

NR. 7 - 5. ÅRG.

JULI 1951

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT



John Claes, 4½ liter Talbot, under træningen ved Rheims

Motoren i en Grand Prix racer kræver meget af en olie, fordi belastninger og driftsbetingelser stadig skifter. I verdens hårdeste automobilløb, «Indianapolis 500 miles», er belastningen konstant, nemlig maximum, time efter time. Også her foretrækkes derfor MOBIL OIL, og af de 8 vogne, der gennemførte årets løb, kørte foruden vinderen 6 vogne på MOBIL OIL - Olien, der smører under alle omstændigheder.





★ VIDSTE DE DET ★

LUCAS

UNIVERSAL-TÆNDSPOLE

AQ 6 er en ny model, der er konstrueret specielt med henblik på at tilfredsstille behovet for en kraftig tændspole, der kan bruges både til 6- og 8-cylindrede vogne med 6-volt anlæg. LUCAS sports-tændspole model HS har en rentud fantastisk ydeevne. Højkomprimerede motorer får endnu mere liv med HS, der er extra kraftigt isoleret og giver en meget høj sekundær voltspænding.

★ Tændingssystemet i en moderne vogn skal frembringe 7500 tændinger for hver kørte kilometer, og for hver tænding skal tændspolen transformere batteri-voltstyrken, der er på 6 eller 12 volt, op til mellem 4.000 og 18.000 volt. Da der er tale om vekselsstrøm, sker denne proces 300 gange i sekundet...

Derfor er det så nødvendigt at have en pålidelig tændspole - husk at se efter, at der står LUCAS på den!



KETNER

• AXEL KETNER • KØBENHAVN •

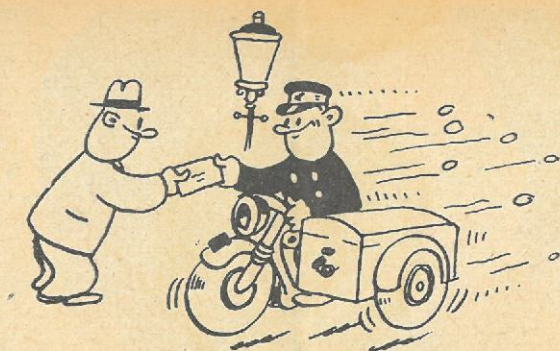
AQ 6 kr. 27,-
HS kr. 48,60



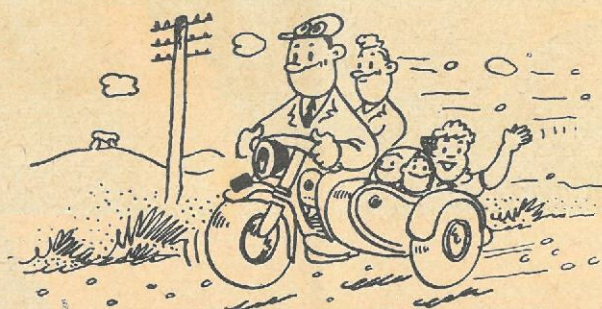
VORDINGBORGGADE 6-8 KØBENHAVN Ø. TLF.

TRIA *3131

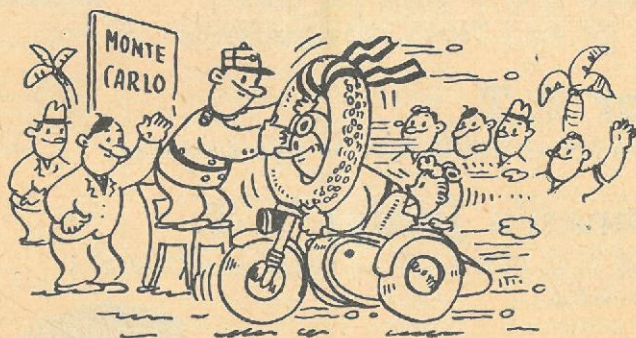
SERVICEDEPOTER: ÅRHUS 9511 . ODENSE 472 . ÅLBORG 4901 . ÅBENRÅ 3663



TIL HURTIG TRANSPORT



TIL SKOV OG STRAND



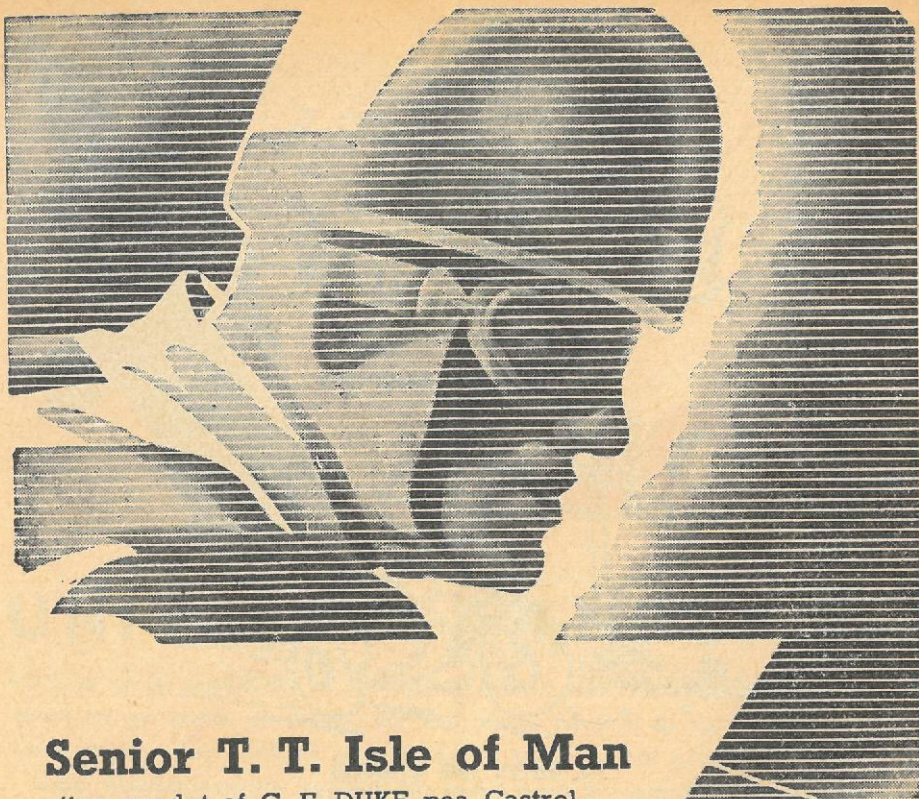
TIL SPORTSBRUG

Nimbus blev nr. 1 i sidevognsklassen

NIMBUS

Danmarks Motorcykle

A/S FISKE & NIELSEN . KØBENHAVN F . TLF. FASAN 5301



Senior T. T. Isle of Man

atter vundet af G. E. DUKE paa Castrol.

Rekord: 150 km i Timen. Omgangsrekord: 153 km.

Junior T. T.

ogsaa vundet af DUKE. Igen to nye Rekorder.

Clubman's Junior T. T.

vundet af B. G. PURSLOW — ogsaa paa Castrol i
ny Rekord-Tid.

Følg Eksperterne —
brug den
„selvrensende“
Motorolie



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

5. ÅRG.

15. JULI 1951

NR. 7

Redaktion og
ekspedition:
Ll. Kongensgade 43,
Kbhvn. K.
Tlf. Palm 8293
Postgiro 68833

Ansvarhavende
redaktør:
Mogens Damkier
Forretningsfører:
Holger Nielsen

Arsabonnement kr. 15.00
Løssalgsspris kr. 1,50

Norsk afdeling.
Postboks 2817 - Oslo K.
Afdelingsleder:
Bjørn Mathisen

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

★

Det store filter	327
Shelsley Walsh	330
Vi prøvekører Pan- ther	335
Den logiske bil	338
Ny rekord på India- napolis	341
Særpræget italiensk racer	342
Ny rekord på Shels- ley	343
Engelsk personvogn kører Berlin-Han- nover	344
Ny BMW model	346
Engelsk vogn vinder 24-timers løbet ..	347
Europas Grand Prix Monaco Rally	352
Teknisk brevkasse ..	357
Uvaner i motorspor- ten	359
Fra månedens mo- torløb	362
Kai Hansen i inter- nationalt format ..	371

DET STORE FILTER

Ikke alene i »Ekstrabla-
dets« (hvis hensigter vi
vel skal vogte os for at
vurdere over fortjeneste)
men efterhånden også i
store dele af den øvrige
presse fremkommer der
med en meteorregns hyp-
pighed både læserbreve og
inspirerede, redaktionelle
artikler, i hvilke man ud
fra mere eller mindre
veldokumenterede enkelt-
tilfælde sætter de motor-
sagkyndige, overfor hvem
publikum skal aflægge
køreprøve, under anklage
for sådanne forseelser
som uhøflighed, mangel
på præcision, pædagogisk
urigtig optræden overfor
den nervøse elev og —
sidst men værst — for
vilkårlighed ved bedøm-
melsen af den enkeltes
teoretiske eller praktiske
præstation.

Udgangen på sager af
denne art udmærker sig
i reglen ved en ensartet-
hed, der tåler sammen-
ligning med klagernes
monotone karakter. Det
pågældende blad henven-
der sig til lederen af de
motorsagkyndiges kontor,
som udtaler, at han ikke
kender den omtalte sag,

men han skal straks ind-
hente nærmere oplysning,
og så snart o.s.v., o.s.v.
Næste dag er sagens ny-
hedsværdi fordampet, og
vi har — trods gentagne
granskninger — ikke i
noget tilfælde kunnet
konstatere, at spørgsmå-
let er blevet fulgt op til
sin logiske apoteose, nem-
lig: En undersøgelse af
spørgsmålet: Hvor ligger
fejlene, og hvad kan der
gøres for at rette dem?

Man kan uden videre
begynde med at slå fast,
at den forholdsvis lette
adgang til at få sine
synspunkter på tryk i
den frie presse, naturlig-
vis må virke inspirerende
på såvel kværlanter som
ignoranter — et forhold,
der tydeligt kommer frem
i mange læserbreve, som
ensidigt fremhæver kla-
gerens private interesse
uden smålig skelen til
samfundets berettigede
krav. Man kan også i
samme åndedræt frem-
hæve dumpekandidatens
sårede forfængelighed,
den ømhed i anseelsen,
som må skaffe sig luft i
en beklagelse over uret-
færdig behandling, og

som af menneskeligt forståelige årsager lægger et tågeslør over det nøgterne omdømme.

Men selv om man på forhånd frasorterer de udbrud, hvis subjektive karakter gør dem uegnet som grundlag for en saglig drøftelse, bliver der alligevel tilbage i sindet en nagende fornemmelse af, at der er noget galt. Klagernes stadige kredsen om de samme emner styrker mistanken om, at der er fejl på begge sider. Man begynder simpelthen at tro på, at der findes alvorlige brist hos adskillige motorsagkyndige og i den lovgivning, de er sat til at forvalte.

For at tage de motorsagkyndige først. *Uhoflighed* eller *arrogance* bør være udelukket i forholdet til publikum. Hvis det — efter gentagne klager — viser sig, at en sagkyndig på grund af sit væsens egenart ikke egner sig til omgang med folk i almindelighed, bør han i hvert fald ikke beskikkes til afholdelse af køreprøver. *Mangel på præcision*, specielt svigtende overholdelse af mødetider, kan måske i enkelte tilfælde forklares, men bør i gentagelsestilfælde behandles som en disciplinærsag med tjenestefritagelse eller overflytning til andet arbejde som følge. *Mangel på pædagogiske evner* giver derimod straks anledning til flere betænkeligheder.

Som bekendt må man i dag for at blive kørelærer aflægge en prøve, der efter resultaterne at dømme er ret streng, og som omfatter såvel lærerens

egne automobiltekniske og færdselsmæssige færdigheder som hans evne til at meddele disse videre til en tilfældigt valgt elev. Der lægges — med fuld ret — som man ser ved kørerlæreruddannelsen en ret afgørende vægt på, at aspiranten har pædagogiske evner. Sådanne evner er imidlertid ikke alene en forudsætning ved selve oplæringen, de kræves i lige så fuldt mål af den eksaminator, der til sin tid skal bedømme elevens kvalifikationer. Det er sikkert her, der er noget galt. For at blive motorsagkyndig kræves det nemlig, at man går op til en speciel eksamen, ved hvilken der lægges stor vægt på aspirantens kendskab til den tekniske lovgivning og de gældende færdselsregler, og der aflægges også en praktisk køreprøve, som skal dokumentere den vordende motorsagkyndiges egen egnethed ved et rat, men der er — såvidt os bekendt — ingen, som lægger vægt på, om de psykologiske forudsætninger for bedømmelsen af andres præstationer er til stede. Resultatet bliver da efter vor erfaring, at mange af de ingeniører, der bliver motorsagkyndige, netop fordi de psykologiske forudsætninger ikke er til stede, ofte falder til en jesuitisk formalisme, der lader hånt om almindelige menneskers vanskelighed ved på kommando at gøre rede for udviklede (ofte fra lovgivernes side slet formulerede) lovregler og ikke mindre komplicerede tekniske forhold.

En praksis som den her skildrede fører da automatisk til den sidste af de nævnte ulemper, nemlig til *vilkårlighed* eller i hvert fald *uensartethed* ved bedømmelsen af elevens præstation. Den usikkerhed, som enkelte motorsagkyndige følger ved kontakten med publikum, vil sikkert i mange tilfælde medføre en overdreven selvhævdelse, som i forbindelse med den ham sikrede suverænitæt ved alle afgørelser giver anledning til en uensartet praksis hos de forskellige sagkyndige. Den pligt til lejlighedsvis tilsyn med de enkelte sagkyndiges prøver, som er tillagt lederen af de motorsagkyndiges kontor, synes ikke at have sat sig mærkbare spor i den stadige strøm af klager.

Som en konklusion af ovenstående betragtninger forekommer det os naturligt at fremsætte forslag om, at man i fremtiden — i hvert fald for Københavns vedkommende, hvor klagernes antal synes at være størst — indfører to forskellige kategorier af motorsagkyndige nemlig henholdsvis de rene teknikere, der udelukkende skal beskæftige sig med syn for indregistrering og lignende sager, og de rene eksaminatorer, der udelukkende skal tage sig af køreprøverne. Ved udvælgelsen af disse sidste kan man så tage vidtgående hensyn til publikums krav uden at slå af på fordringerne til de teknisk sagkyndiges kvalifikationer.

Endelig skal vi — for

Fortsættes side 349

Når De har

set

spurgt

hørt

målt

og

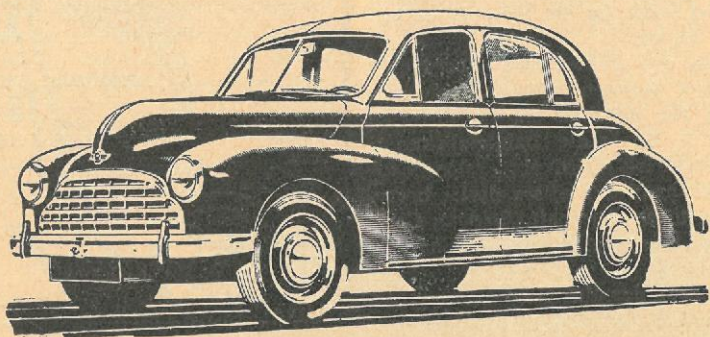
regnet

vil De forstå, hvorfor
de fleste vælger

MORRIS

MINOR - MAJOR
OXFORD - SIX

NB. Ved De, at MORRIS priserne ab
fabrik ikke er forhøjet det sidste 1 $\frac{1}{8}$ år.



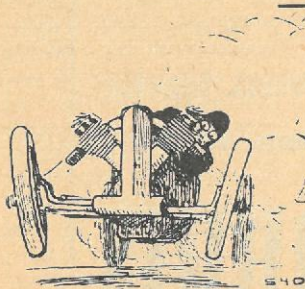
Nærmeste forhandler giver gerne alle oplysninger.



DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S



SHELSLEY WALSH



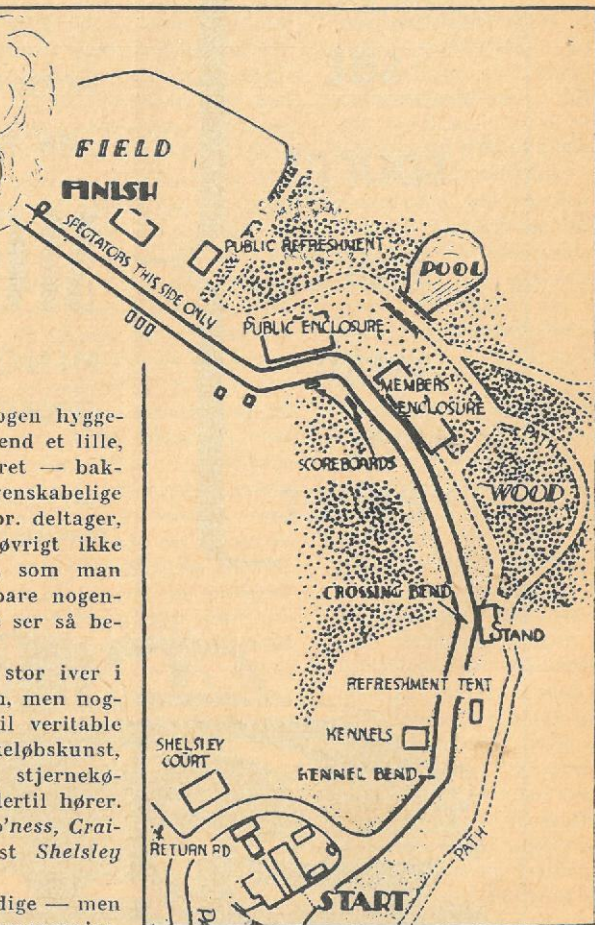
Af Collecteur



Man der egentlig findes nogen hyggeligere form for bilsport end et lille, informelt — men velorganiseret — bakk løb. En af den slags små venskabelige konkurrencer med to forsøg pr. deltager, tidtagning med stopur og iøvrigt ikke større falbelader. Man kører, som man bedst kan i en eller anden bare nogenlunde egnet vogn, og det hele ser så bestikkende let ud.

Den slags løb dyrkes med stor iver i England hele sæsonen igennem, men nogle af dem har udviklet sig til veritable klassikere i den ædle bakk løbskunst, med fotoelektrisk tidtagning, stjernekørere og alt, hvad der ellers dertil hører. Sådan er det gået *Prescott, Bo'ness, Craigantlet* og først og fremmest *Shelsley Walsh*.

Det er måske den lidt tilfældige — men i virkeligheden eminent gennemorganiserede — så typisk britiske weekendstemning, der har narret så mange til at tro, at det var let at køre en bil hurtigt op ad *Shelsley*. Herregud, 1.000 yards (914,4 meter) op ad en stejl bakke med seks sving, er det noget at tale om? Næh, *Stelvio, Mont Ventoux, Grossglockner* og *Klausen* med kilometer på kilometer af hårnålekurver i svimlende højder, det er bakk løb! Og så sætter man sig glad og velfornøjet til rattet, sender nålen på omdrejningstælleren et stykke længere rundt på skiven, kobler til og forsvinder med prægtigt spindende baghjul i en støvsky



Skitsen over banen ser meget uskyldig ud, men det er en hårrejsende vanskelig bakk løbane.

med vognen på tværs af vejen ind i *Kennel*-svinget — i reglen med køleren i den gale retning — og så bliver der ikke meget bakkerekord ud af det forsøg.

Shelsley er nemlig det lumskeste lumske inden for bakker. Een eneste fejltagelse, en smule for meget gas her, en anelse for lidt bremse der, så er der ikke mere at gøre. Alle ens skønne kræfter er aldeles spildte, og det fintmærkende, elektriske tidtagningsapparat registrerer

tal, som ikke bør vises frem. Mangen begejstret amatør har stiftet et intimt bekendtskab med de græsklædte skrænter langs vejen, enkelte har foretaget en afstikker ind mellem træerne, og store stjerner fra Grand Prix løb på fastlandets baner eller fra de alpine »Bergrennen« har kørt på Shelsley og har forladt England igen — for tid og evighed overbeviste om den engelske races særegne og for udlændinge komplet uforståelige karakter. Det var den berømte østrigske kører *Hans von Stuck*, som to gange har kørt på Shelsley Walsh, der sagde: »Man kommer lige netop i gang — så er det forbi, og der ikke den ringeste chance for at indvinde den tid, som tabes, når man gør en fejl. Das ist sehr, sehr schwierig.«

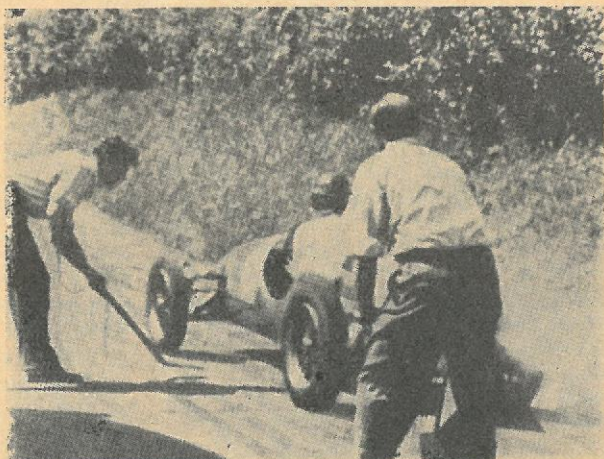
...Ja — det er tusind svære yards, og når man sidder i vognen, klar til start, bliver vejen ligesom smallere og stejlere, græsskrænterne mere massive, og svingene er pludselig vokset, så der slet ingen lige stræk er tilbage, i samme nu koblingen gribes.

