

NR. 10 - 7. ÅRG.

OKTOBER 1953

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Standard 8 bygges i Danmark

Standard 8 — den nye 4-dørs familievogn i den billige prisklasse — der for kun få dage siden blev præsenteret i Danmark, tegner til at blive den helt store succes. For at kunne tilfredsstille den store efterspørgsel er produktionen blevet øget, og de elegante Standard vogne glider nu i en jævn og stigende strøm ud fra Nordisk Diesel's samlefabrik i København til forhandlerne over hele Danmark. Fotografiet viser de første Standard 8 køre ud fra Nordisk Diesel.



NORDISK DIESEL A/S
(NORDISK TRACTOR COMPANY A/S)

BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE 55 KØBENHAVN SV
CENTRAL 3812

ALT TALER FOR:

Gennem den mest elementære lærdom erfarer man, at en moderne motor skal smøres med en letflydende olie, der kan trænge ind ved selv minimale spillerum, og på den måde virke kølende samtidig med, at den giver fuld smøring lige fra startøjeblikket.



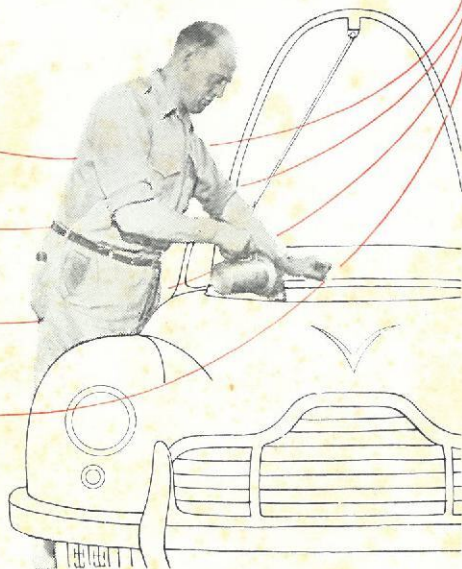
LÆRDOM



ERFARING



RESULTATER



Erfaringen bekræfter, at en motor, der til stadighed smøres med Mobiloil, samtidig holdes ren for kulaflejringer og beskyttes mod overbelastning og kemisk tæring. De resultater, man har opnået med den letflydende Mobiloil, viser tydeligt, at det ikke uden grund er verdens mest solgte motorolie.

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

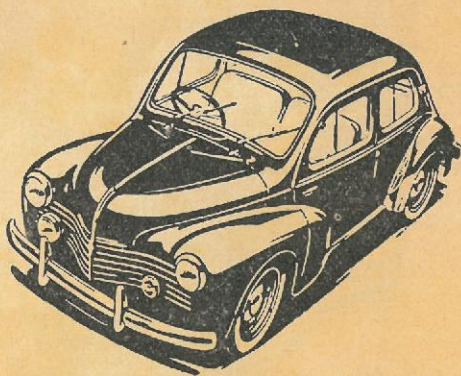
Der er l-a-n-g-t



mellem påfyldningerne
når De kører-

RENAULT 4 CV

18 km pr. liter benzin er en præstation, som ingen andre vogne gør den efter i sin klasse. Det er bl. a. een af grundene til, at det er billigt at køre RENAULT 4 CV. Den byder Dem den store vogns komfort: bekvem siddeplads til fire, 4 dørs helsvejset stålkarosseri, uafhængig hjulaffjedring, hydrauliske bremses, ratlås, synkroniseret gearkasse, vindspejlvasker m. m.



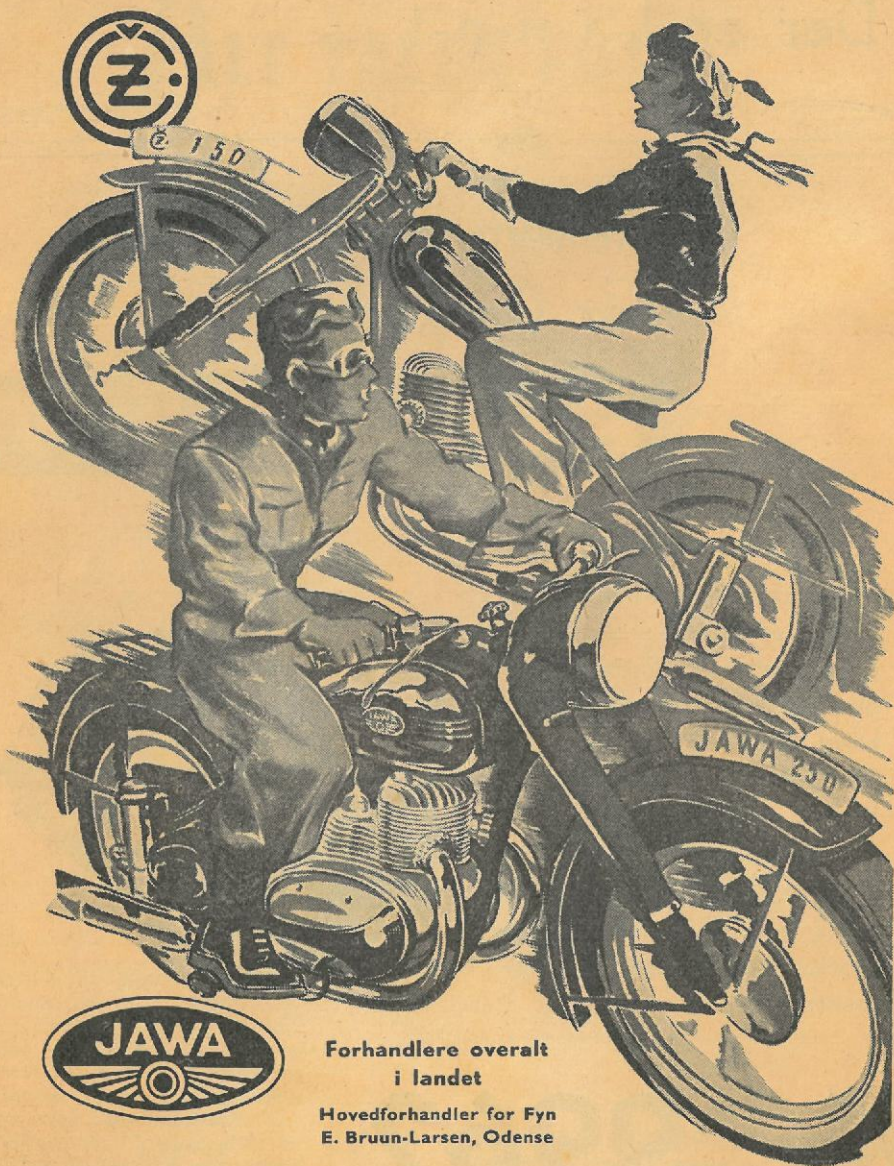
Kr. 9962

Forhandlere
overalt i
Danmark

(incl. omsætningsafg.). På dollarbasis kr. 13.742 Incl. omsætningsafg.

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S - KØBENHAVN Ø

STÆRK - ØKONOMISK - HOLDBAR



**Forhandlere overalt
i landet**

**Hovedforhandler for Fyn
E. Bruun-Larsen, Odense**

PRISER:

C.Z. 125 cc, 1800 kr., med oms. 2250 kr.
C.Z. 150 cc, 2100 kr., med oms. 2640 kr.
Jawa 250 cc, 2700 kr., med oms. 3480 kr.
Jawa 350 cc, 3300 kr., med oms. 4320 kr.
Jawa med varesidevogn 3500 kr.
(uden købstilladelse).

**Fornuftige vilkår
Garanti og service**

**Skriv efter
brochure
og
ansøgningsskema**

Importør:

ERIK ORTH

V. FARIMAGSGADE 19
KØBENHAVN V
C. 12375, 12372

SKANDINAVISK MOTOR Journal

7. ÅRG.

15. OKTOBER 1953

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.
Afdellingsleder:
Bjørn Mathisen

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

★

Kunsten stiger	563
Øst — vest, hjemme bedst	566
Tændingsindstil- ling	570
Mercedes »180«	577
Afbalancering af hjul	582
James bryder den konservative linie	586
Professorens lille forelesning	588
DKW tager fat for alvor	591
Blod, sved og tårer	594
NSU Quickly på 49 ccm	596
Fra bane og vej	598
Teknisk brevkasse	612
Motorbrændslet med kompressorvirk- ning	615
Biler på Pariserud- stillingen	619
Fra månedens motor- løb	621
Løbskalender	624

KUNSTEN STIGER

— men det kniber med service

For tiden vrimler det frem med nye bil- og motorecyklemodeller, og pressemeddelelser om de nye køretøjers fortræffelige egenskaber tårner sig op, alt imedens man farer hid og did for at se og prøve mest muligt, således at man kan give en saglig foromtale for det interesserede publikum. Ofte kan materialet om en ny model hobe sig op på eens skrivebord, idet man f. eks. fra en enkelt fabrik i Tyskland modtager en meget lang redegørelse med specifikationer på engelsk og tysk og samtidig sender en medarbejder i Tyskland det samme materiale plus sine egne betragtninger, medens den danske importørs oplysninger om køretøjet hovedsagelig er baseret på en oversættelse af de tyske pressemeddelelser. Det sker imidlertid meget sjældent, at vi modtager en dansk pressemeddelelse, uden at

den indeholder fejlagtige oversættelser og forkerte oplysninger sammenholdt med fabrikkens egen redegørelse. Støttearme kaldt torsionsstænger, topventiler kaldes hængende ventiler, kardanled benævnes som universaltape o. s. v. Der er derfor grund til at holde ørerne stive, hvis man udelukkende har en dansk pressemeddelelse liggende foran sig, navnlig når oversætterne begynder at overføre drejningsmomentet gennem en trækstang. Alt dette lader sig korrigere, og små pudsigheder som f. eks. »Vognens løbetid« kan man selv ændre til et mere forståeligt ord. Når man ser sådan noget som en vogns løbetid, tænker man uvilkårligt på en hunvogn, låst inde i en garage, medens hanvognene står parkeret i tætte rækker udenfor. Man undrer sig blot over, at de danske importører ikke lader deres tekniske afde-

linger gennemlæse sådanne oversættelser, inden de bliver videresendt. Værst er det imidlertid, når en eller anden klog sjæl begynder at digte på egen hånd, og vi har netop været ude for et tilfælde, hvor der er al mulig grund til at råbe vagt i gevær. I pressemeddelelsen om en ny bilmodel hedder det ordret: På sne- og isbelagte veje kan man med denne vogn nu også med sikkerhed tillade sig at køre hurtigt! Dette er mere end et uunderbygget postulat, det er simpelt hen opfordring til selvmord, og lad det være sagt med det samme, at der på hele verdensmarkedet ikke findes en eneste bil eller en eneste motorcykel, med hvilken man kan tillade sig at køre hurtigt på sne- og isbelagte veje. Det er muligt, at en eller anden genial tekniker med tiden finder ud af, at det nuværende eksperimentaltøj med opvarmede sæder kalescher, der automatisk går op og ned, når det regner eller solen skinner, o. s. v. er nytteløst pjank, medens det ville være af stor værdi, hvis man kunne indbygge et aggregat, der kunne optø vejen umiddelbart foran vognens hjul. Det er ingenlunde umuligt, at et sådant aggregat med tiden kan fremstilles, idet man ved hjælp af ultrastråler på temmelig stor afstand kan opnå en meget kraftig opvarmning. Men den tid den glæde — foreløbig må vi værsågod køre pænt og stille, eller for den sags skyld helst lade være med at køre, når vejene er

sne- og isbelagte. At nogen forhandler eller importør kan komme med et sådant postulat, vidner kun om manglende teknisk indsigt og mangel på samvittighed i forretningsførelsen.

Samvittighedsfuld betjening er iøvrigt ikke det, de danske automobil- og motorcyklekunder ligefrem tynges til jorden af. Den service, man fra forhandlerens side får på adskillige nye biler og motorcykler, råber mod himlen om grænseløs uvidenhed og ligegyldighed. Jeg har tidligere skrevet, at det er forkasteligt, at der bogstavelig talt for øjeblikket ikke findes reservedele til en lang række meget udbredte automobiler og til hovedparten af de motorcykler, der forhandles i dag. For størsteparten af motorcykleimportørernes vedkommende er de uden skyld i misøren, eftersom det for tiden ikke er til at vride reservedele fra fabrikerne; men enkelte andre importører interesserer sig ikke for de motorcykler, de forhandler, i samme øjeblik de er solgt. En enkelt motorcykleforhandler har endda drevet det så vidt, at han har meddelt reservedelskunder, at han levede af at sælge nye motorcykler, ikke reservedele.

★

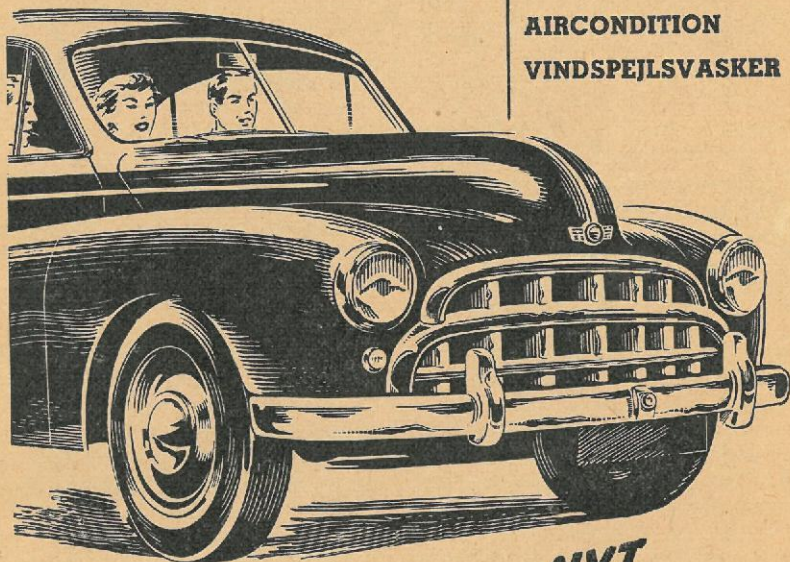
KAN CYKLISTER IKKE TÆNKE?

Når man efter en længere udenlandsrejse vender hjem, hvilket i vort tilfælde vil sige til København, chokeres man i nogen grad af trafikken i

Danmarks hovedstad. Vi har således gennemkørt en lang række af Europas storbyer uden mindste vanskelighed, men i samme øjeblik man kører ind i København, bevæger man sig fra den ene udisciplinerede situation til den anden. Værst er det efter blinklysens indførelse. Blinklysene på den redaktionelle vogn er overalt i Europa blevet respekteret af alle kategorier indenfor færdslen, men første dag vi kørte i København og viste af ved hjælp af blinklyset, kom vi ud for en typisk hændelse. Vi lå omtrent på siden af nogle cyklister, da vi skulle dreje af til højre, og det er indlysende, at disse cyklister ikke har mulighed for at blive advaret af blinklyset, hvorfor det må være bilistens sag at passe på cyklisterne, således de kan passere frem. Dette gjorde vi også, men bagved — langt bagved — kom andre cyklister, der let kunne advares af det kraftigt blinkende adviserlys. Ikke desto mindre skulle de selvfølgelig indenom, og de var lige ved at knuse ruden i vognen, fordi de følte sig forpligtet til at hamre på den, så hårdt de kunne, samtidig med at de meddelte, at vi ikke viste af. Guderne må vide, hvor mange år der skal gå, før cyklisterne i Danmark bliver klar over, at når et kraftigt rødt lys blinker i vognens højre side, så er det ikke, fordi Langebro skal gå op, eller fordi der er tåge over Tirstrup flyveplads; det er ganske simpelt, fordi vognen skal dreje til højre.

Den nye **MORRIS** *Oxford 1953*

med NEW LOOK,
AIRCONDITION
VINDSPEJLSVASKER



NYT

Går De i »bil tanker«, må De hurtigst muligt lade os arrangere en prøvetur for Dem i den nye MORRIS OXFORD 1953. Glæd Dem over de fornemme linier af en tidløs engelsk elegance. Mærk kvaliteten — også den er engelsk. Hver teknisk detalje har stået sin prøve. De mærker det i den legende smidighed i alle vognens funktioner. Manøvreedygtighed, lydløs og hurtig acceleration, ubesværet hastighed — og MORRIS OXFORD har et fornuftigt benzinforgbrug.

Nyd kørslen i den komfort, som MORRIS OXFORD også byder Dem. Ring straks til nærmeste DOMI forhandler og aftal tid for en prøvetur. Han giver Dem alle oplysninger, og det er ikke umuligt, at han kan hjælpe Dem med indkøbstilladelsen.

Det moderne aircondition-system sørger for hurtig opvarmning. Det indbyggede defrosteranlæg modvirker isdannelse og holder ruderne fri for is. Luften fornyes, så De altid har frisk luft i vognen.

NYT

MORRIS OXFORD har nu JOLLY-JET vindspejlsvasker, som vasker ruden ren ved et let tryk af foden. Atter et bidrag til MORRIS' kendte kørsels-sikkerhed.

Desuden mange
andre nyheder

Med købstilladelse, incl. omsætn.-aig., af fab. kr. **15.280.-**
Uden købstilladelse: samme pris + tillæg ved dollarpræmiering.



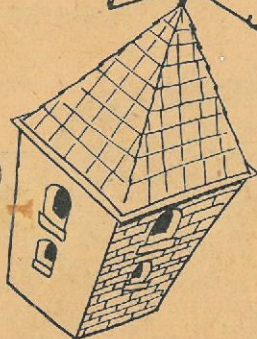
DER ER DOMI FORHANDLERE OVERALT

ØST -

VEST

hjemme bedst

Af
Mogens H. Damkier



Det er jo blevet meget moderne med sommerferie her i landet, og systemet er nu udviklet til tre ugers ferie med fuld betaling således, at alle må slide og slæbe helt afsindigt for at kunne nedlægge arbejdet i tre uger, og når man vender hjem fra ferien har de ubehandlede sager, af hvad art arbejdet nu består, tårnet sig op, så man ikke kan se sig ud af det. Hvis ferien blev forlænget til en måned, ville vi sandsynligvis alle ende som nervevrag. Samtidig er det blevet almindeligt, at ferien henlægges til en anstrengende tur syd for Alperne — for at sætte kronen på værket.

SMJ's medarbejdere er naturligvis alle rejsevante, og vi har i de forløbne år slidt bravt på de europæiske landeveje, men turister har vi aldrig været, kun rejsende. En enkelt kombineret ferie- og arbejdstur i bl. a. det skønne Norditalien har resulteret i en artikel her i bladet, men den rigtige »turisttur« har vi aldrig tidligere kastet os ud i. Hvorfor så ikke gøre forsøget og holde ferie som de fleste andre danskere, og tage en tur til Rom, Neapel, Capri og det hele? Vi tog mod til os og kørte til Syditalien. Der er jo en væsentlig forskel mellem at rejse selvstændigt og at være i tøj med et rejseselskab, men da de fleste af bladets læsere har eget køretøj, vil de sikkert vælge at rejse alene,

og lidt af vore erfaringer kan måske være af værdi for fremtidige rejser — og slå lidt koldt vand i blodet på de, der har lyst til, men ikke mulighed for at komme af sted.

Rejseartikler er ret utaknemmeligt stof, for det sete afhænger i højeste grad af øjet, der ser, og man kan derfor ikke tale generelt om tingene, men kun fremsætte sit personlige synspunkt, hvad enten dette af andre opfattes som rigtigt eller forkert.

Norditalien kender vi så godt, og med en vis vemod kørte vi gennem de smukke landskaber fra Alperne gennem Dolomitterne og ind i Appeninerne, der i parentes bemærket er betydelig vanskeligere at gennemkøre end Alperne fordi der bogstavelig talt ikke er et lige stykke vej på en strækning af over 100 km uden at man dog har fornemmelsen af at køre i bjerge. Her blev vi overhalet af en motorcykle, der kørte helt afsindigt ved at tage hasarderede chancer i hvert uoverskueligt sving. Et øjeblik efter var ulykken der. Motorcyklisten havde torpederet en schweitzisk vogn, og såvel kører som passager lå hårdt såret på jorden. Som skudt op af jorden stod nonner og præster omkring de sårede, men ambulance var selvfølgelig ikke rekvireret. Vi blev naturligvis standset, og man forespurgte, om vi kunne tage et par »syge« med til Florens, men for det første har vi i tidernes morgen lært, at man ikke må transportere hårdt sårede mennesker i en almindelig personvogn, og for det andet er det ikke let som udlænding, med trods alt noget manglende sprogkundskaber hvad italiensk angår, at komme hurtigt frem til et hospital. Det er dog med en noget kedelig fornemmelse, at man afslår en sådan opfordring.

Rom er en by, man ikke skal komme uforberedt til, og Karen Jacobsens *Bogen om Rom* er udmærket og instruktiv, medens hendes anden bog, *Dansker i Italien*, indskrænker sig til at være gyldig for Norditalien. Der er jo trods alt lidt mere at se på i Rom end netop Peterskirken og Colosseum, men hvad vi så, skal vi ikke trætte vore læsere med, det er udmærket og udførligt beskrevet i bøger om dette emne. Vi vil derimod korrigere en gammel frase. Man siger, at orienten begynder i Malmö, men dette turde i nogen grad være overdrevet, men derimod kan man roligt fastslå, at orienten — i hvert tilfælde hvad svineri, manglende hygiejne og elendige sociale forhold angår — begynder i Rom, og jo længere syd på man kommer, des mere »orientalske« bliver forholdene. På os virkede Rom som en yderst upersonlig by og de mange smukke kunsværker og de interessante og betagende minder fra oldtidens storhed understregede kun en kultur i komplet forfald og opløsning. Man sætter sig således på en travertinblok i Colosseum og søger at tænke sig til, hvilket imponerende bygningsværk ruinen en gang har været. Det vil sige, man sætter sig kun,

hvis man kan udholde stanken af urin, for romerne forretter deres nødtørft hvor som helst, men i overdådighed indenfor Colosseums mure. At sidde i fred er imidlertid umuligt, for uafbrudt bliver man bestormet af fremmedførere, Coca-Cola sælgere, grosserer i antikke smykker fremstillet af plastic, postkortsælgere og fotografer. Til sidst går man sin vej i lede. Kører man en tur ud ad den gamle Via Appia, der på en lang strækning er flankeret af gamle gravmonumenter, vil man hurtigt komme til den overbevisning, at man aldrig har kørt på en smukkere vej. Standser man vognen og går ud for at betragte nogle af de gamle gravmæler eller ruiner, mødes man igen af et deprimerende svineri.

Hver gang man kommer til en mere af-sides krog udenfor hovedstrøgene, mindes man til stadighed om romernes tilsyneladende underdimensionerede blære, og så vidt man kan bedømme, er kun kirkerne fredet på dette punkt. Kører man gennem Rom og går man på hovedstrøgene, får man imidlertid indtryk af en yderst ren og velordnet by, og dette indtryk bibringes størsteparten af turisterne, der fra store busser strømmer ud ved alle sevær-



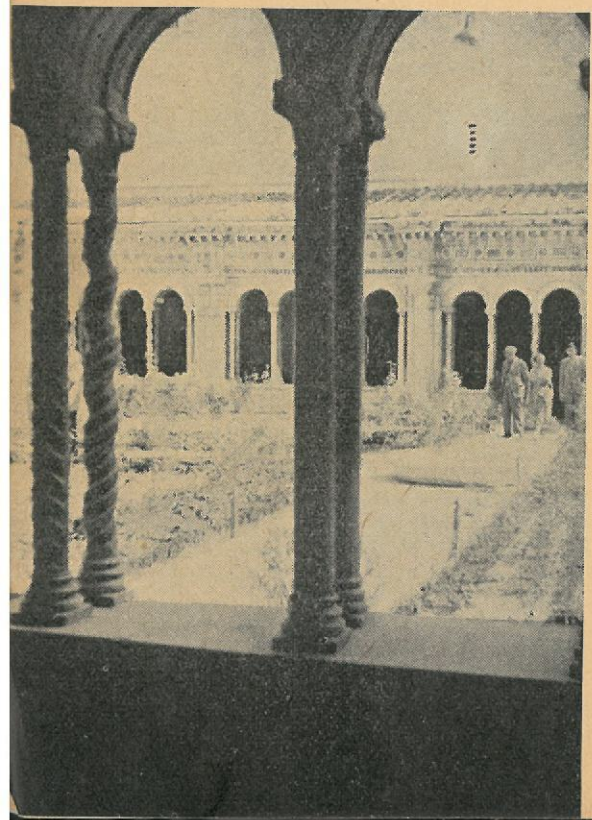
SMJ's flagskib »Alberto« parkeret på Via Appia. Vejen er nu belagt med fjære, men visse steder hvor fjærelaget mangler, ser man endnu den oprindelige belægning, der består af store flade sten. Langs vejen finder man mange ruiner og gravmæler fra oldtiden. Disse bør dog i de fleste tilfælde betragtes på afstand, da det ikke er noget opløftende syn der møder turisten, hvis han vil betragte disse oldtidslevninger fra bagsiden.



Colosseum's imponerende ruin — sandsynligvis verdens største retirade.

digheder og hoteller, inden de skal videre, videre. En eller anden har en gang sagt til mig, at Barcelona er som en smuk vase, der er plantet midt i en latrin — med Rom forekommer det at være omvendt, nemlig en smuk vase, der bruges til latrin.

Urenligheden bliver dog langt værre, når man kommer syd for Rom, og dertil kommer, at man som turist skal udnyttes på alle måder. Kører man fra Neapel ud til Pompei bliver man umiddelbart inden oldtidsbyen stoppet, og man får at vide, at man må parkere vognen og gå de sidste hundrede meter til fods. Det bliver foreslået at man parkerer ved den og den restaurant — og så er sagen tydelig nok. Hvis man parkerer »ganske gratis« ved den pågældende restaurant, bliver man efter besøget i Pompei næsten med magt slæbt ind til et bord, og for en fuldstændigheds skyld skal det bemærkes, at der er en udmærket offentlig parkeringsplads lige ved indgangen til oldtidsbyen, som man absolut ikke må forsømme at besøge, hvis man er på de kanter, og da navnlig ikke museet. Kører man i Syditalien gennem en mindre by, kommer man ofte ud for at en tjener med vildt viftende serviet styrter ud foran vognen, så man må bremse af alle kræfter. Man tror der er sket en ulykke eller noget i den retning, men tjeneren vil blot meddele, at de har fine kyllinger til middag, og hvis man er sulten, så har han et ganske glimrende bord o. s. v. Til sidst bliver man hårdkogt og holder gassen på, så disse madagenter må springe for livet. Så tager man til Capri, der i det store og hele minder om en mellemting mellem Dyrehavsbakken og Gilleleje i ferisesonen. Denne skønne ø er forlængst blevet ødelagt af turisterne og må betragtes som interesseløs for bilisten og motoreyklisten, der på sin vej syd over, har gennemkørt utallige lige så smukke og nok så uherorte landskaber, men for turisterne i al almindelighed skal det nok være interessant. Man er naturligvis nødt til at besøge den blå grotte, ved hvilken bådene fra Amalfi og Sorrento lægger til inden de går i havn. Man stiger så over i de små robåde og formedelst kr. 6,60 får man en sejltur på små fire mi-



I de skønne gamle klostergårde ånder alt fred og harmoni, men uden for trives fattigdom og griseri.

nutter i den eventyrlige grotte. Når man kommer i land på Capri overfaldes man i én uendelighed af alle mulige, der vil vise den blå grotte frem for turisten.

Denne evige falbyden af alt muligt ræge og denne jagt på udlændinge virker som et evindeligt, omend ret uskyldigt irritationsmoment, men samtidig bliver man af og til rasende, når man tager 1000 lire op af lommen, læser tallene 1-0-0-0 samt bogstaverne Mille Lire, og afleverer den i et billetthul og får penge tilbage på 500 lire. Når man gør vrøvl og hævder, at det var 1000 lire man betalte med, griber banditten en 500 lire og viser, at det var den, man betalte med, for derefter at fremvise en 1000 lire seddel og forklare, at sådan ser 1000 lire ud. Al diskuterer er håbløs, og man må nøjes med at konstatere, at man, for guderne må vide hvilken gang, er blevet taget i skægget.

Som sagt, det er kun små irritationsmomenter, men direkte deprimeret bliver man af tiggeriet og den usle fattigdom, der omgiver een alle vegne i Syditalien. Kontrasten mellem rigdommen indenfor den katolske kirkes mure og fattigdommen uden for er så grell, at man ikke kan lade være med at reflektere over tingene, med mindre man er en fuldkommen afstumpet natur. Et mylder af mennesker uden eksistensmulighed er resultatet af fordomme og uvidenhed og i en by som Neapel må en stor del af indbyggerne se den kendsgerning i øjnene, at enten må de indstille sig på at dø af sult, eller også må de stjele sig til de minimale livsforhold. Besøger man en italiensk fabrik, vil man — hvis man har lidt kendskab til produktion — opdage, at der er syv mand om at fremstille to mands produktion, og de store arbejdsløshedstal for Italien, fortæller ikke om de virkelige forhold, eftersom en stor del af beskæftigelsen må betegnes som kunstigt opretholdt. Intet under at den italienske industri har store vanskeligheder med at konkurrere på verdensmarkedet.

