 165,5 km på 145 km/t med Fangio på andenpladsen med 144,9 km/t i gennemsnit. Nr. 3 blev englænderen Peter

liter med to-trins-centrifugalkompressor, og den har på forhånd givet anledning til spekulationer og tvivl — specielt vedrørende egnetheden af den valgte kompressor-anordning, men den form for skuffelse, vognen beredte alle interesserede på Silverstone, havde man kun i sine mest pessimistiske øjeblikke forudset. For det første viste det sig, at den vogn, der var anmeldt med Raymond Mays som fører, slet ikke kom til start — årsag ukendt. Den



Under de vanskeligste vejrforhold vandt italienerne uanfægtet og overlegent.

Whitehead i en Ferrari med en hastighed af 142,8 km/t, og som nr. 4 fuldførte — meget overraskende — Cuthbert Harrison i en gammel E. R. A., model 1937.

Foruden alle de gamle kendinge startede — hvilket vel efterhånden ikke var undgået alle automobilsportsinteresseredes opmærksomhed — den nye B. R. M., der er udtryk for en fælles anstrengelse af praktisk talt hele den engelske automobil- og tilbehørsindustri. Vognen, der første gang omtaltes i SMJ for januar (side 9) og februar (side 69), har en V-16 motor på 1,5

anden vogn, var anmeldt med den franske mesterkører Raymond Sommer, men allerede inden træningen viste der sig »alvorlige vanskeligheder af hidtil uforudset natur med såvel kompressor som karburator«. Vognen blev taget tilbage til Bourne og justeret påny, og derefter blev den fløjet tilbage til flyvepladsen Bicester og kørt videre til Silverstone på en lastvogn under politieskorte, således at den lige akkurat kunne nå at køre tre træningsomgange inden starten til 500 ccm løbet om formiddagen.

Derefter skete den forsmædelige sensation på selve startlinien. Idet Sommer slap koblingen, kørte motoren op i omdrejninger, medens vognen blev stående. Årsag: Brud et eller andet sted i transmissions-systemet! På baggrund af de uheld af lignende art, som allerede flere gange har ramt E. R. A. type E, der ligesom B. R. M.-en er konstrueret af Peter Berthon, overfaldes man ved nærmere eftertanke af en pinlig mistanke om en ganske utilgivelig svigten i de konstruktive og beregningsmæssige forudsætninger ved vognens fremstilling. Vi skal ikke på det foreliggende grundlag gå nærmere ind på denne side af sagen, men det forekommer os mistænkeligt, at B. R. M., der har banen på Silverstone til daglig, må gøre en så panikpræget og værdiløs indsats, medens Alfa Romeo og Ferrari, der begge er uafhængige firmaer med konstant succes i internationale løb, uden økonomisk støtte fra højre og venstre simpelthen kommer frem til tiden, stiller op og tilsammen sikrer sig de tre første pladser uden nogensinde at have gaspedalen i bund. Til sammenligning tjener i hvert fald, at den skæbne, som her er overgået den engelske nationalracer,

endnu ikke har ramt f. eks. de specialbyggede racere, der fremstilles i Skandinavien. De kommer da i hvert fald til start hver eneste gang.

De to Alfa Romeo kørere var naturligvis i høj grad favoritter, men man kunne på forhånd ikke frakende Ascari i en ny Ferrari en chance, og Whitehead har jo i den sidste sæson vist sig som en særdeles stabil kører af typen: Den sikre nr. 2 eller 3. Han fulgte også godt med, og da Ascari måtte gå ud med syg motor allerede i det indledende heat, gik Whitehead frem på trediepladsen, en kunst som han gentog i slutheatet med det ovenfor nævnte resultat. Nr. 5 i slutheatet blev Shawe-Taylor i en E. R. A. 1936, nr. 6 Sterling Moss i den nye engelske H. W. M., og først som nr. 7 så man franskmænden Cabantous i en 4,5-liters Talbot, der ikke egner sig til den korte og forholdsvis langsomme bane på den tidligere flyveplads Silverstone. De to første heats kørtes i en fantastisk tordenbyge, men inden starten i slutheatet holdt regnen op, og banen tørrede, således at italienerne kunne give de — iøvrigt skuffede — engelske tilskuere en opvisning i moderne Grand Prix teknik.

**På alle veje i al slags
vejr er ENGLEBERT A.D
altid det fuldkommen
skridsikre dæk...**



F 3 løbet for vogne indtil 500 ccm (midget) blev en klar sejr for Moss på en Cooper-Norton — han gennemførte den 46,6 km lange distance med en gennemsnitshastighed af 128,2 km/t, medens Sommer, der først på det sidste er begyndt at gøre sig gældende i den mindste af de tre Grand Prix klasser, blev nr. 2 med 127 km/t i gennemsnit.

Foruden de nævnte løb kørtes der to 1-times løb for standard vogne i følgende slagvolumenklasser: Indtil 1100 ccm, 1100 til 1500 ccm, 1500 til 2000 ccm, 2000 til 3000 ccm og over 3000 ccm. For hver klasse var der fastsat en »normaldistance«, der benyttedes som grundlag for et handicapsystem, ifølge hvilket vognene i de forskellige klasser kunne sammenlignes ved den endelige klassificering af vinderne. Det drejer sig altså for den enkelte kører dels om at opnå det bedste resultat i sin klasse og dels om at overskride sin »normaldistance« med så mange procent som muligt.

Der startede to Ferrari med henholdsvis Ascari og Serafini ved rattet, og det var på forhånd klart, at denne højt udviklede 2-liters konstruktion, der kunne deltage, fordi der kun krævedes, at en standardvogn var fremstillet i 10 eksemplarer, havde en god chance både i 2-liter klassen og i den almindelige klassificering. I denne klasse startede iøvrigt en række nye, strømliniede Frader Nash type Mille Miglia, medens klassen 2000 og 3000 ccm var præget af en lang række Healey på 2443 ccm og Aston Martin på 2580 ccm — en af disse sidste kørtes af Sommer, som blev nr. 2 i klassen efter D. Hamilton på Healey. Den store klasse domineredes fuldstændig af en række nye Jaguar XK 120 og en enkelt Allard type J 2, medens man på forhånd var meget spændt på amerikaneren Briggs

Cunnigham's Allard med Cadillac motor, der klarede sig så godt ved Le Mans — den gik imidlertid ud i 16. omgang med knækket vandpumperem.

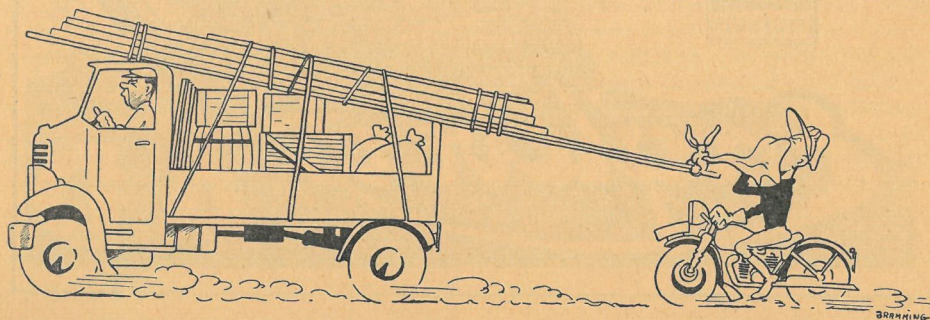
Starten foregik på den kendte måde med kørerne på den ene side af vejen og vognene med standset motor på den anden side. 2-liter klassen var iøvrigt ganske dominerende med Ascari som nr. 1 med en gennemsnitshastighed på 134,7 km/t, nr. 2 blev Serafini og nr. 3 E. J. Newton i en Frazer Nash. Den mindste klasse vandtes af englænderen Sparrowe i en Morgan med 109,9 km/t og klassen indtil 1500 ccm af G. A. Ruddock i en H.R.G. I den store klasse vandt Peter Walker i en Jaguar XK 120 med 131,6 km/t, nr. 2 blev A. P. R. Rolt i en tilsvarende vogn og nr. 3 Sidney Allard i den nye J 2.

Handicapsultaterne blev: Nr. 1 Ascari, 115,48 pct., nr. 2 Serafini, 113,37 pct., nr. 3 Newton, 113,23 pct.

LYGTERNE (fortsat fra side 470)

kombinationsmuligheder, der tilmed skal udregnes med størrelser, man ikke kender som exakte tal. Hvorfor ikke sige, at lygterne skal lyse et bestemt antal meter frem, og såfremt de ikke er i stand til at opfylde betingelserne, må hastigheden nedsættes til foreskrevne størrelser. Resultatet vil blive nøjagtig det samme, men der vil ikke være nogen tvivl mulig, når lygterne skal indstilles.

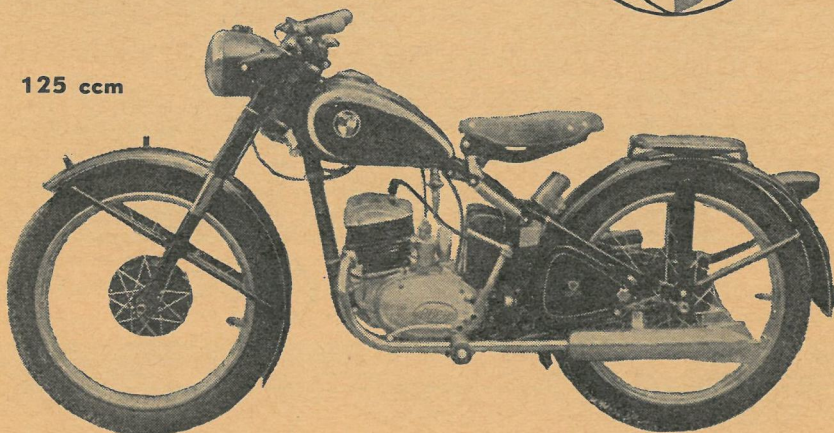
Det er også mærkeligt at konstatere, at politiet sjældent skrider ind overfor køretøjer, der kører med blændende lys, når det dog er en kendsgerning, at et par blændende lygter vil bevirke det samme usikkerhedsmoment hos den modgående trafik, som om denne udelukkende bestod af berusede personer.



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.



125 ccm

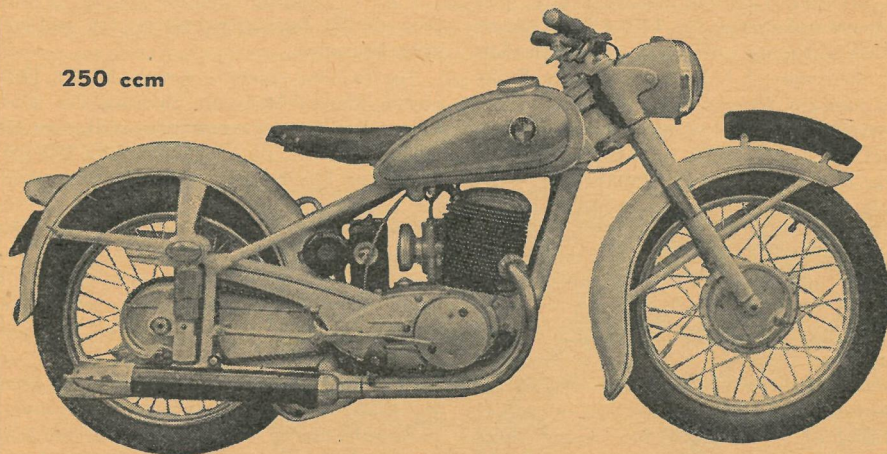


Kraft - acceleration - komfort

tre egenskaber der er overbevisende fremherskende ved de nye PUCH-modeller. Den dobbelt-stemplede motor har bestået sin prøve gennem 25 år, og de nye modeller viser, at denne konstruktion er blevet yderligere forbedret. PUCH-

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

250 ccm



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK

O. E. ANDERSEN . KØBENHAVN V . VESTERBROGADE 2 C . PALÆ 4741

ENGELSK VERDENSMESTER I



MOTO-CROSS

Fra vor udsendte medarbejder

Med et ydre apparat og opbud så vel-smurt og velorganiseret, som svenskerne snart er fortrolig med at stille det på benene til en stor motorsportsbegivenhed, afvikledes søndag den 20. august verdensmesterskaberne for 1950 i Moto-Cross på det tidligere militære øvelsesområde ved Skillingaryd i det nordvestlige Småland mellem Värnamo og Jönköping. Her var rigelig plads til at røre sig på, og terrænet var velegnet til formålet. Den 2770 meter lange bane var for danske øjne vanskelig og meget afvekslende. For de engelske deltagere syntes banen dog ingenlunde vanskelig, og den vil da også til næste år, når der skal køres løb på terrænet, blive trimmet helt i international stil.

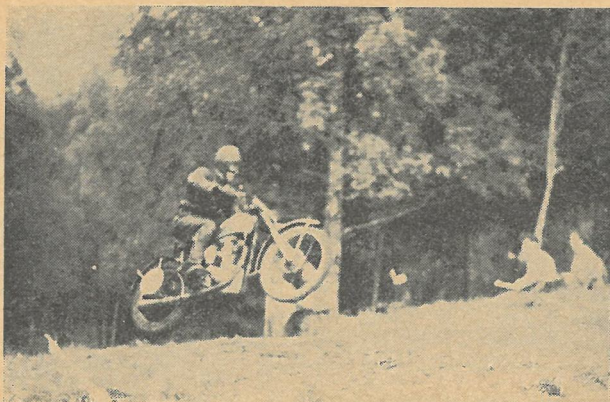
42.000 betalende tilskuere samledes omkring banen, da de officielle ceremonier før selve løbene — med den højtidelige velkomsttale til hver enkelt nation og afspilning af nationalsangene — tog deres begyndelse.

England og Belgien mødte hver med 12 mand, hvilket er det højeste, der kan stilles med, Danmark med 5 mand (hvoraf en ikke mødte — Kaj Larsen, Ariel), Holland

med 3 mand og Sverige ligeledes med 12 mand med 2 reserver. De 45 ryttere inddeltes i to heat, som hver for sig kørte 12 omgange, svarende til ca. 33 km. Finalen var på 17 omgange, ca. 47 km, og omfattede de 30 hurtigste ryttere fra indledningsheatene.

Første heat startede præcis kl. 13. Belgieren Marcel Meunier, Sarolea, der blev regnet for deres favorit, var stillet op til start, men trak sig i sidste øjeblik tilbage. Belgierne gjorde krav på at få ham startet i 2. heat i stedet, men dette kunne dommerkomiteen ikke tilstede. De danske ryttere led en ublid skæbne i dette løb: Knud Nielsen måtte udgå efter en enkelt omgang og Poul Kalør midt i løbet med tændrørsfejl lige før vandgraven. Det var øjensynligt, at de belgiske fabriks- og mærkekørere fra FN og Sarolea i høj grad var klar over, at dem, de skulle køre imod, var englænderne — og de passede på dem som små smede hele løbet igennem. Længe udkæmpedes der således en duel om førstepladsen mellem B. W. Hall, England, og Auguste Mingels, FN. Den svenske favorit, den meget alsidige kører Hel-

Ejvind Hansen har mistet kontakten med jorden. Banen var anstrengende for rytterne og krævede ikke så lidt af materiellet.



ge Brinkeback, Ariel, væltede i sidste omgang i vandgraven og kom først i gang efter 5 minutters forløb. Han rykkede som følge heraf helt ned på en 14. plads efter den fortræffeligt kørende Allan Ljungstrand, BSA.

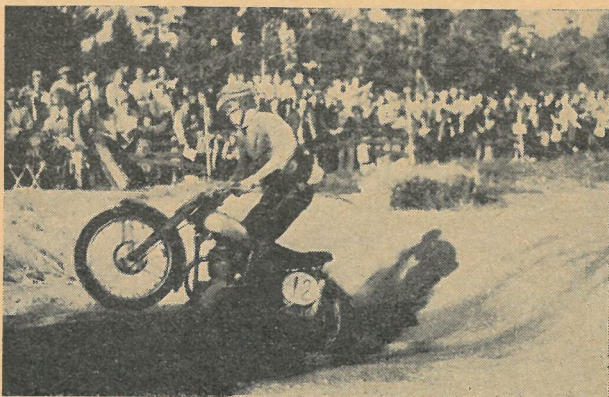
De første fem i 1. start blev: nr. 1 B. W. Hall, England, BSA, 46 min. 1 sekund, nr. 2 J. C. M. Avery, England, BSA, 46,35, nr. 3 W. Nicholson, England, BSA, 47,0, nr. 4 Auguste Mingels, Belgien, FN, 47,06,8 og nr. 5 endnu en englænder på BSA, G. J. Draper, 47,16,4. Sidstnævnte vandt iøvrigt finalen.

I 2. indledningsheat kom der en lille smule kulør på løbet, og det lykkedes da også en dansker, Ejvind Hansen, at fuldføre løbet. Vinder blev H. H. Lines, England, Ariel, nr. 2 G. B. Stonebridge, Matchless, og til det svenske publikums endeløse jubel besatte Olle Nygren, BSA, 3. pladsen. Allerede i løbets 3. omgang havde han fundet sin 3. plads i feltet, i 6. omgang var

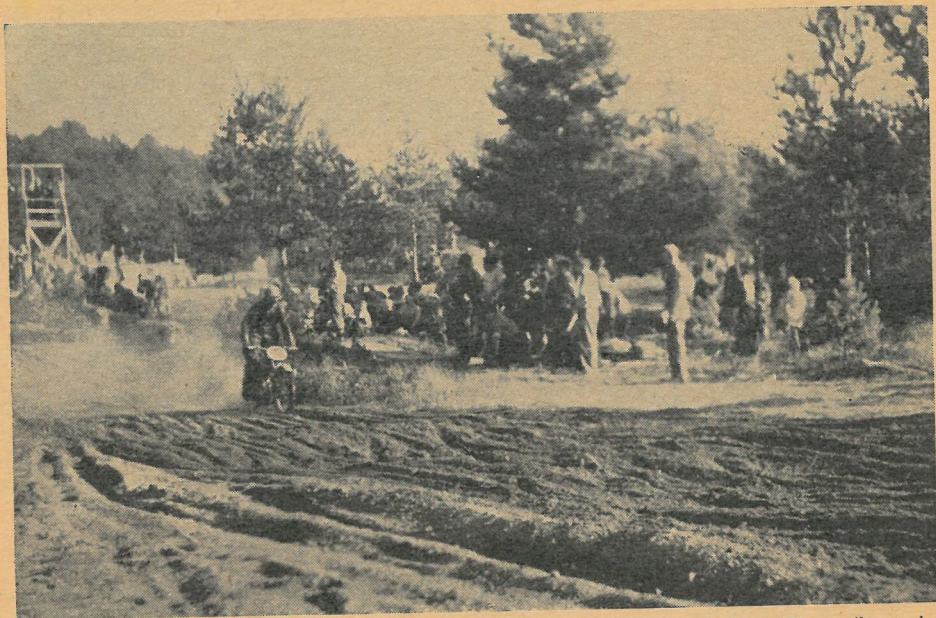
han endda fremme på 2. pladsen. Igen på 7. og 8. pladsen sås to svenske BSA-kørere, nemlig Hasse Danielsson, der under træningen havde vist den mest lovende og fineste kørsel, og Gustaf Johansson.

