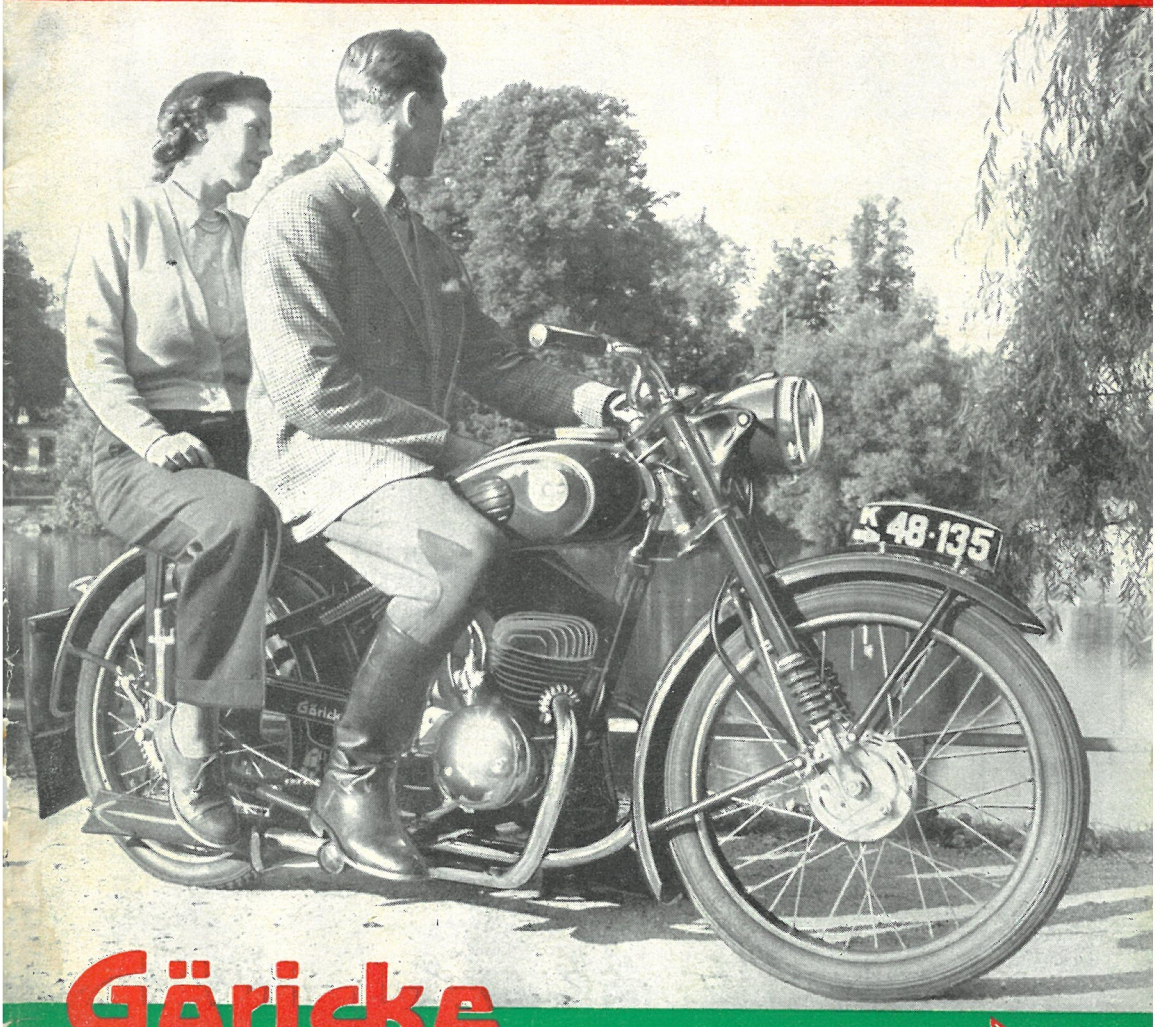
NR. 10 - 5. ÅRG.

OKTOBER 1951

SKANDINAVISK MOTOR Journal

TEKNISK TIDSSKRIFT FOR AUTOMOBIL- OG MOTORCYKLESPORT

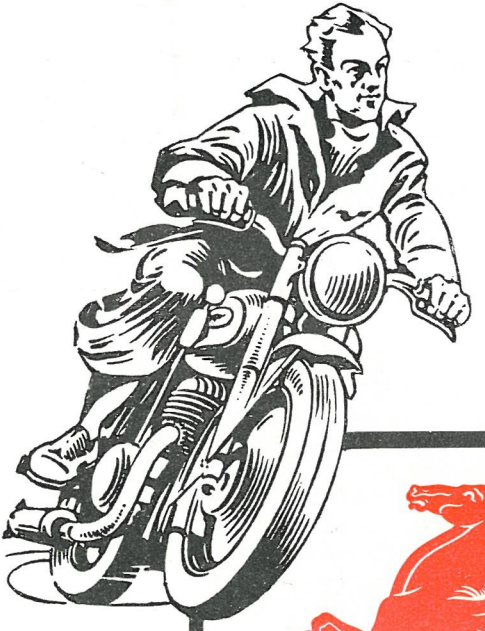


Göricke

ENESTÅENDE ØKONOMISK - ENESTÅENDE STÆRK, TELESKOPISK AFFJEDRING AF BEGGE HJUL

KAN LEVERES OMG. PRIS **KR. 1665.—**

GENERALREPRÆSENTANT: BOHNSTEDT - PETERSEN A/S, KØBENHAVN Ø.



En perfekt, velsmurt maskine, en gnistrende ren motor, der kan aflevere sin maksimale ydelse time efter time, sikker styring med korrekt dæmpning i teleskopgaflen — med andre ord, en maskine, hvis ejer lader den bevingede røde hest være med overalt, en motorcyklist, der kun har tillid til det bedste.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

VERDENS MEST SOLGTE MOTOROLIE

— det er den grønne dunk med det røde syvtal, De skal købe . . .

- kun EEN dunk



- og EEN behandling

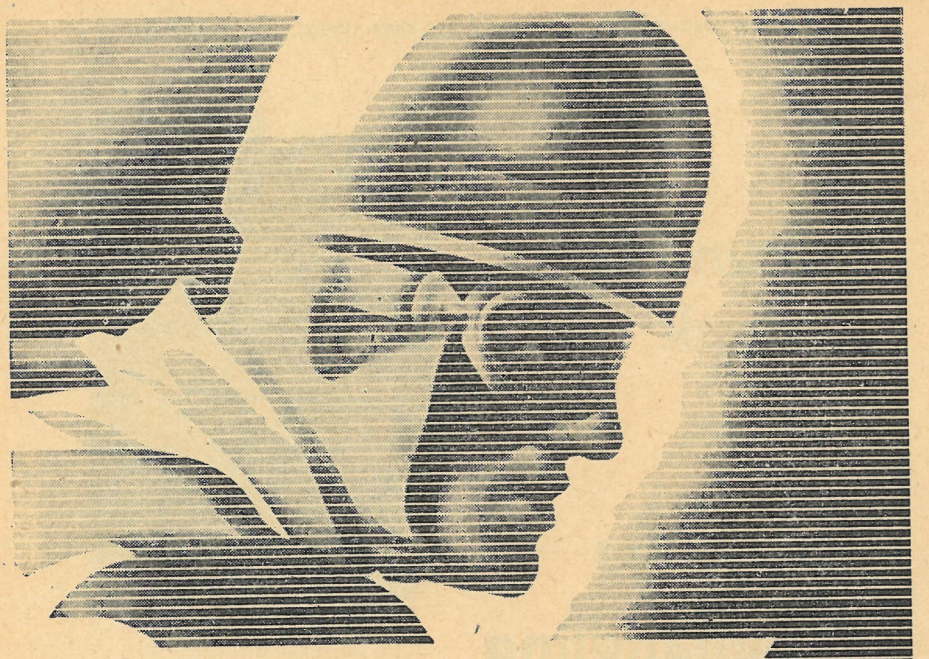
er nok for at opnå

det bedste *resultat*

ICI **Polish 7** er det mest effektive middel til at beskytte og bevare automobilets kostbare lakering. Skånsomt og dog hurtigt opnås den fornemme, højpolerede glans, der kendetegner en virkelig velplejet vogn.

POLISH 7 er **»Speed blend«** derfor hurtigt virkende

Brüel & Trading



Følg Eksperterne
brug Castrol den „selvrensende"

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

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

WAKEFIELD Castrol MOTOR OIL

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

SKANDINAVISK
MOTOR Journal

5. ÅRG. 15. OKTOBER 1951 NR. 10

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

Ansvarhavende redaktør:
Mogens Damkier

Forretningsfører:
Holger Nielsen

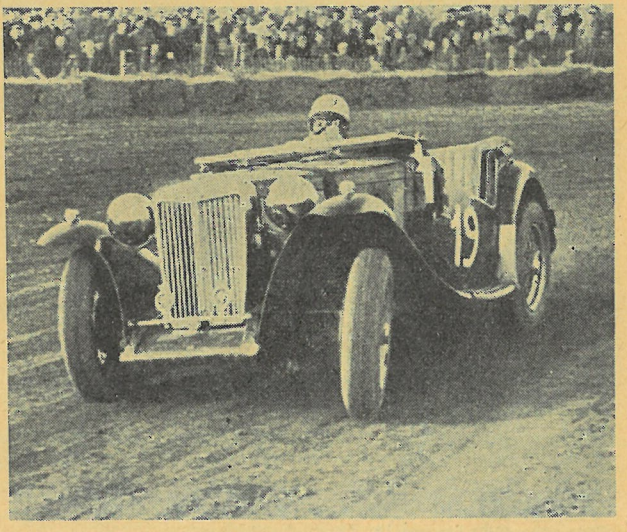
Årsabonnement kr. 15,00
Løssalgspris kr. 1,50

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

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

★

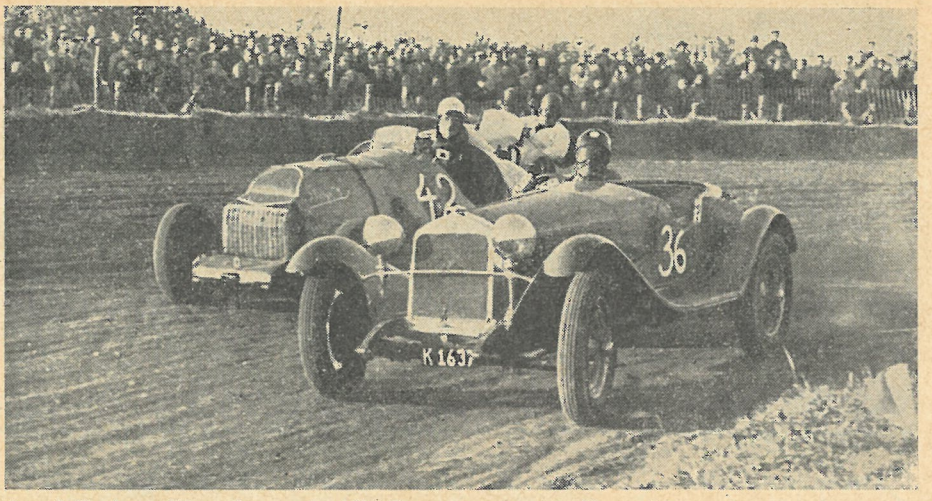
Danmarksmesterskaberne for automobiler 487
Targa Florio 490
Nurlizering 497
Danmarksmesterskaberne i Århus 500
Reparationsteknik I, ventiler 506
Fra bane og vej 512
Er USA ved at slå bak? 516
Sådan ta'r man et dæk af 518
Den nye Mercedes »300 S« 521
Det internationale seks-dages trial .. 522
Skåneloppet 524
Goldie Gardner 525
Bosch elektriske anlæg III 526
Vi prøvekører Husqvarna 528
Modelracere 531
Fra månedens motorløb 536
Fri udblæsning 539



Vilh. Nellemann i sin M. G. Læg mærke til vognens krængning.

Danmarksmesterskaberne for automobiler

Danmarksmesterskaberne for automobiler blev kørt på Fangel motorbane den 7. oktober, og det fåtallige publikum blev vidne til en række udmærkede og spændende løb. Robert Nellemann var urørlig både i midgetklassen og i klassen for specialvogne, men måtte i klassen for automobiler med et slagvolumen over 2000 ccm afgive sejren til Gunnar Henriksen, København. I handicappet for kørere, der havde opnået en 1. plads i dagens tidligere løb, startede Robert Nellemann i sin lille midgetcar, medens de andre deltagere alle kørte i store specialvogne. Han havde fået et tillæg på 450 m, men kørte sig



Svend Hauberg (36) i den gamle Alfa Romeo og Daniel Olsen (42) i sin specialbyggede Steyer. Bagest Arnold Jensen.

op, og havde han ikke fået en stor karusseltur undervejs, var han sikkert blevet nr. 1, men han måtte nu nøjes med andenpladsen efter Vilh. Nellemann, der vandt med en lille vognlængde. Københavnerne Carl Lynenskjold og Preben Andersen, begge Citroën, var uheldige, idet de begge væltede, iøvrigt i det samme sving, men de slap uden en rift. I løbet for automobiler indtil 2000 ccm var Jørgen E. Søgaard så nogenlunde urørlig i sin Citroën, og i klassen for specialvogne var Robert Nellemann suveræn i sin Allard, skønt Louis Winther i Humber special og Sv. Hauberg, der kørte en over 20 år gammel Alfa Romeo, gjorde deres bedste. Ligesom sidste år var uheldet ude efter Arnold Jensen. I klassen for automobiler med et slagvolumen over 2000 ccm mærkede han pludselig en voldsom varme i førersædet og opdagede, at gnister fra udblæsningen havde antændt læderstolen. Da det var umuligt at slukke ilden på nogen måde, så han sig nødsaget til at hive hele sædet ud af vognen. Iøvrigt blev resultaterne:

Vogne til 750 ccm: Danmarksmester Jens Petersen, Tirstrup (DKW), 5.58,2, Elo Sørensen, København (DKW), 6.04, Arne Larsen, København (DKW), 6.21,3. — Odenseaneren Ivar Hæggmans tid blev 7.02,5, og Lisberg Jørgensen, Odense, udgik.

Midgetcars: Danmarksmester Robert Nellemann 4.19, Clemmensen, Ballerup, 4.35,8. — Aksel Hansen og Stenhøj udgik.

Vogne til 1100 ccm: Danmarksmester Aage Friis, København (Fiat), 5.16,2, Kurt Christensen, København (Morris med Fiat-motor), 5.18,1. — Jens P. Rasmussen udgik.

Vogne til 1500 ccm: Danmarksmester Vilhelm Nellemann, København (MG), 5.11,2, Louis Schnackenburg, København (MG), 5.15,1. Fr. Lillelund, København (MG), 5.17,1.

Vogne til 2000 ccm: Danmarksmester Jørgen E. Søgaard (Citroën-Sport), 4.53, Carl Lünenskjold, København (Citroën), 5.00,5, Poul Olsen, København (BMW), 5.37.

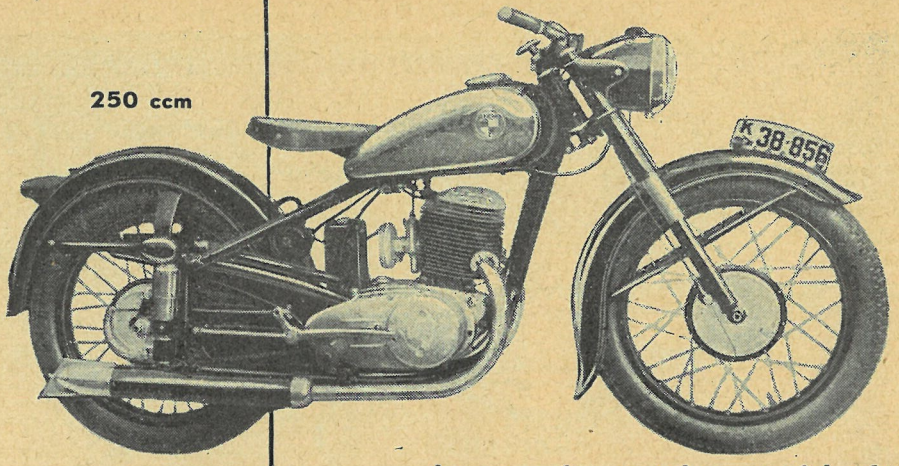
Vogne over 2000 ccm: Danmarksmester Gunnar Henriksen, København (V 8), 4.54,3, Robert Nellemann (V 8) 4.54,9, Mogens Højsholt, København (V 8), 5.06,3.

Specialvogne: Danmarksmester Robert Nellemann (Allard) 4.39,5, Svend Hauberg, København (Alfa Romeo), 5.00,6, Louis Winther, tidl. Gribsvad (Humber-Special), 5.16,4.

Handicap (alle dagens nr. 2'ere): Svend Hauberg (300 meters tillæg) 3.18,2. Robert Nellemann (325) 3.20, Kurt Christensen (200) 3.35,9.

Handicap (alle dagens nr. 1'ere): Vilhelm Nellemann (320) 3.13,5, Robert Nellemann (450) 3.16,2. Gunnar Henriksen (300) 3.18,8.

250 ccm

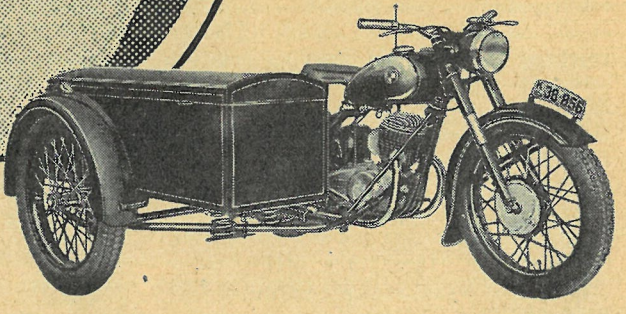


Ingen anden to-takter er så kraftig og ingen fire-takter er kraftigere

når der er tale om 250 ccm maskiner.

PUCH

Puch's patenterede, dobbeltstemplede motor er enestående, fordi den har en topydelse, og dog er så simpel i sin mekaniske opbygning, at den har de lavest mulige drifts- og vedligeholdelses-omkostninger. Puch's dobbeltstemplede motorer er ubestridt de mest slidstærke motorer på markedet, og de smukke Puch motorcykler har uovertrufne køre-egenskaber.



Puch varemotorcykler er efterspurgt som intet andet mærke, fordi en 250 ccm Puch er driftsikker og holdbar og enestående økonomisk

GENERALREPRÆSENTANT I DANMARK:

O. E. ANDERSEN

ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S . SUNDBY 9201

KONTOR — RESERVEDELSLAGER — SPECIALVÆRKSTED KUN FOR PUCH



Banen med de 13000 sving

TARGA FLORIO

AF COLLECTEUR

Da det første løb om *Targa Florio* blev udskrevet i 1906, stod det klart for enhver fornuftig sjæl, at *Cavaliere Vincenzo Florio* var blevet gal. Det kunne gå, at denne velhavende, sportsbegejstrede bilist havde udsat *Coppa Florio* — en statelig vandrepokal —, som tilfaldt sejrherren i et løb, der kørtes over en anstændig landevejsbane i Norditalien, men da han udsatte et pompøst skjold — en targa — som førsteprisen i et løb, der skulle køres i de sicilianske bjerge, overskred han grænserne for en ekscentrisk rigmands hysteriske luner, og de færreste regnede med, at løbet ville blive en årlig tilbagevendende begivenhed. Heldigvis gik det anderledes, og bortset fra 1915—1918 og 1941—1947 er der hvert år blevet kørt om Cavaliere Florio's skjold.

Sammenlignet med Targa Florio-løbene tager andre landevejsløb sig nærmest ud som søndagspromenader. Vincenzo Florio var nemlig en fantasifuld herre, og med sikker sans for, hvad der skaber et virkelig forrygende løb, havde han fundet alle tiders hårdeste væddeløbsstrækning, *Le Madonie,* i nærheden af Palermo. Den oprindelige Madoniebane var simpelthen 149 kilometers mareridt, der med en højdeforskel på henved 1000 meter førte gennem 1006 kurver — de fleste ondartede hårnålesving med løs belægning. Det var ikke et landevejsløb i den gængse forstand, men en veritabel dødskørsel ad svimlende muldyrstier langs dybe slugter i hjertet af Siciliens utilnærmelige bjerge — i sandhed et løb, der ville sætte mænd og materiel på prøve til det yderste. Ingen kører kunne gøre sig håb om at »lære« banen, og det måtte anses for såre tvivlsomt, om nogen vogn kunne holde til de tre omgange, løbet skulle vare.

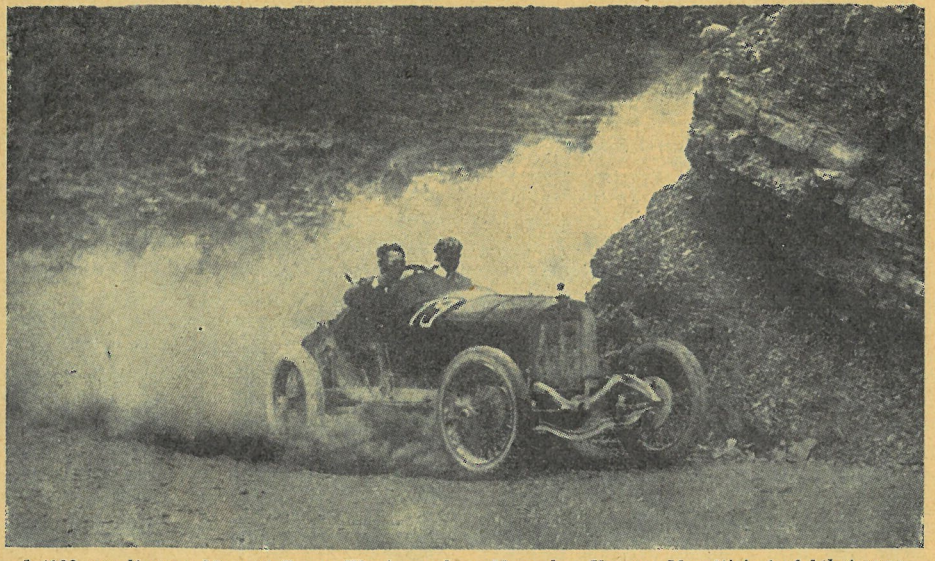
Under disse omstændigheder kan man kun undre sig over, at hele ti vogne kom til start, og det virker lidt overraskende, når deltagerantallet i en samtidig rapport omtales som »skuffende lille«. Endnu mere overraskende virker det dog, at seks vogne gennemførte løbet, som blev vundet af *Cagno* med en 40 hk *Itala* (4 cyl., 130×140 mm) i tiden 9 timer 32 minutter og 22 sekunder, d. v. s. med 46,8 km/t. Dette viser bedre end mange malende adjektiver, hvor

hårdt løbet var, og man må ikke af den beskedne hastighed lade sig forlede til at tro, at der blev kørt langsomt i det første Targa Florio. Cagno var nemlig ingen sinke til at køre bil, hvad han allerede havde vist, bl. a. i Gordon Bennett-løbet 1905, og Itala'en havde en acceptabel tophastighed — men på Madoniebanen tæller ganske andre egenskaber end ren og skær hastighed, og ved at udsætte sin Targa ydede Cavaliere Florio et væsentligt bidrag til udviklingen af de enestående køreegenskaber, der karakteriserer italienske vogne.

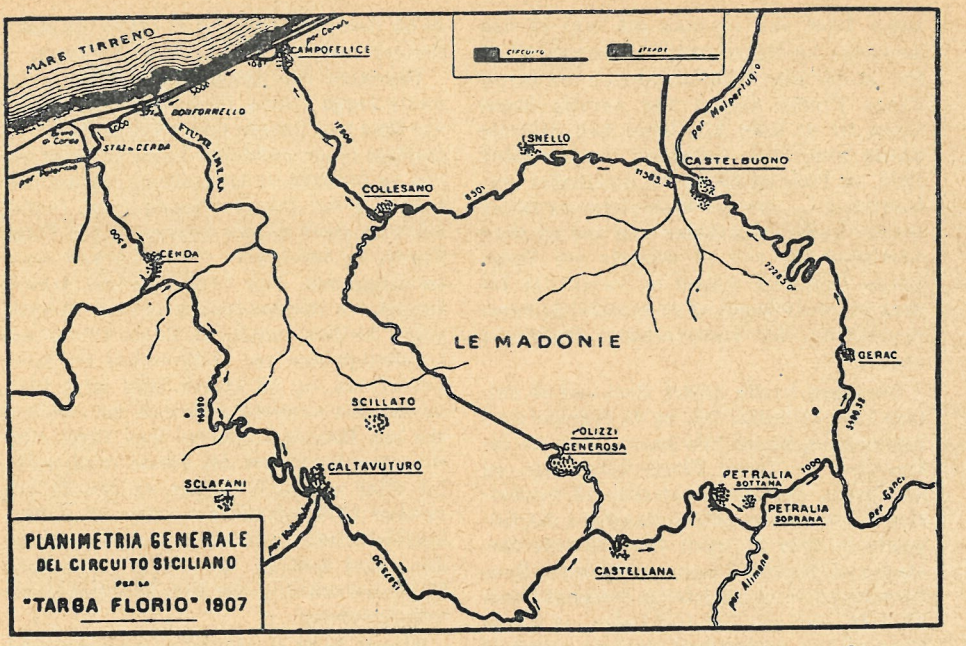
Da ingen hvade mistet livet ved at deltage i det afsindige løb, og da vognene mod forventning kunne tåle banen, voksede interessen for Targa Florio betydeligt, og 43 kørere, der repræsenterede 19 forskellige mærker, anmeldte deltagelse i det følgende år. Den 21. april 1907 startede første mand, *Salvioni*, med en *Pilain* fra Bonfornelli på et så ukristeligt tidspunkt som kl. 5.40. Det må her indskydes, at Targa Florio køres med enkelt start på grund af den smalle, snoede vej, der gør det næsten umuligt at passere en foran kørende vogn. *Felice Nazarro* vandt syv minutter foran sin holdkammerat *Vincenzo Lancia* med en 40 hk firecylindret *F.I.A.T.* (125×150 mm). Gennemsnitshastigheden var 53.9 km/t.