Når man atter sætter kursen nord på, er man mere eller mindre deprimeret, alt efter som hvor mange følelser, man har for sine medmennesker, og konklusionen af en sagtmødig tankevirkelse bliver, at det var en skam Mussolini begyndte at lege med sin karnevalssabel i den gale korporals krig.

**Deres To-Takter
kører bedre på**

**Mobiloil BB
TO-TAKT**

*Specialolien der
blandes i forhold 1:30*

ELLER

MobilMix

*Specialolien
der blander sig selv*

**Størst mulig trækraft.
Mindst mulig kulaflejring.
Ingen lejekorrosion
- og rent tændrør -**

**DERES FORHANDLER
HAR DEN**



VACUUM OIL COMPANY
SPECIALISTER I KORREKT SMØRING

TÆNDINGSINDSTILLING

skal udføres rigtigt og omhyggeligt,
hvis en motor skal kunne yde sit maksimale med det
mindst mulige benzinforbrug.

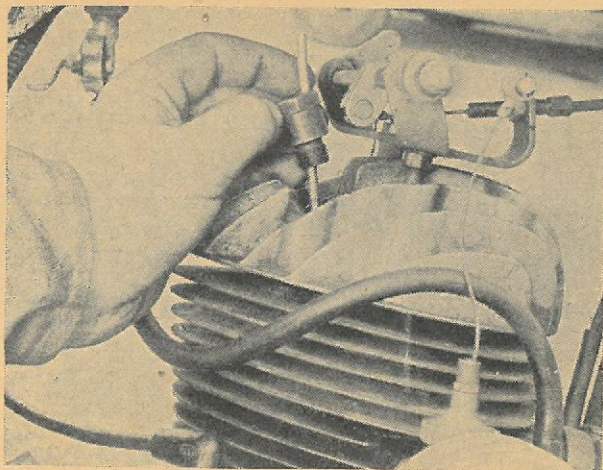
I den senere tid har vi modtaget en lang række forespørgsler om, hvordan man bedst indstiller tændingen på såvel biler som motorecykler, hvorfor motorer skal have højere og lavere tænding o. s. v. I stedet for at besvare alle disse spørgsmål separat, vil vi behandle hele emnet i en enkelt artikel.

I vort august nummer bragte vi en artikel, af hvilken det tydeligt fremgik, hvor stor betydning korrekt tændingsindstilling har for såvel økonomi som trækraft. Vi har senere været ude for et tilfælde, der var særlig grelt, idet en splinterny motorecykel i SMJ's tjeneste langt fra svarede til de forventninger, vi havde stillet til den — tophastigheden lå langt under det lovede, accelerationen var dårlig og motoren var ved at banke sig selv i stykker. Forhandleren, der havde foretaget den nødvendige service på maskinen, påstod, at tændingen var i orden, og vi kom derfor til det resultat, at kompressionsforholdet var for højt til den danske benzin. Inden vi gjorde mere ved sagen, ville vi dog selv kontrollere tændingsindstillingen, og der lå fejlen selvfølgelig. Maskinen havde $7\frac{1}{2}$ mm fortænding i stedet for den foreskrevne ene millimeter, og ved at indstille tændingen korrekt kom maskinen til at gå. Ved at se hvordan man på det pågældende værksted indstiller tændingen, forbløffer dette forhold os imidlertid ikke. Der skrues man nemlig tændrøret af, stikker en skrue-trækker ned og ser så nogenlunde, hvornår kontakterne åbner. Når man synes, at man pr. øjemål har fundet en fornuftig tændingsindstilling, sætter man tændrøret på igen og håber, at alt er i orden. Sådan skal man altså ikke gøre.

Inden vi går over til de rent praktiske spørgsmål vedrørende tændingsindstillingen, skal vi lige beskæftige os lidt med årsagen til, at forskellige motorer skal have højere og lavere tænding, frem for alt, at en motor skal have mere fortænding ved højere omdrejningstal end ved tomgang. Da vi gik i skole og lærte om forbræn-

dingsmotoren, fik vi at vide, at når stemplet i kompressionsslaget nåede øverste dødpunkt, sprang en gnist mellem tændrørets elektroder og startede forbrændingen, der således kom til at strække sig fra øverste til nederste dødpunkt i forbrændingsslaget. Dette lyder i og for sig også ganske logisk; men indstiller man tændingen på en motor som beskrevet i vor fysikbog, vil vi hurtigt opdage, at såfremt der ikke er automatisk tændingsregulering på motoren, vil denne langt fra kunne nå sin foreskrevne tophastighed, ligesom accelerationsevnen fra f. eks. $\frac{1}{2}$ til $\frac{3}{4}$ hastighed er yderst ringe, og tilmed vil motoren varme mere end normalt. Årsagen til dette fænomen er, at forbrændingen i en benzinmotor ikke er en eksplosion, d. v. s. en pludselig afbrænding af hele gasmængden, men derimod netop en forbrænding, der begynder ved tændrørselektroderne og forplanter sig ud til forbrændingskammerets fjerneste krog. Denne forbrænding sker med en hastighed, der svarer til ca. 25 m/sek. og forbrændings-hastigheden er næsten uændret, hvad enten motoren kører hurtigt eller langsomt. Stempelhastigheden målt i m/sek. varierer derimod ganske betydeligt fra f. eks. tomgang til maksimal kørehastighed. I en moderne motorecyklemotor, der går tomgang, bevæger stemplet sig således med en hastighed fra een til to meter pr. sekund, medens stempelhastigheden ved tophastighed for samme motor kan gå op til 14—17 m/sek. Lader man gnisten mellem tændrørets elektroder springe, når stemplet når øverste dødpunkt i kompressionsslaget ganske uanset motorens omdrejningstal, vil der ske det, at forbrændingen simpelt hen ikke kan følge med stemplet. Begyndelsen af forbrændingen giver ikke nogen væsentlig kraftimpuls, og forbrændingens fulde styrke opnår man først i det øjeblik, hele gasmængden er afbrændt, og dette skal gerne ske, når stemplet er kommet så langt ned i forbrændingsslaget, at plejelstangen står vinkelret på krumtap-pen og altså bedst er i stand til at udnytte

Når man skal indstille tændingen, må man nøjagtig vide stemplets stilling i forhold til øverste dødpunkt. Et udmærket hjælpemiddel er et gammelt tændrør, der er gennemboret således, at målepejlen kan bevæges parallelt med cylindervæggen. Ved indstilling af tændingen skal kontakterne netop åbne ved det foreskrevne antal mm før eller efter stemplets topstilling. Det er mest almindeligt, at tændingsindstillingen skal indstilles til såkaldt fortænding d. v. s. at gnisten skal springe inden stemplet når top, men på visse konstruktioner med automatisk tændingsregulering ser man også aggregater der skal indstilles til tænding efter stemplet har nået top. Så snart motoren roterer vil tændingen blive forskudt, således, at gnisten springer før stemplet når top. Da der ikke er nogen fast regel for, hvilken vej en motor roterer, må man inden finindstillingen dreje motoren ved hjælp af baghjulet således, at man er sikker på, hvilken stilling af stemplet der er før og hvilken stilling der er efter top.



kraftimpulsen. Skal man derfor nå store omdrejningstal på motoren, må man lade forbrændingen begynde, før stemplet når top i kompressionsslaget, således at forbrændingen kan nå at udvikle sig i sin fulde styrke, inden stemplet har passeret den gunstige stilling. I praksis vil for lav tænding, d. v. s. for sen påbegyndelse af forbrændingen, virke som en regulator på omdrejningstallet og motoren vil virke død og tung. På næsten alle moderne motorer er der derfor en automatisk tændingsregulator, der tilpasser tændingen til det øjeblikkelige omdrejningstal. Denne tændingsregulering er en ren mekanisk funktion, idet en centrifugalregulator indstiller tændingstidspunktet i direkte forhold til omdrejningstallet. Denne forskydning af tændingstidspunktet ved en automatisk regulering er imidlertid altid i forhold til en grundstilling, d. v. s. i forhold til det tændingstidspunkt, man opnår, når motoren står stille og centrifugalregulatoren derfor er ude af funktion. Når fortændingen for en motor med automatisk tændingsregulering opgives fra fabrikken, er dette derfor næsten altid med stående motor, og man må ikke tro, at en motor med automatisk tændingsregulering ikke skal have stillet tænding med passende mellemrum, fordi tændingen er jo automatisk og indstiller sig selv. Det ville derfor være mere korrekt at kalde denne form for tændingsregulering for halvautomatisk tænding. I praksis er det forskelligt,

hvorledes den halvautomatiske tænding reguleres ved hjælp af centrifugalregulatoren. På næsten alle flercylindrede motorer er centrifugalregulatoren sat i forbindelse med strømfordeleren, medens man på f. eks. eencylindrede motorcyklomotorer med svinghjulsdynamo lader knasten til afbryderkontakten forskyde sig i forhold til krumtapakslen, og på motorcyklemagneter til een- og to-cylindrede maskiner lader man f. eks. hos Lucas forskydningen ske mellem magnetens tandhjul (der drives af krumtapakslen eller en af knastakslerne) og magnetakslen, på hvilken afbryderkontakten er monteret.

Dette var for så vidt teorien; men inden vi begynder på selve indstillingen, må vi lige se, hvordan tændingssystemet er indrettet. Som bekendt består tændingssystemet, hvadenten dette er baseret på spole-tænding eller magnet-tænding, af et primært og et sekundært system. Det primære system er svagstrøm og i forbindelse med køretøjets akkumulator, hvis der er tale om spole-tænding (batteritænding), medens det primære system i en motorcyklemagnet er udformet som en lille svagstrømsdynamo. Det primære system i et batteritændingsanlæg består af en spole viklet om en jernkerne og tilsluttet batteriet. På en af ledningerne er der indskudt en afbryderkontakt, der betjenes af motoren. Uden om den primære spole er der, som på en induktionsspole, viklet den sekundære spole, der består af mange vik-

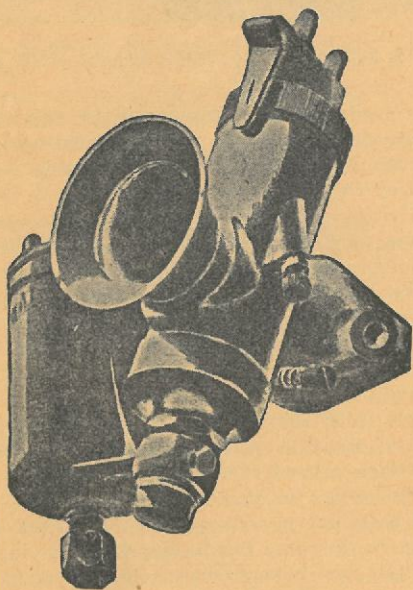
DE VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATORER

og originale

RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

AXEL KETNER

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

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

NELLEMANN & DREWSSEN A/S

Løngangstræde 25, København K., C. 9846

A/S Dansk Metal- & Autoindustri

Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN

Slotsgade, Odense, tlf. 545

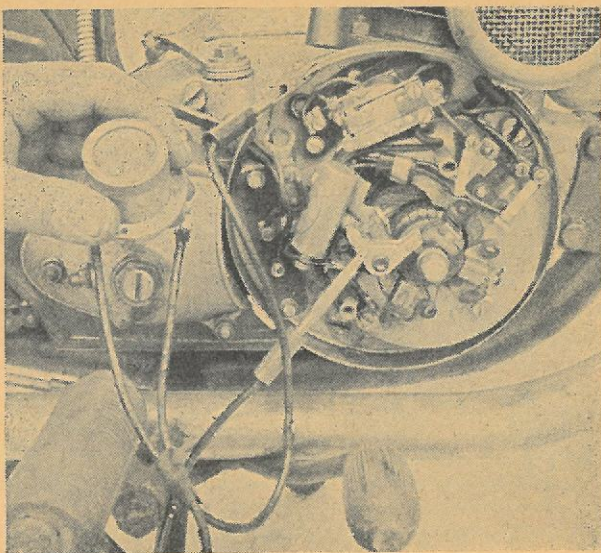
VILH. NELLEMANN A/S

Vestergade 55-67, Aarhus. tlf. 3 41 00

linger af tynd tråd. Sætter vi nu strøm på det primære system og afbryder denne strøm, vil der i afbrydningsøjeblikket opstå en højspændt strøm i det sekundære anlæg, og det er denne højspænding, vi leder frem til tændrøret, i hvilket gnisten springer mellem elektroderne. Dette er der i og for sig ikke noget mystisk i, eftersom det er repetition fra fysiktimerne i 4. mellem; men vi skal blot stadfæste, at gnisten springer i det øjeblik, kontakten afbryder strømmen til det primære system. Når man skal indstille tændingen på en bil eller motorcykel til de fra fabrikken foreskrevne data, behøver vi kun at beskæftige os med to elementer, nemlig afbryderkontakten og stemplet. Lad os nu gå ud fra, at vi skal indstille en motorcyklemotor til 3 mm fortænding. Det allerførste vi gør i den forbindelse er at undersøge afbryderkontakten, der populært kaldes platinerne. Vi undersøger de to kontaktflader, og såfremt de er forbrændte eller der er tap på den ene kontaktflade, sliber vi dem forsigtigt ned med en kontaktfil. Når kontakten er monteret på plads, undersøger vi, om de to kontaktflader ligger an mod hinanden på *hele fladen*, når kontakten er lukket. Det kan være nødvendigt at file kontakterne lidt til, da afbryderkontakten, hvor mærkeligt det end kan lyde, ikke i noget tilfælde kan betegnes som større præcisionsarbejde. Derefter skal kontaktafstanden indstilles til det foreskrevne mål, og dette er næsten altid 0,4—0,5 mm. Vi fjerner tændrøret eller tændrørene på motoren og drejer denne i en stilling, således at kontakterne er fuldt åbne, d. v. s. at de begynder at lukke, ligegyldigt hvilken side motoren drejes til. Med et 0,5 mm følerblad indstiller vi så kontaktpunktet, således at følerbladet lige akkurat kan skydes ind mellem kontakterne. Der skulle ikke være nogen vanskelighed med at indstille kontaktpunkterne, eftersom indstillingsmuligheden i regelen fremgår tydeligt, blot man betragter kontaktmekanismen. I nogle tilfælde må man forskyde hele den arm, på hvilken det faste kontaktpunkt er monteret, i andre tilfælde er kontaktpunktet monteret på en bolt, der kan skrues frem og tilbage i armen, og atter på andre konstruktioner er indstillingsmuligheden at finde på den bevægelige kontakarm.

Bosch har en særlig mekanisme, idet den

Den bedste metode til at afkontrollere tændingstidspunktet, er ved hjælp af en kontrollampe. Ved magneter fører man strøm fra akkumulatoren frem til det ene kontaktpunkt ved hjælp af en løs ledning og fra det andet kontaktpunkt en ledning frem til kontrollampen, der tillige er forbundet til stel (batteriets minuspol). Ved batteritænding kan man sætte strøm på anlægget og stelforbinde lampens ene pol, medens den anden pol føres frem til kontaktarmen. Ved sidstnævnte fremgangsmåde må man være forsigtig med ikke at have strøm på anlægget i for lang tid ad gangen da spolen derved kan tage skade.



faste kontaktarm er anbragt på en plade, der ved en lille monteringsbolt er fæstnet til f. eks. strømfordelerhuset, hvis det er en bil. Denne monteringsbolt løsnes, og på en anden bolt, der er udformet som en eksentrik i en slids, skrues man frem og tilbage, indtil man opnår den foreskrevne kontaktafstand. Når kontaktafstanden er indstillet korrekt, går vi over til selve tændingsindstillingen, d. v. s., at vi skal have afbryderkontakten til at afbryde det primære kredsløb, når stemplet står i det foreskrevne antal mm fra top. Gennem tændrørshullet må vi måle os til stemplets stilling; men da tændrørshullet næsten altid sidder skråt i forhold til cylinderens længdeakse, må man sørge for, at målingen bliver foretaget absolut parallelt med stemplets bevægelse, hvilket i de fleste tilfælde vil sige lodret. Bedst er det at fremstille en lille massiv prop med gevind således, at proppen kan skrues ind i tændrørshullet, i proppen borer man et hul parallelt med cylinderens længdeakse, og gennem dette hul stikker man et lille måleinstrument, hvadenten det er en strikkepind, en eger eller lignende. Hvis man på forhånd deler denne lille målepind op i millimetermærker, vil det lette arbejdet betydeligt. For en sikkerheds skyld bør man bøje en vinkel på målepinden, således at denne ikke ved et uheld kan forsvinde ned i cylinderen. Der er to måder, på hvilke man kan undersøge,

hvornår kontaktpunkterne åbner, og den første metode består i, at man mellem de lukkede kontaktpunkter stikker et stykke silkepapir, og så snart kontakten er åbnet så meget, at dette papir uden modstand kan trækkes ud, har man den stilling af stemplet, ved hvilken gnisten vil springe. Denne metode lider imidlertid af den mangel, at man vanskeligt kan foretage indstillingen alene, eftersom man må bruge den ene hånd til at følge stemplets bevægelser og stilling ved målepinden, og den anden hånd til at mærke, hvornår papiret er løst, medens en hjælper må dreje motoren langsomt rundt. Det er derfor bedre at benytte sig af den anden metode, der ad elektrisk vej markerer, hvornår gnisten springer. Fra akkumulatorens pluspol føres en ledning frem til det ene kontaktpunkt og fra akkumulatorens minuspol føres en anden ledning frem til det andet kontaktpunkt, og på en af disse ledninger indskyder vi en almindelig kontrollampe på 6 eller 12 volt, alt efter om det er en 6 eller 12 volt akkumulator, man har monteret. I samme øjeblik kontrollampen slukker, er kredsløbet afbrudt, og det svarer altså til den stilling, ved hvilken gnisten vil springe i tændrøret. Ved denne metode drejer man motoren, indtil stemplet står de foreskrevne 3 mm fra top i kompressionsslaget, hvorefter man drejer tændingssystemet, indtil lampen netop slukker. For flercylindrede motorer

med strømfordeler sker denne indstilling ved at dreje hele strømfordelerhuset, medens man på motorcyklemotorer med svinghjulsmagnet eller svinghjulsdynamo vil se, at hele tændingsaggregatet er monteret på en stor ankerplade, der er monteret ved hjælp af bolte til krumtaphuset. Disse bolte går gennem slidser i ankerpladen, således at hele ankerpladen kan drejes frem og tilbage, medens man på motorcyklemagneter i regelen forskyder knastringen. Denne indstillingsmulighed skulle der heller ikke være vanskeligheder ved, eftersom den fremgår tydeligt af de pågældende motorers instruktionsbøger og forøvrigt næsten altid giver sig selv, når man betragter aggregatet. Efter at man har fæstnet kontaktaggregatet i den rigtige stilling må man kontrollere, at tændingstidspunktet nu virkelig også blev rigtigt, da der let kan ske mindre forskydninger ved fastspændingen.

Som det forhåbentlig tydeligt fremgår af ovenstående, er det absolut ikke vanskeligt at indstille tændingen; men det er med denne lille justering som med alt andet justerings-, vedligeholdelses- og reparationsarbejde på motorer: man må være omhyggelig for at opnå et godt resultat. I enkelte tilfælde opgives fortændingen fra fabrikerne i grader før top, i stedet for i millimeter før top, dette vil sige i grader målt på krumtapakslen i forhold til den lodrette linie mellem øverste og nederste dødpunkt. Det kan ofte være besværligt at indstille tændingen ved hjælp af en grade-skive, da man dels må afmontere tandhjul og dæksler, dels påmontere krumtapakslen en viser.

Hvis fortændingen er opgivet i grader krumtapdrejning, kan den omregnes til mm målt fra stemplet øverste stilling ved hjælp af den følgende tabel, der benyttes på følgende måde: Ud for det givne antal grader står en omregningsfaktor — ganger man denne med motorens slaglængde, får man fortændingen i mm.

Fortænding i grader	Omregningsfaktor	Fortænding i grader	Omregningsfaktor
1	0,0001	24	0,0433
2	0,0003	25	0,0468
3	0,0007	26	0,0506
4	0,0012	27	0,0545
5	0,0019	28	0,0586
6	0,0028	29	0,0627
7	0,0038	30	0,0670
8	0,0049	31	0,0714
9	0,0062	32	0,0760
10	0,0076	33	0,0807
11	0,0092	34	0,0855
12	0,0110	35	0,0904
13	0,0128	36	0,0955
14	0,0149	37	0,1007
15	0,0171	38	0,1033
16	0,0194	39	0,1115
17	0,0219	40	0,1170
18	0,0245	41	0,1227
19	0,0273	42	0,1285
20	0,0302	43	0,1343
21	0,0332	44	0,1404
22	0,0364	45	0,1465
23	0,0398		

Ovenstående tabel er fremstillet af SMJ's tekniske afdeling, og vi håber, den vil være til gavn for ejere af navnlig ældre motorcykler.



U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker
og udskiftelig rude

kr. 9.85

MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og varmt pelsfor fra **kr. 168.00**

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet til motorkørsel fra **- 56.50**

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. **- 24.50**

Nyrebælter prima kvalitet **- 19.50**

Styrthjelme org. eng. TT og franske letmetalhjelme **- 59.50**

MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24
TELEFON NORA 2536

100.000 km
med 100 km's hastighed

med SIMCA »9« Aronde

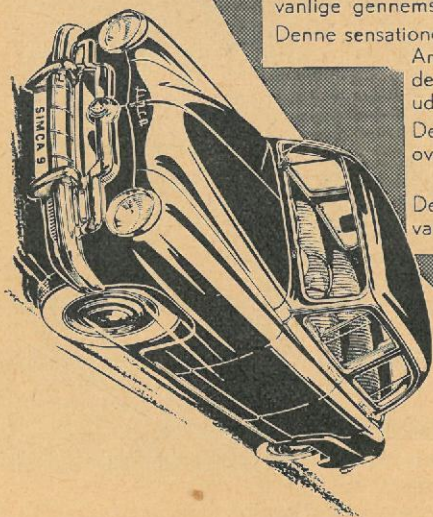
Michel Gauthier, der allerede slog en international rekord på 50.000 km i 1952 med en SIMCA »9« Aronde, startede påny den 1. august i år på MONTH-LERY banen med en bil, der var tilfældig valgt fra samlebåndet under kontrol af den franske automobilklub (L'A.C.F.) og en kommission af kunder.

Den 10. september, efter 40 døgns uafbrudt kørsel, havde SIMCA »9« Aronde kørt 100.000 km med den usædvanlige gennemsnitslart af 104,070 km i timen.

Denne sensationelle præstation kan enhver SIMCA »9« Aronde yde, fordi alle SIMCA »9« Aronder er konstrueret med et kraftoverskud udover det sædvanlige.

Den kører ubesværet og uden at blive overanstrengt.

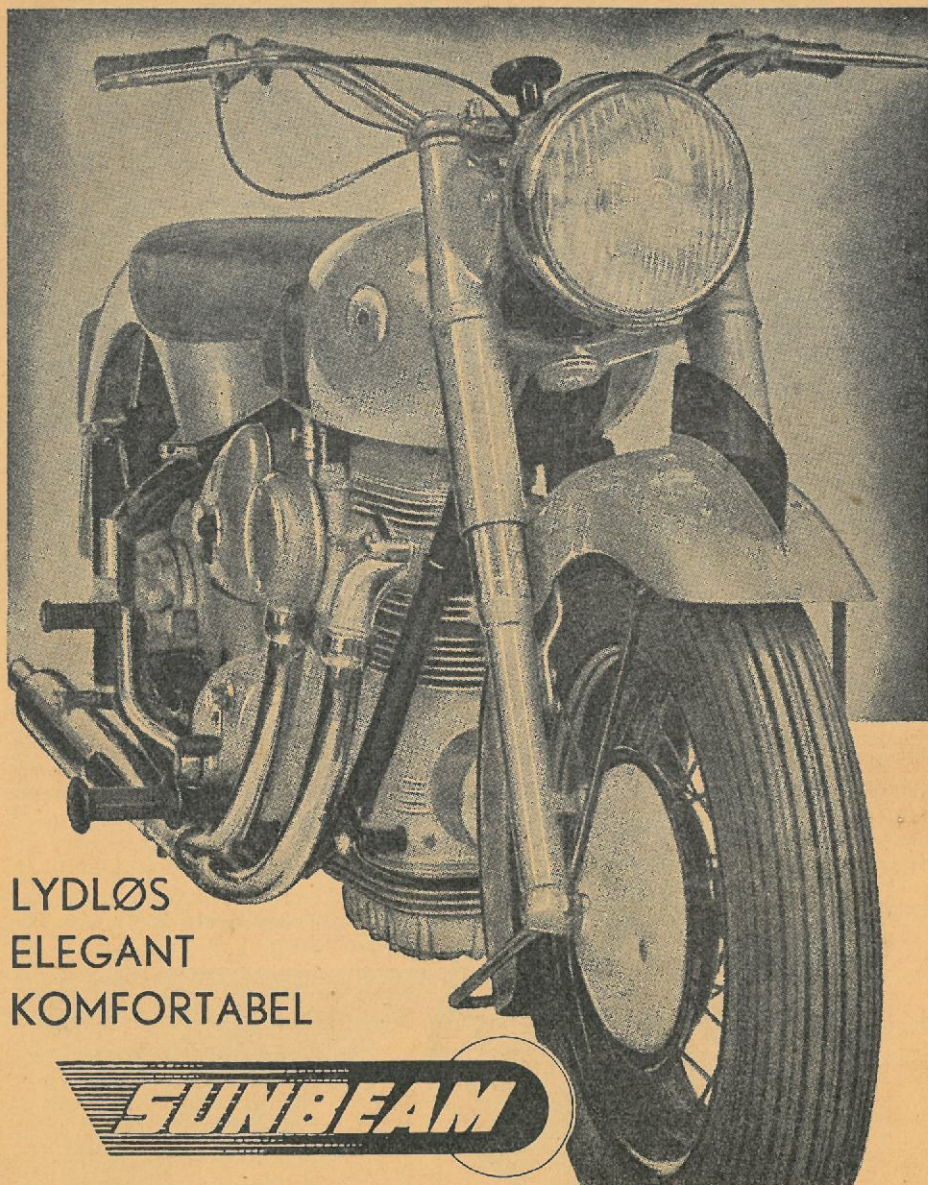
Det er hemmeligheden ved denne usædvanlige præstation.



Simca 9
ARONDE

BILEN MED DE 57 VERDENSREKORDER

SIMCA Griffenfeldsgade 32, Kbhvn. N, C. 15.367 - 15.967



LYDLØS
ELEGANT
KOMFORTABEL

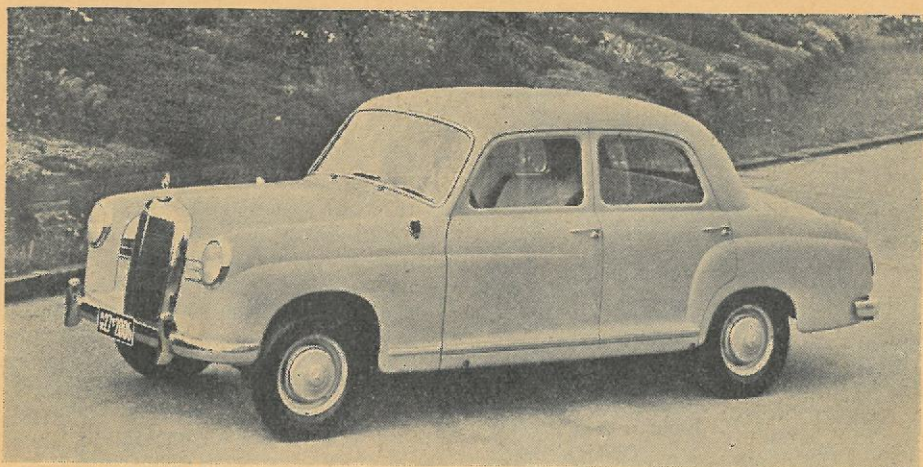


Priser incl. Model S8 kr. 6420.-
omsætningsafgift: « S7 « 6850.-

GENERALREPRÆSENTANT

FRISIA A/S

MØNTERGADE 19 — KØBENHAVN K
TELEFON MINERVA 2240



Den traditionelle Mercedes kører, er det eneste der kan fortælle een, at dette er en Mercedes.