Alt, eller næsten alt, afhænger af selve starten, og det kræver års øvelse at slippe koblingspedalen lige i den brøkdal af et sekund, da motorens omdrejningstal giver det mindst mulige hjulspind og den størst opnåelige acceleration. De første to sving kommer skråkindjagende hurtigt, og med hjertet i halsen går man ud af det andet lige i retning af tilskuerne over et bums, der sender alle fire hjul fra vejen. Inden man er blevet skrækken

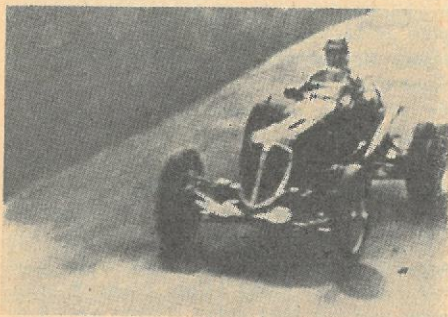
kvit og har lagt Kennel Bend og *Crossing Bend* bag sig, toner S-kurven frem, og her gælder det om at holde de rette hjul helt ind i indersiden af kurven uden smålige hensyn til de pantomimenumre, vognen opfører med halen. Er vognen rigtigt gearret, kan man godt regne med at måtte skifte gear et par gange midt i det hele, og det forhøjer bare morskaben, at man kun har kontakt med vognen med hænderne — en på rattet og en på gearstangen — mens den danser gennem kurverne på den lidt ujævne belægning. Kommer man skævt ud af den sidste kurve i S'et, er det sket, og man kan godt opgive at få vognen rigtigt placeret til det sidste lige stræk, hvor man gerne skulle være oppe over 150 km/t, inden man når de to pæle, der markerer banens slutning. De pæle, der står så tæt, så tæt sammen og lægger sig så nydeligt ud til siderne, når man braser ind mellem dem med vognen pegende i alle retninger på een gang og den klamme sved under flippen, mens man bremses — så meget man tør — på det korte afløb. »Sehr Schwierig«, når det skal gøres rigtigt, og rekorden på 37,35 sek. er propert arbejde, meget propert! (Omsat i fart bliver det 88,12 km/t, men det er for en strækning af 914,4 m op ad en snoet, smal og ujævn bakke — og fra stående start).

Bakkeløb er næsten så gamle som motorsporten selv. De første resultater for den art konkurrencer er vist dateret 1897, men det er muligt, at mit arkiv ikke er helt komplet på dette område. Shelsley

Tidtagningen sker selvfølgelig ad elektrisk vej, og stopuret sættes i gang, når vognens forhjul kører hen over en hydraulisk virkende kontakt monteret på en stok. Det er de mærkværdigste vogne, man møder på Shelsley, men i de senere år har de nok så enkle og ortodokse Cooper racere gjort sig godt gældende. I år er rekorden således blevet slået af en 1100 ccm Cooper med kompressor.
(Foto: Castrol filmen »Motorsporte«).



Walsh er lidt yngre, idet det første løb på den traditionsrige bakke blev kørt den 12. august 1905, men *The Midland Automobile Club*, som organiserer Shelsley-løbene, havde allerede udskrevet sit første bakkeløb i 1901. Den gang kørte man på offentlig vej, der blev afspærret, men det blev hurtigt nødvendigt at have en egnet bakke på privat grund. M.A.C. fandt Shelsley Walsh, fik ejerens tilladelse til at benytte den skovsti, der førte op ad bakken, og tog straks fat på at bygge stien ud til en brugelig vej.



Raymond Mays i sin ERA med tvillingmonterede baghjul.
(Foto: Castrol filmen »Motorsport«.)

De tidligste Shelsley-løb var for firepersoners vogne med fuld besætning eller tilsvarende ballast, og ved resultaterne må det yderligere tages i betragtning, at væddeløbsvogne første gang kom til start i 1913, at vejen var med løs overflade indtil 1930, samt at distancen kun var 992 yards de første to år.

Det kan måske lyde lidt voldsomt at tale om motorhistorie i forbindelse med en lille stump bakkevej på knapt en kilometer, men der er vitterligt skabt bilhistorie på denne bakke mellem træerne i Worchestershire. Blader man i resultatlisterne, kommer både berømte køreeres navne og legendariske bilmodeller til syne. Holder man sig til bilerne, finder man den fremragende *Vauxhall* sportsmodel 30/98, som i 1913 bragte tiden ned under minutgrænsen for første gang. Denne model, som var konstrueret af *Laurence Pomeroy* senior, blev bygget netop med Shelsley-rekorden for øje. Senere blev den udviklet til en af alle tideres mest fabelagtige sportsvogne — men det er en anden historie, som jeg

håber at kunne fortælle ved lejlighed. De gamle *Sunbeam* Grand Prix vogne optræder, *Frazer-Nash* fra den gang, de havde kædetræk til bagakslen, og gearskiftet foregik med klokobliger. *Maserati*, *Austro-Daimler*, *Bugatti* og *E.R.A.* har alle hvinet op gennem Shelsleys kurver, og mange mere obskure mærker har forsøgt sig. Persongalleriet er ikke mindre farverigt. Sir — den gang endnu kun Captain — *Henry Segrave*, *Basil Davenport*, *Earl Howe*, som er præsident for *British Racing Drivers' Club*, »Dick« *Nash*, *Whitney Straight* og *Raymond Mays*, der behersker Shelsley som vel næppe nogen anden.

Mays kørte første gang på Shelsley i 1921 med en tunet *Hillman*, og hans præstation (82,8 sek.) beskrives i samtidige referater som »pæn, ren kørsel«. Gennem årene udviklede han en utroligt elegant teknik, og det er den fineste lektion i bakkekørsel, man kan få, at se ham »bestige« Shelsley. Een lang glidende acceleration fra start til mål; der er ingen opsigtsvækkende udskridninger, ingen forcerede opbremsninger, og det hele tog ham kun 37,37 sek., da han i det sidste løb før krigen med en to-liters E.R.A. satte en rekord, som modstod alle anslag indtil 1949.

Da Mays' rekord endeligt faldt, blev den slået ned to hundrededele sekund af en *Shelsley Special* — et begreb, som trænger til en nærmere forklaring.

Se — enhver dygtig kører, der har en tilstrækkeligt tyk tegnebog, kan skaffe sig en veritabel væddeløbsvogn og gøre forsøg på at erobre Shelsley-rekorden. Den mindre velstillede må gå andre veje. Dette førte til, at fingerfærdige køreere med få kontanter, men med megen opfindsomhed, begyndte på at bygge specielle vogne, der kun havde det ene formål at kunne løbe hurtigt op ad Shelsley. Den første var vist *Davenport's* berømmelige »Spider« — edderkoppen. Dette mindeværdige køretøj — som forresten har deltaget igen efter krigen — blev officielt kaldet en *Frazer-Nash*. Den bestod af et kort, smalt chassis, et sæde, et umådeligt stort rat og en 1,5 liters luftkølet motor, hvis to cylindre stak ud på hver sin side af motorhjelmen. Bæstet lavede et syndigt spektakel, og *Davenport* morede sig overdådigt, satte rekord

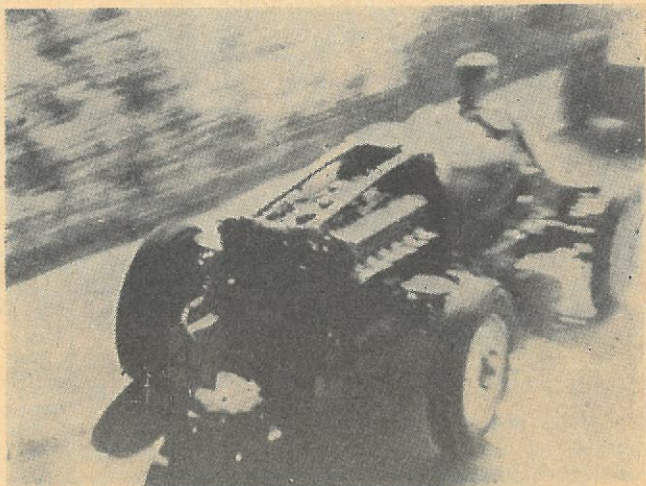
tre gange, og måtte først give sig, da Mays med en treliters T. T. Vauxhall, som var bygget grundigt om og forsynet med en kompressor, klemte tiden ned på 45,6 sekunder.

Men Davenport havde dannet skole, og i de følgende år rullede den ene mere besynderlige Shelsley Special efter den anden frem til start. Den populæreste opskrift på sådan et køretøj lyder: Man tager et G.N. chassis (eller laver sig et af træ med beslag på de nødvendige steder), en stor, god, to-cylindret motor-cyklemotor, nogle kæder, diverse skrue-nøgler, boremaskiner, tandhjul, sejl-garn, isolerbånd, Bostik-lim — og så begynder man. De mere ambitiøse som John Bolster stopper to eller endog fire motorer

Scout Car og hækmotor, så der er de rigeste muligheder for overstyring. Debut'en fandt sted ved juni-løbet sidste år, og Lloyd Jones havde en dejlig dag (46,63 sek). Tilskuerne var ellevilde af fryd over dette monstrum, og den var eventyrlig i aktion.

Alle specialbyggere har kun en drøm: at sætte ny Shelsley-rekord, men mester Mays er ikke nem at bide skeer med, og det lykkedes først at detronisere ham i 1949, da Joe Fry, som senere kom ulykkeligt af dage, kørte sin Freikaiserwagen op ad Shelsley Walsh på 37,35 sek. — to hundrededele hurtigere end Mays' ti år gamle rekord. Freikaiserwagen er en Shelsley Special af reneste race — men ikke billig at konstruere. Den blev byg-

Det her viste køretøj er noget ganske usædvanligt — selv på Shelsley. Motoren, der er anbragt bag føreren, er en Rolls-Royce Kestrel flyvemotor på 21½ liter slagvolumen. Dette og mange af de andre mærkelige køretøjer får man at se i Castrol filmen »Motorsport«, fra hvilken også dette billede er hentet.



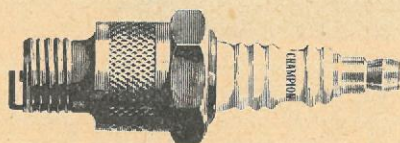
i chassiset, der iøvrigt er uden ethvert forsøg på karosseri, udpønser et snedigt transmissionssystem, der kan holde rede på alle de forkellige tandhjul — og så kører de fanden et øre af. Det er et syn at se Bolster i sin berømte »Bloody Mary« suse op ad Shelsley. Albuerne holdes højt hævede over en imponerende samling kæder, der hvirvler rundt i takt til motorernes buldren. Efter krigen har en foretagsom herre ved navn Ted Lloyd Jones endog drevet spøgen så vidt, at han har lavet sig en Special omkring en Rolls-Royce Kestrel flyvemotor på 21½ liter! Vognen, som går under navnet »Den flyvende Tallerken«, har tilmed fire-hjulstræk, affjedring fra en Daimler

get af fætrene David og Joe Fry i kompagni med Richard Caesar — deraf det besynderlige navn — og dens historie er lang og indviklet. Før krigen kunne den bl. a. opvise noget så sjældent som en benzintank, der bestod af et stykke flyvemaskinevinge, ophængt bag føreren i højde med hans hoved, så den var oven over motoren. I sin sidste udgave var den udstyret med en to-cylindret Blackburn motorecyklemotor med to-trins kompressor, og det er ingen overdrivelse, at vognen — hvis man tør kalde den det — var ved at sætte ild i sine dæk, da den accellererede fra start til rekorden.

Endnu holder Freikaiserwagen rekorden, men Raymond Mays er ikke til sinds



Til det lange stræk
og det sikre træk...



Champion
TÆNDROG
Bilow

at give sig uden sværdslag. Han har en meget lovende ny Special på trapperne, og hvis han kan afse tid fra B.R.M.-vognene, skulle jeg tro, han inden længe

presser tiden endnu en tand ned for de svære tusind yards.

★

Den komplette Vinderliste for Schelsley Walsh

1905—1950

1905	E. M. C. Instone (Daimler)	77,6 sek.	
1906	F. A. Coleman (White Steamer)	80,6 »	
1907	J. S. Hutton (Berliet) og T. W. Bowen (Talbot)	67,2 »	rekord
1908	H. C. Tryon (Napier)	65,4 »	rekord
1909	H. C. Holder (Daimler)	68,4 »	
1910	J. Hadley (Austin)	70,2 »	
1911	H. C. Holder (Daimler)	63,4 »	rekord
1912	J. Higginson (La Buire)	68,8 »	
1913	J. Higginson (Vauxhall)	55,2 »	rekord
1914	20 Ingen løb.		
1921	C. A. Bird (Sunbeam)	52,2 »	rekord
1922	M. C. Park (Vauxhall)	53,8 »	
1923	R. Mays (Bugatti) og M. C. Park (Vauxhall)	52,4 »	
1924	C. Paul (Beardmore)	50,5 »	rekord
1925	H. O. D. Segrave (Sunbeam)	53,8 »	
1926	B. H. Davenport (Frazer-Nash)	48,8 »	rekord
1927	B. H. Davenport (Frazer-Nash)	47,8 »	rekord
1928	B. H. Davenport (Frazer-Nash)	46,2 »	rekord
1929	R. Mays (Vauxhall-Villiers)	45,6 »	rekord
1930	Hans v. Stuck (Austro-Daimler)	42,4 »	rekord
1931	R. G. J. Nash (Frazer-Nash)	43,2 »	
1932	1) Lord Howe (Bugatti) 2) R. G. J. Nash (Frazer-Nash)	44 » 43,2 »	
1933	1) R. Mays (Villiers-Supercharge) 2) W. Straight (Maserati)	41,2 » 41,2 »	rekord
1934	1) W. Straight (Maserati) 2) R. Mays (E.R.A.)	40 » 44 »	rekord
1935	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. Mays (E.R.A.)	39,6 » 39,6 »	
1936	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. Mays (E.R.A.)	41,6 » 43,31 »	
1937	1) R. Mays (E.R.A.) 2) A. P.F. Fane (Frazer-Nash)	39,09 » 38,77 »	rekord
1938	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. Mays (E.R.A.)	38,90 » 37,86 »	rekord
1939	1) R. Mays (E.R.A.)	37,37 »	rekord
1940	45 Ingen løb.		
1946	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. Mays (E.R.A.)	42,79 » 39,57 »	
1947	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. Mays (E.R.A.)	41,50 » 37,69 »	
1948	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. Mays (E.R.A.)	37,89 » 37,52 »	
1949	1) J. Fry (Freikaiserwagen) 2) J. Fry (Freikaiserwagen)	37,35 » 37,40 »	rekord
1950	1) R. Mays (E.R.A.) 2) R. D. Poore (Alfa Romeo)	38,61 » 37,74 »	
NB.	1905 og 1906 kun 992 yards. Fra 1932 løb i juni og september. Fra 1936 forbedret tidtagning med hundrededels sekund.		

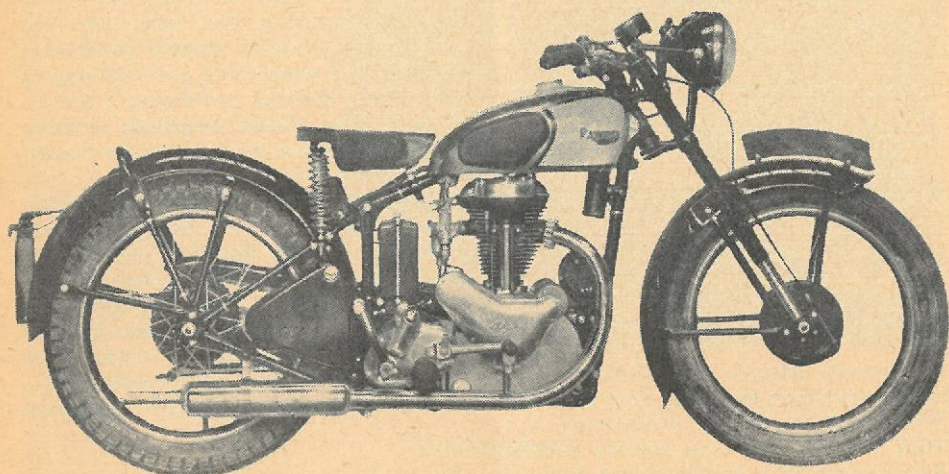
Vi prøvekører PANTHER

model »65« de luxe

Blandt de skrivelser, tryksager og indbetalingsblanketter, der plejer at udgøre vor komplicerede morgenpost, lå for et stykke tid siden et brev med et uhyre kærkomment indhold. En læser i Bogense ville stille sin nye Panther 65 de Luxe til rådighed for en prøvekørsel. Maskinen var tilkørt og havde ikke gået mere

maskinen, finder man imidlertid ud af forskellige ting — småting — der karakteriserer englændernes snart klassiske mangel på omtanke, når det gælder om at kombinere et stort antal enkeltdele i et harmonisk, mekanisk hele.

For det første rammer man let den bageste, højre fodhviler, når man starter



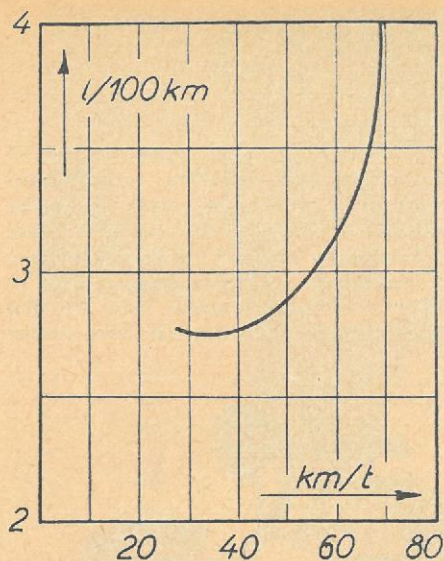
Panther »65« er en værdig repræsentant for godt engelsk håndværk — og engelsk konservatisme.

end 4000 km — altså et forsøgsobjekt lige efter vort hoved, og netop en af den slags maskiner, vi har så store vanskeligheder med at fremskaffe.

Ved nærmere eftersyn og prøvekørsel af maskinen viste det sig, at denne model var dobbelt kærkommen, fordi den tjener som udmærket grundlag for en diskussion om to- kontra fire-taktere og om engelsk konstruktionspraksis i sammenligning med den kontinentale udvikling.

Panther model 65 er nemlig en englænder på godt og ondt. Ved første betragtning overbevises man om en fin håndværksmæssig udførelse, der giver maskinen et solidt omend kompliceret udseende. Forkromning og lakering synes udført med stor omhu og kontrolgreb m. m. er af den sædvanlige høje standard. Når man har kørt en halv times tid på

maskinen, og det viser sig, at selvom denne fodhviler er hængslet i et øje, der er slaglodet på stellet, lader den sig ikke slå op, fordi den støder mod værktøjskassen. Udvekslingen mellem kickstarter og motor er unødvendig stor, og giver derfor en tung start for en maskine med batteritænding. Endvidere skal det bemærkes, at bagsædets håndtag hamrer ind i ryggen på føreren, og man må derfor vælge mellem at anbringe sit bagsæde eller sig selv på en uhensigtsmæssig måde — i hvert tilfælde så længe, det ikke er tilladt at køre med skærm-pude. Det store udvekslingsforhold mellem motor og kickstarter er reminiscenser fra magnetændingen, der krævede større omdrejningstal på motoren i startøjeblikket, end det er tilfældet med batteritænding. Kombinationen af værktøjskasse og



Ovenstående kurve viser Panther's benzinförbrukning vid forskellige körehastigheter.

fodhviler afstår vi på forhånd fra at forklare. Som undskyldning kunne det fremføres, at fabrikken af prismæssige hensyn er tvunget til at benytte allerede eksisterende udstyr. Men så kommer vi til det værste af det hele: man kan ikke have sin højre fod på fodhvileren — i hvert tilfælde ikke i en korrekt stilling. Kickstarterpedalen tvinger foden frem og ud til siden, og lægger man fodhvileren frem, kommer den for tæt på gearpedalen. Vi prøvede alle mulige indstillinger af de to pedaler og af fodhvileren, men resultatet blev det samme — foden kunne ikke anbringes på en bekvem måde. Man kunne komme ud over hele miseren ved at montere gearpedalen forskydelig i sin længderetning, som det f. eks. kendes fra Velocette. Det store spørgsmål er, hvorfor man fremstiller og sammensætter maskinelementer på en sådan måde, at rytteren ikke kan sidde i en naturlig stilling?