I finalen startede et felt på de 30 bedste ryttere, det største felt, der nogensinde er startet i et sådant løb — og flot så det ud med denne masseeksplosion på den blomstrende lyng, hvor hver eneste af de 30 ryttere søgte at komme først fri af feltet for at nå ind på de smalle, sandede stier og den snævre bro. Der var 10 englændere, 10 belgiere, 1 dansk, 8 hollændere og 7 svenske ryttere i feltet.

De 17 omgange, over en times anstrengende, fysisk krævende kørsel, hvor der også til materiellet stilles ganske ekstraordinære krav, blev spændende fra først til sidst, selvom det ikke varede ret længe, før man var klar over, hvilken nation der ville hjemføre sejren. De første par omgange kæmpede Draper og belgieren S. G.



Stonebridge går gennem et af banens mange huller. Det løse sand gjorde ikke banen lettere.



Vinderen, John Draper, på et af de vanskelige „løse“ stykker. Draper brugte samme teknik som Rist og flere andre engelske mesterkørere. I de „løse“ sving skiftede han op i gear, inden den første trediedel af svinget var nået, og undgik derved for voldsomt hjulspin i den løse belægning.

Guilly om spidspositionen, men snart måtte belgieren »neje sig«; samtidig lå englænderne B. W. Hall og G. H. Ward et stykke bag disse to for at passe på, at ingen »uvedkommende« skulle rykke frem og forstyrre duellen mellem de to nationer på de to førstepladser, Lines, Ariel, var snart efter oppe for at slutte sig til »bevogningsmandskabet«, og da først Guilly var køblet fra, gik Hall forbi ham, hvorefter han lod de to sidstnævnte eng-

lændere passe på belgieren, mens englænderne således selv nu havde sikret sig de to 1. pladser. Draper havde dog allerede i de første par omgange sikret sig et meget betydeligt forspring og måtte efter kun 5—6 omganges kørsel anses for urørlig.

Efter et par omgange rykker også Stonebridge op foran belgieren — og så ligger englænderne på de tre førstepladser. Sådan var taktiken løbet igennem.



Og her går Draper gennem et vandhul. Læg mærke til, at han løfter benene op, ikke fordi han er bange for at blive våd om fødderne, men fordi vandet derved kommer bort fra motoren.

Ret ubemærket havde dog hollænderen Henny Rietman, Sarolea, arbejdet sig op mellem den stærke engelske fortrop og havde lagt sig på 3. pladsen. Og den beholdt han stædigt. Han var ikke til at ryste af.

Den endelige placering blev da efter de 17 omgange:

1. G. J. Draper, England, BSA, 1.05.48,0
2. B. W. Hall, England, BSA, 1.06.04,2
- 3 Henny Rietman, Holl., Sarolea, 1.06.20,0
4. H. H. Lines, England, Ariel, 1.07.30
5. G. H. Ward, England, AJS, 1.07.48,2
6. W. Nicholson, England, BSA, 1.07.54,6
7. Marcel Cox, Belgien, Sarolea, 1.07.56
8. B. G. Stonebridge, England, Matchless, 1.07.57,2
9. Olle Nygren, Sverige, BSA, 1.07.59,2
10. Erik Ericsson, Sverige, Triumph, 1.08.04
11. Helge Brinkeback, Sverige, Ariel, 1.08.10,4
12. Kuno Johansson, Sverige, Triumph, 1.08.22,6
13. Alb. Meert, Belgien, Sarolea, 1.08.37,2
14. Victor Leloup, Belgien, FN, 1.08.45
15. Franciscus Baudoin, Holland, Matchless, 1.08.53
16. Francois Pairoit, Belgien, Sarolea, 1.09.02
17. Allan Ljungstrånd, Sverige, BSA, 1.09.08
18. G. W. Beamish, England, BSA, 1.10.02
19. Ferdinand Theuwissen, Belgien, FN, 1.12.54
20. Ingvar Nilsson, Sverige, Triumph, 1.13.28,8

Med stolthed og rørelse i stemmen kunne den svenske speaker efter løbet i højtaleren konstatere, at mellem verdens 12 bedste var der fire svenske ryttere. Ligeledes kunne man konstatere en sejr for de engelske motorcyklemærker. Mellem de 12 første var der kun strøet et par belgiske.

De danske tilskuere kunne konstatere — hvad man vidste i forvejen — at de danske ryttere i ganske overordentlig høj grad savner træning og erfaring i denne ganske specielle form for motorløb, og at deres materiel lader en del tilbage at ønske. Træningen og erfaringen kan vel komme — men den kommer ikke på een sæson. Og den kommer næppe heller på de baner, der i øjeblikket står til rådighed for de danske motorsportsfolk.

Car.

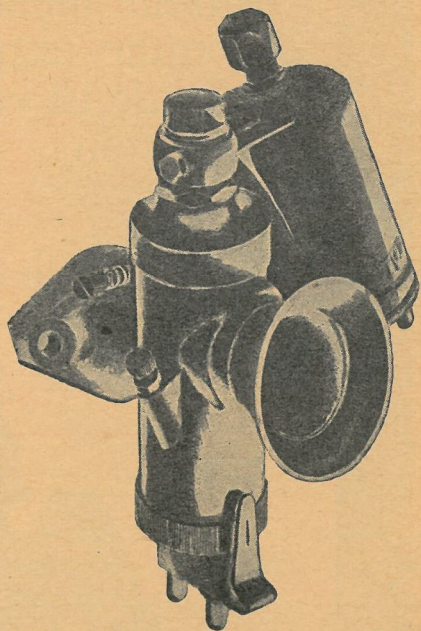
DE VERDENSBÆRØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

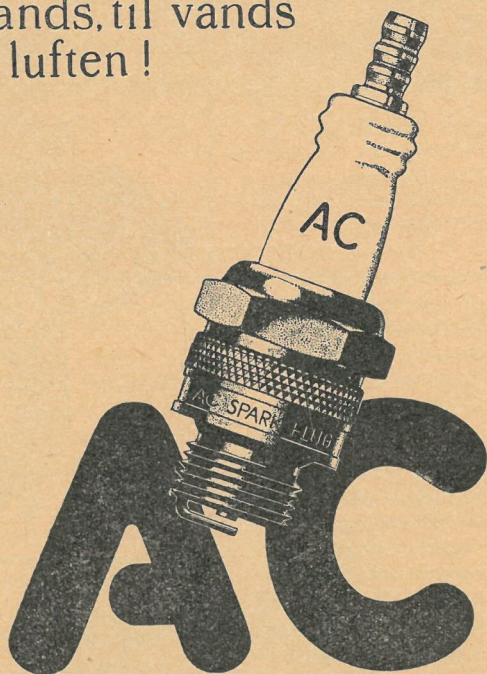
Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55—67, Aarhus, tlf. 14100

SKIFT TIL **AC**-TÆNDRØR

Verdens mest
anvendte tændrør -
til lands, til vands
og i luften !



ÅKE JÖNSSON

SLOG 4 KOLBØTTER

PÅ JÄGERSRO

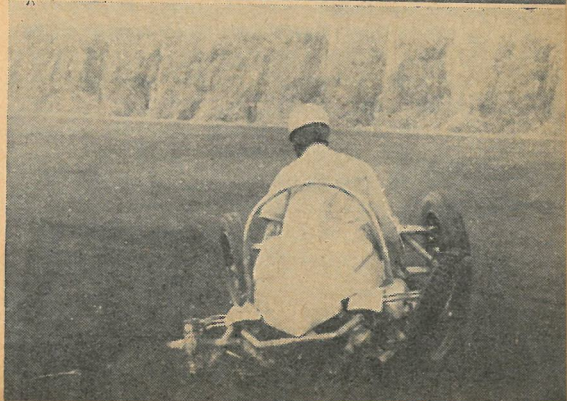
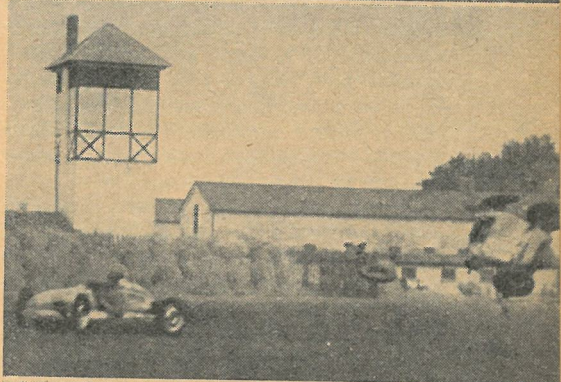
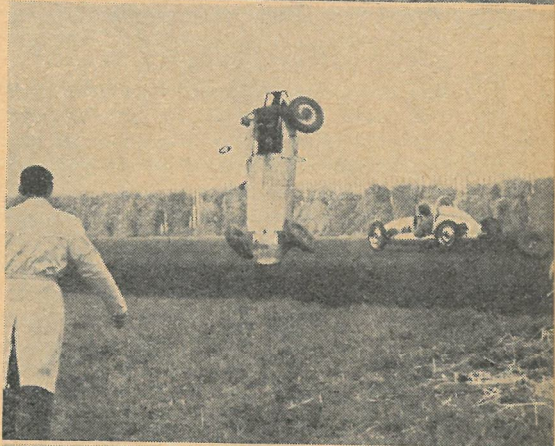
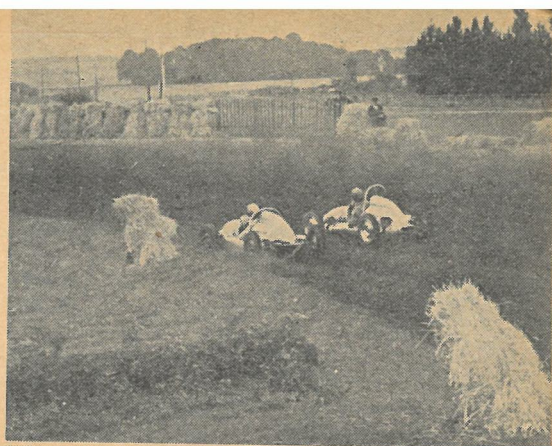
Søndag den 3. september blev en dramatisk dag på Jägersro ved Malmö. Den sejrsvante og sikre kører Åke Jönsson udførte flere kolbøtter og saltomortaler med sin Effyh, da han forsøgte en hasarderet overhalingsmanøvre.

I et indledende heat fik han motorstop, da han førte feltet på 3. omgang, og da han kørte ind til siden, afbrød også konkurrenterne løbet i den tro, at det var færdigt. Det næste løb vandt Eiler Svensson, og Åke Jönsson følte tilsyneladende sin position truet, da Bengt Petersson i det tredje heat gik voldsomt frem i starten. Han forsøgte derfor i første sving at komme indenom Petersson, men de to vogne kom i berøring med det resultat, at Jönssons vogn rejste sig lodret i luften, og medens hjulene blev revet af, fortsatte køretøjet i flere kolbøtter og saltomortaler, medens Jönsson, der var spændt fast i vognen, snart befandt sig med hovedet nedad og snart sad som på en stejlede gangster. Mærkeligt nok slap han næsten uskadt fra uheldet, der let kunne have fået katastrofale følger.

Medens vognen nærmest blev totalt vrang, kunne man konstatere, at styrtbøjlen, der skal beskytte føreren, hvis vognen ruller rundt, var uskadt og altså havde opfyldt sin mission. Der er derfor en del, der taler for, at kørerne bør spændes fast i vognen, når bøjlen vel at mærke er solidt og rigtigt konstrueret. Der er ikke tvivl om, at Jönsson ville have fået en langt værre medfart, hvis han var faldet ud af vognen.

I løbene for specialmaskiner viste Ejnar Sandin sig som den stærke mand ved bl. a. at slå Basse Hveems banerekord, idet han kørte 3 omgange med en gennemsnitshastighed på 107,8 km/t. Orla Knudsen var imidlertid heller ikke sen i vendingen, og da Sandin punkterede i slutheatet, havde Orla Knudsen løbet i sin hule hånd. Harry Lundberger og Ejnar Sandin blev henholdsvis nr. 2 og 3, medens Åge Andersen kom ind som nr. 4.

I midgetklassen vandt Sven Andersson, Svebe-JAP, foran Eiler Svensson og Kaj Hansen, begge Effyh.



BREMSENING

EN TEKNISK FEATURE

AF CIVILINGENIØR O. AHLMANN-OHLSSEN

Enhvert motorkøretøj er karakteriseret ved en mængde forskellige egenskaber, ved bedømmelsen af hvilke hver enkelt af os danner sig et sammenfattende billede af den pågældende vogn eller motorcykle. Før et motorkøretøj kan komme ud at køre, må det imidlertid passere en skærsild — den motorsagkyndiges undersøgelse — og ved denne viser det sig, at man kun lægger vægt på et ganske lille udsnit af hele køretøjets samlede fremtoningspræg, medens en række af de egenskaber, som ejeren eller brugeren lægger stor vægt på, slet ikke kommer i betragtning.

Blandt de af vognens eller motorcyklens egenskaber, som — fordi de har en afgørende indflydelse på køretøjet i relation til den offentlige sikkerhed på gader og veje — i særlig grad kommer i søgelyset, er bremseevnen, hvis bedømmelse erfaringsmæssigt giver anledning til misforståelser, ligesom hele spørgsmålet om bremsevirkningens opståen og de forudsætninger, som ligger til grund herfor, ikke altid står klart for de mennesker, der — enten som privatpersoner eller i embeds medfør — kommer ud for at skulle tage stilling til, om et motorkøretøjs bremseanlæg er tilfredsstillende eller ej.

Vi har derfor fundet det nyttigt at ofre nogle sider på emnet, og vi har gjort det i den forvisning, at et udvidet kendskab til de love, som ligger til grund for bremsernes virkemåde, vil kunne bidrage til at gavne færdselssikkerheden i almindelighed. Et sekundært formål, som vi også har haft for øje, beror på, at kendskabet til de kræfter, der virker mellem hjul og vejbane under en opbremsning, vil kunne komme mange af vore aktive sportskørere til gode.

Enhver, som endnu kan erindre en smule af det stof, der opgives til den almindelige førerprøve til bil eller motorcykle, vil sikkert huske, at bremselængderne for motorkøretøjer (d. v. s. de mindste bremselængder, der kan tolereres) er ganske uaf-

hængige af motorkøretøjets art, størrelse eller vægt — de gælder simpelthen for alle motorkøretøjer uden undtagelse. Dette forhold har sikkert undret mange, som f. eks. vil mene, at en tung vogn naturnødvendigt

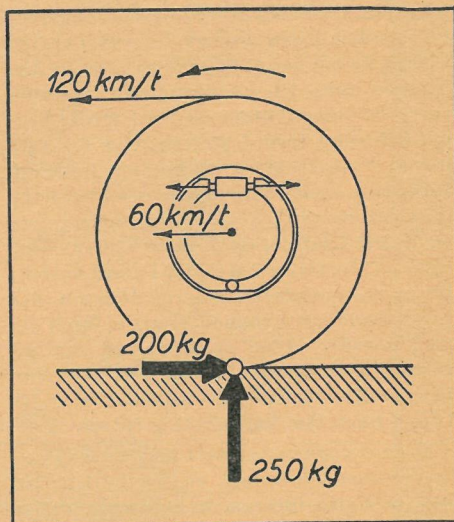


Fig. 1. Et hjul set fra siden under opbremsning. Hjulet er ikke blokeret, d. v. s. at det ruller på vejbanen, således at den nederste del af slidbanen er i hvile i forhold til vejen. De fremadrettede pile viser hastighedsfordelingen for hjulets enkelte punkter. Hjulet trykker mod vejbanen med en lodret kraft på 250 kg, og da vejbanen er tør, kan man regne med, at der maksimalt kan opstå en vandret, bremsende kraft mellem hjul og vejbane på 80 pct. af det lodrette anlægstryk, altså 200 kg.

må kræve en længere bremselængde end en let. Man støtter sig ved en sådan opfattelse til en praktisk erfaring, som går ud på, at en tungt læst lastvogn i reglen ikke bremser så godt som en let personvogn. Den nævnte antagelse beror imidlertid på, at man forveksler køretøjets teoretiske bremseevne med den — af teknisk ufuldkommenhed inficerede — rent praktiske bremsemulighed.

På fig. 1 er vist et hjul under en opbremsning, idet vi forudsætter, at bremsningen ikke er så kraftig, at hjulet viser tendens til blokering — eller med andre

ord: hjulet *ruller* stadig på vejbanen. Køretøjet bevæger sig langs vejbanen med en eller anden hastighed — f. eks. 60 km/t — hvilket også er hastigheden for hjulets midtpunkt, medens berøringspunktet mellem hjulet og vejbanen er i hvile, og hjulets øverste punkt bevæger sig med den dobbelte kørehastighed. Lad os nu forestille os, at den vægt, med hvilken hjulet trykker mod vejbanen, er f. eks. 250 kg, og at den vandrette, bremsende kraft mellem vejbanen og hjulet andrager f. eks. 200 kg — altså 80 pct. af det lodrette tryk. Denne bremsende kraft fremkaldes ved, at de to bremseblokke som vist trykkes ud mod bremsetromlen, der roterer sammen med hjulet; derved hemmes hjulet i sin rotation, og samtidig med at køretøjets hastighed formindskes, omdannes hvert sekund en vis del af hele køretøjets bevægelsesenergi til varme i bremsetromle og bremseblokke.