MERCEDES "180"

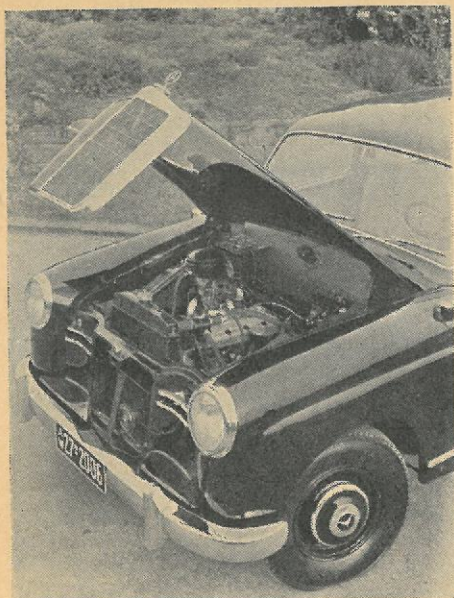


En bemærkelsesværdig nyhed
med selvbærende karosseri

BESKRIVELSE OG FORELØBIG PRØVEKØRSEL

Hver gang Mercedes præsenterer en ny model, er man altid lidt desorienteret om, hvorvidt denne hæderkronede fabrik er lidt bagud for udviklingen, meget forud for udviklingen eller blot fører sine navnkundige traditioner up to date. En ting er givet: på et enkelt punkt er Daimler-Benz bagud for udviklingen, de gør nemlig stadig deres vogne færdige, og kvaliteten går forud for prisen, i overensstemmelse med Daimler's gamle slagord: »Det bedste eller intet«. Det virkede imidlertid som noget af et chock, da Mercedes præsenterede model 180 med selvbærende karosseri, eftersom Mercedeschassiset — den kendte X-ramme — er forbilledlig i sin enkelthed og sin styrke. At Mercedeskonstruktionerne med chassis, kraftigt, gennemarbejdet og stort karosseri og meget robuste og solide hjulophængninger uvægerlig må give det resultat, at vognene bliver noget tungere end andre vogne i tilsvarende klasse, er imidlertid en uomtvistelig kendsgerning. Fabriken har også til dato været meget konservative i udformning af karosserierne, men ikke desto mindre har de store Mercedes modeller et så eksklusivt præg, at kun få vogne kommer op på siden af dem i elegance. Model 180 må betragtes som en videreudvikling af model 170 S, selvom der er tale om en gennemgribende nykonstruktion. Det selv-

bærende karosseri er udformet efter »platformsystemet«, hvilket vil sige, at en stor del af karosseriets bærende styrke findes i gulvpladen, der i dette tilfælde er udformet med en centralstiver og to sidevangs med profileret ribbeforstærkning i gulvet. Resten af karosseriet virker forstærkende og bærende på samme måde som dragerne i en brokonstruktion. Midtervangen forgrener sig fortil i et gaffelformet motorophæng, men motoren er ikke som på andre konstruktioner ophængt direkte i de to gaffelgrene. Det interessante ved konstruktionen er, at forhjulsophængningen med tilhørende fjedre og dæmpeaggregater, motor, kobling, gearkasse, styrehus og ratstamme er monteret på en samleboggie, der derefter er monteret til den bærende konstruktion. Baghjulsophængningen er for så vidt udformet efter Mercedes-traditionerne, d. v. s. at differentiallet er påboltet karosseriet (tidligere chassiset), medens kraften overføres til drivhjulene ved hjælp af pendulaksler. Affjedringen er ligesom på de øvrige Mercedes modeller ved hjælp af kraftige skruefjedre, men baghjulsophængningen er yderligere blevet stabiliseret ved hjælp af nogle kraftige støttearme, der ved hjælp af gummipuder er monteret til karosseriet og de to akselhalvdele. Disse støttearme opfanger alle bremse- og ac-



Således åbnes motorrummet på den nye Mercedes »180«. Ved at fjerne nogle bolte og ledninger kan motor, forhjul, gearkasse og styrehus køres ud på en samlebølgge ved større reparationer og eftersyn.

celationsreaktioner således, at baghjulene ikke er i stand til at vride sig ud af parallellinien med vognens længdeakse.

Karosseriet er yderst elegant i linierne, og samtidig har konstruktørerne bestræbt sig for at skabe forøget indvendig plads (i forhold til model 170 S), større kørselskomfort og forøget sikkerhed ved bedre udsyn. Man kan konstatere, at samtlige disse forbedringer er lykkedes, idet vognens indre, hvad pladsforhold angår, er blevet forøget med 22 pct., stadig i forhold til 170 modellen, kuffertrummet er blevet forøget med 75 pct., forsædet er blevet 180 mm bredere, bagsædet er 120 mm bredere og vinduesarealet er 40 pct. større end på 170 S. Når man sidder i vognen, vil man hurtigt opdage, at man har en glimrende udsigt til alle sider, og ret bemærkelsesværdigt for denne model er det, at føreren kan se begge forsikringskarme, hvilket i høj grad letter manøvreringen ved parkering og lignende. Trods det, at der er tale om en større vogn end model 170/S, er vægten ikke destomindre blevet reduceret med 125 kg, medens totallængden praktisk talt er den samme som for model 170 S. Frontarealet er større end for de

tidligere S-modeller, men samtidig er luftmodstandskoefficienten blevet betydelig mindre på grund af vognens mere strømliniede udformning. Denne forbedring må først og fremmest tilskrives den lukkede, glatte bund. Alt i alt har den forbedrede luftmodstandskoefficient og vægtreduktionen formindsket vognens køremodstand, og da man anvender nøjagtig den samme motor, som man kender fra model 170 S, betyder det, at model 180 har bedre accelerationsevne, større tophastighed og mindre benzinforbrug sammenlignet med 170 S. Tophastigheden er således gået i vejret til 126 km/t, medens benzinforbruget er gået ned fra 9,7 liter pr. 100 km til 8,7 liter pr. 100 km.

I udstyret finder man flere indretninger, der er gået i arv fra den store og ret kostbare 300 model. Således skal det nævnes, at defrosteranlægget ikke alene holder vindspejlet dug- og isfrit, men også holder sideruderne fri for generende fugtdannelser. Om udstyr, kvalitet og udformning er det iøvrigt nok at henvise til Mercedes traditioner. Konstruktionen af model 180 er forbilledlig, hvad vægtfordelingen angår, og det skal således nævnes, at når der er to personer i vognen, hviler 51 pct. af den samlede vægt på bagakslen, medens 55 pct. af den samlede vægt hviler på bagakslen, når der er fire personer i vognen. Det er åbenlyst, at man ved opbygningen har taget et stort hensyn til at gøre kørslen så lydløs som mulig; frem for alt har man sørget for at isolere hjulophængningerne i gummi, således at dækstøjen ikke overføres til karosseriets indre. Det skal således nævnes, at der er gummimellemlæg ved alle ophængnings-elementer og f. eks. differentialet er opbygget i en enkelt gummimuffe. På model 180 er man gået over til at anvende to selvforstærkende bremsesko i forhjulene og den sædvanlige konstruktion bestående af en selvforstærkende og en selvslækkende bremsesko på baghjulene. Ved konstruktionen af et nyt styrehus er styringen blevet gjort ganske overordentlig let, og samtidig yderst præcis. Udvekslingsforholdene i gearkassen er blevet ændret væsentlig i forhold til 170 modellen, og man har således lagt vægt på, at vognen med fuld last kan passere de europæiske bjergpas i andet gear, således at man kan holde en anstændig rejschastighed også i

bjergrige områder. Kompressionskammerets fagøn er blevet ændret lidt, hvilket har tilladt, at kompressionsforholdet er sat op til 6,7:1, og iøvrigt skal det nævnes, at motoren ved 100 km/t har et omdrejningstal på 3900 omdr/min.

Specifikationerne for model 180 er:

Motor: 4 cylindre, boring 75 mm, slaglængde 100 mm, slagvolumen 1767 ccm. Effekt 52 hk ved 4000 omdr/min. Kompressionsforhold 6,7:1. Sideventilet.

Mål og vægt: Akselafstand 2650 mm. Sporvidde forhjul: 1420 mm, baghjul: 1450 mm. Totallængde: 4460 mm. Største bredde: 1740 mm. Største højde ubelastet: 1560 mm. Fri højde fra jorden med 2 personer: 205 mm. Vendekereds: 11 m diameter. Vægt uden vand, olie og benzin: 1070 kg. Vægt med fuld optankning: 1150 kg. Tilsladt belastning: 450 kg. Dækstørrelse: 6,40—13. Maksimalhastighed ca. 126 km/t. Benzinforbrug: 8,7 liter pr. 100 km. Benzintank rummer 58 liter, deraf 5—5½ liter på reserve. Olieforbrug: 0,15 liter pr. 100 km. Kølesystemet rummer 9 liter incl. defroster og

varmeapparat. Oliesumpen rummer 4 liter.

Udvekslingsforhold i gearkassen: 1. gear 1:4,05. 2. gear 1:2,38. 3. gear 1:1,53. 4. gear 1:1. Bakgear 1:3,92. Differentiale 1:3,89.

Prisen bliver i Danmark kr. 16,400 excl. omsætningsafgift og kr. 24.650 incl. omsætningsafgift.

★

Fra vor tyske medarbejder, *Ditlev F. Haug*, har vi modtaget følgende beretning om en prøvekørsel med en af de første vogne, der rullede ud fra fabriken:

I samme øjeblik man sætter sig til rattet, kan man ikke undgå at bemærke det virkelig fortræffelige udsyn, man har til alle sider. Motoren starter øjeblikkelig, uanset om den er kold, halvvarm eller fuldkommen opvarmet. Karburatorindstillingen er foretaget således, at motoren øjeblikkelig kan fordøje gassen, uanset kørehastighed og uanset den pludselighed, man træder gaspedalen ned med. I betragtning af at det er en sideventilet rækkemotor, kommer den overraskende hurtigt op i omdrejningstal, og motoren er iøvrigt yderst rolig og giver ved hastigheder omkring 100 km/t næsten ingen vibrationer.

NYHED!
BOSCH VISKERMOTOR

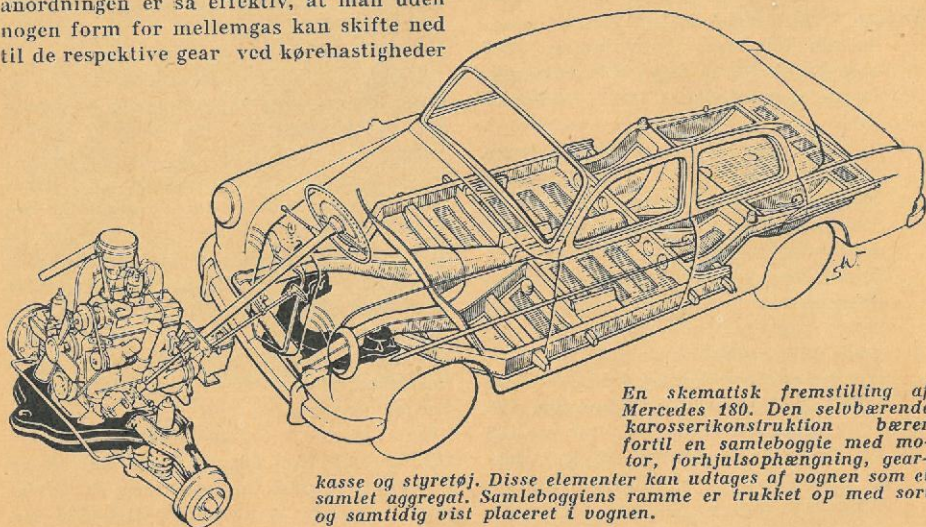
leveres nu med automatisk stop, så viskerbladet aldrig generer synsfeltet. Desuden er viskermotorens trækraft foreget med 45 pCt.
Leveres til 6 og 12 volt med 105 m/m al kortelig aksel. Pris kr. 63.-

BOSCH
ELEKTRISKE VISKER

A/S Magneto, Jagtvej 155, København N, Tlf. C. 7716. Generalrepræsentant for Rob. Bosch, GmbH, Stuttgart

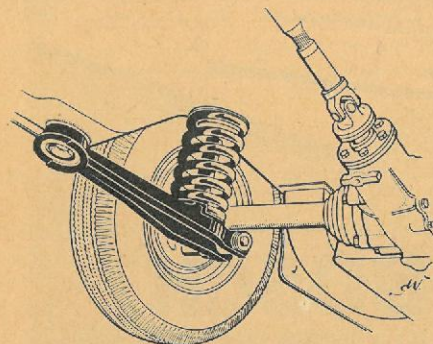
De fire gear er alle lette at skifte, og der er en yderst kort vandring på gearhåndtaget. Ved kørehastigheder omkring 100 km/t kan man uden besvær skifte ned til 3. gear, blot man giver passende mellemgas og ved 75 km/t kan man på samme måde skifte ned til 2. gear. Synkromesh-anordningen er så effektiv, at man uden nogen form for mellemgas kan skifte ned til de respektive gear ved kørehastigheder

nen fra stilstand, i andet gear kører vognen uden gas fuldstændig roligt med ca. 10 km/t, i tredje gear kan man køre 25 km/t og accelerere vognen op uden nogen form for hakken eller rusken, og det samme kan man gøre i fjerde gear fra en kørehastighed på 40 km/t.



på henholdsvis 85 og 50 km/t. Når vognen ruller med ca. 15 km/t, kan man uden dobbelt udkobling og uden mellemgas skifte ned til 1. gear. Bakgearet er sikret ved en kraftig fjedermekanisme, således at fejlskiftninger er fuldkommen udelukket. Den i forvejen ikke alt for kraftige motor har vundet meget ved de nye udvekslingsforhold i gearkassen. Første gear bruger man kun, når man skal starte vog-

Vognen er hurtig at køre på bjergveje, og det er yderst sjældent, at man behøver at skifte ned under tredje gear. Top-hastigheden når man efter et tilløb på ca. 1,5 km, på autobanen kører vognen med ca. en trediedel gas godt 90 km/t, og den er bemærkelsesværdig lydløs — når radioen er i gang kan man overhovedet ikke høre motoren. Køreegenskaberne er fortræffelige, krængningen er noget mere mærkbar end med den gamle V-model eller den bekendte S-model. Hvis man gennemkører kurver og sving med stor hastighed, kan man roligt tage hårdt fat i rattet, vognen skal nok blive på vejen uden udskridninger af nogen art, og på hullede og ujævne veje har man et overbevisende indtryk af, at alle fire hjul til stadighed er i fuld kontakt med vejbanen. Niksvingninger er et ukendt fænomen med denne vogn. De anvendte 13" dæk hyler temmelig stærkt i kurverne, men man har ikke indtryk af, at dækkene vrides i forhold til fælgen, når man behandler vognen lidt brutalt. Styringen er udmærket, meget let og yderst præcis, således at man bogstavelig talt kan styre vognen på mil-



Baghjulsophængningen på model 180 er ifølge Mercedes traditionerne udført ved hjælp af pendulaksler, men de er nu støttet af kraftige støttearme som vist på skitsen.

Blad venligst frem til side 587

Englebert

det
skridsikre
dæk



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: HANS LYSTRUP, KØBENHAVN

AFBALANCERING AF HJUL

STATISK OG DYNAMISK UBALANCE

forklaret af »Primus Motor«

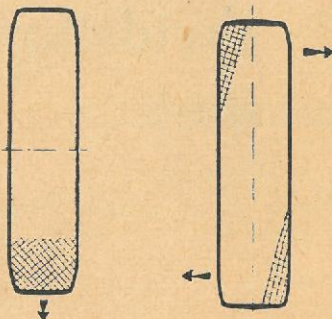
Betrakter man udviklingshistorien for de mange forskellige maskintekniske opfindelser, der forsøder vor daglige tilværelse, vil man kunne konstatere et ganske bestemt, karakteristisk handlingsforløb: Først opfinder man en eller anden maskine, så koncentrerer man sig i kortere eller længere tid om overhovedet at få den til at fungere efter hensigten, og først når man har opnået en vis grad af driftssikkerhed for de tilsigtede funktioner, begynder man på det ofte særdeles møjsommelige arbejde, som består i at befri maskineriet for alle *uønskede svingninger*.

Disse uønskede svingninger kan enten give sig til kende som vibrationer, der virker generende på omgivelserne — der kan være tale om rystelser, som virker fysisk udmattende på mennesker i maskineriets nærhed, eller om sådanne, der virker direkte nedbrydende enten på bærende konstruktioner (som f. eks. maskinhuset for en stationær motor, stelrammen, der holder en motorcyklemotor o. s. v.) eller på maskineriet selv — eller der kan være tale om generende lyd (som f. eks. udbløsningsstøj), der virker nedbrydende på menneskers nervesystem. Tekniken rummer mange eksempler på svingninger af de her nævnte arter — læseren kan sikkert ved nærmere eftertanke selv finde mange eksempler på svingninger, der generer ham i det daglige.

Men der kan også være tale om uønskede svingninger, som direkte søger at forstyrre maskineriets rette funktion — altså svingninger, der besværliggør eller ødelægger det tilsigtede resultat. Et eksempel på sådanne svingninger træffer vi ved motorkøretøjernes affjedring, idet der her kan være tale om, at en fejl ved maskineriet — nemlig såkaldt *ubalance* i hjulene — i det fjedrende system kan inducere tvungne svingninger, der dels giver store, uønskede variationer i anlægstrykket mellem hjul og vejbane, og som dels i styretøjet indfører svingninger, der direkte kan anfægte styringens sikkerhed. Vi skal her se lidt nærmere på, hvorledes disse svingninger opstår og giver sig til

kende og på, hvorledes man ved en forholdsvis simpel teknik — den såkaldte *hjulafbalancering* — kan bringe dem ud af verden.

Hvis man tager et nyt automobil- eller motorcyklehjul og monterer det med et nyt dæk og en ny slange, hvorefter man anbringer det frit drejeligt på en letløbende aksel, vil man i almindelighed gå ud fra, at hjulet vil kunne rotere med meget høje hastigheder uden at give anledning til vibrationer — man vil med andre



Skematisk fremstilling af statisk og dynamisk ubalance. På figuren til venstre ses den statiske ubalance — hjulet er sidetungt i forhold til akslen om hvilken, det drejer, og det vil under kørslen give anledning til lodrette hjulsvingninger. På figuren til højre er illustreret dynamisk ubalance — her er vægten i hjulet fordelt usymmetrisk omkring hjulets midterplan, og det vil under kørslen give anledning til svingninger omkring vilkårlige akser vinkelret på hjulets omdrejningsakse — først og fremmest svingninger omkring styrebollen (styresvingninger).

ord gå ud fra, at hjulet er i fuldstændig balance. Det er imidlertid ikke altid tilfældet, idet man ofte — især ved bestemte omdrejningstal — vil kunne mærke kraftige rystelser, og helt galt er det i reglen, hvis man gør forsøget med et gammelt hjul, der er monteret med et slidt dæk. Disse rystelser skyldes, at hjulet ikke er i balance, og man skelner i denne forbindelse mellem to forskellige former for ubalance, nemlig den *statiske* og den *dynamiske*.

At et hjul er i *statisk ubalance* vil sige, at vægten i hjulet ikke er fordelt ensfor-

migt omkring hjulets omdrejningsakse — populært udtrykt vil man sige, at hjulet har en overvægt i den ene side, og denne overvægt kan f. eks. skyldes ventilen eller den omstændighed, at slidbanen ikke er lige tyk hele vejen rundt langs hjulets omkreds. Denne form for ubalance vil man i reglen — hvis hjullejerne går let og er i orden — kunne konstatere på den simple måde, at man løfter hjulet fri af vejbanen ved hjælp af en dunkraft og derefter prøver, om det kan stå roligt i alle stillinger, når man med hånden prøver at dreje det et lille stykke ad gangen. Hvis hjulet har en tilbøjelighed til at søge hen i en bestemt stilling omkring omdrejningsaksen, er det et sikkert tegn på, at der foreligger statisk ubalance, og den konstaterede, ensidige overvægt i hjulet vil — når det sættes op i omdrejninger — give anledning til rystelser, simpelthen fordi hjulets samlede tyngdepunkt ikke falder i omdrejningsaksen men et lille stykke udenfor. Den statiske ubalance vil — når vognen eller motorcyklen kører hen ad vejen — i alt væsentligt give sig til kende ved, at hjulet hopper op og ned på vejbanen, selv om denne er fuldstændig plan, og denne hoppen vil erfaringsmæssigt altid være særlig kraftig ved ganske bestemte hastigheder (eller måske ved en enkelt hastighed), som er karakteriseret ved, at hjulets omdrej-

ningstal netop stemmer overens med egensvingningstallet for den uaffjedrede masse (d. v. s. hjul, fjeder, aksel, bremse o. s. v.), der er indspændt mellem vejbanen og køretøjets affjedrede del ved hjælp af to »fjeder«, hvoraf den ene er dækket og den anden fjeder for det pågældende hjul. Ved en sådan hastighed ved hvilken, der er overensstemmelse mellem hjulets omdrejningstal og egensvingningstallet for den uaffjedrede masse, vil der være *resonans*, og hjulet vil ofte — selv om støddæmperne ellers er i orden — kunne komme op på så store lodrette udsving, at det i perioder fuldstændig slipper kontakten med vejbanen, og i så tilfælde overføres de kontrollerende kræfter på det pågældende hjul (d. v. s. drivkraft, bremsekraft, centrifugalkraft og styrende kraft) kun svingende og usikkert til vejbanen til skade for køretøjets styrbarhed og stabilitet. Man behøver blot at tænke på en hård opbremsning med et sådant vildt hoppende hjul — den giver ikke føreren nogen behagelig eller sikker fornemmelse.

At et hjul er i *dynamisk ubalance* vil sige, at vægten i hjulet ikke er fordelt symmetrisk omkring hjulets midterplan. Et hjul kan godt være i statisk balance og dog give anledning til meget generende rystelser under kørslen, netop fordi vægten i hjulet ikke er ligeligt fordelt i side-

Det tavse slid

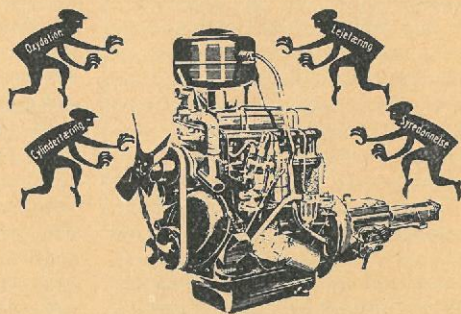
arbejder

mens

motoren

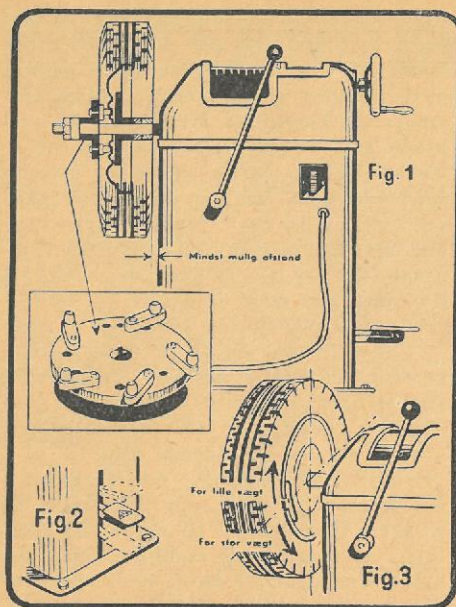
hviler . . .

brug derfor



ENERGOL

MOTOR OIL



Statisk afbalancering af et bil- eller motorcykkehjul på HPA balanceapparat — hjulet, evt. med nav og bremsetromle, anbringes på apparatets aksel ved hjælp af universalflangen (fig. 1) — pedalen stilles i midterstilling således, at akslen er frit drejelig (fig. 2), og man prøver sig frem til den rigtige størrelse kontravægt (fig. 3).

retningen. Undersøger man et hjul, der er i dynamisk ubalance, vil det meget ofte vise sig, at den statiske balance er i orden, og man er derfor henvist til at benytte særlige hjælpemidler for at konstatere, dels hvor den omhandlede vægtskævhed befinder sig, og dels hvor stor den er. Det særlige hjælpemiddel er det såkaldte hjulbalanceapparat, og som et eksempel på arbejdet med et sådant skal vi her omtale det af den danske ingeniør H. P. Andersen konstruerede, der formentlig er det mest udbredte under danske forhold.

HPA balanceapparatet består af et på værkstedets gulv monteret maskinstativ, i hvis øverste del der er anbragt en letløbende aksel i svingende lejer — akslens ene ende med tilhørende fastspændingsflange rager ud gennem stativet således, at man herpå kan fastspænde det hjul, der skal undersøges og afbalanceres.

Når hjulet er anbragt på plads, foretager man først den statiske afbalancering, idet det skal bemærkes, at det ikke er tilstrækkeligt, at man afbalancerer hjulet alene — man skal afmontere hjul med

nav og bremsetromle og anbringe det hele på apparatet. Det er meget vigtigt, at man anbringer hjulet så tæt ved apparatet som muligt. Hvis hjulet nu har en tilbøjelighed til at søge hen i en bestemt stilling, må man — på den side af hjulfælgen, der vender opad, når hjulet er kommet i ro — anbringe en kontravægt (særlige blyvægte forsynet med clips, der leveres sammen med apparatet). Hjulet drejes derefter således, at kontravægten vender ud til en af siderne — trækkes vægten nedad, er den for stor — trækkes vægten opad, er den for lille. Når hjulet kan stå stille med kontravægten pegende i enhver vilkårlig retning, er hjulet i statisk balance, og kontravægten sikres.

Derefter foretager man den dynamiske afbalancering under hvilken, akslen med hjulet bringes op på høje omdrejninger ved hjælp af en indbygget elektromotor. Man slutter strømmen, og elektromotoren kobles til ved at lade en på apparatets fodstykke anbragt pedal gå op i sin øverste stilling. Et udløseligt stop for denne koblingsbevægelse aktiveres ved hjælp af pedalpladen, som kan vippe i forhold til armen. I løbet af 25—30 sekunder vil hjulet da komme op på maksimal hastighed svarende til en kørehastighed på 110—120 km/t.

Foroven på apparatet er der anbragt en plastierude, og under denne sidder en indikator, og hvis denne vibrerer under hjulets rotation, er hjulet i dynamisk ubalance. For at finde størrelse og beliggenhed for denne ubalance benytter man nu to håndtag — dels den på siden af apparatet anbragte vægtarm og dels et på apparatets ende anbragt håndhjul for finindstilling. Man forskyder først vægtarmen et lille stykke, og drejer derefter på håndhjulet (langsom bevægelse), indtil man finder det sted, hvor indikatoren vibrerer mindst. Nu stiller man videre på vægtarm og håndhjul, indtil man har fundet det punkt, hvor indikatoren står helt stille. Derefter afbryder man strømmen til elektromotoren og bremser hjulet af ved at træde pedalen helt i bund.

Ovenpå den store plastierude er der anbragt en inddeling, og på denne kan man nu direkte aflæse den dynamiske ubalance (henholdsvis i gram eller ounces). Af-læsningen sker ved, at hjulet, der skal afbalanceres, drejes, indtil pladen på den

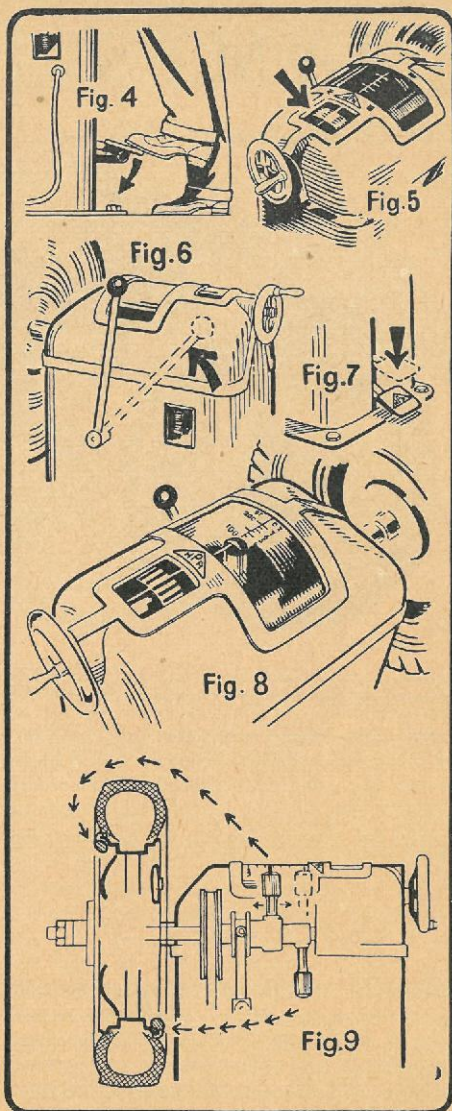
forskydelige kontravægt inde under plasticruden peger lige op mod dennes skala.

En bly-kontravægt af den størrelse, som aflæses på skalaen, slås nu fast på den side af fælgen, der vender bort fra apparatet, og lige ud for den forskydelige kontravægt inde under plasticruden. Derefter drejes hjulet en halv omgang, og en anden kontravægt af samme størrelse anbringes på den indvendige side af fælgen.

Nu skyder man vægtarmen på siden af apparatet tilbage til nulstillingen, håndhjulet forbliver i sin stilling, og hjulet kontrolprøves ved at tilkoble elektromotoren — indikatoren skal da stå i fuldstændig ro. Hvis indikatoren imidlertid stadig vibrerer, og de konstaterede rystelser bliver stærkere ved en lille forskydning på siden af apparatet, er de påsatte kontravægte for store — bliver rystelserne under vægtarmens forskydninger mindre, er vægtene for små. Man forsøger sig da frem igen, indtil man finder kontravægte af passende størrelse. I praksis vil en dynamisk ubalance på under 1 ounce ikke have nogen mærkbar indflydelse hverken på styringen af vognen eller på gummisliddet.