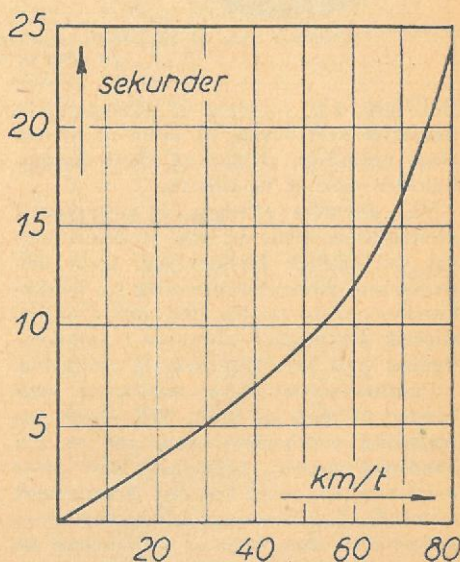
Bortset fra de ovenfor nævnte anker er motoren uomstridelig hurtig i accelerationen, hvortil de velvalgte udvekslingsforhold i gearkassen er stærkt medvirkende. De luxe modellen har 4 gear, hvilket så afgjort må anbefales frem for standard modellens 3 gear. Gearskiftningen er meget let og præcis, ligesom kob-

lingen er blød og giver en glidende, let start.

Affjedringen af forhjulet er glimrende. Dowty teleskopgafflen er som bekendt affjedret ved hjælp af komprimeret luft, hvilket ikke alene giver en lav uaffjedret vægt men også en progressiv affjedring. Der er imidlertid ikke tvivl om, at forhjulets gode affjedringsegenskaber først rigtig ville komme til deres ret i forbindelse med en baghjulsaffjedring.

Motoren trækker jævnt og kraftigt fra de laveste omdrejningstal, og fra 40 km/t kan man accelerere jævnt op. Det mest bemærkelsesværdige er imidlertid motorens afbalancering, idet man ikke ved noget omdrejningstal mærker vibrationer i stellet. Den ubesværede gearskiftning og den jævne, kraftige motorgang i forbindelse med en aldeles omgående reaktion på gashåndtagets bevægelser gør maskinen overordentlig manøvreedygtig i byen.

Vægtfordelingen på de to aksler virker meget almindelig ved solokørsel, men med en velvoksen passager på bagsædet føles vægten på baghjulet overvældende stor — eller mere korrekt: vægten på forhjulet bliver for lille. Dette forhold skyldes i første række, at forgafflen er parallel med kronhovedet således, at forgafflens vinkel bliver ret lille. Forhjulet



Accelerationsevnen for Panther 65 cc de luxe med 4 gear.

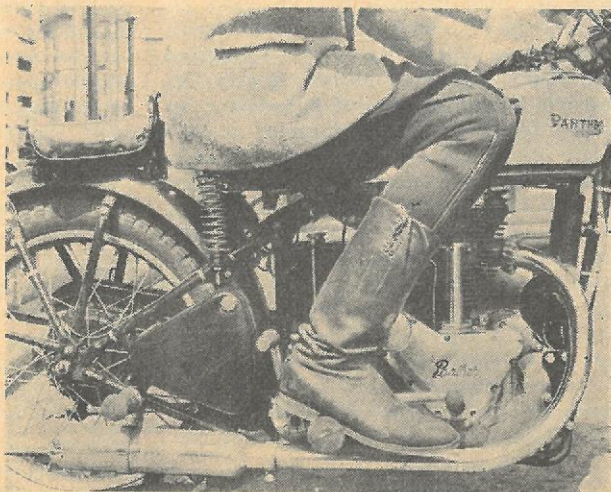
bliver således skubbet bort fra maskinens tyngdepunkt, og der bliver et forholdsvis stort »åbent stykke« mellem forhjulet og de dele, der vejer noget, nemlig motor, gearkasse og rytter.

Af de hosstående kurveblade fremgår maskinens benzinforbrug og accelerationsevne, der for begge deles vedkom-

mende må betragtes som tilfredsstillende.

Som sagt, Panther »65« er en engländer på godt og ondt. De væsentlige ting er i orden, men detaljerne, der skal sætte prikken over i'et, bærer i for høj grad præg af tilfældighedernes spil.

Her er alle maskinens skrobegiveligheder vist på een gang. Læg mærke til den forkerte benstilling, den bageste fodhøjler, der ikke kan slås op for værktøjskassen, og bagsædels håndtag, der rammer kørerens ryg, selv om man sidder unormalt langt fremme på sadlen.



Specifikationer

Fabrikant: Phelon & More Ltd., London.

Importør: Leon Jørgensen, Kbhvn.

Motor: 1-cylindret, 4-takt, boring: 60 mm, slaglængde: 88 mm, slagvolumen: 248 ccm, topventilet. Kompressionsforhold: 6,5 : 1, maksimal motoreffekt: 12 hk ved 5500 omdr./min. Smøresystem: Semi-våd sump. Stempelhastighed ved 60 km/t: 8,68 m pr. sekund.

Transmission: Motor til kobling:

Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$.305". Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 4. Skiftemekanisme: Fodpedal i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 15,67 — 10,34 — 7,52 — 5,88 : 1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$ " $\times$.305". Dækstørrelse: 3,25—19.

Stelkonstruktion:

Slagloddet rørramme.

Hjulophængning: Forhjul: Teleskopgaffel, affjedret med komprimeret luft (Dowty), baghjul: Stiv.

Stativ: I midten.

Bagsæde: Ja, ikke standard.

Benzintank rummer 13 liter, heraf 2 liter på reserve.

Olietank rummer 1,42 liter.

Bremser: for: 6", bag: 6,5" diameter.

Elektrisk anlæg. Fabrikat: Lucas.

Ampèretimer på akkumulator: 13.

Dynamo: 60 watt. Tænding: Batteri.

Ladekontrol: Ampèremeter.

Udstyr: Pumpe og værktøj.

Dimensioner: Akselafstand: 1372 mm.

Sadelhøjde: 723 mm. Fri højde fra jorden: 152 mm, styrets bredde: 736 mm. Egenvægt: 138 kg.

Pris: Kr. 2430,— excl. omsætning, kr. 3102,— incl. omsætning.

DEN LOGISKE BIL

Af SMJ's tekniske afdeling

Når man året igennem har lejlighed til at stifte bekendtskab med et større antal af de nye personvognsmødeller, som efterhånden kommer frem, kan det ikke undgås, at man gang på gang falder i staver over konstruktive mangler og fejl i den totale opbygning — sådanne misforståelser, der lejlighedsvis har karakteren af bommerter, og som i afgørende grad bidrager til at nedsætte køretøjets almindelige brugsværdi. Der findes personbiler, ved hvilke forhjulskasserne rager så langt ind gennem forbrættet, at føreren faktisk må sidde på skrå ved rattet, hvilket igen kan medføre, at pedalerne må anbringes meget nær vognens midte; der er andre vogne, ved hvilke baghjulskasserne beslaglægger en væsentlig del af bagsædets bredde, i andre tilfælde rager en høj og bred kardantunnel op gennem gulvet og reducerer henpladsen for bagsædepassagerer-

ne til et minimum, eller bagsædet er anbragt så tæt på forsædet, at der simpelt hen ikke er plads til benene fra knæene og nedefter. Langt de fleste nyere europæiske personbiler lider under, at den disponible plads til bagage og reservehjul er alt for lille, og næsten alle de nævnte mangler og mange flere kan føres tilbage til, at man ikke har interesseret sig tilstrækkelig for den rumlige udnyttelse af køretøjet i sin helhed.

Der er stadig alt for mange fabrikanter, som sværger til den klassiske chasisramme, der løfter gulvet højt op over vejbanen og tvinger karosseriets indvendige højde ned på et minimum, der er også alt for mange, som af gammel vane benytter en lang rækkemotor, der optager en uforholdsmæssig del af pladsen i vognens længderetning, og endelig synes de fleste konstruktører at være fanatikere med hensyn til at anbringe motoren i vognens forreste ende, transmissionen under vognbunden og de drivende hjul bagtil.

Udgangspunktet ved tilrettelæggelsen af enhver tilfredsstillende personvognskonstruktion må være hensynet til de indre pladsforhold, der er afgørende for passagerernes bekvemmelighed og sikkerhed. Det er på dette punkt, at de fleste bilkonstruktører i dag lader hånt om en vel underbygget erfaring — indhøstet gennem de sidste 50 år.

Vi har — til belysning af emnet — udarbejdet hosstående målskitse, på hvilken vi for det første har indtegnet de mål, som bestemmer sædernes dimensioner og deres placering i forhold til rattet, forbrættet og loft og gulv. Vi går nu ud fra, at det således bestemte opholdsrum for fører og passagerer ikke må forstyrres på noget punkt af vognens maskineri, fjedre, hjulophængninger, hjul o.s.v. Det skal naturligvis strække sig over hele vognens bredde (der udvendig kommer til at andrage ca. 1800 mm, hvis der skal sidde tre personer på hvert sæde). De benyttede standardmål er opstået som resultat af en lang række målinger, foretaget i Tyskland før krigen, og de



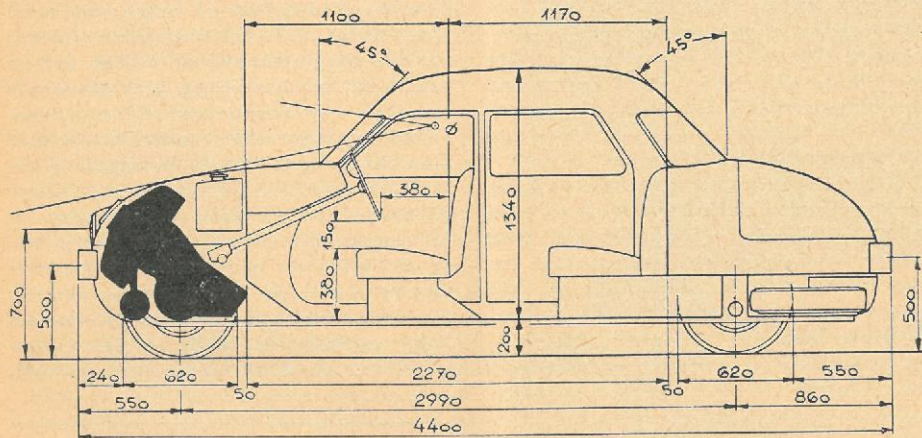
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

benyttes i udstrakt grad som norm af de tyske bilfabriker ved nykonstruktioner. Erfaringen med et stort antal køretøjer har overbevist os om, at disse mål er tilstrækkelige under alle forhold, men de kan på ingen måde karakteriseres som for rigelige.

Uden om dette passagerum, der ifølge tegningen har en længde på 2270 mm og en midterhøjde under taget på 1340 mm, skal vi nu bygge en vogn op under de givne forudsætninger. Det gælder for det første om at begrænse akselafstanden til en rimelig værdi. Mellem passagerum-

vehjulet vandret i en kasse bag bag-
akslen.

Tilbage står nu det vigtige problem, hvor vi skal anbringe køretøjets samlede maskineri? Det vil i første omgang være fristende at boltre sig i det store disponible rum bagtil (med Folkevognen som forbillede), men nu må vi ikke glemme, at dette ville reducere vor bagageplads til det forholdsvis smalle rum fortil mellem forhjulenes rummelige hjulkasser. Vi må altså holde os til rummet fortil, der kun er ca. 850 mm langt og omtrent lige så bredt, og vi vil da



Her ses det forslag til en mellemstor, europæisk personvogn, som er udarbejdet af S.M.J.'s tekniske afdeling. Det væsentligt nye beror på, at der er lægt det størst mulige hensyn til pladsforholdene i passagerafdelingen, som rummer 6 personer, og at man — for at reducere motorrummets dimensioner til det mindst mulige — har foreslået anvendelsen af en luftkølet, 5-cylindret stjernemotor, der trækker på normal måde gennem tør enkeltpladekobling og gearkasse til forhjulene.

mets forbrædt og skottet bag bagsædet og henholdsvis forhjul og baghjul må vi i hvert fald have en afstand på 50 mm — det gælder altså om at vælge en hjulstørrelse, som giver en passende akselafstand. Hvis vi vælger at holde denne under 3000 mm (svarende til, hvad man har på de forskellige Citroën-modeller og de mellemstore amerikanske personvogne), må vi vælge et hjul som f. eks. 5,50-13, der har en udvendig diameter på 620 mm. Det giver os — som vist på tegningen — en akselafstand på 2990 mm.

Vognens total længde må holdes indenfor, hvad der er gældende for mellemstore europæiske personvogne i dag — vi bestemmer os for en længde på 4400 mm, idet vi da netop kan anbringe reser-

være henvist til at lade motoren trække på forhjulene ud fra betingelsen om, at ingen del af vognens maskineri må rage ind i passagerrummet. For at løse denne opgave kan man — som foreslået af Tatra i en lang række patenter — udforme motoren som en luftkølet stjernemotor med f. eks. 5 cylindre og et slagvolumen på 1,5—2 liter — motorens cylindermidterplan danner som vist en vinkel med lodret retning således, at indsugningen for den centralt anbragte køleluftblæser sker gennem et cirkulært gitter i hjelmens forreste ende. Motoren trækker gennem en transmission af samme type som den, der benyttes f. eks. i Citroën, og gearkassens skiftemekanisme vil da komme til at ligge umiddelbart

under ratstammens nederste ende (idet føreren naturligvis sidder i midten på det brede førersæde), hvilket gør det muligt at udforme et ratgearskifte med kort kraftvej fra skiftehåndtaget til gearkassens hjul. Benzintanken og akkumulatoren anbringes side om side på konsoller på forbrædtets forside. Den nævnte ratplacering gør det endvidere naturligt at udforme styretøjet med tre-delt forbindelsesstang således, at den midterste af de tre dele er selve tandstangen, der er i indgreb med styrestammens tandhjul.

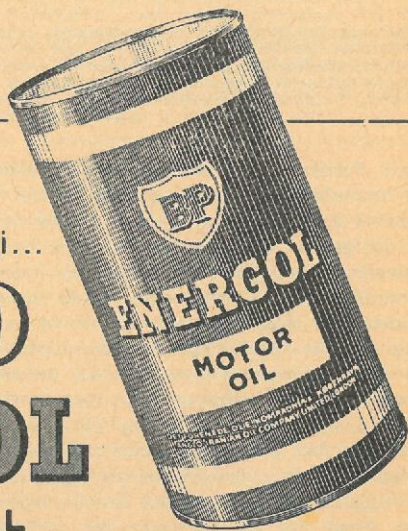
Vindspejlet, der udføres let buet, hældes bagover i en vinkel på 45°, og det anbringes så nær ved førerens øje som muligt, d.v.s. ca. 60 mm fra rattets øverste kant. Taget udformes således, at der er fuld frihøjde under taget for bagsædepassagererne, og det buede bagvindue anbringes ligeledes under en vinkel på 45°. Dørene udformes således, at man i alle tilfælde kan sætte sig direkte ind og derefter trække fødderne på plads uden at spille akrobat. Bagagerummet, hvis bredde begrænses af hjulkasserne for baghjulene, har en totallængde på 1120 mm, og endvidere er der rummelige kasser under både for- og bagsæde (til værktøj og småbagage af enhver art), ligesom der til begge sider for instrumentbrættet

kan anbringes de viste, meget rummelige handskerum (der hver for sig kan tage f. eks. en almindelig dokumentmappe).

En vogn som den her foreslåede vil formentlig kunne tilfredsstille ethvert rimeligt transportbehov under europæiske forhold, og det er naturligvis en forudsætning for hele projektets realisation, at vognen udføres som en helsvejet, selv bærende stålkonstruktion. Opgaven vil derfor kun kunne løses af en af de store fabrikker, som råder over de tilstrækkelige presseværksteder og har mulighed for en samling af de pressede dele i en flydende produktion. Det må betones, at der ikke er noget som helst usædvanligt ved det foreslåede køretøj — alle de elementer, af hvilke det er bygget op, er kendte og gennemprøvede sager — selv benyttelsen af en stjerne-motor kan ikke volde vanskeligheder, når man drager nytte af de foreliggende erfaringer med små flyvemotorer. Tilbage bliver da kun en stille undren over, at fabrikerne ikke forlængst har kastet alle gamle fordomme over bord og taget konsekvensen af de synspunkter, som er fremført ovenfor. De rummer så sandelig ingen opfinderisk snilde — de er kun resultatet af almindelig, sund fornuft.

Større motor-energi...

ERGO
ENERGOL
MOTOR OIL



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

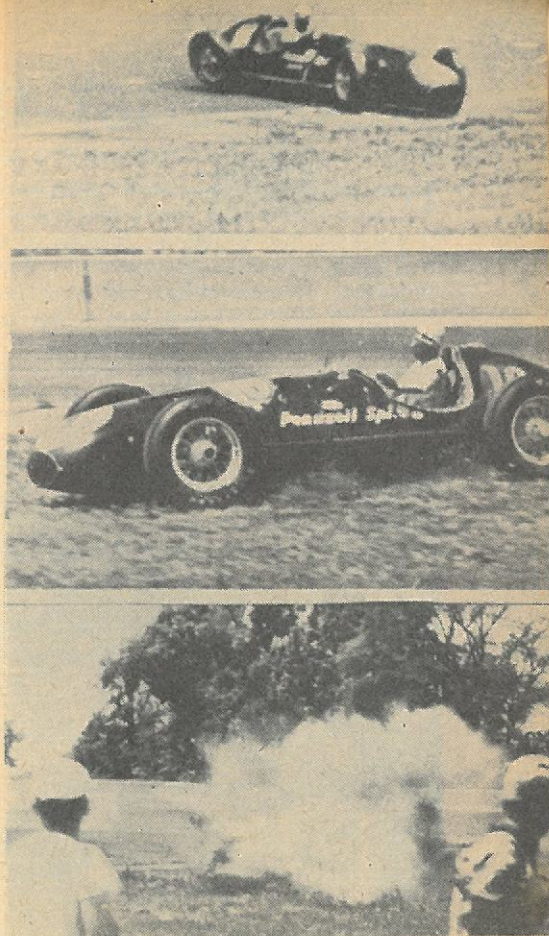
NY REKORD PÅ INDIANAPOLIS

★

For første gang i historien blev det berømte 500 miles løb på Indianapolis-banen gennemført på mindre end 4 timer. Dette løb, der køres hvert år den 30. maj, må sikkert anses for at være det hårdeste automobillob, i al fald for materiellets vedkommende, men vi vil ikke lægge skjul på, at vi i sportslig henseende placerer det langt under den europæiske Grand Prix sport. Vinder blev Lee Wallard, der gennemførte på 3 timer 57 sek., hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 203 km/t, hvilket er ny rekord. Som en lille triumf for automobilteknikken skal det oplyses, at Wallards vogn var den mindste i løbet, samt at den havde den mindste motor. Vognen vejede ca. 615 kg. og motoren havde 4 cylindre med et slagvolumen på ca. 4 liter.

Allerede fra starten blev der kørt i et voldsomt tempo. Wallards lette vogn førte feltet og bogstavelig talt slagtede sine modstandere en efter en, efterhånden som deres motorer brød sammen. Kun 8 vogne gennemførte. Til såvel tilskuernes som de øvrige deltageres overraskelse tankede Wallard kun op een gang, nemlig på sin 51. omgang, hvorefter han gennemførte de resterende 149 omgange på tankens indhold. Hemmeligheden ved denne ret enestående præstation er at finde i en speciel brændstoffblanding, som Mobil Oil Company havde fremstillet. Denne brændstoffblanding havde de samme kølende egenskaber som alkoholbrændsel, men på grund af et stort indhold af Mobilgas flyvebenzin var brændstofforbruget ca. det halve af, hvad det ville have været med alkohol. Der er ikke tvivl om, at Wallards vogn vil danne skole for de kommende års Indianapolisløb.