Hvis vi nu — ved at træde lidt hårdere på bremsepedalen — trykker bremseblokkene hårdere ud mod bremsetromlen, skulle der jo opstå en tilsvarende større bremskraft mellem hjulet og vejbanen. I almindelighed vil dette dog ikke kunne ske, idet

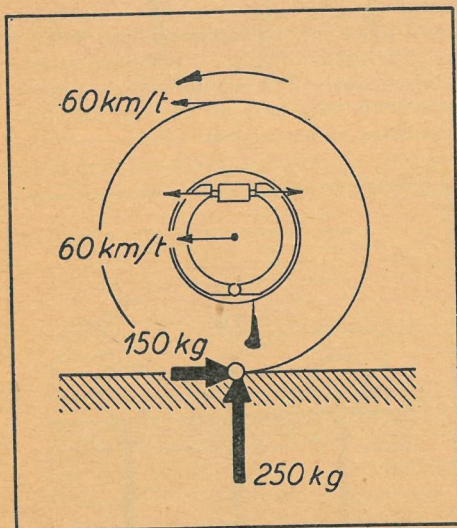


Fig. 2. Her er hjulet blokeret, d. v. s. at rotationen er fuldstændig ophørt, således at slidbanen nu glider hen over vejbanen med samme hastighed som køretøjet i sin helhed. På grund af den forringede friktionsmulighed, når der er tale om glidende berøring i stedet for hvileende berøring, nedsættes den vandrette, bremsende kraft mellem hjul og vejbane til f. eks. 150 kg eller 60 pct. af det lodrette anlægstryk til trods for, at vi — for at få hjulet til at blokere — må anvende et større tryk på bremsepedalen end før.

man kun undtagelsesvis kan opnå en friktionskraft mellem en luftgummiring og vejbanen på mere end 80 pct. af det lodrette anlægstryk. Før eller senere vil der altså ske det, at bremsevirkningen bliver så kraftig, at hjulet ikke længere *ruller* på vejbanen, d. v. s. at der opstår en glidning i berøringspunktet med vejen. Hvis vi træder tilstrækkelig hårdt på pedalen, kan vi opnå, at hjulets rotation ophører fuldstændig, inden vognen er kommet til ro; vi siger da, at hjulet er *blokeret*, og hastighedsfordelingen bliver således som vist på fig. 2.

De læsere, der har læst vor feature i juli nummeret om svingteknik, vil allerede vide, at den største friktionskraft, som kan opnås mellem hjul og vejbane, i høj grad afhænger af, om den del af hjulet, der i det enkelte øjeblik er i berøring med vejen, er i *hvile* i forhold til vejen, eller om den *glider* hen over kørebanen. Når hjulet *ruller* på vejbanen, vil den del af dækkets slidbane, der i øjeblikket rører ved kørebanen, være i *hvile* (se hastighedsfordelingen på fig. 1) — udsætter vi derimod hjulet for hel eller delvis blokering, vil slidbanen *glide* hen over vejen. I det første tilfælde vil vi have en større friktionsmulighed mellem hjul og vejbane end i det sidste, hvilket rent praktisk har den konsekvens, at vi — for at få den kraftigste mulige opbremsning — skal sørge for, at hjulet bliver ved med at rulle under hele opbremsningen. Blokerer vi hjulet, vil den vandrette, bremsende kraft mellem hjul og vejbane — således som antydnet på fig. 2 — blive reduceret til f. eks. 150 kg, og vi får altså — til trods for et større tryk på bremsepedalen — en mindre bremsevirkning end før.

Nu forholder det sig jo sådan, at de kræfter, der skal til enten at drive køretøjet frem eller til at bremse det op, ikke er de eneste vandrette kræfter, som virker mellem hjulet og vejbanen. De nævnte kræfter virker udelukkende i hjulets midterplan, men vi har under kørslen også brug for vandrette kræfter på tværs af hjulets retning, idet vi — så snart køretøjets kurs afviger fra den rette linie — må have en centripetalkraft, der er i stand til at holde det i den ønskede kurs. Når vi kører gennem et sving, kræves der vandrette tværkræfter på hjulet af en ganske antagelig størrelse, og — da friktionsevnen mellem

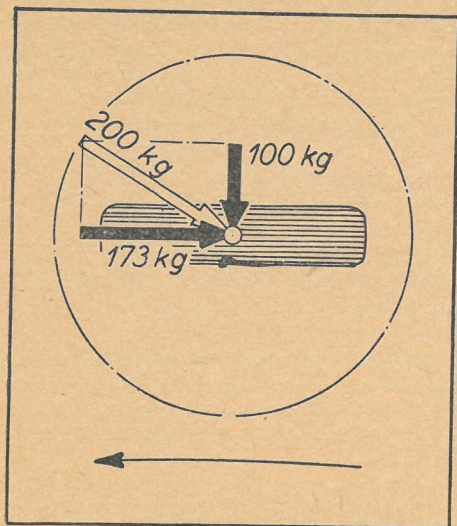


Fig. 3. Hjulet set fra oven. Vi tænker os, at køretøjet samtidig bremser og kører gennem en kurve. Der opstår da en centripetalkraft på tværs af hjulets midterplan af størrelse f. eks. 100 kg. Det fremgår umiddelbart af figuren, at vi, for stadig at holde hjulet rullende, må reducere den bremsende kraft til 173 kg, således at den samlede vandrette kraft, der ligger skråt i forhold til bevægelsesretningen, netop andrager de 200 kg, vi kan opnå.

hjul og vejbane er begrænset — kan vi i dette tilfælde ikke udnytte hele den forhåndenværende friktionsevne til opbremsning — der skal jo stadig være noget tilovers til tværkræfter, hvis køretøjet ikke skal skride ud, d. v. s. at det prøver på at fortsætte ligeud i stedet for at følge den ønskede kurs.

På fig. 3 ses hjulet fra oven, og vi tænker os, at vi kører gennem en kurve, som kræver, at der på hjulet virker en tværkraft på f. eks. 100 kg, og det forudsættes endvidere, at hjulet ruller på vejbanen, således at den del af slidbanen, der rører vejbanen, er i hvile i forhold til denne. Vi kan altså regne med, at der maksimalt kan opstå en vandret kraft på hjulet på 200 kg. Tværkraften på de 100 kg kan altså — sammen med den bremsekraft, der ligger i hjulets midterplan — højst fremkalde en skrå kraft på 200 kg således som vist. Det fremgår af figuren, at den største bremsevirkning må reduceres til 173 kg — vi må altså, når vi ønsker at bremse samtidig med, at vi kører gennem den omhandlede kurve, lette trykket på bremsepedalen, således at bremsekraften, der — som vist på fig. 1 — var 200 kg, når vi

kørte ligeud, reduceres til den nævnte værdi. Undlader vi at slække på bremsevirkningen, vil resultatet blive, at hjulet blokeres, hvorved tendensen til udskridning yderligere understøttes af den kendsgerning, at friktionen nedsættes, når hjulet glider på vejbanen i stedet for at rulle.

Nu har vi hidtil forudsat, at hjulets lodrette tryk mod vejbanen under alle omstændigheder var lig med 250 kg. Det bidrager imidlertid i høj grad til at komplicere hele opbremsningens mekanik, at denne forudsætning ikke holder stik i praksis. Som enhver, der er fortrolig med motorkørsel, ved, sker der under en opbremsning det, at en del af vognens vægt flyttes fra baghjulene over på forhjulene, og denne vægtforskydning bliver desto større, jo kraftigere der bremses. Fænomenet beror på den omstændighed, at vognens tyngdepunkt, i hvilket man kan tænke sig hele dens vægt koncentreret, ligger i en eller anden højde over vejbanen, medens de bremsende kræfter, der skal standse vognen, ligger nede i vejbanens plan — der opstår på denne måde en tilbøjelighed for vognen til at gå på næsen, som modvirkes af den omhandlede vægtforskydning.

På fig. 4 ses en personvogn, om hvilken vi forudsætter, at den — inclusive belastning — vejer 1000 kg, der — når vognen står stille eller bevæger sig med konstant hastighed på en vandret vejbane — forde-

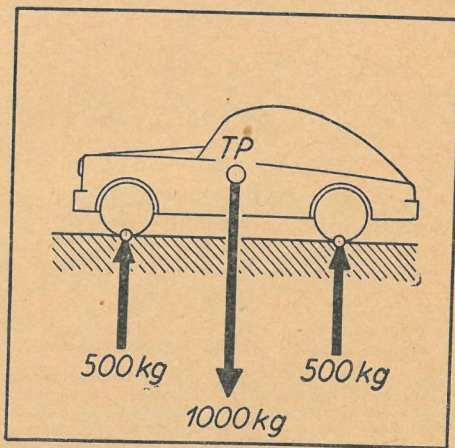


Fig. 4. Eksempel på en normal personvogn. Det forudsættes, at vognen med last vejer 1000 kg, der — når køretøjet står stille eller bevæger sig med konstant hastighed hen ad en vandret vejbane — fordeler sig med 50 pct. på hver af akslerne.

ler sig med 500 kg på forhjulene og 500 kg på baghjulene. Hele vognens vægt på 1000 kg kan — mekanisk set — tænkes koncentreret i tyngdepunktet, der er markeret med TP.

Hvis vi nu bremser med denne vogn og udnytter den maksimale friktionsevne mellem hjulene og vejbanen fuldt ud — altså op til 80 pct. af det lodrette anlægs-tryk, bliver de faktiske akseltryk da — således som vist på fig. 5 — 567 kg på forakslen og 473 kg på bagakslen. Det vil altså sige, at medens vægtfordelingen for den stillestående vogn var 50 pct. for og 50 pct. bag, har vi nu — ved den kraftige opbremsning — 56,7 pct. for og 43,3 pct. bag.

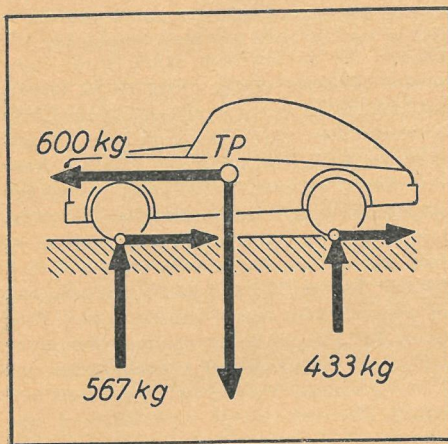


Fig. 5. Den samme vogn i det øjeblik, den bremser, under indflydelse af en bremsende kraft mellem samtlige hjul og vejbanen på 80 pct. af vognens vægt (hård opbremsning). Da de bremsende kræfter virker nede i vejbanen, medens vognens vægt kan tænkes koncentreret i tyngdepunktet TP, der ligger i en vis højde over vejbanen, vil køretøjet prøve at gå på næsen, d. v. s. at en del af vognens vægt for at modvirke denne tendens flytter fra baghjulene over på forhjulene. Det faktiske (dynamiske) forakseltryk under opbremsningen andrager i dette tilfælde 567 kg — resten af vognens vægt på 1000 kg, altså 433 kg, falder på baghjulene.

Det bliver altså forhjulsbremserne, der kommer til at yde den største del af det samlede bremsearbejde — et faktum, man har taget hensyn til ved en lang række moderne personvognskonstruktioner på den måde, at man har udformet forhjulsbremserne med to selvforstærkende bremsesko, således at bremseevnen for henholdsvis forhjul- og baghjulsbremser i hvert fald til en vis grad er tilpasset de faktiske akseltryk under opbremsningen. I det hele taget vil det være idealet, at fordelingen af bremsevirkningen på henholdsvis for- og

bagaksel under alle omstændigheder tilpasses de faktiske (også kaldet de *dynamiske*) akseltryk, hvilket imidlertid ikke er muligt med de indtil videre anvendte udformninger af automobilernes bremsesystem, som er karakteriseret ved, at den indbyrdes fordeling af bremsevirkningen for og bag er konstant — altså uafhængig af, hvor kraftigt der bremses. Ved motorcyklerne, hvor vægtforskydningen fra baghjul til forhjul på grund af den relativ korte akselafstand i forhold til tyngdepunktets højde, er ret stor under opbremsning, ligger forholdet noget anderledes, for såvidt som bremsevirkningens fordeling mellem de to aksler er overladt til føreren, der betjener forhjulsbremsen med hånden og baghjulsbremsen med foden. Mange motorcykler er således dimensioneret, at trykket på forhjulet under en hård opbremsning andrager 75 pct. eller mere af køretøjets samlede vægt. På baggrund heraf virker det påfaldende, at mange motorcyklekonstruktører i en stædighed, der ikke tager hensyn til de faktiske forhold, fortsat dimensionerer forhjulsbremsen for svagt; der synes dog nu at gøre sig en tendens gældende til en gradvis forbedring af dette forhold.

Flere europæiske automobilfabriker arbejder for tiden med bremsekonstruktioner, der er således indrettet, at fordelingen af bremsevirkningen — f.eks. under indflydelse af et lod eller et pendul — varieres i overensstemmelse med opbremsningens øjeblikkelige styrke, således at fordelingen af bremsevirkningen for og bag ikke længere er konstant, men indstilles efter forholdene under kørslen. En konstruktion af denne art vil også automatisk kunne tage hensyn til den vægtforskydning, som finder sted, når der køres på hældende vejbane. Kører vi op ad bakke, sker der en vægtforskydning fra forhjul til baghjul, kører vi ned ad bakke, går vægtforskydningen den anden vej.

Velocette

KVALITETSMÆRKET

NORGES GRAND PRIX

PÅ GARDERMOEN

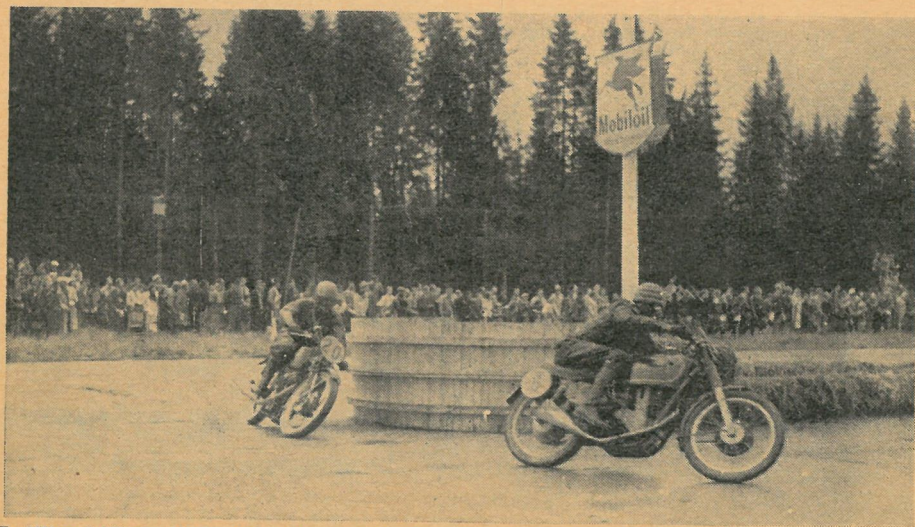
Af M. Damkier
Foto: P. Horgen

Har De nogensinde prøvet at vågne op og konstatere, at der er noget galt, uden dog at kunne finde fejlen med det samme? Jeg var ude for en sådan opvågning søndag den 27. september, da jeg med det samme blev klar over, at der lå både et plus og et minus i luften, og kortslutningen fandt sted, da jeg erindrede grunden til min opvågning i et hotelværelse i Oslo. Det var nemlig den dag, Norsk Grand Prix skulle køres, og regnen strømmede ned. Jeg havde haft det bedste vejr under min tur til Norge, men ved ankomsten til banen fik jeg at vide, at det havde regnet uafbrudt under træningen.

Alt var lagt op til et stort løb med deltagere fra England, Svejs og Belgien samt de skandinaviske lande. Materiellet i den lille klasse, d. v. s. maskiner op til 350 ccm slagvolumen, var meget blandet. Foruden nyere og ældre Grand Prix-maskiner af mærkerne AJS, Norton og Velocette kørte svejtseren Benoit Musy en Guzzi på 250 ccm, og danskerne Einar Andersen og Finn Larsen startede på henholdsvis Velocette KTS og BSA Gold Star. Svend Åge Søren-

sen var en af løbets favoriter, men udlændingene var stærke ifølge træningstiderne. Der drev stadig byger over banen, der var den samme, som KNA's billøb blev kørt på, men da rytterne kørte frem til start, så det ud, som om vejrguderne blev formildet og indstillede regnen indtil videre.

Præcis kl. 13 gik starten, og den forventningsfulde stilhed blev brudt af rytternes rappe fodslag, der snart overdøvedes af de brølende motorer. Svend Åge Sørensen fik en langsom start, fordi hans motor ikke var rigtig villig til at tænde, og han måtte se sig overhalet af de fleste konkurrenter, inden han kom igang. Nordmanden Erik Bjørnstad fik ikke sin Norton startet og kom først i gang 3 omgange senere. Belgieren Leon Martin, Velocette, tog straks føringen, og stopuret viste, at han kørte den første omgang på 2.45,3, hvilket svarer til 108,3 km/t. Gardermoen er absolut ikke nogen hurtig Grand Prix bane, for selvom de brede langsider giver mulighed for uhæmmet kørsel, findes der 2 hårnålesving, hvor rytterne må helt ned i fart. Det viste sig da også, at flere ma-

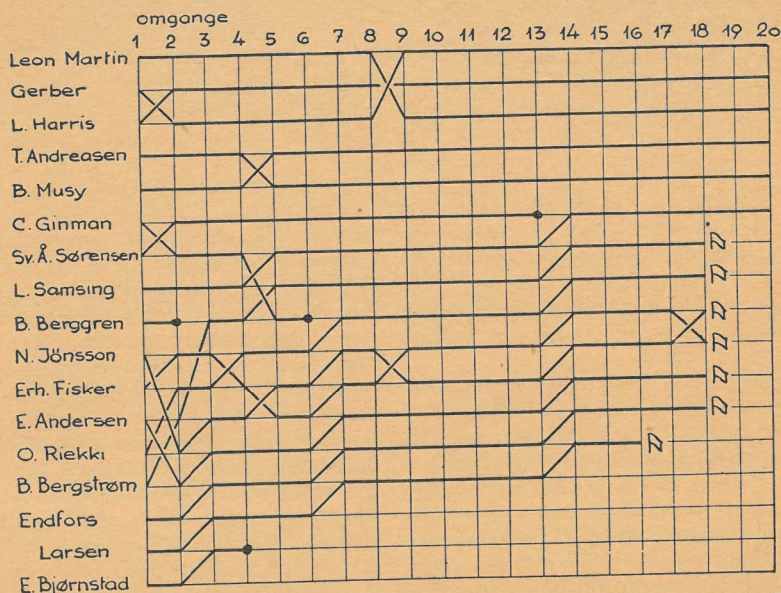


To 350'ere i 500 ccm klassen. Forrest finnen Björn Bergström, AJS, og midt i svinget Thorleif Andreassen, Velocette. Som det fremgår af billedet, kræver svinget meget nedsat hastighed.

skinner ikke nåede at køre ud i tredje gear, bl. a. nåede AJS R7 racerne ikke at komme i det høje gear.