Desværre var deltagelsen ringere i det næste Targa Florio. De forskellige fabriker var ikke begejstrede for at bygge flere forskellige typer væddeløbsvogne til hver sæson og foretrak at koncentrere sig om deltagelse i det franske Grand Prix. Derfor tabte de store kørere interessen for Targa Florio, og løbet blev et mere lokalt amatøranliggende. Fra 1912 blev det tilmed forlagt fra Madoniebanen og kørt ad kystvejen Sicilien rundt, så Targa Florio var i virkeligheden ved at forsvinde fra løbskalenderen, og da krigen brød ud i 1914, havde man nærmest afskrevet det sicilianske løb. Ikke destomindre blev Targa Florio genoplivet som det første europæiske løb efter våbenstilstanden, og den 23. november 1919 udspilledes nogle af væddeløbshistoriens mest dramatiske scener på den noget kortere, men fuldt så skrappe Madoniestrækning, der blev benyttet til efterkrigsløbene.

Blandt de 21 startende vogne var tre 4,5 liters Grand Prix Fiat'er af årgang 1914 (4 cyl. 100×143 mm) og en ganske ny 8 cylindret 4,9 liters *Ballot* (74×140 mm), 140 hk), der førtes af *Réné Thomas*. Endelig



I 1922 vandt grev Masetti Targa Florio med en Mercedes. Her ses Masetti i et af løbets vanskelige sving. Hver vogn rejste en støvsky, der i den stille bjergluft blev hængende i mange minutter. Ofte var svingene skjult for kørerne af disse støvskyer.



Den gamle Madonie bane, som den så ud i 1907. Banens længde var 149 km, og der var 1006 sving, der hver især krævede den største agtpågivenhed.

var der to af de elegante 2,5 liters *Peugeot*-racere (4 cyl. 75×140 mm, 80 hk) fra 1914, som kørtes af *Réville* og *André Boillot*, en yngre broder til den berømte *Georges*, »Frankrigs største chaufför«, der var faldet i krigen som flyver.

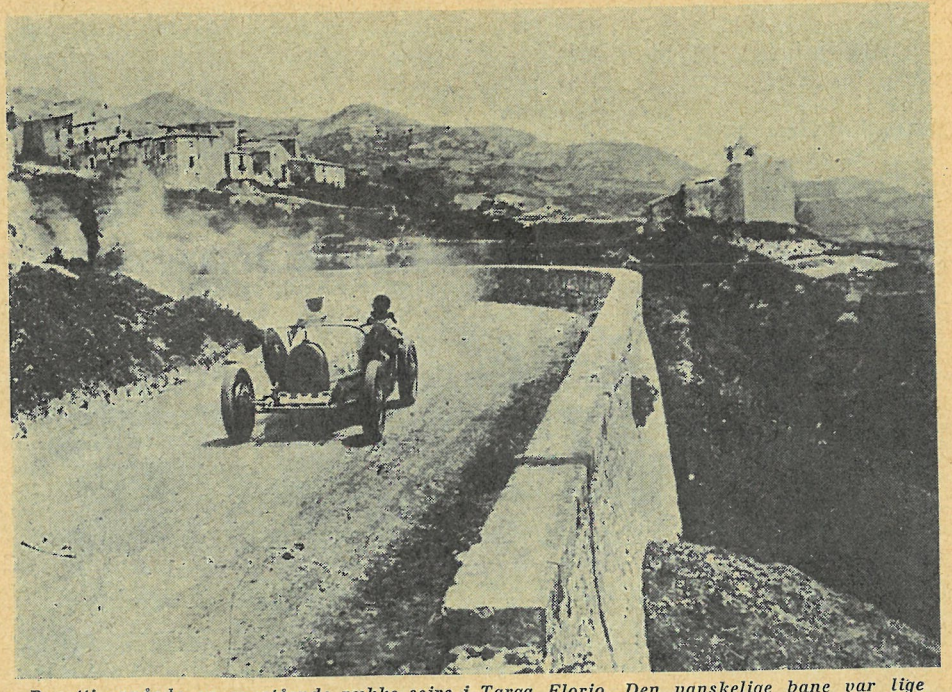
Vejrguderne havde sørget for en yderst passende iscenesættelse. Natten før løbet øste det vande ned, og da vognene een for een blev sendt afsted, lå der to-tre tommer sne på vejen oppe i højdedragene. Réné Thomas startede som nummer syv, men passerede startstedet knapt to timer senere som den første. Der gik lang tid, inden den næste vogn kom, og sære ting gik for sig ude på banen. *Antonio Ascari* kørte sin Fiat udover vejbanen og styrtede i en slugt, *Landri* kørte mod en stensætning med en af de store Itala, og Réville smadrede sin 2,5 liters Peugeot. Omtrent alle deltagerne gik »i grøften« een eller flere gange, og feltet var skrumpet meget ind. André Boillot var næste mand forbi tribunerne og havde — hvad mere var — fuldført sin første runde næsten fire minutter hurtigere end Thomas. Hvordan han drev den lille Peugeot gennem den nye Madoniebanes ca. 1500 sving, ved ingen. Der står ingen tilskuere langs Targa Florio rutens bjergstrækninger, og fra tribunerne ser man kun lidet, men da Boillot kastede vognen ind i venstresvinget efter depoterne, skred den voldsomt ud, »løftede sig tre fod op, faldt ned på to hjul, vaklede en brøkdel af et sekund og kørte op i en skærvebunke, som hindrede den i at styrte udover en ca. 60 meter høj klippe«. Boillot og hans mekaniker halede vognen tilbage på vejen og fortsatte den vilde fart.

Da anden omgang var fuldført, lå den lille Peugeot stadig i spidsen, men vejret var ved at klare op, så Thomas bedre kunne udnytte sin kraftigere vogn. Boillot førte med henved ti minutter, og for ikke at miste føringen standsede han ikke for at tanke, men satte blot farten så meget ned, at mekanikeren kunne gribe en dunk benzin, der blev kastet til ham fra depotet. Mens vognen dansede videre over de opblødte veje, måtte mekanikeren fylde benizntanken op. Først da Boillot havde tilbagelagt den tredie omgang, standsede han for at skifte hjul — og forinden havde han passeret Thomas, der havde sluttet sit løb mod en af de sten, der afmærkede vejen. Boillot førte nu stort, men satte alligevel ikke tempoet ned. Han vedblev at jage sin vogn rundt med fuldstændig for-

agt for fysikens love og sin personlige sikkerhed. Sidste runde så ud til at blive den hurtigste, men da han susede mod mållinien, fandt han vejen komplet blokeret af begejstrede tilskuere. For ikke at køre ind i denne levende mur bremsede han hårdt, og — mindre end ti meter fra målstregen — snurrede hans vogn tre gange rundt og endte med et brag baglæns mod tilskuertribunen. Mængden stormede frem for at hjælpe vognen over målet, og Boillot måtte formelig ved vold holde dem fra vognen for ikke at blive diskvalificeret på grund af »fremmed assistance«. Sammen med sin mekaniker fik han Peugeot'en frigjort, vendte om og fuldførte løbet korrekt, men i det øjeblik, han nåede ind, sank han besvimet sammen over rattet med ordene: »C'est pour la France« — »For Frankrig!«

Med dette løb forsvandt Peugeot ganske vist fra resultatlisterne, men Targa Florio var genopstået i sin fulde glans, og nye navne kom til at figurere. 1920 optræder *Alfa Romeo* for første gang, da *Enzo Ferrari* blev nummer 2 med en 4,5 liters model, og året efter *Mercedes*, ligeledes på andenpladsen. I 1922 vandt grev *Masetti* med en 4,9 liters Mercedes, men det er af større teknisk interesse at erindre om samme års 4-cylindrede (65×113 mm) 1500 ccm Mercedes-model, der var udstyret med kompressor, og som startede blandt de lette vogne. Det var første gang, en vogn med kompressor deltog i et europæisk løb. 1923 besatte Alfa Romeo de to første pladser, og i 1924 gik *Werners* to liters kompressor-Mercedes (4 cyl., 70×129 mm, 120 hk) af med sejren. Hans gennemsnitsfart var 66 km/t, hvilket siger lidt om Werners kørefærdighed og om vognens konstruktion, som dr. *Porsche* tildels var mester for.

Ved denne tid besluttede også en anden af automobilhistoriens store figurer, *Ettore Bugatti*, sig til at prøve sine ideer på den vildsomme Madoniebane, hvor Vincenzo Florio havde rejst en mindesten hvert sted, en vogn var udgået; godt 60 sten markerede steder, hvor gearkasser var blevet sprængt, differentialer blevet »tand-



Bugatti opnåede en enestående række sejre i Targa Florio. Den vanskelige bane var lige noget for de lette, velkonstruerede vogne. Her er en Bugatti lige kommet igennem et af svingene.

løse«, eller hvor en vogn havde taget springet ud i det store ukendte.

Bugatti sendte en 8-cylindret to liters model (type 35, 60×88 mm, ca. 100 hk), ført af *Meo Costantini*, til start i 1925 mod bl. a. et formidabelt Peugeothold (4 liters glidermotorer). Trods det store handicap i motorstørrelsen viste den mindre vogn sig overlegen, og Costantini vandt med 71,6 km/t — godt 5 km/t hurtigere end den to-liters Mercedes havde kørt det foregående år, og Bugatti'en var tilmed *uden* kompressor.

Targa Florio, var lige et løb efter Bugatti's hoved, for på Madoniebanen kom hans konstruktioners fremragende egenskaber helt til deres ret. Fem år i træk sejrede Bugatti, og det var ikke tomme triumfer, idet både *Maserati* og *Alfa Romeo* af bedste evne søgte at gøre franske vogne rangen stridig. Først i 1930, da Alfa Romeo satte en af de fabelagtige P. 2 Grand Prix-modeller (8 cyl., 61×85 mm, kompressor, 165 hk) ind med *Achille Varzi* ved rattet, lykkedes det at bryde raden af Bugatti-sejre — men kun med knap to minutters forspring, og Bugatti besatte både anden- og tredjepladsen foran de øvrige Alfa Romeo-vogne.

I disse år var Targa Florioløbene rige på voldsomme hændelser, og resultatlisten viser, hvorledes gennemsnitshastigheden årlig blev sat i vejret. Der er dog ingen grund til at dvæle ved de blodige enkeltheder, og jeg vil hellere fremdrage en lidet kendt episode, som ikke figurerer i listen. Foruden det officielle fabrikshold fra Bugattis hovedkvarter i Molsheim deltog flere amatører hvert år med private Bugatti'er. En af disse er gået over i historien som den eneste kvinde, der har fuldført et Targa Florio. *Elli Junek* var en nydelig tjekkisk dame, gift med en velstående bankier fra Prag. Ægteparret havde kun een virkelig passion, bilvæddeløb, og den var de fælles om. 1927 deltog de første gang i Targa Florio. Efter planen skulle fru Junek have kørt de første to omgange og manden de resterende tre, men da han blev holdt tilbage i Prag af forretninger, startede hun alene. Første runde blev tilbagelagt i fin stil, men på anden brød styretøjet sammen. Ved et utroligt held skete det et af de få steder på Madoniebanen, hvor den slags kan ske, uden at vognen forsvinder i en afgrund.

Næste år stillede den modige fru Junek igen og kørte så hårdt, at hun efter godt 150 kilometers kørsel førte løbet foran mesterkørere som *Louis Chiron, Guiseppe Campari* og *Tazio Nuvolari*. Løbet blev kørt uden pardon, men fru Junek beherskede fuldt ud situationen og lå stadig i spidsen, da hun startede på sin sidste runde. Så indtraf et af de mekaniske uheld, som man i væddeløb næsten aldrig ved sig sikker mod, en utæt vandpumpe. Ikke noget af betydning på en almindelig bane, men en katastrofe på Madonis bjergstier, hvor vand er en sjældenhed. Kostbar tid gik tabt, inden kølesystemet på Bugatti'en kunne fyldes op, og da fru Junek kom igang igen, var enhver chance for sejr gået fløjten, og hun sluttede på femtepladsen bag *Albert Divo*, Campari, *Conelli* og Chiron, hvilket så sandelig ikke er noget at skamme sig over.

Den stilfærdige dame fra Prag kørte aldrig løb mere. Hendes mand kom af dage under det tyske Grand Prix i 1928, men hun overlevede krigens omskiftelser, og jeg hørte sidst om hende i 1946. Hvor mon hun er i dag . . .

Efter Bugatti's glansperiode på Madoniebanen blev Alfa Romeo enerådende, omend hårdt trængt af *Maserati*, men da 750 kg's Grand Prix-formelen trådte i kraft i 1934, gik udviklingen i en sådan retning, at det sicilianske løb efterhånden mistede sin betydning. Det sidste løb over Madoniebanen blev kørt i 1936, men for sportsvogne indtil 1500 ccm, og derefter blev Targa Florio kørt på *Palermo*-rundstrækningen. Siden sidste krig er det blevet udskrevet for sportsvogne og kørt ad kystvejen Sicilien rundt, en godt 1000 km lang strækning med noget over 13.000 alvorligere sving — d. v. s. ca. 16 i minuttet, når man kører stærkt!

Løbet har således bevaret meget af sin oprindelige karakter og har stadig en fremtrædende plads i løbskalenderen, men navnet Targa Florio vil dog altid være knyttet til den smalle Madoniebane, hvor Cavaliere Florios små mindesten erindrer om forhåbninger, der ikke holdt stik, og episoder, der nu hører historien til.

P. S.

Den 9. september i år blev Targa Florio genoplivet på den klassiske Madoniebane, hvor 25 vogne startede, men kun syv fuldførte.

Franco Cortese vandt med en *Frazer-Nash* og opnåede en gennemsnitshastighed af 76,6 km/t, men Nuvolari's rekord fra 1932 over samme strækning (8 omgange à 72 km, ialt 576 km) står endnu urokket med 82,5 km/t. Det er iøvrigt første gang, en engelsk vogn har vundet dette hårde løb, som stadig udskrives af Cavaliere Florio, der i dag er præsident for Palermos Automobilklub. Traditionen tro betales der ikke startpenge i Targa Florio, men til gengæld er præmierne enorme. Cortese fik ikke mindre end ca. 34.000 kroner for sin førsteplads.

C.

År	Bane	Distance	Vinder	Mærke	Gn.snit
1906	Gl. Madonie	450 km	A. Cagno	Itala	46,8 km/t.
1907	»	450 »	F. Nazarro	F.I.A.T.	53,9 »
1908	»	450 »	Trucco	Isotta-Fraschini	59,9 »
1909	»	150 »	F. Ciuppa	S.P.A.	54,6 »
1910	»	300 »	Cariolato	Franco	46,9 »
1911	»	450 »	E. Ceirano	S.C.A.T.	46,8 »
1912	Sicilien rundt	1043 »	C. Snipe	S.C.A.T.	42,6 »
1913	»	1043 »	F. Nazzaro	Nazzaro	54,3 »
1914	»	1043 »	E. Ceirano	S.C.A.T.	62,2 »
1919	Ny Madonie	432 »	A. Boillot	Peugeot	55,0 »
1920	»	432 »	G. Meregalli	Nazzaro	57,9 »
1921	»	432 »	G. Masetti	F.I.A.T.	58,2 »
1922	»	432 »	G. Masetti	Mercedes	62,9 »
1923	»	432 »	U. Sivocci	Alfa Romeo	59,5 »
1924	»	432 »	C. Werner	Mercedes	66,1 »
1925	»	540 »	M. Costatini	Bugatti	71,6 »
1926	»	540 »	M. Costatini	Bugatti	73,4 »
1927	»	540 »	E. Materassi	Bugatti	71,7 »
1928	»	540 »	A. Divo	Bugatti	73,3 »
1929	»	540 »	A. Divo	Bugatti	74,3 »
1930	»	540 »	A. Varzi	Alfa Romeo	78,0 »
1931	»	584 »	T. Nuvolari	Alfa Romeo	64,8 »
1932	»	576 »	T. Nuvolari	Alfa Romeo	82,5 »
1933	»	503 »	A. Brivio	Alfa Romeo	76,5 »
1934	»	432 »	A. Varzi	Alfa Romeo	69,2 »
1935	»	432 »	A. Brivio	Alfa Romeo	79,1 »
1936	»	143 »	C. Magistri	Lancia	67,0 »
1937	Palermo	315 »	F. Severi	Maserati	107,6 »
1938	»	285 »	Rocco	Maserati	114,2 »
1939	»	290 »	L. Villoresi	Maserati	134,8 »
**1940	»	258 »	L. Villoresi	Maserati	141,5 »
**1948	Sicilien rundt	1088 »	C. Biondetti	Ferrari	88,8 »
**1949	»	1088 »	I. Biondetti	Ferrari	82,5 »
**1950	»	1088 »	F. & M. Bornigia	Alfa Romeo	85,6 »

* 1.500 ccm sportsvogne. ** Sportsvogne.



Den forener sportsvognens egenskaber med personvognens komfort.

Hurtig, smidig og let at haandtere.

Leveres mod almindelig købstilladelse.

SIMCA

Griffenfeldsgade 32,
København N.
C. 15367 - 15967

Et Verdensmærke

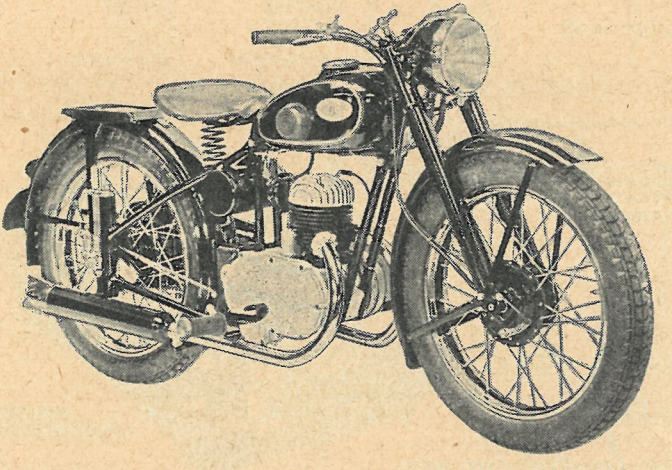
der omgaaende kan leveres . . .

— saa længe Valutaen strækker!

Den lydløse 200 ccm DB 201-model er forsynet med $7^1/_2$ hk totakts-motor, speedometer og teleskop-forgaffel. En drøm af en motorcykle — og en drøm, der kan virkeliggøres. For Zündapp kan leveres omgående mod købstilladelse i det omfang valuta-rationen tillader. Også motorcykel-udstillingens sensation, den pragtfulde 2 cyl. 28 hk model KS 601 kan leveres på bestilling.

Generalrepræsentant:
BRDR. FRIIS-HANSEN A/S
Østerallé 7, København Ø
TRia 3580

- den lydløse letvægter . . .



ZÜNDAPP

NURLIZERING

En ny amerikansk metode til formindskning af spillerummet mellem stempel og cylinder

Der er i U. S. A. af Perfect Circle Corporation i den sidste tid blevet udarbejdet en helt ny proces for behandling af stempler til forbrændingsmotorer — først og fremmest bilmotorer. Ved behandlingen opnås forskellige fordele såsom mindre olieforbrug, mulighed for mindre sempelspillerum, mindre tilbøjelighed til stempelstøj etc.

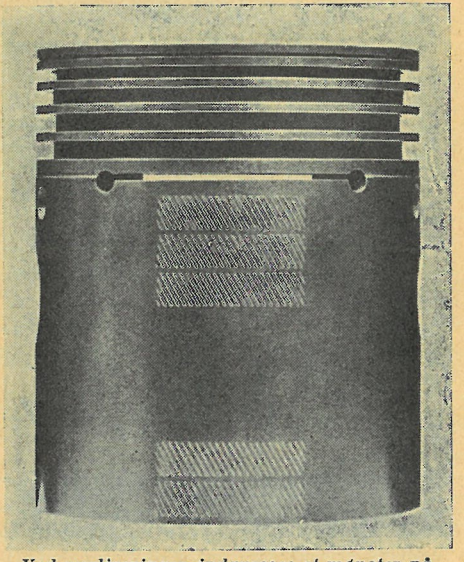
Nurlizering — som processen kaldes — er baseret på det forhold, at en overflade med regelmæssige forlybninger er den bedste stempeloverflade, hvor mærkeligt det end måtte lyde. Man forsyner derfor på en særlig drejebænk stemplets overflade med et mønster — således som vist på billederne.

For at forstå grunden til at man ved Nurlizering opnår den ønskede virkning, må vi se lidt på, hvad der sker, når to metalflader glider mod hinanden, således som det netop er tilfældet i motoren, hvor stemplet glider mod cylindervæggen med et tyndt lag olie imellem. Sålænge denne oliefilm bevares intakt, vil der ikke ske beskadigelse af de to metaloverflader. Brydes oliefilmen derimod, vil man være udsat for, at overfladerne i lettere tilfælde vil rives, mens de i sværere tilfælde ligefrem kan opvarmes så stærkt, at der næsten bliver tale om en sammensvejsning, så stemplet hænger fast i cylinderen.

Det vil således ses, at den rette funktion af stemplet beror på, at oliefilmen bevares intakt, og det vil følgelig være den overflade, der har størst evne til at bevare oliefilmen, som man bør vælge til stemplet. Det har nu ved indgående forsøg vist sig, at en overflade med et regelmæssigt mønster af forhøjninger og fordybninger er bedre egnet som stempeloverflade end en helt glat flade.

Grunden til dette må søges i, at den riflede flade ikke overalt berører cylindervæggen og derfor egner sig til at bortføre varmen fra den i nærheden liggende del, der rører cylinderen. Desuden vil »lommerne« i den riflede flade virke som olie-reservoirer, der vil sikre smøringen, og endelig tjener fordybningerne til at opfange eventuelle løsrevne metalspåner, således at disse ikke bliver klemt fast mellem cylindervæg og stempel.

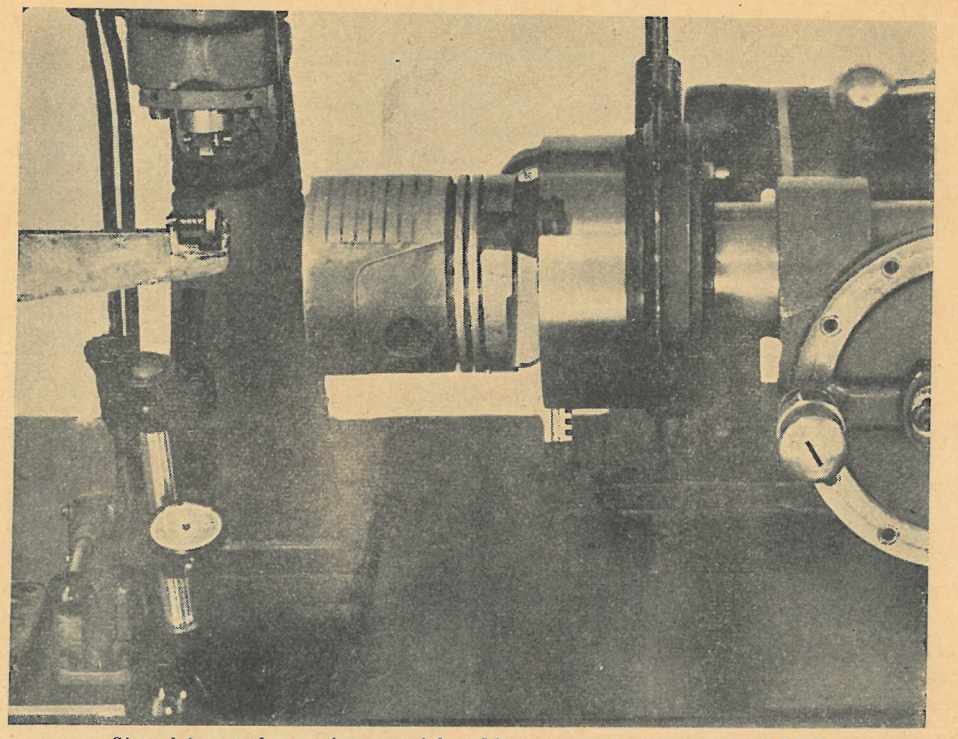
Under iøvrigt lige forhold vil det riflede stempel arbejde koldere end det glatte stempel. Nurlizeringsprocessen bevirker nemlig at stempelsiden forsynes med et regelmæssigt riflet mønster, og ved behandlingen forøges stemplets diameter, idet materialet ligefrem »rejses op«. Den riflede stempelflade vil være i stand til at tage en større varmebelastning end den



Ved nurlizeringen indpresses et mønster på stemplets bæreflader.

glatte flade, og det er derfor muligt at montere »nurlizerede« stempler med et betydeligt mindre spillerum mellem stempel og cylindervæg, end tilfældet er med glatte stempler. Deraf følger flere fordele såsom mindre olieforbrug, mindre tilbøjelighed til stempelbanken, længere levetid for stempler og ringe o. s. v.

Ved forsøgsinstallationer har man gennem nurlizering forøget diameteren af stemplets skørt til ikke mindre end 8/1000 tomme *over* cylinderdiameteren, uden at der, når motoren blev startet, blev tale



Stemplet spændes op i en specialmaskine, og mønstret presses i ved hjælp af komprimeret luft.

om vanskeligheder — et bevis på den nurlizerede flades ualmindelige evne til at modstå høje belastninger.