Fra vor medarbejder Johannes Kamuk, der for tiden befinder sig i U. S. A., har vi blandt andet modtaget en skildring fra tilskuerpladserne: »Jeg ankom til banen kl. 6,30 om morgenen, og løbet skulle starte kl. 11. Mærkværdigvis gik starten præcis på klokkeslet, hvilket er en sjælden foreteelse herovre på grund af de evindelige optog med biler og piger og reklamer, og Gud ved hvad. Der var allerede i tusindvis af mennesker, som havde



En af favoritterne i 500 miles løbet, Maurie Rose kom ud for denne dramatiske situation. Han mistede herredømmet over vognen, der rullede rundt. Læg mærke til baghjulets stilling på det øverste billede. Køreeren blev hårdt såret.

taget opstilling på inderbanen, tribunen og uden for banen. Kan man tænke sig noget så tosset som en inderbane, der ligner en byggeplads med elevatorårne i hundredevis, nogle var en snes meter høje. Man kører simpelthen sin lastvogn ind på inderbanen, bygger et tårn på landet og lejer siddepladserne ud. Hvad mon de ville sige til denne fremgangsmåde på Gentofte? Henover et par flunkende nye Cadillac'er er lagt et bræddegulv, og på dette har 4 mandfolk anbragt sig i hver sin safaristol med et spillebord imellem sig. For at have nogle forfriskninger ved hånden har de også et isskab med. Tiden

Blad venigst frem til side 349

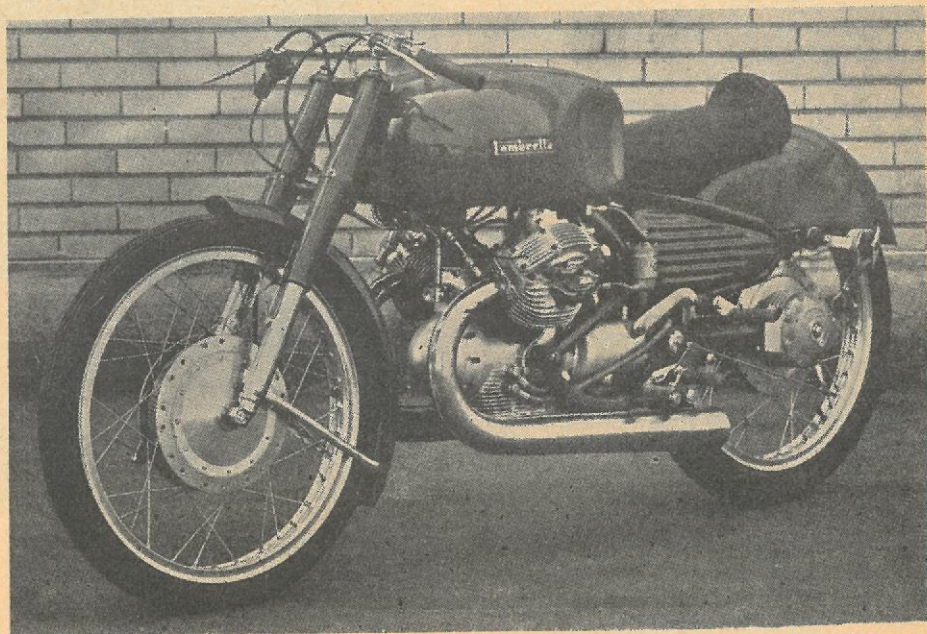
SÆRPRÆGET ITALIENSK RACER

En 250 ccm V-2 med kardantræk og 5 gear

Den italienske motorfabrik Innocenti, der fremstiller de populære Lambretta scootere, har bygget en racermaskine af meget ukonventionel konstruktion. Den nystartede »racerafdeling« har intet tilfælles med scooterfabrikationen og må således betragtes som en stat i staten.

Den nye racer er på 247,3 ccm med 54 mm i både boring og slag. Motoren er to-

Stelopbygningen er også meget særpræget, idet den er udformet som en dobbelt, åben rørramme, i hvilken motoren er ophængt, og rørene, der samles under tanken, bærer fortil kronhovedet efter centralrørsprincippet. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel og affjedret ved hjælp af torsionsfjedre med friktionsdæmpere, medens forhjulet er ophængt i en kraftig



Som det fremgår af ovenstående billede, har den nye Lambretta racer intet til fælles med scooteren af samme navn — det skulle da lige være kardantrækket.

cylindret med cylindrene anbragt i V-form med en vinkel på 90° og med krumtapakslen i maskinens længderetning. I naturlig konsekvens af denne motorkonstruktion overføres kraften til baghjulet ved hjælp af en kardanaxsel. Gearkassen, der har 5 udvekslingsforhold, er boltet direkte til motorens krumtaphus. Ventilerne betjenes af overliggende knastaksler, og hver cylinder er monteret med en karburator og et gennemgående udblæsningsrør, der på sin bageste, vandrette del udvider sig som en megafon.

Tændingen sker ved hjælp af en indbygget svinghjulsmagnet.

teleskopgaffel. Hjulnavene og de gennemgående bremsetromler er udført i letmetal.

Benzintanken, der rummer 22 liter, er tilpasset således bagtil, at rytterens knæ ligger forsænket i tanken.

Der opgives desværre ikke noget om motorens effekt eller om maskinens tophastighed, men alligevel er det muligt at antille visse betragtninger over denne nykonstruktion. Først og fremmest undrer man sig over, at fabriken fremstiller en maskine i 250 ccm klassen, der kun udskrives i nogle få løb, men bortset fra dette kan man gå ud fra, at maskinen vil

have gode chancer i sin klasse. Motoren vil kunne udføres forholdsvis højkomprimerende på grund af det lille slagvolumen pr. cylinder, og den omstændighed, at boring og slaglængde er lige store, giver en lav stempelhastighed og mulighed for et stort omdrejningstal. Cylindrenes anbringelse i V-form på tværs af stellet længderetning forøger naturligvis luftmodstanden, men samtidig opnås en ideel og ensartet køling af begge cylindre. De fem udvekslingsforhold i gearkassen vil sikkert være den konstruktive detalje, der i størst udstrækning vil medvirke til at bringe omgangstiderne ned på rekordtider. Det er indlysende, at jo mindre et område motorens drejningsmomentkurve dækker over, jo flere udvekslingsforhold har man brug for. Det er også sandsynligt, at femtrinsgearkasser i fremtiden vil blive monteret på de store maskiner, d. v. s. Norton, Gilera, AJS o. s. v., i alt fald til de baner, der har stigninger og fald. Ved at give maskinerne et ekstra udvekslingsforhold udformet som et overgear vil man i højere grad kunne udnytte motorerne ned ad bakke, og på en bane som f. eks. Ulster, der har en langside over flere kilometer, vil et overgear også kunne bringes i anvendelse med fordel.



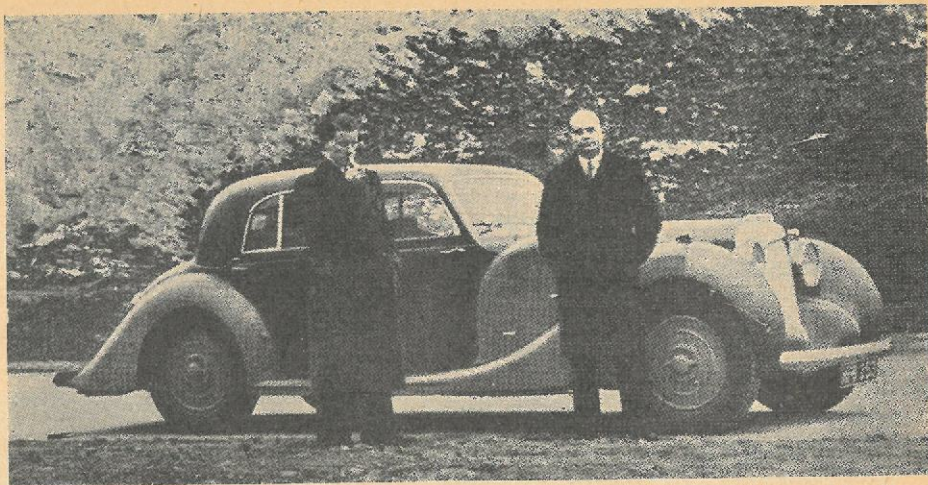
NY REKORD PÅ SHELSLEY

Banerekorden presset $\frac{8}{100}$ sekund ned

Den 23. juni holdtes årets første bakkeløb for automobiler på Shelsley Walsh, og dagens mest overraskende resultat blev en forbedring af banerekorden med $\frac{8}{100}$ sekund. Den gamle rekord, der var sat af den afdøde kører J. G. Fry, var på 37,35 sek., medens man i år så den kendte kører Ken Wharton passere den udmålte strækning i 37,27 sek. Wharton, der i de tre foregående år har erobret det engelske trialmasterskab, benyttede ved sin rekordkørsel en Cooper med en J. A. P. motor på 1098 ccm med kompressor, og det gode resultat vidner i lige høj grad om kørerens elegante og beherskede bakkeløbsstil og om Cooper'ens enestående affjedrings- og styreegenskaber.



**Shell-smurt
er vel-smurt**



Her står Laurence Pomeroy jr. (til højre) sammen med en af deltagerne i den usædvanlige rekordkørsel foran den benyttede 12-cylindrede Lagonda, der rummer 180 hk under motorhjelmen.

Engelsk personvogn kører Berlin-Hanover med 140 km/t i gennemsnit

I den første time var gennemsnitshastigheden 156,3 km/t med tre personer i vognen

Det hører til den engelske bilindustri mest prisværdige traditioner, at man — ved indarbejdelsen af nye personvognsmodeller — foranstalter mere eller mindre opsigtvækkende præstationskørsler, som alene har til hensigt at overbevise det købende publikum om, i hvilken grad det pågældende køretøj kan klare usædvanlige betingelser under kørslen, uden at det går ud over driftssikkerheden.

For at demonstrere de enestående egenskaber i en ny standard-personvognskonstruktion, nemlig den 12-cylindrede Lagonda, foretog redaktøren af det engelske blad »The Motor«, Laurence Pomeroy, sammen med to af bladets tekniske medarbejdere i forbindelse med en almindelig forretningsrejse i Tyskland en demonstrationskørsel på autobanen fra Berlin til Hannover. Vognen var under denne kørsel i enhver henseende udstyret som fabrikkens standardmodeller, og den vejede — inklusive benzin, passagerer og bagage — ved starten 2240 kg.

Den 12-cylindrede motor, der består af to 6-cylindrede blokke i 60° V-form, har dimensionerne: Boring 75 mm, slaglæng-

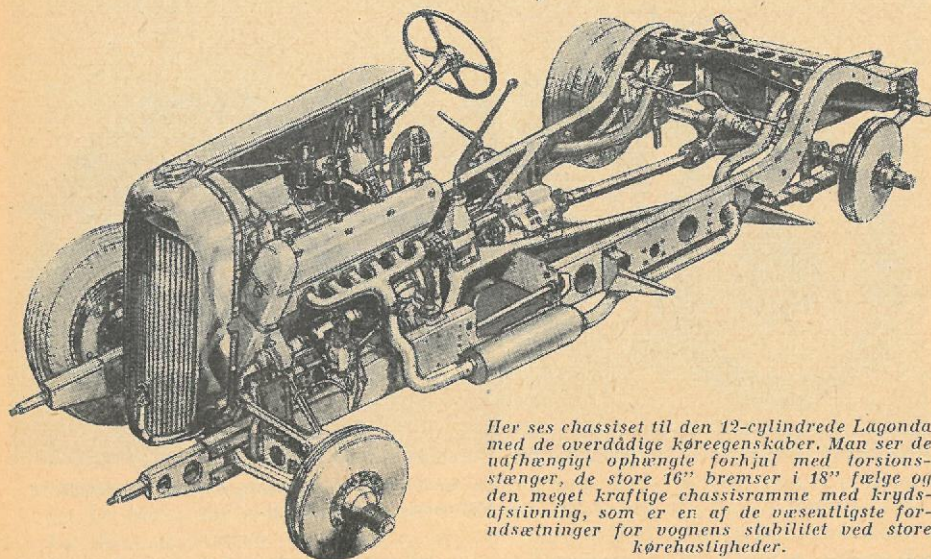
de 84,5 mm, slagvolumen 4480 ccm, og den udvikler 180 hk ved 5500 omdr./min. Den trækker gennem en 4-trins synchromesh gearkasse og fritliggende kardanaksel til den stive bagaksel med en udveksling mellem spids og kronhjul på 4,45. Forhjulene er ophængt uafhængigt med kort og lang triangel og langsgående torsionsstænger, medens bagfjedrene er almindelige langsgående bladfjedre — der er både for og bag benyttet kraftige, hydrauliske støddæmpere, som automatisk indstiller deres virkning efter kørehastigheden og den vejbane, på hvilken der køres.

Strækningen fra Berlin til Hannover er ad autobanen 348 km, og den gennemkørtes på 2 timer 29 min. — heri indbefattet et ophold ved benzintank på 5 min. — således, at den faktiske rejseshastighed var 140 km/t. I løbet af den første time, i hvilken der ikke blev gjort stop, kørte vognen 156,3 km uden nogensinde at nå op på tophastigheden, der ligger omkring 175 km/t. Vognens benzinforbrug under denne præstation var 28 liter/100 km, svarende til 3,57 km på literen, hvilket — når man tager karosseriets størrelse

og ydre form (luftmodstandskoefficient omkring 0,48) i betragtning — vidner om en usædvanlig god brændselsøkonomi for den store motor.

Det mest bemærkelsesværdige ved den her skildrede kørselspræstation er imidlertid, at den fandt sted den 20. februar 1939. På dette tidspunkt havde man nemlig hos Lagonda Motors Ltd. i Staines netop begyndt produktionen af den gamle konstruktør W. O. Bentley's sidste mesterværk, en 12-cylindret personvogn, som efter forudsætningerne på en gang skulle rumme alle de egenskaber, der karakteriserer den elegante, luksuriøse limousine, som spinder lydløst gennem storbyens trafik, og den helt overdådige

pelhastighed på 15,5 m/sek. Samtidig har man fået en stor samlet overflade af stempeltoppene således, at der kun falder 0,34 ehk pr. cm² stempeloverflade imod 0,50 ehk ved mange nyere personvognsmotorer. Lad os derfor — inden vi falder helt i besvimelse over Ferrari's nyeste 4,1 og 4,5 liters personvogne med V-12 motor — erindre, at der allerede i 1939 fandtes en vogn med ganske tilsvarende egenskaber og en driftssikkerhed, der næppe findes magen til ved nogen nykonstruktion af idag.



Her ses chassiset til den 12-cylindrede Lagonda med de overdådige køreegenskaber. Man ser de uafhængigt ophængte forhjul med torsionsstænger, de store 16" bremses i 18" fælge og den meget kraftige chassissramme med krydsafstivning, som er en af de væsentligste forudsætninger for vognens stabilitet ved store kørehastigheder.

sportsvogn, der er i stand til — under fuld forsvarlig kørsel — at udnytte enhver forekommende vejstrækning til det yderste.

For at nå dette mål måtte konstruktøren tage midler i anvendelse, der på overbevisende måde foregreb den udvikling, man har været vidne til efter krigen, og hvis benyttelse endnu en gang demonstrerede hans vidtskuende opfattelse af de automobiltekniske problemer. Som man vil have bemærket af de ovenfor anførte specifikationer for motoren, var slaglængden kun 13 pct. større end boringen, hvilket — ved et omdrejningstal på 5500 omdr./min. — giver en stem-

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG UDSTYR

Aut. Indian-forhandler



BECH

Tagensvej 101 . Tega 9926

NY BMW MODEL

R 67

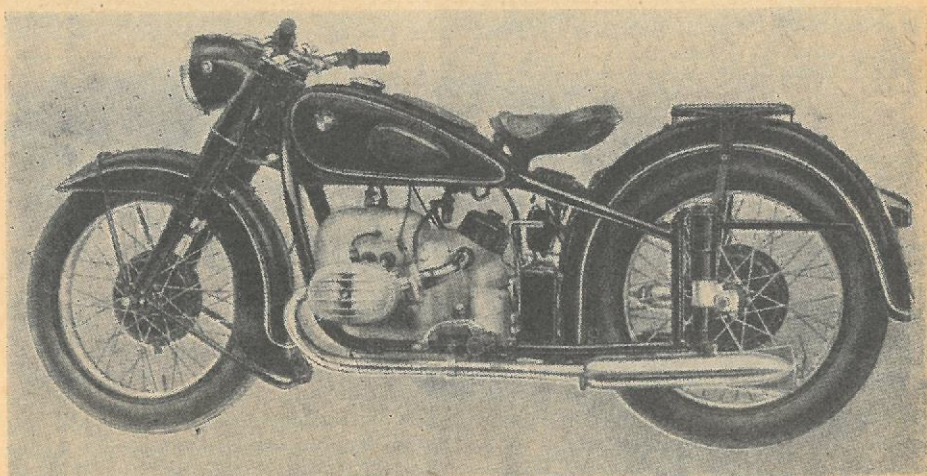
BMW har netop sendt en ny model på markedet, modelbetegnelsen er R 67, og motorens slagvolumen er 600 ccm. Det drejer sig om en desideret sidevognsmaskine, idet »der ikke er nogen påviselig grund til at køre solo med så kraftig en maskine«, som en tysk motorjournalist skriver.

Den nye model svarer ret nøje til mo-

skyttet af forsænkninger i cylindrene, til-lige skærmes af et vandtæt dæksel.

Specifikationerne er følgende:

Motor: to-cylindret, topventilet bokser-motor, boring 72 mm, slaglængde 73 mm, slagvolumen 594,4 ccm, kompres-sionsforhold 5,6:1. Motoren kan til sta-dighed afgive 26 hk ved 5500 omdr./



Model R 67 fortsætter på bedste måde BMW's traditioner — kraftige, smukke maskiner og en gennemført hensigtsmæssig konstruktion.

del R 51/3 på 500 ccm, men selvom den konstruktive opbygning i store træk er den samme på de to maskiner, finder vi alligevel nyheder på 600 ccm modellen. For det første har R 67 magnetænding med en helt ny type magnet, der giver en overordentlig kraftig gnist ved et ganske lavt omdrejningstal, og for det andet drives knastakslen af tandhjul og ikke af kæde som på de tidligere modeller.

BMW modellerne er i forvejen meget vand- og olietætte på grund af det kompakte motor- og transmissionsaggregat, men der er yderligere lagt vægt på at gøre model R 67 så fuldkommen som mulig på dette punkt. Det skal således nævnes, at tændrørene, der i forvejen er godt be-

min. (ikke at forveksle med den maksi-male motoreffekt).

Transmission: Tør enkeltpladekobling på krumtapakslen, gearkasse med 4 hastig-heder, kardanaksel, kron- og spidshjul med spiralskærne tænder. Dækstørrelse 3,50-19.

Mål: Vægt (køreklar) 192 kg, største bred-de 790 mm eller med specielt styr til sidevognskørsel 875 mm. Største læng-de 2130 mm, sadelhøjde 716 mm, fri højde fra jorden 120 mm. Benzintan-ken rummer 17 liter, deraf 1,5 liter på reserve. Oliesump rummer 2 liter.

Accelerationsevne: 0—60 km/t 7 sekun-der, 0—85 km/t 15 sekunder, 0—100 km/t 25 sekunder.



A. P. Hitchings, Allard, skred ud i et af svingene, hvorefter vognen fortsatte ind i jordvolden. Det ser voldsomt ud, men Hitchings kunne ikke desto mindre fortsætte løbet.

Engelsk vogn vinder 24-timers løbet ved Le Mans

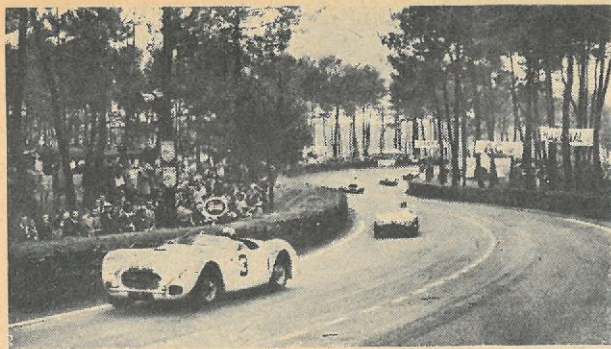
Peter Whitehead og Peter Walker sejrer overlegent i den nye Jaguar XK 120 C

I tidsrummet fra den 23. juni kl. 16 til den 24. kl. 16 kørtes på en afspærret landevejsstrækning udenfor den franske by Le Mans det klassiske 24-timers løb for åbne og lukkede sportsvogne, og for første gang i mange år lykkedes det englænderne at bryde den kontinentale overmagt — endda i en sådan grad, at resultatet blev en ny rekord, idet Whitehead og Waller med den nye Jaguar XK 120 C med forhøjet kompressionsforhold og næsten 200 hk under motorhjelmen i de 24 timer kørte ikke mindre end 3610,6 km svarende til en gennemsnitshastighed på 150,2 km/t.

Denne sejr er ikke mindst bemærkelsesværdig derved, at vejret under løbet var det vanskeligst tænkelige — regnvejrr og opholdsvejrr skiftede til stadighed — og foruden vinderpladsen besatte engelske vogne 3., 5., 6., 7., 10., 11., 13., 14. og 19. pladsen, foruden at Sterling Moss i en

Jaguar magen til vinderen satte omgangsrekorden — der tilhørte franskmænden Rosier — op til 169,29 km/t.

Nr. 2 blev Mcyrat og Mairesse i en 4,5-liter Talbot, og efter dem kom Macklin og Thompson i en 2,6-liter Aston Martin. Løbet udmærkede sig iøvrigt ved en lang række tekniske uheld, som fik afgørende indflydelse på det endelige resultat. Sterling Moss, der førte stort i løbets første timer, måtte senere gå ud med et sprængt olierør, og samme skæbne ramte den tredje Jaguar, der kørtes af italieneren Biondetti. Talbot'erne havde iøvrigt en uheldig dag — flere af dem havde åbenbart svært ved at holde styr på kølevands- og olietemperatur, og en lignende skæbne syntes at overgå de 2- og 2,6-liter Ferrari, som deltog (Ferrari fabriken havde intet med disse deltagelser at gøre). En af løbets vanskeligheder beroede sikkert på, at alle deltagerne var forpligtet



Amerikaneren Briggs Cunningham i sin 5½ liters Chrysler/Cunningham ligger her i spidsen foran en række vogne gennem Le Mans' S-kurve.

til at køre med den samme benzinsort (oktantal 80 med blytilsætning), der blev leveret af løbsarrangørerne, og som syntes at give anledning til utætte udblæsningsventiler.

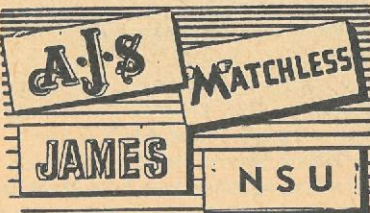
Den sejrende Jaguar var iøvrigt en specialvogn, hvis egenvægt kun var 1000 kg (imod standardudgavens 1118 kg), og hvis kompressionsforhold var hævet således, at hestekraften var omkring 200 (imod katalogets 160 hk). Vægtbesparelsen var opnået dels ved anvendelsen af tyndere

karosseriplade og dels ved indførelsen af en ny chassisramme med ovale rørtraverser. Samtidig havde man erstattet de normale pladehjul med trådhjul af Rudge-type.

Amerikaneren Briggs Cunningham, der deltog med tre vogne af egen konstruktion — alle forsynet med den nye Chrysler motor på 5,4 liter — havde ikke så meget held med sig som sidste år, da han deltog med to nye Cadillac, idet han i år måtte nøjes med en 18. plads, der tilfaldt hans to kørere Walthers og Fitch.

24-timers løbet ved Le Mans er i virkeligheden flere løb, som køres samtidig, idet der også gives præmier til vinderne indenfor de sædvanlige slagvolumenklasser. I denne forbindelse bemærkede man, at den mindste klasse (indtil 750 ccm) blev vundet af en tunet Renault 4 CV, medens klassen indtil 1100 ccm blev vundet af Bonnet-Bayol i en speciel Panhard, som var boret op. Klassen indtil 1500 ccm blev vundet af Becquart-Wilkins i en Jowett Jupiter, og klassen indtil 2000 ccm af Lurani-Bracco i en Lancia Aurelia.

Et uhyggeligt og ejendommeligt uheld kostede allerede i løbets 6. omgang den franske kører Lariviere livet — han skred ud i svinget, der fører ind til langsiden mod Mulsane, kørte gennem barrieren af sandsække og havnede et stykke fra banen, uden at vognen var blevet særlig beskadiget. Men føreren var blevet halshugget af et stykke pigtråd, som var blevet benyttet ved afspærringen. Man må håbe, at de pågældende arrangører længe vil være plaget af onde drømme ovenpå en så rent ud forbryderisk tåbelighed.



Forhandlere i København:

Specialværksteder
Cylinderudboring

JENS & HELGE JENSEN
Ndr. Fasanvej 168 . Tega 3166

A. J. HOLM
Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN
Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

DET STORE FILTER

(Fortsat fra side 328)

Gud ved hvilken gang — slå et slag for en revision af lovgivningens regler om aflæggelse af køreprøver. Den stædige klamren sig til en viden om køretøjets tekniske indretning, der ligger fast i en utidssvarende, dogmatisk form, og som ikke har nogen praktisk værdi for den læge motorfører, må udgå til fordel for læren om symptomerne på tekniske forstyrrelser — man må vist være henrykt, hvis man kan få folk opdraget til at konstatere, om der er noget galt, og befri dem for at slæbe rundt på en død viden om forhold, der kun har interesse for mekanikeren. Endvidere må man se at bekvemme sig til en autoriseret udgave af de almindelige færdselsregler, som skal kunnes ved prøven. Der kan for tiden konstateres betydelige afvigelser i de forskellige lærebøgers opfattelse og fortolkning — ja, man har sågar set, at en bog, der er udgivet af tjenstgørende politifolk, indeholder en grov fejl i det færdselspædagogiske stof.

En køreprøve skal — som navnet siger det — være en prøve i kørefærdighed, og i det øjeblik, man har skabt sikkerhed for, at de beskikkede eksaminatorer er fuldt egnede til deres hverv, er der for vort vedkommende intet til hinder for, at man kan skærpe kravene til elevens rutine, almindelige overblik i trafikken og hans evne til på korrekt måde at klare sig i en vanskelig situation. Kan man først nå så vidt, vil der være gjort en landvinding i færdselssikkerhedens interesse.

★

INDIANAPOLIS

(Fortsat fra side 341)

skal jo gå med noget, når man opholder sig på en motorbane fra kl. 5 om morgenen til kl. 6 om aftenen. Jeg blev da klar over, at næste år skal jeg medbringe en stor søkkert, en teleskoplinse til filmsapparatet og en meget stor madpакke. Familieudflugt med madkurv — det er min oversættelse af Indianapolis 500 miles race».

★

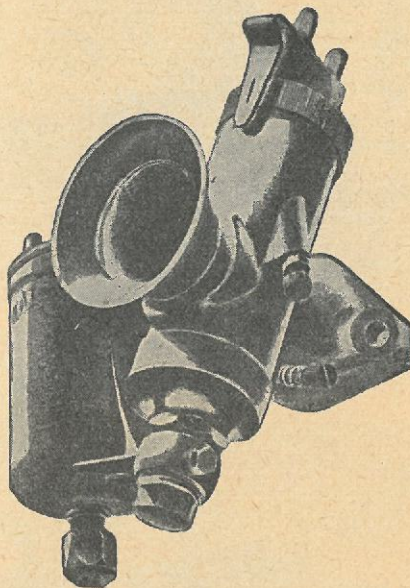
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustri A/S

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

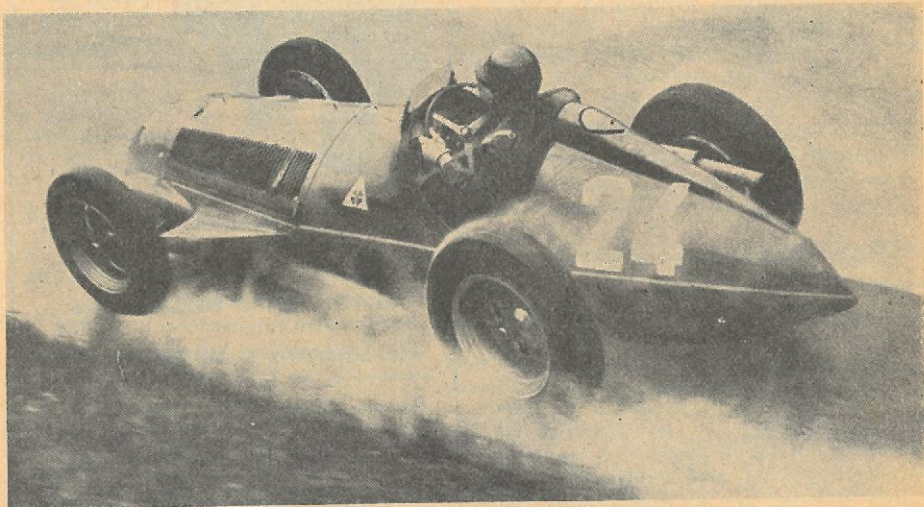
VILH. NELLEMAN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

KORT FORTALT I



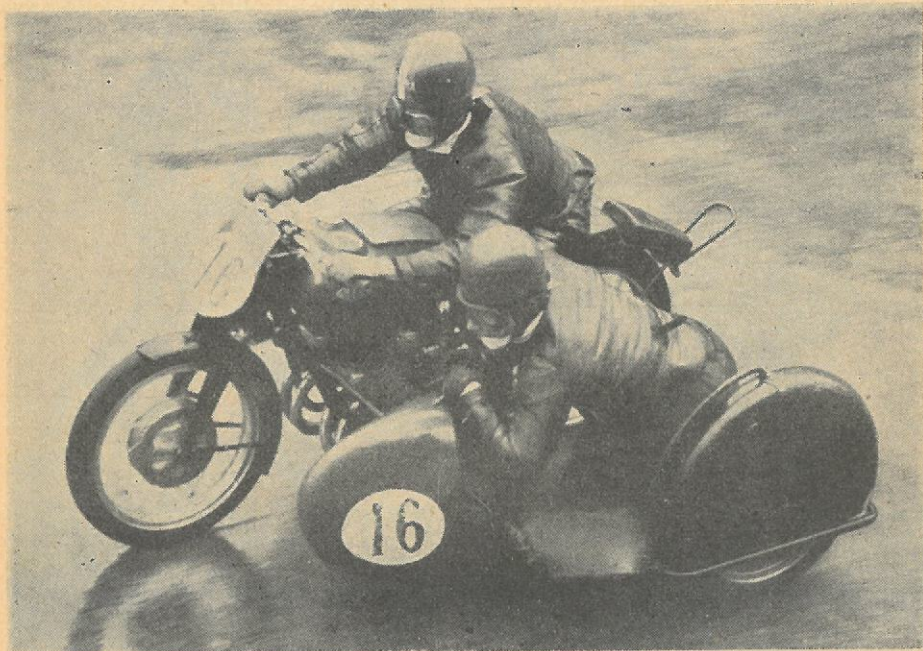
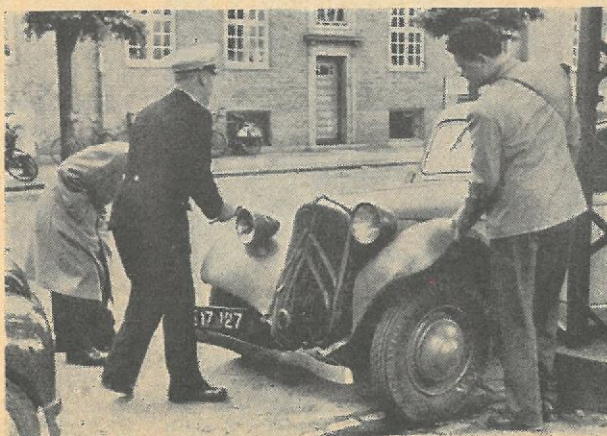
Lulgt Villoresi vandt årets Mille Miglia i en Ferrari. Hans gennemsnitshastighed var 121,7 km/t — en imponerende hastighed på åbne, uafspærrede veje, der tilmed for en del af ruten går gennem bjerge. Som det fremgår af billedet blev vognen lidt ramponeret, og gearkassen låste sig fast under den sidste del af løbet.



Bern Grand Prix blev en duel mellem Alfa Romeo's 1½ liter modeller med kompressor og de kompressorløse 4½ liters Ferrari. Argentineren Juan Fangio kørte en Alfa Romeo til sejr og fik derved revanche for sidste års løb, i hvilket han måtte udgå med maskinskade.

TEKST OG BILLEDER

Politiet fjerner nummerpladen. SMJ's fotograf fandt denne vogn parkeret udenfor Bellahøj. Lygterne var knust og hang i de mærkeligste vinkler, skærmene var løse, kølgitteret defekt, vand og olie løb fra den i stridende strømme, og iøvrigt mindede den mest af alt om et færdselsuheld. Alle skaderne var imidlertid præget af ælde. Der var også andre, der havde bemærket køreløjs forfatning, nemlig færdselspolitiet, som fjernede nummerpladerne. Med den skødesløshed ejeren lægger for dagen er det såmænd ikke sikkert, han opdager den lille mangel



Frigerio vandt sidevognskassen i Bern med sin Gilera. Løbet, der kørt i øsende regn, indledtes som ventet med, at verdensmesteren Oliver, Norton, førte suverænt, men på næstsiste omgang sprang hans kæde, og han måtte nøjes med femtepladsen. Frigerio er således nu i stand til at true Oliver i kampen om mesterskabet for 1951.



Europas Grand Prix

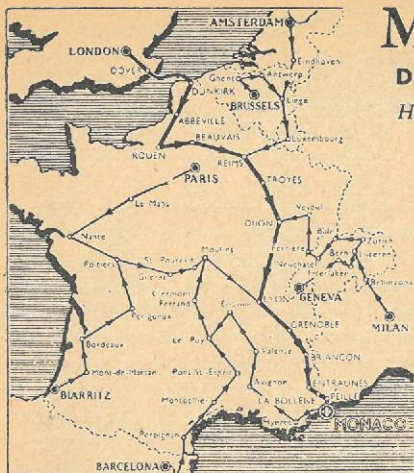
Europas grand prix, der kørtes den 1. juli på landevejsbanen ved Rheims i Frankrig, blev vundet af argentineren Juan Manuel Fangio i en 1,5 liters Alfa Romeo. Fangio gennemkørte den 601 km lange strækning i tiden 3 timer 22 minutter 11 sekunder, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 178,5 km/t. Banen ved Rheims er sidste år blevet ombygget og forbedret — bl.a. ved anlæggelsen af særlige hævede sving til erstatning for de to hårnålcurver — således, at den i dag må betegnes som en af verdens hurtigste landevejsbaner.



Til venstre ses en amerikaner, der er ved at få »målt« sin reaktionsevne. I USA anvender man nu i vid udstrækning bedømmelse af automobilisternes reaktionsevne, evne til at bedømme afstande m.m.



Det sydafrikanske hold, der kørte i Odense og på Gladsaxe. I bageste række fra venstre ses: Bobby Boshoff, Alec Blankfield, Buddy Fuller, Harri du Toit, Bob Raw og foran til venstre Maurice Fenton og t.h. Joe Blankfield.



MONACO RALLY

DANSK SEJR I SIDEVOGNSKLASSEN

Hårdt løb over 1500 km i øsende regn og ødelagte veje

nëve. Milano var også udpeget som startsted, men ingen af deltagerne havde mærkeligt nok fulgt denne opfordring.

Løbet kørtes efter omtrent de samme regler som Monte Carlo løbet for automobiler, d.v.s. med kontrolsteder, ved hvilke der uddeles strafpoints ved såvel for tidlig som for sen ankomst. Selvom bilisterne har januars glatte og vanskelige føre at slås med, er dette for intet at regne i sammenligning med de vanskeligheder, motorcyklister har at kæmpe imod. Medens bilisterne således kan lade sig afløse ved rattet og iøvrigt nyder godt af de moderne personvognes komfort, må motorcyklisterne gennemføre turen uden afløsning, og det er begrænset, hvor megen komfort en moderne motorcykel kan hyde på, når regnen strømmer ned under hele løbet.

Navnlig den sidste del af turen bød på næsten uovervindelige besværligheder, fordi regnen havde forvandlet vejene til floder, og løsrevne klippestykker lå spredt overalt. Et sådant klippestykke blev årsag til et uheld for en af de dan-

Årets Monaco Rally blev en ganske usædvanlig våd og anstrengende oplevelse for de 62 motorcyklister, der fra forskellige startsteder rundt om i Europa begav sig ud på den 1500 km lange tur, som skulle gennemføres med en gennemsnitshastighed på 50 km/t. Fra London startede 6 ryttere, fra Barcelona 4, fra Monaco 16, og 5 køreere havde valgt Biarritz som startsted. Fem mand startede fra Paris, 2 fra Bruxelles, og 20 — deriblandt de skandinaviske deltagere — havde valgt Amsterdam, medens 4 startede fra Ge-



Lohmann Jørgensen og frue efter ankomsten til Monaco. Selvfølgelig skinnede solen fra en skyfri himmel, da løbet først var overstået.



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

ske deltagere, Henry Toftegård fra Ikast, der med sin sidevognsmaskine ramte en løsreven sten af temmelig voldsomme dimensioner. Maskinen væltede, og Toftegård fik blandt andet en hjernerystelse — alt i alt nådigt sluppet, når forholdene tages i betragtning.

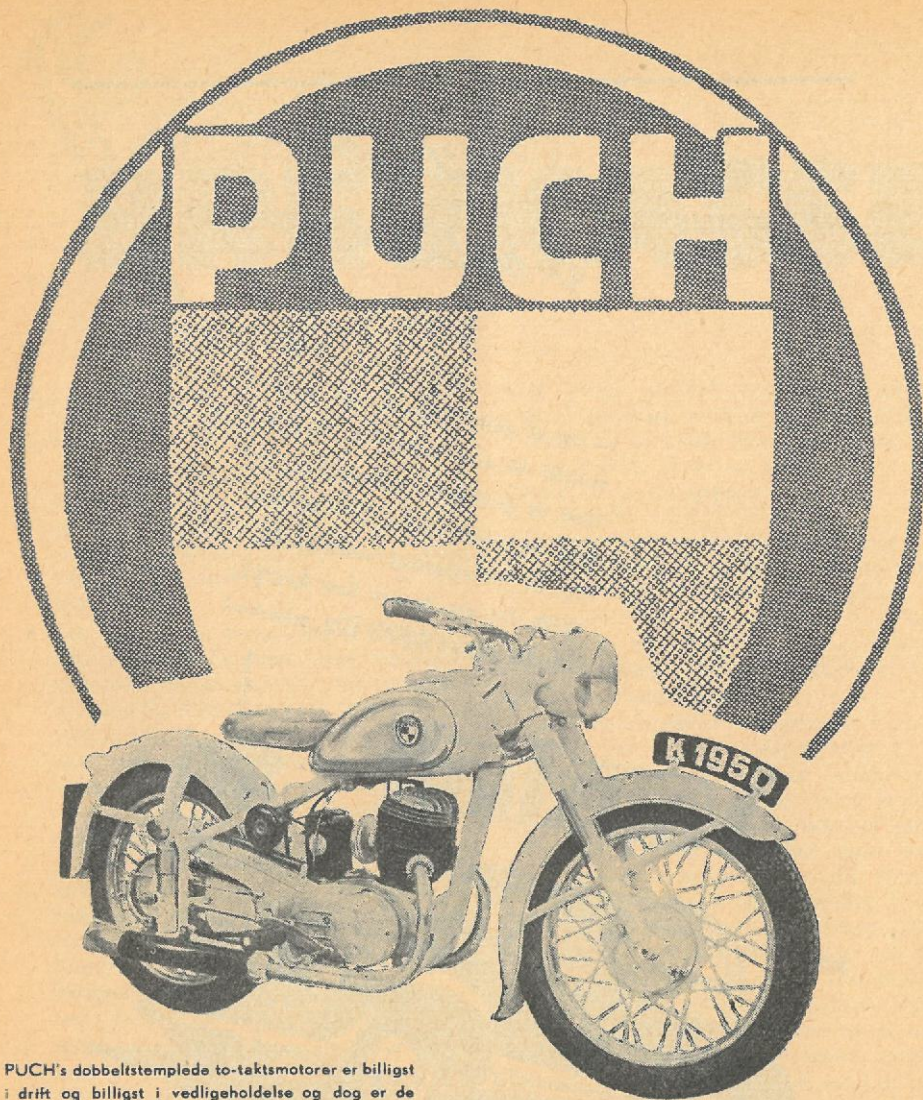
Kun to af de danske deltagere gennemførte, nemlig Skjold Petersen på Triumph Thunderbird og Lohmann Jørgensen på Nimbus med sidevogn, men så vandt Lohmann Jørgensen til gengæld også sidevognsklassen, en præstation som han selv og den danske motorsport kan være stolt af. Kun 5 af deltagerne gennemførte turen uden strafpoint, og disse ryttere blev endeligt placeret efter en accelerations- og bremseprøve samt en lille pålidelighedsprøve, der gik ud på at gennemkøre en kort strækning med to sving uden at vælte nogle kegler, der markerede svingene.

Den endelige placering blev: T. W. Flückiger (350 ccm Condor), 2. J. P. Roth (500 ccm Condor), 3. P. Dotta (350 ccm Triumph), 4. E. Ferrari (500 ccm AJS), 5. D. Poirier (125 ccm Terrot).

Lohmann Jørgensen gennemførte med sin Nimbus som nr. 14 i den samlede klassificering, og med sine 140 points blev han vinder af sidevognsklassen foran hollænderen W. van Ommeren, der fik samlet 440 strafpoints med sin Harley Davidson. Disse to køreere var de eneste, som gennemførte af 8 startende sidevognshold, hvilket i nogen grad belyser løbets karakter.

Vi talte med Lohmann Jørgensen efter løbet, og han fortalte, at både han og hans kone var blevet fuldstændig gennemblødt på turen. Det havde regnet hele tiden, og navnlig hjergvejene havde været en prøvelse. Det var som et kæmpe-mæssigt trial, og solomaskinerne kunne på grund af ujævnheder og løse sten ikke følge med Lohmann Jørgensens sidevognsmaskine. På den sidste etape fik han de 140 points, simpelthen fordi maskinen ikke kunne køres gennem svingene, der nærmest var blokeret af sten. Der var heller ikke meget tilbage af maskinens bremsebelægning.

Årets Rally Monaco vil uden tvivl gå over i historien som et af de hårdeste motorcykleløb, der nogensinde er blevet holdt.



PUCH's dobbeltstemplede to-tektsmotorer er billigst i drift og billigst i vedligeholdelse og dog er de kraftigst i hver sin klasse. Model 250 TF yder 12 hk og sportsmodellen på 125 ccm yder 7,5 hk — intet under at PUCH er det mest efterspurgte mærke.

GENERALREPRÆSENTANT I DANMARK:

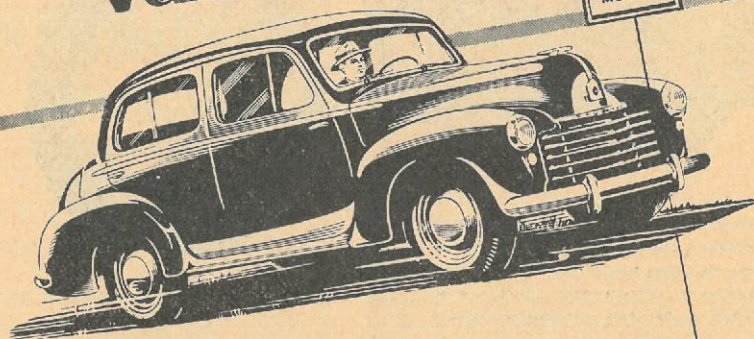
O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S . SUNDBY 9201
KONTOR — RESERVEDELSLAGER
SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH

*Danmarks billigste
6-cylindrede*

— og af gode Grunde den mest
solgte af alle engelske Vogne.
Den er gedigen, velkonstrueret,
har en blændende Acceleration
og er forbilledlig økonomisk i
Drift. Og saa koster den 4-cyl.
Model endda 2500 Kr. mindre!

Vauxhall



*- og De kan faa den
i Morgen!*

Teknisk **BREVKASSE**

Må jeg ulejlige Dem endnu en gang med nogle spørgsmål om min knallert.

1. Min Disella er udstyret med en Zenith karburator, hvor nåleventilen er indstilleligt fastgjort på svømmeren. Der er to indstillinger, og jeg vil nu gerne spørge Dem om, hvilken der er den rigtige.
2. Jeg kom til en mekaniker for at købe olie til min knallert. Jeg forlangte den olie, der er opgivet i anvisningerne, nemlig CASTROLITE SAE20, men mekanikeren sagde, at jeg hellere skulle bruge SAE 40—50, fordi 20 skulle være for tynd om sommeren. — Jeg købte en dunk 40—50 olie og fik først lejlighed til at prøve olien i en BFC knallert. Her blev fænomenet, at den i løbet af kort tid ikke ville køre længere på grund af sodet tændrør. — Mit spørgsmål er nu: Kan man bruge 40—50 olie, hvis man blander i et andet forhold og eventuelt hvilket forhold?
3. Hvilke to pærer skal kombineres sammen til en 6 volt 3 w dynamo for at give mest muligt lys uden fare for at sprænge pærerne?

S. O. C. O., Tune.

Ad 1. Den nederste indstilling er den rigtige.

Ad 2. Uanset hvad mekanikeren foreslår, skal De stædigt holde fast ved, at De skal bruge olie SAE 20, da De i modsat fald vil få besværligheder med motoren. Må vi en gang for alle kraftigt fastslå, at blandingsforholdet olie benzin skal overholdes, ganske uanset oliens sværelse (viskositet). Er blandingsforholdet en del olie til tyve dele benzin, så

skal dette forhold overholdes, ganske uanset om olien er SAE 20 eller SAE 60.

Ad 3. De to pærer skal tilsammen forbruge 3 watt, og vi vil foreslå 2½ i forlygten og ½ i baglygten.

Jeg beder Dem venligst oplyse mig om, hvorvidt det er muligt at bygge kompressor på en 500 ccm DKW, model SB 37, og hvor en sådan tegning eventuelt kan fås. Er det tilladt at køre med kompressormaskiner ved landevejsløb og trials her i Skandinavien?

Kompressor synes at være det store eventyr for mange motorcyklister, og selvfølgelig kan man bygge kompressor på næsten en hvilken som helst motorcyklemotor — alt kan som bekendt gøres for penge, men De kan roligt regne med, at maskinen kommer til at stå Dem i 12—15.000 kr., inden De er færdig — en udgift, der ikke vil være berettiget i Deres specielle tilfælde. Det drejer sig jo, efter hvad De oplyser, om en tværskyllet to-takter, og ved en motor af denne type er det på forhånd — på grund af, at udblåsningsporten altid vil lukke senere end skylleluftportene — udelukket at opnå en egentlig kompressorvirkning, hvilket jo vil sige en overladning af cylinderen med brændbar blanding. I denne forbindelse skal det bemærkes, at DKW's kompressorforsynede racermaskiner havde længdeskyllede dobbeltstempelmotorer med faseforskydning mellem udstødning og skylning. Alligevel vil man naturligtvis kunne opnå en forøgelse af hestekraften, hvis man forsyner den tværskyllede to-takter med en kompressoranordning, men denne vil da kun komme til at virke som en særlig skyllepumpe, der eventuelt vil kunne bevirke en meget fuldstændig skylning af cylinderen efter

den enkelte arbejdsperiode, men som aldrig vil kunne bevirke en overladning.

I de lande, der er tilsluttet FICM, er det for tiden forbudt at benytte kompressormotorer til motorsport, men det er sikkert et ikke klarlagt spørgsmål, om montering af en pumpe med skylle- men ingen kompressorvirkning også rammes af dette forbud (i så tilfælde skulle nemlig også f. eks. to-taktere med krumtap-skylning og aftrappet stempel være forbudt, hvilket formentlig ikke kan være meningen, når det drejer sig om en tværskyllet to-takter). Det kunne naturligvis være meget interessant at prøve en maskine med skyllepumpe eller kompressor i et trial, for det er vist endnu aldrig set.

Kan Teknisk Brevkasse hjælpe mig med følgende spørgsmål? Jeg har en 250 ccm Jawa, og jeg er udmærket tilfreds med maskinen, men næsten hver gang jeg smører kæden, trænger der olie ind i bremsen. Mangler der en olietæt pakning, eller kan man på anden måde hindre olien i at trænge ind?

E. J., Skive.

Spørgsmålet er meget enklere, end De tror. Hvis De smører kæden på den rigtige måde, d.v.s. renser den og smelter den inde i Mobilgrease nr. 2 eller lignende fedt, undgår De at få olie i bremsen. Olie må kun anvendes i nødstilfælde.

Jeg har en DKW, model SB, 500 ccm, to-cylindret, hvilken strålespids passer til denne maskine? Ligeledes vil jeg spørge,

om det er normalt, at en to-takts motor, når man kører ned ad bakke og lukker helt for gassen, tager enkelte små eksplosioner, som giver en ujævn og stødende gang, når den ellers trækker jævnt og pænt. Hvor mange km skal denne maskine kunne køre på en liter benzin, og hvor mange hk udvikler motoren?

P. V. P., Vig St.

Det er kun yderst sparsomt materiale, vi har om DKW's førkrigsmodeller, men så vidt vi kan få oplyst, skal strålespidsen være 120. Tomgangen skal indstilles således, at motoren går i stå, når man lukker helt for gassen, så undgår man de små stød ned ad bakke. Vi kan intet oplyse om benzinøkonomi og motoreffekt, men vi gætter på ca. 30 km pr. liter og 18—20 hk.

Da der er monteret en for lille karburator på min 500 ccm 31 BSA topv., bedes De venligst opgive mig, hvilken størrelse i Amal karburator, jeg helst skal montere og i særdeleshed, hvilken spjældudskæring jeg skal bruge, samt den omtrentlige størrelse på strålespids. Motoren har ikke været genstand for tuning af nogen art.

L. P., Ansager.

Den rigtige Amal karburator er Type 76 med spjæld, 6/4, strålespids ca. 170 og nålen i 3. rille fra oven.

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. styrthjelme

Nyrebælter prima kvalitet - **20,00**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536



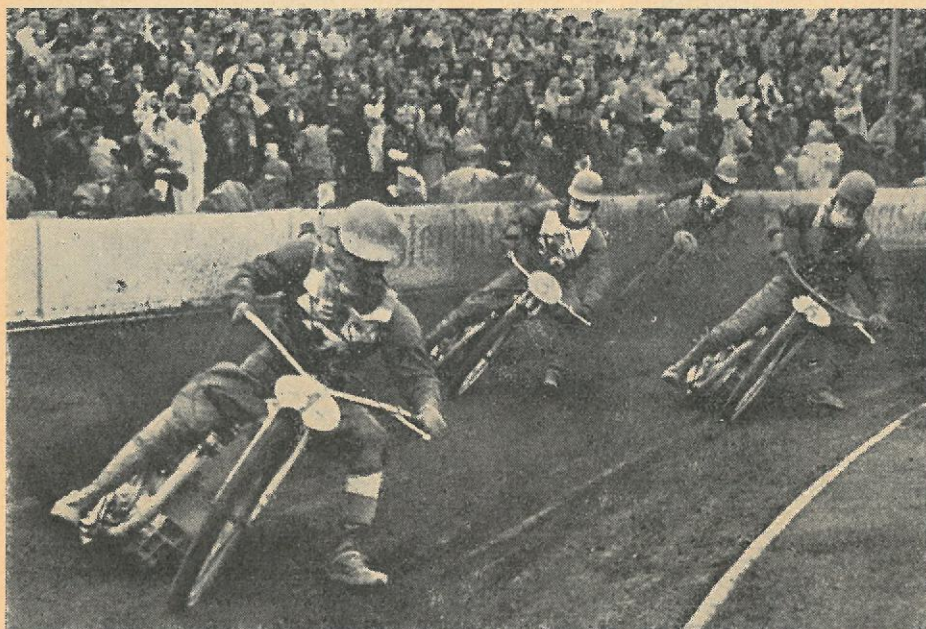
UVANER I MOTORSPORTEN

Af M. Damkier

Når man igennem en årrække i »medbeds medfør« har overværet et utal af motorløb, bliver arbejdet med at referere de sportslige begivenheder mere eller mindre en ren rutinesag. Medens man således i begyndelsen havde nok at gøre med at fastholde begivenhedernes udvikling, har den voksende rutine medført, at man i højere grad kan tillade sig studiet af de enkelte rytteres stil og kørefærdighed. Det kan heller ikke undgås, at man efter-

lægstryk ganske rigtig forøges i det øjeblik, rytteren bumper ned på skærmpuden, vil dækkets elasticitet et øjeblik efter bevirke, at anlægstrykket formindskes omtrent tilsvarende, og det samlede resultat bliver således, at langsiden gennemkøres med skiftende anlægstryk, hvilket giver anledning til unødvendigt hjulspin — manøvren virker altså stik mod hensigten.

Et andet fænomen på jordbanerne er



Svingtekniken er i lige så høj grad som mo-løjerne afgørende for omgangstiderne. Det overdrevne broad-side vil nedsætte hastigheden betydeligt og give et dårligt tilløb til langsiden.

hånden får øjnene op for en masse uoder, som tilsyneladende dikteres af rytternes temperament og nervøsitet i højere grad end af deres sunde omdømme.

På jordbanerne kan man ofte bemærke, at rytterne ned ad langsiderne sidder og hopper på maskinerne, åbenbart i håb om at få maskinens baghjul til at tage bedre fat, men en nærmere bedømmelse af disse akrobatiske øvelser vil uvægerligt give det resultat, at medens baghjulets an-

en åbenbart bevidst stræben efter at bringe maskinerne til den størst mulige udskridning i svingene. Vi er ikke blinde for publikums forkærlighed for det overdrevne broad-side, men når man kører for at vinde, bør ens bestræbelser gå ud på at køre maskinen med den mindst mulige udskridning i svingene. Morian er en mester i denne kunst, og man kan gang på gang konstatere, at Morian vinder sin tid ind i svingene. Mesterkøreren Schneewis

TO MAA MAN VÆRE



„Den kære Rok —
er Dig ikke nok ...

Seg Dig en Makker med Pandelok*.

ILFORD Super Swing Seat

— for Langturt —

RECRO (hvor der findes Bagage-
bærer).

Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.

Junior- og UNIVERSAL Fodhvile.
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE

Fås hos alle førende Motorforhandlere



Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine. De kan op-
drive, men det er lige så betydningsfuldt, at
den bliver leveret gennem et firma, der er
indstillet på service, hjælp og vejledning. Når
De vælger en PUCH, får De den bedste ma-
skine, og når Rasmussen & Co. er Deres
leverandør, er De sikker på god service.

RASMUSSEN & CO.

WESTEND 15

EVA 953

Først og størst med alt til den kære rok

Køretæpper, svær
kvalitet, også for
Harley og Indian
Akkumulatorer, kob-
lingsgreb, læderbæl-
ter brede kr. 5,50,
lydpotter kr. 29,00, amalkarburatordele,
lygteglas, transfers til de fleste maskiner,
forchromede styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede
specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. efterkrav.



bragte således aldrig sin maskine til ud-
skridning, uden at dette var absolut nød-
vendigt for at klare en situation. Menin-
gen med at bringe maskinen til udskrid-
ning er selvfølgelig dels at bremse far-
ten, dels at tage et snævert sving med stor
hastighed. Overdrives denne manøvre, op-
når man kun at nedsætte hastigheden for
meget, dels fordi den bremsende virkning
er for stor, og dels fordi det spindende
baghjul ikke hurtigt nok får fat i banen,
når man skal accelerere op ad langsiden.

Noget lignende kan man betragte på
scramble banerne, der i mange tilfælde



Når maskinen ligger helt på tværs af banen,
bliver opbremsningen næsten total.

kaldes moto-cross, på hvilke løst sand
ofte forekommer i sving og kurver. I den
hensigt at gennemkøre svinget med den
størst smulige hastighed, skifter rytterne
ofte til et gear, som er alt for lavt. Resul-
tatet bliver et overdådigt spindende bag-
hjul, der i højere grad graver sig ned i
banen, end det driver maskinen frem.

Når man har haft lejlighed til at be-
trakte mesterkørere som f. eks. englænde-
ren F. Rist, opdager man hurtigt, at hem-
meligheden ved at opnå en god omgangs-
tid i første række beror på en korrekt
gearskiftning, d.v.s. at gennemkøre svin-
gene i et tilsyneladende højt gear, for
derved at undgå hjulspin. Rist gearer sin
maskine ned, inden han når svinget, ude-
lukkende i den hensigt at bremse den
passende op, men når han først er kom-
met ind i svinget, gearer han op igen.
Denne teknik ser ikke ud af ret meget,
men den giver resultat.

Gearskiftningen er af største vigtighed, når man skal gennemkøre et løst sving. Når maskinen bremses af det løse sand, får rytterens temperament ofte overhånd, og en nedgearing med spinnende baghjul gør kun sagen værre.

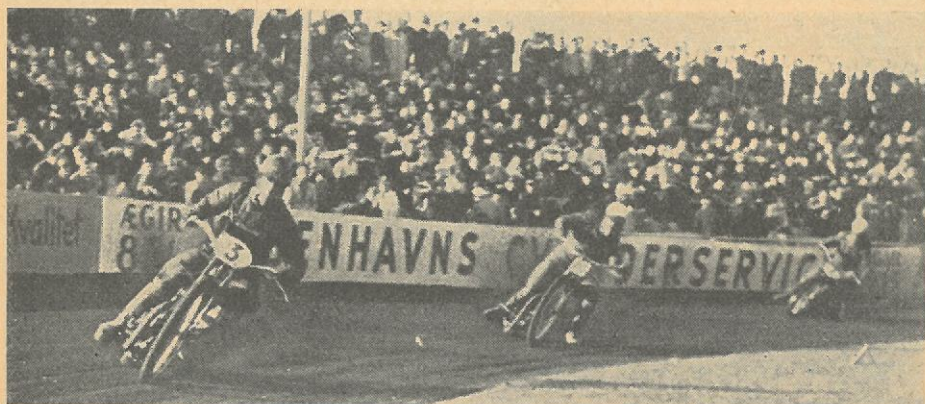


Forkert brug af gearerne ses også ofte på betonbanerne. Vi har således ofte set ryttere, der ved en overhaling gearer ned, øjensynlig for at give maskinen større hastighed — men resultatet bliver oftest det stik modsatte. En sådan manøvre dikteres uden tvivl af de pågældende rytteres temperament, eftersom et enkelt blik på omdrejningstælleren eller speedometeret skulle være nok til at fortælle, at motoren allerede ligger på et omdrejningstal, ved hvilket det lavere gear må lades ude af betragtning. På T.T. banerne finder man en anden ofte forekommende uvane, nemlig ryttere, der ustandselig ser sig tilbage. Når alt kommer til alt, er det dog de foran liggende ryttere, der må have ens interesse, og når man kører sin maskine op til den sikkerhedsmargin, som fabriken eller man selv har fastlagt, kan man ikke gøre mere. Når man ser sig

tilbage, skal det kun være for at sikre sig mod ikke at skære ind foran en konkurrent i et sving.

For de skandinaviske automobilkøreres vedkommende må man være varsom med ikke at forveksle uvaner med manglende rutine og teknik, men et enkelt punkt bør nævnes i denne forbindelse, selvom vi allerede tidligere har omtalt fænomenet. Når et felt automobilkørere er stillet op til start med motoren gående, foretages opvarmningen for størstepartens vedkommende på en måde, der grænser til hysteri. Motorerne speedes op i en uendelighed, og resultatet bliver ofte overhede motorer og sodede tænder.

Selvfølgelig har hver enkelt kører en række vaner — og uvaner —, men de her fremhævede eksempler er hyppigst forekommende, og fælles for dem alle er, at de direkte berører kørslen.



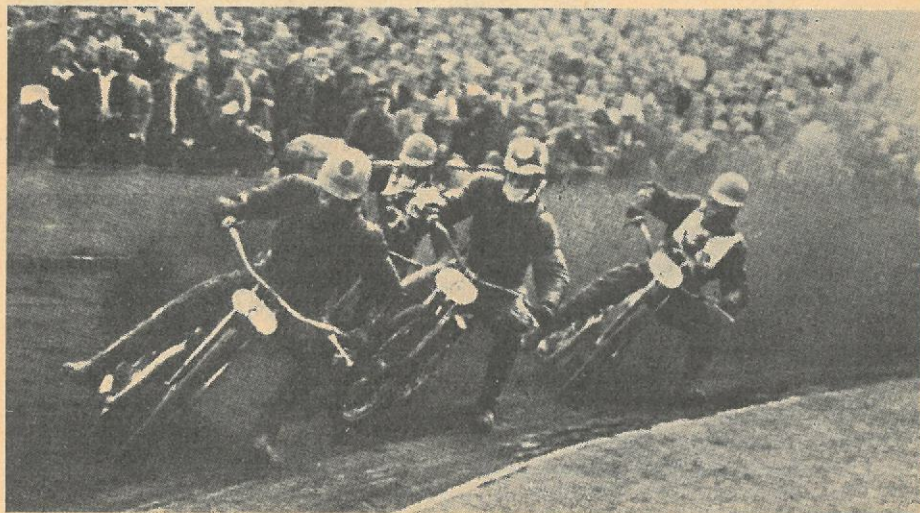
Af ovenstående billede fremgår det tydeligt, at den forreste rytter kører sin maskine gennem svinget, medens de bagved liggende konkurrenter broad-sider. Den forreste rytter (Co Boef) løfter tillige foden op i svinget.