Når afbalanceringen af hjulet er afsluttet, vil det i almindelighed være blevet forsynet med tre kontravægte — en for statisk og to for dynamisk balance. Såfremt man ønsker at spare på vægtene, kan disse i mange tilfælde reduceres til to ved at fjerne begge vægte på samme side af hjulet og erstatte disse to vægte ved statisk afbalancering med en enkelt vægt.

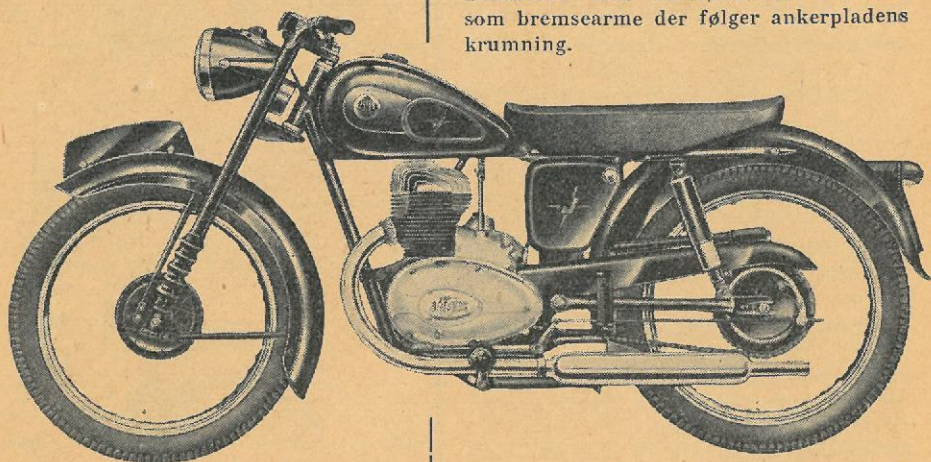
Hvis et eller flere hjul på et køretøj ikke er i statisk eller dynamisk balance, vil det i reglen først og fremmest vise sig ved, at der kan konstateres et unormalt stort gummislid på de pågældende hjul — hvis man ikke tidligere har fået foretaget afbalancering af sine hjul, hør man under alle omstændigheder lade dem kontrollere (husk også reservehjulet, der naturligvis må afbalanceres for sig uden nav og bremsetromle). Hver gang et dæk har været afmonteret, må man i reglen lade hjulet afbalancere på ny. Kommer man ud for, at en vogn eller en motorcykel er behæftet med uforklarlige rystelser, hør man i reglen i første omgang lade hjulene afbalancere — i 9 af 10 tilfælde vil miseren derved være afhjulpet.



Strømmen slutes og elektromotoren kobles til ved at lade pedalen gå op i øverste stilling (fig. 4). Hvis hjulet ikke er i dynamisk balance, vibrerer indikatoren ved pifen (fig. 5). Vægtarmen på siden, vist med pil, forskydes efter ubalancens størrelse (fig. 6). Samtidig drejer man på håndhjulet længst til højre på figuren, indtil vibrationerne er mindst. Man finindstiller på vægtarm og håndhjul, indtil vibrationerne ophører. Derefter afbryder man strømmen og bremser hjulet af ved at træde pedalen i bund (fig. 7). På den store plasticrude aflæser man nu ubalancens størrelse (fig. 8). Endelig monterer man kontravægte på hjulets fælg (fig. 9), se teksten.

JAMES

bryder den konservative linie



buratoren er fuldkommen indkapslet således som man kender det fra flere af de kontinentale fabrikater. Motorens slagvolumen er på 225 ccm og gearkassen har fire udvekslingsforhold. De to K-modeller er monteret med twinsadel, og man bemærker små forskønnende detaljer, som bremsearme der følger ankerpladens krumning.

James model K 12 med den nye indkapslede Villiers motor på 225 ccm. Som det ses er denne maskine forsynet med baghjulsaffjedring efter svinggaffelprincippet.

En lang række engelske motorcykler, monteret med Villiers motor, har i Danmark ført en ret upåagtet tilværelse. James Cycle Company, der tilsyneladende er den første engelske fabrik, der har sine 1954-modeller klar, har imidlertid overrasket ved at bryde med den traditionelle, konservative engelske konstruktionspraksis. Samtlige maskiner bliver nu forsynet med baghjulsaffjedring, idet J-serien får teleskopisk baghjulsaffjedring på 98 ccm og 125 ccm modellerne, medens K-serien med de nye modeller K 7 og K 12 får baghjulsaffjedring ved hjælp af svinggaffel. Disse to sidstnævnte modeller er forfriskende nykonstruktioner, og man bemærker således, at der virkelig er gjort noget for at bibringe konstruktionen smukke linier. Stelkonstruktionen er nøjagtig ens for de to modeller, blot er der lidt forskel på bespændingerne til motorophænget, og iøvrigt har model K 7, der er monteret med den kendte 197 ccm Villiers motor 5" bremses, medens model K 12, der har en helt ny motor, har 6" bremses. Denne nye motor er i overensstemmelse med helt moderne, kontinental konstruktionspraksis, idet motor og gearkasse er bygget ud i et. Kar-

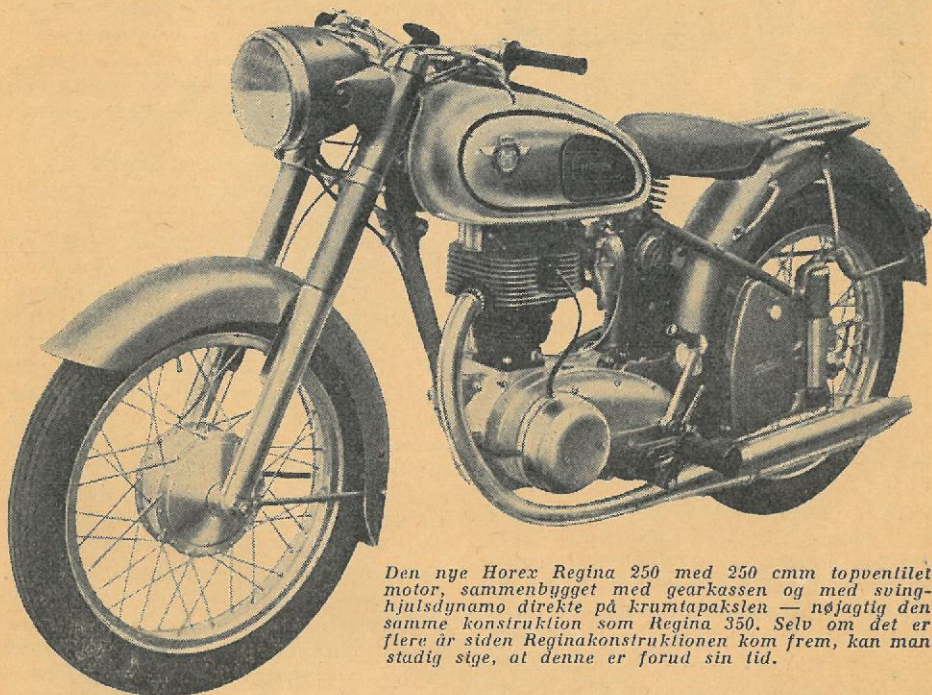
— og HOREX

kommer med en „halv Imperator“

Medens den med så stor spænding imødesete Horex Imperator Twin på 500 ccm stadig lader vente på sig, har Horex Regina på 350 ccm derimod fået en lillebroder, nemlig Horex Regina 250 på 250 ccm. Da man anvender samme stel, hjulophængning og motorkonstruktion, som kendes fra 350 ccm modellen, er det vanskeligt at se forskel på de to maskiner; men som kendetegn kan man sige, at 350 ccm modellen har to-portet udblæsning, medens 250 ccm modellen har et enkelt udblæsningsrør. Som på 350 ccm modellen er 4-takts motoren og 4-trins gearkassen bygget sammen i et enkelt aggregat, og man anvender en svinghjulsdynamo, direkte på krumtapakslen. Horex Regina 250 har yderst fornuftige specifikationer, idet effekten er 16 hk, hvilket giver maskinen en tophastighed på 110 km/t, og et benzinförbrug på ca. 3 liter pr. 100 km. Accelerationen fra 0—80 km/t opgives til 14 sekunder, hvilket også må siges at være yderst tilfredsstillende. Ligesom på 350

ccm modellen er der på Regina 250, gennemgående nav i smedet letmetal og teleskopisk affjedring af begge hjul. Motorens specifikationer er:

Ifølge den foreliggende benzinforbrugs-kurve er forbruget ved 60 km/t 3 liter pr. 100 km, ved 80 km/t 3,8 liter pr. 100 km og ved 100 km/t 4,8 liter pr. 100 km. Meget



Den nye Horex Regina 250 med 250 ccm toppventilet motor, sammenbygget med gearkassen og med svinghjulsdynamo direkte på krumtapakslen — nøjagtig den samme konstruktion som Regina 350. Selv om det er flere år siden Reginakonstruktionen kom frem, kan man stadig sige, at denne er forud sin tid.

Topventilet 4-takts motor, med letmetalstopstykke, boring 65 mm, slaglængde 75 mm, slagvolumen 248 ccm, kompressionsforhold 7,4:1, effekt 16 hk ved 6000 omdr/min.

tyder dog på, at maskinen er for højt komprimeret til det brændstof, vi for øjeblikket har her i landet og ved lavere kompressionsforhold kan man næppe regne med samme cifre for effekt og forbrug.

MERCEDES "180" — fortsat fra side 580

limeter. Det er kun tilsyneladende, at vognen virker blød i sin affjedring, for der er overhovedet ikke tale om, at den svømmer på vejen, og man mærker ikke den ellers så karakteristiske gyngen i karosseriet, som man kender fra blødt affjedrede vogne. Rygstødet på stolene er ført helt op til skulderhøjde og i det nypolstrede sæde kan man sidde i timevis uden at mærke nogen form for træthed. Ind- og udstigningen er let og ubesværet, instrumenterne er let aflæselige og speedometret går nøjagtigt. På de allerdårligste veje af ka-

tegorien 3. klasse ligger vognen roligt og styringen er ubesværet. På grund af det nykonstruerede styretøj med indbygget dæmpning mister man ikke et øjeblik kontakten med vejbanen, og selv når man kører over huller med en dybde på 20 cm, mærker man ingen slag i rattet. De højt-siddende lygter belyser vejbanen udmærket og også med nedblændet lys belyses vejbanen tilstrækkeligt til at køre med god hastighed. Endelig skal det bemærkes, at bremserne er effektive og fuldt på højde med vognens kørehastigheder.



Skift oil LODGE og mærk forskellen



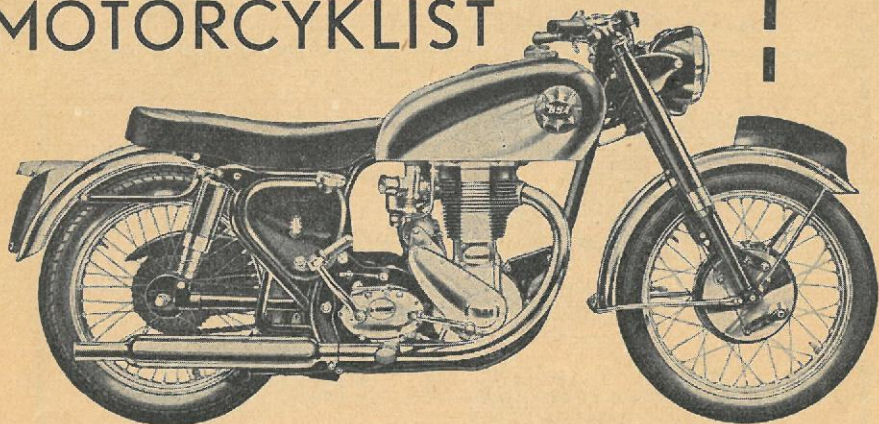
Specifikationerne for en motor kan være mere eller mindre mangelfulde, men man vil altid finde boring, slaglængde og slagvolumen opgivet. Boringen vil sige cylinderens diameter, og den opgives altid i mm, undtagen i amerikanske kataloger, i hvilke man benytter engelske tommer som måleenhed. I kataloger opgives boringen næsten altid i hele millimeter, f. eks. Boring: 75 mm, men undertiden opgives også halve millimeter som f. eks. 75,5 mm. Det mål, der for boringen opgives i kataloger, bruchurer og lignende, er ofte en afrunding af en størrelse med flere decimaler. Den nøjagtige boring kan således udmærket være 74,25 mm, medens boringen i kataloget opgives til 75 mm. Hvis en konstruktør ønsker, at hans motor skal have en boring på nøjagtig 75 mm, ved han udmærket, at det er umuligt i masseproduktion at fremstille en lang række cylinderblokke, der alle har det nøjagtige mål, og han sætter derfor boringen til $75 \text{ mm} \pm 0,05 \text{ mm}$ for at tage et eksempel. Det vil sige, at en afvigelse fra idealmålet på 0,05 mm ($= 1/20 \text{ mm}$) er tilladt både i over- og understørrelse, medens større afvigelser fra idealmålet medfører kassation. Man siger i dette tilfælde, at cylinderboringen har en tolerance på $\pm 0,05 \text{ mm}$. Ved opgivelse af boringen i engelske kataloger anvender man som før omtalt millimeter som måleenhed, men så snart der er tale om den nøjagtige boring i monterings- eller reparationsvejledninger, opgives målet i engelske tommer med brøker eller op til 4 decimalbrøker. Når man ved justeringer og monteringer arbejder efter mål opgivet i engelske tommer, regner man altid med tusindedele tommer, medens man efter metersystemet sjældent regner med mere end hundrededele millimeter. Mange fabriker

sliber cylinderen oval, således at der bliver to mål for boringen, nemlig den største og den mindste. Disse to mål opgives i reglen i monteringsanvisninger, men aldrig i kataloger. I reparationshåndbøgerne finder man tillige opboringsmål, d.v.s. det mål, fabriken anbefaler ved opboring, efter at cylinderen er blevet slidt så meget, at der er mærkbare utætheder mellem stempel og cylinder. Når dette mål opgives, er det, fordi fabriken er i stand til at levere færdige stempler i overstørrelse til disse opboringsmål.

Slaglængden er betegnelsen for den vandring, stemplet foretager fra sit øverste til sit nederste dødpunkt, og slaglængden kan således ikke ændres på en motor, med mindre man ændrer krumtapakslen. På grundlag af motorens boring og slaglængde kan man udregne slagvolumenet pr. cylinder. Slagvolumenet vil sige det rummål i cylinderen, som afgrænses af stempelkronen, når stemplet står henholdsvis i øverste og nederste dødpunkt. At udregne slagvolumenet er en almindelig mellemkoleopgave, som vi alle har regnet i hundredevis af gange. Hvis cylinderboringen f. eks. er 80 mm ($= 8 \text{ cm}$), er cylinder radius 4 cm, og flademålet for et tværsnit gennem cylinderen vinkelret på dennes længdeakse er som bekendt radius i anden $\times \pi$, altså i dette tilfælde $16 \text{ cm} \times \frac{22}{7} = 50,3 \text{ cm}^2$. Er motorens slaglængde 105 mm (10,5 cm), bliver slagvolumenet $50,3 \times 10,5 = 528,15 \text{ cm}^3$ (ccm). Er det en firecylindret motor, bliver det samlede slagvolumen altså $4 \times 528,15 \text{ ccm} = 2112,6 \text{ ccm}$, hvilket i kataloger og lignende betegnes som 2113 ccm. Er slagvolumenet 2000 ccm eller lidt under, taler man om en 2-liter motor, eftersom 2000 ccm er det samme som 2 liter. Er der tale om sportsmotorer, må man tage alle decimaler med i såvel det nøjagtige cylindermål som i den helt nøjagtige slaglængde, eftersom den mindste overskridelse af det tilladte slagvolumen medfører diskvalifikation — det er dog kun den vindende maskine, der bliver opmålt efter løbet, og er det særligt strengt, de tre første maskiner.

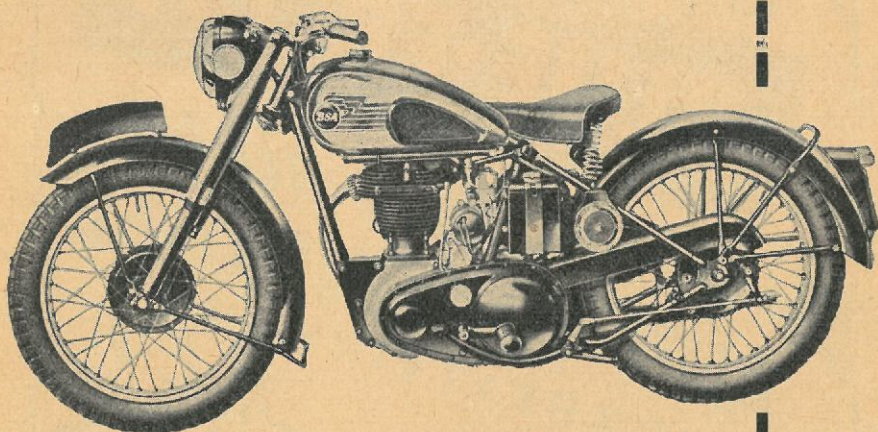
Under udregningen af slagvolumenet behøver man selvfølgelig ikke at tage hensyn til stemplets facon, da det ikke har indflydelse på resultatet, om dette er ganske fladt, konvekst eller konkavt.

FOR DEN FORDRINGSFULDE MOTORCYKLIST



De virkelige motorcykleentusiaster, der kun vil køre en kvalitetsmaskine med helt overlegne køreegenskaber, bremsevne og økonomi, er aldrig i tvivl om hvilken maskine de skal vælge. 350 ccm »Gold Star« er kvalitetsmaskinen med racerens bedste egenskaber og turistmaskinens gode økonomi.

Pris incl. omsætningsafgift: Kr. 5510,—



Model B 31 på 350 ccm er den robuste hverdagsmaskine, der på grund af sin lave anskaffelsespris, sit store kraftoverskud og sin gode økonomi er valgt af tusinder af mennesker med et dagligt kørselsbehov. Lige velegnet som solo- og sidevognsmaskine.

Pri* excl. omsætning kr. 3150,—
incl. omsætning kr. 4110,—

BSA

VERDEN'S MEST SOLGTE MOTORCYKLE

Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. Hansen
Vesterbrogade 101 . København V . Vester 3187

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S • KØBENHAVN • RANDERS

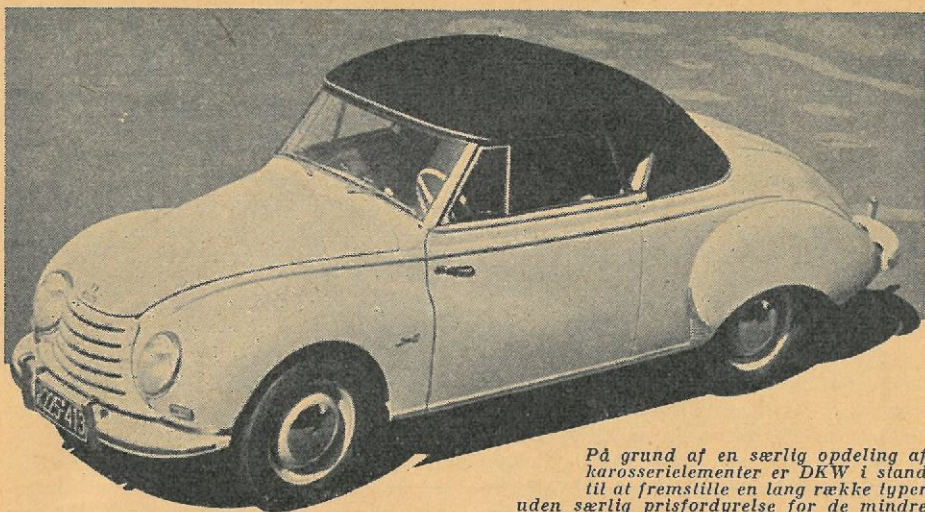


*Beskyt Deres
motor mod
kulden*

køl

BLUE-FROST

- DEN *sikre*
ANTI-FRYSE VÆDSKE
DOBBELTVIRKENDE



På grund af en særlig opdeling af karosserielementer er DKW i stand til at fremstille en lang række typer uden særlig prisfordyrelse for de mindre udbredte modeller vedkommende. Her ses en smuk 2-personers cabriolet. DKW er en af de få fabrikker, der fremstiller en 2-personers coupé.

DKW TAGER FAT FOR ALVOR

Den 3-cylindrede vogn i masseproduktion på fabrikken i Düsseldorf, hvor en personvogn kører af samlebåndet hvert 4. minut

af ingeniøren O. AHLMANN-OHLMSEN

Auto Union, som var den hårdest ramte af Tysklands bilkoncerner, har — mens den øvrige vesttyske industri forholdsvis hurtigt arbejdede sig op — haft en lang og trang vej at tilbagelægge, før den kunne præstere produktionstal, der står mål med fortidens glørværdige traditioner. Alt, hvad firmaet ejede, gik faktisk tabt ved delingen af Tyskland, og man måtte begynde helt forfra. Først i 1948 kom man under trange forhold i gang i Ingolstadt, hvor man startede med fremstillingen af motorcyklemodellen DKW RT 125 og den lette varevogn DKW Schnell-Laster.

Med en sikker fornemmelse for det europæiske markeds behov i disse år, droppede man lige fra starten de tre dyrere bilmærker Horch, Audi og Wanderer og koncentrerede sig om DKW af hvilke, der stadig kører omkring 150.000 eksemplarer af førkrigstype på de vesttyske landeveje. Så snart forholdene tillod det, d. v. s. i april 1950, begyndte man så i Düsseldorf opførelsen af en fuldt moderne bilfabrik, og man arbejdede lige fra starten ud fra en storstilet plan vel vidende, at fremstillingen af billige personvogne i dag

kun kan realiseres ved en kapitalindsats af en vis størrelse. For den, der i dag går gennem den fuldførte fabrik, står det som noget af et mysterium, hvorledes denne genopbygning har kunnet fuldføres på kun tre år — vældige haller med et samlet etageareal på over 100.000 m² — over 10.000 mand, deraf over 3.000 gamle Auto-Union medarbejdere, som er flygtet fra Østtyskland, i arbejde — en ny DKW personvogn fra samlebåndet hver 4. minut. Det er resultater, som virker med overbevisende kraft.

Så snart fabrikken i Düsseldorf var nået op på en trediedel af den planlagte størrelse, begyndte man fremstillingen af de allerede velkendt nye Meisterklasse modeller med den gennemprøvede 2-cylindrede 2-takts motor fra før krigen, og samtidig foretog man alle de nødvendige forberedelser til produktionen af den 3-cylindrede DKW Sonderklasse, der allerede var færdigudviklet i 1939, og som første gang præsenteredes for offentligheden i Frankfurt i år.

Ved konstruktionen af de 2- og 3-cylindrede DKW modeller har man for det første taget konsekvensen af den kendsger-

ning, at masseproduktion af personbiler i dag kun er mulig, når man fremstiller dem som helsvejsede stålkonstruktioner — fortidens trækarosserier er et uheldigt tilbagelagt stadium, fordi deres fremstilling kræver for megen plads, og den nymodens fremstilling af plastickarosserier er endnu ikke udviklet til en sådan grad af fuldkommenhed, at den giver mulighed for de store stykantal.

For det andet har man naturligvis konstrueret de to modeller således, at de — bortset fra motoraggregatet — er ens. Det giver en lettelse i produktionen, at man hele vejen igennem kan benytte de samme værktøjer til fremstillingen af karosserierne. Ved en behændig opdeling af karosserier i pressede elementer har man endvidere skabt mulighed for sideløbende fremstilling af ikke mindre end syv forskellige karosserityper, deriblandt en station-car i stål.

Når de forskellige vognmodeller i teknisk henseende iøvrigt er ens, opstår der et problem, idet den 2-cylindrede meisterklasse motor kun udvikler 23 hk, medens den 3-cylindrede Sonderklasse afgiver 34

hk. Den større hestekraft kræver — ikke mindst ved en forhjulstrukket vogn — et større anlægstryk for drivhjulene, og det har man meget logisk opnået ved at bygge den 3-cylindrede motor som en fremadragende rækkemotor — dens placering et godt stykke foran foraksellinien giver netop den nødvendige belastningsforøgelse på forhjulene, og samtidig opnår man — hvilket vi selv havde lejlighed til at konstatere ved kørsel med høj hastighed (indtil 120 km/t) på autobane — en hidtil ukendt ufølsomhed overfor sidevind, idet den fremskudte placering af tyngdepunktet stemmer udmærket overens med den reduktion af luftmodstanden (luftmodstandskoefficient ca. 0,34), som kan konstateres for de nye karosserier. Forholdet er jo det, at jo bedre strømlinieformen er for et karosseri, desto længere fremme vil sidevindskræfterne angribe vognen, og hvis afstanden fra vognens samlede tyngdepunkt til de tværgående luftkræfter er for stor, kan der opstå momenter, som prøver at dreje hele køretøjet med bagenden fremefter ved et pludseligt sidevindstød.

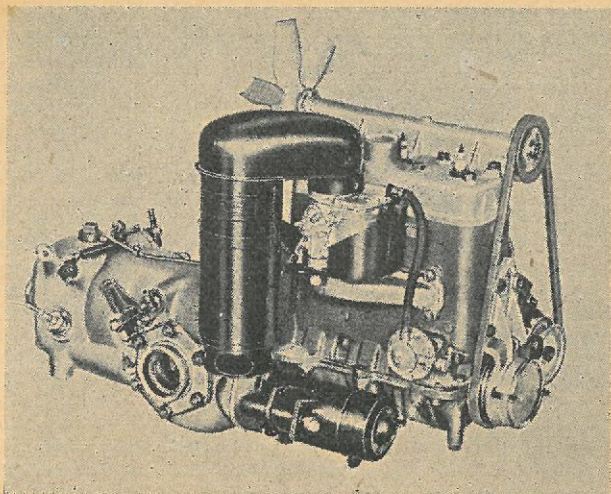


Kør Esso og oplev det selv

Esso Extra Motor Oil har det højeste **viskositetsindeks**. Den yder derfor større beskyttelse for Deres motorcykle. Har De to-takt motor, skal De anvende den nye Esso to-takt olie.

Esso

Den tre-cylindrede række-motor i den nye DKW model ligger på langs i vognens længderetning (i modsætning til den 2-cylindrede model). Differentiallet er indskudt mellem koblingen og gearkassen, således at koblingen trækker gearkassens hovedaksel, medens gearkassens udgående aksel driver differentiallet.



Det 3-cylindrede motoraggregat er af en meget smuk og gennemført konstruktion på et traditionelt DKW grundlag. Indsugningen til de tre separate krumtaphuse sker fra en enkelt Solex karburator, type 30 BFL, med et meget stort, lodretstillet luftfilter, og motorens smøring sker på normal måde ved at blande 4 pct. smørelie i benzinen. Fra den tørre enkeltpladekobling i svinghjulet føres trækket gennem en kort mellemaksel, der passerer umiddelbart over differentialhjulene, til en 3-trins gearkasse med konstant tandhjulslindgreb, og derfra videre fremefter til spidshjulsakslen. Trækket til forhjulene sker på normal måde gennem korte kardanaxler med længdeindstillelige, indvendige glidekoblinger til forhjulene, der hver for sig er ophængt uafhængigt ved en overliggende bladfjeder og en triangel forneden. Der er naturligvis benyttet et simpelt og veldimensioneret tandstangs-styretøj.

Ved motorens opbygning bemærker man iøvrigt anbringelsen af strømfordeleren på krumtaphuslens forreste ende (inden i kileremskiven for dynamo- og ventilatortræk) og anvendelsen af en normal selvstarter på motorens højre side. Mange har undret sig over, at man er gået væk fra det simple dynastart anlæg, men grunden er sikkert den, at en moderne personvogn efterhånden kræver så megen strøm til radio o. s. v., at dynastart aggregatet må op på meget store dimensioner for at klare opgaven — erfaringen går

ud på, at man i stedet i det hele får en bedre virkningsgrad for hele det elektriske anlæg ved at benytte separate aggregater.

En af finesserne ved DKW personvognene er nu som før, at man ved ophængningen af baghjulene benytter den såkaldte Schwebeachse — en montering af den stive bagaksel, som — på grund af bagfjederens høje placering i vognen — giver en meget højtliggende, skrå placering af krængningsaksen for den affjedrede vægt og derfor praktisk talt ingen krængning af vognen ved kørsel gennem kurver med høj hastighed.

SPAR

HENVEND DEM FØRST TIL

TID
PENGE
PORTO
TELEFON

Vi har det absolut største udvalg i udstyr, tilbehør og reservedele for motorcykler til de rigtige priser. Vi er gerne til tjeneste med tilbud på enkelte dele eller større partier og afslutninger.

Alt på et sted til motorcykler

**Motor-
lageret**

HALMTORVET 46, KBH. V., VE 3846 & 9847

Blod, sved og tårer!