Hvorledes udføres nu nurlizering i praksis, og under hvilke forhold står man sig ved at anvende denne nye proces?

Bearbejdningen af stemplet foretages ved rifling i et specialværktøj, der nærmest minder om en lille drejebænk. På billedet er vist, hvorledes stemplet er fastspændt i en patron og drejes med hånden. Foroven til venstre sidder selve nurlizer værktøjet, der trykkes mod stemplets udvendige side og frembringer det riflede mønster. Samtidig trykkes den viste rulle mod stemplets indvendige side for at støtte dette under behandlingen. Nurlizer værktøjet har endvidere påmonteret måleur for måling af forøgelsen i stemplets diameter, efter at riflingen er færdig.

Der findes forskellige mønstre, som kan pålægges alt efter stemplets konstruktion og materiale. Nurlizer værktøjet presses af en tryklufteylinder an mod stemplet, og ved at variere lufttrykket kan man regulere dybden af de mærker, der trykkes i stemplet.

Det er meningen, at nurlizering først og fremmest skal anvendes i bilværkstederne ved montering af nye stempelringe og ved hovedreparation af motorer.

Ved montering af nye stempelringe i slidte stempler er nurlizering af stor værdi for at sikre, at spillerummet mellem stempel og cylindervæg holdes indenfor de angivne grænser, når stemplerne monteres med nye ringe. Derved forhindres stemplet i at »rokke« i cylinderen og give anledning til unormalt slid på ringene, som tilfældet ville være, hvis det slidte stempel uden videre blev monteret med nye ringe og anbragt i cylinderen.

Den riflede overflade, som frembringes, må betragtes som permanent og vil kun forsvinde efterhånden ved normalt slid.

Nurlizering er ingen vidunderkur. Den kan ikke forhindre, at snavs eller forkert karburering forårsager stempelslid, ligesom den heller ikke i alle tilfælde kan hindre, at et stempel sætter sig fast.

ILO F 48

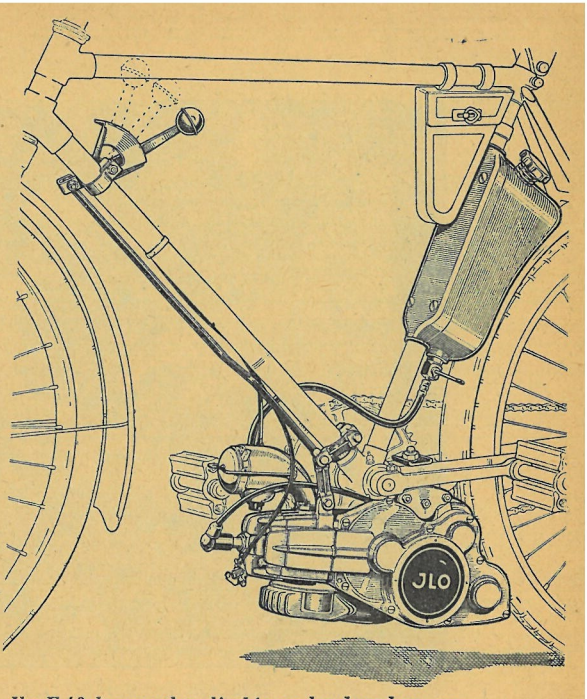
– EN NY KNALLERT GODKENDT EFTER DE NYE BESTEMMELSER

Vi er ofte blevet bebrejdet, at vi ikke skriver noget om knallerter og cyklemotorer, men på dette punkt har vi indtaget et fast og urokkeligt standpunkt. Vi vil kun beskæftige os med motorer, der opfylder det oprindelige formål, nemlig at erstatte benkraften, medens de påhængsmotorer, der er i stand til at give en almindelig cykle tophastigheder på omkring 50 km/t, af os betragtes som en kæmpemisforståelse og det mest livsfarlige motorkøretøj, der overhovedet findes. En grundig undersøgelse af de udstillede motorer på motorcykleudstillingen i Forum gav os endvidere det indtryk, at en del af disse motorer langt fra var færdigudviklede.

Den tyske motorfabrik ILO har imidlertid nu fremstillet en motor, der på alle måder synes at opfylde de krav, man må stille til en cyklemotor, og alene navnet ILO er tilstrækkelig garanti for, at såvel det konstruktive arbejde som de materialer, der er anvendt, er i orden.

Ligesom det er tilfældet med Lohmannmotoren monteres ILO type F 48, som cyklemotoren betegnes, under cyklens krank. Alene denne monteringsmåde er uhyre tiltalende, fordi tyngdepunktet holdes så langt nede mod vejbanen som muligt, og fordi motorens vægt ligger i cyklens midterplan. Trækket foregår ved hjælp af en profileret gummirulle med stor diameter, og hele motoren kan ved hjælp af et håndtag vippes i tre forskellige stillinger. På denne måde kan friktionsrullen holdes fri af bagdækket, når motoren ikke bruges, og samtidig tjener dette arrangement som frigear, idet motoren kan gå, medens cyklen holder stille. I den anden stilling vippes friktionsrullen ind mod dækket, og i den tredie stilling forstærkes rullens tryk mod dækket, hvilket kan være nødvendigt i regnvejr.

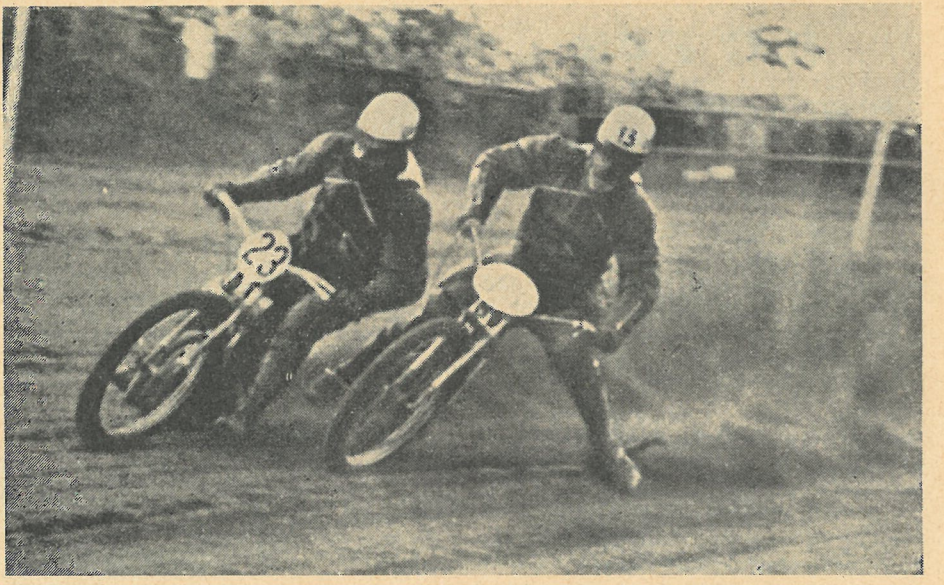
Motoren er både interessant og fiks i sin opbygning. Cylinderen er anbragt vandret under kranken, og over cylinderen er karburatoren monteret. Karburatoren er således indrettet, at luften, der indsuges gennem en udskæring bagest i karburatorhuset, suges fremefter gennem en kappe, gør en drejning på 180° og suges gennem et luftfilter videre ind i den egentlige karburatorblok. Forrest på karburatorhuset sidder et dæksel, der kan fjernes, efter at en fjederklemme er skudt til side, og man kan derefter tage såvel luftfilteret som hele karburatorblokken ud. Man kan med andre ord skille og rense karburatoren uden brug af værktøj.



Ilo F 48 bespændes direkte under kranken, og der skal ikke foretages ændringer på cyklen.

Krumtapakslen trækker over et mellemhjul til friktionsrullen, og mellemhjulet driver desuden en rigtig magnet af motorcykle-typen. Mellemhjulet er fremstillet i fiber, medens de tre øvrige tandhjul er fremstillet i hærdet stål. Der er overalt anvendt kugle-, rulle- eller nålelejer, og krumtaphuset samt transmissionshuset er fremstillet i pressestøbt letmetal, medens cylinderen er støbt i støbejern. Motoren er ophængt i en kraftig gummiklods, og benzintanken monteres på det bageste stelrør.

Motoren, der importeres af ILO's herværende repræsentant Rasmussen & Thyregod, Peder Skramsgade 26, København K., koster komplet kr. 495,00.



Orla Knudsen og Morian (t. h.) i hård kamp om andenpladsen.

DANMARKSMESTERSKABERNE PÅ AARHUS TRAVERBANE

Af M. Damkier *Foto: Haibert*

De danske jordbanemesterskaber blev kørt søndag den 23. september på Jydsk Væddeløbsbane i Aarhus. Vejret var ideelt, ikke en vind rørte sig, og banen var så fin, som man overhovedet kunne ønske sig. Ikke mindre end 68 ryttere havde tilmeldt sig, men alligevel blev de 21 starter afviklet på 2¾ time i et udmærket og gnidningsfrit arrangement.

De første maskiner, der viste sig på den 1100 meter lange bane, var en helt ny klasse, nemlig »Sportsmotorcykler indtil 50 ccm«, som der stod i programmet. Det var med andre ord knallerterne, der hermed blev accepteret for alvor i dansk motorsport. De forskellige påhængsmotorer var monteret på små lave specialcykler, og rytterne lå i forskellige mærkelige stillinger ind over styret. Løbet var slet ikke så tosset endda, placeringerne skiftede flere gange på de to omgange, og rytterne gik op i konkurrencen med liv og sjæl. Der kørtes to heat, og i disse opnåede Bent Jensen, Diesella, den bedste tid, hvilket skaffede ham et danmarksmesterskab. Tiden blev 2.20,0, hvilket svarer til 56,5 km/t — en ganske pæn hastighed. Det var imidlertid vanskeligt at bevare alvoren, da den gamle erfarne rytter, Bent Jensen, kørte æresrunde på en knallertmonteret drengecykle (passende alder: 10 år) med en enorm egeløvskrans om halsen.

I et af de indledende heats for standard motorcykler indtil 350 ccm så man det særsyn, at en 250 ccm maskine førte feltet. Det var Erhard Fisker på Puch i hård konkurrence med Niels H. Andersen, Triumph, og Finn Frøjkær Nielsen, Velocette, men da rytterne skulle gå ind i opløbssvinget, satte Fisker's motor sig, hvilket forsinkede ham så meget, at han måtte nøjes med tredjepladsen efter Niels H. Andersen og Frøkjær Nielsen. I andet heat i denne klasse viste Arne Svendsen, Norton, og Eiler Svendsen, Triumph, sig som meget hurtige ryttere, idet de kørte på henholdsvis 3.04 og 3.06. I det afgørende slutheat var det da også disse to ryttere, der førte feltet skarpt forfulgt af Erhardt Fisker og Victor Simonsen, BSA. Arne Svendsen blev danmarksmester i tiden 3.05,5, nummer to blev Eiler Svendsen i 3.08,9, og Erhardt Fisker kom på tredjepladsen i 3.11,3 foran Victor Simonsen, der fik noteret 3.12,0.

I klassen for standardmotorcykler indtil 175 ccm dominerede Puchs sportsmodel på 125 ccm, som man kunne vente. Med sine 7,5 hk er den de fleste andre maskiner i denne klasse overlegen. En lille NSU Fox på 98 ccm kørt af Aksel Müller klarede sig imidlertid fint, og iøvrigt var det interessant at konstatere, hvilken forskel der var på Puch'ernes tider. Det viste sig således, at den nye model med baghjulsaffjedring opnåede dårligere tider end den uaffjedrede model, dels fordi baghjulsaffjedringen ikke var nogen fordel på den jævne bane, men kun vanskeliggjorde styringen i svingene, der efterhånden blev kørt lidt op, dels fordi denne model er små 20 kg tungere end den gamle. Det blev Henrik Wozny, der vandt mesterskabet i tiden 3.26,6 over fire omgange. På andenpladsen kom Erhardt Fisker i 3.28,0, nr. 3 blev Svend Nielsen i 3.31,2, og som nr. 4 kom Kiehn Berthelsen i 3.32,1. Samtlige disse ryttere kørte Puch 125 ccm.

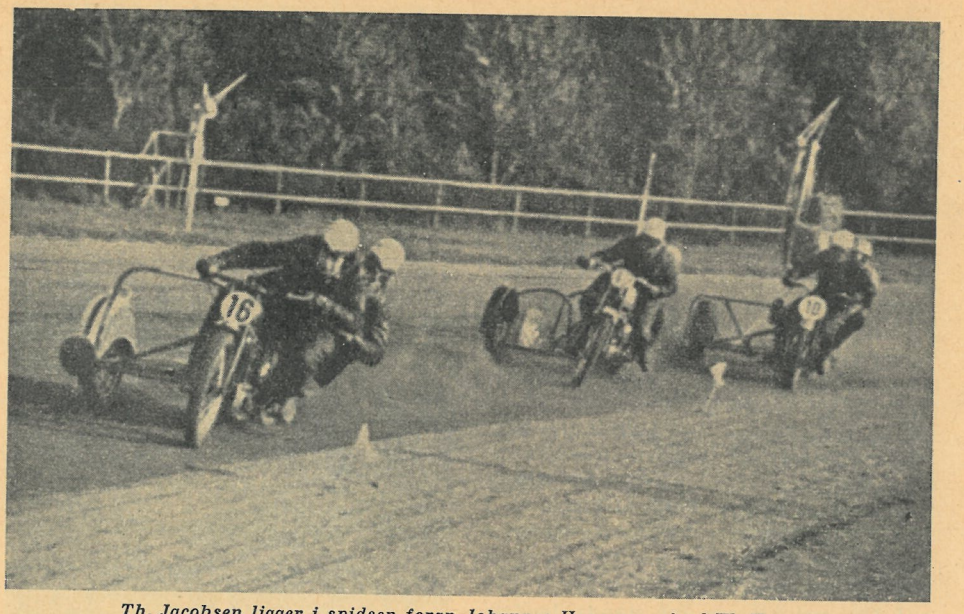
I 500 ccm klassen for standardmotorcykler var der hård kamp om placeringerne. Under de indledende heats blev man klar over, at Johannes Mygind's Triumph ubestridt var den hurtigste maskine på banen, og da Mygind kom bagefter i starten til slutheatet, var det på forhånd givet, at der ville blive en spændende kamp om mesterskabet. Kampen kom til at stå mellem Johs. Mygind og den anden Triumph-kører Ernst Østerlund. De to ryttere var så jævnbyrdige, at det indtil opløbssvinget var umuligt at sige, hvilken af disse to ryttere der ville blive mester. Johs. Mygind gik af med sejren i tiden 2.49,7, medens Ernst Østerlund fik noteret 2.49,9. Robert Rasmussen, Norton, blev nr. 3 i 2.50,6, og på fjerdepladsen kom Knud Nielsen, Norton, i 2.51,7. Knud Nielsens maskine gik ikke helt rent i det afgørende heat. Der skete i denne klasse et styrt, idet Poul Kalør skred for meget ud, og han var så uheldig at få maskinen over sig. Han kom imidlertid ikke til skade, men han blev en del forslået. Johs. Myginds maskine var monteret med en kølekappe, der var udformet således, at cylindrene befandt sig i en art vindtunnel.

Specialklassen faldt lidt mat ud, fordi rytterne ikke var tilstrækkeligt jævnbyrdige på den lange bane, der iøvrigt var vanskelig at geare rigtigt til. Svend Nissen vandt det første heat i tiden 2.32,0, og Kiehn Berthelsen vandt andet heat i 2.30,1 med Uno Jensen på andenpladsen i 2.31,1. I det afgørende slutheat førte Kiehn Berthelsen overlegent på alle fire omgange, og han gik i mål som danmarksmester i tiden 2.31,1 foran Morian Hansen, der fik noteret 2.32,6. På tredjepladsen kom Orla Knudsen i 2.32,8, og Uno Jensen blev nr. 4 i 2.34,2.



Aldrig så jeg så sælsomt et syn! Danmarksmesteren på knallert, Bent Jensen, går over mållinien.

Klassen for sportsmotorcykler indtil 500 ccm kørtes i to heats, og den rytter, der opnåede den bedste tid i et af disse heats, blev mester. Det blev Niels Blumensaadt, BSA, der erhvervede titlen i tiden 2.43,7, og samtidig viste det sig at være en fortræffelig måde at ordne et mesterskab på, idet Blumensaadt måtte udgå i første heat, fordi motoren døde under ham, men han beviste, at han var den hurtigste rytter i denne klasse, og det var derved naturligt, at han blev mester. Når der køres med indledende heats og slutheat, kan man ofte konstatere, at mesteren vinder på en dårligere tid, end en af hans konkurrenter



Th. Jacobsen ligger i spidsen foran Johannes Hansen og Axel W. Hansen.

har opnået i et indledende heat. Denne nye form bør hilses med glæde, og den bør finde langt større udbredelse, navnlig i mesterskabsløb.

I sidevognsklassen for maskiner indtil 500 ccm skete dagens store overraskelse. Ti af landets bedste sidevognskørere kæmpede jævnbyrdigt om mesterskabet. I opsamlingsheatet førte Johannes Hansen, BMW, sikkert, men pludselig følte han sig

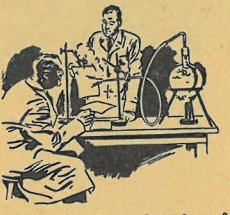


Danmarksmesteren i 500 ccm klassen for sportsmaskiner Niels Blumensaadt, forfølges stærkt af Knud Nielsen.

Det er *kold tæring* -ikke friktion, der er årsag til det største motorslid...

Friktion, det mekaniske slid i motoren, er forlængst bragt ned til et minimum, men »kold tæring« rammer enhver vogn, der hyppigt startes og standses. Også under tomgang sker tæring. Først efter mindst 10 km kørsel er motoren så varm, at det kritiske punkt for udvikling af ætsende stoffer i cylindrene er passeret. Derfor må vogne i bytrafikken beskyttes med en specialolie. — Skift i dag til Shell X-100 Motor Oil. Den er det nyeste fremskridt i kampen for at beskytte og bevare motoren og sikre færre udgifter og længere kørsel.



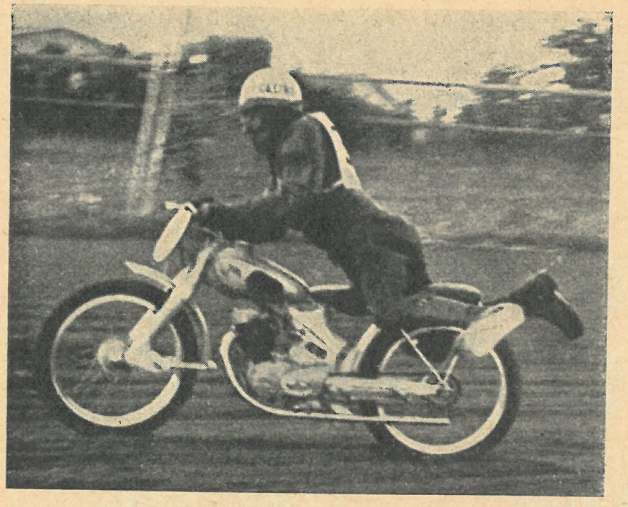


Her er beviset på Shell X-100 Motor Oil's enestående beskyttelse mod »kold tæring«

En metalplade med almindelig smøreolie, der bestråles med damp, vil oxydere i løbet af 3 min. og efterhånden ruste og ætses, mens den, der er beskyttet af Shell X-100 forbliver ganske upåvirket. Shell X-100 danner ved sin enestående vedhængsevne en ubrydelig beskyttende oliefilm, der også i bilmotorens skoldhede vanddampe og syre forhindrer »kold tæring«.

- **BESKYTTENDE**
- **STABIL**
- **SELVRENSENDE**

1.c.



Axel Müller var i opløbssvinget ved at blive slået af den lille Fox, men han klarede skærene.

foranlediget til at lægge sig fladt ned på maskinen med benene strakt lige bag ud. Dette var ganske unødvendigt og også af ret betydningsløs virkning med de hastigheder, der opnås på en rundbane, og dommerne diskvalificerede ham. Mange stod lidt uforstående overfor denne afgørelse, eftersom der ikke står noget i sportsreglementet om, hvordan man skal sidde på sin maskine. Det er imidlertid indlysende, at man ikke må være til fare for sine konkurrenter eller for publikum, og det er man, når man indtager en stilling, i hvilken man ikke har fuldt herredømme over maskinen.

I slutheatet startede Hans Th. Jacobsen, Triumph/JAP, Kresten Krestensen, Norton, Hans Nielsen, BMW, Axel W. Hansen, Ariel/JAP, Vagn Poulsen, Triumph, og Preben B. Schou, Triumph. Axel W. Hansen tog føringen skarpt forfulgt af Hans Jacobsen, men Axel W. Hansen kunne gennem alle fire omgange stadig forøge afstanden lidt, og han gik i mål som danmarksmester i tiden 3.03,0 foran Hans Th. Jacobsen, der kørte i 3.03,7. Kresten Krestensen fik noteret 3.08,7 og Preben Schou 3.09,1.

Ca. 15.000 tilskuere overværede løbene, der blev afviklet planmæssigt, og selv om en bane på 1100 meter ikke giver den store spænding, kunne man glæde sig over rytternes gode teknik og kørsel. Der var kun et enkelt styrt og kun få maskinskader.



MOTOR DRESS *tilbyder*

Forsendes overalt pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

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

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

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel.

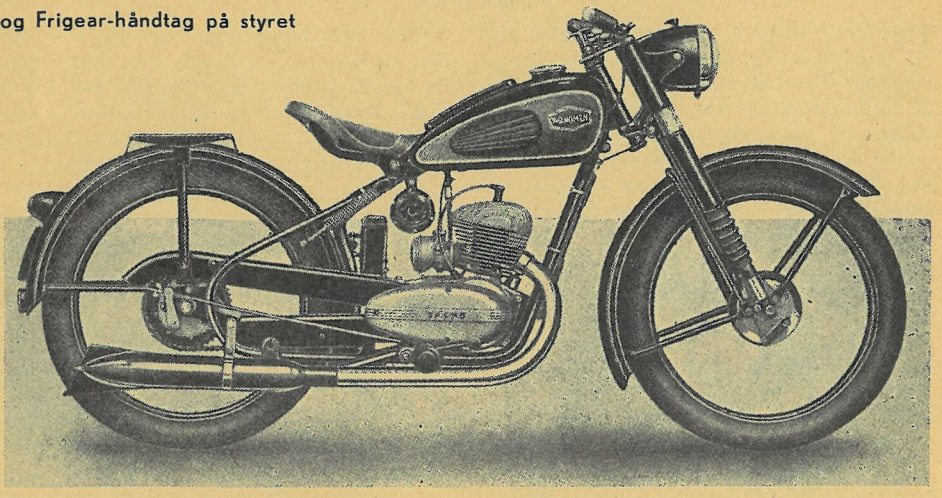
Org. engelske T. T. styrthjælme

Nyrebælter prima kvalitet ..... - **20,00**

MOTOR DRESS BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

Phänomen med 147 ccm Sachs motor

og Frigear-håndtag på styret



Motorfirmaet C. O. Albrechtsen, Bovrup, importerer en ny tysk letvægter med det lovende navn »Phänomen«. Stellet er en svejset rørramme med stiv bagaksel, og forhjulet er ophængt i en hydraulisk dæmpet teleskopgaffel, og i tanken, der rummer 10½ liter, er en værktøjskasse med vandtæt låg indbygget. Maskinen drives af en 147 ccm Sachs to-takt motor med 57 mm boring og 58 mm slag og en effekt på 6,5 hk ved 4700 omdr./min. Motoren er sammenbygget med en 4-trins gearkasse med fodpedal i venstre side og udstyret med et lille raffinement bestående af et håndtag på styret, ved hjælp af hvilket man kan sætte maskinen i frigear, uanset hvilket gear der er inde, blot ved et enkelt tryk. Motoren er endvidere monteret med en Bosch svinghjulsmagnet samt lysspoler til direkte strømtilførsel til lygterne og en ladespole til akkumulatoren. Baghjulet er monteret med en stikaksel, således at baghjulet kan afmonteres, uden at kæde og bremse berøres.

Maskinen, der vejer 96 kg, virker smuk og tiltalende i sit ydre. Benzinforbruget opgives til 2,2 liter pr. 100 km og tophastigheden til 80 km/t.

Først og størst med alt til den kære rok



Køretæpper, svær kvalitet, også for Harley og Indian Akkumulatorer, koblingsgreb, læderbælter brede kr. 5,50, lydpotter kr. 29,00, amalkarburatordele, lygteglas, transfers til de fleste maskiner, forcromede styr 1" og 7/8".

Se, hør og spørg hos BONZO

Københavns bedst assorterede specialforretning

Griffenfeldtsgade 5, telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. efterkrav.

Klichéerne laver

Bruedahl

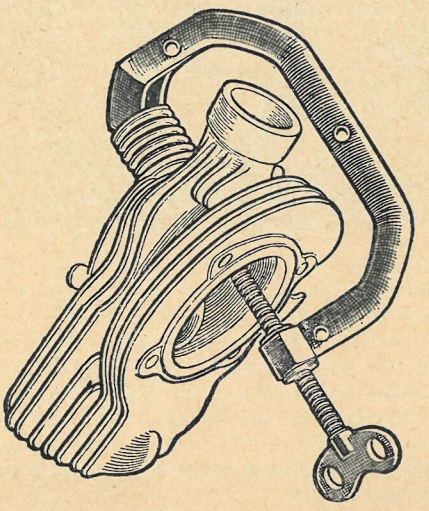
Bella 2409



REPARATIONSTEKNIK I

VENTILER

De fleste bilister og motorcyklister går med et lønligt ønske om selv at kunne reparere deres køretøj eller i det mindste at kunne foretage det nødvendige justerings- og vedligeholdelsesarbejde. Dette ønske forstærkes i reglen efter et besøg hos mekanikeren, der klarer arbejdet legende let. Man mener, at man har set alt,



En skruetvinge til afmontering af ventilerne er et uundværligt stykke værktøj, når man skal vedligeholde og reparere en fire-takt motor.

hvad han har foretaget sig, og næste gang gør man arbejdet selv. Resultatet *kan* blive storartet, men det kan også blive mindre godt. Og så gransker man i sin hukommelse, men finder ingen fejl — man har gjort nøjagtigt som mekanikeren.