Englænderen Leslie Harris, Velocette, kørte sig stærkt ind på belgieren, men på 7. omgang kom svejtseren Gerber, AJS, voldsomt frem, og de 3 ryttere havde en voldsomt fight, i hvilken de efter et af hårnålesvingene accelererede op ad banen så nøjagtigt på linie som ved en fuldendt flyvende start. Gerber kørte sin AJS fuldendt, og han havde tilsyneladende større

øjensynligt samtidig prøvede at øge sit forspring. Resultatet blev, at Gerber, AJS, gik i mål 8 sekunder foran Harris. Den grafiske fremstilling af løbet giver den nøjagtige stilling for alle ryttere omgang for omgang. Da først vinderen var gået i mål, blev alle ryttere flaget ind, uanset om de havde gennemført alle 20 omgange. Curt Ginman havde uheld lige fra starten, og den sejrsvante finne måtte se sig sat ud af spillet, fordi svømmeren i karburatoren satte sig fast.



En grafisk fremstilling af 350 ccm klassen i Norges Grand Prix. Da vinderen, Gerber, var gået i mål, blev alle rytterne flaget ind, og som det fremgår af ovenstående, var det kun de 6 første ryttere, der var på samme omgang.

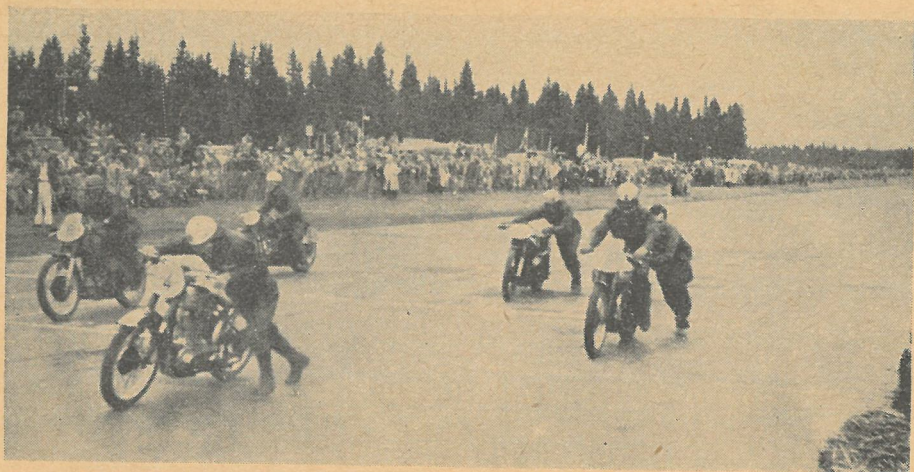
bremseevne end de konkurrerende maskiner. Leslie Harris forfulgte Gerber som en skygge, og på 16. omgang var der kun et sekund mellem de to maskiner. Omgangshastigheden lå på 120,8 km/t, og ingen af rytterne havde råd til at spare deres maskiner. Svend Åge Sørensen kørte i en eminent fin stil, men hans maskine var tilsyneladende ikke hurtig nok. Han lå som nr. 6 indtil den 14. omgang, hvor han måtte udgå på grund af maskinskade. Fisker lå som nr. 9, da han styrtede på 17. omgang. Han kom dog i gang igen, men blev ved uheldet sat tilbage i feltet. I et forsøg på at komme op på siden af svejtseren kiksede Harris et gear, hvilket kostede ham flere sekunder, medens Gerber

Resultatet for Norges Grand Prix 350 ccm klassen blev for de 100 km (20 omgange):

1. W. Gerber, AJS, Svejts, 50.06
2. Leslie Harrie, Velocette, Engl., 50.14
3. Leon Martin, Velocette, Belgien, 50.50
4. Benoit Musy, Guzzi, Svejts, 51.34
5. Thorleif Andreassen, Velocette, 52.16

Gerbers vindertid svarer til en gennemsnitshastighed på 120 km/t.

Det er ret bemærkelsesværdigt, at Musy placerede sig som nr. 4 med sin Guzzi, der kun er på 250 ccm, kun 1½ minut efter vinderen. Musy var endda ret forsigtig i sin opbremsning, efter at han — på grund af den våde bane — havde tildækket luftindtaget til sin forhjulsbremse.

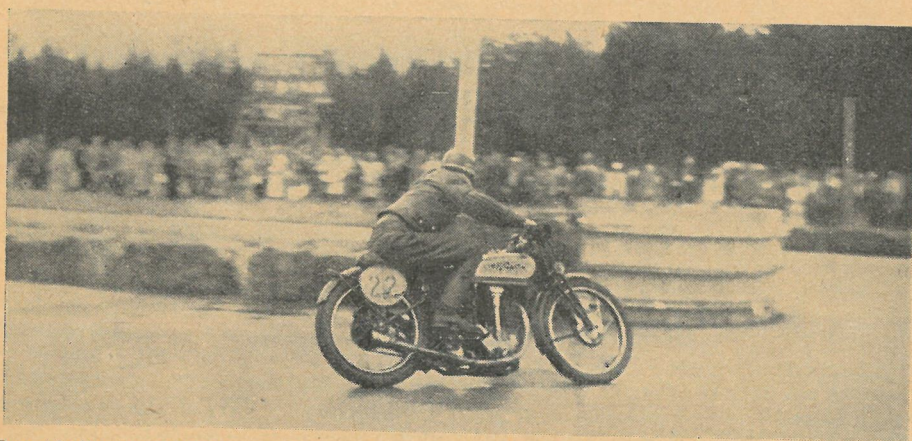


Starten i 500 ccm klassen, hvor Lampinen blev skubbet i gang. Han ses på sin Triumph til højre.

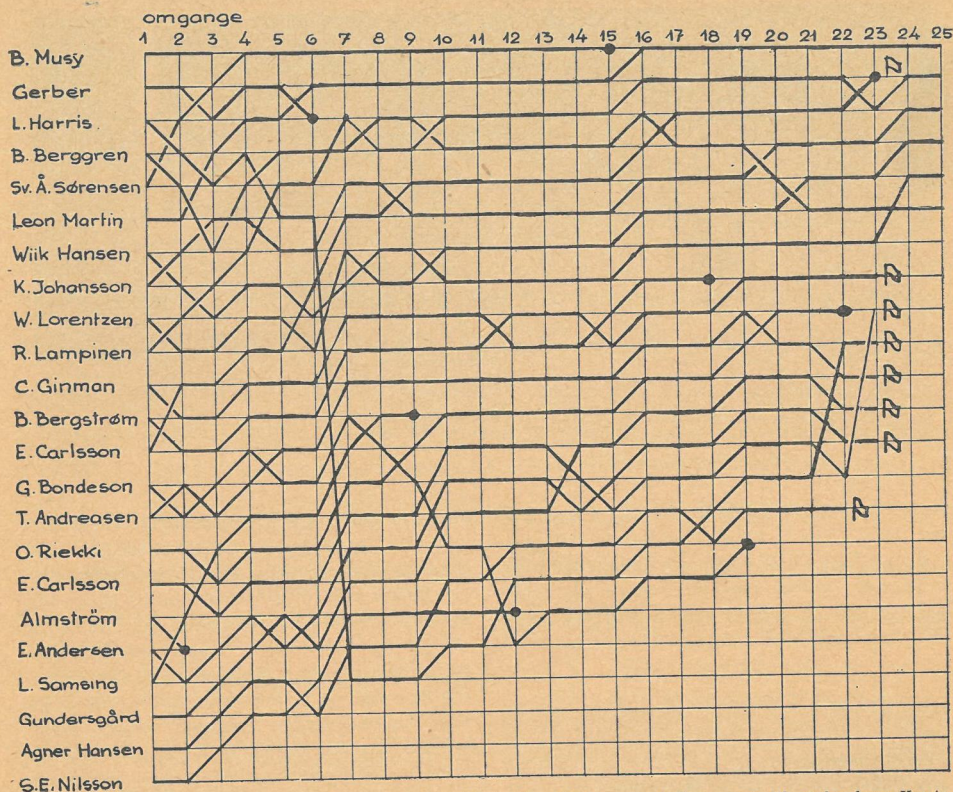
Dagens næste start var i Gardermoracet for maskiner med slagvolumen op til henholdsvis 100 ccm og 125 ccm. Erhard Fiskers Puch Sport var i dette løb, hvor der kun måtte deltage norske ryttere, udlånt til Henry Andersen.

Allerede ved at besigtige maskinerne i ryttergården kunne man sige, hvordan udfaldet af dette løb ville blive, hvis man så bort fra maskinskader eller styrt. Puch'en havde en motor på 7,5 hk mod konkurrenternes 4,5—6 hk, og dertil kom, at de unge juniorkørere havde skelet til Puch'ens megafoner, hvorfor de alle havde taget deres originale lydpotter af. Ak hvilken misfor-

ståelse. Den dobbeltstemplede motor kan køre med megafoner, fordi den givne diameter på udblæsningsrørene bremser gassen tilstrækkeligt, men alle de tværskyllede motorer skal have den originale lyd-dæmper på for at give maksimal ydelse. Vi påpegede dette forhold for nogle af de unge mennesker i ryttergården, men de påstod, at deres maskiner gik bedre på fri udblæsning. Deres fejltagelse kan forklares på to måder: enten er det indbildning, fordi maskinerne laver mere spektakel og derved giver indtryk af større fart, eller, hvis stopurene virkelig har vist bedre tider, fordi lyd-dæmperne må have været til-



De to hårdnåleaving var langt fra nogen let opgave for rytterne. Maksimal opbremsning og maksimal acceleration i forbindelse med en sikker gearskiftning og rigtig svingteknik var meget afgørende for denne bane.



En grafisk fremstilling af 500 ccm klassen i Norges Grand Prix. Som det fremgår af diagrammet, fik englænderen Harris maskinskade på 7. omgang, hvilket satte ham helt tilbage i feltet.

sodet og derfor har bremsset gassen for meget. Resultatet af løbet blev, at Henry Andersen vandt løbet, der kørtes over 2 omgange i tiden 7.03, hvilket var 53 sekunder foran hans nærmeste konkurrent Odd Samsing, DKW. I den mindste klasse for maskiner indtil 100 ccm var konkurrencen mere jævnbyrdig, og her vandt E. Gjestrum Larsen, DKW, i tiden 8,29, 1 sekund foran Eyvin Lund, DKW.

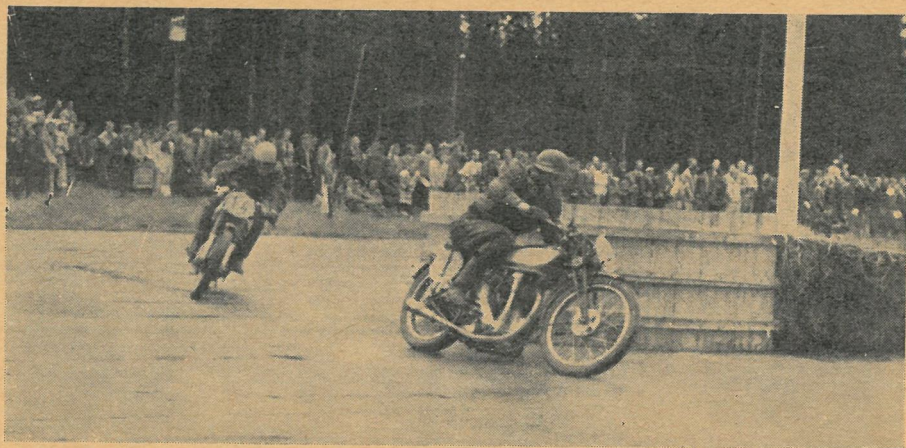
Gardermoracet for standardmaskiner indtil 350 ccm og 500 ccm startedes som ét løb over 5 omgange. Også her var der kun norsk deltagelse. Man kan ikke bortforklare, at dette løb fik et noget parodisk præg. Henry Andersen kørte godt og fuldkommen suverænt i 500 ccm klassen på en gammel Norton International, men ellers var såvel deltagere som maskiner præget af »urent trav«. Udenfor vort synsfelt i presselogen skete et sammenstød med en mindre ildspåsættelse af halmballerne til følge. Man kunne derfor midt under løbet

se brandsprøjten tage konkurrencen op med rytterne, da den forsvandt ned ad langsiden. Den tunge vogn var imidlertid handicappet, men til gengæld startede en af officials sin standardmaskine behørigt forsynet med gult flag og begav sig til begivenhedernes centrum. På vejen overhalede han flere ryttere under vild jubel fra publikum.

Henry Andersen vandt den store klasse i tiden 13.57, og Peter Fjeld, AJS, vandt overlegent den lille klasse i tiden 15.55.

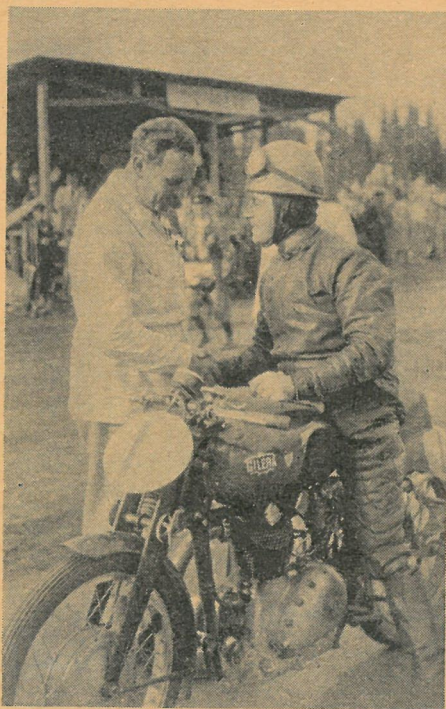
Dagens hovedbegivenhed var Norges Grand Prix for maskiner op til 500 ccm. Løbet gik over 25 omgange, og der startede 23 ryttere. Også her var materiellet noget blandet, og flere maskiner på kun 350 ccm deltog med forbløffende gode resultater. Følgende mærker var repræsenteret: AJS, Ariel, BSA, Gilera, Guzzi, Norton, SRM, Triumph GP og Velocette.

Finnen Reine Lampinen, Triumph GP, havde som sidste års vinder ret til at star-



Werner Lorentzen og Evert Carlsson, begge Norton, i en skarp duel på 7. omgang.

te foran det øvrige felt, uanset de resultater han havde opnået under træningen, men da han tilfældigvis havde en alvorlig benskade, måtte han renoncere på dette privilegium og starte bagest i feltet, hvor han blev skubbet igang siddende på ma-



Leon Martin, Gilera, bliver lykønsket efter sejren.

skinen. Dette strider naturligvis mod reglementet, men lige så selvfølgelig gav man dispensation for blot at få den stoute finske kører med. Svejtseren Benoit Musy tog straks føringen på sin Guzzi, og i et overdådigt og meningsløst tempo gik han ind på anden omgang med et stort forspring. På 4. omgang måtte han imidlertid udgå med maskinskade, tempoet havde uden tvivl været for hårdt, inden maskinen var blevet gennemvarm. Svend Åge Sørensen, Norton, gik mere gradvis til værks, og i et stabilt tempo gik han frem i feltet for at overtage føringen på 4. omgang. Belgieren Leo Martin, Gilera, fulgte med frem i spidsen, hvor han blev bag Svend Åge Sørensen for at afvente begivenhedernes udvikling. I betragtning af Lampinens fysiske form virkede hans tempo overvældende, og hans Triumph gik som sædvanlig med en perlende ren motor. Han måtte af hensyn til sit ben køre med yderste forsigtighed i de to hårnålesving, men maskinens accelerationsevne var bedre end konkurrenternes. Gennem mange omgange havde Lampinen en duel med Birger Berggren, SRM, og hver gang finnen fik et lille forspring ved accelerationen, hentede svenskeren det hjem igen på langsiden.

Svend Åge Sørensen førte løbet sikkert på andenpladsen, og en dansk sejr var næsten sikker, da Svend Åge Sørensen måtte udgå på 16. omgang. På 15. omgang var det tydeligt, at der noget galt med karbureringen, motoren »skød«, og Svend Åge Sørensen prøvede at regulere luften uden held. Det viste sig, at benzinrøret var

knækket, og denne meningsløse bagatel satte den danske favorit ud af spillet. Martin overtog føringen, som han holdt lige til mål, og Lampinen kørte sig op til andenpladsen efter på en enkelt omgang at have ligget på tredjepladsen efter Evert Carlsson, Norton. En interessant duel var igang mellem finnerne Björn Bergström, AJS, og Curt Ginnman, Velocette. Begge maskinerne var på 350 ccm, og det var tydeligt, at den ene ikke var hurtigere end den anden. Når de to ryttere skiftede placering, var det altid i et af hårnålesvingene.

Den grafiske fremstilling giver et fuldstændigt billede af løbet, der overværedes af ca. 20.000 tilskuere. Det er indlysende, at hverken KNA eller Norsk Motorclub har haft nogen fordel af at dele bil- og motorcykleløbene, og skal det i fremtiden lykkes at gennemføre løbene på Gardermoen, bliver det sikkert nødvendigt at lade de to arrangementer smelte sammen igen.

Der er telefon til ...