Endeløse beklagelser
fra en lykkens pamphilus, kort sagt:
Brev fra Collecteur!

★

Meget ærede hr. redaktør, højtestimerede kollega og kære ven. Må det være mig tilladt at sige, at jeg er skuffet over Dem og en anelse muggen over Deres sidste brev. Her sender jeg Dem tekniske data af opsigtsvækkende karakter, data, som det — med en ikke helt ubetydelig risiko for personlig overlast — er lykkedes mig at vride ud af eksperimentalfdelingen i en af Europas største bilfabriker. Samtidigt beder jeg Dem i høflige vendinger om lidt flere rejsepenge, og hvad får jeg som svar? En brutal anmodning om snarest at producere en artikel om blod, sved og tårer! Pengene kom ganske vist også, og for beløbet kvitteres herved i ærbødig taknemmelighed. Tilmed skal jeg herette Dem om det blod og den sved, jeg har udgydt i Deres tjeneste i den sidste tid. Tårer har jeg heldigvis ikke så let til.

Under Deres ferie (som jeg håber, De nyder!) har jeg i trælsom ensomhed slidt mig rundt på de europæiske landeveje og fristet en rejsende korrespondents kummerlige vilkår. Tro mig, det er i længden hverken morsomt eller bekvemt at sove i en ny — og ofte ret besynderlig — seng hver nat, men hvad gør man ikke for Dem og læserne. Dertil må man spise de særeste ting på de mest umulige tidspunkter, og det er ikke rart for en ældre mand med nogen sans for bordets glæder — men atter: Alt for læserne!

Det første blod flød, da jeg skulle åbne en dåse leverpostej med en knibtang og en skruetrækker. Dåseåbneren var ikke tilstrækkeligt robust til at klare det solide hvidblik, der omsluttede en vigtig bestanddel af min beskudne frokost. Jeg har endnu ar på begge hænder. Siden har jeg klemte adskillige fingre på kufferten, sydlandske elevatordøre og lignende usædvanlige mekaniske indretninger. Desuden har jeg fået et par myggestik på størrelse med andæg. Er Deres blodtørst tilfredsstillt?

Så var det sveden. Ja, De kender jo selv Monza-banen ved Milano, og det italienske Grand Prix blev kørt i øredøvende solskin og brølende varme. For at tage intime billeder af forskellige biler måtte jeg den udsalgne dag holde mig fjernt fra de kølige, skyggefulde steder, hvor pressen normalt sidder henslængt i ro og mag med kolde drinks og skriver referatet på grund-

lag af dupliserede meddelelser fra løbssekretariatet. Til gengæld fik jeg oplysninger, som i de lange vintermåneder kan glæde Dem og SMJ's læsere. Men fra klokken 8 til klokken 21 den dag fik jeg siger og skriver en lille bolle med en stærkt hvidløgssduftende skive pølse at spise — og jeg kan ikke fordrage hvidløg. Pølsen blev destovrere skyllet ned med varm Campari! De kender godt denne giftige, hvinende bitre djævledrik, der tilvirkes i Italien. Det smager ikke værst i kold tilstand, men opvarmet til samme temperatur som en god romtoddy mister drikken ganske sin charme. Deres ærbødige medarbejder svedte klart og uforfalsket tran ved denne lejlighed — kan De forlange mere.

Også angstens kolde sved har jeg svedt i Deres ubønhørlige tjeneste. Da jeg besøgte Ferrari, blev jeg kørt en tur i en af de nyeste sportsmodeller. Denne prøvekørsel foregik en årlig morgenstund (og jeg elsker at sove længe) i let tåge på en bivej i nærheden af Modena. Nok har jeg før prøvet at køre hurtigt, men jeg har endnu ikke — på åben vej og i tåge — snoet mig mellem busser, hestevogne, små Fiat'er og cykler med en hastighed, der lå nærmere 240 end 200 km/t. Selvfølgelig var det både vanvittigt spændende og instruktivt, men jeg måtte sende alt mit drivvåde, af kold sved gennemblødte tøj til vask samme formiddag. Desuden var det absolut påkrævet — for at genvinde sin moralske ligevægt — at indtage en omfattende frokost bagefter, og den slags koster skam dyrt.

Hertil vil De vel sige, at alt det vrøvl kan være meget godt, »men må jeg få nogle facts«. Det kan De tro, De må, men når jeg er nødt til endnu nogle uger at styrte hæsblæsende rundt fra fabrik til fabrik og fra løb til løb i alle mulige og umulige lande, kan jeg virkeigt ikke også drive det til afværgelsen af velovervejede artikler. De (artiklerne) skal komme, når jeg har fordøjet det omfattende stof, der så møjsommeligt er ved at blive skrabet sammen.



— Er der noget i vejen?
— Nej, jeg malter den bare!
(Horex Hauspost).

For det første må jeg rakke rundt på landevejene, for det andet må jeg vente i timevis i usle rum med gennemtræk, inden det lykkes at trænge igennem fabrikker-nes jerntæpper, og for det tredje prøver de snydestrupper mange gange at vise mig ting, der ingen interesse har, mens de spændende sager dølger sig i en eller flere mørke kroge. Billeder må i regelen tages med risiko for øjeblikkelig udsmidning eller afbankning på stedet af to stærke mekanikere og påfølgende konfiskation af filmen. Under væddeløb må jeg snige mig gennem hermetiske afspærringer eller forsøge på at blive lukket ind på grundlag af et medlemskort til andespilforeningen i nærheden af min hjemlige bopæl. Har man endelig fundet sig et godt sted til at kigge og tage billeder, er det aldeles givet, at risikoen for at få en racerbil i hovedet med meget kort varsel og små 200 km/t er overhængende — men alligevel: Alt for læserne!

Bestandigt må man pakke sine efterhånden til ukendelighed krøllede klæder ud og ind, barbere sig i koldt vand og tilbagelægge enorme distancer for en times fabriksbesøg, for så igen at give sig de mangfoldige trafikale ulykkesmuligheder i vold. Og imens siger den hjemmenværende medarbejderstab, at Collecteur, det heldige asen, smækker sig nu i Sydens sol, gasser sig med litervis at vin og spiser de lækrester retter. Jo — godmorgen. Ondt i maven får jeg af stadigt vekslende mad, til grin bliver jeg, når jeg skal spise spaghetti i Italien, og forleden dag kom jeg på et værtshus, hvor der kun serveredes kallunsuppe. Er der noget, jeg ikke kan spise, er det kallunsuppe. Tænk blot tanken til ende: suppe kogt på en af de fire maver i en død ko! Næh, nu be'r jeg Dem, hr. redaktør — der må være grænser for de ofre, medarbejderne bringer i bladets tjeneste. Lad gå med flere andre ubehageligheder, men kallunsuppe går jeg ikke med til.

Dette brev blev langt, men De ville jo have både blod, sved og tårer — og selv tårerne kom forleden, da jeg i min naivitet fik bestilt en eller anden mærkelig ret i et ellers nobelt værtshus. Tilsyneladende var den krydret med antændt nitroglycerin og brændende petroleum, så jeg græd mine modige tårer efter en enkelt mundfuld, sveden perlede på panden og blodet dunkede i tindingerne — men ned kom denne kraftige ragout, og SMJ's stolte traditioner blev holdt i ære — ingen over og ingen ved siden af SMJ.

Bedste hilsener — kommer snart hjem og prøver på at skrive noget. Hils læserne

fra Deres

Collecteur.

Sid rart i

FRI FART

- ligesom 80 % af de afbildede herrer. Veltilpasse, afslappede og i behagelige kørestillinger »sitter de på« ARMSTRONG's hydrauliske støddæmpere, hvis fremragende kvalitet har gjort dem til originaludstyr i mere end



80 %

af nye, engelske vogne.



Måske kører De ikke i en sådan vogn og således ikke »på« ARMSTRONG's hydrauliske støddæmpere. Vi vil derfor varmt anbefale Dem at tænke på Deres egen og vognens levetid.



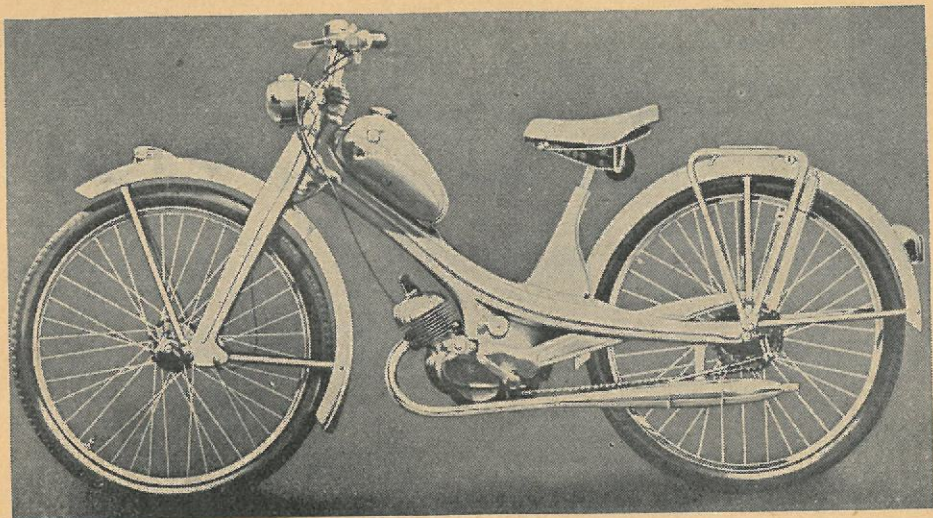
... De kan ikke vælge bedre mærke end



ARMSTRONG

STØD-DÆMPERE

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S · KBHVN. · RANDERS



NSU Quickly har et særpræget udseende, fordi konstruktionen er baseret på den kendte NSU centralrørsramme.

NSU QUICKLY PÅ 49 CCM

En knallert udover
det almindelige

NSU, der ved hjælp af triumviratet, Werner Haas, NSU Reen-Fox og NSU Renn-Max, har erobret to af verdensmesterskaberne i 1953, nemlig i 125 og i 250 ccm klassen, har fejret denne begivenhed ved at sende en knallert på markedet. Denne knallert er imidlertid noget ud over det almindelige, idet man har opbygget den efter de samme principper som de øvrige NSU maskiner, nemlig ved hjælp af en centralrørsramme i pres-

set stålplade. Forhjulet er affjedret ligesom på Fox, Max og Lux ved hjælp af en svinggaffel og skruefjedre. Om så det er luftfiltersystemet, som først blev indført på Max og senere på Lux, er dette også bragt i anvendelse på den nye knallert, der bærer betegnelsen Quickly. Dette system består i, at luften først trækkes ind i centralrørsrammen og derfra gennem et effektivt filter videre til karburatoren, således at der bliver stor afstand mellem filterlegeme og motorens indsugningsåbning, hvilket betyder, at indsugningsluften har næsten konstant gennemstrømningshastighed, når den passerer luftfilteret. Motoren er anbragt ved kranken på den måde, at selve kranken går gennem motoren og gearkassen — for der er nemlig to gear på Quickly. Motoren er på 49 ccm med 40 mm boring, 39 mm slaglængde og et kompressionsforhold på 5,5:1. Effekten er 1,4 hk og det maksimale omdrejningstal er 5000 omdr/min. Benzinforbruget opgives til 1,3 liter pr. 100 km og maskinen kan tage stigninger på 18 pct. Vægten er kun 33 kg, og dækstørrelsen er 26×2,00. Motoraggregatet, der er anbragt på centralrøret, er opbygget på den måde, at motor og gearkasse samt pedaltræk er sammenbygget i en enkelt blok. Koblingen er anbragt direkte på krumtapakslen



Mobiloil
"D"

RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER

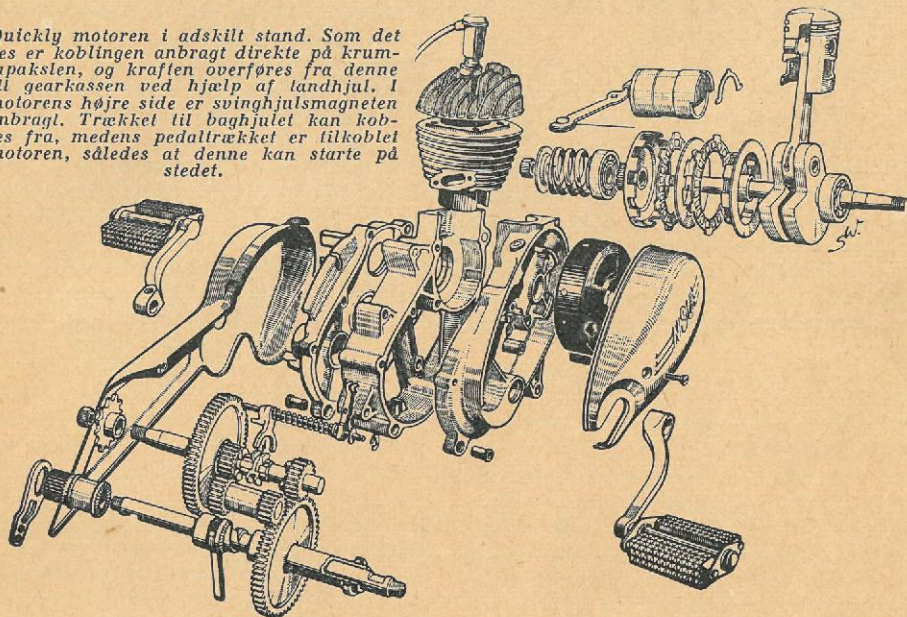


VACUUM OIL COMPANY

og kraften overføres ved hjælp af tandhjul til gearkassen. Gearkassen er iøvrigt således indrettet, at motoren kan kobles fra, således at maskinen trædes frem som en almindelig cykel; men man kan også slå baghjulet fra, således at man med pe-

i Tyskland koster den 525 mark, så den vil formentlig i Danmark komme på omkring 1000 kroner. Specifikationerne er: 2-taktsmotor, boring 40 mm, slaglængde 39 mm, slagvolumen 49 ccm, kompressionsforhold 5,5:1, elektrisk lysanlæg med

Quickly motoren i adskilt stand. Som det ses er koblingen anbragt direkte på krumtapakslen, og kraften overføres fra denne til gearkassen ved hjælp af tandhjul. I motorens højre side er svinghjulsmagneten anbragt. Trækkel til baghjulet kan kobles fra, medens pedaltrækkel er tilkoblet motoren, således at denne kan starte på stedet.

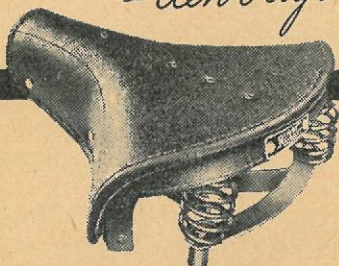


dalerne kan træde motoren igang på stedet. Ved denne konstruktion er maskinen altså kun forsynet med en enkelt kæde, nemlig fra den udgående gearkasseaksel til baghjulet. Iøvrigt er begge hjul forsynet med kraftige motorcyklebremses. Såvidt vi for øjeblikket kan få oplyst, vil den nye NSU Quickly i Danmark komme ind under 30 km grænsen. Prisen på det danske marked kendes endnu ikke, men

svinghjulsmagnet og tilhørende lysspoler. Kraftoverføring fra kobling til gearkasse ved hjælp af tandhjul, fra gearkasse til baghjul ved hjælp af kæde. Total udveksling i første gear 1:30,06, andet gear 1:15,99, vægt 33 kg, tankindhold 3,05 liter, dækstørrelse 26×2,00, maksimaleffekt 1,4 hk, benzinforbrug ca. 1,3 liter pr. 100 km, stigeevne 18 pct. Begge hjul monteret i stikaksler.

- den originale

RUGBY
GIGANT



KNALLERT-SADEL

er specielt fremstillet til knallterter — og er den ideelle knallert-sadel.

Det brede sæde og den glimrende afjedring giver en behagelig kørsel.

Forlang udtrykkeligt RUGBY GIGANT monteret på Deres knallert.

FRA BANE OG VEJ

Af „Observer“



Sæsonen ebber ud, og det er som om det for de europæiske arrangører af billøb har været svært at samle de helt store tilskuerskarer, der jo trods alt er en forudsætning for, at denne sport fortsat kan bestå. På den anden side gik det i dette efterår, som det så ofte er gået — de tilskuere, som holdt sig borte fra sæsonens sidste løb, blev i flere tilfælde snydt for årets bedste oplevelse. Vi prøver at plukke de interessanteste begivenheder ud fra den sidste måned.

Den 30. august kørtes på *Nürburgring* det med så stor spænding imødesete 1000 km løb for sportsvogne. Der var fra arrangørernes side gjort en stor indsats for at hæve løbet op i det rigtige plan — der stod både *Ferrari*, *Maserati*, *Porsche*, *Lancia*, *Borgward*, *Cooper Bristol* og *Jaguar* på spisesedlen, men publikum, der før krigen i et antal på over 300.000 oversvømmede banen hver gang, man skulle se et af de i sig selv monotone Mercedes — Auto Union opgør, blev væk. Der var mere end halvtomt på tilskuerpladserne, da løbet begyndte.

Nürburgring er en bane, der får Le Mans til at lede tanken hen på en fredelig søndagsudflugt — 1000 km betyder 7645 sving og en samlet stigning for hele løbet på

17.000 m — det betød bl. a., at *Jaguar*'ernes svage chassiskonstruktion ikke slog til — man bemærkede, at den *Jaguar XK 120 C*, der kørtes af *Lawrence* og *Stewart* simpelt hen fik slidt ophængningstrianglerne for forhjulene af under løbet. Allerede under træningen opnåede de tre *Lancia* fremragende tider — så gode, at *Ferrari* blev betænkelig og trak sine to 2-liter vogne tilbage inden starten — han skulle bare have vidst, at den ene *Lancia* faldt ud af løbet allerede i 3. omgang, medens de to andre nægtede at starte, da de på 15. omgang var i depot for at skifte fører. Alligevel havde *Ferrari* ingen grund til fortrydelse, for *Ascari*, der kørte en 4,5 liters model, der i dag kun sjældent ses i sportsvognsløb, sikrede sig førstepladsen i den almindelige klassificering ved — sammen med *Farina* — at køre de 1000 km i tiden 8.20,44, i gennemsnit 120,3 km/t. Det var den eneste vogn, der gennemførte i den store sportsvognsklasse. På grund af *Ferrari*'s afbud blev løbet for vogne under 2 liter en temmelig død affære — vindere blev *Seidel* og *Peters* i en *Veritas* med 106,4 km/t i gennemsnit. Lidt af en sensation blev man vidne til i løbet for vogne indtil 1,5 liter — vindere blev her tyskerne *Bechem* og *Helfrich* i en *Borgward* med en gennemsnitshastighed på 113,5 km/t. Nr. 2 blev *Trenkel* og *Schlüter* i en 1,5 liters *Porsche*. Forklaringen på dette ejendommelige forhold må søges i den kendsgerning, at alle *Porsche* fabrikens Le Mans racere en uge i forvejen var solgt til Guatemala. En smule revanche fik *Porsche* i den specielle klasse for seriesportsvogne indtil 1,3 liter — her vandt *Hoesch* og *Engel* med 100,2 km/t i gennemsnit. I klassen for seriesportsvogne over 2 liter vandt en *Jaguar* kørt af *Stewart* og *Salvadori* med 116,7 km/t i gennemsnit. Ingen *Maserati* blev placeret — alle tre startende vogne udgik — den første allerede i 2. omgang med motorskade — den efterlod en stor oliepøl, og ind i denne kørte *Frankenberg* med sin *Porsche-Super* under en opbremsning med 115 km/t — vognen spandt som en snurretop, røg ud af vejbanen og styrtede 30 meter ned — føreren krøb uskadt ud af vraget (men humøret var ødelagt — det var hans egen vogn).

Den 5. september kørtes det klassiske T.T. løb for biler på den gamle landevejsbane Dundrod ved Belfast i Nordirland.



Mobiloil

"D"

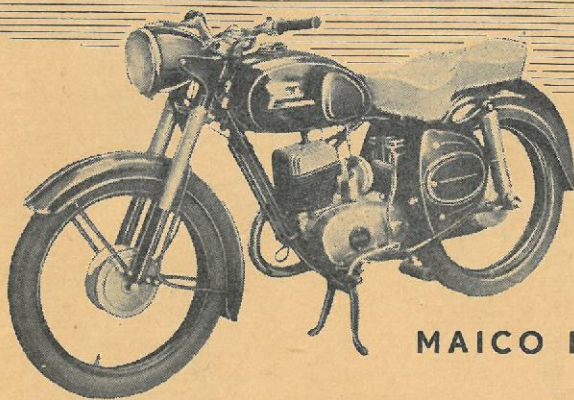
RACEROLIEN, DER
GIVER DERES
MOTORCYKLE ET
LANGT LIV.

FAAS HOS DERES
FORHANDLER



VACUUM OIL COMPANY

Vælg blandt de bedste den maskine der passer Dem bedst... **Maico** **200 S**



— også kaldet
MAICO SPORT

— en kraftig 200 cc maskine på 11 HK. Mågelig dobbeltsadel og en herlig komfortabel kørsel takket være den effektive teleskopaffjedring. En maskine, der yder det ypperste i sportslig henseende. **Kr. 3200** Incl. oms.

MAICO M 175

— er maskinen, der ved motorløb i Tyskland hjemførte ikke mindre en 24 guldmedailler i 1952. Den er på 175 cc og bruger kun 2,3 l på 100 km. **Kr. 2780** Incl. oms.

FORHANDLERE OVER HELE DANMARK

Generalrepræsentant: **AUTO CENTRUM**
Rosenørns Allé 10 — Kbhvn. V — Luna 2519

MAICO-MOBIL

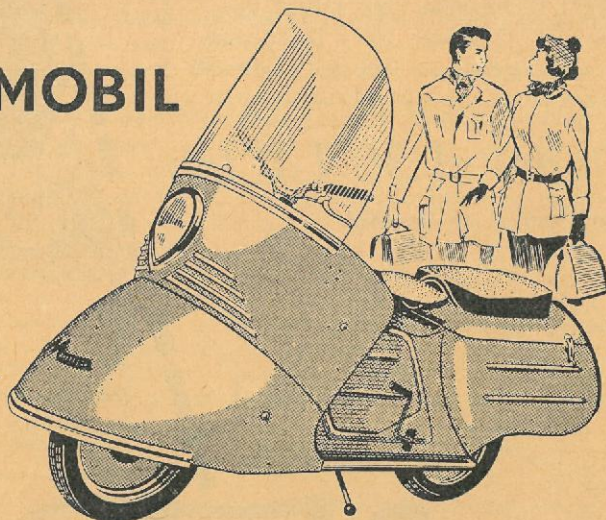
Købspris: incl. reser-
vehjul, bagsæde, vind-
skærm og speedome-
ter 3040
omsætningsf. 860

lalt på gaden kr.
3900.-

excl. leve-ingsomkostninger

TYSKLANDS FØRENDE SCOOTER

Specifikationer: 175 cc, boring
61, slaglængde 59,5, 9 HK,
6 volt 35/45 watt elektrisk
anlæg, dæk 300X14, 4 fod-
gear, viser samtidig i indikatoren,
hvilket gear man kører i.



Omg. levering . Fordelagtige betalingsvilkår

Generalrepræsentant:

AUTO-CENTRUM Rosenørnsallé 10
Kbh. V, Luna 2519

Forhandlere over hele landet

UNDER DENNE SYNSVINKEL SKAL DE BEDØMME EN **Norton**

Igen vinder på Isle of Man

Senior Manx Grand Prix	Junior Manx Grand Prix
Nr. 1 D. Parkinson	Nr. 1 F. M. Fox
Nr. 2 R. D. Keeler	Nr. 2 D. Christian
- alle på Norton	Nr. 3 D. T. Powell

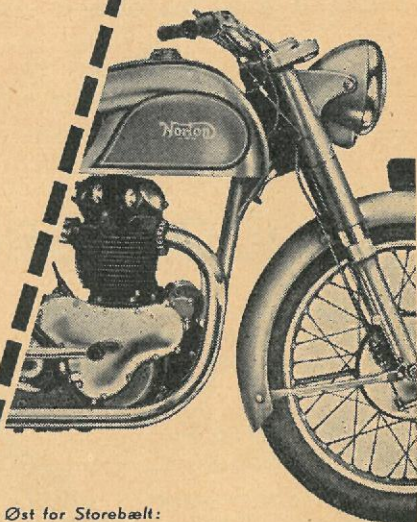
Vinder af 30 T.T. løb
- på grund af kvalitet

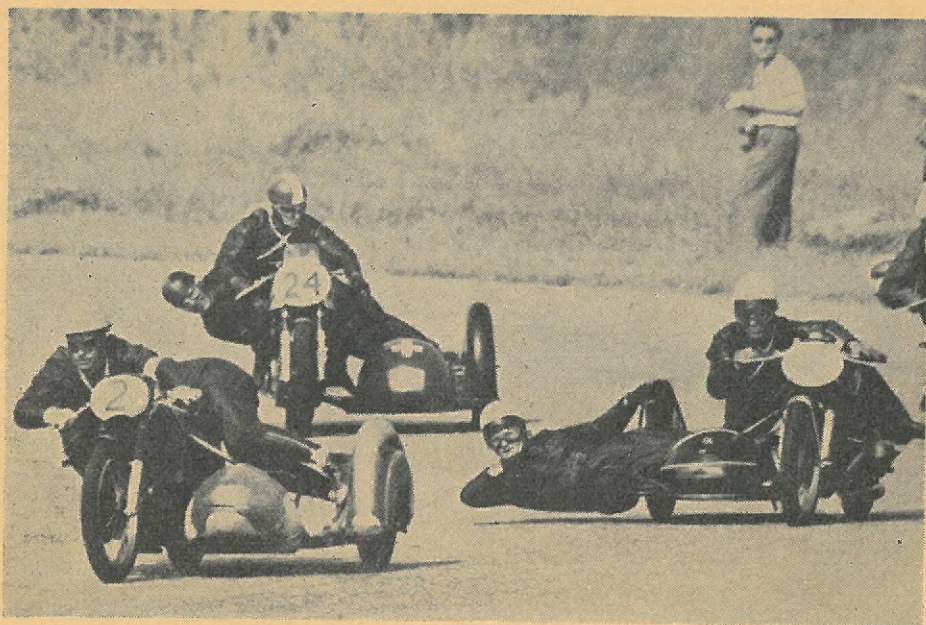
Vi anviser nærmeste forhandler:

Vest for Storebælt:
VILH. NELLEMANN A/S
Motordelingen, Aarhus
Telefon 3 41 00

Øst for Storebælt:
NELLEMANN & DREUSEN A/S
Løngangsstræde 25, København K
Telefon Cental 9846

Norton





Fra sidevognsklassen i det italienske Grand Prix på Monza banen. Forrest i inderbanen ligger belgieren Julien Deronne og bag ham schweitzeren Jacques Keller. BMW føreren i yderbanen kan vi ikke identificere.

Løbet køres ikke med klasseinddeling, men på god, gammel, engelsk facon som et handicap — alle vogne skulle nominelt køre 111 omgange (ca. 1265 km), men de små vogne fik i starten godskrevet et antal omgange. Først under træningen — altså efter at handicap tildelingen var afsluttet — viste det sig imidlertid, at handicapsystemet, der havde gjort det så godt, som de kunne, havde forsynet hele vejbanen med en asfaltmasse itromlet ret store, skarpe sten, der virkede fuldkommen affræsende på selv de bedste dæk. Et hurtigt overslag viste for de store vognes vedkommende, at det ville blive næsten umuligt for dem at overvinde deres handicap, hvis de samtidig skulle regne med indtil ti dækskifter ved depotet. Det tjener kørerne til ære, at ingen meldte fra inden starten — selv om løbet på forhånd var tabt for Jaguar og de andre store sportsvogne, gjorde man sig i de sidste timer inden starten de største anstrengelser for at skaffe et kæmpelager af egnede dæk frem til depoterne. Man sendte bud til England efter en transportmaskine med dæk, og man støvsugede alle auto-forretninger i Belfast for gummi i de rigtige størrelser.

Løbet blev derfor en triumf for de mindre, engelske sportsvogne — vindere blev Collins og Griffith i en 2,9 liters Aston Martin med 131,3 km/t i gennemsnit efterfulgt af Parnell og Thompson i en lignende vogn. Trediepladsen tilfaldt den engelske trialmeister Warton og Robb i en 2-liters Frazer Nash, og først på fjerdepladsen kom Moss og Walker i den 3,4 liters Jaguar. Disse resultater betød, at både Jaguar og Aston Martin rykkede en plads op i pointstillingen om det officielle sportsvogns-verdensmesterskab, medens Frazer Nash rykkede ikke mindre end fire pladser op. Stillingen er i dag følgende: Jaguar 27, Ferrari 26, Aston Martin 16, Cunningham 12, Alfa Romeo 6, Lancia 4, Frazer Nash 4, D. B. 3 og Maserati, Gordini og Panhard hver 1 point.