Fejlen ved de fleste amatørreparatører er ikke deres mangelfulde håndværksmæssige uddannelse, for på dette punkt kender de fleste mennesker deres begrænsning, men derimod mangler de kendskab til de problemer, der er knyttet til de forskellige reparationsarbejder. Man kan ofte træffe amatører, der udfører den håndværksmæssige del af et stykke arbejde lige så godt — og i flere tilfælde bedre — end den uddannede mekaniker, men alligevel kan de begå meningsløse fejl, fordi de ikke kender problemerne til bunds. Vi vil i efterårets og vinterens løb bringe en række artikler om forskellige reparationsarbejder, og vore læsere kan så selv afgøre, om de tør gå igang med arbejdet eller ikke. Mekanikerne behøver ikke at springe disse artikler over, eftersom der sikkert også kan være ting af interesse for dem.

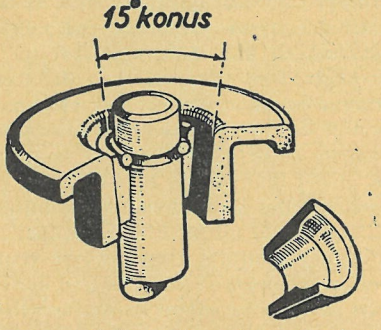
Når vi har valgt at begynde med ventilerne, er det fordi amatørerne på dette punkt deler sig i to lejre — de rutinerede reparatører, der betragter arbejdet med en selvfølgelighed, der grænser til overfladiskhed, og de mindre erfarne, som er af den anskuelse, at knaster og ventiler er besat af en slags sort magi, man helst ikke skal blande sig i. Alt arbejdet med ventilerne og ventilmekanismen er imidlertid forholdsvis let at udføre rent håndværksmæssigt, men man skal vide nøjagtig, hvad man skal foretage sig, hvis man ikke skal lave ulykker.

En ventil skal opfylde følgende betingelser: Den skal kunne lukke tæt, den skal åbne og lukke på de rigtige tidspunkter, der skal være tilstrækkeligt spillerum mellem de arbejdende dele, for at ventilen ikke skal sætte sig fast, når motoren bliver varm, og den skal arbejde lydløst.

Hvis en motor ikke har tilstrækkelig kompression, kan det skyldes utætheder ved stemplerne eller ventilerne, eller en pakning kan være sprængt. En sprængt toppakning vil i reglen anmelde sin egen defekt på tydeligste måde, medens det kan være vanskeligt at konstatere, om utætheden stammer fra stemplerne eller ventilerne. Er man i tvivl, drejer man motoren i håndsvinget eller træder på kickstarteren, medens motoren er varm, idet man samtidig lægger mærke til, hvor kraftig modstand motoren yder. Efter at have fjernet tændrørene hælder man en svær motorolie ned over stemplerne og monterer atter tændrøret. Hvis kompressionen bliver bedre, skyldes en væsentlig del af utætheden stemplet, men er der ingen mærkbar forandring, må fejlen skyldes de utætte ventiler.

Spørgsmålet er da, hvilken reparation man skal udføre, og for at afgøre det må topstykket afmonteres. For at få et overblik over situationen må man fjerne ven-

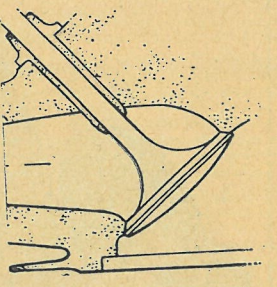
tilfjedrene, hvilket sker ved hjælp af en skruetvinge, der presser ventilfjedren sammen, således at man kan fjerne de to koniske låsestykker.



Når man med skruetvingen har presset ventilskålen ned, kan man fjerne fjederklemmen og de to koniske låsestykker. Fjederskålen og ventilfjederen kan da fjernes, og ventilen kan udtages.

Inden man går videre i arbejdet, må man være klar over, at udblæsnings- og indsugningsventiler meget ofte er nøjagtig ens af udseende og størrelse, men i reglen er de fremstillet af to forskellige stålsorter. Udblæsningsventilen bliver ophedet mere end indsugningsventilen, der bliver kølet af den indsugede gasblanding, og udblæsningsventilen fremstilles derfor i en stållegering, der kan tåle større varmebelastning end den legering, der anvendes til indsugningsventilen. Det er derfor af største vigtighed, at man ikke forbytter ventilerne, eftersom en indsugningsventil, der monteres som udblæsningsventil, meget hurtigt vil blive ødelagt. Hvis det er en flercylindret motor, må man tillige drage omsorg for, at alle ventiler kommer tilbage på deres oprindelige plads, da det er en god mekanisk regel, at alle dele, der har arbejdet sammen i et stykke tid — det være sig stempler, ventiler, lejer eller gevindskårne dele — fortsat skal arbejde sammen. Man holder lettest orden i sine ventiler, når man sætter dem i et bræt med lige så mange huller, som der er ventiler, og anbringer ventilerne i samme rækkefølge som i motoren.

Når ventilfjedrene er afmonteret, må man tage stilling til, om ventilerne skal fornyes, eller om de blot skal slibes. Man undersøger, om der er for stort spillerum mellem ventilstammen og ventilstyret. Af hensyn til ventilernes udvidelse når de bliver varme, skal der naturligvis være et lille spillerum mellem ventilstamme og ventilstyr — lidt større ved udblæsningsventilerne end ved indsugningsventilerne — og som en gylden regel kan man sige, at ventilerne skal kunne gå frit uden at kunne vrikke i styrene. Den bedste kontrol får man imidlertid, hvis man har fabrikens standardmål og ud fra disse kan kontrollere sliddets omfang. Til dette brug anvendes smalle følerblade eller måletråd. Man kan også i nogen grad få et begreb om sliddets omfang ved at undersøge ventilstammen, der kan være slidt så meget ned på det stykke, der bevæger sig i ventilstyret, at der har dannet sig en hel krave. Man skal imidlertid erindre, at det ikke



Det her viste ventilstyr er forsynet med en krave, og styr af denne type volder sjældent vanskeligheder ved monteringen. Ventilstyr uden krave skal presses ind efter fabrikens forskrifter.

alene er stammen, men også styret, der bliver slidt.

Hvis sliddet overskrider de tolerancer, fabriken opgiver (husk at *spillerum* er den frigang, der skal være, medens *tolerance* er den frigang, der opstår på grund af slid), eller hvis ens sunde sans fortæller, at ventilerne er slidt for meget, bør man udskifte såvel ventiler som ventilstyr. Når man har anskaffet de pågældende reservedele — pas stadig på ikke at blande indsugnings- og udblæsningsventiler — må man undersøge, om man har det nødvendige værktøj. Hvis det drejer sig om en topventilet motorcyklemotor, skal man i virkeligheden kun bruge en skulderdorn, d. v. s. en aftrappet dorn, hvis mindste diameter passer ned i ventilstyret (altså = ventilstammen), og hvis største diameter er lidt mindre end ventilstyrets største udvendige diameer. Man opvarmer derefter topstykket ved almindelig gasværksgas (ikke autogen) og driver ved hjælp af skulderdornen de gamle ventilstyr ud, idet man med en hammer forsigtigt slår ventilstyrene ud fra topstykkets indvendige side. De nye styr anbringes på plads, medens topstykket endnu

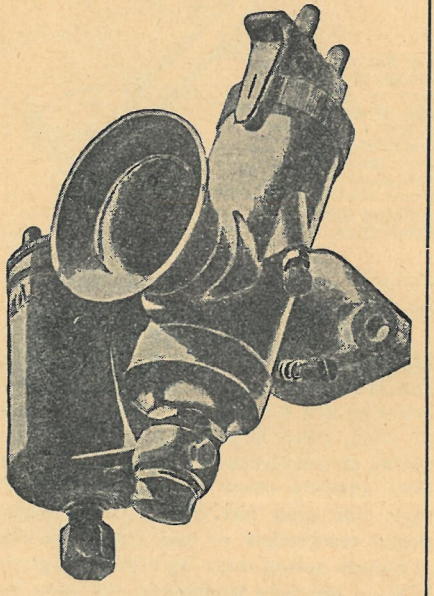
DE VERDENSBERØMTE

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 & DREWSEN A/S
Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

Dansk Metal- & Autoindustrl A/S
Wichmandsgade 11, Odense

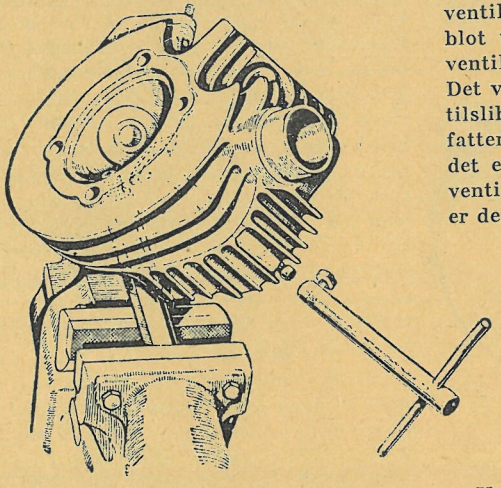
FRED. RASMUSSEN
Slotsgade, Odense, tlf. 545

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55—67, Aarhus. tlf. 14100

er varmt. Ved monteringen af de nye ventilstyr er der imidlertid et par ting at tage hensyn til. For det første må man, inden arbejdet påbegyndes, »parre« ventiler og ventilstyr sammen, således at man af hensyn til det større spillerum ved udblæsningsventilen kan anbringe styrene på rette plads. I en del motorer er der i ventilstyrene boret et oliehul, der skal passe nøjagtigt ud for en oliekanal i topstykket. Hvis dette er tilfældet, må man være klar over, at det ikke er nok blot at holde retningen, således at oliekanalen og hullet i ventilstyret står ud for hinanden, man må selvfølgelig samtidig sørge for, at ventilstyret drives netop så langt ind, at der bliver fri passage for olien. En del ventilstyr er forsynet med en krave, og i disse tilfælde kan der næppe være vanskeligheder, eftersom styret skal drives ned, indtil kraven ligger an mod topstykket. Er der ingen krave, kan man måle sig frem ved hjælp af en skydelære eller ganske simpelt ved at afmærke et stykke ståltråd. Når ventilstyret er på plads, må man med en oliekande trykke olie gennem topstykkets kanal for at sikre sig, at olien kommer frem i ventilstyret.

Er der imidlertid ikke nogen oliegang i styret, og er dette ikke forsynet med en krave, kan man være i tvivl om, hvor langt ned ventilstyret skal presses. I sådanne tilfælde må man gennem sin forhandler undersøge, hvilket mål fabriken foreskriver, eftersom det ikke er ligegyldigt, hvor langt ned ventilstyret presses. Presser man styret længere ned, end det foreskrives, kan man i enkelte tilfælde komme ud for, at ventilen ikke kan lukke, og under alle omstændigheder forringer man motorens indsugningsevne (fyldningsgrad), eftersom ventilstyrene spærrer mere end nødvendigt for den indsugede gas. For udblæsningsventilens vedkommende vil ventilstyret, når det er presset for langt ind, ikke alene hæmme udblæsningsgassen i dens bevægelse, men ventilstyret vil blive for stærkt opvarmet. Man vil derfor gøre klogt i først at orientere sig om de mål, fabriken opgiver. Dette mål opgives i reglen på den måde, at der anføres, hvor meget af ventilstyret der skal stikke ovenfor topstykket på dettes overside. Der udkommer forøvrigt snart en reparationsbog på SMJ's forlag, og i denne vil man finde de omtalte mål for alle nyere engelske motorcykler.

Vi forlader midlertidigt de topventilede motorcyklemotorer og ser lidt på de topventilede bilmotorer. Fremgangsmåden er den samme her, blot kræver adskillige modeller presseværktøj i stedet for en dorn. Hvis man ikke er mekaniker, råder man sikkert ikke over sådant specialværktøj, men lad os fastslå, at en mekaniker ikke bliver fornærmet, fordi man kommer med sit topstykke under armen og sine ventilstyr i to poser — stadigvæk een til indsugning og een til udblæsning — og beder ham om at foretage den fornødne operation. Et naturligt samarbejde mellem amatøren og fagmanden er kun til fordel for begge parter, og det er ingen skam at komme med »stumperne i en sæk«, eftersom afvasknings- og demonteringsarbejde absolut ikke hører til mekanikerens livretter.



På topventilede motorcyklemotorer kan man ikke altid anvende skruetrækker eller sugekop, når man skal slibe ventilerne. Man kan i stedet anvende et håndtag, der påmonteres ventilstammen som vist på billedet. Man har et godt hold på topstykket, når man spænder det op i en dorn med gevind passende til tændrørshullet.

Så snart der er tale om en en-cylindret, sideventilet motor, er arbejdet lidt mere kompliceret, fordi man er nødt til at tage cylinderen af. Dette arbejde er imidlertid ikke så vanskeligt, som mange forestiller sig, og heller ikke monteringsarbejdet behøver at afskrække amatøren. Ventilstyrene skiftes også på de sideventilede motorer ved hjælp af en skulderdorn, medens der for en del sideventilede bilmotorers vedkommende kræves presseværktøj. De sideventilede bilmotorer vil vi iøvrigt gå lidt let henover, eftersom det ikke er så ligetil at tage blokken ud. Når man skal skifte ventilstyr i en mindre sideventilet motor, skal hele blokken varmes op — det kan altså ikke nytte noget blot at varme rundt om styrene, for selv om man kan skifte styrene ud ved en lokal opvarmning, kan man samtidig deformere blokken. Uanset om det drejer sig om top- eller sideventilede motorer, bør man ikke slå ventilstyrene ud, medmindre man har et godt underlag af træ. Støbejern og aluminium er skøre ting, der skal behandles med varsomhed!

Selvfølgelig er det i de færreste tilfælde, at man behøver at udskifte ventiler og ventilstyr. Som oftest trænger ventilerne blot til at blive slebet, eller ventiler og ventilsæder trænger til at blive rettet af. Det vil altid være klogt at forsøge en ventilslibning, inden man skrider til mere omfattende afretninger, og tilsyneladende er det en meget enkel operation at slibe en ventil sammen med sit sæde, men også her er der et par faldgruber.

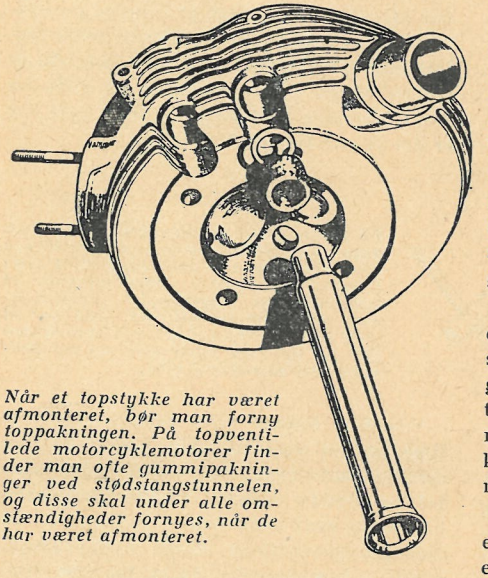
Ventilen lukker som bekendt ved at ligge tæt an mod sit sæde, og for de forskellige motortyper kan ventilsædets vinkel og bredde variere. Udblæsningsventilens sæde skal altid være lidt bredere end indsugningsventilens, fordi udblæsningsventilen hovedsagelig køles gennem ventilsædet. Mange er af den opfattelse, at jo bredere man sliber ventilsædet, des tættere lukker ventilen, men dette er forkert. Det brede sæde vil desuden være mere støjende, og samtidig kan det bevirke en forringelse af motorens »åndedræt«. Jo bredere man sliber et ventilsæde, des læn-

Norton
KRISTENSEN & NIELSEN
Royal Enfield &
Norton forhandlere
REPARATIONSVÆRKSTED
AARHUS
Randersvej 37 Tlf. 13504

gere ned vil ventilen synke i ventilsædet, og dermed vil strømningsforholdet forbi ventilen blive dårligere.

Til selve slibningen bruges en slibepasta, som man enten kan købe færdigblandet eller selv kan fremstille. Slibepastaen består af grafitpulver opslemmet i olie. Der findes forskellige finhedsgrader af grafitpulveret, og man bør derfor sige, hvad pulveret skal bruges til, når man køber det.

Slibepastaen påsmøres ventilsædet, og ved hjælp af en skruetrækker drejer man



Når et topstykke har været afmonteret, bør man forny toppakningen. På topventilede motorcyklemotorer finder man ofte gummipakninger ved stødstangstunnelen, og disse skal under alle omstændigheder fornyes, når de har været afmonteret.

ventilen frem og tilbage i sit sæde uden at trykke ventilen hårdt mod dette. Hvis ventilen ikke er forsynet med kærv til en skruetrækker, må man anvende et billigt stykke specialværktøj, der består af et træskaft med en sugekop. Skaftet rulles mellem håndfladerne, således at ventilen drejes ca. en halv omgang frem og tilbage, og efter et øjebliks slibning drejer man ventilen ca. $^1/_6$ omgang frem og fortsætter slibningen her. Således fortsætter man, indtil ventilen er flyttet så mange gange frem, at bevægelsen svarer til en hel omgang. For at konstatere om ventilen er tæt, aftørrer man såvel ventilen som sædet og mærker derefter ventilsædet med kridt i radiære streger hele vejen rundt. Ventilen føres lodret ned mod sædet, i hvilket den drejes minimalt, d. v. s. en mm ved periferien. Ventilen løftes lodret op, og samtlige kridtstreger skal da være brudt i ventilens anlægsflade. Hvis dette ikke er tilfældet, må man fortsætte slibningen på ovennævnte måde, indtil det ønskede resultat er opnået.

En ventil kan imidlertid være så medtaget, at det næsten er et uoverkommeligt arbejde at slibe den tæt ved hjælp af slibepasta. Man må da rette ventilen af i en speciel slibemaskine, hvilket er et arbejde man kan få gjort billigt på et værksted. Også ventilsædet kan være så medtaget, at det må rettes til med kraftigere midler end grafitpulver, og til dette brug findes specielle ventilfræsere. Det vil sjældent kunne betale sig at anskaffe dette specialværktøj, da man også kan få dette arbejde udført for nogle få kroner på et værksted. Man må imidlertid huske at meddele mekanikeren, hvilken vinkel ventilsæderne skal have, ligesom man også må opgive sædebredden. Disse oplysninger kan man skaffe sig fra forhandlerne eller den pågældende fabrik.

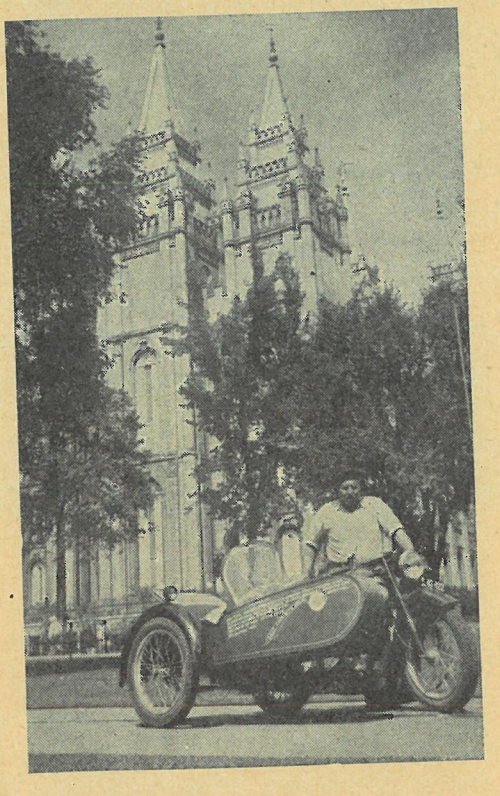
Når en ventil er slebet tæt, må man undersøge dens kant. Denne må ikke være skarp, da den derved kan blive et såkaldt glødepunkt, der giver anledning til selvtænding af den indsugede gas. Ventilen rundes bedst af i en drejebænk, men man kan også med forsigtighed afrunde kanten med smergellærred.

Som det fremgår af foranstående er der en del hensyn at tage, selv ved så simpel en reparation som ventilslibning. Vi husker nu, at vi skal kende følgende specifikationer på en ventil: 1) Spillerum mellem ventilstamme og ventilstyr, 2) ventilstyrets højre over topstykket, 3) sædebredde og 4) sædevinkel.

Ventilen og ventilmekanismen må imidlertid betragtes under eet, og i næste nummer vil vi beskæftige os med bevægelsesleddene mellem knaster og ventiler.

Velocette
KVALITETS MÆRKET

DU KLAREDE DEN GODT »NIMBUS«



— skriver Irma Testrup Petersen, gift med Kaptajn Harry Petersen, i sin nye Bog: »I Pionerernes Hjulspor«. Bogen fortæller om den 40.000 km lange Tur paa Nimbus gennem Canada, U.S.A. og Mexico.

— Se den spændende Bog hos Deres Boghandler.

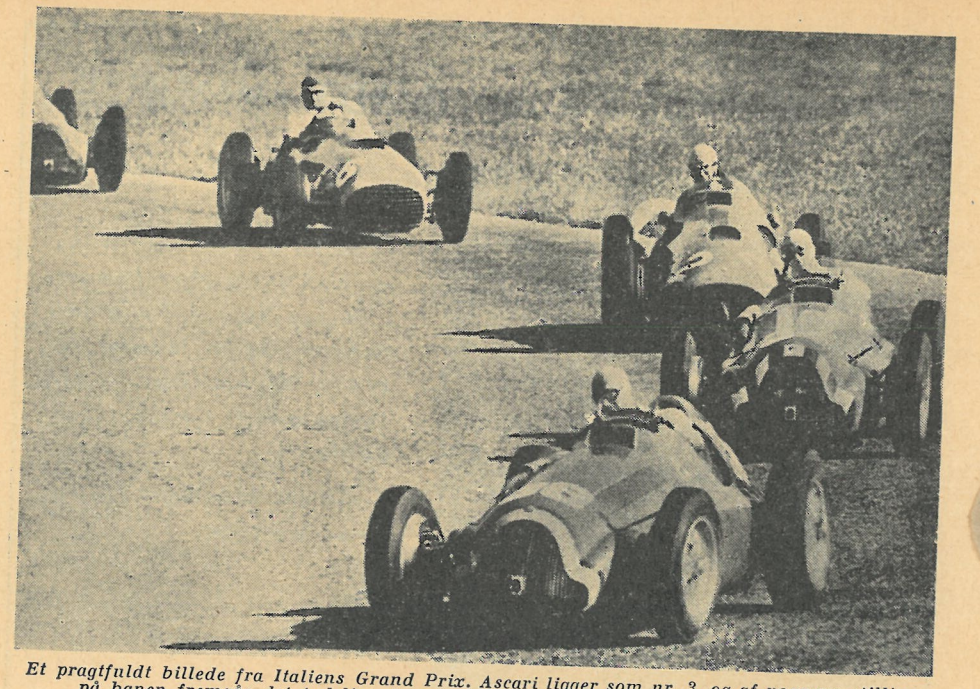
Kaptajn Harry Petersen med sin NIMBUS foran Templet i Salt Lake City

Irma Testrup Petersen skriver bl. a. i Bogen: Hvilken Tur har det ikke været! Vi har været gennem Sne, Bjerge med stærke Stigninger, Regn, Ørkener, Sand og høje Temperaturer har den været udsat for, og måske værst af alt, da Maskinen var ved at blive rigtig træt, bød vi den 3 Orkaner, og selv om den kun kunne forcere Orkanerne i 1. og 2. Gear, og mange Gange maatte gennem Kaskader af Vand, der slog helt op over Motoren, har den ikke lavet et eneste Motorstop for mig, saa siger jeg: »Bravo Nimbus, det var godt klaret«.

NIMBUS

den ideelle Turistmaskine

A/S FISKER & NIELSEN . KØBENHAVN F . TELF. FASAN 5301



Et pragtfuldt billede fra Italiens Grand Prix. Ascari ligger som nr. 3, og af vognens stilling på banen fremgår det tydeligt, hvor meget den er bragt til udskridning.

FRA BANE OG VEJ

AF OBSERVER

Væddeløbssæsonen er ved at gå på hæld i Europa, og af de løb, der tæller til verdensmesterskabet, er kun Pena Rhin-løbet, som skal køres i Barcelona den 28. oktober, tilbage. Dette er det sidste løb i den europæiske kalender for 1951, men også næsten det mest spændende, for den sidste tids begivenheder har ganske forrykket stillingen i kampen om verdensmestertitlen, og Juan Manuel Fangio's sikre forspring er svundet ind til næsten ingenting efter de seneste begivenheder.

Efter det tyske Grand Prix var stillingen: Fangio 28 points, Alberto Ascari 17 points og Farina, Gigi Villoresi samt Gonazles hver 15 points, men siden er der sket store ting.

Det begyndte godt fjorten dage efter brålallaslaget på Nürburgring med *Pescaraløbet*, som kørtes den 15. august på den traditionsrige, lidt over 25 km lange bane ved Adriaterkysten. Løbet talte ganske vist ikke til verdensmesterskabet, og Alfa Romeo startede ikke, men Enzo Ferrari lod tre 4.500 ccm vogne møde, og desuden startede to private 1.500 ccm Ferrari med kompressor (type 125/GPI). Iøvrigt deltog en talstærk brigade af Talbot-vogne samt fire Maserati'er med totrins-kompressor.