Benzinfirmaet Schrøder & Schrøder, Odense, har flere gange vist et friskt initiativ, når det gælder kundeservice. Af hensyn til turisterne har man tidligere på året uddelt en lille folder, der gør bilister i stand til at gøre sig forståelig på flere forskellige sprog eller for udlændinge at gøre en ikke sprogkyndig tankpasser begribelig, hvad det er, de ønsker. Nu har firmaet i Odense atter fået en god idé, og denne går ud på, at man ved tanken i Gribsvad halvvejs mellem Odense og Lillebæltsbroen har anbragt en stor tavle, hvorpå man kan opslå numrene på et eller flere motorkøretøjer og på den måde kalde dem ind fra vejen, såfremt der ligger besked til de pågældende. Det har ofte været vanskeligt at komme i kontakt med de vejfarende, når man havde en vigtig besked, men nu kan man ringe til Årup 345 (tre fire fem) og give besked, hvorefter nummeret på det pågældende køretøj hænges ud. Der er tre ting, der skal klappe, for at systemet virker. For det første skal man kende nummeret på den vogn, man vil have kaldt ind, for det andet skal man huske Årup 345, og for det tredje skal de kørende huske at se efter tavlen ved Gribsvad. Men det skal nok gå altsammen.



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

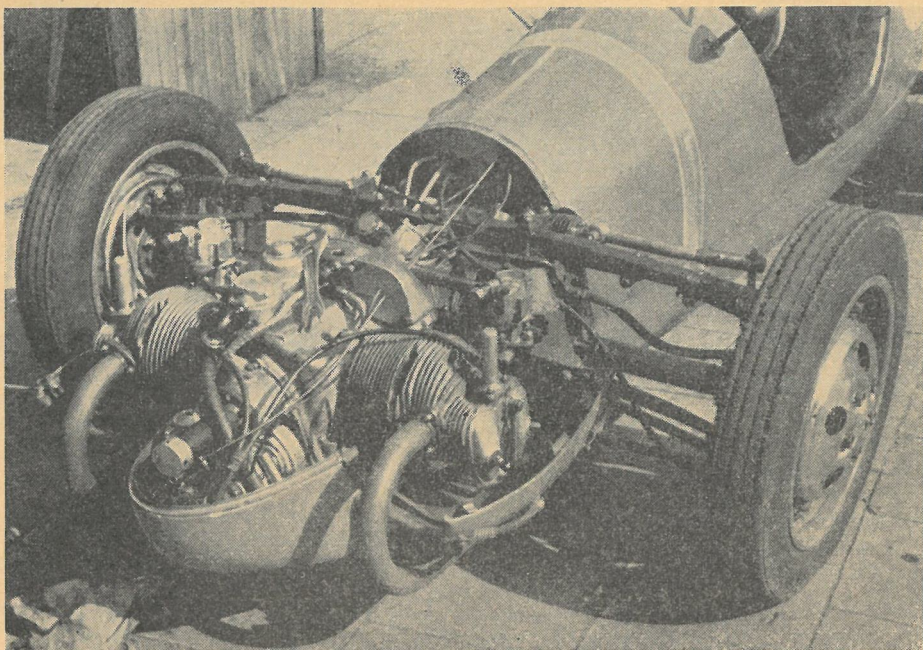
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby 2216

Arne Fog

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538



En F-3 racer med Panhardmotor. Motorens oprindelige slagvolumen er sat ned til 500 ccm.

REVOLUTION I AUTOMOBILINDUSTRIEN

Af Primus Motor

I dagene fra den 13. til den 19. juli kørt det internationale Alpeløb med start i Marseille og mål i Cannes og en samlet distance på ca. 3000 km gennem landene Frankrig, Italien, Østrig og Svejs. Rent sportsligt må løbet betegnes som en prøve, der får f. eks. vinterens Monte Carlo løb til at ligne en sangforeningsudflugt — distancen er opdelt i 6 etaper, og ruten fører over ialt 34 bjergpas, de 16 af dem ligger mere end 2000 m over havet, vognene aflåses hver aften og udleveres først til deltagerne umiddelbart før starten, reparationer under enhver form er forbudt, skader eller defekter af enhver art giver strafpoints, og den foreskrevne gennemsnitshastighed andrager 48—60 km/t alt efter vognens størrelse.

Til denne gigantiske styrkeprøve havde meldt sig 86 deltagere fra 11 lande, og de deltagende vogne, der repræsenterede 26

forskellige fabrikater, var for størstedelens vedkommende 1950 modeller. Kun 37 vogne gennemførte løbet, inden kontrollen lukkede, de fleste af de øvrige havde mekaniske uheld, og en del kom ud for alvorlige færdselsuheld. Værst gik det ud over den engelske kører L. Potter, hvis Allard tog hovedspring ned i en kløft, medens begge deltagere blev slynget ud og hårdt kvæstet.

Af de 37 vogne, der kom i mål, var der kun 7, som ikke havde fået strafpoints. Vinder af løbet blev den engelske kører I. Appleyard i den nye Jaguar XK 120. Og så kommer den del af resultatlisten, som giver den teknisk interesserede stof til eftertanke: *De øvrige 6, der gennemførte, var alle Panhard »La Dyna«, type 120 Sport.* Af listen fremgår det endvidere, at franskmænden Colas kørte strækningen Turin-Bergamo hurtigere, end det nogen-

sinde før er gjort af en vogn på under 750 ccm, nemlig en gennemsnitshastighed på 118 km/t.

Samtidig kommer der meddelelser om, at de specielle Panhard racere, der går under navnet D. B. efter konstruktørerne Deutsch og Bonnet (se SMJ for november 1949, side 40), på Monthlery banen ved Paris har vundet 24-timers løbet om »Bol d'or«. Michel Aunaud kørte i løbet af et døgn 2498,5 km svarende til 104,1 km/t, og motoren var det originale Panhard aggregat på kun 610 ccm, der udvikler 28 hk ved 5000 omdr/min.

Endelig skal genopfriskes den kendsgerning, at to Panhard standardmodeller ved Monte Carlo løbet i januar besatte 1. og 2. pladsen i klassen for vogne under 750 ccm. Endelig et holdmesterskab i den svenske Rikspokaltävling, tre 1. og to 2. pladser i de rent franske løb: Rallye de Laigle, Rallye d'Aix-en-Provence og Rallye du Sud-Ouest, 1. pladsen i den lille klasse og 3. pladsen i den almindelige klassificering i Rallye Atlas i Marokko og 1. og 2. pladsen i den lille klasse i Rallye Lissabon.

Den omstændighed, at alle disse resultater er opnået indenfor sæsonen 1950 af en

lang række forskellige køreere og under de mest forskelligartede klimatiske betingelser ved anvendelse af en af de mindste og ganske givet den letteste, lukkede personvogn, som nogensinde har været i produktion, synes at motivere en nærmere redegørelse for de midler, man har bragt i anvendelse ved opbygningen af dette usædvanlige køretøj.

Den franske ingeniør Gregoire, som er konstruktionens egentlige ophavsmand, gik ved det indledende arbejde ud fra, at reduktionen af egenvægten er det primære middel til en radikal forbedring af personbilernes driftsøkonomi, og de midler, han benyttede for opnåelsen af dette mål, var i høj grad præget af hjemlandets relative rigdom på aluminium i forhold til andre metaller. Det havde i mange år været god latin blandt alle verdens bilkonstruktører, at aluminium og dets legeringer rent principielt kun egnede sig til dele, som under brugen kun var udsat for meget små mekaniske påvirkninger. Ganske vist havde Kamm allerede i begyndelsen af 20'erne for den tyske sammenslutning af aluminiumsværker konstrueret en forsøgsvogn, hvis selvbærende karosseri helt var frem-

ENERGOL motorolie giver Deres
motor mere liv og længere liv



TEKNIKKENS TRO TJENER



BP OLIE - KOMPAGNIET A/S

„DERBY“ — FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Først og størs med alt til den kære rok

Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian Akkumulatorer, koblingsgreb, læderbælter brede kr. 5,50, lydpotter kr. 29,00, amalkarburatordele, lygteglas, transers til de fleste maskiner, forchromede styr. 1" og $\frac{7}{8}$ ".

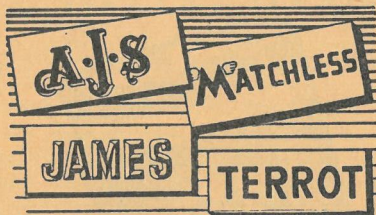


Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. efterkrav.



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN

Ndr. Fasanvej 168 . Taga 3166

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

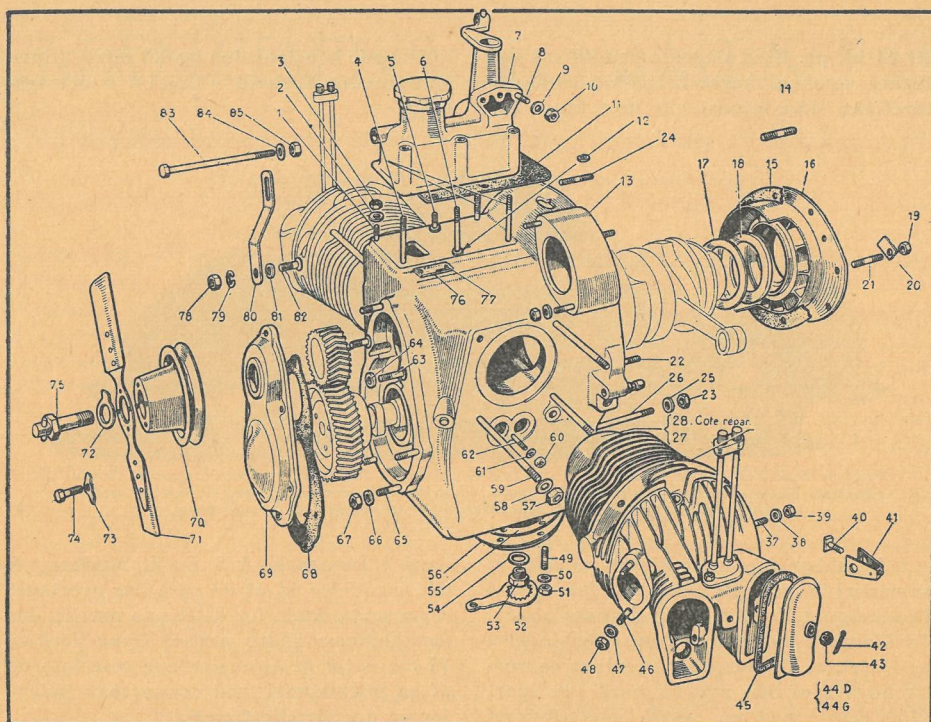
FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

stillet i siluminstøbegods (denne vogn kunne — i hvert fald før krigen — ses på Deutsches Museum), men ideen slog ikke an, og grunden hertil lå sikkert i den omstændighed, at stålpriserne i 30'erne var stadigt faldende (indtil 1937) samtidig med, at der kun var meget få konstruktører, som beherskede letmetallernes formgivning i en sådan grad, at vognens bærende konstruktioner kunne bringes ned i en vægt, der stod i et rimeligt forhold til aluminiumlegeringernes høje kilopris.

Gregoire, der havde mange års erfaring i bilkonstruktion, følte sig imidlertid fristet til at følge Kamm's eksempel, idet han først og fremmest følte sig fristet af den mulighed, at man ved anvendelsen af støbte letmetalelementer kunne frigøre sig for den ubønhørlige sammenhæng mellem produktionstal og fremstillingspris, som er karakteristisk for automobilproduktionen i sin klassiske form. Produktionen af en vogn, der i det væsentlige er opbygget af sand- eller kokillestøbt aluminiumsgods, kan nemlig gennemføres ved anvendelsen af modeller, hvis fremstillingspris kun udgør en brøkdel af prisen på de presseværktøjer, som er nødvendige, hvis vognen er en almindelig personvognskonstruktion med stålkarosseri, og der åbnes herved mulighed også for små og middelstore fabrikker i priskonkurrencen med de store.

Det afgørende for dette biltekniske pionerarbejde, der efterhånden har ført til den Panhard »La Dyna«, som produceres i dag, er imidlertid, at man ikke blev stående ved anvendelsen af støbte letmetalelementer som et universalmiddel ved nedbringelsen af køretøjet egenvægt — man indførte samtidig en række nye konstruktionsideer, hvis benyttelse virkede stærkt forenkende på konstruktionen i sin helhed. Som et eksempel på en sådan ny konstruktionsdetaile kan nævnes de letmetalhjul, som er udviklet specielt til Panhard, og som er karakteriseret ved, at selve hjulet i virkeligheden kun består af en fæl med fem indvendige lapper, der griper ind over og er sammenboltet med fem tilsvarende lapper på omkredsen af den støbte bremsetromle, der igen er formet ud i et med selve hjulnavet. Man opnår herved en meget enkel konstruktion af lav vægt, som er af særlig værdi netop på dette sted, fordi den bidrager til at reducere vognens uaf-fjedrede masse.



Tegning af Panhard-motoren, type 110, i adskilt stand. Man ser de to vandretliggende, luftkølede aluminiumscylindre med fast topstykke og opadvendende torsionstænger, der virker som ventilfjedre. Fra krumtapakslen føres trækket til den underliggende knastaksel gennem dobbelt-skråtskærne tandhjul.

Et meget væsentligt kendetegn ved praktisk talt alle de personvogne, hvis egen-vægt er bragt ned til det mindst mulige, er den tættest mulige sammenbygning af motoren og transmissionsanlægget. På Panhard benyttes en 2-cylindret, luftkølet, topventilet boksermotor, som i sin nyeste udgave yder 28 hk ved 5000 omdr/min. med et slagvolumen på 610 ccm, og den er anbragt helt foran i vognen, således at kraftoverførslen sker bagud i lige linie gennem kobling, gearkasse og spids- og kronhjul til forhjulene. Selv om der ved konstruktionen af hele motoraggregatet er lagt megen vægt på en nedbringelse af vægten (således er cylindrene udformet i letmetal ud i et med topstykket), kan det ikke undgås, at den meget fremskudte placering giver et forakseltryk, der — især når der kun er en enkelt person i vognen — ligger langt over, hvad man hidtil har anset for anvendeligt under hensyn til vognens manøvrerdygtighed i almindelighed. I det nævnte tilfælde er trykket på forhjulene faktisk meget nær ved de 70 pct. af vog-

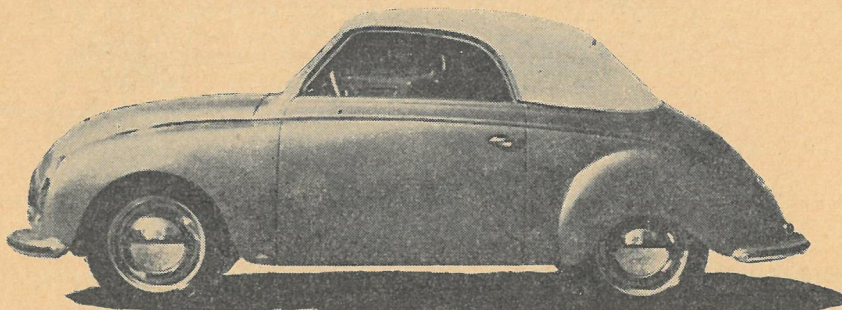
nens samlede vægt, men praktiske prøver med køretøjet synes dog at vise, at frykten for svigtende stabilitet på grund af den unormale vægtfordeling er overdrevet — den eneste ydre virkning synes — i hvert fald for en fører med normal, begrænset følsomhed — at være en kraftig hylen af forhjulene, når vognen køres hårdt i en kurve.

Efter nogle års gode erfaringer med den oprindelige »La Dyna«, ifølge hvilke man især havde haft lejlighed til at konstatere den forventede lange levetid og store bæreevne af de specielle, slørfri rullelejer, der er udviklet af Panhard fabriken, og som benyttes både ved krumtappen og plejlstængerne, tog man ikke i betænkning at øge motorens effektive hestekraft ved simpelthen at bore cylindrene op til en større diameter (nemlig fra 72 til 79,5 mm) under bibeholdelse af slaglængden (75 mm).

Resultaterne i alpeløbet, der nævntes i indledningen, blev opnået med denne forstørrede motor på 750 ccm, der udvikler 33 hk ved 5000 omdr/min. Dette svarer

til 44 hk pr. liter slagvolumen og må betegnes som en meget tilfredsstillende litereffekt, ikke mindst når man tager den

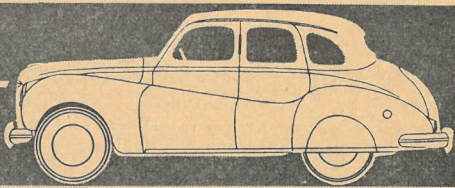
luftkølede konstruktion og det relativt lave kompressionsforhold (6,35:1) i betragtning.

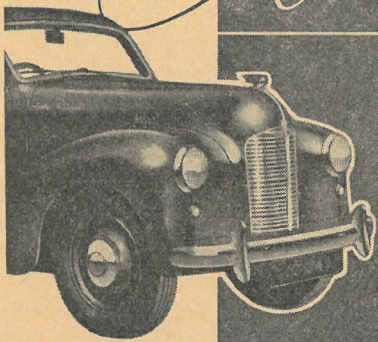


Den nye Dyna-Veritas, der er baseret på den originale Panhard 120 Sport, men som bygges af Veritas-fabriken i den franske zone i Tyskland. Der synes ved en første betragtning at være tale om en særdeles heldig kombination af fransk konstruktørsmilde og elegant tysk karosserikunst.

I det sidste år er der blevet indledet et samarbejde mellem Panhard fabriken i Frankrig og Veritas i den franske zone i Tyskland. Resultatet af denne forbindelse er blevet, at Veritas nu fremstiller en særlig udgave af den nye Panhard 120 Sport (750 ccm) med en smuk, specialbygget strømliniecabriolet. Importøren af Pan-

hard i Danmark, A/S E. K. Sindberg & Co., meddeler os, at de også har overtaget repræsentationen for dette nye mærke, der fremkommer under navnet Dyna-Veritas. Vi forventer at kunne bringe resultaterne af en prøvekørsel med denne vogn indenfor en overskuelig fremtid.



A. 40 DEVON — Den er rummelig og kraftig — udstyret med 40 HK. topventilet motor, hydro-mekaniske bremses og uafhængig affjedrede forhjul, soltag, varmeapparat og dugfjerner. Den har lige sat 36 nye hastighedsrekorder for standard-udstyrede vogne.