Årets Grand Prix sensation blev uden tvivl det italienske Grand Prix på Monza banen den 13. september. Hele sommeren har der været lagt op til det helt store opgør mellem Ferrari og Maserati, og denne gang skulle det åbenbart være alvor. Monza er en bane, der byder de store kanoner mulighed for at vise alle deres evner og for at presse motorerne til det



Det vindende Humberhold i »Australien rundt«. Som det tydeligt fremgår af billedet kan det være vanskeligt at holde den foreskrevne hastighed på de noget primitive veje.

yderste — omgangsrekorden ligger omkring 192 km/t, og hastighederne på langsiderne tangerer de 260 km/t. Man vil forstå omfanget af de ydede præstationer, når man hører, at der under hele løbet højst var en tidsforskel mellem de to førende vogne på 1,7 sekund (en komma syv). Ikke mindst fordi Ferrari i forvejen havde erklæret, at dette var hans sidste sæson med fabrikracere, var der en enorm forhåndsinteresse, og alle de store kanoner var i ilden. Fangio i en ensom Maserati imod Ascari, Farina, Villoresi og Hawthorne alle i Ferrari. Et knaldhårdt race udviklede sig — alle de nævnte køre i en klump fra start til mål — da feltet kom ud af den sidste kurve med Ascari i spidsen efter 500 morderiske kilometer, var det faktisk ikke muligt at sige, hvem der ville vinde. En brøkdel af et sekund senere var det hele afgjort. Midt i den orkan af lyd, som omgav feltet så man pludselig Ascari's vogn gå i et vildt spind — Marimon ramte ham hårdt bagfra og blev selv såret, Farina gled udenom med en frigang på et par millimeter, medens Fangio sejlede lige gennem katastrofen og sejrede 1,6 sekund foran Farina — hans gennemsnitshastighed blev 178,5 km/t.

Simca sætter 30 internationale rekorder.

Det er tilsyneladende blevet moderne med rekordkørsler med serievogne direkte

fra samlebandet under officiel kontrol af de stedlige motorklubber. I Frankrig har man hentet en Simca 9 Aronde fra samlebandet, ladet den franske automobilklub plombere vognen og kørt den ud til Montlhéry, hvor en række af Frankrigs bedste automobilkørere på skift har holdt vognen i gang i 40 døgn. Da Simcaens kilometertæller stod på 100.000 km, standsedes motoren for første gang, og det viste sig, at vognen gennem de 40 dage og nætter havde holdt en gennemsnitshastighed på 104,07 km/t, og ved en foreløbig opgørelse kan fabriken notere 30 nye internationale rekorder for vogne i denne klasse.

Porsche samler nationalitetsmesterskaber.

Ved en foreløbig opgørelse over resultaterne fra den forløbne sæson ser det ud, som om Porsche har været den mest sejrtrige sportsvogn. Såvel det tyske som det schweitziske mesterskab er således blevet vundet med Porsche, og efter det sidste internationale sportsvognsløb i Belgrad kunne Porsche-fabriken ligeledes tegne sig for det jugoslaviske mesterskab, der blev vundet af Porschekøreren Runn. I samme løb kunne Porsche's løbsleder, Huschke von Hanstein, notere en ret bemærkelsesværdig sejr, idet han i klassen for sportsvogne uden begrænsning af slagvolumenet med sin Porsche besatte første-

pladsen med 102,6 km/t foran den tidligere jugoslaviske mester Vukovic, der kørte en 3½ liter Jaguar.

10.500 km gennem bjerge, ørken og sand.

Seks nationers motorkørere startede d. 30. august fra Sidney i Australien med ialt 192 standard-automobiler. Målet var at køre Australien rundt på 14 dage, hvilket vil sige en strækning på ca. 10.500 km eller ca. 740 km pr. døgn. Løbet var arrangeret af »Australian Sporting Car-Club« og startede fra Sidney via Brisbane og Townsville og derpå gennem Queensland op til Darwin og igen mod syd gennem Sydaustraliens endeløse bjerg-, ørken- og jungleegne til Adelaide, Melbourne, og tilbage til startstedet, Sidney. Kun 70 af de 192 deltagende vogne opnåede at gennemføre løbet, og det blev en Humber, der gik af med sejren.

DET ITALIENSKE GRAND PRIX FOR MOTORCYKLER

Det danske publikum har måske fået den fejlagtige opfattelse, at det kun er inden for DMU's rammer, at der er

splid og uenighed, men i den hæderkro- nede internationale motorcyklesport er forholdene for tiden ikke meget bedre og det engelske blad, *Motorcycling*, har betegnet den øjeblikkelige situation »som værende på samme lave niveau som professionel fodbold og speedway«.

Da SMJ's medarbejder indfandt sig på Monzabanen til det italienske motorcykle Grand Prix, var det faktisk som at dumpe ned i en heksekedel. Af en eller anden upåviselig grund havde AJS og Norton i sidste øjeblik meldt afbud, og desuden var der alvorlig optakt til en regulær kørerstrejke over en så besynderlig årsag som spørgsmålet om, hvorvidt engelske ryttere i italienske fabrikers tjeneste skulle have startpenge eller ikke, og det var først i sidste øjeblik denne konflikt blev bilagt. Iøvrigt kunne man ikke undgå at mærke den rivaliseren, der er mellem de engelske og italienske ryttere. Man vil således have bemærket, at Umberto Masetti i foråret forsvandt fra arcaen, og årsagen til hans forsvinden fra Gileraholdet var simpelthen, at han nægtede at køre på dette hold så længe Geoff Duke skulle køre den 4-cylindrede Gilera. Nej,

AC Olie-Filter med ALUVAC

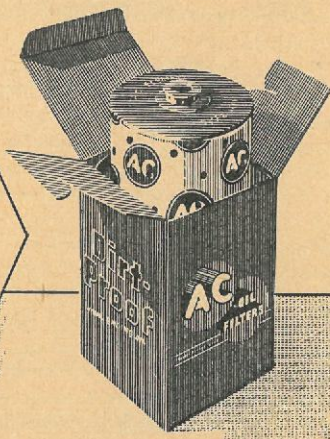
AC

OLIEFILTER

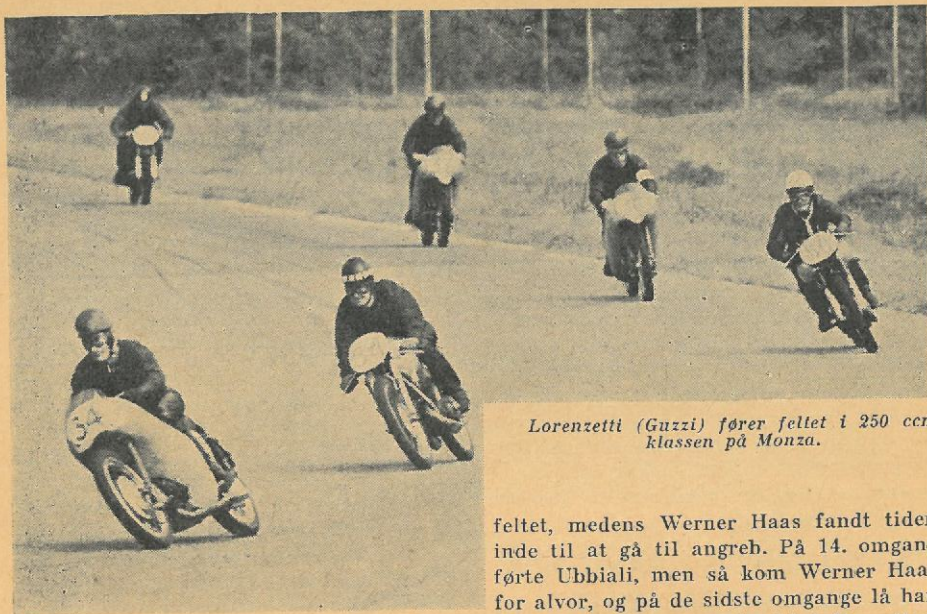
ALUVAC Elementet holder Olien
ren og fjerner Partikler
så små som
1/100.000 Tomme!

ALUVAC har et større Filter-Areal
... ti Gange større
end almindelige Elementer!

ALUVAC modstår
skadelige Paavirkninger
fra Syre, Benzin og Vand.



MED
ALUVAC
ELEMENT



Lorenzetti (Guzzi) fører feltet i 250 ccm klassen på Monza.

det er slet slet ikke gået så stille af bag kulisserne i denne sæson.

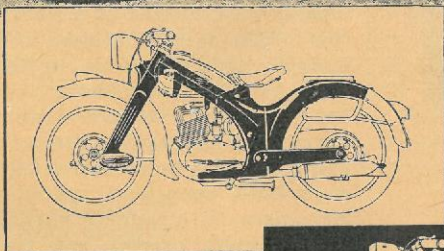
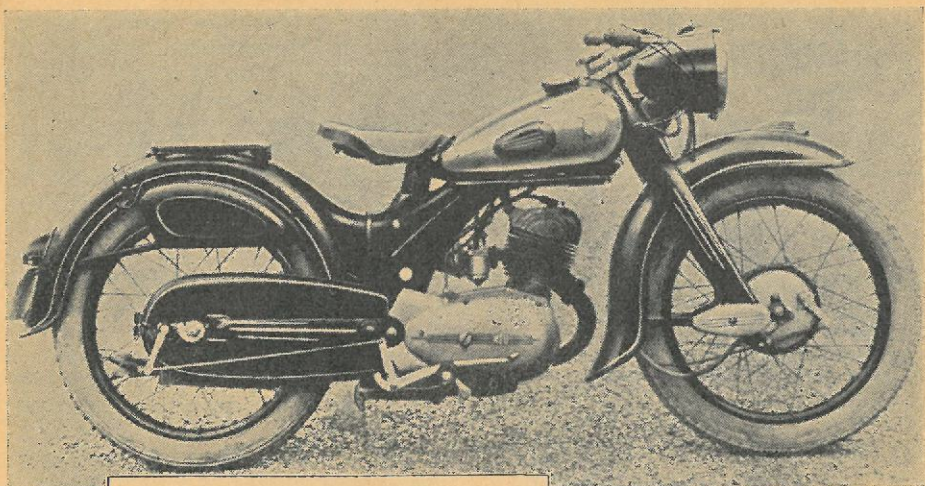
Det italienske Grand Prix må iøvrigt betegnes som det mest »strømliniede« motocykleløb til dato. Walter Zeller stillede således med en meget indkapslet BMW, den 4-cylindrede Guzzi havde ligeledes fået ny og mere gennemført karosseribeklædning, ligesom de øvrige Guzzi-maskiner og NSU stillede med omfattende forbedringer på dette punkt. Det mest strømliniede køretøj var imidlertid Jacques Drion's Norton med Watsonia sidevogn. Denne maskine er fuldkommen indkapslet, i hvert tilfælde såvidt det lader sig gøre, men maskinen, der oprindeligt er bygget til og tilhører Eric Oliver, er såvidt man kan forstå meget sidevindsfølsom. I 125 ccm klassen blev de fem Mondial maskiner i sidste øjeblik trukket tilbage, og der blev således kun 17 startende ryttere, der bemandede fabriksmaskiner fra NSU, MV og Morini. Ubbiali og Copeta lagde sig straks i spidsen på deres MV tæt fulgt af Emilio Mendogni (Morini). Denne stilling holdt sig de første 8 omgange, hvorefter Mendogni overtog føringen og først temmelig langt nede på fjerdepladsen kom Werner Haas (NSU). På 9. omgang overtog Ubbiali føringen igen, men på 12. omgang var det atter Mendogni der førte

feltet, medens Werner Haas fandt tiden inde til at gå til angreb. På 14. omgang førte Ubbiali, men så kom Werner Haas for alvor, og på de sidste omgange lå han lige i de to italieneres baghjul. Da rytterne kom ud af det sidste sving førte Haas, og da han gik over mållinien havde han sikret sig verdensmesterskabet i 125 ccm klassen. Resultatet af de 16 omgange blev:

1. Werner Haas (NSU) 43.10,5
hvilket svarer til 140 km/t.
2. E. Mendogni (Morini) 43.10,9
3. C. Ubbiali (MV) 43.12,0

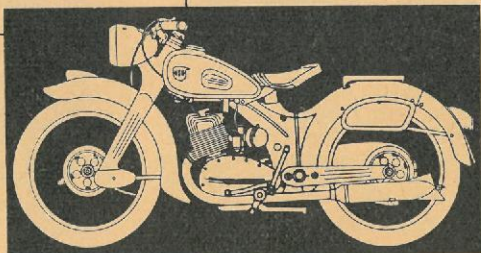
Eftersom hverken Norton eller AJS startede i 350 ccm klassen, kom kampen udelukkende til at stå mellem Guzzi og DKW. Wünsche og Hobl skød naturligvis som sædvanlig frem i starten, men på tredje omgang førte Lorenzetti på den hurtige Guzzi, og inden halvdelen af løbet var afviklet, var det en Guzzi procession, navnlig efter at de tre af DKW'erne var udgået. Lorenzetti førte foran Fergus Anderson og Agostini og disse tre Guzzi køreere øgede fra omgang til omgang deres forspring ned til fjerdemand i feltet, Wünsche. Verdensmesterskabet i denne klasse var for såvidt allerede afgjort inden starten, eftersom Fergus Anderson erhvervede titlen ved sin sejr i det schweitziske Grand Prix. Resultatet blev:

1. E. Lorenzetti (Guzzi) 56.35,5
(160 km/t)
2. F. Anderson (Guzzi) 56.45,6
3. D. Agostini (Guzzi) 57.04,8



NSU LUX er den mest moderne motorcyklekonstruktion — rigtig i principperne og gennemarbejdet i detaljerne. Det kraftige centrælrør betegner den solideste stelkonstruktion, man til dato har set.

NSU LUX har begge hjul ophængt i svinggaffel og affjedringen er monteret med hydrauliske dæmpere — dér ligger hemmeligheden ved de eksempeløst gode køreegenskaber.

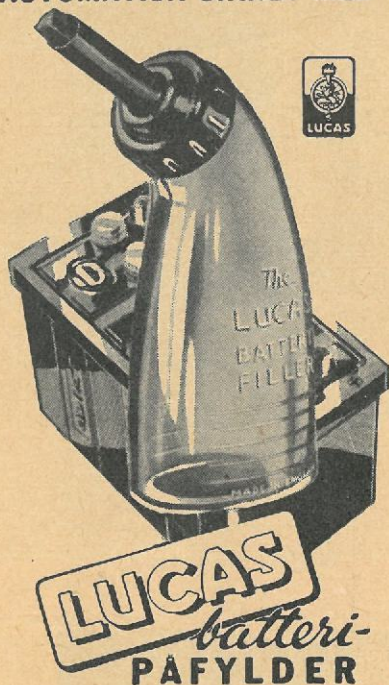


NSU LUX er gennemarbejdet i alle enkeltheder. Der er dobbelt justering på baghjulsbremsen, således at bremsepedalen altid står i samme hvilestilling uanset den egentlige bremsejustering. Forlygten giver overflod af lys og lyskeglen kan under kørslen hæves og sænkes efter forholdene. Bremserne er meget effektive og konstante i deres virkning på grund af den specielle luftkøling. Baghjulsakslen er forsynet med indstillingskalaer, så man kan med det samme finde den rigtige indstilling ved kædejustering, som ellers kun sjældent skal foretages på grund af den lukkede kædekasse. Hjulene er monteret med stikaksler og er indbyrdes omskiftelige. Lux-motoren er nu også monteret med det patenterede NSU-luftfilter. Man skal se og prøve denne maskine — den er simpelthen et teknisk æventyr.

Kr. 3200,00 incl. omsætningsafgift
SPEEDOMETER OG BAGSÆDE

GENERALREPRÆSENTANT: FRED. RASMUSSEN — ODENSE — KØBENHAVN

KORREKT PAFYLDNING AUTOMATISK SIKRET MED



De kender det: Fumlen med en flaske for at få batteriet fyldt op. De hælder for meget på, så syren løber over og ødelægger, hvad den kommer i nærheden af . . .

Det undgår De fuldstændig med LUCAS batteri-påfylder, der automatisk standser tilførslen af destilleret vand, når batteriet er fyldt korrekt op, hvorefter De har den som reservoir, fordi den efter brugen holder sig selv tillukket.

Har De een gang prøvet LUCAS batteri-påfylder, vil De ikke undvære den. Den koster kun **6⁸⁵**

**Fås nu også til motorcykler
DERES FORHANDLER HAR DEN**



**VORDINGBORGGADE 6-8
KØBENHAVN Ø. TRIA 3131***

City-depot:

Nørrevold 9, K. - C. 4195-6819

Service-depot:

Århus 29511 - Ålborg 4901 - Odense 472
Åbenrå 3683

Kun disse tre ryttere gennemførte de foreskrevne 24 omgange, medens Hobl (DKW), der besatte fjerdepladsen, blev flaget af på sin 23. omgang. 250 ccm klassen, der skulle køre over 20 omgange, blev en kamp mellem Guzzi, DKW, NSU og Parilla, og der var ialt 30 startende. For første gang fik man Ken Kavanagh at se på en Guzzi, og efter at Norton har meddelt, at de ikke længere vil deltage i motorcykleløb er det sandsynligt, at det bliver dette mærke Ken Kavanagh kommer til at køre i næste sæson. Der var nerver på i Guzzi's depot inden starten, fordi Fergus Anderson's maskine ikke ville tænde og Kavanagh's motor gik urent. Lorenzetti måtte således alene tage kampen op med sine hårdeste konkurrenter, nemlig Werner Haas og Brandt, begge på NSU. Først da størsteparten af feltet var kommet afsted kom de to Guzzikørere igang, men Fergus Anderson fik knapt nok kørt en omgang, før han måtte udgå, medens Ken Kavanagh satte et afsindigt tempo op for at indhente den tabte tid. Det er en hård kamp for Lorenzetti, der ikke har nogen til at »dække sig«, men ikke desto mindre overtog han føringen på tredje omgang. Ved en hurtig kontrol med stopuret viser det sig imidlertid, at Kavanagh, der ganske vist er kommet en omgang bagefter, kører hurtigere end de øvrige ryttere, men pludselig bliver der vist sort flag for ham, og den populære australier må køre til depot for at få at vide, at han er blevet diskvalificeret fordi han har modtaget fremmed hjælp til at skifte tændrør. Der udviklede sig en meget hård duel om føringen mellem Lorenzetti og Haas og placeringen mellem disse to ryttere skiftede bogstaveligt talt fra omgang til omgang. Først på 17. omgang lykkedes det Lorenzetti at få et lille forspring, som han holdt til mållinien, og resultatet blev derefter:

1. E. Lorenzetti (Guzzi) 47.38,7
(158,6 km/t)
2. Werner Haas (NSU) 47.42,0
3. A. Montanari (Guzzi) 48.24,7
4. H. R. Armstrong (NSU) 48.25,8
5. W. Brandt (NSU) 49.09,7

Kun disse frem ryttere gennemførte de 20 omgange, medens Umberto Masetti (NSU), der havde et come back i dette løb, placerede sig som nummer 6. Sidevognsløbet blev — man fristes til at sige som

sædvanlig — en blændende opvisning af og en hård kamp mellem de to englændere E. S. Oliver og Cyril Smith begge på Norton. Som en god nummer tre lå tyskeren Noll (BMW) det meste af løbet igennem, men da han måtte skifte et tændrør, kom han det meste af en omgang tilbage. Placeringen mellem Oliver og Smith skiftede ustandseligt, og indtil de sidste meter var det usikkert hvem der ville vinde. Oliver førte med en meter eller to, da maskinerne gik ud af det sidste sving for at nærme sig mållinien, men i det samme lagde Cyril Smith sig ud som om han ville overhale, hvilket tilsyneladende også skulle lykkes, men han kunne ikke komme forbi Oliver, der således gik over mållinien som vinder i tiden 42.18,3 for de 16 omgange, hvilket svarer til 142,6 km/t, nummer to blev Cyril Smith i 42.18,4 og franskmænden J. Drion, der kørte Oliver's strømmliniede Norton-Watsonian med kvindelig sidevognspassager, blev nummer tre i 43.27,7 foran schweitzeren, Haldemann

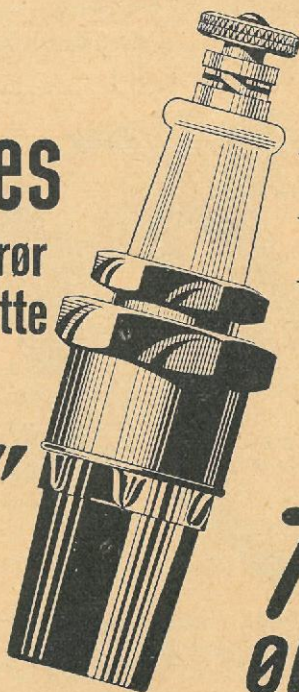
(Norton). Oliver, der med undtagelse af sidste år har været verdensmester i sidevognsklasse hvert år siden man påbegyndte kørslen om mesterskabet, blev altså verdensmester igen i år, og man kan ikke lade være med at trække på smilebåndet, når man tænker på, at det eneste verdensmesterskab de engelske fabrikker kunne tegne sig for i år, var sidevognsklassen, som Eric Oliver sikrede Norton — og sidevognsklassen er aldrig blevet officielt tilmeldt af Norton.

I 500 ccm klassen kom kampen til at stå mellem MV og Gilera, medens Fergus Anderson var den eneste repræsentant for Guzzi på den 4-cylindrede model, og Zeller forsvarede de tyske farver på sin strømmliniede BMW. Duke tog næsten øjeblikkelig føringen på sin Gilera, men næsten mere bemærkelsesværdigt var det, at R. Dale, der også kørte Gilera, fulgte sin landsmand som en skygge gennem det meste af løbet. Gennem den første halvdel af løbet lå Cecil Sandford som en sikker

Beskyt

Deres reservetændrør med den støvtætte

"Dup"



- ★ lukker støvtæt
- ★ lukker vandtæt
- ★ beskytter elektroderne

75 øre

EN GROS: HARRY PETERSENS EFTF.

HELGOLANDSGADE 13 . Kbhvn. V. . TELF. CENTRAL 14361

HOREX *„Regina“*



342 cc, topv.
udvikler 19 HK

alle Detailler

Verdens flotteste Motorcykle

Opfylder de 5 vigtigste Krav,

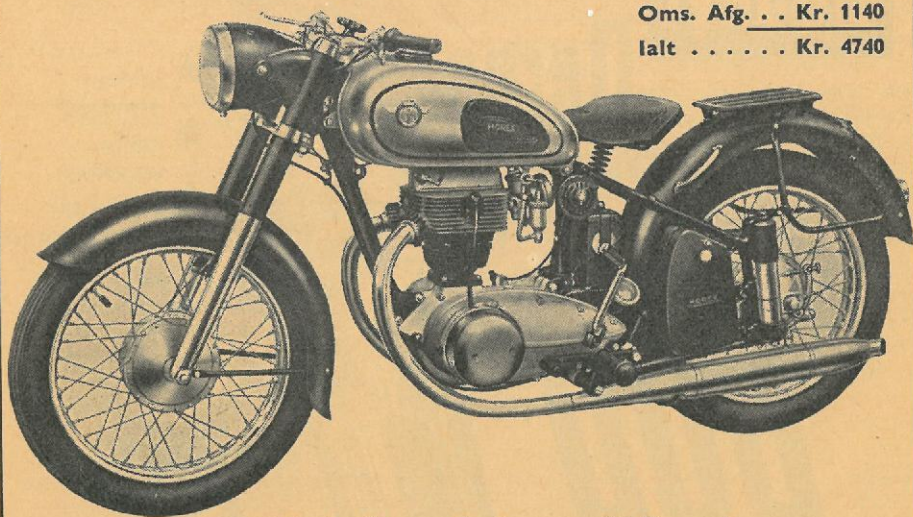
som den erfarne Motorcyklist i Dag stiller til sin Motorcykle
angaaende Kvalitet og Udseende:

- ★ SIKKERHED
- ★ KRAFT
- ★ STILFULDHED
- ★ SKRIDSIKKER
- ★ KØRSELSKOMFORT

Pris Kr. 3600

Oms. Afg. . . Kr. 1140

Ialt Kr. 4740



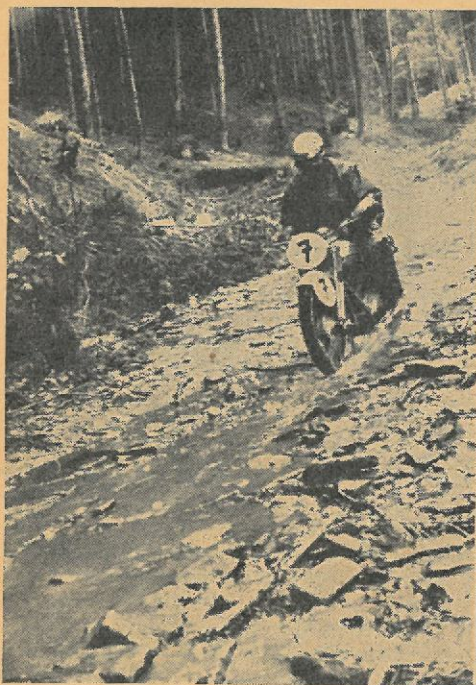
HOREX Forhandlere og Service overalt i Danmark

HOREX MOTOR IMPORT

Sundkrogsgade 1-3

København, Ø

Alle nærmere Oplysninger gives gerne paa Forlangende



Som sædvanlig bød det Internationale Seksdages Trial på lidt af hvert. Til venstre er en af Adlers guldmedaljevindere på vej gennem et delvis udtørret vandløb. Til højre er en af de sidevognsmaskiner på vej gennem et mere fredssommeligt afsnit.

nummer tre, men han blev senere overhalet af Liberati således, at der lå tre Gilera maskiner i spidsen. Senere måtte Sandford se sig overhalet af Armstrong og Gilera fik således sine maskiner ind på de første fire pladser. Resultatet af de 32 omgange blev:

1. G. E. Duke (Gilera) 1.10.18,3
(171,5 km/t)
2. R. H. Dale (Gilera) 1.10.59,4
3. L. Liberati (Gilera) 1.11.10,1
4. H. R. Armstrong (Gilera) 1.11.16,9
5. C. C. Sandford (MV) 1.12.00,4

Duke blev således verdensmester i 500 ccm klassen, Oliver i sidevognsklassen, Fergus Anderson i 350 ccm klassen og Werner Haas i 250 ccm og 125 ccm klassen.

Det internationale seksdages trial er uden tvivl den hårdeste prøve for standardmotorcykler, og rytterne udsættes i dette løb for prøvelser, der kan tage modet fra selv de mest hærdede. Som nationalvinder af løbet sidste år havde Tjekoslovakiet ret til at forestå arrangemen-

tet i 1953, og denne ret benyttede den tjekoslovakiske motorcykleklub med en eksempelvis god organisation af de seks anstrengende dage. Løbet var ikke så vanskeligt som sidste år, men der var dog etaper, der var vanskeligere end mange små maskiner kunne stå for. Der var således en temmelig lang strækning med løst sand, og på denne fik flere 250 ccm sidevognsmaskiner koblingen brændt af. Der var naturligvis også indlagt et par »bakkeløb«, ligesom natetapen krævede ikke så lidt både af mandskab og maskiner. Ikke destomindre var rytterne enige om, at dette års seksdages trial ikke havde budt på særlig store vanskeligheder, men disse udtalelser må sikkert ses på baggrund af sidste års arrangement, der var vanskeligere, end man med rette kunne vente. De små maskiner klarede sig tilsyneladende bedst, og såvel Husqvarna, Adler og NSU fik samlet sig en række guldmedailler, ligesom CZ og Jawa dominerede deres klasser.

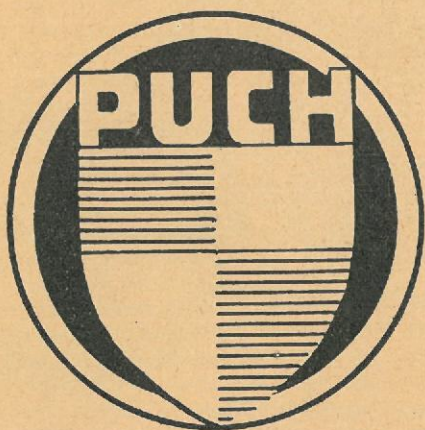
Løbet er delt op i flere kategorier, idet der først og fremmest køres om det Internationale Trophy og om sølvpokalen, beg-

ge klassifikationer er holdkonkurrencer. Derefter er der fabriksholdskonkurrencer, klubholdskonkurrencer og endelig den individuelle bedømmelse. Den fornemste klasse, det Internationale Trophy, blev i år vundet af England, der gennemførte pointfri, foran Tjekkoslaviet, der fik noteret eet strafpoint, medens Tyskland kom på tredjepladsen med 460 strafpoints, og Sverige blev nummer fire med 766 strafpoints. Sølvpokalen blev vundet af Tjekkoslaviets B hold, der gennemførte pointfri, hvilket også var tilfældet med Polens B hold, der blev nummer 2, Englands A hold og Hollands B hold. Placeringen for disse pointfri hold blev derefter bedømt ud fra den afsluttende hastighedsprøve. Af de skandinaviske ryttere klarede svenskerne sig afgjort bedst, eftersom de mødte med et temmelig stærkt Husqvarna hold, samt B. Nyström og R. Nyström på Royal Enfield. Danmark havde kun en enkelt repræsentant, nemlig odenseaneren Poul Bøgehøj, der atter i år deltog med sin Triumph. Bøgehøj's præstation er i og for sig ret bemærkelsesværdig, eftersom han ikke har fabriksstøtte og i det store og hele må klare sig så godt han kan. Ikke destomindre gennemførte han til en sølvmedaille, med

kun fem strafpoints. Det var iøvrigt den eneste sølvmedaille, der blev givet i 500 ccm klassen.