Resultatet blev det bemærkelsesværdige, at to af de store Ferrari-vogne måtte opgive, begge med gearkassen ude af funktion, at yderligere en af kompressormodellerne måtte udgå, og at Gonzales (Ferrari 4.500 ccm), som vandt med 137,603 km/t i tiden 2.14.59,8, blev fulgt til dørs af Louis Rosiers Talbot, der kun lå lidt over 7 minutter efter, da løbets 308.6 km var tilbagelagt.

Efter Pescara fulgte *Gran Premio di Bari*, som fandt sted den 2. september på den 5.54 km lange, men temmelig snoede bane, der for en del fører langs havnen i Bari. Dette løb havde heller ingen betydning for verdensmesterskabet, men både Alfa Romeo og Ferrari startede med henholdsvis to og fire fabriksvogne. Fangio og Farina kørte den forbedrede 1.5 liters

kompressor-Alfette (type 159). Ascari, Gonzales og Villoresi startede med 4.5 liters Ferrari-vogne uden kompressor, og Taruffi sad ved rattet i en firecylindret, toliters Ferrari uden kompressor, men med dobbelt tænding og to overliggende knastaksler — en model, som i dette løb fik sin længe ventede debut.

Fangio, Gonzales og Ascari kom bedst fra start, men allerede på første runde skred Gonzales ud over banen — dog ikke værre, end at han kunne fortsætte — og Villoresis Ferrari bar tydelige mærker af et sammenstød. Fangio førte, hårdt presset af Ascari, som på syvende omgang snurrede rundt og blev overhalet af Villoresi og Farina.

Kort efter slugte Farina's Alfa Romeo en ventil, hvorefter forrige års verdensmester overværede resten af løbet som tilskuer. Det varede dog ikke længe, før han fik selskab af Ascari, hvis vogn gik i brand på grund af et defekt karburator-svømmerhus, og af Villoresi, der ikke kunne fortsætte, da olien fossede ud af hans Ferrari. Den digre Gonzales, der var plaget stærkt af varmen, var ikke helt i topform, og enden blev, at Fangio bragte sin Alfette ind på førstepladsen med 135.055 km/t for de 360.1 km, og at Gonzales besatte andenpladsen godt eet minut efter. På tredjepladsen, to runder bagud, kom til alles overraskelse den nye Ferrari-model.

Efter disse to løb herskede der den allerstørste spænding før *Italiens Grand Prix*, som kørtes på Monza-banen den 16. septemper i overværelse af henved 100.000 tilskuere.

Allerede under træningen var konkurrencen hård mellem Alfa Romeo, som i Bari havde taget en lille revanche for de svidende nederlag på Silverstone og Nürburgring, og Ferrari, der var yderst opsat på igen at banke vognene fra Milano. Yderligere var der en god portion personlig konkurrence mellem Fangio, Farina, Ascari og Villoresi, idet dette løb gav points i verdensmesterserien — og endelig gjorde alle store øjne, da B.R.M.'s førstemekaniker og prøvekører, Ken Richardson, i ro og mag kørte træningsrunder med 180 km/t, og Reg. Parnell kørte sin B.R.M. med



start i en fart

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

185,59 km/t på en træningstur. Ganske vist fik Fangio en Alfa banen rundt med 200,3 km/t og Ascari sin Ferrari med 197 km/t, men hvad der virkelig forbløffede var B. R. M.'s fabelagtige fart på langsiden og stærkt forbedrede acceleration.

Desværre gjorde begge B. R. M.-vogne knuder senere og manglede ved starten.

De tyve startende vogne kom fint afsted ført af Fangio, Farina og Gonzales, men allerede på anden omgang lå Ascari på andenpladsen og gik kort efter forbi Fangio for at føre en kort periode. Inden ti runder var kørt, var både Farina's og de Graffenried's Alfa'er ude af spillet, og på 14. omgang punkterede Fangio, hvorefter Ascari gik frem, fulgt af Gonzales og Villoresi. Eferhånden som de forskellige kørere skiftede hjul og tankede, ændrede billedet sig noget, men afgørelsen var allerede faldet, da halvdelen af 40 omgange på hver 6,3 km var kørt, og hverken Fangio's utrættelige forsøg på atter at vinde med eller Farina's mesterlige kørsel med Bonetto's vogn, som han overtog på 29. runde, kunne afværge nederlaget. Først opgav Fangio's motor ånden, og senere blev Farina tvunget to gange til depotet på grund af en læk benzintank, og mod slutningen af løbet kørte han rundt på en tidsindstillet bombe i form af en Alfa, der spyede benzin i alle retninger.

Ferrari bragte alle fire vogne i mål. Ascari på førstepladsen med 185,916 km/t (ny rekord), Gonzales blev nummer to, Villoresi fjerde og Taruffi femte — alle med 4,5 liters vogne. Farina's vovemod blev belønnet med tredjepladsen.

Herefter er verdensmesterstillingen:

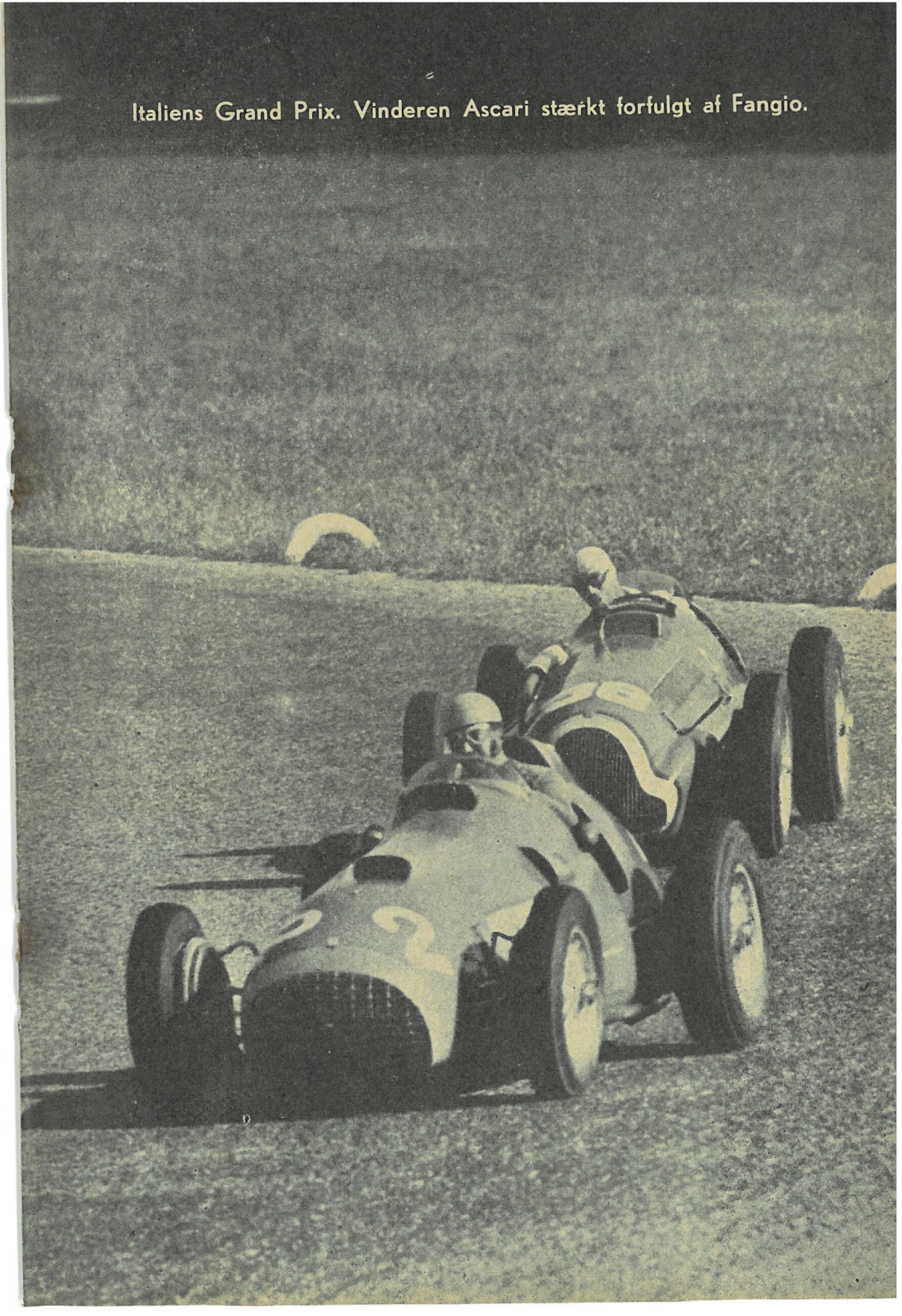


Efter sejren i Italiens Grand Prix bæres Ascari i guldstol. Han er blevet lidt sort i panden. Hans gennemsnitshastighed, der er ny rekord, var 185,916 km/t.

Fangio 27 points, Ascari 25, Gonzales 21 og Farina 17, og Alfa Romeo må vist se at få den hemmelighedsfulde 12-cylindrede vogn, der skal være udstyret med en boksermotor, som ligger bag føreren, færdig, inden det går løs i Barcelona, for ellers har Ascari en fair chance for at sikre sig mesterskabet for Ferrari.

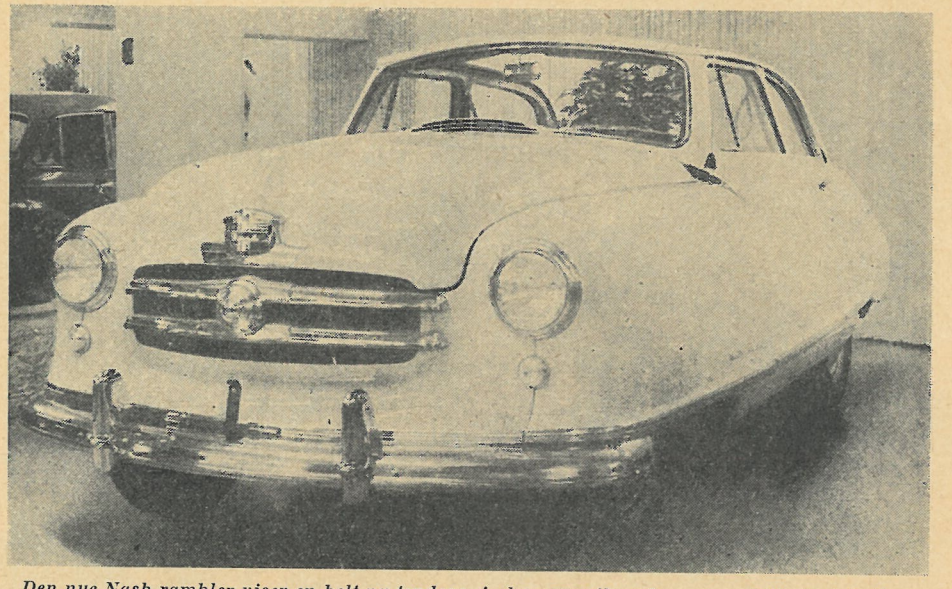
- og når man har læst „Min bil og jeg" har man taget det første skridt til at blive en god chauffør!
Kr. 8.75

Italiens Grand Prix. Vinderen Ascari stærkt forfulgt af Fangio.

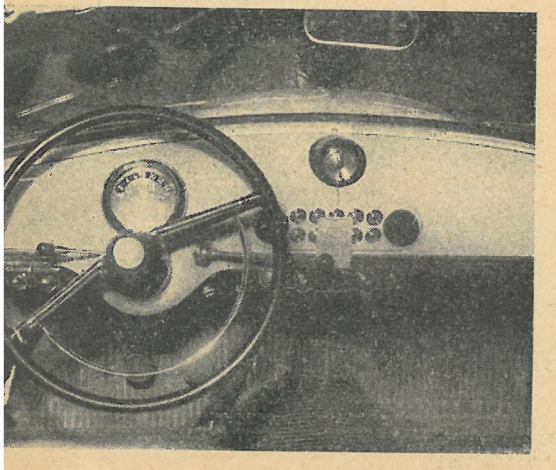


ER U.S.A. VED AT SLÅ BAK?

A/S Vilh. Nellemann, København, viste på sin smukke automobiludstilling på Vodroffsvej bl. a. den nye Nash Rambler, der må betegnes som en bemærkelsesværdig amerikansk vogn. Karosseriet er nøgternt og realistisk med en velsignet sparsomhed på forkromning og ornamenter, og der er taget et vidtgående hensyn til den aerodynamiske udformning. Medens de såkaldt strømlinjede amerikanske vogne ofte har en stor luftmodstandskoefficient, er man med de nye Nash modeller kommet ned på en meget lav værdi, først og fremmest på grund af den lukkede bund og der-



Den nye Nash rambler viser en helt ny tendens i den amerikanske automobilindustri. Forkromningen er efter amerikansk målestok sparsom, og der er ingen forlorne jet-indsugninger og -udblæsninger.
På billedet herunder ses instrumentbordet, i hvilket alle instrumenter er samlet under eet. I midten er anbragt et ur, og under dette trykknapper til radioen.



næst ved afskærmningen af forhjulene.

Karosseriet er selvbærende, og vægten for den relativ store vogn er bragt ned til kun 1175 kg, og samtidig er vognen ikke længere, end at den uden vanskelighed kan manøvreres i trafiken. Den totale længde er 4520 mm, hvilket f. eks. kun er 280 mm længere end en Morris Oxford. Forhjulene er affjedret ved hjælp af skruefjedre, medens bagakslen er affjedret med halvelliptiske bladfjedre.

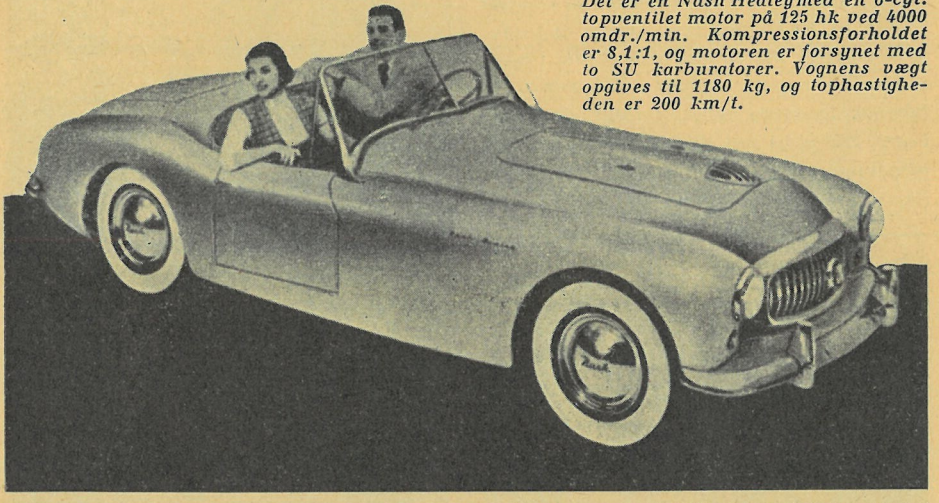
Den 6-cyl. topventilede motor udvikler 82 hk med et slagvolumen på 2996 ccm og et kompressionsforhold på 7,25:1. Boring og slaglængde er henholdsvis 79,5 mm og 102 mm.

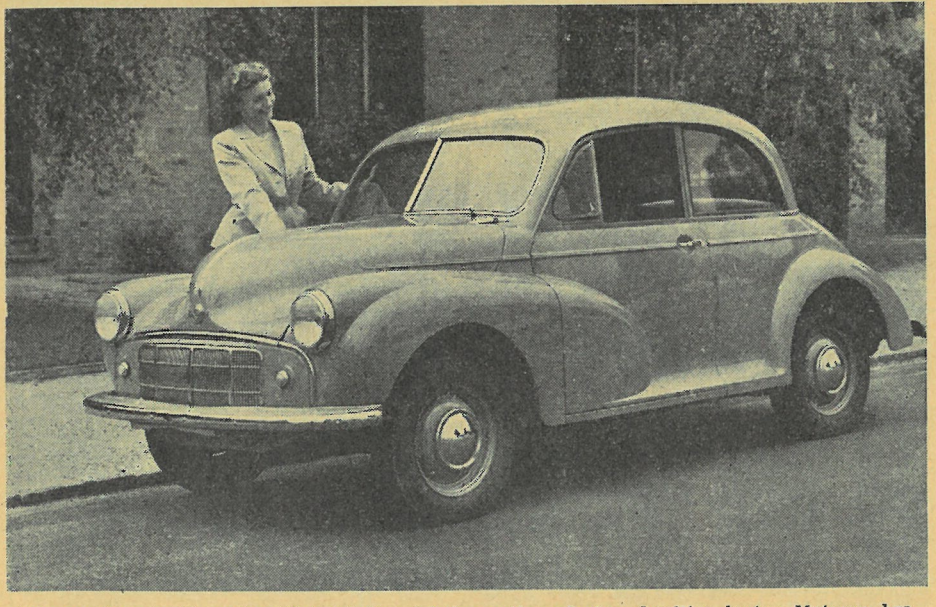
Transmissionssystemet leveres i to udførelser, idet man i stedet for en almin-

delig tre-trins syncromesh gearkasse tillige kan få automatisk overgear. Også vognens indre er uhyre enkelt og tiltalende. Speedometer, amperemeter, olietryksmåler o. s. v. er samlet i et enkelt instrument, der er let overskueligt fra førersædet. Rambler er en såkaldt cabriocoach med faste sider, og kalechen kan rulles ned og forsvinde helt i et rum bag bagsædet.

Medens amerikanerne averterer den nye Rambler som »vognen for enhver indtægt«, må vi her i landet betale den med 18.000 kroner + et beskedent bidrag til staten på 10.000 kroner.

For første gang i 25 år har man i U. S. A. fremstillet en sportsvogn. Det er en Nash Healeymed en 6-cyl. topventilet motor på 125 hk ved 4000 omdr./min. Kompressionsforholdet er 8,1:1, og motoren er forsynet med to SU karburatorer. Vognens vægt opgives til 1180 kg, og tophastigheden er 200 km/t.

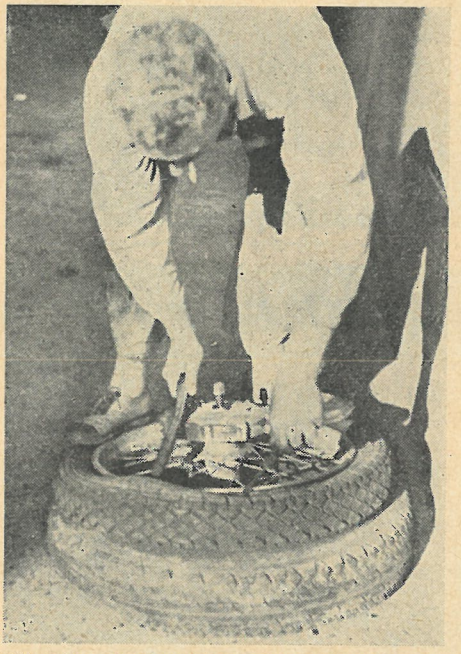




Den nye Morris Minor har fået et helt nyt kølerparti med store kraftige lygter. Motoren har også undergået forskellige tekniske ændringer, og det skal således nævnes, at forbrændingsrummets form er forandret, således at den nye model i højere grad er i stand til at »fordøje« den dårlige benzin, der anvendes i forskellige lande — deriblandt Danmark.

Sådan ta'r man et dæk af ...

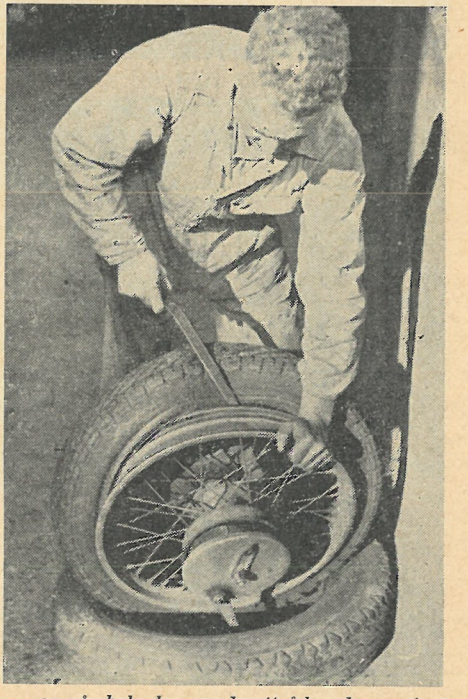
Adskillige motorcyklister har gjort den erfaring, at det kan være meget vanskeligt at lægge et dæk på, medens det hele går som en leg for vulkanisøren. Det er med denne lille opgave som med så meget andet: det er ikke svært, når blot man bærer sig rigtigt ad. Hvad kan vi gøre bedre, end at gå ned til vulkanisøren og lade ham vise vore læsere den rigtige fremgangsmåde.



Når vi har lukket luften ud ved at skrue ventilen af, siger vulkanisøren, lægger vi dækket ovenpå et gammelt dæk eller på et par planker for ikke at beskadige navet. Så træder vi dækket ned ved ventilen og stikker samtidig vort dækjern eller skruetrækker ind under kanttråden på den modsatte side af fælgen og løfter kanttråden over fælgkanten. Man skal arbejde sig ned mod ventilen ad begge sider. Var der nogen, som ikke kunne lide, at jeg sagde skruetrækker? Selvfølgelig kan man bruge en skruetrækker, for man skal ikke ind under kanttråden og ind til slangen — man skal blot vippe kanttråden over fælgen. Man må derimod ikke anvende et skarpt instrument, der kan skære hul i kanttråden.



Se nu her, hvordan jeg hele tiden træder dækket ned diametralt modsat det sted, hvor jeg løfter kanttråden op ...

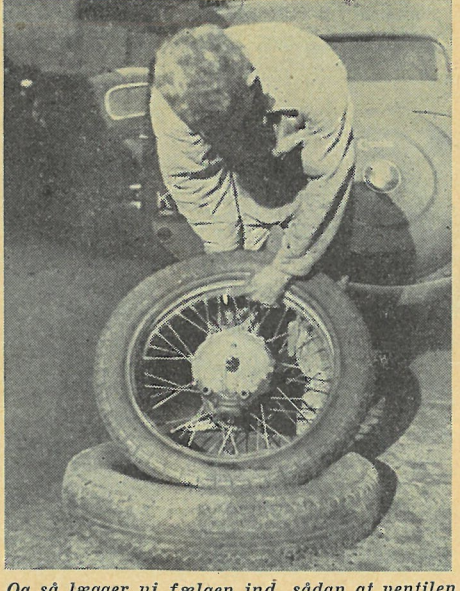


... og når hele den ene kanttråd er kommet op over fælgkanten, stikker jeg dækjernet ind under dæk og slange, får fat i den modsatte fælgkant og vipper dækket af.

...og sådan lægger man det på igen



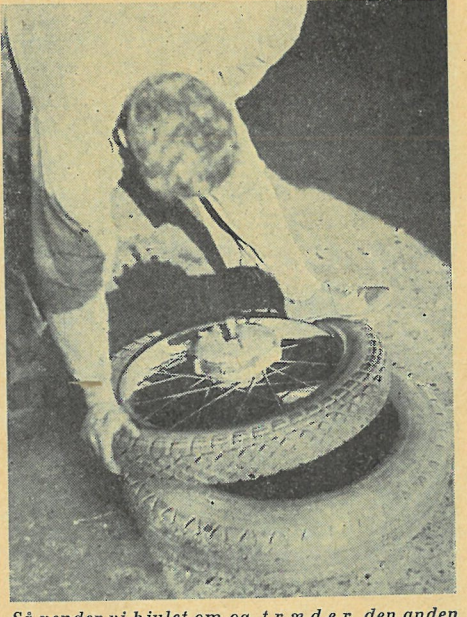
Den lappede slange lægges på plads i dækket.



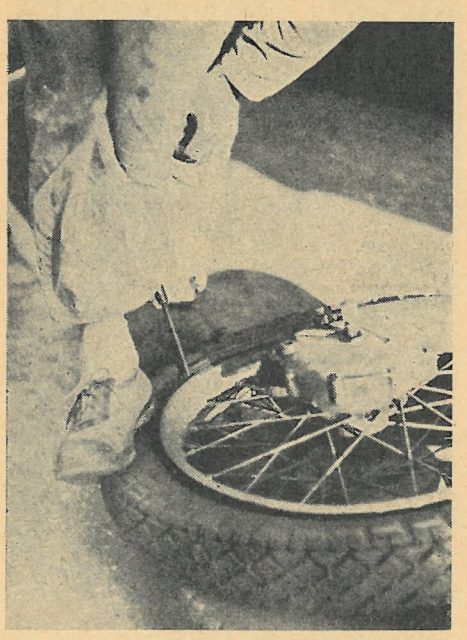
Og så lægger vi fælgen ind, sådan at ventilen bliver stukket gennem hullet i fælgen ...



... og med dækjernet vipper vi den ene side af dækket ind over fælgen — det er uhyre let og kan næsten gøres med de bare hænder. Vi begynder modsat ventilen.



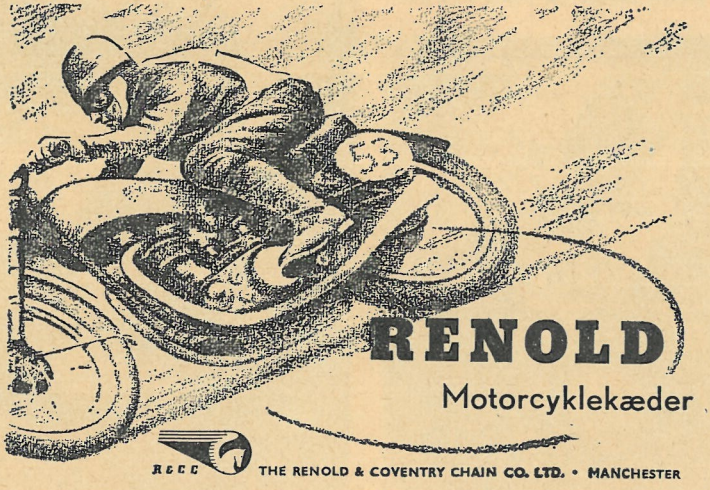
Så vender vi hjulet om og træder den anden kanttråd på plads. På værkstedet bruger vi næsten altid en hammer, men sådan een kører man jo ikke rundt med. De fleste motorcykledæk kan man træde ned hele vejen rundt, men hvis det kniber på det sidste stykke, kan De blade om til næste side ...