A. 70 HAMPSHIRE — Austin dækker navnet på Europas største automobilfabrik. A 70 har en 70 HK. topventilet motor, ratgear, 3 personers forsæde og praktisk indbygget værktøjsskab i bagklappen. Den leveres med soltag, varmeapparat og dugfjerner.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER AKTIESELSKAB

ODENSE TLF. 172 • KØBENHAVN C. 10,862-10,863 • AARHUS TLF. 8200 • AALBORG TLF. 1198 • ESBJERG TLF. 2223

MÅNEDENS KOMMENTAR

En nøgtern bedømmelse af en tragisk begivenhed, der fik følelserne til at lægge et slør over kendsgerninger og logik.

En bilist — tilfældigvis en tysk statsborger — kører på Københavnsvejen udenfor Roskilde over i vejens venstre side og ind på rabatten mellem kørebanen og cyklestien, hvor han påkører og dræber tre små piger, som sidder på græsset og leger.

Sagen vækker — ud fra motiver, der næppe tjener den danske presse til ære — en opmærksomhed, som kun sjældent bliver færdselsdrab til del, og aftenaviserne ved allerede samme aften at berette, at ulykken skyldes uforsvarlig stor hastighed under en overhaling. De samme blade bringer fotografier af ulykkesvognens forparti, som med al ønskelig tydelighed godtgør, at vognen ikke kan have kørt særlig stærkt, da den ramte en fritstående ledningsmast. Denne uoverensstemmelse mellem de verbale sensationer og den fotografiske dokumentation gør imidlertid intet skår i den journalistiske frejdighed, morgenaviserne kører videre i samme skure, og selv radioavisen refererer pligtskyldigst.

I det følgende døgn lykkes det politiet, som i følge sagens natur ikke kan tage stilling til en sag, der ikke er oplyst, men som til gengæld er karakteriseret ved den utvivlsomme fordel, at det kun sjældent lader følelserne løbe af med sig, at klarlægge de nærmere omstændigheder ved ulykken, og ved domsforhandlingen i Roskilde blev det fastslået, at der ikke havde været tale om for høj hastighed, men om uforsvarlig træthed hos føreren, som der-

for blev idømt 20 dages hefte og en betydelig erstatning.

Anklagemyndigheden tog derimod slet ikke stilling til det ansvar for det passerede, som formentlig må påhvile modparten, d. v. s. børnene in casu deres forældre, og man må formode, at det tab, der ved ulykken ramte disse mennesker, har medvirket til denne holdning. Det vil imidlertid være urigtigt, om man lader sin naturlige medfølelse stille sig hindrende i vejen for en nøgtern bedømmelse af det principielle i sagen, og det er naturligt, at man stiller det spørgsmål: Hvad havde børnene at gøre på rabatten mellem to klart adskilte færdselsbaner? Svaret er: intet!

Græsrabatten mellem to færdselsbaner må nemlig opfattes som et sikkerhedsområde, der forhindrer eller i hvert forhaler den situation, at den ene færdselsart uden varsel trænger sig ind på den andens bane, og hvis betydning netop skal vise sig i et tilfælde som det foreliggende. Den tyske bilist — som for den sags skyld lige så godt kunne have været en dansker — var i den situation, at han, der var træt, selv skulle afgøre, om han var for træt til at køre videre — en situation, der videnskabelig set umuliggør en objektiv vurdering, og som i praksis også i fremtiden vil medføre fejlskøn og mulighed for færdselsuheld. Børnenes forældre derimod vidste, hvad de gjorde, de opholdt sig i nærheden og holdt »øje« med børnene. Mindet om deres ansvar for det passerede bør brænde sig fast i erindringen hos alle forældre.



Elo Sørensen
AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTOTTEGADE 100 · TAGA 4868

ULSTER ER STADIG VERDENS HURTIGSTE T.T. BANE

Duke, Norton, vinder med 160,19 km/t

Den 19. august mødtes verdens bedste motorcyklekørere for at tage en afgørende dyst på den hurtige bane ved Ulster. Ligesom det har været tilfældet på de øvrige »klassiske« baner, faldt også her rekorderne, og selv Serafini's rekord på 160,94 km/t, som han satte med sin vandkølede, firecylindrede Gilera med kompressor i 1939, da banen var 32,9 km mod nu 26,5 km, blev slået af flere ryttere på både Norton og AJS. Denne bane er så hurtig, fordi der er et langt lige stykke på mere end 11 km, og resten af banen er ikke vanskeligere end de fleste andre T. T. baner. Vejrforholdene var langt fra gode i år, og selvom en strid vestenvind hjalp kørerne ned ad langsiden, tvang flere regnbyger hastigheden ned.

Udfaldet af løbet blev ret bemærkelsesværdigt, idet 5 engelske maskiner gik i mål foran favoriten til verdensmesterskabet i denne klasse Umberto Masetti, Gilera. Duke kørte sin Norton i mål som vinder med en gennemsnitshastighed på 160,19 km/t, 57 sekunder foran R. L. Graham, AJS. Nr. 3 blev J. Lockett, Norton, nr. 4 R. H. Dale, Norton, nr. 5 Jock West, AJS, og som nr. 6 og 7 kom Masetti og Pagani på Gilera. Den hurtigste omgang blev kørt af Duke, der opnåede 163,74 km/t på den 7. omgang.

Det kan rent umiddelbart se mærkeligt

ud, at Gilera'erne klarede sig så dårligt på denne bane, når de på næsten alle andre baner er de engelske maskiner jævnbyrdige eller endda overlegne, men man må ikke se bort fra den kendsgerning, at Gilera stadig anvender pladeforgafler med friktionsdæmpning, medens alle de engelske maskiner i denne klasse har progressiv hydraulisk dæmpning indbygget i teleskopgaflerne. Dette kan være medvirkende til nedsat hastighed på langsiden, men det er en kendsgerning, at Bob Foster umiddelbart efter i 350 ccm klassen vandt med en gittergaffel og friktionsdæmpning.

Foster, Velocette, startede løbet med de fleste points i kampen om verdensmesterskabet i 350 ccm klassen. Hans to værste konkurrenter, Duke og Graham, var på forhånd sat ud af spillet, fordi disse køre havde valgt at køre i 500 ccm klassen, og ifølge reglerne for Ulster må en rytter kun starte i en klasse. Der startede ialt 47 ryttere i denne klasse, og heraf kørte de 23 AJS 7 R, 15 Velocette, 7 Norton og 2 BSA. De første 3 omgange førte Armstrong, Velocette, foran mærkekammeraten Foster, men der var kun et sekund mellem de to maskiner. Foster overtog derefter føringen, som han beholdt resten af løbet. H. Hinton kørte for første gang på Norton's fabrikshold, og E. McPherson samt C. C. Sandford var ligeledes nye fabrikskø-

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

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. styrthjælme

Nyrebælter prima kvalitet - 20,00

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



rere for AJS. Der skete en del maskinskader i denne klasse, men de har næppe indvirket på det endelige resultat. Det var interessant at se, at de nye fabrikskørere Hinton, McPherson og Sandford blev henholdsvis nr. 3, 4 og 5 foran den gamle veteran Daniell. Foster vandt løbet med en gennemsnitshastighed på 147,03 km/t, og han satte tillige ny omgangsrekord med 149,42 km/t. Armstrong blev nr. 2 kun 12 sekunder efter Foster.

I 250 ccm klassen sejrede Maurice Cann overlegent på Guzzi. Ambrosini og den gamle Rudge kører, Pike, kørte Benelli, men deres maskiner var ikke i top-trim efter nogle maskinskader under træningen. Nogle aldrende Excelsiors og hjemmebyggede maskiner kunne ikke byde nogen større konkurrence. Cann tog straks føringen, og han var ikke truet en eneste gang under hele løbet, som han vandt med 133,11 km/t. Han gik i mål på 8 minutter 22 sekunder foran Ambrosini, der besatte andenpladsen. Et minut efter 250 ccm klassen startede 3 letvægtere på 125 ccm kørt af italienerne Leoni, Ruffo og Ubbiali. Maskinerne var de snart berømte Mondial, og de generede sig ikke for at indhente og endda overhale flere ryttere i 250 ccm klassen. Ubbiali vandt løbet med en meget imponerende gennemsnitshastighed på 124,63 km/t — en ganske forbløffende fart, når man tager maskinernes størrelse i betragtning.

STYREMASKINER I AMERIKANSKE BILER

A. P. privat for S.M.J.

I følge meddelelser fra velinformerede kredse i Detroit arbejder flere af de amerikanske automobilfabriker med udviklingen af særlige »Power Steering« aggregater beregnet på anvendelse i almindelige personbiler. Benyttelsen af sådanne indretninger, der aflaster føreren for den væsentlige del af selve styrearbejdet, har hidtil kun været anset for nødvendig ved meget store lastvogne, jordbearbejdningsmaskiner o. lign., men anvendelse af meget bløde lavtryksringe i forbindelse med de amerikanske personvognes relativ store vægt har nu også for disse vogntypers vedkommende gjort problemet aktuelt. Det er

Rå kædehjul i alle størrelser.
S P L E E F A vindskærme
for Nimbus og engelske cykler



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

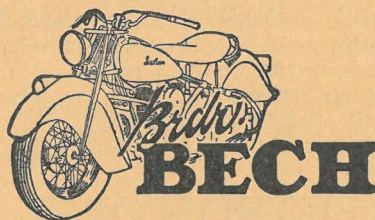
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG UDSTYR

Aut. Indian-forhandler



Tagensvej 101 . Tega 9926

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 Kedbyen og Fragtmanshallen

København V

især damerne, der klager over, at de vanskeligt kan dreje rattet, når de skal parkere i de overfyldte bygader.

Det forudses, at »Power Steering« — i hvert fald i begyndelsen — vil blive en temmelig kostbar indretning, og princippet vil derfor sikkert i første omgang kun vinde indpas på de større og dyrere modeller, ved hvilke salget af ekstraudstyr normalt ikke volder større vanskelighed. Indretningen, der virker som en hydraulisk presse, der trækkes af olietryk fra motoren, og styres af en lille ventil på rattstammen, kan ikke alene bidrage til at lette styringen under alle forhold — den vil samtidig kunne forøge styresikkerheden i det tilfælde, at en forring eksploderer. En af de største tekniske vanskeligheder ved »Power Steering« synes at bestå i at gøre aggregatet fuldstændig lydløst i brugen, ligesom anbringelsen under motorhjelmen i visse tilfælde har været vanskelig på grund af pladsmangel — specielt hvor det drejer sig om vogne med V-motor. Endelig meddeles det, at princippet formentlig vil vinde indpas på personvognene af årgang 1952, medens endnu ingen fabrik har offentliggjort noget om dets anvendelse på 1951-modellerne.

ELEKTROLLØBET ...

Fortsat fra side 473

sig publikums vrede. I det omtalte heat på Charlottenlund tyvstartede Hirsborg, men starten blev godkendt under protest fra publikum, og for ikke at komme i unåde fandt løbsledelsen den lidet acceptable grund med den defekte lydpotte til at give Hirsborg et spark. Bortset fra en enkelt sidevognsstart blev der tyvstartet i hvert eneste heat, og kun en eller to gange blev starten kørt om.

Der er noget ulogisk og usportsligt ved denne affære. Juridisk vil man måske kunne forsvare at diskvalificere Hirsborg, navnlig hvis dette var blevet forlangt af de andre ryttere, men i så fald kunne Hirsborg samtidig forlange flere andre ryttere slettet, eftersom deres lydpotter var mindre effektive end hans egen, selv efter at en del af indmaden var faldet ud, medens han var med op. Defekten var så ubetydelig, at man ikke med rimelighed kan tage et så alvorligt skridt som diskvalifikation, med mindre man har mistanke om, at rytteren selv har pillet indmaden ud. Hvis

dette er tilfældet, kan man til gengæld ikke nøjes med at diskvalificere den pågældende rytter i et enkelt heat, men man må udelukke ham fra resten af løbet og eventuelt give ham karantæne. Der må være en vis logisk forbindelse mellem forseelsen på den ene side og præmisserne og dommen på den anden side — brydes denne logik, vil det uvægerligt så en mistanke om personligt nid og nag, der er sporten uværdig.

Et standardløb i B-klassen blev vundet af W. S. Pedersen i tiden 3.30,4 foran K. A. Egelund, der på andenpladsen fik noteret 3.32,4.

Sidevognsløbene viste meget jævnbyrdig konkurrence, men kørernes præstationer syner ikke af ret meget på den store bane. I løbet af maskiner over 600 ccm styrede Helmer Albrechtsen, og hans sidevognsmand pådrog sig en benskade, da en efterfølgende maskine ramte ham. Sidevogne indtil 600 ccm blev vundet af Hans Jacobsen, JAP, og Carlo Sejr Jensen, HRD, blev vinder af den store klasse.



ODENSE

MATCHLESS — JAMES — NSU
HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Telf. 545 (lokal 6)



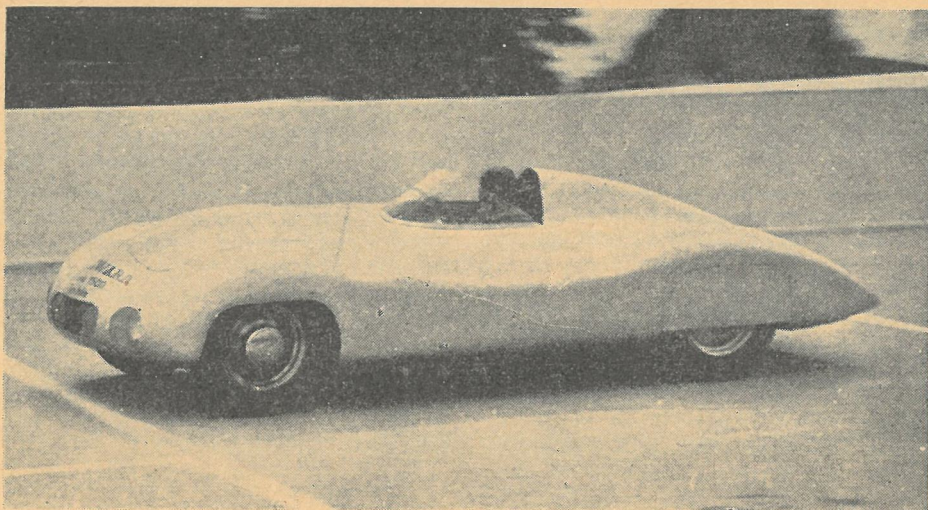
DA VI DELTOG

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

RASMUSSEN & CO.

WESTEND 15

EVA 953



Hansas rekordvogn med strømliniekarosseri fotograferet under kørslen på Montlehry.

FOLKEVOGNEN OG HANSA SÆTTER NYE VERDENSREKORDER

A.P. privat for S.M.J.

Fra Paris kommer meddelelse om, at en tysk folkevogn på Monthlery-banen har sat de følgende nye verdensrekorder: 5000 miles i 65 timer 14 min. 25,86 sek. — 119,7 km/t, og den gamle rekord var på 69 timer 50 min. 12,09 sek. svarende til 103,9 km/t, sat med en Simca i 1938.

Vognen tilbagelagde endvidere 8.919,97 km i løbet af tre dage, hvilket er ny rekord, idet den ovennævnte Simca tilbagelagde 8.288,75 km i løbet af tre døgn.

Den nye Hansa, type »1500«, der fremstilles af firmaet Carl F. W. Borgward i Bremen, har på Monthlery-banen ved Paris sat en bemærkelsesværdig række verdensrekorder, således som det fremgår af følgende oversigt.

1. *Over 100 miles:*

Gennemsnitshastighed: 172 km pr. time (rekord hidtil: 164,7 km pr. time).

2. *Over 2000 km:*

Gennemsnitshastighed: 169 km pr. time (rekord hidtil: 162,6 km pr. time).

3. *Efter 12 timers kørsel:*

Strækning ialt: 2037 km (rekord hidtil: 1952,42 km).

Gennemsnitshastighed: 170 km pr. time (rekord hidtil: 162,7 km pr. time).

4. *Over 3000 km:*

Gennemsnitshastighed: 153,33 km pr. time (rekord hidtil: 149,15 km pr. time).

5. *Over 2000 miles:*

Gennemsnitshastighed: 153,51 km pr. time (rekord hidtil: 147,40 km pr. time).

6. *Efter 24 timers kørsel:*

Strækning ialt: 3648,051 km (rekord hidtil: 3550,93 km).

Gennemsnitshastighed: 152 km pr. time (rekord hidtil: 147,96 km pr. time).

7. *Over 4000 km:*

Gennemsnitshastighed: 152,052 km pr. time (rekord hidtil: 120,44 km pr. time).

8. *Over 3000 miles:*

Gennemsnitshastighed: 147,67 km pr. time (rekord hidtil: 128,31 km pr. time).

9. *Over 5000 km:*

Gennemsnitshastighed: 147,23 km pr. time (rekord hidtil: 128,09 km pr. time).

10. *Over 4000 miles:*

Gennemsnitshastighed: 147,21 km pr. time (rekord hidtil: 128,59 km pr. time).

11. *Efter 48 timers kørsel:*

Strækning ialt: 7101,60 km (rekord hidtil: 6148,045 km).

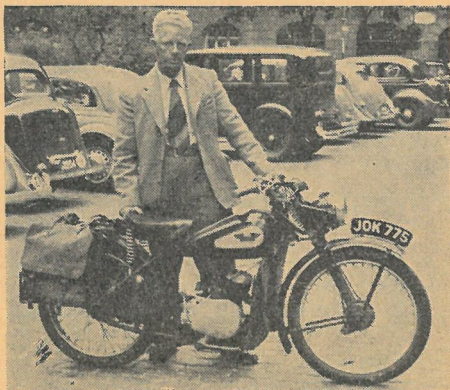
Gennemsnitshastighed: 147,95 km pr. time (rekord hidtil: 128,50 km pr. time).

12. *Over 5000 miles:*

Gennemsnitshastighed: 144,36 km pr. time (rekord hidtil: 127,739 km pr. time).

Ved meddelelserne om rekorder af denne art må det bemærkes, at de internatio-

nale rekorder er absolute, d.v.s. at der ikke stilles krav om, at den pågældende vogn er et led i en standardproduktion. Der foreligger således — hvilket også var tilfældet ved Hansa's rekorder — en mulighed for, at en fabrik kan sætte verdensrekorder med en vogn, der i rekordlisten betegnes som et standardkøretøj, medens der er i virkeligheden er tale om et køretøj, som ved trimning — f. eks. ved anvendelse af et særligt strømliniekarosseri — er bibragt køreegenskaber ud over det sædvanlige. Dette være sagt ikke for at forklejne de opnåede resultater, men kun for at forebygge en forestilling om, at det drejer sig om en vogn, som enhver kan købe på indkøbstilladelse.