*

Englands eneste motorcykle Grand Prix, Manx Grand Prix, blev kørt i dagene 8. og 10. september. Juniorklassen blev vundet af Frank M. Fox, der kørte en 348 ccm Norton, med ny motorkonstruktion. Denne motor har kvadratiske mål, idet boring og slaglængde er lige store. Fox vandt de seks omgange, med en gennemsnitshastighed på 136 km/t. Nummer to blev Dennis Christian, på en Norton af samme konstruktion. David Powell blev nummer tre, på en ældre Norton konstruktion. I 500 ccm klassen var der hård kamp mellem de to Nortonkørere, D. Parkinson og R. D. Keeler. Parkinson gik af med sejren i tiden 2.31.28,2, hvilket svarer til 144 km/t — ny rekord. Der var almindelig tilfredshed med at se Parkinson vinde, eftersom han har kørt i dette løb i 21 år, og både vundet junior og letvægtsklasserne. Han fik således endelig sat kronen på værket ved at vinde senior. R. D. Keeler, der i år vandt 500 ccm klassen i Clubman's TT på den berømmelige bane på Isle of Man, blev nummer to og D. Ennett blev nummer tre på Matchless Twin.



Vælger De
Puch,
vælger De
rigtigt!

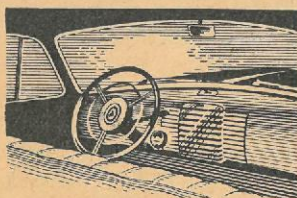
Generalrepræsentant for Danmark:

O. E. ANDERSEN . ØRESUNDSVEJ 126 . KBHVN. S.

Norsk Motorklubs 1000 meterstævne på Bjerkebanen blev en stor succes. Disse løb har altid været omfattet med stor interesse, og 15.000 tilskuere med prins Harald i spidsen havde fundet vej til banen. Det påstås, at man på 1000 meter bane sjældent får jævnbyrdig konkurrence at se, og at den indbyrdes afstand mellem rytterne bliver for stor til at give noget egentlig spændingsmoment. Bjerke-løbet viste imidlertid, at styrkeforholdet mellem 1000-meter-specialisterne er jævnt nok til at byde publikum et virkeligt løb. Man var på forhånd interesseret i at se, hvordan den svenske SRM motor havde udviklet sig, men ganske uvventet blev man vidne til, at flere af svenskerne havde besvær med at holde sig fremme i spidsen, trods det, at motorerne gik som urværk. I finalen for 500 ccm specialmaskiner tog Basse Hvem føringen tæt fulgt af Kiehn Berthelsen. Svenskeren Göte Brester blandede sig imidlertid i sagen og Kiehn Berthelsen fik det fineste opgør med den svenske rytter, man til dato har set på Bjerkebanen. Kiehn Berthelsen fik lige presset sig frem så han gik i mål med 1/10 sekund foran Göte Brester. Finnerne var

iøvrigt den store overraskelse, men mod slutningen af løbet kunne deres motorer ikke klare mere.

I disse år køres som bekendt ikke Nordisk Mesterskab. Svenskerne ville i sin tid ikke være med, åbenbart fordi nordmændene var meget overlegne med materiel og mandskab. Senere er svenskerne blevet den førende speedway nation, men forståeligt nok bryder de sig ikke om at tage initiativet til atter at køre Nordiske Mesterskaber. De øvrige skandinaviske lande betragter sagen med en vis ligegyldighed. I stedet kører man Firelandskamp, og sidste afdeling af denne blev kørt i Oslo, hvor det som ventet blev en triumf for de svenske farver. I den sidste match på Dælenengen i Oslo scorede svenskerne 37 points, Norge 28 points, Danmark 23 points og Finland 8 points. Sammenlagt har de respektive nationer dermed opnået: Sverige 152, Danmark 99, Norge 93 og Finland 33. Til trods for svenskernes overlegenhed var løbene til sine tider meget underholdende og med flere hårde opgør. Olle Nygren var i særklasse, og vandt alt hvad han startede i.



GASOMETRET
anbringes
på ratsøj-
len eller
instrument-
brættet.
Monterin-
gen er let. Fås i
6 forskellige udfø-
relser passende til

alle vogntyper og -størrelser (undtaget
vogne med 2-takts motorer) inddelt
efter:

14 - 12 - 11 - 9 - 8 - 6 km pr. l.

Kr. 48,00

1 års fabriksgaranti

USA nyhed til Deres bil **GASOMETRET** US patent 2207880

Gasometret er det eneste instrument, hvor man under kørslen kan aflæse det direkte benzinförbrug i km pr. l. ved alle hastigheder.

- ★ Spar ca. 15% af Deres benzinförbrug!
- ★ Aflæs om motoren er i orden!
- ★ Aflæs motorfejl!
- ★ Nedsæt motorslid!

Gasometret er anbefalet og afprøvet af vore førende motor-
autoriteter!

Eneforhandling for Danmark:

A/S SEXTUS JESPERSEN & SØNNER
ODENSE - TLF. 7913

Teknisk BREVKASSE

Vil De venligst afgøre følgende, der måske kan have interesse ud over mit eget tilfælde. Jeg kom en aften kørende på motorcykel på vej mod Aarhus. Ud fra en gård kom to cyklister og drejede ligeledes mod Aarhus, den ene var lidt foran den anden. Jeg var klar over, at det ville passe sådan, at jeg netop kom til at overhale den bageste cyklist ud for vejen, der går mod Hjortshøj, og jeg bremsede derfor op, idet jeg regnede med, at cyklisten muligvis ville fortsætte ligeud ad vejen til Hjortshøj, medens Aarhus-vejen på det pågældende sted drejer til højre. Iøvrigt havde jeg ret i mine betragtninger og begge cyklister kørte mod Hjortshøj.

Nu er mit spørgsmål: Skulle cyklisten vise af til venstre, når han i realiteten kører ligeud, medens vejen med den altovervejende trafik svinger i en bue til højre?

De skriver i Deres omtale af Matchless Super Clubman, at maskinen bruger for megen benzin i forhold til små vogne, men at den let vil kunne stilles om til stor økonomi på bekostning af acceleration og tophastighed. Ville De ikke nærmere definere, hvad der skulle gøres for at opnå en god økonomi, når man faktisk kun er interesseret i en tophastighed på 80—90 km/t og en marchhastighed på 60—70 km/t evt. med sidevogn. O. V. R., Aarhus.

Med hensyn til det rent trafikale spørgsmål kan vi ikke se, at der i færdselsloven er nogen klar formulering af, at cyklisterne i det pågældende tilfælde skulle vise af til venstre, men da de i realiteten krydser en vejbane, skal de under alle omstændigheder sikre sig, at de ikke derved kører ud foran bagfra kommende trafikanten, ganske uanset om den pågældende vej er en hovedvej eller ikke. I dette tilfælde bør

man naturligvis vise af, idet man skal betragte det pågældende sted på vejen som en forgrening.

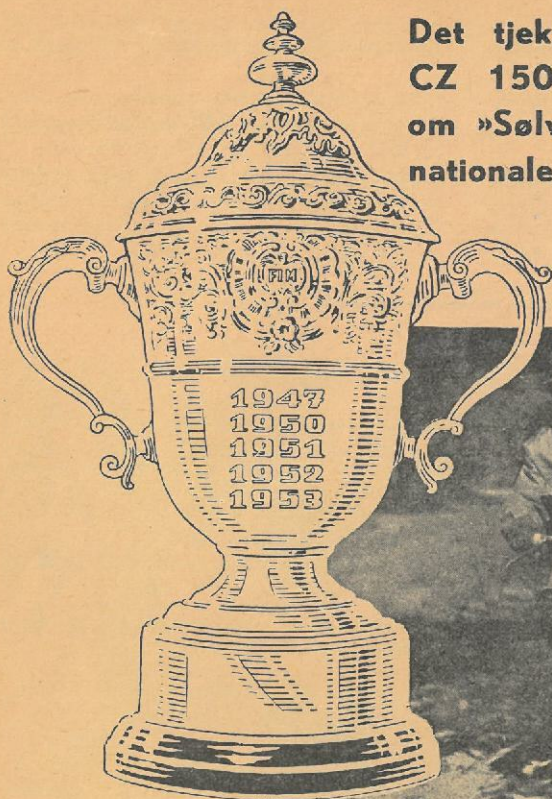
Med hensyn til at forbedre økonomien på Matchless Super Clubman, kan dette ganske enkelt gøres ved at gear maskinen op, idet motoren har et storartet drejningsmoment også ved lave omdrejningshastigheder. En sådan opgearing vil naturligvis medføre forringet acceleration og mindre tophastighed.

Jeg har en NSU Fox 125 ccm 2-takt 1953, jeg kunne tænke mig at få påmonteret en afbryderkontakt til tændingssystemet, De kunne vel ikke være mig behjælpelig med at give mig en monteringsvejledning samt anvise, hvor man kan købe en sådan afbryderkontakt.

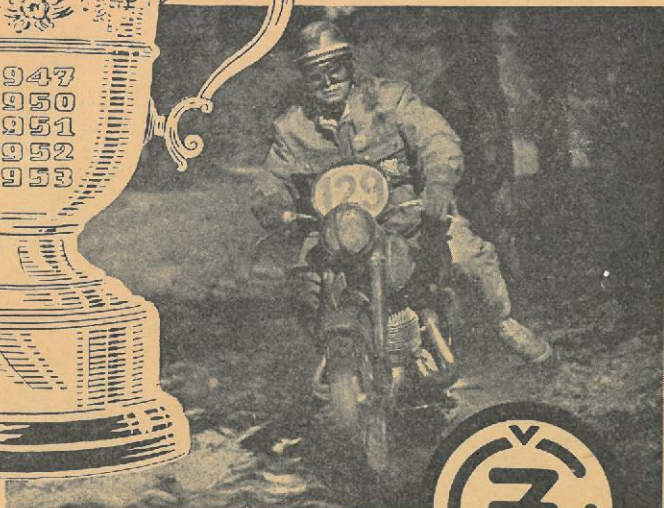
Kan en NSU Fox 125 ccm tåle at blive gearret op? Kan den tunes? På forhånd tak.

P. S.

Vi går ud fra, at De ønsker at påmontere kontakten for at slippe for at anvende dekompressionsventilen således, at der ikke trænger olie ud over motoren hver gang motoren stoppes. I så tilfælde skal man påmontere en ledning til den klem-skrue i hvilken ledningen fra tændings-spolen er monteret til knikserkontakten. Denne nye ledning føres frem til en almindelig hornkontakt, der som bekendt giver stelforbindelse ved hjælp af en enkelt ledning. Når De trykker på denne kontakt, vil motoren stoppe, fordi det primære kredsløb kortsluttes. Hvis De derimod ønsker at påmontere en tændingslås med nøgle, må De til denne kontaktanordning føre to ledninger frem, nemlig een fra tændings-spolen (den der normalt går til knikserkontakten) og een til knikserkontakten. Som tyveriværn er en sådan anordning ikke meget bevendt, eftersom man blot kan kortslutte disse to ledninger for at kunne starte motoren.



Det tjekkoslovakiske hold på
CZ 150 vandt konkurrencen
om »Sølvpokalen« i det Inter-
nationale Seksdages Trial 1953



Det polske hold blev nr. 2 på Jawa, efter-
fulgt af 16 hold fra 10 forskellige nationer.

I konkurrencen om det Internationale
Trophy, vandt det tjekkoslovakiske hold,
bestående af 3 Jawa og 2 CZ, andenpladsen,
med kun eet straffepoint.

Jawa og CZ, vindernes
motorcykler!

Jawa og CZ vandt guldmedailler i fabriks-
konkurrencen.

MOTOKOV

Generalrepræsentant for Danmark

ERIK ORTH

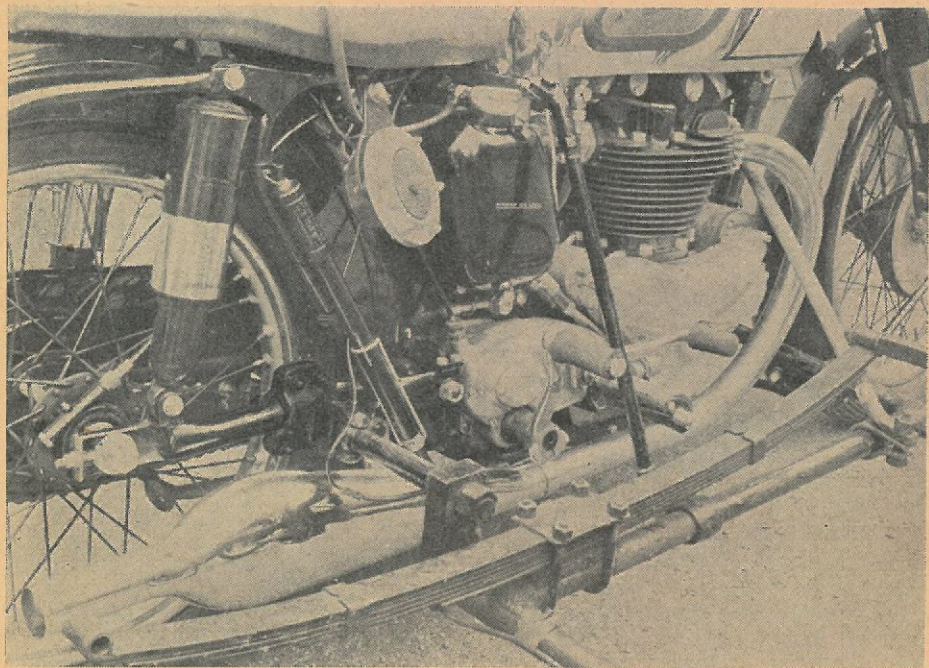
Vester Farimagsgade 19
København V

NSU Fox bør ikke geares op, men maskinen kan selvfølgelig tunes. Man vil dog sikkert få større glæde af en trimning, d. v. s. polering af porte og lignende.

I »The Motor« står beskrevet om den Zephyr-Six, der vandt Monte Carlo-løbet, at »The rear springs where bound«. Hvad betyder det? Kan man køre med det

hele året? Kan man selv gøre det eller lade sin mekaniker gøre det? C. A. L.

At bagakslens fjedre var »bound«, betyder simpelthen, at affjedringsbevægelsen er begrænset. En affjedringsbevægelse er naturligvis altid begrænset, men i dette tilfælde må det betyde, at man har givet fjederbevægelsen en snævrere begrænsning for at undgå for store udslag.



Ovenstående billede kunne godt bruges som et fiksrbillede efter opskriften: Kan De finde fejlen? Det er såmænd en Norton Dominator de Luxe med svinggaffelaffjedring, der af en københavnsk mekaniker er blevet påmonteret en sidevogn — en bespænding, der er blevet godkendt af en af de motorsagkyndige i København. Som vore skarpsindige læsere allerede har bemærket, er den ene sidevognsbespænding monteret til baghjulsaffjedringens svinggaffel, medens den forreste bespænding på nogenlunde regulær vis går fra sidevognsstellet til motorcykkestellet. Når vi siger nogenlunde, er det, fordi bespændingen til sidevognsstellet sker ved hjælp af et klemstykke. Hvis den ene bolt, der holder bespændingen til sidevognsstellet (og som ikke engang er låst med kontrastrik!) går løs, vil bespændingen ikke alene kunne drejes frem og tilbage, men også op og ned. Midterbespændingen er af en sådan art, at den hverken bærer eller støtter af nogen betydning. Bespændingen til svinggafflen er tilsyneladende udført meget solidt, men da denne bespænding skal optage alle kræfter således, at den gør baghjulsaffjed-

ringen stiv, vil det være yderst problematisk, hvor lang tid den er i stand til at holde. De motorsagkyndige plejer at være strenge nok, så det må enten skyldes hastværk eller en misforståelse, at dette stykke »klamp« er gået igennem synet. Hvad der mere forundrer os er, at en mekaniker kan få sig selv til at udføre en sådan livsfarlig bespænding. For det første går en mand jo ikke hen og køber en motorcykle med baghjulsaffjedring, for hvilken luksus han må betale med adskillige hundrede kroner ekstra, for blot at få den fjedrende virkning bortelimeret ved montering af en sidevogn. For det andet er det en afsindig tanke at montere en sidevogn til et fjedrenelement, og for det tredje er det ubegribeligt, at man kan foretage bespændinger af den art, som f. eks. den forreste stiver er gjort fast med. Der er naturligvis et sportsmoment i denne bespænding, idet den uundgåeligt kommende katastrofes omfang vil være afhængig af, ved hvilken hastighed maskinen kører i det øjeblik, sidevognen falder af. Den slags skulle være strafbart!

Motorbrændsel med kompressorvirkning

Efter opskriften: Man tager nogle iltatomer —!

Al Benny Dickson

Efterhånden som den internationale bil- og motorcyklesport i praksis koncentrerer alle anstrengelser om de kompressorløse motorer, vokser interessen for de anvendte brændselsblandinger, ikke mindst fordi det har vist sig, at man ved at benytte særlige, iltholdige brændselsorter faktisk kan opnå en »kompressorvirkning«, der svarer til, at man kører med et betydeligt overtryk i motorens indsugningsledning. Her skal det forsøges at give en kort orientering i problemets natur.

De almindelige motorbrændsler (benzin og dieselolie) har et relativt højt kalorieindhold (omkring 10.000 kcal pr. kg), og det skyldes, at de er sammensat udelukkende af de to brændbare grundstoffer kulstof og brint. Ved forbrændingen i motorens cylindre forener de to grundstoffer sig med ilten i indsugningsluften — kulstoffet danner sammen med ilten *kultveilde* (fuldstændig forbrænding) og en mindre mængde *kulilte* (ufuldstændig forbrænding), medens brinten sammen med ilten danner *vand*, der findes i udblæsningsgassen i form af vanddamp (i hvert fald, når motoren er varm).

Jo federe vi gør den blanding, vi kører på, desto flere kalorier putter vi ind i motoren pr. arbejdsperiode, hvilket igen indenfor visse grænser giver en større maksimal trækraft for motoren. Efter-

hånden, som vi gør blandingen federe, vokser chancen for, at hvert eneste af de i indsugningsluften tilstedeværende iltmolekyler får fat i en tilsvarende mængde kulstof eller brint, men før eller senere når vi den tilstand, at hele den tilstedeværende iltmængde deltager i forbrændingen, og så kan vi iøvrigt gøre blandingen så meget federe, som vi ønsker — motorens trækraft vil ikke kunne forøges yderligere, og den overskydende brændselsmængde vil gå uforbrændt ud sammen med udblæsningsgassen. Det er altså den tilstedeværende mængde af iltmolekyler (eller hvad der er det samme: Den tilstedeværende *vægtmængde* af ilt), der er afgørende for det maksimale arbejdsudbytte på motorstempleet ved hvert enkelt arbejds slag.

For konstruktøren og brugeren af en racermotor gælder det om at få den størst mulige effekt ud af et givet slagvolumen — det sker dels ved at sætte antallet af arbejds slag pr. sekund i vejret (højt omdrejningstal) og dels ved, at man sørger for, at der kommer så megen ilt ind i forbrændingskammeret pr. indsugnings- eller skylleperiode. Ved løsningen af denne sidste del af opgaven benytter man to væsensforskellige fremgangsmåder.

For det første benytter man en brændselsblanding, f. eks. en metylalkoholblanding, med en stor fordampningsvar-

Meddelelse

til alle automobilister

Den automatiske cigartænder »Click« er nu i handelen. »Click« kan hurtigt og let monteres i enhver vogn og kan også leveres som løs indsats til vogne, hvor tænderen er gået i stykker eller bortkommet. Spørg efter den originale »Click« cigartænder hos Deres leverandør.

FREMST. AF: F. BULOW & CO., POLITORVET, V - CENTRAL 1722

me. Det er en kendt sag, at enhver fordampning af en vædske kræver en varmetilførsel udefra — det kan man konstatere blot ved at komme nogle dråber af en eller anden vædske på hånden og puste på den — hånden vil da blive kold. Benzin giver en større afkøling end f. eks. vand og en alkohol som f. eks. metylalkohol en større afkøling end benzin — ved fordampning virker vædsken altså direkte afkølede på omgivelserne, og en stor fordampningsvarme for det benyttede brændsel i en motor vil altså bevirke, at blandingen af brændsel og luft ved den fordampning, der følger efter forstøvningen i karburatoren, bliver kølet af. Ved afkølingen bliver forbrændingsluften tættere og dermed *tungere*, og på den måde får vi en større *vægtmængde* af luft og dermed af ilt ind i motoren pr. arbejds slag.

For det andet kan man benytte en brændselsblanding, som indeholder ke-

misk bundet ilt således, at vi ikke alene får tilført ilt til forbrændingen gennem forbrændingsluften, men også gennem brændslet selv — herved nærmer vi os de eksplosive stoffer, der netop er kendetegnet ved, at de indeholder brændbare stoffer og den til forbrændingen nødvendige ilt i en kemisk forbindelse, der gør det muligt ved en eller anden ydre påvirkning at få en spontan forbrænding i stand inde i selve den kemiske forbindelse med deraf følgende meget stor varmeudvikling indenfor korte tidsrum.

Det siger sig selv, at man for forbrændingsmotorernes vedkommende må nærme sig forbindelser af denne art med en vis forsigtighed — det kan jo ikke nytte, at vi bruger stoffer, som eksploderer ved den mindste ydre påvirkning. De benyttede iltholdige forbindelser må være af en temmelig stabil natur ved normale tryk og temperaturer, og man er i tidens løb nået frem til i hvert fald to forbindelser, som det (motorsportens farlighed iøvrigt taget i betragtning) har vist sig forsvarligt at bringe i anvendelse.

Den første af disse iltholdige brændsels-tilsætninger benyttedes allerede før den sidste krig f. eks. af Mercedes og Auto-Union i deres Grand Prix racere — det er *Nitrobenzol*, der er fremstillet af *Benzol* (hvis molekyle består af 6 kulstofatomer og 6 brintatomer) ved at erstatte det ene brintatom med en nitratgruppe bestående af et kvælstofatom og 3 iltatomer. Nitrobenzol består således af 6 kulstofatomer, 5 brintatomer, 1 kvælstofatom og 3 iltatomer. Stoffet er velkendt af offentligheden, for det er det, man bruger til at få skosvæerte til at lugte af skosvæerte (jfr. den begejstrede journalist, der fortalte, at de tyske racere blev behandlet på samme måde som blanke støvler).

Et langt større procentvis indhold af kemisk bundet ilt får man imidlertid ved at benytte *Nitrometan* — et stof, som man først har taget i anvendelse efter krigen, og som er dannet på den måde, at man i den brændbare luftart *Metan* (jordgas), bestående af et kulstofatom og 4 brintatomer har erstattet det ene brintatom med en nitrat gruppe således, at Nitrometanens molekyle kommer til at bestå af et kulstofatom, 3 brintatomer, et kvælstofatom og 3 iltatomer. Iltmængden i Nitrometanen er altså tilstrækkelig f. eks. til fuldstændig forbrænding af den til-



KØR SIKKERT -

kør med styrthjelm

Ikke blot fordi det ser flot ud, men fordi det betyder sikkerhed, skal De køre med styrthjelm, når De kører motorcykle eller knallert. Adskillige motorcyklister kan takke deres hjelm for, at de slap billigt fra et styrt eller et sammenstød.

Denne smukke styrthjelm er af en enestående kvalitet. Fås i flere farver . . . og prisen er kun . . . **33,50**
 Samme model m. foret nakkekrave . **42,00**
 Motorbriller, plastic . . . **3,95**
 do. glas . . . **4,25**
 do. ren gummi . . . **7,90**

Udenbys ordrer ekspederes omgående.

Fuld tilfredshed — eller beløbet tilbagebetales.

Rabat til mekanikere

ANTON NIELSEN

Guldsmedgade 27 — Tlf. 3 13 03
 Aarhus

stedevarende brint (forbrændingsprodukt vand) og ufuldstændig forbrænding af kulstoffet (forbrændingsprodukt kulilte).

Anvendelsen af Nitrometan i en racer-blanding fordrer naturligvis en radikal omjustering af karburatoren (til en federe blanding), idet man jo nu pludselig har overskud af ilt — til gengæld for den federe blanding behøver man så ikke at lukke så meget op for gassen som før for at få den samme hestekraft ud af motoren. Virkningen af de iltholdige motorbrændsler er altså den samme som virkningen af en kompressor (der jo med vold og magt trykker et overskud af forbrændingsluft og dermed af forbrændingsilt ind i motoren) — fidusen dur ikke for Grand Prix motorcyklernes vedkommende, for her har man jo netop været så forudscende, at man har foreskrevet anvendelsen af 80 oktan benzin, men f. eks. for F2 og F3 racernes vedkommende (og for vogne efter den Grand Prix formel, der træder i kraft næste sæson) har man ingen brændselsforskrifter, og her kan stoffet tænkes at få stigende anvendelse.

Foreløbig er det amerikanerne, der har haft mest glæde af Nitrometan — de bruger det i deres »Hot Rods« (supertunede sports- og standardvogne på speedways og terrænbaner). Når man i Europa ikke hidtil har været så hidsig efter at tage den nye mode op, skyldes det dels, at verdensproduktionen af Nitrometan er begrænset, og dels, at detaljprisen for tiden bevæger sig omkring 40—45 kr. pr. liter. Det må under alle omstændigheder frarådes, at man begynder at eksperimentere med disse blandinger, før man har fået en fagmand til rent teoretisk at beregne den overstørrelse i strålespids, som skal benyttes til en given motor med en given karburator.

KDAK afholder færdselsmøder

i Odense, Aarhus, Aalborg og København

Som et led i bekæmpelsen af det stadigt stigende antal færdselsulykker vil Kongelig Dansk Automobil Klub i slutningen af oktober måned afholde en række offentlige færdselsmøder:

Den 26. okt.: »Fyns Forum«, Odense.

» 27. » : »Aarhus-Hallen«, Aarhus.

» 28. » : »Aalborg-Hallen«, Aalborg.

» 29. » : »K.B. Hallen«, København.

Disse møder er et forsøg på at gøre en alvorlig og koncentreret indsats for at få trafikanter af alle trafik kategorier til at indse, at det er nødvendigt at tilvejebringe en helt ny mentalitet i trafikken, at det ikke er nødvendigt, at der lemlæstes og dræbes så mange ved trafikulykker hvert år.

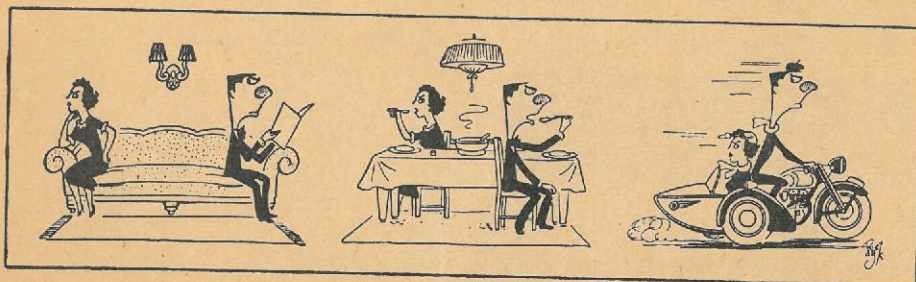
Vi har valgt at kalde K.D.A.K.'s færdselskampagne »Vis hensyn og vær forsigtig«, en opfordring, der appellerer til alle, og der er ikke sat ind på noget specielt punkt i forbindelse med årsagerne til de mange trafikulykker. Arbejdet vil koncentrere sig om gennem forskellige virkemidler at vække folks forståelse af den nødvendige mentalitetsændring i trafikken.