. . . og se, hvordan vi får den sidste stump på plads med skruetrækkeren.

Må jeg med det samme sige, at man een gang hver uge skal kontrollere dæktrykket og sørge for, at det er i overensstemmelse med det, fabriken foreskriver, både til dækkets størrelse og til den vægt, det skal bære. Jeg skal for resten prøve at få redaktøren til at bringe en tabel over dæktryk ved lejlighed.

Bilisterne lapper selvfølgelig aldrig et dæk selv — de har reservehjulet, men motorcyklisterne bør heller ikke lappe selv. Det rigtige er at medbringe en reserveslange — den fylder ikke meget, når man presser al luften ud af den og først skruer ventilen til, når den er rullet sammen. Man kan opbevare den i en lille beholder under sadlen eller i værktøjskassen. En slange skal vulkaniseres, hvis den er punkteet, fordi de »kolde« lapper, der blot er klistret på med solution,er alt for upålidelige, og det er farligt at køre på motorcykle, hvis man ikke er sikker på sine ringe. Det er de færreste, der tænker over, at en kold lap kan give anledning til en eksplosionsagtig punktering, men det er tilfældet. Hvis lappen løsner sig, og luften langsomt siver ud, vil dækket ikke ligge fast på fælgen, d. v. s. at det kan glide i fælgens længdereining, og når dækket på den måde er blevet tilstrækkeligt løst — hvilket ikke altid mærkes under kørslen — rives ventilen af ved den første acceleration eller opbremsning med alt for velkendte resultater til følge.



Eneforhandler:

E. T. GREW, Rådmandsgade 43, København N. . Ægir 700

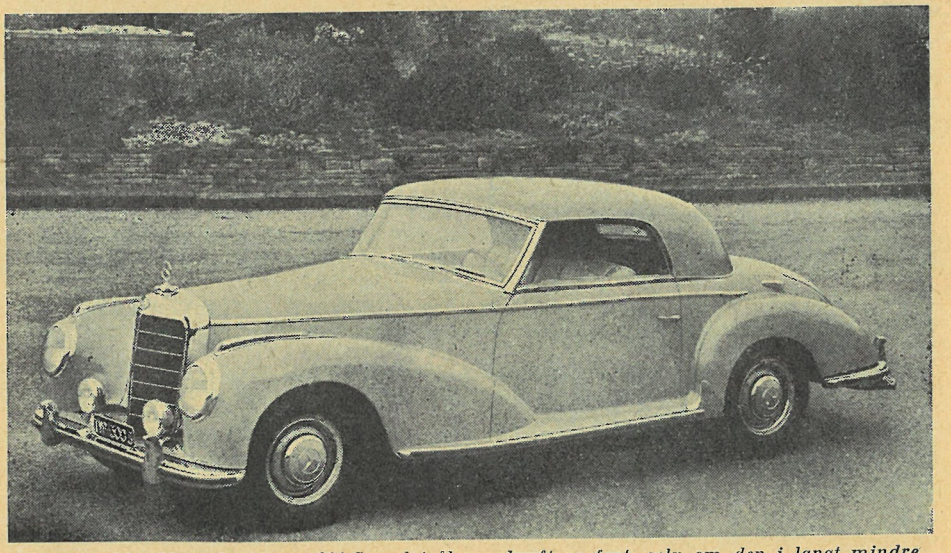
Den nye Mercedes „300 S“

betegner en bemærkelsesværdig udvikling

Udviklingen i automobiltekniken sker gradvis og umærkelig, og bortset fra de lunefulde moder i karosseriernes form kan det ofte være vanskeligt at konstatere forandringer og fremskridt år for år.

Daimler-Benz overraskede det automobilinteresserede publikum for ca. et halvt år siden med to helt nye modeller, »300« og »220«, begge forsynet med 6-cylindrede motorer med overliggende knastaksel. Den hæderkronede gamle fabrik er åbenbart slet ikke til at styre for tiden, og netop i disse dage har endnu en ny Mercedes model set lyset, nemlig type »300 S«. Denne type bygger videre på de traditioner, der blev skabt med den berømte — og blandt færdselspolitiet i alle verdensdele berygtede — Mercedes 540 K, idet der her er tale om en vogn, der med en tophastighed på over 170 km/t er i stand til at yde sin ejer fuld sikkerhed på selv de dårligste og vanskeligste veje. En sammenligning mellem disse to Mercedes-typer giver imidlertid et interessant billede af automobilindustriens udvikling gennem de sidste år.

Medens det var nødvendigt at forsyne model 540 K med en 5,4 liter kompressormotor for at give vognen en tophastighed på 170 km/t, bliver denne hastighed overgået af model 300 S, der har en 3 liters kompressorløs motor. Motoren i model 540 K ydede 180 hk, og vognen vejede 2600 kg (der krævedes altså lastvognskørekort for vogne over 2500 kg), medens model 300 S yder 150 hk, og vognen vejer 1620 kg. Kompressormotoren havde altså en litereffekt på 33,3 hk, og vognens vægt svarede til 14,4 kg pr. hk, medens den nye kompressorløse motor har en litereffekt på 50 hk, og vægten svarer til 10,8 kg pr. hk.



Den smukke Mercedes type »300 S« udstråleren kraft og fart, selv om den i langt mindre grad er »strømliniet« end f. eks. de amerikan-ske vogne. Virkelige kendere påstår, at denne vogn er uovertruffen i køreegenskaber — og vi tror dem gerne.

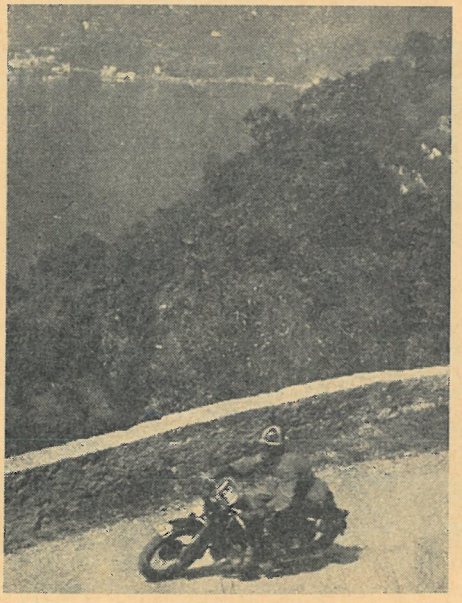
Model 300 S svarer iøvrigt ret nøje til model 300, der yder 115 hk, men kompressionsforholdet er ændret fra 6,4 til 7,5, og gearingen er ændret i overensstemmelse med den forøgede effekt. Model 300 er iøvrigt indgående beskrevet i vort majnummer.

Model 300 S kan leveres som 3 personers (+ klapsæde til 2—3 personer) roadster og coupe.

DET INTERNATIONALE SEKS-DAGES TRIAL

Af Heinz Wellhausen

Som vinder af sidste års 6-dages trial fik italienerne overdraget arrangementet i år, og »Federatione Motocyclistica Italiane« gennemførte denne den vanskeligste og mest betydningsfulde pålidelighedsprøve i de italienske alper, og bjergene om Lago Maggiore, Lago di Lugano og Lago di Como mellem Domodossola og Bergamo



Svenskeren Gösta Zalle, BMW, på vejen ved Como søen.

var skueplads for dette års begivenhedsrige løb. Start og mål for løbet var i den lille landsby Varese, og løbet gik over såvel gode asfaltveje som de dårligste mark- og bjergveje med stigninger på op til 1300 m og dagsetaper på næsten 400 km. Løbet blev kørt i dagene fra den 18. til den 23. september, og det italienske sensommerlandskab var en pragtfuld ramme om den internationale konkurrence. Modne vindruer, gyldne pærer og saftige ferskner til billige priser var en formildende omstændighed på de strabadser, rytterne måtte gennemgå. Den internationale konkurrence stod imellem 3 hold, nemlig et engelsk, et østrigsk og et italiensk. Det var interessant at konstatere, at det engelske nationshold bestod af de bedste fabrikskørere inden for denne sportsgren, og materialet var derfor sammensat af kraftige maskiner af mærkerne BSA, ARIEL, TRIUMPH, ROYAL ENFIELD og AJS med motorer på 500 ccm og 650 ccm, medens det østrigske hold bestod af 5 kørere på tre 125 ccm og to 250 ccm PUCH, og italienerne stillede ligesom englænderne med et blandet hold, men med lette maskiner (Bianchi 125 ccm, Parilla 125 ccm, Rumi 125 ccm, Marini 125 ccm og Gilera 250 ccm).

I løbet af de 6 dage viste det sig, at de kraftige engelske maskiner var bedst rustet mod strabadserne, medens italienerne begyndte at samle på strafpoints allerede på den 2. dag. Det østrigske PUCH-hold havde imidlertid en stor fordel, fordi kørerne var fortrolige med bjergkørsel, og de østrigske maskiner er naturligvis konstrueret med bjergkørsel for øje. Det østrigske hold var derfor englænderne jævnbyrdige, og kun en ubetydelig fejl førte til det ene strafpoint, der sikrede englænderne sejren.

Også i kampen om sølvpokalen støttede englænderne sig først og fremmest til de store maskiner, der er karakteristiske for den engelske motorcykleindustri. Det en-

JAWA

FINDES DER EN BEDRE LETVÆGTER?

Spørg en af de mange JAWA-kørere

ERIK ORTH, KØBENHAVN Ø
Lyngbyvej 36, Central 12 375

★

SAMLEFABRIK
Sejrøgade 2-4, Kbh. Ø

gelske A-hold (AJS, TRIUMPH og ARIEL) blev imidlertid slået af det hollandske B-hold (JAWA 250 ccm). Tyskland, der startede for første gang efter krigen, indskrænkede sig til at deltage i konkurrencen om fabriksmesterskaberne og stillede med 7 hold mod 6 engelske, 16 italienske, 1 svejtsisk, 1 østrigsk og 1 hollandsk. Også i denne afdeling viste englænderne sig fra deres bedste side. Medens alle tyske fabrikshold fik strafpoints, klarede 3 engelske hold sig pointfri igennem, ligesom det officielle PUCH-hold, 1 italiensk og det hollandske JAWA-hold klarede den hårde prøve uden strafpoints. De engelske rytteres gode disciplin under hele løbet var bemærkelsesværdig, og det var også tydeligt, at det engelske hold rådede over den største erfaring. Englændernes forberedelser har også været grundige, og det skal således nævnes, at de engelske ryttere allerede flere måneder før løbet var i træningslejr. Italienerne kunne ikke høste mange laurbær i deres hjemland, og det var påfaldende, at Moto Guzzi overhovedet ikke deltog i konkurrencen, samt at Gilera kun var repræsenteret med et 250 ccm hold.

Resultatliste

Internationale konkurrence.

1. England, 0 strafpoints.
2. Østrig, 1 strafpoint.
3. Italien, 622 strafpoints.

Sølvpokalen.

1. Holland B, 0 strafpoints
2. England A, 0 strafpoints.
3. Sverige A, 2 strafpoints.
4. England B, 14 strafpoints.
5. Italien A, 79 strafpoints
6. Svejts A, 217 strafpoints
7. Svejts B, 324 strafpoints
8. Holland A, 400 strafpoints
9. Sverige B, 461 strafpoints
10. Irland, 500 strafpoints
11. Italien B, 639 strafpoints

Guldplakette for fabrikshold.

Piaggio 125 ccm (Italien)
BSA (Holland)
Puch (Østrig)
Matchless-A. J. S. (England)
Triumph (England)

Klubkonkurrence.

1. S. M. K. S.-Stockholm
2. Newport & Gwent M. C.



IRLÆNDEREN BOB MATTHEWS OG FRANSKMANDEN HOVEL SEJREDE I SKÅNELOPPET

Skåneloppet, der kørtes den 16. september, blev det sidste skandinaviske landevejsløb i år. Foruden den skandinaviske elite startede irlænderen Bob Matthews og franskmanden M. Houel, og begge disse ryttere fik afgørende indflydelse på løbets resultatliste. Banen i Kristiansstad er en meget vanskelig landevejsbane, fordi den for en stor del består af grusveje, og det viser sig da også år efter år, at de rutinerede scramblekørere opnår de bedste resultater.

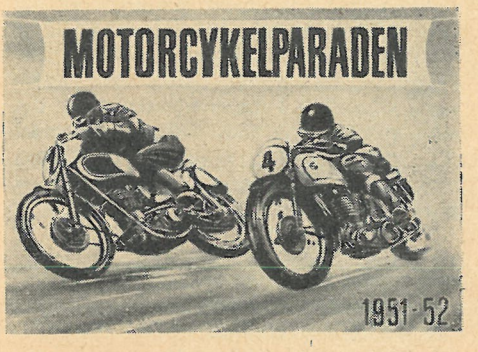
I 350 ccm klassen tog Matthews straks føringen fulgt af englænderen Morris og nordmændene Skovgård, Thorleif Andreasen og Leif Samsing. Svenskeren Kuno Johansson er en af de stærke scramblekørere og med en teknik, der nærmede sig dødsforagt, fløj han over grusvejene, medens de udenlandske gæster måtte tage lidt mere forsigtigt på denne svenske specialitet. På 11. omgang førte Kuno Johansson løbet, men en irlænder er en irlænder, og de svenske tilskuere fik lige åbnet munden til det store begejstringshyl — så var Matthews i spidsen igen, og derefter havde ingen af hans konkurrenter så meget som skyggen af en chance. Resultatet for de 25. omgange blev:

1. R. T. Matthews (Velocette) 1.00.05 (110 km/t).
2. Kuno Johansson (A. J. S.) 1.00.26.
3. Ove Lundell (A. J. S.) 1.01.47.

Franskmanden måtte i dette løb nøjes med en 5. plads.

I 500 ccm klassen startede franskmanden på en gammel Gilera, og han viste, at han kunne mestre den. Tyskeren Ernst Hoske tog straks føringen, medens sejrherren fra sidste år, Kuno Johansson, ikke kom igang. Efter 1. omgang førte tyskeren stadig feltet fulgt af svenskeren Sigvard Rydh og Svend Aage Sørensen. Kuno Johansson, der kom sidst i start, kørte sig fantastisk op, og på 6. omgang lå han som nr. 2 efter Svend Aage Sørensen. Matthews, der også i dette løb deltog på sin 350 ccm Velocette, kørte sig op på 2. pladsen, medens Kuno Johansson og Houel på den følgende omgang sloges om 3. pladsen. Svend Aage Sørensens forhjulsbremse strejkede, og det var tæt ved, at han var forsvundet ud af banen, men han klarede situationen og bjergede sig hjem på en 4. plads. Franskmanden overtog føringen, og resultatlisten kom derefter til at se sådan ud:

1. M. Houel (Gilera) 1.10.15,2 (112 km/t).
2. R. T. Matthews (350 ccm Velocette) 1.10.17,6.
3. Kuno Johansson (Triumph) 1.10.19.
4. Svend Aage Sørensen (Norton) 1.10.31,2.



Vil De lære topmaskinerne at kende

fra Belgien, Danmark, England, Italien, Sverige, Schweiz, Tjekoslovakiet, Tyskland, U.S.A. og Østrig, da er **MOTORCYKELPARADEN 1951—52** en bog for Dem. 52 modeller i strålende farveplancher, 4-farvet offsettryk. **Obs!** stort format 45 x 30 cm. Fuldstændige data. Specifikationstabeller. — En bog i særklasse. Pris **kr. 10,50**

— I samme format og flotte udførelse er udkommet **BILPARADEN 1951—52 med 73 hypermoderne bilmodeller. Pris kr. 10,50**

De bør ha' dem. — Indsend kuponen i dag. — ★★★★ Bøgerne kommer med posten.

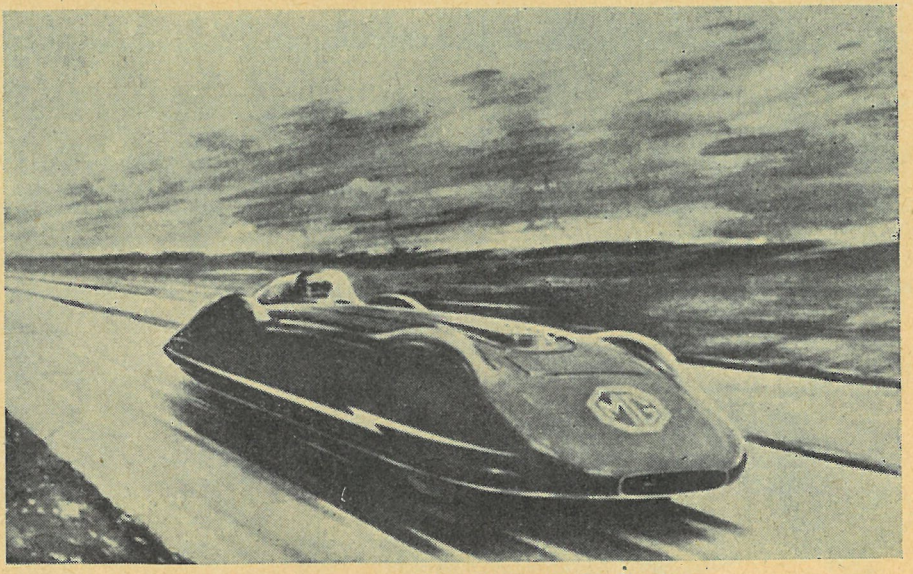
POSTFACK 11020 · Malmö 11

Send omgående pr. efterkrav _____ stk. **Motorcykelparaden 1951—52 à kr. 10,50** + porto, og _____ stk. **Bilparaden 1951—52 à kr. 10,50** + porto

Navn: _____

Adresse: _____

_____ SMJ



Goldie Gardners berømte MG i R. Ward's kendte streg.

GOLDIE GARDNER

HAR NU SAT 31 REKORDER

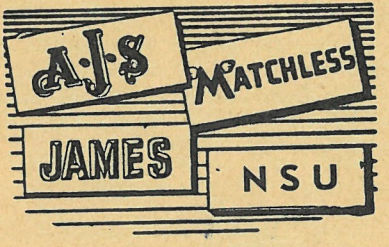
Den berømte rekordkører Lt. Col. Goldie Gardner har med sin ligeså berømte M. G.-vogn sat 9 nye verdensrekorder i klasse F, det vil sige vogne med et slagvolumen mellem 1100 ccm og 1500 ccm.

Rekordvognen var udstyret med en M. G. TD standard motor med kompressor.

Gardner har i forvejen sat 22 rekorder med sin M. G. og kan altså dertil nu føje 9 nye — et resultat, som ingen væddeløbskører hidtil har overgået. Præstationen er så meget større, når man betænker, at denne 60-årige kører har et stift ben som følge af en nedstyrtning med sin flyvemaskine under første verdenskrig. Senere brækkede han samme ben under væddeløb, men Gardner påstår, at benet trods sin stivhed ligesom arbejder bedre efter det andet brud.

Tiderne for M. G. vognens 9 nye verdensrekorder blev følgende:

1 time	med	stående	start	221.12 km/t.
50 km	»	»	»	205.75 »
50 miles	»	»	»	210.17 »
100 km	»	»	»	212.43 »
100 miles	»	»	»	217.45 »
200 km	»	»	»	219.83 »
1 mile	med	flyvende	start	328,14 »
1 km	»	»	»	328,78 »
5 km	»	»	»	322.83 »



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

A. J. HOLM

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

FRED. RASMUSSEN

Industrihuset, Borgergade 14 . Palæ 6721

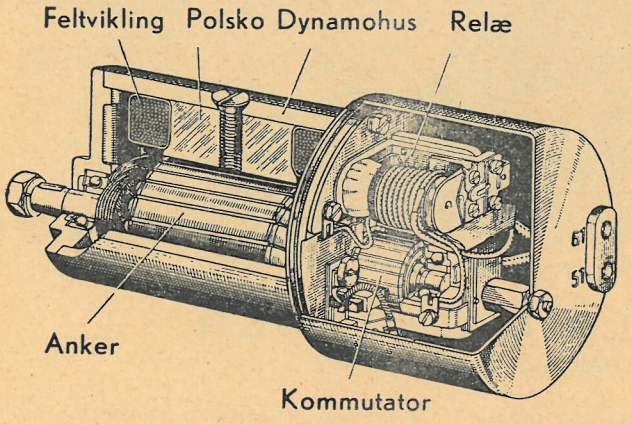
BOSCH ELEKTRISKE ANLÆG III.

Vi har tidligere beskrevet Bosch svinghjulsmagneter, klemskruebetegnelse og anlægget i Opel-vognene. Som sidste nummer i rækken kommer det mest almindelige anlæg for større motorcykler, et batteritændingsanlæg med dynamoerne RD 45/6/2400 R (L) 1 og RD 45/6/2400 R (L) S 21. Specifikationerne for disse to dynamoer er ens, idet de begge yder 45 watt, 6 volt ved 2400 omdr./min. Den maksimale strømstyrke er 11 amp. og det maksimale omdrejningstal 8000 omdr./min. Den maksimale batterikapacitet er 14 amperetimer, og tilbagestrømsrelæet skal slå til ved 1800 omdr./min.

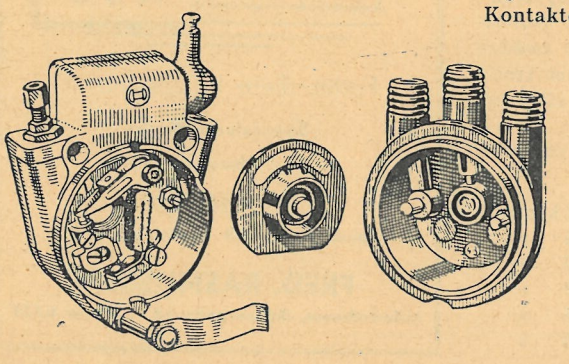
I disse dynamoer er indbygget en spændingsregulator, og det gælder for disse som for alle de øvrige Bosch regulatorer, at fabriken ikke opgiver data for disse instrumenter, der alle er plomberede.

Disse dynamoer anvendes i såvel ensom tocylindrede maskiner, og på hosstående diagram vises forbindelserne for begge typers vedkommende. Dynamoankeret er lejret i to kuglelejer, det ene anbragt i drivsidens endedæksel, det andet i en konsol i komutatorhuset. I kommutatorhuset er tillige anbragt et spændingsrelais, og fra dynamohuset skal de to klemskruer 51 og 61 henholdsvis forbindes til akkumulatorens pluspol og til ladekontrollampens klemskrue mærket 61. Når kommutatoren skal renses og kullene efterses, aftages kommutatorhusets endedæksel, efter at man har fjernet monteringsmøtriken. Når dækslet atter monteres, må man huske at lægge en fjederskive under monteringsmøtriken, da denne ellers kan arbejde sig løs.

Dynamoen arbejder sammen med en afbryderkontakt og dertil hørende spole. Kontakten er monteret på motoren idet

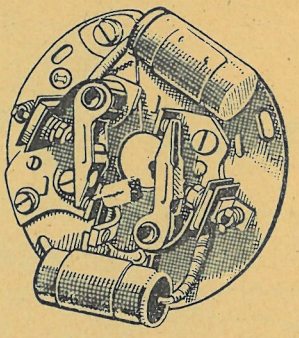


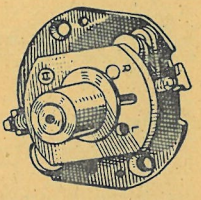
En RD dynamo med indbygget spændingsrelæ. Denne dynamotype er monteret på en lang række større tyske motorcykler med batteritænding. Som det fremgår af figuren, er kommutatoren, kullene og relæet anbragt i et speciellt hus.



En VU 2 D afbryderkontakt med roterende strømfordeler. Denne type, der er monteret på to-cylindrede maskiner, arbejder i forbindelse med en enkelt spole.

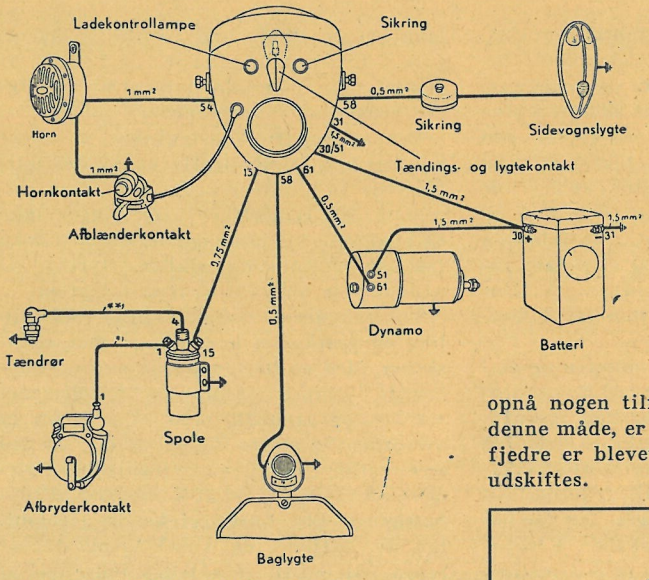
Afbryderkontakt model ZV/U 2 har to uafhængige kontaktarme, der i forbindelse med to spoler betjener hver sin cylinder. Denne type er altså ikke monteret med strømfordeler. Til højre ses den automatiske tændingsregulering.