Den øverste provemester fra Villiers fabrikkerne, Bert Kershau, besøgte nylig København som et led i en længere propagandatur rundt til Europas hovedstæder. Her ses han med sin nye James med Villiers motor på 98 ccm — det er den samme motortype, som vil blive benyttet i de første modeller af DISA, der kommer i produktion herhjemme.

Et lynskud fra tilskuerpladserne under det tyske Grand Prix, som kortes på Nürburgring. I forgrunden sidder den tidligere tyske mesterkører Rudolf Caracciola (tv.) i samtale med konstruktøren af den tyske folkevogn og de første Auto Union-racere Ferdinand Porsche. Bagved i midten står Ernst Henne, der stadig er indehaver af den absolutte hastighedsrekord for motorcykler, som han satte før krigen med en fuldstændig indkapslet B.M.W.



MÅNEDENS MOTORLØB

Jævnbyrdig kørsel på Hingebanen

Silkeborg Motor Sports løb på Hinge-banen den 13. august blev yderst vellykkede, selvom banen var tung efter regnen, og tiderne derfor ikke blev imponerende. Rytterne var imidlertid meget jævnbyrdige i flere af dagens heats, og et særdeles veludregnet handicap gav et spændende opløb, da Ernst Østerlund gik over mållinien som vinder, efter at have kørt et tillæg på 195 m op. Johs. Hansen var ude for et dramatisk styrt med sin sidevogns-maskine, da han skulle overhale en konkurrent, men både han og sidevognsmanden slap fra uheldet uden alvorlige skader.

Resultaterne blev: Junior solo: 1) Tage Hansen, Horsens, 2) Egon Nielsen, Horsens. Senior Solo indtil 350 ccm: 1) Bent Mogensen, Kjellerup, 2) Harry H. Andersen, Århus. Senior solo 500 ccm: 1) Ernst Østerlund, Silkeborg, 2) H. Bækgaard, Randers. Senior sidevogn: 1) Johs. Hansen, Odense, 2) Rasmus Kornum, Aalborg. Senior handicap: 1) Ernst Østerlund, Silkeborg, 2) Søndergård Jensen, Viborg. Sidevognshandicap: 1) Arne Mikkelsen, Esbjerg, 2) Vagn Poulsen, Århus. I pokalløb for henholdsvis solo og sidevogne vandt Ernst Østerlund og Johs. Hansen. Dagens hurtigste tid blev opnået af Bent Mogensen, Kjellerup, der kørte fire omgange i tiden 1.36,2.

Børge Mørch og Axel Jensen kørte et godt løb i Kolding

Det er i grunden forbavsende, at Kolding motorbane aldrig kan samle et ordentligt antal tilskuere, eftersom det i reglen er gode løb, man kører på banen. Lø-

bene den 13. august samlede kun 2000 tilskuere.

Dagens bedste løb blev kørt i standardklassen, hvor Børge Mørch, Kolding, og Axel Jensen, Aalborg, viste sig at være yderst jævnbyrdige, og de to ryttere gik i mål med $\frac{1}{2}$ —1 sekund imellem sig. Axel Jensen vandt løbet, men hans tid for tre heats sammenlagt var kun $\frac{1}{5}$ sekund bedre end Mørch's tid. I ekspertklassen var Lindegaard Petersen, Ribe, overlegen vinder i de to første heats, men blev slået med et sekund af Niels E. Nielsen, Odense, i tredje heat. Dagens øvrige løb kunne ikke samle større interesse, da der var mange maskinskader blandt de forholdsvis få maskiner. Resultatlisten ser således ud:

Eksperttrace: 1) Lindegaard Petersen, Ribe, 11 p. 2) Niels E. Nielsen, Odense, 7 p. Senior Special: 1) Jeppe Ussing, Århus, 9 p. 2) Svend Ovesen, Esbjerg, 8 p. 3) Jørgen Nielsen, København, 8 p. Jørgen Nielsen måtte udgå i første heat, men vandt de to følgende. Senior Standard: 1) Axel Jensen, Aalborg, 17 p. 2) Børge Mørch, Kolding, 16 p. Junior Solo: 1) Jørgen Paaske, Hjulby, 15 p. Sidevogne: V. Jandriska, Vejle, 9 p.

Rekordbesøg i Næstved

Næstved Motor Klub kan snart prale af at have den bedst besøgte motorbane i landet. Medens publikumstilstrømningen til de københavnske baner har været i stærkt aftagende, strømmer stadig flere til løbene i Næstved. Klubben forstår da også at arrangere et løb, således at der sker noget hele tiden, og det er altid fine ryttere, man finder på banen.

Løbene den 20. august domineredes af Bill Kitchen og Jack Parker. Sidstnævnte vandt et indledende heat med en ringbred-



FINDES DER EN BEDRE LETVÆGTER?

Spørg en af de mange JAWA-kørere

ERIK ORTH, KØBENHAVN Ø
Lyngbyvej 36, Central 12 375



SAMLEFABRIK
Sejregade 2-4, Kbh. Ø



Irving og Jack Parker får en sludder om motorer og motorløb i ryttergården på Næstved Stadion. Så spændende selve løbet er for køerne, lige så interessant er det at komme sammen med andre sports-mænd, med hvem man kan udveksle erfaringer og idéer.

(Foto: Haibert.)

de foran sin landsmand, og begge fik noteret tiden 1.18,5. Det andet heat blev vundet af Kitchen med Parker på andenpladsen, medens Morian i begge disse løb lå ca. 3 sekunder efter englænderne. I det sidste heat fyrede Morian løs fra starten, og i et overdådigt tempo førte han foran englænderne, men i sidste sving styrtede han lige foran Parker, der lynsnart smed sin maskine og derved undgik at påkøre danskeren. Han fik naturligvis tilkendt en konduitepræmie for sin lynhurtige og rigtige manøvre, men han måtte se Bill Kitchen gå af med sejren. Irwing Irwinger kørte et fint løb og vandt ekspertmatch A foran Henry Andersen og Kiehn Berthelsen. Sidstnævnte blev dog dagens mand ved at vinde et handicap foran de to englændere, der startede 20 m bag ham. Den populære ringstedkører vandt ligeledes et pokalløb og en udfordringsmatch med Orla Knudsen. Pointsfordelingen og de bedste tider ser således ud:

International ekspertmatch

- | | |
|------------------|--------------|
| 1. Jack Parker | 1.18,5, 8 p. |
| 2. Bill Kitchen | 1.18,5, 7 p. |
| 3. Morian Hansen | 1.21,8. |

Ekspertmatch A

- | | |
|---------------------|--------------|
| 1. Irwing Irwinger | 1.19,8, 7 p. |
| 2. Henry Andersen | 1.20,0, 5 p. |
| 3. Kiehn Berthelsen | 1.20,1, 4 p. |

Ekspertmatch B

- | | |
|--------------------|--------------|
| 1. Aage Andersen | 1.21,5, 9 p. |
| 2. Jørgen Petersen | 1.23,7, 4 p. |
| 3. Uno Jensen | 1.26,1, 3 p. |

Special A

- | | |
|--------------------|--------------|
| 1. Ejvind Petersen | 1.27,2, 7 p. |
| 2. Peter Nielsen | 1.28,0, 6 p. |
| 3. Helge Carlsen | 1.28,1, 3 p. |

Pokalløb

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Kiehn Berthelsen | 1.18,8. |
| 2. Irwing Irwinger | 1.20,6. |
| 3. Jørgen Petersen | 1.22,0. |

Udfordringsmatch

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Bill Kitchen | 1.20,7. |
| 2. Kiehn Berthelsen | 1.20,9. |
| 3. Henry Andersen | 1.21,8. |

Udfordringsmatch

- | | |
|----------------|---------|
| 1. Hans Hansen | 1.25,8. |
| 2. Uno Jensen | 1.27,2. |

Udfordringsmatch

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Kiehn Berthelsen | 1.21,8. |
| 2. Orla Knudsen | 1.22,5. |

Blandet Handicap I

- | | |
|------------------|-----------------------|
| 1. Uno Jensen | 1.29,3 (60 m tillæg) |
| 2. Ejv. Petersen | 1.29,4 (40 m tillæg) |
| 3. Aa. Andersen | 1.30,8 (100 m tillæg) |

Blandet Handicap II

- | | |
|------------------|-----------------------|
| 1. K. Berthelsen | 1.25,4 (100 m tillæg) |
| 2. Bill Kitchen | 1.25,6 (120 m tillæg) |
| 3. Jack Parker | 1.27,6 (120 m tillæg) |

Standardløb i Nørre Sundby

Ikke mindre end 31 ryttere på standardmaskiner deltog i løbene på Lindholm Speedway den 20. august. Indledningsvis slog Robert Nellemann Knud Nielsens banerekord på 1.41,2 ved at køre på 1.38,0. Seniorløbene kørtes i 2 klasser, der blev vundet af henholdsvis Ernst Østerlund,

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

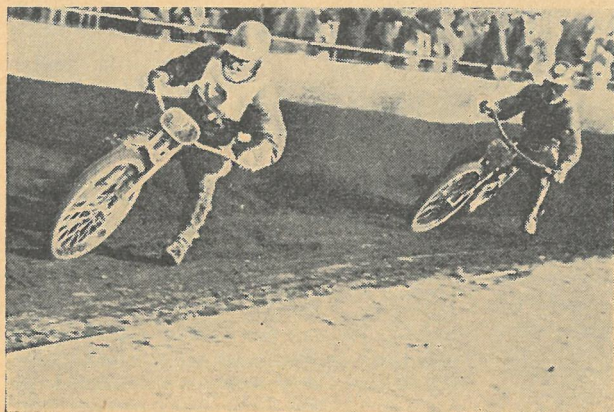
Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504

Silkeborg, med Axel Jensen og Leif Hirsborg som nr. 2 og 3 og af Viggo Thomasen, Randers, med Kjeld Jensen, Aalborg, og Lykke Sørensen, Randers, på anden- og tredjepladsen. I 350 ccm klassen vandt N. O. Jensen, Aalborg, foran Svend Larsen, København, og Aksel Vorre, Viborg. Sidevognsklassen blev vundet af den jydsk mester Rasmus Kornum foran Joseph Koch og Vagn Poulsen.



Bill Kitchen og Kiehn Berthelsen på Næstved Stadion. Den unge lovende ringstedkører er kommet godt med i denne sæson, og vi kan sikkert vente os en del af ham, når han får mere træning og erfaring. (Foto: Haibert.)

Fynske banemesterskaber

Den 20. august afgjordes de fynske mesterskaber på Bogense Motorbane, men løbene var gennemgående sløje og præget af maskinskader. Et enkelt styrt fik ret alvorlig karakter, da den svenske rytter Arthur Ovesen styrtede i ekspertklassen, hvorved han brækkede hoften.

Sv. Nissen blev mester i ekspertklassen, efter at have passeret målstregen som eneste rytter på banen, og det var ikke langt fra, at han græd som Tordenskjolds soldat, eftersom hans kæde var hoppet af i det sidste sving. Johs. Mygind blev fyensmester i standardklassen, medens Johs. Hansen uden større anstrengelse erobrede titlen i sidevognsklassen.

Nye banerekorder på Årby

Under løbene den 27. august på Årby motorbane ved Kalundborg satte Orla Knudsen ny banerekord ved i konkurrence at køre i tiden 1.33,4. Også i standardklassen blev der sat ny rekord. Her kørte svenskeren Lennart Svensson i tiden 1.41,2, men han kørte iøvrigt alle heats under den gamle rekord. Orla Knudsen havde god konkurrence af Kiehn Berthelsen. I specialklassen havde Uno Jensen og Jør-

gen Petersen endvidere en god match, medens sidevognsløbene ikke bød på rigtig jævnbyrdig kørsel, selvom Helmuth Carlsen gjorde, hvad han kunne for at slå Johs. Hansen.

Resultaterne blev:

Special A: Orla Knudsen 1.33,6, Kiehn Berthelsen 1.34,0. Special B: Ejvin Petersen 1.36,5, Sverre Gjølmesli, Sverige, 1.37,5. Standard: Lennart Svensson 12 p., Gerhard

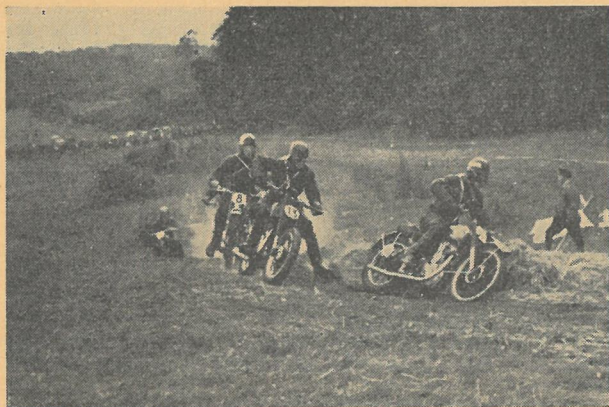
Nordahl Andersen 7 p. Sidevogne: Johs. Hansen 18 p., Helmuth Carlsen 15 p. Special Handicap: Jørgen Petersen (70 m) 1.38,9, Uno Jensen (80) 1.39,3. Standard Handicap: Gerh. Nordahl Andersen (45 m) 1.45,3, Leif Hirsborg (30 m) 1.46,1. Sidevogns Handicap: Johs. Hansen (80 m) 1.50,7, Joseph Koch (40) 1.53,6.

Svenskerne stadig overlegne i Vinderød

Den 3. september blev der atter kørt motor-cross på banen i Vinderød, og også denne gang var de svenske ryttere overlegne, selvom flere af de danske købere er ved at få den rette stil. I sidevognsløbene blev der kørt så hårdt, at sidevognsmændene flere gange faldt af.

Resultaterne blev:

Junior Solo: 1) Helmuth Carlsen 4.42,9, 2) Henning Larsen 4.53. Løbet kørtes over 5 omgang. Senior Solo, 8 omgange: 1) Lennart Svensson 6.39,3, 2) Viking Cervin 6.46,2 — en velfortjent svensk sejr. Sidevogne: 1) Egon Walther 3.56, 2) Hans Jacobsen 4.01. Solo Handicap: 1) Poul Egon Hansen (30 m) 4.31,8, 2) Viking Cervin (250 m) 4.31,9.



Fem ryttere kommer op ad bakken i en klump. Man kan kun skimte hånden af den fjerde rytter, der ligger lige bag den tredje, d. v. s. rytter nr. 8. Billedet er fra banen i Vinderød.

(Foto: Haibert.)

Esbjerg afsluttede sæsonen med gode løb

I overværelse af ca. 5000 tilskuere afsluttede Esbjerg Motor Sport den 3. september sæsonen med en række gode løb på banen ved Korskroen. Dagens mest overbevisende sejr blev vundet af Knud Nielsen, Norton, foran Aksel Jensen, Norton. I ekspertklassen vandt Uno Jensen over Jørgen Petersen, og i special tog Svend Olesen sejren hjem foran Kr. Lindegaard. Sidevognsklassen blev vundet af Rasmus Kornum, Triumph, med Kresten Krestensen, Norton, på andenpladsen, og endelig blev midgetløbet vundet af P. Borup, medens Svend Andersen blev nr. 2.

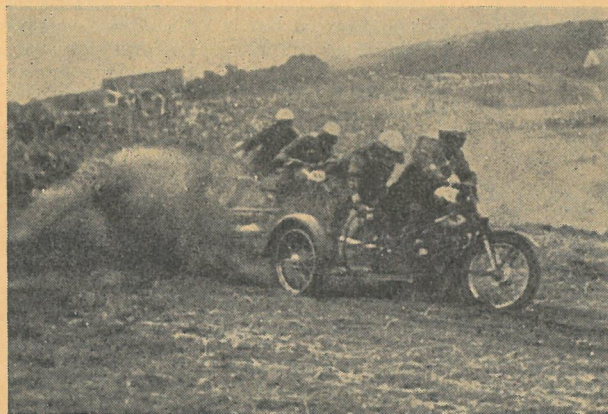
Det meget omtalte —

Som bekendt havde Gentoftebanen taget den heroiske beslutning at afholde et juniorløb for at give de unge ryttere en chance og lidt hårdt tiltrængt støtte. Løbet blev imidlertid aflyst, sandsynligvis af

økonomiske grunde, og Gladsaxe Speedway ville derefter køre løbet, men blev nægtet tilladelse hertil af unionen. Det nye motorsportscentrum i Næstved har derefter afholdt løbet lige så stille den 2. september. Der er gamle erfarne folk i Næstvedklubben, der ved, hvad lidt råd og vejledning vil sige for en ung rytter, og de ved først og fremmest, at han skal have sin chance. Der var en god del entusiasme i dette løb fra såvel arrangørernes som rytternes side, og vi håber, at det ikke bliver det sidste juniorløb, Næstved afholder. I specialklassen vandt Peter Jacobsen, København, i standard blev Poul Sørensen, Mørkøv, vinder, og Eiherg Hansen, Næstved, skrev sig for sidevognsklassen. Der var mange gode emner blandt de nye ryttere; lad os få dem at se igen.

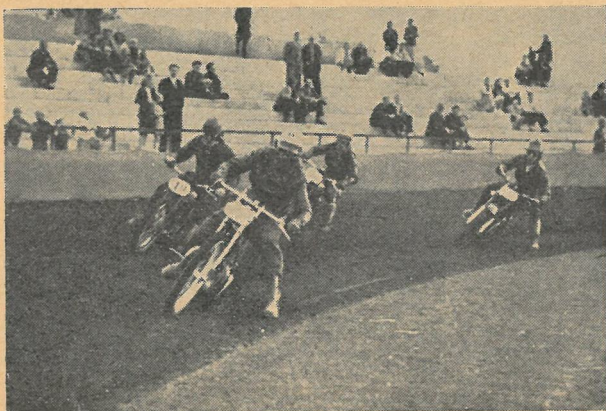
Korsør Micro T.T.

Hvad var det, man kørte i Korsør den 10. september? Man kan vel næppe kalde det et TT, eftersom banen var 700 m. Lad



Joseph Koch og Hans Jacobsen i en lille duel ved Vinderød. Der blev kørt hårdt i sidevognsklassen, og det hændte flere gange, at sidevognsmændene faldt af.