Fra månedens motorløb

Holbæk & Omegns Motorklub havde den 10. juni arrangeret en række løb på Holbæk Speedway, og der var udenlandske gæster, idet Bill Kitchen, England, og Oliver Hart, Australien, deltog. Disse ryttere var imidlertid forsinket, hvorfor Morian Hansen, for at få tiden til at gå, gjorde et forsøg på at slå banerekorden. Det lykkedes dog ikke for ham,

★
mod Sjællands 6 points. Holbæk-løbets slutheat blev vundet af Kiehn Berthelsen med Hart og Bill Kitchen på anden- og tredjepladsen efter en fantastisk kamp. Tiderne blev for de tre ryttere henholdsvis 1.19,4, 1.19,5 og 1.20,2.

På motorbanen ved Hobro blev der den 10. juni kørt en del løb for både automobiler og motorcykler. På grund af den



Hård konkurrence mellem (fra venstre) Henry Andersen, Eric Williams, Kiehn Berthelsen og Freddy Williams. Næstved Stadion. (Haibert Foto.)

og han måtte nøjes med tiden 1.18,5, hvilket dog kun er 1/10 sek. fra rekorden. I Holbækløbets 2. heat førte Kiehn Berthelsen de tre første omgange, men tog så farten af, idet han troede, at løbet var kørt færdigt. De andre ryttere standsede ligeledes op, hvorfor løbet måtte køres om, og denne gang vandt Oliver Hart sikkert, mens Kiehn Berthelsen måtte nøjes med andenpladsen. Harts tid blev 1.18,3. I Sjælland-Fyn matchens 1. afdeling førte Norton Hansen sikkert, indtil han var 50 meter fra mål, da han pludselig mistede herredømmet over maskinen og styrtede. Han var dog hurtigt på benene, men nåede ikke at blive placeret, og Paul Kalør besatte førstepladsen i tiden 1.30,6.

Det var også en fynbo, der vandt 3. afdeling, idet Robert Rasmussen besatte førstepladsen i tiden 1.28,8. Resultatet blev, at Fyn sejrede stort med 18 points

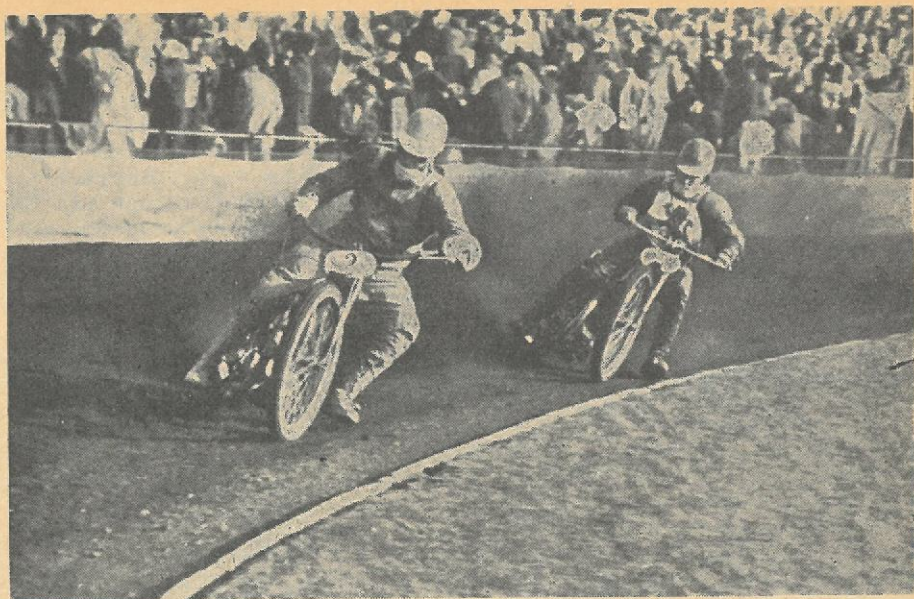
ujævne bane deltog der ingen ryttere på specialmaskiner, da risikoen er alt for stor. Derimod kunne specialmaskinerne bedre klare sig, og til trods for at banen var meget fedtet, blev der vist god kørsel, ligesom tiderne blev helt pæne. I begyndelsen skete der dog en del uheld og styrt, men kun med materiel skade til følge. Af resultaterne skal det nævnes, at 500 ccm klassen blev vundet af Henry Vorre med 29 points foran Ernst Østerlund, der fik 24 points. I 350 ccm klassen blev Søren Juul sejrherre, medens Aksel Jensen vandt et pokalløb. I sidevognsklassen var Rasmus Kornum på sin Triumph fuldstændig suveræn og vandt med 29 points med Svend Høj på andenpladsen. I klassen for biler indtil 1500 ccm vandt Bent Steffensen i sin MG, medens Robert Nellesmann besatte førstepladsen i klassen for biler over 1500 ccm.

Den 14. juni blev der på Gladsaxe Speedway kørt en holdmatch mellem Danmark og Sverige, der endte uafgjort med 36 points til hver. Det 1. heat blev vundet af den svenske holdkaptajn Rune Sørmander i tiden 1.22,0, medens sejren i 2. heat gik til Danmark, idet Orla Knudsen slog svenskeren Lasse Thaug, der måtte nøjes med andenpladsen. Også i 3. heat gik sejren til danskerne, idet Aage Andersen og Kiehn Berthelsen lukkede svenskerne inde således, at de ikke kunne bryde ud. Aage Andersen kom først over mållinien og fik noteret tiden 1.24,0, og Kiehn Berthelsen blev nr. 2. I 4. heat var det danskerne, der blev spærret inde, og Rune Sørmander blev nr. 1 med sin landsmand Lars Erik Østerberg på andenpladsen.

5. heat blev vundet af Orla Knudsen, og 6. heat blev vundet af Irving Irvinger, der i fin stil kørte i mål og besatte førstepladsen i tiden 1.22,6, medens Aage Andersen besatte andenpladsen. I 7. heat førte Kiehn Berthelsen alle fire omgange med et par svenskere i baghjulet, medens Morian sluttede feltet. Han havde igrigt ikke en af sine gode dage, men formåede dog at sætte lidt kulør på løbene en gang imellem. I næste heat var publikum vidne til en svensk præstation, der ikke havde

meget at gøre med sport og sportsånd. Det var svenskeren Lasse Thaug, der lige efter at starten var gået lagde sig ind foran Jørgen Petersen således, at denne ikke kunne komme forbi uden at køre op i svenskerens ben. Først i svinget kom de klar af hinanden. Lasse Thaug burde have været diskvalificeret, ligesom han flere gange skulle have haft en advarsel for at køre for hårdt. Irvinger prøvede forgæves at hamle op med Bengt Gustafsson, der passerede mållinien først med danskeren som nr. 2. Orla Knudsen og Aage Andersen lagde sig i spidsen i 9. heat, og der var god grund til at tro, at de kunne klare svenskerne denne gang, da Rune Sørmander pludselig brød ud og gik frem foran Orla Knudsen. Der var således kun Aage Andersen tilbage, og i sidste sving måtte han også se sig overhalet af svenskeren, der kom ind som nr. 1 med Aage Andersen og Orla Knudsen som nr. 2 og 3. I næste heat prøvede Bengt Nilsson at gøre Sørmander kunsten efter, og det lykkedes, idet han passerede Kiehn Berthelsen i sidste sving. Stillingen stod efter 10. heat således, at Danmark havde 31 points i holdmatchen, medens Sverige havde 29 points. 11. heat gik ligeledes til Sverige, idet Sørmander vandt i den fine tid 1.20,0 mod sin landsmand Bengt Gu-





Flere af vore læsere har efterlyst billeder af de engelske ryttere. Her ses Norman Parker foran Bill Kitchen.

stafsson på andenpladsen. I tolvte og sidste heat kæmpede Morian, og publikum havde så travlt med at se efter ham, at de faktisk ikke havde øje for den vigtige kendsgerning, at Orla Knudsen kørte i mål i tiden 1.21,0, medens Lars Erik Østerberg blev nr. 2. Resultatet blev således som før nævnt, at matchen endte uafgjort med 36 points til hvert hold.

I letvægtsklassen sejrede Erhard Fisker over Kiehn Berthelsen, og sidevognsklassen blev vundet af Hans Jacobsen med 4 points. Denne klasse, der blev kørt i tre afdelinger, vakte ikke særlig stor interesse hos publikum på grund af en hel del maskinskader. Efter at svenskerne kun havde opnået uafgjort i holdmatchen, var de nu stærkt opsat på at vise, at de kunne alligevel, og dette forsøg skete i tre ekspertmatcher. I afdeling A tyvstartede samtlige deltagere fra vort broderland, og medens publikum peb i fingrene blev løbet vinket af. Efter omstart vandt

Jørgen Petersen i tiden 1.22,2 med svenskeren Hasse Engborg på andenpladsen. Afdeling B blev ligeledes vundet af en dansker, idet Aage Andersen passerede mållinien med Bengt Gustafsson lige i hælene. Det var ellers lige ved, at svenskeren havde vundet denne afdeling, idet Irving Irvinger førte med Aage Andersen som nr. 2 indtil sidste sving, da både Aage Andersen og Gustafsson passerede



FORHANDLER I

ÅRHUS

ARNES MOTOR SERVICE

KIRKEGÅRDSVEJ 10, TELEFON 10189

Tidligere

JYDSK MOTOR SERVICE

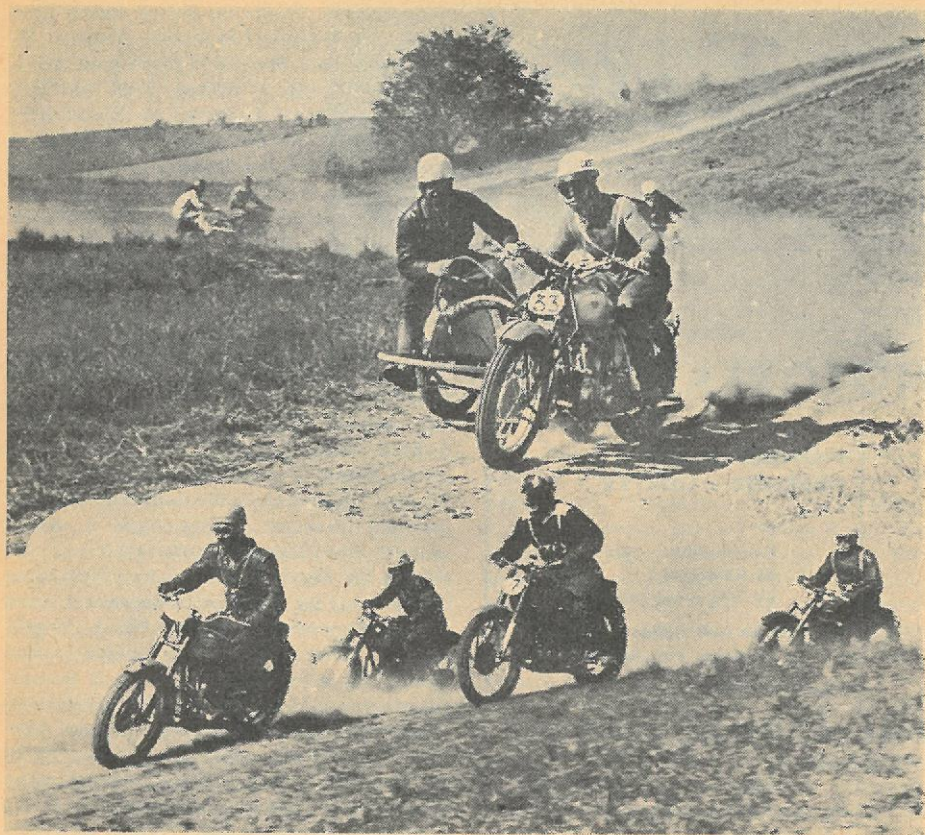
Sjællandsgade 25

SMJ-NUMRENE

1, 2, 5, årgang 1948, købes.

Asger E. Nielsen,

c/o Johansson, Ymersvej 321, Randers.



Vi har i den sidste tid lidt af kronisk pladsmangel således, at flere billeder er blevet udsendt. På opfordring bringer vi her et billede fra scramblebanen i Vinderød. Øverst ses Egon Walther, Triumph, der vandt sidevognsklassen overlegent.

Irvinger. Også i afdeling C kneb det for svenskerne at holde styr på deres maskiner, før starten var gået, og det blev atter til omstart. Dette til trods vandt Rune Sørmander alligevel i tiden 1.17,9.

Uden overdrivelse kan det vel nok siges, at Næstved Speedway er blevet den store attraktion for de motorsportsinteresserede, der gerne vil se fine løb, og Næstved Motorklub havde da også engageret en række meget fine ryttere til løbene den 17. juni. Der var både engelsk, norsk, svensk og dansk deltagelse, og så dygtige og erfarne ryttere som Fred og Eric Williams, Basse Hveem og Henry Andersen var indbudt. Desværre var banen meget hård, og alle forsøg på at gøre den løsere ved vanding hjalp ikke. Alligevel blev der vist fin kørsel, og stemningen var høj på tilskuerspladserne. Løbene blev indledt

med, at Basse Hveem forsøgte at slå Bob Oakleys banerekord på 1.15,7, men den vanskelige bane gjorde, at nordmanden kun opnåede 1.20,0 for 4 omgange med flyvende start. Samme tid blev iøvrigt opnået af Fred Williams i en tomandsmatch med Basse Hveem, og det blev dagens bedste tid.

I udskilningsmatch I stod der en drabelig kamp mellem Henry Andersen og Eric Williams. Englænderen drog af med sejren, idet han passerede mållinien 4/10 sek. før nordmanden. Vindertiden blev 1.22,6. Anden udskilningsmatch gik ligeledes til en englænder. Det var verdensmesteren Fred Williams, der drog af med sejren, men først efter en voldsom fight med Kiehn Berthelsen. Vor dygtige landsmand førte lige indtil den sidste langside før mål, men måtte så se sig overhalet af

Velocette

KVALITETSMÆRKET

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 Kødbyen og Fragtmandshallen
København V

GENTOFTE
BOGTRYKKERI

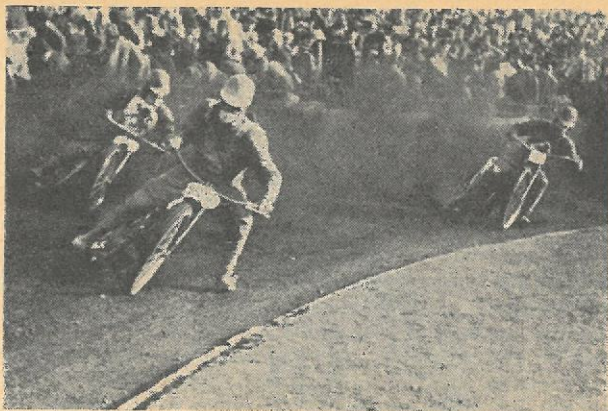
KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål

engländeren. Tredie og sidste match blev vundet af Werner Lorentzen, Norge, i tiden 1.24,1 med Morian Hansen som nr. 2. I ekspertmatch A deltog Fred og Eric Williams, Henry Andersen og Kiehn Berthelsen. Det var en stor overraskelse, at Henry Andersen vandt både 1. og 3. heat, medens han i 2. heat førte klart, men pludselig måtte udgå med motorskade. Slutresultatet blev, at nordmanden og Eric Williams hver fik 6 points, verdensmesteren 4 og Kiehn Berthelsen 2 points. Rytterne i ekspertmatch B var nordmændene Basse Hveem, Werner Lorenzen og Edvin Friederichsen samt Olle Nygreen, Sverige. Basse Hveem vandt matchen med 9 p., medens Nygreen fik 6 p. Ekspertmatch C blev vundet af Orla Knudsen med 6 points foran Aage Andersen, der blev nr. 2 med 5 points. Morian Hansen og Åstrøm, Sverige, deltog også i denne match, men Morian kunne til trods for at han fik overladt banens nye JAP-racer ikke klare sig og blev sidstemand med 3 points, medens Åstrøm fik 4. Tredie heat i denne match var meget spændende, da alle rytterne havde 3 points, før starten gik. En udfordringsmatch mellem Fred Williams og Basse Hveem blev klart vundet af engländeren, der førte fra start til mål, og selvom nordmanden gjorde, hvad han kunne, måtte han se sig slået. Et præmieløb blev vundet af Kiehn Berthelsen med Orla Knudsen, Aage Andersen og Morian som henholdsvis nr. 2, 3 og 4. En såkaldt »Dagens Match« blev en dobbelt norsk sejr, da Basse Hveem og Henry Andersen kørte over mållinien som nr. 1 og 2. Nygreen blev nr. 3 og Fred Williams nr. 4. Et standardløb blev vundet af John Helfeldt, København, foran Villy Andersen.

Fredericia Motorklub af 1945 indviede den 17. juni sin nye motorbane ved Hannerup. Banen var noget blød, hvorfor den hurtigt blev opkørt, og dagens hurtigste tid for 4 omgange à 350 m blev da også kun 1.27,9. Det var Uno Jensen, der i første afdeling af ekspertløbet opnåede denne tid. I 2. afdeling styrtede han imidlertid og måtte overlade førstepladsen til Lindegaard Petersen, og i 3. afdeling var Uno Jensen igen uheldig, idet kæden sprang. Resultatet blev, at Erhard Fisker vandt ekspertmatchen med 13 points, og Jørgen Petersen besatte andenpladsen

Og her er flere englændere. Norman Parker fører foran Bill Kitchen og Jack Parker. Tilskuerne dukker sig for sløggereggen, medens maskinerne fræser gennem svinget. (Haibert Foto.)



med 10 points. Svend Nissen, Odense, vandt senior special med 14 points foran Niels Nielsen, der måtte nøjes med 12 points. I senior-sport klassen blev resultatet, at Børge Mørk vandt alle 3 afdelinger, medens Johannes Mygind og Jørgen Paaske besatte henholdsvis anden- og tredjepladserne i samtlige tre afdelinger. Sidevognsklassen blev vundet af Johs. Hansen med 8 points, og i letvægtsklassen drog Jørgen Paaske af med sejren.

På moto-cross banen i Volk Mølle havde Aalborg Motor Klub den 17. juni arrangeret en række løb. Dagens største løb var for seniorer, og det endte med en drabelig kamp mellem Knud Nielsen, Aarhus, og Ejvind Hansen, Ejstrup. Da 2. afdeling var kørt, havde begge ryttere en første- og en andenplads. Knud Nielsen førte hele løbet indtil de sidste 50 m før mål, hvor det lykkedes Ejvind Hansen at presse sin maskine frem til sejren. Knud Nielsen vandt et pokalløb og fik noteret tiden 4.40,1, hvilket var dagens hurtigste tid. Senior B blev vundet af Børge Petersen i tiden 5.07,8, medens Rasmus Kornum vandt sidevognsklassen med 12 points foran Vagn Poulsen. Der skete en del styrt i denne klasse, men ingen kom til skade med undtagelse af Aksel Møller, der styrtede under træningen og fik hjernerystelse. I stedet kørte Vagn Poulsen, der var Aksel Møllers sidevognsmand, og han blev som nævnt nr. 2.

Dagens hovedbegivenhed på Gentofte Stadion den 24. juni var holdmatchen mellem Fyn og Sjælland. Matchen blev kørt over 15 heat, og til trods for, at fynboerne havde forstærket deres hold

med Orla Knudsen, blev det en overlegen sejr til sjællænderne, der vandt med 41 points mod 30 points. I 9. heat indtraf der en situation, der let kunne have fået alvorlige følger. Uno Jensen var lige kommet ud på langsiden efter anden omgang og gav fuld gas, da gashåndtaget satte sig fast. Med 80—90 km/t drøned han ind i svinget, og publikum så ham køre klods op af hegnet. Han kom dog igennem svinget uden at styrte, og passerede mållinien med samme rasende fart og kom ind som nr. 2. Først, da han ville prøve at kvæle maskinen, styrtede han. Det er egentlig mærkeligt, at rytterne ikke sætter deres eget liv så højt, at de gider at montere en kortslutningskontakt på styret. Det er jo langt fra en sjælden begivenhed, at gasspjældet sætter sig fast, og mange gange resulterer det i, at rytteren må lade livet. I et andet heat opstod der også en farlig situation. Morian havde overtaget føringen med Orla Knudsen lige i baghjulet, og som tredje mand lå Kiehn Berthelsen. Kiehn fik lige overhalet Orla Knudsen og skulle til at

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 13 504

kæmpe med Morian om førstepladsen, da et stelbrud forårsagede, at hans benzintank faldt af. Knallert-løbet blev en stor sejr for BFC, der besatte 1., 2. og 3. pladsen. Juniorløbet blev vundet af Gudmund Petersen, medens Leif Hirsborg besatte førstepladsen i en udfordringsmatch. Dagens bedste tid blev opnået af Jørgen Petersen, der fik noteret 1.30,4.

Den 24. juni var der bakk løb i Glyngøre, og der deltog såvel motorcykler som automobiler. I et sving lige før selve bakken opstod der en farlig situation, idet en rytter mistede herredømmet over sin maskine og kørte ud gennem afspærringen, og uden baneledelsens vidende havde nogle tilskuere taget opstilling her. Heldigvis blev disse ikke ramt. Deltagerne var fortrinsvis begyndere, og der blev vist udmærket kørsel. Dagens hurtigste tid for solomaskinerne var 17,3 sek., og sidevognsmaskinerne brugte 23 sek. om at gennemkøre banen, medens hilerne måtte bruge betydelig længere tid.

Løbene på Gladsaxe Speedway den 28. juni fik et noget dramatisk forløb, idet den unge rytter Crone Jørgensen efter at have tyvstartet to gange blev bortvist fra banen. I Søborg-løbets sidste heat kørte han ind i elastiktovene, før starten var gået, og han nåede at køre flere meter, før tovene brast. Efter at have kørt banen rundt stillede Crone Jørgensen op igen, men heller ikke denne gang skulle det lykkes. Han smuttede under tovene, og blev med det samme bortvist fra banen af løbsledelsen, der imidlertid gjorde den fejl at lade en officials tage fat i rytteren, medens en anden hev i maskinens forhjul. Det så ikke godt ud. Der deltog henved 50 unge ryttere i løbene, og der skete en del styrt, men ingen alvorlige. Dagens bedste tid i standardklassen fik Alfred Larsen, der kørte de fire

omgange på 1.25,2. Et specialløb blev vundet af Erik Wincentz i tiden 1.24,9, medens Kjeld Andersen passerede mållinien som nr. 2. Bagsværdløbet vandt Henry Christensen, der kørte på 1.33,0.

Motorløbene på Odense Speedway den 1. juli fik et yderst spændende forløb, idet Morian viste sig at være det syd-afrikanske hold overlegent. I ekspertklasse A måtte »De flyvende hjorte« se sig slået, til trods for deres fine kørsel, og Morian fik 6 points, medens Bob Raw og Boshoff hver fik 5. I klasse B sejrede svenskeren Lindarv med 7 points, mens Harry du Toit, Sydafrika, besatte andenpladsen. Klasse C blev vundet af svenskeren Jonasson. Ejvind Hansen vandt et præmieløb, medens Fenton, Sydafrika, blev sejrherre i et handicap. Det skal nævnes, at det sydafrikanske hold har startet i Holland, og der vandt de 14 af 16 heats mod de bedste hollandske kørrere. Billy Raw satte ved samme lejlighed banerekorden ned til en 1.15,0, hvilket er lidt af en bedrift.

På den nye motorbane ved Rønne blev der den 1. juli afholdt en række løb, og foruden en række danske kørrere deltog også to svenskere, nemlig Ekberg og Carlsson. Kiehn Berthelsen lagde for med at sætte banerekorden ned til 1.20,0, hvilket er 7,1 sek. bedre end den gamle rekord. Det må dog tages i betragtning, at banen i mellemtiden er blevet forbedret en hel del. Letvægterne var de eneste standardmaskiner, der deltog i løbene, og de to første heat gik til Erhard Fisker, medens Bue Jensen drog af med sejren i slutheatet. Egon Walther vandt samtlige heat i sidevognsklassen, men det skyldes sikkert ikke mindst, at han kørte en Triumph Tiger 100, som har en fantastisk acceleration. I et andet sidevognsløb måtte han dog overlade førstepladsen til Aksel V.



**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

Hansen, der fik noteret tiden 1.38,9. En udfordringsmatch blev vundet af Ekberg i tiden 1.28,1. I dette løb udgik Kiehn Berthelsen. Otte ryttere deltog i et special-handicap og de tre første ryttere, der passerede mållinien, var Leif Hirsborg, Kiehn og Crone Jørgensen. Hirsborgs vintertid blev 1.28,9.

★

Fantastisk fin kørsel på Gladsaxe

Den 5. juli kørtes på Gladsaxe den med spænding imødesete landsmatch mellem det sydafrikanske speedway-hold »Gemserne« og et udvalg af danske eksperter, og man kan uden overdrivelse sige, at samtlige deltagere gjorde deres yderste for ikke at skuffe de ca. 20.000 tilskuere, som var mødt frem i den lune sommeraften. Hver af de to nationer stillede med seks mand, men kaptajnen for det sydafrikanske hold, Fuller, der havde brækket et ribben ved et løb i Amsterdam, var erstattet af reserven Fenton. Til gengæld måtte vi på det danske hold undvære Orla Knudsen, der for tiden er på en kombineret ferie- og sportsrejse i det sydlige udland.

Der kørtes i 12 heats med fire startende ryttere i hvert, som gav de tre første mand henholdsvis 3, 2 og 1 point. Arrangementet klappede ualmindelig fint med et minimum af ophold mellem de enkelte starter, og rytternes gå-på-mod og kampvilje var lige fra første færd oppe på de helt store højder. Sydafrikanerne sikrede sig dog hurtigt et forspring således, at de efter 3 starter havde 12 points mod danskernes 6. Men det blev ikke til nogen almindelig nedsabling — ikke mindst takket være Kiehn Bertelsens eminente kørsel, han scorede i sine fire starter 11 points af 12 mulige — og han blev pænt fulgt op af Jørgen Petersen og Aage Andersen med hver 7 points. Irwing Irwinger scorede 5, Morian 3 og Erhard Fisker 2 points.

Stærkeste mand på det sydafrikanske hold var B. Raw, som scorede 13 points. Den omstændighed, at han opnåede 1 point mere end teoretisk muligt, skyldtes, at han trådte ind som reserve i om-



Kraftig
Livlig
Gnist

SMITHS

K.L.G.
TÆNDRØR

★ Gnistrende godt

VILH. NELLEMAN A/S

starten i 4. heat i stedet for A. Blankfield, der kom til skade umiddelbart efter starten i det første forsøg. I dette uheld var tre ryttere impliceret — Blankfield og Jørgen Petersen lå i spidsen i det første sving tæt fulgt af Morian og Fenton, da Blankfield pludselig lægger sig på tværs af banen — Jørgen Petersen smøg sig udenom mellem hegnet og den væltede rytter, medens de to efterfølgende ikke havde nogen chance for at undgå en kollision. En brøkdæl af et sekund senere var banen et virvar af væltede maskiner og ukampdygtige ryttere — et betænkeligt og heldigvis sjældent syn på vore baner. Morian var den første, der kom op — han humpede over til ryttergården med blodet strømmende ned ad ansigtet, hvilket dog ikke hindrede ham i at starte igen og vinde det 12. heat, medens de to sydafrikanere var gjort ukampdygtige — A. Blankfield blev kørt på hospitalet med hjernerytelse og brud på venstre hånd. Bedste udlændinge var iøvrigt H. Du-Toit og T. Boshof med 7 points hver — den førstnævnte af de to blev iøvrigt diskvalificeret i 8. heat, fordi han havde krydset banen på ureglementeret vis.

Resultatet af de øvrige løb blev:

Juniorløb: Jørgen Lykke 1.37,7, Frede Larsen 1.38,0. — Ermax-løb C: Jørgen Petersen 6 points, Fenton 3 points. — Ermax-løb B: Aage Andersen 6 points, Irw. Irwinger 3 points. — Ermax-løb A: Kiehn Bertelsen (på bedste tid) over Fenton. Aftenens hurtigste omgang kørtes af Kiehn Bertelsen i holdmatchens 5. heat: 1.18,9.

★

Jorden rundt på 21 dage

med en Austin A 40

Fredag den 22. juni landede en af KLM's DC-4 Skymasters i London lufthavn, og om bord befandt sig fire mand og en Austin, model A 40, som 21 dage før var startet fra det samme sted på en kombineret bil- og flyverejse jorden rundt. Hensigten var naturligvis i første række at gøre propaganda for en af fabrikens eksportmodeller, og turen var lagt således til rette, at man kørte bil på de strækninger, over hvilke man på forhånd kunne vente at overholde en rimelig gennemsnitshastighed, medens man på de øvrige strækninger benyttede luftvejen.

Vognen blev fløjet over til lufthavnen Le Bourget ved Paris, og herfra kørte vognen til Brindisi i Syditalien, hvorefter den befordredes videre til Beirut pr. fly. Efter at have tilbagelagt strækningen Beirut-Basra pr. vogn fløj man til Bombay og kørte herfra videre med vognen til Calcutta. Herfra gik flyturen over Guam, Wake Island og Hawai til Los Angeles, og her startede den lange tur tværs over det nordamerikanske fastland. Turen gik over Indianapolis og New York til Montreal og herfra videre med fly direkte til flyvepladsen Prestwick i Skotland. Den sidste strækning til London blev atter tilbagelagt i bil.

Holdets anfører var Austin fabrikernes propagandachef Alan Hess, og hans tre hjælpere var Ralph Sleight (som i 1949 slog den uofficielle rekord for strækningen England-Kapstaden med en A 70), Ronald Jeavons (som bl.a. sammen med Hess har sat den bestående rekord for serieproducerede vogne over 10.000 miles på Montlhery-banen ved Paris) og George Coates (som ligeledes sammen med Hess kørte i syv døgn på Indianapolis-banen i en A 90 med en gennemsnitshastighed på 112,5 km/t). De fire mand skiftedes til at køre på den måde, at der var to mand i vognen, medens de to andre hvilede sig i flyvemaskinen.

Den samlede tilbagelagte distance under jordomrejsen var godt 48.000 km, heraf registreredes på vognens speedometer ca. 14.900 km. Der foreligger endnu ikke en endelig logbog for hele turen, men en overslagsregning viser, at vognen under sin kørsel har overholdt ca. 40 km/t på et vejnet af stærkt skiftende karakter, hvilket efter omstændighederne sikkert kan betegnes som et overmåde godt resultat.

★

Speedway-kører dræbt på Hinge banen

Søndag den 1. juli kørtes der motorcykleløb på banen i Hinge, hvorunder den 20-årige rytter Niels Floor fra True ved Randers kom ulykkelig af dage som følge af et styrt i det næstsidsste sving inden målet i dagens 16. start for senior solo. Det er første gang efter krigen, at motorsporten herhjemme har krævet menneskeliv blandt sine udøvere.

Efter en øjenvidneberetning foregik uheldet på følgende måde: Floor, der i en foregående start havde præsteret dagens hurtigste tid, mistede — da han gik ind på sidste omgang — herredømmet over maskinen, idet hans fod gled ud af fodbøjlen, og da han gik ind i det følgende sving, begyndte maskinen at slingre, hvorefter den kom for nær til hegnet, som fangede fodbøjlen, og Floor blev kastet ud på banen. Den efterfølgende rytter, Johannes Jensen fra Silkeborg, forsøgte at kaste sin maskine, men kunne ikke undgå at ramme Floor, som blev dræbt på stedet.

Til belysning af den tragiske begivenhed, der naturligvis medførte løbenes øje-

blikkelig standsning, anføres det, at ulykken i første omgang skyldtes en ujævnhed i banen umiddelbart efter mållinien — et forhold, som vækker til eftertanke, og som rejser tvivl om, hvorvidt kvaliteten af alle baner her i landet er 100 pct. tilfredsstillende. Selvfølgelig er det i det enkelte tilfælde fristende for unionens kontrolanter at vise sig velvillig overfor en klub, som med store ofre har anlagt egen bane, men der må ikke i fremtiden kunne rejses tvivl om banernes forsvarlighed — specielt tyder det foreliggende tilfælde på, at normer for motorbanernes maksimalt tilladelige ujævnhed er påkrævet. Det drejer sig jo ikke blot om klubbernes økonomi — også om menneskeliv.

Kai Hansen i internationalt format

Kai Hansen — populært kaldet Lille Kai — har åbenbart fundet ud af, at det ikke er den store forretning at køre F-3 løb her i landet, af hvilken grund han har søgt kontakt med udenlandske, navnlig tyske klubber. Forhandlingerne resulterede i, at Kai Hansen blev engageret til et løb på den 7,4 km lange Hockenheim bane den 14. maj. På denne bane, der ligger ved Heidelberg, deltog han i et indledende heat og slutheatet, i hvilket han placerede sig som nr. 4 efter en hård konkurrence med kørere af internationalt format — ialt startede 20 kørere i slutheatet. Den tyske mester Toni Kreuzer vandt løbet med englænderen Tommy Frost på andenpladsen, medens en franskmand gik i mål som nr. 3 foran Kai Hansen. Kai Hansens Effyh gik 160 km/t på langsiden, men sidevinden var meget mærkbar på den lette vogn. En fransk kører gik i spin på langsiden og blev dræbt.

Kai Hansens gode placering i dette løb førte til et engagement på Nürburgring den 3. juni, og det var i store træk de samme kørere, der skulle starte her. Kai fik en god træningstid og startede i feltets anden række. Ti minutter før løbet skulle starte, begyndte regnen at styrte ned, og regnen holdt sig afvekslende med haglhyger løbet igennem. De to første kurver efter starten er beton, men det tredje sving er asfalt — godt gennemvædet med olie. Kai lå som nr. 4, da feltet gik ind i den

tredie kurve, og her gik Effyh'en på tværs af banen for til sidst at vende næsen den gale vej. Selvfølgelig er det et handicap ikke at have differentiale på en fast bane. Vor lille landsmand måtte med bitterhed se hele feltet passere, medens han selv holdt med stoppet motor. Da den sidste mand var kørt forbi, hoppede Kai Hansen ud af vognen, vendte den og fik den trillet i gang ned ad en bakke, der til alt held ligger lige efter svinget. Motoren startede villigt, og Kai optog forfølgelsen, men hans tempo har sikkert været for voldsomt, for på næste omgang skete akkurat det samme igen, blot var Kai kommet ned ad bakken denne gang, og han måtte løbe op ad den næste bakke, inden vognen kunne startes. »Jeg troede, jeg havde fået et hjerteslag,« fortæller Kai Hansen, »men jeg kom da i gang igen.« Kai kom rigtig nok i gang, men han havde sat sig på sine briller og måtte således gennemføre løbet i regn og hagl uden briller. Den kendsgerning, at han gennemførte som nr. 9

„DERBY“

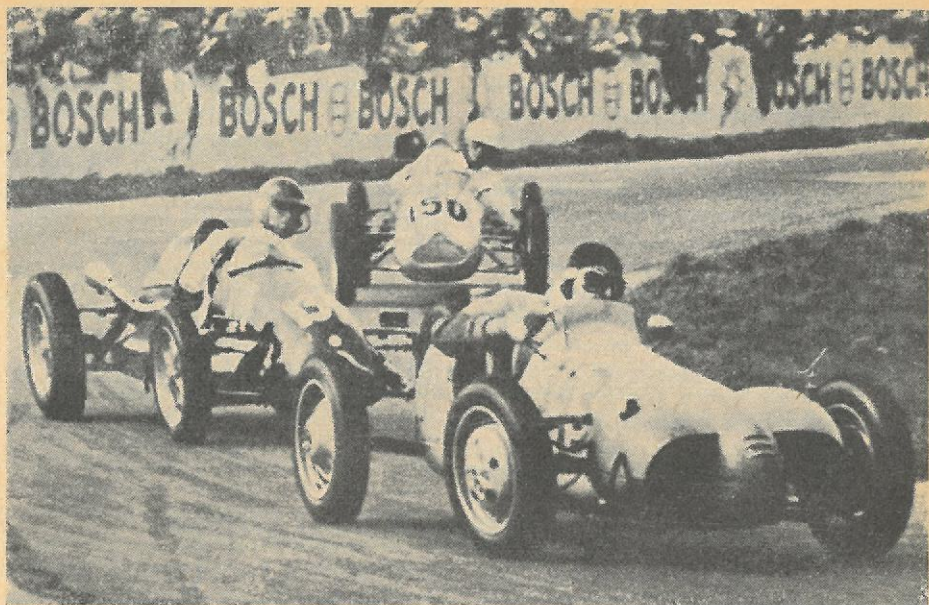
FRITS MØLLER

Opretning af stel, gaffer og dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885



Fra løbene på Hockenheim. De tre hurtigste vogne t en kurve — det var i dette løb, Kai Hansen blev nr. 4.

under de omstændigheder, fortæller lidt om hans kvalifikationer bag et rat. Ialt startede 46 vogne og kun 21 gennemførte.

Den 1. juli startede Kai Hansen på den genåbnede Avus bane i Berlins engelske sektor. Denne gigantiske motorbane er nu kortet af til ca. halvdelen af sin oprindelige længde, idet hver omgang nu måler 8,25 km. Der kørtes to indledende heat, og de 10 bedste køre fra hvert heat gik til slutheatet. Kai Hansen, der opnåede den bedste træningstid med 143,5 km/t i gennemsnit, gjorde i dette løb en bemærkelsesværdig indsats, idet han støt og roligt kørte sig frem til spidsen. Han brugte en klog taktik og hægtede sig op i de foranliggende vogne og sparede således sin motor ganske væsentligt. På den sidste af de 8 omgange førte Kai Hansen løbet, men hans taktik gav bagslag på den måde, at hans briller var sølet til med olie fra de foran liggende vogne. Han måtte derfor

se sig overhalet af hollænderen Pim Richardsson i en Beels kort før mål, da han umuligt kunne orientere sig inden den sidste kurve. Kai Hansen blev nr. 2 foran flere af Europas bedste køre, bl. a. den tyske mester Toni Kreuzer, der blev nr. 5. Der blev fra de andre rytteres side nedlagt protest mod hollænderens kørsel, idet han flere gange havde skubbet til konkurrenterne. Kai Hansen ville imidlertid ikke underskrive protesten, fordi — som han sagde — det er bedre at få en regulær andenplads end at blive rykket frem til en vinderplads på den måde.

Kai Hansen skal køre i Holland den 22. juli, på Nürburgring den 29. juli og i Freiburg den 5. august, men han har også flere tilbud fra Italien og Spanien. Han har en anseelig sølvtøjssamling med hjem, blandt andet en stor punchebowle udsat som ærespræmie af folkevognsfabrikken.

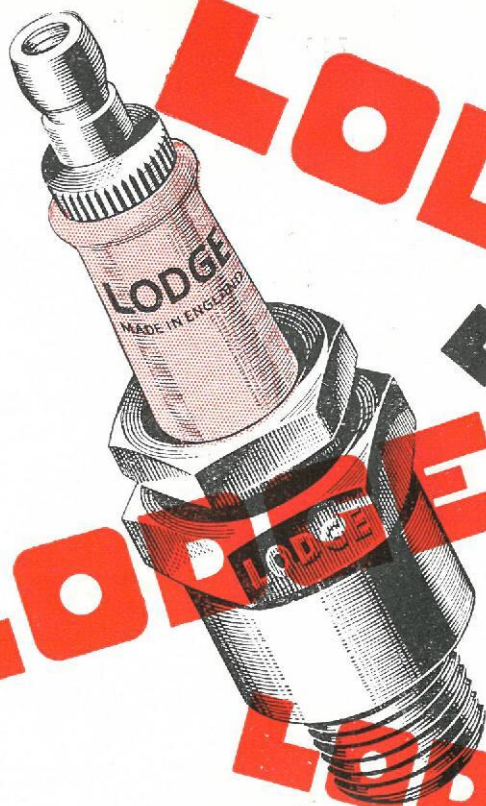


Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213 · LUNDTØFTEGADE 100 · TAGA 4869

— FLERE OG FLERE
KØRER BEDRE
OG BEDRE
MED



REPRÆSENTANT FOR DANMARK: AXEL KETNER . KØBENHAVN

3573
Kalo Jensen

3237

BLUE
seal

DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER

A/S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 · ODENSE