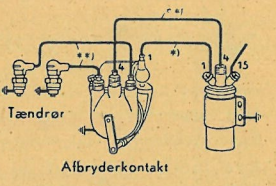




knasten er monteret direkte på motorens krumtapaksel eller knastaksel, og afbryderknasten hører således med til motorens standardudstyr og leveres ikke af Bosch.

Til 2 cylindrede maskiner fremstilles to kontakttyper, nemlig VU2D, der har en enkelt afbryderkontakt, samt roterende strømfordeler, og model ZV/2U, der har to afbryderkontakter til forbindelse med to spoler. I den sidstnævnte model anvendes altså ikke mekanisk strømfordeler, idet kontakterne virker som to uafhængige tændingssystemer. Kontakterne til de eencylindrede motorer og model VU2D med strømfordelere til 2-cylindrede motorer, har tændingsindstilling gennem et håndtag på styret, forbundet til kontakten ved hjælp af et Bowden-kabel, medens model ZV/2U med to afbryderkontakter har automatisk tændingsindstilling. Den automatiske tændingsindstilling på sidstnævnte model sker ved hjælp af en centrifugalregulator, hvis svingvægte holdes i hvilestilling af spiralfjedre. Tændingsjusteringen foregår ved at dreje hele kontaktpladen, men såfremt man ikke kan opnå nogen tilfredsstillende justering på denne måde, er det muligt, at regulatorens fjedre er blevet for slappe, og de må da udskiftes.





Standard diagram for Bosch batteritændingsanlæg. Over disse linier ses tilslutningen for to-cylindrede maskiner med en enkelt spole. Alle klemskruer er mærket med nummer.

GENTOFTE
BOGTRYKKERI
KONGELYSVEJ 14
GE 1850-4844

Enhver tryksag til ethvert formål

Vi prøvekører

HUSQVARNA



Når en kendt motorcyklefabrik som Husqvarna sender en ny model på markedet, har man ret til at vente sig noget særligt. Man bliver heller ikke skuffet i sine forventninger, når man prøvekører den nye model 228 med en to-takt motor på 120 ccm, man mærker tydeligt, at der står erfarne folk bag denne konstruktion, og man bliver tillige klar over, at fabriken har nået en sådan alder og et sådant renommé, at den mener sig berettiget til at tage lidt let på enkelte punkter i konstruktionen.

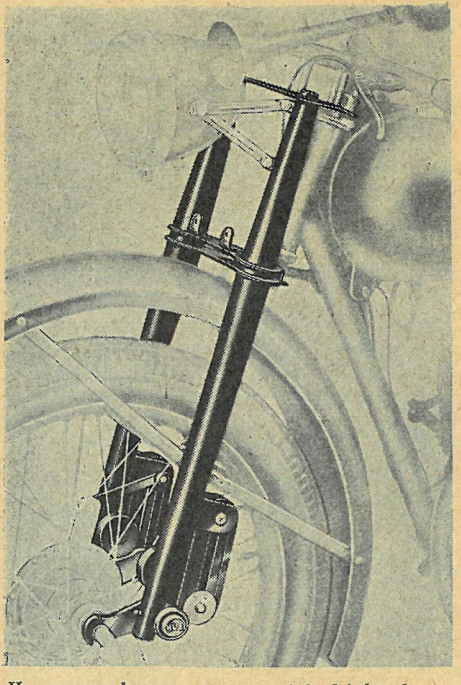
De to vigtigste faktorer, motoren og maskinens køreegenskaber, er 100 % i orden. Man indtager en bekvem og helt igennem korrekt kørestilling, og maskinen ligger så stabilt på vejen, at man uvilkårligt kommer til at sende en tanke til de hæderkronede gamle Husqvarna racere, der var berømte for deres køreegenskaber. Forhjulet er ophængt i en svinggaffel, mellem hvis bageste ende og forgaffelgrenene der er indskudt fire gummibånd som affjedrende element. Svinggaflen er lejret i to store stålbøsninger foret med blybronze og lukket olietæt ved hjælp af labyrintpakninger og pakninger af syntetisk gummi. I forgaflens to ben påfyldes olie, og svinggaflens bøsninger arbejder på den måde i et konstant oliebad. Olien i forgaflen må ikke forveksles med den olie, man bruger til de hydrauliske støddæmpere i teleskopforgaflerne, da brugen af gummi som fjedrende element overflødiggør brugen af støddæmpere.

Denne forgaffelkonstruktion er mere holdbar end teleskopgaflerne, og den uaffjedrede vægt bliver bragt ned til et minimum. Til gengæld er affjedringen ikke så blød som i teleskopgaflerne, men man har en enestående sikker styring på ujævne veje med Husqvarna forgaflen.

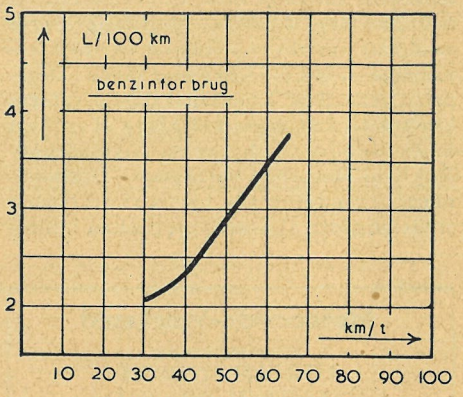
Motoren, der er sammenbygget med kobling og gearkasse, har mange gode egenskaber. Med en boring på 55 mm og slaglængde 50 mm er stempelhastigheden meget lav, og samtidig med at motoren er overordentlig startvillig, giver den en god acceleration fra de laveste hastigheder, medens det tager lidt tid at komme op på tophastighed. Det hurtigtvirkende gashåndtag, der betjener en Amal karburator af typen 361/001 D, er således indrettet, at det lukker helt for benzinen, når det drejes hårdt fremefter. Motoren stoppes altså, når man lukker hårdt for gassen, og derved undgår man såvel ventil eller kortslutningskontakt som den uregelmæssige knalden, der er så karakteristisk for en totakter ned ad bakker eller lignende steder, hvor man lukker helt eller delvis for gassen.

Kontrolorganerne er iøvrigt et kapitel

for sig, og ved en nærmere betragtning af disse kan man kun få det indtryk, at medens teknikerne har været optaget af at fremstille en god motor i et godt stel, og et enkelt lyst hoved har bidraget med at opfinde den helt rigtige benzinhane, er der ingen, der har skænket håndtag, bremser og gearskiftning en ærlig tanke før det øjeblik, da maskinen skulle monteres. Det skal f. eks. nævnes, at man ikke kan få fat i hverken kobling- eller bremsegreb uden at flytte hånden fra den normale stilling. Et håndgreb bør naturligvis være monteret således, at man blot ved at rette fingrene ud får fat i håndtaget — på Husqvarna'en får man fat i den rene klare luft, for håndtagene er anbragt alt for langt inde mod styrets midte, og der er ingen mulighed for justering, eftersom håndtagets faste del er svejset til styret. Havde man blot gjort de meget korte håndtag 10 cm længere, havde sagen været i orden. Fodbremsen er anbragt i venstre side efter engelsk mønster, men da baghjulets bremsetromle sidder i højre side, føres



Husqvarna har en særpræget forhjulsophængning bestående af en svinggaffel med gummibånd som fjedrende element. Gummibåndene, der har en kraftig egendæmpning, overflødiggør brugen af støddæmpere.



Husqvarna's laveste benzinforbrug ligger omkring 30 km/t, og fra 40 km/t stiger forbruget efter en fuldstændig ret linie.

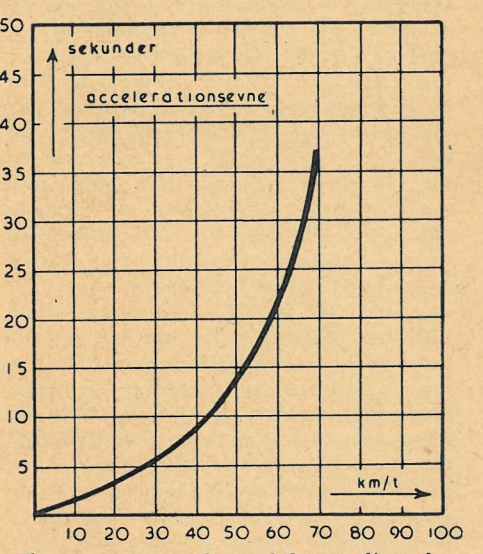
bremsepedalens aksel igennem til trækstangen i højre side, og hele dette arrangement giver maskinen et ufærdigt præg. Gearskiftningen sker ved hjælp af et kombineret hånd- og fodgear, d. v. s. ved hjælp af et regulært, gammeldags håndtag, til hvilket der med »trisser og trosser« er monteret en fodbetjening. Håndtaget virker naturligvis godt og regulært, hvilket man ikke med god samvittighed kan sige om fodbedalen, der er udformet som »TT-pedal« til betjening af såvel hæl som tå. I løbet af de to dage vi kørte med maskinen, lykkedes det os kun få gange og med stor forsigtighed at skifte rigtigt med fodpedalen, medens vi de andre gange »kiksede«. Man kan sagtens skifte fra andet til henholdsvis første og tredie gear, men vil man skifte fra det højeste eller laveste gear til andet gear, er opgaven næsten umulig, fordi fodskiftet ikke er udformet som positivt stop, men blot ved hjælp af nogle trækstænger er sat i forbindelse med håndskiftet.

Bortset fra disse anker kan man kun tale om en god og sund konstruktion, og navnlig fortjener den gode kørestilling at blive fremhævet.

Motorens opbygning.

Motoren er en tværskyllet, enkeltportet to-takter med fladt stempel. Krumtapakslen er forsynet med kontravægte, medens det egentlige svinghjul ligger udenfor krumtaphuset i svinghjulsmagneten. Plejlstangslejet er udformet som et dob-

beltradet rulleleje med 5 mm ruller, og den hærdede, udslebne plejlstang tjener som ydre rullebane. Stemplet har to kompressionsringe, der låses over tappe i stempelrillerne. Fra krumtapakslen overføres kraften til koblingen ved hjælp af en kort kæde. Koblingen, der er en flerpladekobling i oliebad, har korkbelagte friktionsplader og udløses ved hjælp af en tredelt stødstang, der aktiveres gennem en lodretstående »knastaksel«. Der er anvendt SKF kuglelejer til såvel motorens hovedlejer som til gearkasselejerne.



Husqvarna har en bemærkelsesværdig god accelerationsevne fra stående start op til 40 km/t.

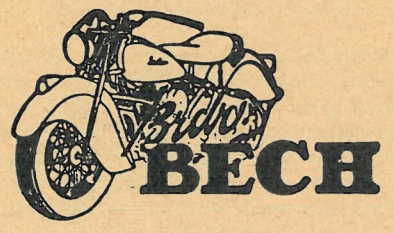
Motorcykle-Værksted

Specialværksted for

INDIAN-RUDGE

RESERVEDELE OG UDSTYR

Aut. Indian-forhandler



BECH

Tagensvej 101 . Taga 9926



...MED BASTA-VINGER man sikkert svinger!

Deres autoreparatør har den!

ANDERSEN & MARTINI

Vesterport - København V.

Centr. 12.963

Specifikationer

Fabrikant: Husqvarna Vapenfabriks A/B, Husqvarna, Sverige.
Importør: Nellemann & Drewsen A/S, København.
Motor: 1-cylindret, 2-takt, boring: 55 mm, slaglængde: 50 mm, slagvolumen: 120 ccm. Kompressionsforhold: 6:1, maksimal motoreffekt: 4,5 hk ved 4300 omdr./min. Smøresystem: Olie/benzin 1:25. Stempelhastighed ved 60 km/t: 6,93 m pr. sek. Karburator: Amal strålespids 60.
Transmission: Motor til kobling: Kæde. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: 3. Skiftemekanisme: Fodpedal og håndtag i højre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 20,8:1, 2. gear 11,2:1, 3. gear 8,3:1. Gearkasse til baghjul: Kæde $\frac{1}{2}$"$\times\frac{5}{16}$". Dækstørrelse: 3,00-19.
Stelkonstruktion: Svejset rørramme.
Hjulophængning: forhjul: Svinggaffel med gummibånd, baghjul: Stiv.
Stativ: Midterstativ.
Bagsæde: Model 28 nej, model 228 ja.
Benzintank rummer 10 liter, heraf 0 liter på reserve.
Bremser: 117 mm diameter.
Elektrisk anlæg: Fabrikat: Stensholm. Dynamo: Lysspoler i magneten, 30 watt. Tænding: Magnet, kontaktafstand 0,4 mm Tændrør: KLG. M 50.
Udstyr: Værktøj, pumpe og bagagebærer.
Dimensioner: Akselafstand: 1210 mm. Sadelhøjde: 720 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 700 mm. Egenvægt: model 28: 74 kg, model 228: 77 kg.
Pris: Kr. 1791,— excl. omsætning, kr. 2225,— incl. omsætning.

MODELRACERE

Dansk Model Racer Union har haft en lidt omflakkende tilværelse med hensyn til medlemsblad, og for at få spørgsmålet løst på effektiv måde kontaktede man SMJ, og da vi her på bladet har utallige henvendelser om modelracer stof, blev der hurtigt truffet en ordning, hvorefter SMJ hver måned vil bringe modelracerstof og samtidig virke som medlemsblad for modelracer-klubberne — en ordning, der sikkert vil blive til glæde for alle parter.

SMJ har tidligere bragt artikler om model-sporten, og vor artikel i juninummeret 1949 vil være lærerig for alle nybegyndere — og en del erfarne konstruktører vil sikkert også have udbytte af at gennemlæse denne artikel.

For at oplyse vore læsere lidt om modelracersporten kan vi meddele, at der findes ialt 10 klubber fordelt over hele landet med 220 aktive medlemmer. Indtil nu råder vi over 3 permanente betonbaner, hvoraf de 2 er 40 m i omkreds og den ene 66,66 m. Banen er cirkelrund, og vognene kører på denne fastgjort ved en wire til en centerpæl. Vognens hastighed bliver udregnet over en distance på ¼ engelsk mil. Vognene inddeles i følgende klasser:

A I — hjemmebyggede vogne med motor indtil 3,2 ccm.

A II — fabriksbyggede vogne med motor indtil 3,2 ccm.

B I — hjemmebyggede vogne med motor indtil 4,9 ccm.

B II — fabriksbyggede vogne med motor indtil 4,9 ccm.

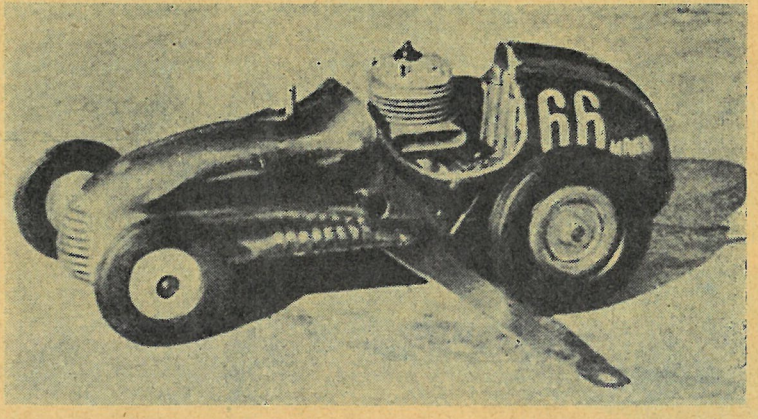
C I — hjemmebyggede vogne med motor indtil 10,2 ccm.

C II — fabriksbyggede vogne med motor indtil 10,2 ccm.

Byggeregler

Fra »D. M. R. U.« er der udsendt følgende regler for klasseinddeling og vognstørrelser:

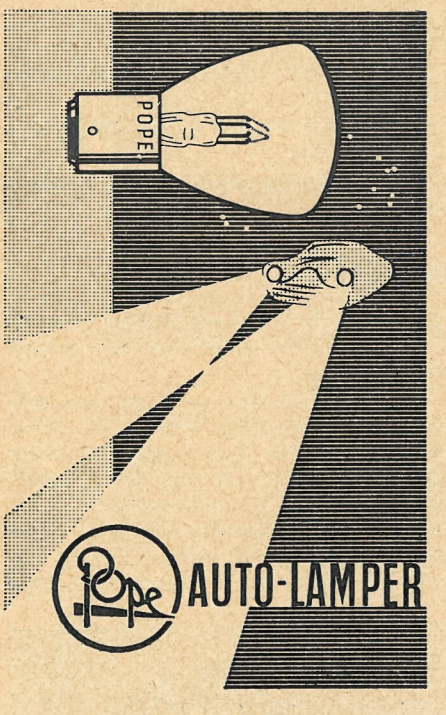
Klasse A I: Motorer indtil 3,2 ccm (alle motortyper, diesel, gløderør o. s. v.). Hjemmebyggede vogne. Max. længde: 26,65 cm. Max. sporvidde: 12,85 cm. Max. akselafstand: 18,65 cm. Hjul og dækstørrelser vilkårlig. Kraftoverførselen må være af vilkårlig type, direkte træk er tilladt. Motoren må ikke være synlig over det højeste punkt på karosseriet, men må gerne være anbragt i førersædets åbning. Bøjlen skal være mindst 15,24 cm fra linens fastgøringspunkt til vognens centerlinie.



En amerikansk fabriksbygget McCoy 19 med en gløderørsmotor på 3,2 ccm. Tophastigheden er 140 km/t, og vognens længde er 23 cm.

Denne klasse er den mest udbredte her i landet i øjeblikket, hvilket sikkert skyldes, at man i de forskellige hobbyforretninger kan købe såvel underdel som karosseri støbt i aluminium. Endvidere ligger de fleste danske motorer indenfor 3,2 ccm.

Klasse A II: Motorer indtil 3,2 ccm, alle motortyper. Fabriksbyggede vogne. Samme mål og regler som klasse A I.



»Større viden — større fart«
— en bog for alle rigtige motorcyklister
Kr. 8,75
SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL



Ved fabriksbyggede vogne forstås vogne, der er købt i samlet stand, og som er fremstillet af en anerkendt fabrik. En del af de danske modelracerkørere har modtaget sådanne vogne som gavepakker fra U. S. A., væsentligst McCoy vogne med McCoy »19« motor på 3,2 ccm og Thimble Drome vogne med Thimble Drome motorer på 1,6 ccm, 2,4 ccm eller 3,2 ccm.

Klasse B: Motorer indtil 4,9 ccm. Alle motortyper. Hjemmebyggede vogne. Vognene i denne klasse må bygges såvel efter klasse A's mål som klasse C's mål.

Klasse B er den klasse, der er dårligst stillet, hvad vognmateriel angår. Grunden ligger antagelig i, at de danke motorer på 4,9 ccm, der hidtil har været fremme, ikke har været særlig fremragende, hvad hastighed angår.

I Amerika findes der både McCoy og Dooling motorer i denne klasse, og vi har også enkelte af disse motorer her, men da prisen omtrent er den samme som prisen for en McCoy vogn med motor i klasse A II, foretrækker de fleste, der har chance for at få en gavepakke, en sådan.

Klasse C: Motorer indtil 10,2 ccm. Alle motortyper. Hjemmebyggede vogne. Max. længde: 53,50 cm. Min. længde: 38,10 cm. Max. bredde: 23 cm. Min. bredde: 12,70 cm. Min. akselafstand: 25,40 cm. Min. sporvidde: 12,70 cm. Karosseriet må gøres så smalt som muligt. Fastgøringsanordningen eller bøjlen skal måle mindst 22,86 cm fra vognens centrum til centralliniens fastgøringspunkt. Dækdimensioner: Max. diameter: 10,2 cm. Min. diameter: 7,6 cm. Kraftoverførselen skal ske ved hjælp af cylindriske eller koniske tandhjul. Direkte træk er ikke tilladt.

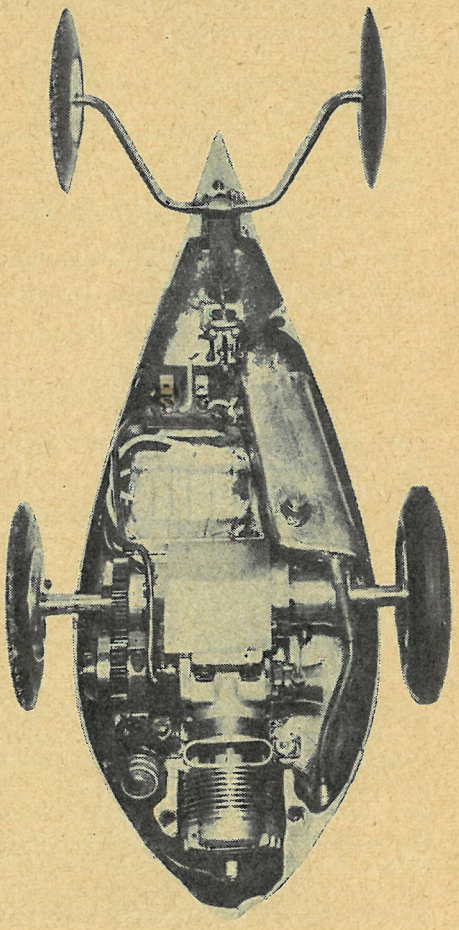
I Klasse C har vi en del vogne gennemgående med motorer af eget fabrikat; disse kommer naturligvis ikke på højde med de amerikanske motorer i denne klasse,.

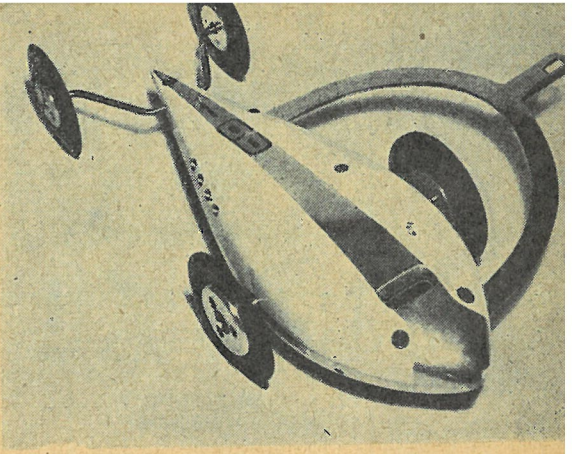
Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes søndag den 18. november i Vartov, Farvergade 27, opgang 8, kl. 10,00 formiddag. Man bedes møde præcis.

Dagsorden ifølge lovene. Lovforslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være indsendt til unionen senest 14 dage før.

Bestyrelsen.





L. Dupont's »Paddee«, der har opnået 180 km/t. Motoren er en McCoy 60, og kraftoverføringen til forakslen sker ved hjælp af cylindriske tandhjul med en udveksling på 1,6:1. Som det ses, er det venstre forhjul kraftigere end de øvrige hjul, og i virkeligheden kører vognen kun på venstre forhjul. Tændingen sker ved hjælp af et rigtigt tændingsanlæg med afbryderknast, og strømkilden er små tørelementer.

Danmarksmesterskabet blev i år afholdt på Odense Model Racerklubs nye bane den 1. og 2. september. Der var tilmeldt ialt 74 vogne, som var udtaget af de forskellige klubber. Der var således de bedste muligheder for et virkelig fint stævne. Desværre stod vejrguderne os ikke bi, thi om lørdagen, da de indledende heats skulle køres, blev vi generet af bygevejr, og om søndagen, da slutningsheatene skulle køres, tvang et uopholdeligt regnvejr løbsledelsen til at aflyse stævnet og lade tiderne for de indledende heats være gældende som slutresultat.

Til trods for det fugtige føre opnåedes alligevel tider, som lå ca. 25 pct. højere end resultaterne fra danmarksmesterskaberne i 1950.

RESULTATER:

Klasse A I hjemmebyggede — motor indtil 3,2 ccm:

Nr. 1: O. Abildgreen, Fredericia, 78,90 km/t.

Nr. 2: B. Hansen, M. R. K., København, 73,85 km/t.

Klasse A II fabriksbyggede — motor indtil 3,2 ccm:

Nr. 1: B. Hasseldam, M. R. K., København, 83,28 km/t.

Nr. 2: K. Jonassen, M. R. K., København, 67,76 km/t.

Klasse B 1 hjemmebyggede — motor indtil 4,9 ccm:

Nr. 1: H. Mølsted M. R. K., København, 94,43 km/t.

Nr. 2: E. Kirschner, M. R. K., København, 81,13 km/t.

Klasse C I hjemmebyggede — motor indtil 10,2 ccm:

Nr. 1: L. Dupont, »Record«, Lyngby, 119,01 km/t.

Grand Prix på Amager

Søndag den 23. september indbød M. R. K., København, til Grand Prix på deres bane på Amager Strandvej i Kastrup. Der var mødt kørere fra såvel København som fra provinsen. Vejret var fint, og der var mødt

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.

Esso

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

mange interesserede tilskuere. Vinderlisten tegner sig som følger:

Klasse A I:

Nr. 1: B. Hasseldam, M. R. K., København, 83,48 km/t.

Nr. 2: K. Larsen, M. R. K., København, 80,00 km/t.

Klasse A II:

Nr. 1: B. Hasseldam, M. R. K., København, 110,77 km/t.

Nr. 2 E. Vinsted, M. R. K., København, 106,64 km/t.

Klasse B I:

Nr. 1: J. Jacobsen, Odense, 81,83 km/t.

Klasse B II:

Nr. 1: S. Nielsen, M. R. K., København, 90,00 km/t.

Nr. 2: A. Jensen, M. R. K., København, 78,90 km/t.

Klasse C I:

Nr. 1: W. Bentzen, »Record«, Lyngby, 102,13 km/t.

Klasse C II:

Nr. 1: H. Mølsted, M. R. K., København, 154,84 km/t.

Nr. 2: L. Dupont, »Record«, Lyngby, 153,19 km/t.

Man havde ved denne lejlighed håbet på en ny dansk rekord i C-klassen, som i øjeblikket er 165,62 km/t. Dette lykkedes imidlertid ikke, men ved en prøvetidtagning opnåede L. Dupont, »Record«, Lyngby, med en McCoy 60 i en padde en hastighed på 180,00 km/t. Da de internationale regler imidlertid siger, at en rekord kun kan slås i konkurrence, blev denne tid desværre ikke anerkendt.

IHN.

Ombygning af Viking „diesel-motorer" til gløderørs-motorer

Det har ved eksperimenter vist sig, at hastigheden for de vogne, der er monteret med en Viking kompressionstændingsmotor, kan sættes betydeligt i vejret, når motoren ændres til en gløderørsmotor. Vi bringer derfor en vejledning, efter hvilken man kan foretage ombygningen.

På nedenstående tegninger kan De se, at det er forbavsende lidt, der skal gøres for at ændre motoren fra »diesel«- til gløderørsmotor.

Det første, man skal gøre, er at starte motoren og indstille den på en let og fly-

dende gang, hvorefter man skiller den ad uden at flytte kompressionsstemplet. Mål så fra bunden af cylinderen, hvor langt der er op til K-stemplet, læg 1 mm til, så ved

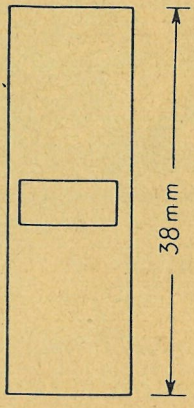


fig 1.

De, hvilken længde cylinderen skal drejes af til. Jeg har på tegningens fig. 1 angivet 38 mm, hvilket sikkert vil passe for de fleste motorer.

Når De drejer cylinderen af, så gør den konisk på toppen, da den så vil være ualmindelig let at skrue sammen uden pakning og alligevel være fuldkommen tæt. Når De skal dreje cylinderen af, må De endelig ikke sætte den i drejebænken uden at sætte et stykke rundt gods i cylinderen, da De ellers vil trykke den, så den bliver kantet. Brug ikke stemplet, da det sikkert også bliver kantet.

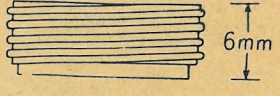


fig. 2.

Efter afdrejningen skal udblæsningshullet files ud til en bredde af ca. 10 mm (fig. 1), så motoren kan komme hurtigere af med den brændte gas. (Det kan også gøres, uden at De bygger motoren om.)

Derefter skal vi have lavet et topstykke, der samtidig er tilspændingsskrue. Det skal svare til den aftagne tilspændingsskrue, men skal forlænges med en 1 mm reces (fig. 2), som kan gå ned i cylinderen. I topstykket skal der være en forsænkning på 9 mm bredde og 3 mm dybde (fig. 3). Yderligere bores et hul på 5 mm helt igennem, hvor der skal skæres gevind (¼" 32 gevind) til gløderøret.

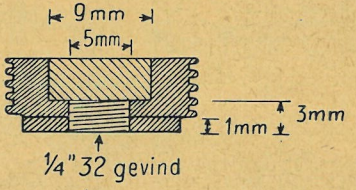


fig. 3.

Denne vejledning gælder for såvel »Viking« 2,5 ccm som 3,2 ccm. Som brændstof skal De bruge 70 pct. metylalkohol og 30 pct. amerikansk olie. *62.*

KLUBFORTEGNELSE

Dansk Modelracerunion:
Formand Svend Sander, Odinsgade 31, Odense.
Telf. 10595 — Postkonto 80234.

M. R. K.: P. Henriks, Frederik 8.s Palæ, Amalienborg, København K.

»Record«, Lyngby: J. Hørring Nielsen, Sorgenfrigårdsvej 54, Lyngby.

O. M. K., Odense: Svend Sander, Odinsgade 31, Odense.

Fredericia Model Motorklub: I. Iversen, Luthersvej 11, Fredericia.

Esbjerg Model Racerklub: I. E. Døssing, Peder Gydesvej 34, 1., Esbjerg.

Aarhus Model Racerklub: Ingeniør H. J. Dam, Th. Nielsensvej 5, Aarhus.

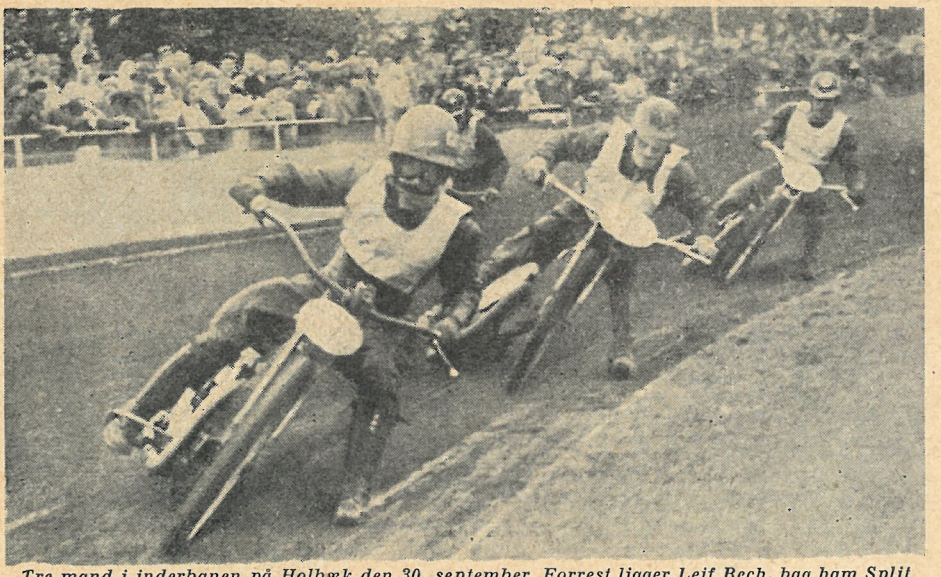
Vejle Model Racerklub: Olaf Nielsen, Vestergade 93, Vejle.

Tørring Modelracerklub: Fahrendorff, Bredgade 17, Tørring St.

Københavns Model Racerklub Ib Eisenhardt, H. C. Ørstedsvej 29 B, København V.

Bestil den nu: Kr. **8,75**

MOTORCYKLE HÅNDBOGEN
(2. UDG.)
forsendes overalt pr. efterkrav
LØSEKRUGS BOGHANDEL
JAGTVEJ 59 . KØBENHAVN N



Tre mand i inderbanen på Holbæk den 30. september. Forrest ligger Leif Bech, bag ham Split Waterman og bagest Kiehn Berthelsen. I yderbanen skimtes Bruce Abernathey.

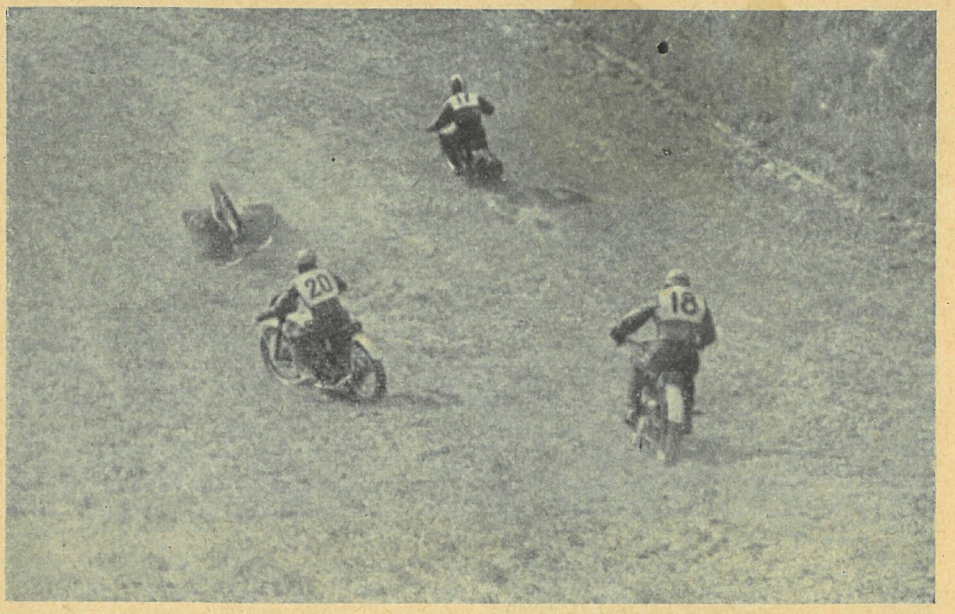
Fra månedens motorløb

Løbene den 30. september på Holbæk stadion blev en værdig afslutning på sæsonen, og den gamle banerekord, sat af Oliver Hart, der kørte de fire omgange i tiden 1.16,9, blev slået ikke mindre end to gange. Bruce Aberthey fik noteret tiden 1.15,6, medens Split Waterman opnåede 1.15,0. Dagens mand var iøvrigt Henry Andersen, Norge, der vandt alt, hvad han deltog i. I ekspertmatch A skete der et styrt, der let kunne have fået alvorlige følger. Det var Waterman, der var den uheldige — han var kommet lidt bagefter i starten og lukkede helt op for gassen med det resultat, at maskinen fo'r frem for straks efter at strejfe Kiehn Berthelsens baghjul, hvad der tog herredømmet over maskinen fra Waterman. Den vilde fart endte i ståltrådshegnet, der blev flænget, men Waterman slap usandsynligt heldigt og havde kun hovedpine efter styrtet. Iøvrigt blev de vigtigste resultater: I Holbæk-løbet vandt Kiehn Berthelsen, Waterman, Abernathey og Henry Andersen hver sin afdeling i den nævnte rækkefølge. Nordmandens tid blev 1.17,4. Sportsløbet blev vundet af Norton Hansen. Ekspertmach A vandt Henry Andersen, medens Leif Hirsborg fik førstepladsen i ekspertmach B.

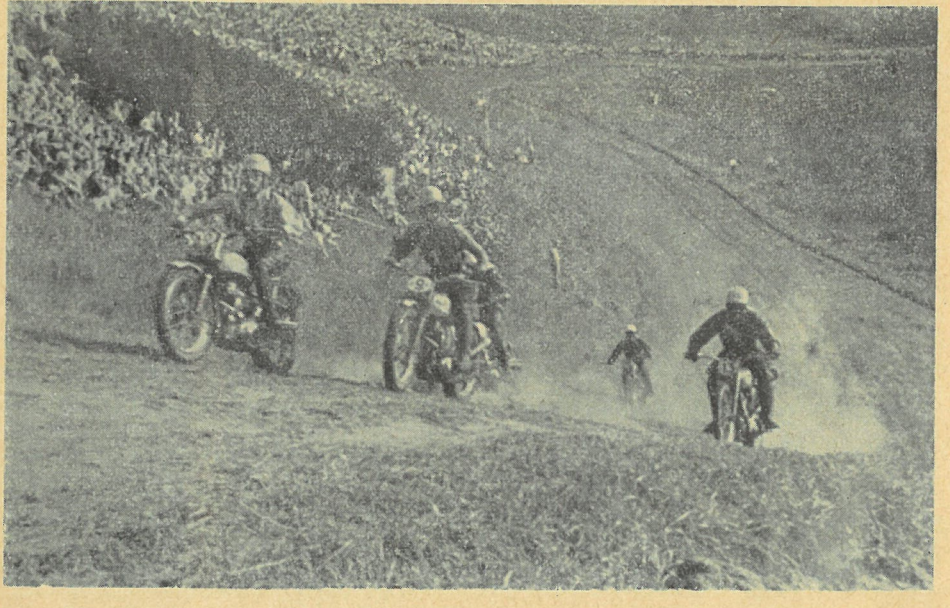
Det sidste løb for i år på Odense speedway blev kørt den 30. september, og løbene blev stærkt præget af uheld, blandt andet udeblev englænderne Bill Kitchen og Oliver Hart. Publikum ventede troligt i over to timer på de populære ryttere, og dette resulterede i, at de sidste løb blev kørt i halvmørke, hvilket forårsagede mange styrt. Ekspertklassen blev vundet af Olle Segerström, Sverige, medens Robert Rasmussen besatte førstepladsen i standardløbet. Et crack-race blev ligeledes vundet af svenskeren.

*

Motorløbene den 7. oktober på Gentofte Stadion blev en stor succes. Den kun 18-årige svenske kører Ove Bodin satte ny rekord ved at køre de 4 omgange i tiden 1.26,6 og viste i det hele taget fantastiske evner. Fortsætter han på samme måde, er der ingen tvivl om, at han bliver en Basse Hveem nr. 2. Der blev iøvrigt sat endnu en banerekord, idet Børge Mørck, Kolding, på sin 500 ccm BSA i standard-klassen kørte de 4 omgange i tiden 1.36,6. Den gamle rekord var sat af Leif Hirsborg og var på 1.37,4. I dagens sidste løb, der var et handicap, skete der et uhyggeligt styrt. Det var Arne Christensen, der på sin 350 ccm



Motorløbene på scramble-banen ved Vinderød den 10. september var præget af dramatik og et par alvorligere styrt. Kort efter start nr. 5 i senior solo styrtede Helmuth Carlsen, Helsinge, og brækkede højre arm, medens Kjeld Jensen, Aalborg, under et broadside i slutheatet ramte en ujævnhed i banen og brækkede benet. Disse to uheld sinkede løbene en hel del, idet der ikke måtte startes, før ambulancen var på plads igen. Men løbene var gode, og svenskerne er ved at finde, om ikke deres overmænd, så deres ligemænd i denne gren af motorsporten. Især er Ejvind Hansen dygtig, og han slog da også alle sine konkurrenter. De vigtigste resultater blev: Begynder solo over 5 omgange blev vundet af Henning Jensen, medens Henry Jensen besatte førstepladsen i junior solo. Senior solo vandt Ejvind Hansen, medens Egon Walther drog af med sejren i senior sidevogn, samme rytter vandt iøvrigt et sidevognshandicap. Sture Dishayes vandt et handicap over 5 omgange trods et tillæg på 380 m.





Den 20. september blev finalen om verdensmestertitlen kørt på Wembley speedway, hvor 93.000 tilskuere overværede de afgørende løb. Det blev den unge australier Jack Young, der blev speedway verdensmester, og nr. 2 blev Split Waterman, nr. 3 Jack Biggs. Her får Jack Young overrakt »Sunday Dispatch«s pokal — han kan næsten bo i den.

NSU styrtede ved indgangen til et sving, og han faldt så uheldigt, at han fik maskinen over sig. Til alt held fik han kun en mindre hjernerystelse og nogle hudafskrabninger. Iøvrigt blev resultaterne: Ekspertklasse A, B og C blev vundet af henholdsvis Sven Skoglund, Sverige, hans landsmand Ove Bodin og Jørgen Petersen, København. Klassen for 350 ccm standardmaskiner blev vundet af Vagner Larsen med 9 points, medens Børge Mørck besatte førstepladsen i den store standardklasse. Handicappet for standardmaskiner blev vundet af Robert Rasmussen.

Aarhus Motorklub havde arrangeret et moto-cross på banen ved Ny Mølle den 7. oktober, og der blev vist en række gode løb. De vigtigste resultater blev: Senior solo over 25 omgange à 1 km blev vundet af Knud Nielsen i tiden 23.50,8 med Ejvind Hansen på andenpladsen. Sidevognsløbet, der var på 10 omgange, vandt Kresten Krestensen i tiden 23.33,0. Klassen for maskiner indtil 200 ccm blev vundet af Carlo Sejer Jensen, der kørte de 5 omgange i tiden 9.37,8.

*

Og til sidst bringer vi resultaterne fra motorløbet ved Korskroen ved Esbjerg. Vagn Poulsen, Skanderborg, sidevognsklasse B, Arne Svendsen, Silkeborg, solo 350 ccm, R. S. Kornum, Aalborg, sidevognsklasse A, Børge Mørch, solo 500 ccm, Hans Nielsen, Haderslev, sidevognsklasse for maskiner på 750 ccm, Knud Nielsen, australsk forfølgelsesløb, solo, og endelig vandt Hans Nielsen, Haderslev, sidevognsløbet.

Til vore

NORSKE LÆSERE

For at lette ekspeditionen til vore norske læsere har vi oprettet en afdeling i Oslo. Alle vore bøger og blade samt abonnementer kan i Norge fås gennem den norske ekspedition, blot bestillingen sendes til: SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, Postboks 2817, Oslo 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

FRI -o-o-o- Udtrædning

Det har alle dage været en af de stående undskyldninger for at køre bilvæddeløb, at konkurrencen frembringer bedre biler. Ikke sådan at forstå, at undskyldninger behøves, men det er jo altid meget rart at kunne svare igen under en diskussion. Derimod har jeg faktisk aldrig tænkt dybere over, at det store publikums krav til biler frembringer dårligere vogne, men det fik jeg for nylig ret slående bevis for.

Det viser sig nemlig, at *Wilbur Shaw*, der tre gange har vundet 500-miles løbet på Indianapolis, måtte bruge tre styrearme af forskellig længde på sin *Maserati*, når han gik i træning. Først en ganske kort styrearm, der gav en udveksling omtrent som på en almindelig amerikansk vogn — altså så lavt gearet, at tante Mary uden muskelsprængninger kan parkere to tons dollargrin — fordi Shaw anså det for aldeles livsfarligt at sætte sig i Maserati'en med den næsten direkte styring, når han kom lige fra den store udveksling, de bruger »hjemme i staterne«. Efter en passende træningsperiode gik han så over til en styrearm af mellemlængde, og efterhånden som hans reaktioner blev tilstrækkeligt følsomme til den originale dimension. Men først efter denne gradvise tilvænning — eller afvænning, om man vil — turde han køre hurtigt med en vogn, der styrede, som en bil skal.

Maserati-vogne af den hurtigere slags får mig forresten til at mindes en af de glorværdige episoder, som ikke fremgår af resultatlisterne, men som alligevel er gået over i historien.

I begyndelsen af de glade trediver — da biler var biler — anmeldte *Joseph Bradzil* en splinterny sekscylindret Maserati til det czekoslovakiske Grand Prix. Nu var den gode Bradzil ikke så velbeslået, at han selv kunne betale brødrene Maserati's regning for en vogn af den art, mens hans gode ven *Marcic* havde det held at være forlovet med en pige, der havde lidt på kistebunden. Marcic lånte kærestens penge til betalingen, og alt var sådan set i den skønneste orden, indtil damen fik den ulyksalige idé at hæve forlovelsen, hvilket medførte, at Marcic og Bradzil begge havnede i fængsel — antagelig en slags gældsarrest.

Nu var det jo ret så ærgerligt at lade en prima Maserati stå ubenyttet, når der var et løb at køre, og det kunne det czekiske fængselsvæsen godt indse, så Bradzil blev lukket ud på æresord for at køre med og skulle så vende hjem til cellen, når løbet var forbi.

Desværre blev han forhindret i at holde sit løfte, for på den første træningsomgang begik han selvmord ved at holde højre fod fast plantet på speederen, da Maserati'en med lidt over 200 km/t gik ind i et sving.

Maserati'en blev på det nærmeste pulveriseret, og enden på det hele blev, at pigen sad tilbage uden penge, uden Maserati og med kæresten bag lås og slå — så bilsport er og bliver en af de mere risikable sportsgrene.

Ifølge Vejle Amts Folkeblad har Alberto Ascari slået den absolutte verdensrekord på en aldeles enestående måde. Ifølge det ovennævnte blad vandt han det italienske Grand Prix på motorbanen i Monia (skal sikkert være Monza). Han gennemkørte den 504 km lange bane på 42 minutter og 29 sekunder. Hans nærmeste konkurrent, som også kørte en Ferrari, kom ind 4 sekunder senere. Således står der ordret i artiklen under den store overskrift: 504 kilometer på 42 sekunder. Den opnåede hastighed svarer til 720 km/t, og denne hastighed er altså holdt i 42 minutter. Ef-

MOTORLAGERET

Specialforretning i
MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR - UDSTYR

Vi leverer:

Krumtaplejer - tandhjul og kædehjul for alle motorcykler

Den helt rigtige cylinderudboring med fuld garanti

Vester 3846

HALMTORVET 46

vis à vis Kødbyen og Fragtmandshallen
København V

tersom Dunlop var stolte over at kunne garantere ca. 5 minutters holdbarhed for dækkene til John Cobb's verdensrekordvogn, må det siges, at gummitekniken er gået stærkt frem de sidste par år.

504 Kilometer paa 42 Minuter

Alberto Ascari vandt det italienske Grand prix i en Ferrari-Vogn paa Motorbanen i Monia. Han gennemkørte den 504 km lange Bane paa 42 Minuter og 29 Sekunder. Hans nærmeste Konkurrent, som ogsa kørte en Ferrari kom ind 44 Sekunder senere.

Det er en af vore læsere i Vejle, der har indsendt det interessante materiale, og samme læser slutter sit brev: ». . . i håb om at De overlever choket«. Jo tak, det gik denne gang, men hvis der er andre af vore læsere, der skulle finde lignende guldkorn, så vent et par uger med at sende dem, for der er grænser for vort helbreds styrke.

Ekstra-nr. af S.M.J.

I begyndelsen af november måned udkommer et særnummer af SMJ med titlen »Med liv og sjæl«. Dette nummer, der bliver på 64 sider med et væld af illustrationer, fortæller om den absolute verdensrekord for motorcykler, som Wilhelm Herz satte i foråret på NSU. Spændende som en roman er forarbejdet til det store projekt skildret af de mennesker, der var indviet i planen lige fra begyndelsen. NSU fabriken har velvilligst overladt os det omfattende materiale med originalfotografier, og såvel maskinens som hele arrangementets tekniske enkeltheder forklares på en populær måde. Man vil forstå lidt af forarbejdets omfang, når det berettes, at den maskine, man anvendte til rekordkørslen, lå begravet under den bombede fabriks ruiner, og at disse ruiner tilmed blev oversvømmet af vand. I virkeligheden forvandlede man en rustbunke til verdens hurtigste motorcykle. Den lille bog slutter med en oversigt over den absolute verdensrekord for motorcykler med angivelse af årstal, rytter, maskine og opnået hastighed.

Selvfølgelig bør man sikre sig dette hæfte, der koster kr. 2,85, og vore læsere kan bestille det hos de bladhandlere, der forhandler SMJ, hos en del NSU forhandlere og på SMJ's ekspedition. Hvis De vil bestille det direkte på vor ekspedition, sker det lettest ved at indsende kr. 2,85 på vor girokonto 68833 og bag på kuponen længst til venstre at skrive: 1 ekspl. »Med liv og sjæl«. Skriv tydeligt navn og adresse. På denne måde sparer De efterkravsportoen. Men gør Deres bestilling NU, uanset hvor De bestiller »Med liv og sjæl«.

PUCH

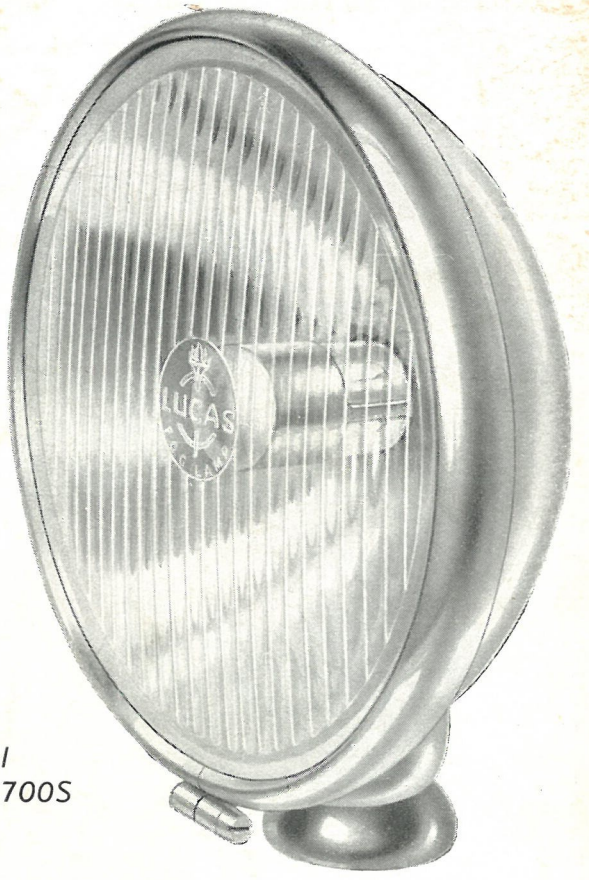
Selvfølgelig er det vigtigt,

at De får den bedste maskine, De kan opdrive, 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 maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

RASMUSSEN & CO.
WESTEND 15 EVA 953




BLUE
seal
DET SLIDSTÆRKE VARMEBEHANDLEDE STEMPEL MED DE SMAA TOLERANCER
A/S DANSK METAL-& AUTOINDUSTRI
WICHMANDSGADE 11 ODENSE



Model
SFT700S

LUCAS *tågelygter*

— magen til kvalitet og udførelse finder De ikke nogen steder på jorden.... Model SFT700S er en af de seneste smukke typer, specielt beregnet til nyere vognmodeller, hvor der ikke er megen plads foran køleren. Den måler således ikke mere end 9 cm i dybden. Lysstrålen er kraftig, halcirkelformet og meget bred, blænder ikke modgående færdsel og er fri for generende lysreflekser. Og så koster SFT700S incl. kontakt, ledninger og beslag kun..... **kr. 120,15.**

KETNER
· AXEL KETNER · KØBENHAVN ·

VORDINGBORGGADE 6-8 . Ø . *TRIA 3131
CITY-DEPOT: NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K . CENTRAL 4195 - 6810
SERVICEDEPOTER: ÅRHUS 9511 . ODENSE 472 . ÅLBORG 4901 . ÅBENRÅ 3663

GENTOFTE BOGTRYKKERI