Programmet for de offentlige færdselsmøder bliver omtrentligt det samme i de forskellige byer:

1. Musik af det lokale politiorkester.
2. Velkomsttale og indledning af K.D.A.K.'s formand, Baron C. A. Blixen Fincke.
3. Musik.
4. »Hvad man gør, og hvad man bør i trafikken«, lysbilleder med kommentarer af K.D.A.K.'s generalsekretær, direktør K. J. Ihsen.
5. Forevisning af færdselsfilmen »Hr. Jensens sidste køretur«, som K.D.A.K. har købt af »The Royal Society for the Prevention of Accidents«, dansk tekst indtalt af redaktør Gunnar Nu-Hansen.
6. Musik.
7. »Sådan kører en gentleman«, redaktør Gunnar Hansen interviewer en lastbilchauffør, en buschauffør, en taxachauffør, en personvognschauffør, en motorcyklist og en kørelærer, som K.D.A.K. har

MANFRED RØDHORN —

Fra »Motor«, den Haag



DET BEDSTE DER GIS TIL DEN

DANMARKS BILLIGSTE PRISER

MOTORHANDSKER

Fremstillet af udsøgte skind og med varmt uldfor, svær 12 cm bred læderkrave, normal pris for denne kvalitet 30 kr. pr. par kun kr. **20,85**

LÆDERJAKKE

Extra prima, foret (dirtrack facon)

kr. **149,00**

LÆDERSTORTRØJE

Foret, virkelig flot, prima kvalitet

kr. **198,00**

MOTORDRAGT

Enestående slidstærk. 4 udvendige lommer, dobbelt vatteret foer, smart facon, fuldstændig vind- og vandtæt (normal pris ca. 275 kr.) her kun kr. **188,00**

Forsendes overalt pr. efterkrav. Fri returret.

FABRIKKEN »RYSKRO« RYSLINGE

FLYT TYNGDE- PUNKTET FREM OG NED —

MONTER DEN KOMFORTABLE NILPO TWIN SADEL

Brandsikkert betræk. Helsvejset dobbelt forstærket stålbund. Seks bespændinger passende til enhver motorcykle.

1 ÅRS GARANTI

Nilpo-stroppen er et sikkert håndtag — afprøvet til 800 kg's træk

NILPO
NIELSEN&PIHL

FLIDSAGERVEJ 13 — VALBY 2706

sendt til England for at køre i den engelske trafik en uge forud for trafik kampagnen.

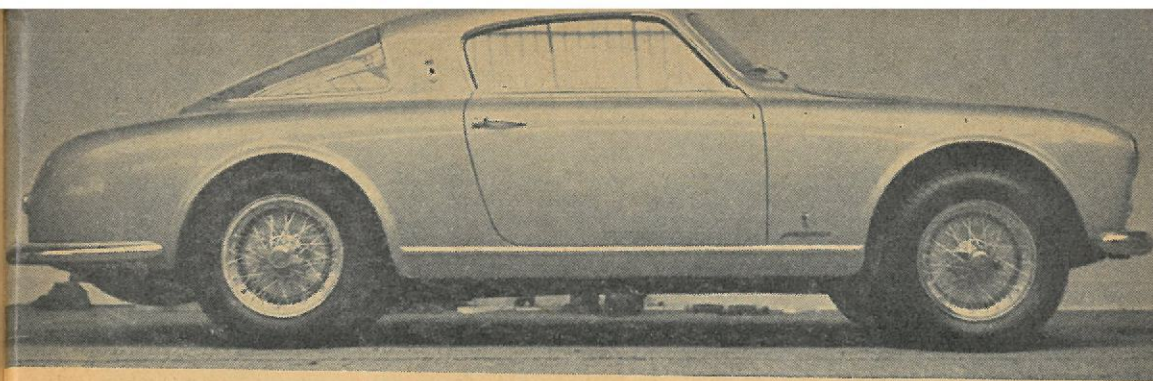
8. 20 trafikspørgsmål med »Professor« Mogens Lind, en morsom, men meget belærende variation af den fra radioen kendte underholdningsform. Mogens Lind vil selv i de forskellige byer udvælge de hold, der skal optræde med ham.
9. Færdselscauseri med »Den Gyldenblonde«, redaktør Poul Sabroe har lovet en morsom monolog med et både trafikalt og lokalt tilsnit.
10. »Færdsels ABC«, K.D.A.K.'s trafiksang, skrevet specielt til klubben af forfatteren Mogens Dam, sunget af et kor, udvalgt blandt skolepatruljemedlemmerne i de respektive byer.
11. Musik.

Til alle møderne vil der blive solgt billetter à 1 kr. pr. stk., og K.D.A.K.'s bestyrelse har vedtaget, at hele entréindtægten ubeskåret tilfalder »Rådet for Større Færdselssikkerhed«, specielt til dækning af udgifterne i forbindelse med færdselsundervisningen i skolerne og skolepatrulje-arbejdet.

★

FUGLEFLUGTSLINIE jo, go'morgen!

Vore to store automobilklubber har i den sidste tid spildt mange skønne kræfter ved foredrag og artikler om det beti-melige i at få etableret den såkaldte fugle-flugtsrute til Tyskland. Det var meningen, at en hurtig automobilvej skulle gå ned til Rødby havn og derfra skulle man med færgen til Tyskland; det ville forkorte såvel køre- som sejtid. Jo, go'morgen! Så ville alle naturligvis benytte denne hurtige rute til Tyskland og så skulle vi bare se priser på færgen. For øjeblikket skulle det være mest hensigtsmæssigt at tage over Gedser—Grossenbrode, for sjællændernes vedkommende og for nord-mænd og svenskere. Dette har da også medført, at der har været stor trafik ad ruten, af hvilken grund de danske stats-baner har følt sig foranlediget til at forhøje taksterne to gange i år. Sidst vi kørte til Tyskland, erfarede vi således, at en tur-returbillet for en vogn indtil 800 kg samt to personer i al beskedenhed var 100 kr. og 75 øre. Da vi nu skal afsted til motorcykleudstillingen i Frankfurt, har vi undersøgt, hvormed det koster at tage over Krusaa, og man forbløffes. Inclusive storebæltsfærgen, inclusive større benzin-forbrug på ruten København—Hamburg sparer man for to personers vedkommen-de og med en vogn på 800 kg kr. 57,00, og så er man tilmed i Hamburg en time før.



Denne elegante Ferrari Coupé kan nok få tønderne til at løbe i vand; men det er de færreste, der kan præstere den fornødne kapital til anskaffelsen.

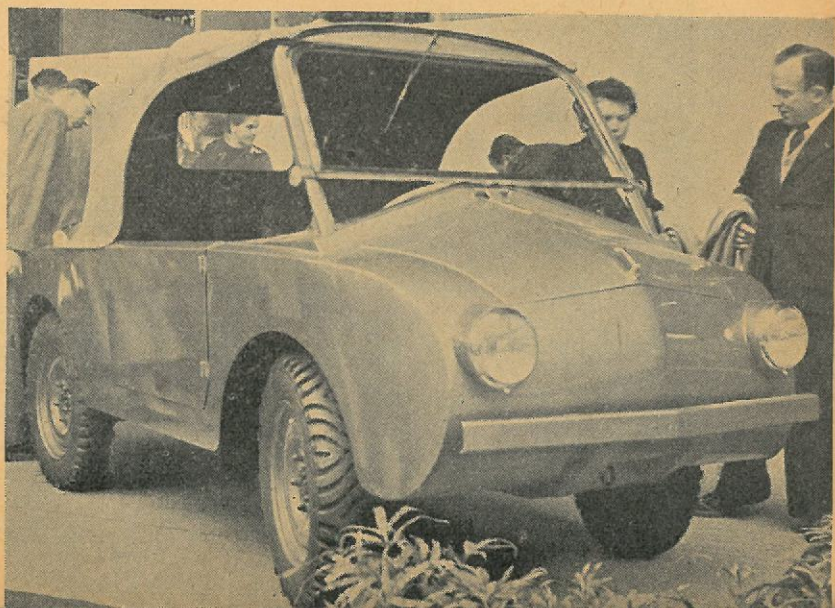
BILER PÅ PARIS-UDSTILLINGEN

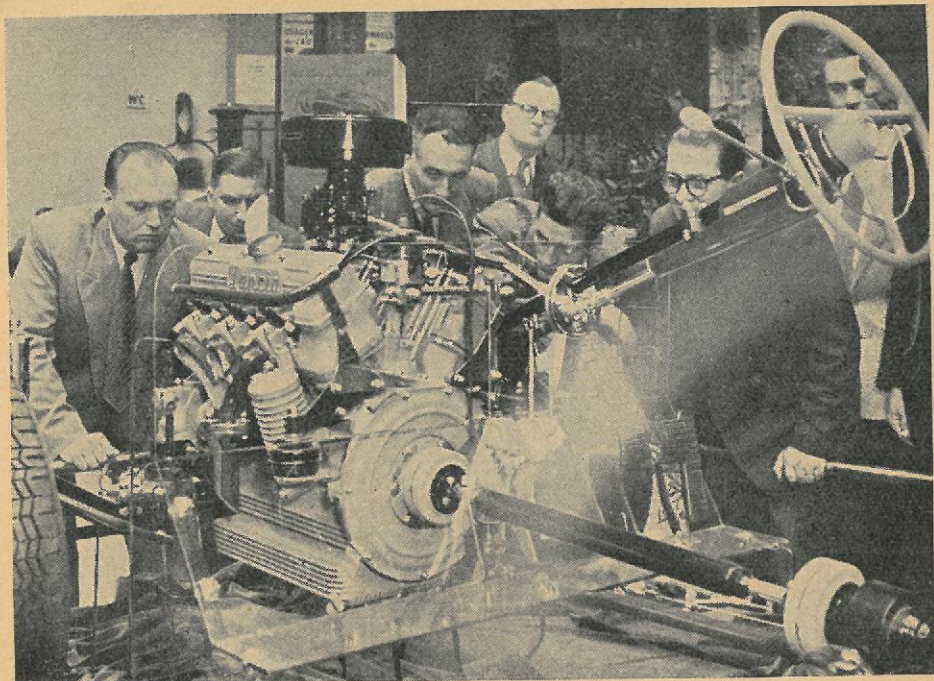
Et hurtigt overblik over Pariser Salonen, som automobiludstillingen i Seinestaden kaldes, viste, at der ikke var chokerende eller epokegørende nyheder. Kostbare vogne med elegante specialbyggede karosserier stod som sædvanlig side om side med små, aparte blikvogne fra småpengeafdelingen, men den virkelige nyskabelse fandt man ikke. I det store og hele kunne man konstatere nedadgående priser for almindelige brugsvogne, og det ser ud, som om fabrikerne tillige er begyndt at interessere sig for køretøjernes driftsøkonomi i højere grad, end det tidligere har været tilfældet. I kampen om lave driftsudgifter har Fiat fabrikerne således fremstillet en model 1400 med dieselmotor; men da dieselvognen her i landet vil koste ca. 7000 kr. mere end benzinvognen, er det problematisk, om den no-

get langsommere dieselmotor har nogen fremtid for sig. Til sammenligning skal det nævnes, at Mercedes dieselvogn kun koster godt 1000 kr. mere end den tilsvarende benzinvogn.

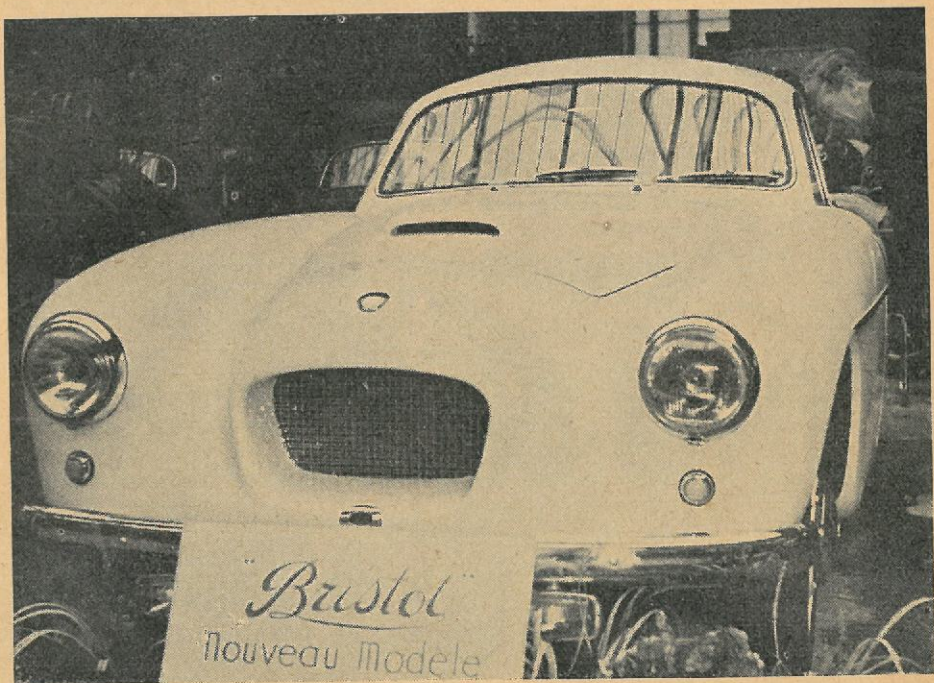
De små, grinagtige køretøjer, som man kun finder på pariserudstillingen, var naturligvis repræsenteret; men de små vogne i den billigste prisklasse lider næsten alle af større eller mindre skavanker, og man kunne ligeledes i år konstatere, at Citroën 2 CV er den bedste løsning på problemet til dato; men også for denne vogn er anskaffelsesprisen for høj. De engelske Bristol-fabriker, hvis konstruktioner er baseret på BMW konstruktionen, viste en elegant ny model og ikke så få udstillingsgæster tabte deres hjerte til de nye Lancia-modeller.

Mærkelige køretøjer, som det her viste, finder man altid på udstillingen i Paris. De er i reglen lidt skønne at skue, meget ubekvemme samt larmende og kan sjældent så prisbillige, som det oprindeligt var konstruktørens mål og ønske.





Lancia's V motor til Aureliamodellen er en herlig konstruktion, man næsten ikke kan se sig mæt på.



Den nye Bristol model har enkle og elegante linier.

FRA MÅNEDENS MOTORLØB

A k ja, så er der ballade igen! Det er dog besynderligt, som man opfører sig indenfor danske motorsportskredse og det er besynderligt, at lederne af såvel Danmarks Motor Union som de danske motorbaner aldrig vil forstå, at de er til for køernes skyld og ikke omvendt. Man skulle dog tro, at Irvinger-sagen i sin afgørelse klart viste, hvor store beføjelser blandt andet DMU havde, og hvor begrænsningen for diktatoriske tilbøjeligheder var at finde. Nu er der sket det, at Amager Speedway, der skulle stå for arrangementet af speedwaymesterskabet, satte de fire ryttere fra Gladsaxeholdet på programmet for Danmarksmesterskaberne uden at der forelå underskrevet tilmeldelsesblanket for disse fire ryttere. Men da Orla Knudsen, Aage Andersen, Erhardt Fisker og Jørgen Stabirk ikke var mødt til start, kom Amagerbanens løbsledelse endnu længere ud i dyndet ved at give de fire ryttere en ordentlig salut i højttalerne og tilmed beskylde dem for usportslig optræden. Intet under, at Orla Knudsen, der var tilstede på tilskuerpladserne, agter at anlægge sag mod ledelsen. Uden at have noget bindende tilsagn fra fire ryttere sætter man uden videre deres navne på plakaten, og da rytterne meget forståeligt ikke indfinder sig på startlinien, giver man dem en salut for usportslig optræden — undskyld vi spør, kan man det? De fire ryttere er ganske vist blevet udtaget til at køre i Danmarksmesterskabet, men, som Irvingersagen forlængst har vist, er det en frivillig sag om man vil deltage i et mesterskab, eller man ikke vil. De fire ryttere har altså valgt at undlade at deltage i Danmarksmesterskaberne på Amager Speedway, og Orla Knudsen giver den begrundelse, at han havde gjort sin maskine klar til 1000 meter mesterskabet i Aarhus, og han ville ikke risikere noget med maskinen før dette løb. Iøvrigt er der ikke noget at sige til, at de fire ryttere ikke føler større trang til at køre på Amager i et mesterskab, eftersom de ikke har kørt på banen i denne sæson. Men hvad grunden end er til de fire rytteres ulyst til at deltage, kan vi ikke se, at nogen som helst form for begrundelse

er nødvendig. Det er i og for sig ikke nødvendigt at gå så meget op i denne sag, men vi kunne lide at stille det ene spørgsmål: Hvorfor i himlens navn kan man ikke opføre sig som voksne mennesker indenfor dansk motorsport? Der melder sig imidlertid et andet rent praktisk spørgsmål i forbindelse med ovennævnte affære. I stedet for de fire ryttere, man fejlagtig havde regnet med, indsatte man fire reserver, og al ære og respekt for disse sidstnævnte køre, så var der dog andre, der havde mere berettigelse til at køre med i et mesterskab, og det er næppe sandsynligt, at Danmarks Motor Union har godkendt disse reserver til at deltage i Danmarksmesterskabet. Hele affæren har dog næppe forrykket afgørelsen om mesterskabstitlen, eftersom Kiehn Berthelsen blev Danmarksmester i speedway 1953 og ret uventet kom Erik Wincent på andenpladsen med 14 points, medens Elvind Petersen, Leif Hirsborg og Leif Bech hver fik 11



Svend A. Hansen, Hillerød, i et moto-crossspring.

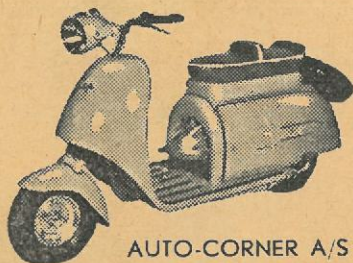
FAKA SCOOTER

— den eleganteste

Forsynet med den berømte 150 cc. ILO Motor, 3 Gear, Fodskifte, fremragende og sikkert Bremsesystem, dobbelt teleskopisk Forhjulssaffjedring, Baghjulssaffjedring med Svingarm, Dobbeltstæde, Speedometer og Kilometermåler, samt monteret Reservehjul.

Pris incl. Afgift og Levering

Kr. 3600,-



Jagtvej 23, Kbhvn. N, TAgA 6083

Forhandlere søges i ledige Distrikter

Klichéerne laver



Bella 2409

points. Leif Bech var dog ude for uheld og måtte køre på lånt maskine, hvilket uden tvivl har givet ham et handicap. Kiehn Berthelsen vandt iøvrigt den »Gyldne Bosch-hjelm« til ejendom og både hjelmen og mesterskabet er velfortjent, eftersom Kiehn Berthelsen har været den bedste speedwaykører i Danmark i 1953.

★

Danmarksmesterskaberne på 1000 meter bane blev kørt på Jydsk Væddeløbsbane i Aarhus den 27. september. Der var mange gode løb, omend arrangementet virkede lidt monotont. Kiehn Berthelsen blev også Danmarksmester på »langdistance« i klassen for 500 ccm specialmaskine. Endnu et Danmarksmesterskab reddede han sig i 175 ccm klassen, hvor han kørte den nye 175 ccm Puch til sejr, og i 250 ccm klassen var han lige ved mesterskabet, da maskinen, en Puch 250 TFS, døde under ham. Det viste sig at motoren endnu var for frisk, af hvilken grund den satte sig. Meget interessant var det imidlertid at se, at Kiehn Berthelsens vindertid i 175 ccm klassen var bedre end vindertiden i 250 ccm klassen, så han skulle bare have taget den lille maskine engang til. I sidevognsklasserne fik Hans Th. Jacobsen og Kresten Krestensen hver et velfortjent mesterskab, og i standardklassen for 500 ccm maskiner blev Johs. Mygind, Odense, mester, medens Knud Nielsen skuffede lidt, fordi hans maskine ikke gik som den skulle. Under træningen havde Knud Nielsen kørt med en gennemsnitshastighed på 124 km/t, hvilket er hurtigere end de hastigheder, der blev opnået under løbet. Resultatlisten for mesterskabet ser således ud:

Special, 500 ccm.

- | | |
|--------------------------------|--------|
| 1. Kiehn Berthelsen | 3.09,0 |
| 2. Erik Wincent, Næstved | 3.10,1 |
| 3. Aage Andersen, København .. | 3.11,6 |

Sportsmaskiner, 175 ccm.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Kiehn Berthelsen | 4.07,5 |
| 2. Hans P. Boisen, Aarhus | 4.19,5 |
| 3. Erhard Fisker, København | 4.20,5 |

Standard, 500 ccm.

- | | |
|-------------------------------|--------|
| 1. Johs. Mygind, Odense | 3.21,6 |
| 2. Ernst Østerlund, Ry | 3.26,7 |
| 3. Knud Nielsen, Aarhus | 3.27,5 |

Standard, 350 ccm.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Henrik Bækgaard, Randers .. | 3.38,5 |
| 2. Erhard Fisker, København | 3.43,3 |
| 3. Arne Mikkelsen, Aalborg | 3.45,2 |



Fra Fyns Motor Sports nye moto-cross bane, der blev indviet den 4. oktober. Til venstre ses Erik Andersen, Langeskov, på en af de tungere strækninger, og på billedet til højre er Knud Nielsen, Aarhus, ved at sætte af til en mindre flyvetur.

Sportsmaskiner, 250 ccm.

- | | |
|------------------------------------|--------|
| 1. Gunnar Williams, Aarhus | 4.10,0 |
| 2. Aage Iversen, Sønderborg | 4.15,5 |
| 3. Holger Iversen, Sønderborg | 4.19,3 |

Sidevognsmaskiner, 500 ccm.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Hans Th. Jacobsen, København | 3.39,7 |
| 2. Kresten Krestensen, Aarhus .. | 3.44,5 |
| 3. Willy Baasch, Odense | 3.47,0 |

Sidevogne indtil 750 ccm.

- | | |
|----------------------------------|--------|
| 1. Kresten Krestensen, Aarhus .. | 3.43,0 |
| 2. Hans Dalsgaard, Vejle | 3.46,8 |
| 3. Rasmus Kornum, Aalborg | 3.48,3 |

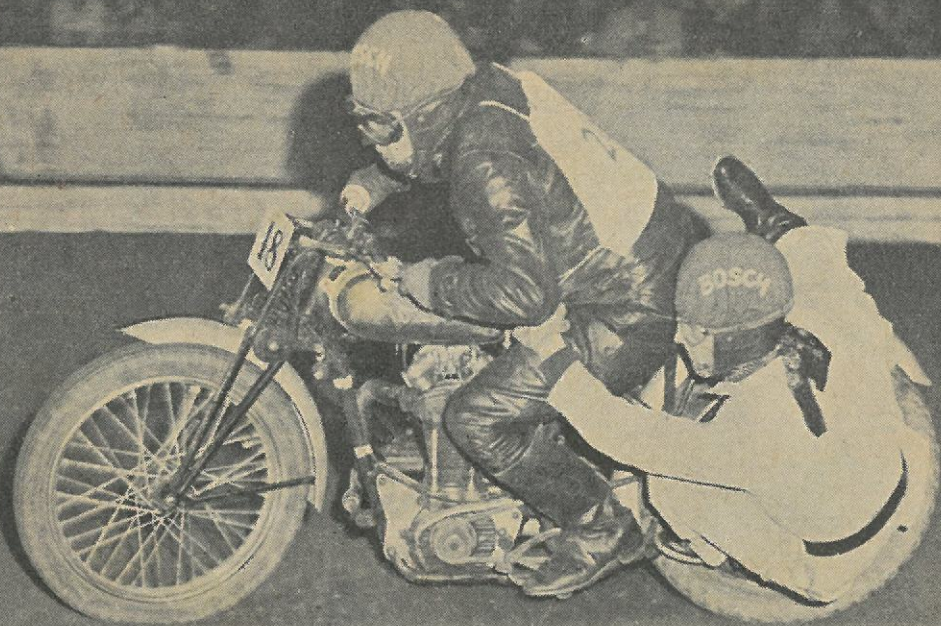
Søndag den 4. oktober indviede Fyens Motor Sport sin nye motor-crossbane ved Slukefter nær Odense med et arrangement, som klubben kan være tilfreds med.

I løbet af 3 timer boltrede ikke mindre end 61 købere sig i denne dejlige form for en sandkasse. Spænding var der nok af, nervepirrende overhalingen fulgte efter flyveture af alvorlig højde, og opbudet af maskiner strakte sig fra spruttende, snærende 125 ccm til store, tunge Norton- og Zündapp-sidevognsmaskiner. Som starter fungerede trialmasteren Eyvind Hansen,

GENTOFTE BOGTRYKKERI

KØNGELYSVEJ 14

TEL. GENTOFTE 1850



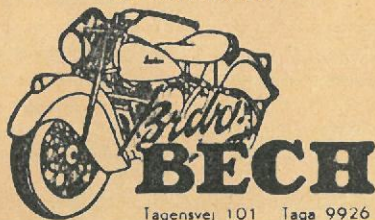
Hans Th. Jacobsen, der blev sidevognsmester i 500 ccm klassen.

der endnu ikke må køre efter sit sidste styrt.

Placeringen i de forskellige klasser blev: Junior-solo indtil 750 ccm: 1) Gustav Andersen, Hillerød, 2) Mogens Dyhr, Kerteminde, 3) Arne Leo Kristensen, Slagelse.

Motorcykle-Værksted

Specialværksted for
INDIAN-RUDGE
RESERVEDELE OG UDSTYR
Aut Indian-forhandler



Tagensvej 101 Taa 9926

Velocette

KVALITETS MÆRKET

Senior-solo indtil 750 ccm: 1) Knud Nielsen, Århus, 2) Jørgen Jensen, Næsby, 3) Søren Juhl, Løstrup.

Senior-sidevogn indtil 750 ccm: 1) Niels E. Hansen, Køge, 2) David Larsen, Hårlev, 3) Svend Mortensen, Helsingør.

Begynder-solo indtil 750 ccm: 1) Ejler Marcussen, Tommerup, 2) Palle Poulsen, Odense, 3) Bent Hansen, Holmstrup.

Senior-solo indtil 175 ccm: 1) Jørgen Iversen, Odense, 2) John Howart, Jystrup, 3) Bent Sørensen, Ringe.

Slutheatet i senior-solo indtil 750 ccm vandtes af Jens Nielsen, Silkeborg, 2) Arne Svendsen, Silkeborg, 3) Otto Andresen, Glostrup.

LØBSKALENDEREN

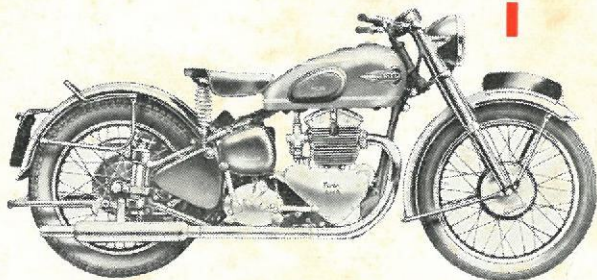
Oktober:

- 18. Motocykle-Klubben Svendborg — trial.
- 18. Frederiksborg Amts Motoklub — trial.
- 18. Vejle Motor Club — moto-cross.
- 25. Motoklubben Vestfyen — trial.

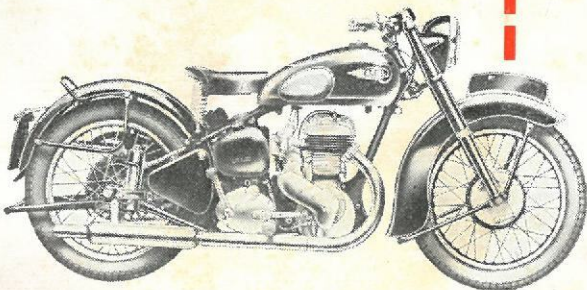
November:

- 1. Sports Motoklubben Odin — trial.
- 1. Midtsjællands Sports Motoklub — trial.
- 1. Randers Motor Sport — trial.
- 8. Aarhus Motor Klub — trial.
- 15. Fyens Motor Sport — trial.
- 15. Søborg og Omegns Motoklub — trial.
- 22. Jyllands Motor Sportsunion (2. afd. af DM 1953/54) — trial.
- 29. Bøge Motor Klub — trial.
- 29. Klubben »Dansk Motor Sport« (Sjællandske trial mesterskaber) — trial.

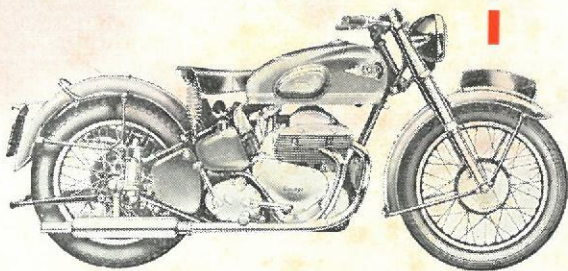
ARIEL



Model HUNTER TWIN



Model VB



Model 4G MARK II



En umiddelbar betragtning af de forskellige ARIEL modeller vil straks overbevise enhver om, at ARIEL er den fornemste motorcykle — smukkere og mere gedigen udførelse findes ikke. Men ARIEL betegner tillige højdepunktet indenfor hver model. Den firecylindrede model 4G er verdens hurtigst accelererende standardmaskine med et kraftoverskud uden lige. Twin-modellerne er ufattelig smidige i trafikken og hurtige og bekvemme på landevejen. De een-cylindrede Hunter-modeller er velkendte som »bedst i deres klasse«, og det var som bekendt en model VHA, der vandt det sidste hastigheds-løb med 144 km/t — 12 km/t hurtigere end nr. 2. Model VB er ganske simpelt verdens bedste sidevognsmaskine.

Repræsentant for Danmark:

ISIDOR MEYER

GRUNDLAGT 1900

ST. KONGENSGADE 67 - KØBENHAVN K