(Foto: Haibert.)



Fra juniorlobet i Næstved. Der er ikke mange tilskuere, men de unge ryttere er selvfølgelig heller ikke det store sus endnu. Det var dog en fornøjelse at se, med hvilken iver og entusiasme de unge mennesker gik til sagen, og selvom hastighederne ikke var overvældende, blev der vist udmærket kørsel.

(Foto: Haibert.)

os nøjes med at fastslå, at det var et morsomt løb, navnlig for deltagerne, men at dets sportslige værdi var så som så. Skal vi være helt ærlige, har vi været meget betænkelige ved dette løb, fordi et enkelt alvorligt uheld kunne betyde, at vi aldrig blev af med den paragraf i den danske

lov, der hedder, at al kap- og vædekørsel på offentlig vej er forbudt.

En bane på 700 m med 8 sving giver naturligvis ikke mulighed for de store hastigheder, og da banen tilmed var meget smal, blev det yderst vanskeligt for vognene at overhale. Al ære og respekt for initiativet, men det er en TT bane, vi har brug for, og ikke et rodeo. Lad os finde den rigtige bane, og lad os få ministeriets velsignelse til at køre på den.

Til alt held skete der ingen ulykker i Korsør, men situationen var flere gange faretruende. Einar Andersen havde forelsket sig i en ganske speciel halmballe, som han torpederede 3 gange. Sidste gang skete styrtet umiddelbart foran de efterfølgende ryttere, men Einar Andersen var klar over faren og kom af vejen i rette tid. Carl Amelung rullede et par gange rundt med sin midget, men kom intet til.

Resultaterne blev:

Motorcykler indtil 250 ccm, 20 omg.: 1) Erling Nygaard, Exelsior, 13.48,7, 2) Erhard Fisker, Puch, 14.09,2. Motorcykler indtil 500 ccm, 25 omg.: 1) Sv. Aage Sørensen, Norton, 16.31,5, 2) Poul Egon Hansen, Ariel, 16.31,7. F-3 racere: 1) Robert Nellemann, 2) Carl Amelung, 3) Kaj Hansen. Sportsvogne indtil 1100 ccm: 1) Ernesto Campeotto, Fiat, 2) Vilhelm Nellemann, MG, 3) Kurt Christensen, Morris special. Sportsvogne indtil 1500 ccm: 1) Bent Steffensen, MG, 2) Frede Lillelund, MG, 3) Louis Schnackenberg, Triumph.

Godt program, men mat løb på Gladsaxe

Motorclubben Rapid havde stillet et stort program på benene til løbene den 10. september. Trods hård konkurrence fra

GENTOFTE BOGTRYKKERI KONGELYSVEJ 14

Bøger
Blade
Regninger
Fakturaer
Visitkort
Kuverter
Reklamekort
Brochurer
Kataloger
Festsange
Regnskaber
Telefonbøger

TELEFONER:
**GENTOFTE
1850 & 4844**

enhver tryksag til ethvert formål —
i kvalitetsudførelse

fodboldlandskampen, atletikstævnet, sæbekasseløbet og motorløbet i Korsør var der ca. 10.000 tilskuere, da starten gik. Ikke mindre end 5 nationer deltog i det store ekspertløb, der blev kørt i 12 afdelinger og på points. Man blev på denne måde snydt for et afgørende heat mellem de hurtigste ryttere, men til gengæld blev det en dansk sejr, idet Kiehn Berthelsen med 11 points og bedst sammenlagt tid vandt foran Bill Kitchen, der ligeledes havde 11 points. Vinderen af Elektrolløbet, Göte Brester, fik ikke meget at sige på en kort bane, og hollænderne skuffede, medens Leif Samsing tilsynsladende led af et uforståeligt mindreværdskompleks. Eks-

pertmatch B blev vundet af hollænderen Van der Wreugde med Jørgen Petersen på andenpladsen, og ekspertmatch C blev ligeledes en hollandsk sejr, da Coe Boef gik i mål foran Ingvar Andersson.

Som en fiks mellemret serverede Morian et styrt på 20 m. Der er altid stil, ro og harmoni over Morian i et sådant styrt. Hollænderne gav en fin opvisning i sidevognskørsel, uden dog at kunne besejre Hans Jacobsen. En junior specialmatch blev vundet af O. Elsberg, og et junior standardløb blev vundet af Ove Madsen. Der var sørget for underholdning i pausen, hvor modelflyverne imponerede os alle.

ITALIENS GRAND PRIX

FARINA EROBREDE MESTERSKABET

A. P. privat for S. M. J.

På Monza banen i Norditalien kørtes d. 3. september Italiens Grand Prix for automobiler, et løb der var afgørende for, hvem der skulle være verdensmester for i år. Samtidig kørtes der om den latinsk-amerikanske pokal, der er udsat af en kreds af argentinske rigmænd, og om hvilken der køres efter et pointssystem på samme måde som ved klassificeringen af verdensmesteren. Fangio førte inden starten i konkurrencen om mesterskabet, idet han havde 26 points, medens Fagioli og Farina havde hver 24 points. Den latinsk-amerikanske pokal var på forhånd vundet af Villorosi, som førte med 48 points i denne specielle konkurrence, Fangio havde her kun 34 og Ascari 30 points. Efter sit frygtelige uheld under det svejtsiske Grand Prix kunne Villorosi naturligvis ikke starte på Monza, men han mødte alligevel op og modtog pokalen under stort bifald.

Grand Prix løbet gik over 80 omgange a 6,30 km, ialt 504 km, og vejret, der var blæsende og regnfuldt, stillede store krav til kørerne under den knivskarpe konkurrence. Rent teknisk frembød løbet mange interessante enkeltheder — Alfa Romeo havde bygget helt nye og forbedrede udgaver af type 158, og Ferrari mødte op med en kompressorløs Grand Prix racer på 4,5 liter. Iøvrigt var det tydeligt, at begge hold

spillede med fordækte kort — ingen af kørerne trænede således i de vogne, de skulle benytte ved selve løbet.

Fangio, der på forhånd blev anset for løbets favorit, havde en uheldig dag — hans nye Alfa Romeo gjorde knuder og måtte to gange i depot, sidste gang da den lå på andenpladsen efter Farina og Ascari. Han kaldte derefter Taruffi ind og overtog hans vogn, og efter nogle omganges fantastisk kørsel var han fremme på tredjepladsen igen. Vognen kunne imidlertid ikke holde til den kolossale belastning — den kom trillende ind i depotet med et brud i transmissionen, og alle de heroiske anstrengelser havde været forgæves. Lidt senere var det Ascari's tur — hans motor

SVEJSEARBEJDE

af enhver art i aluminium og støbejern såsom motorblokke og gearhjul samt kølergitre, figurer og karburatorer i sprøjtemetal.

OPRETNING AF STEL

LEIF BECH

Lundtoftgade 100
Ægir 2050

kunne pludselig ikke mere, og han kom spadserende tilbage til depotet efter at have stillet vognen ved vejsiden. Straks kaldte man Serafini, der kørte en vogn magen til Ascari's, ind til depotet — den havde da kørt 35 omgange og lå en omgang efter førergruppen. Nu kom en af løbets store oplevelser — Ascari prøvede med alle midler at indhente Farina, og han præsterede noget af det mest blændende kørsel, der er set på europæiske baner i de sidste sæsoner. Forsøget lykkedes ikke, men han sikrede sig sin andenplads — en placering, der på sin vis var lige så imponerende som vinderens præstation. Farina's vindertid for de 504 km blev 2.51.17,4 svarende til en gennemsnitshastighed af 177,5 km/t. Ascari brugte 2.52.46,8.

Om formiddagen inden Grand Prix løbet kørtes et løb for racervogne indtil 1100 ccm. Her startede en lang række Simca Gordini, specialbyggede vogne på Fiat-basis, og endelig de nye OSCA, der bygges af to af brødrene Maserati. Løbet gik over 30 omgange, ialt 189 km, og det blev en triumf for det nye italienske fabrikat. Vinder blev Felice Bonetto i en OSCA i tiden 1.15.8,0 svarende til 151 km/t i gennemsnit, nr. 2 Raymond Sommer, ligeledes i en OSCA i 1.15.8,2, nr. 3 franskmanden Rene Simon i en Simca Gordini

i 1.15.13,0, og nr. 4 italieneren Sighinolfi i en Fiat-Stanguellini i 1.15.35,2. Som man ser, var vinderen kun 0,2 sek. hurtigere end nr. 2 efter de 189 km's kørsel, og der måtte da faktisk også målfotografering til, før man kunne udpege vinderen, efter at Sommer havde ført løbet omtrent fra start til mål.

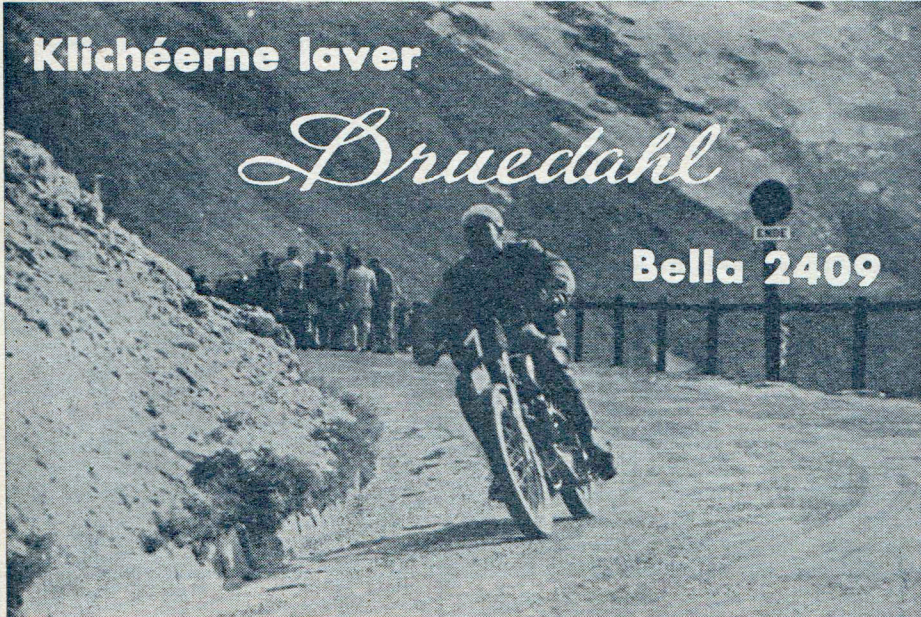
10 000 miles

på 10 000 minutter

**direkte fra samlebandet
med en babyvogn**

Her i Europa, hvor motorkørslen er belastet med meget store fiskale afgifter, er man tilbøjelig til at vurdere en bil efter dens evne til at præstere en betydelig gennemsnitsfart under anvendelse af så beskedne udgifter til driften som muligt.

Austin A 40 — en standardbil fra Englands største automobilfabrik — har til fulde bevist, at den besidder de krav med hensyn til stor marchhastighed i forbin-



Klicheerne laver

Druedahl

Bella 2409

delse med en økonomi, som man med rimelighed kan stille.

I ugen fra den 7. til den 15. august satte Alan Hess og tre andre af fabrikkens folk vognen på en pålideligheds- og udholdenhedsprøve på Monthlery-banen ved Paris. Vognen var taget direkte fra samlebandet og havde som ekstraudstyr kun et sæt tåge-lygter. Man havde til hensigt at vise, at det var muligt med en så lille vogn at gennemkøre 10.000 miles på 10.000 minutter, hvilket svarer til 16.000 kilometer med en gennemsnitsfart af 96 km i timen.

For at være på den sikre side besluttede man at holde en konstant fart på 104—105 km i timen. Uheldigvis faldt det ind med en hedebløge, mens den lille Austin rasede rundt og rundt på den berømte væddeløbsbane ved Paris, heden var trykkende, mellem 27 og 30 grader Celsius i skyggen (hvor der fandtes nogen skygge), og det er vanskeligt at sige, om det var værst for kørerne eller for vognen. Sikkert dog for de første, for vognen behøvede først at få vand efter 66 timers kørsel — og så iøvrigt en kvart liter olie hver 6. time, eller en liter i døgnnet.

Efter 5 døgn forløb havde den lille Austin slået den første internationale rekord i klasse F (1,500 ccm-klassen) ved at have holdt en gennemsnitsfart af 65,52 miles (104—105 km/t), som Citroëns »Petite Rosalie« i en meget lang årrække har ligget inde med — Austin'ens fart lå ca. 5 km højere end Citroën'ens. Rekorden for 15.000 km's kørsel fulgte hurtigt efter, og dem havde de kørt 16 timer hurtigere end Citroën'en.

6-dages rekorden blev taget med en gennemsnitsfart, der stadig voksede svagt. Da der var tilbagelagt 9.999 miles, gjorde man holdt. Vognen havde da kørt 6 dage, 11 timer og 8 minutter med en gennemsnitsfart af 104 km i timen, det var 12 timer og 52 minutter mindre end den tidligere rekord-indehaver.

Så gik hele holdet i seng og sov en god nats søvn, mens bilen blev parkeret udenfor for natten. Den næste dag ved frokosttid stod Hess op, satte sig ved rattet med stopuret i hånden for at køre den sidste mile. Præcis da klokken nåede det 10.000 minut, fuldførte han den 10.000. miles. Det var det mål, man havde sat sig, og det skulle nås, om man så skulle sove sig til en del af rekorden.

For den lille hurtigt og økonomiske Austin kunne altså have tilbagelagt de 10.000 miles — det svarer rigeligt til et års normal kørsel — på langt mindre end de 10.000 minutter.

LØBSKALENDER

September:

- 17 Næstved Motor Klub — Baneløb
Kolding Motor Klub — Baneløb
24 (Nordiske Banemesterskaber Åbo)
Gentofte — Baneløb

Oktober:

- 1 Sports Motor Klubben Odin (Danmarks mesterskaber) — Baneløb
Motorsportsklubben Slagelse — Trial
8 Gladsaxe — Baneløb
15 Søborg og Omegns Motor Klub — Trial
Aarhus Motor Klub — Baneløb
Fyens Motor Sport — Trial

Få

SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

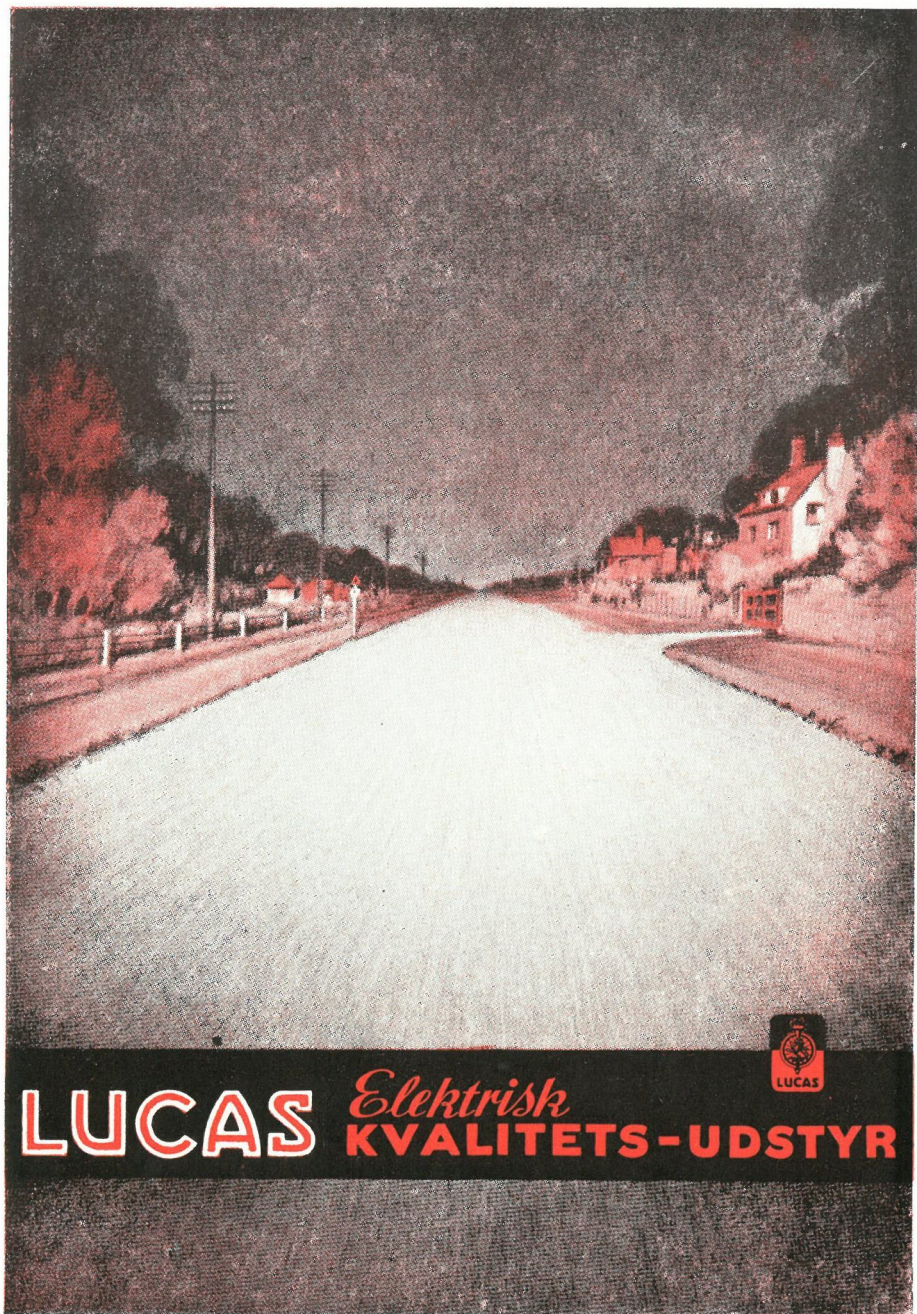
indbundet

Indsend Deres år-
gange af

Skandinavisk Motor Journal

til S.M.J., Lille Kongensgade 43, København K., og vi indbinder bladene i pluviusin m/ guldtryk i ryggen.

Pris kr. 5.— pr. årgang + porto



LUCAS *Elektrisk*
KVALITETS-UDSTYR



REPRÆSENTANT FOR DANMARK: AXEL KETNER, NØRREVOLD 9, KØBENHAVN K

**BLUE
seal**

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE