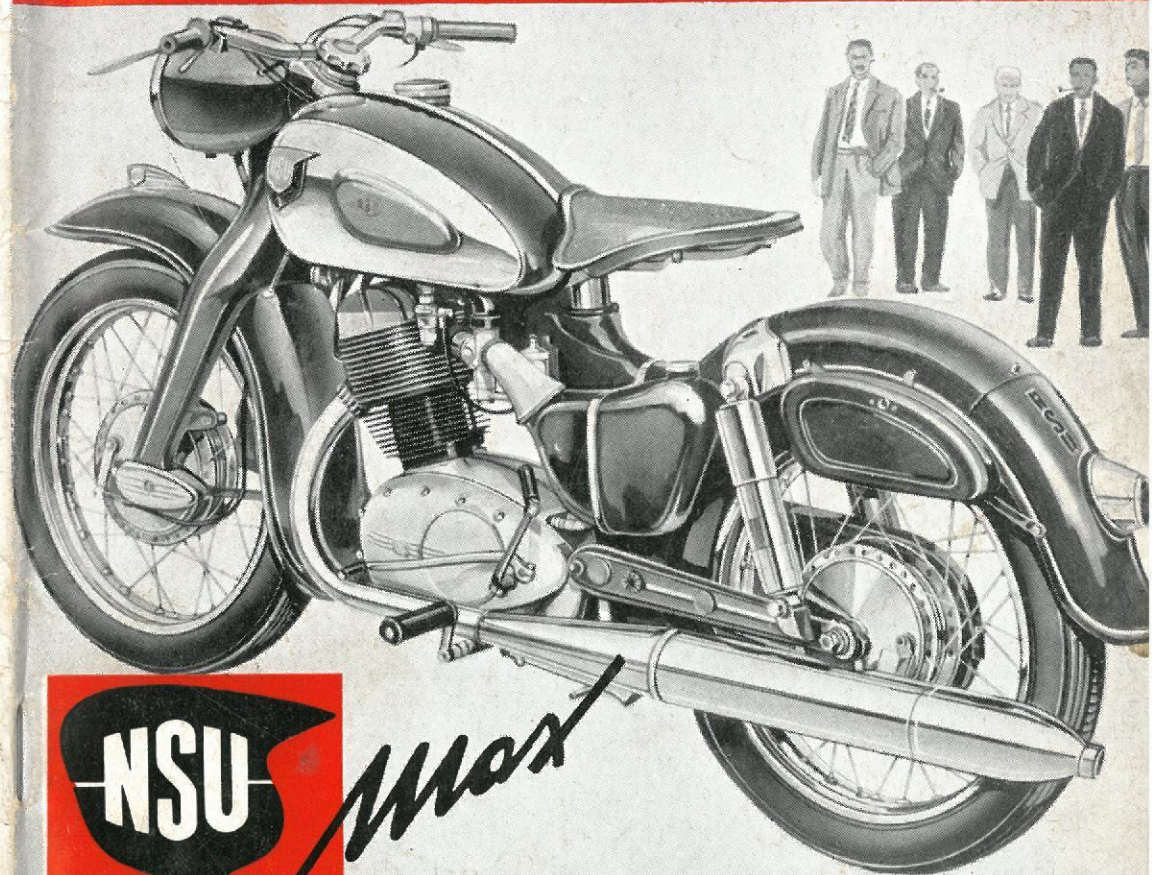


Nr. 4. April 1958

Kr. 1,75

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



Max

De får mest for pengene med en NSU Max
Super Max 250 ccm. 18 BHK, indstillelige, udv.,
hydrauliske dæmpere. Fuldnabsbremses. Over-
liggende knastaksel. Centralramme. Fuldt for-
chromet udstyr. Med dobbeltsæde eller bag-
sæde kr. 5135,-

Special Max. Tekniske specifikationer som Super
Max, men med indv. affjedring af bagstellet.
Med dobbeltsæde eller bagsæde kr. 4673,-

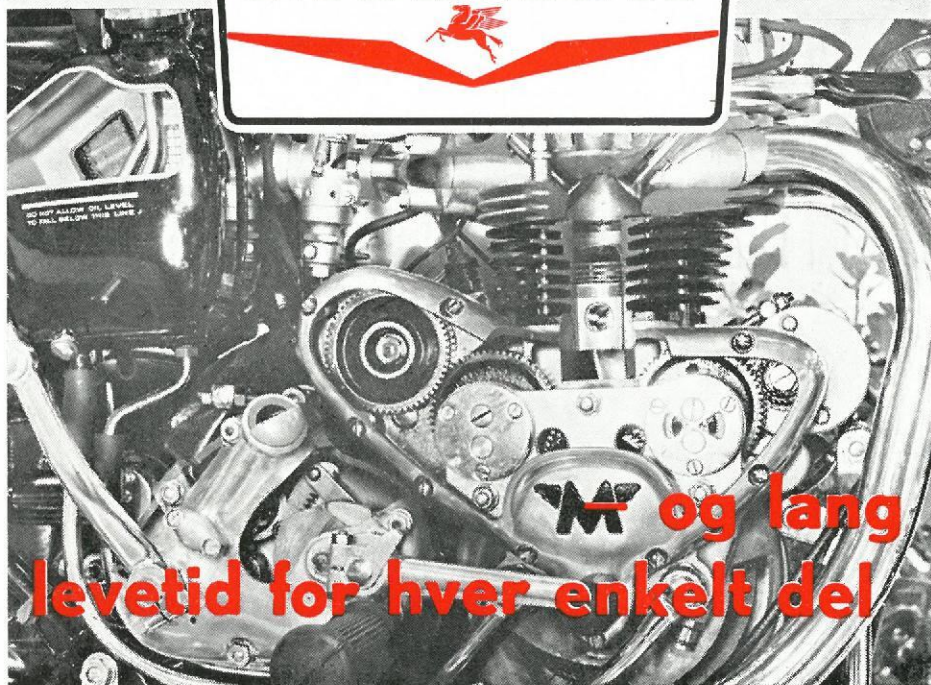
Super Fox 125 ccm. 8,8 BHK. Overliggende
knastaksel. Profilstyr. Med dobbeltsæde eller
bagsæde kr. 2800,-

IMPORTØR: FRED. RASMUSSEN — ODENSE

Toppræstationer



Mobiloil

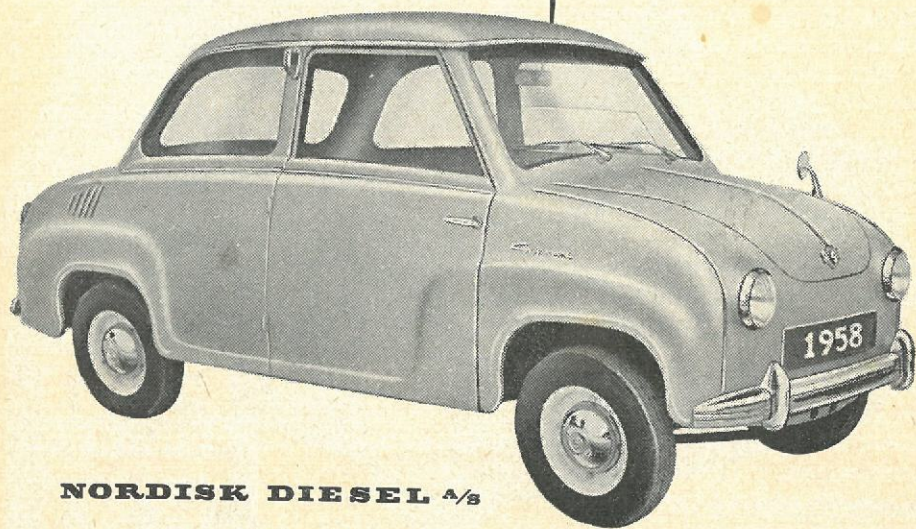


**— og lang
levetid for hver enkelt del**

Mobil Oil Danmark A/S

Køb en **GOGGOMOBIL** - og sæt resten i banken!

De sparer penge ved anskaffelse og drift, når De køber en Goggomobil - og De sparer uden at skulle undvære noget. Goggomobilen er kvik, komfortabel og forbavsende rummelig. Lær den at kende - se hvor meget bil De kan få for kun kr. 9.700,-. Udbetaling kr. 4.352,-, pr. md. kr. 217,60.

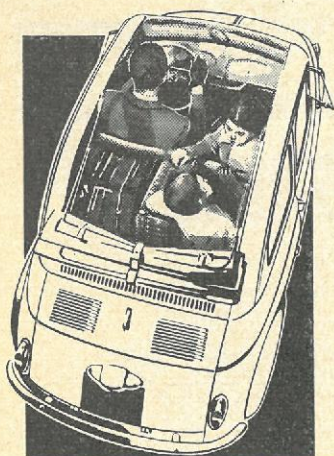


NORDISK DIESEL $\frac{4}{8}$

København SV — Hilda 101

Autoriserede Goggomobil-forhandlere over hele landet

Den ny FIAT 500



- og så har den soltag
styretøj som de fineste
sportsvogne og
selvcenterende
bremser.

De får meget mere for færre penge i den nye Fiat 500 - 1958. Den spil-levende luftkølede 4 takt-motor på 500 ccm giver Dem *større* motoreffekt - 15 hk- og højere tophastighed - over 90 km/t. — *Ekstra* lavt omdrejningstal betyder længere levetid og uover-truffen økonomi: 22 km pr. liter benzin, 100 km for 4 kroner og 9 øre! FIRE gear fremad giver - fremfor kun tre - glidende og hurtig acceleration.

Fiat 500 Standard kr. 9.474,-.

Udb. kr. 4.158,- og derefter
kr. 260,- pr. måned (bemærk kun 24 rater).

Leveres også de Luxe kr. 10.000,-.

Priserne er excl. levering



IMPORT: NORDISK FIAT A/S
Griffenteldsgade 32, Kbhvn. N.
Telf. LU. *5800

— fra kontinentets største bilfabrik

FIAT
den nye
500

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*

11. ÅRG.

15. April 1958

NR. 4

Redaktion og ekspedition:
Nikolaj Plads 5, Kbhvn.-K.
Postgiro 68833
Tlf. Palæ 8293

Ansvarhavende redaktør:
Mogens H. Damkier

Årsabonnement kr. 17,50
Løssalgspris kr. 1,75

Norsk afdeling
Postbox 2017 - Oslo K.

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

GENTOFTE BOSTRYKKERI



Motorcykler og motorcykel- beskatning	211
Lyn og torden	214
Gilera og Guzzi på det danske marked	219
Det forsømte kølesystem	227
To nye Porsche-modeller...	233
Amal karburatortabel	237
Et virkeligt bil-museum ...	242
Tuning af fire-takere III...	246
Maskinkontrol	251
Ingen epokegørende nyheder i Geneve	254
Teknisk brevkasse	259
Rallies, Trials and Gym- khanas	264
Fra bane og vej	265
Kort sagt	269
Fransk scooter på det dan- ske marked	272
Løbskalender	272

Motorcykler og motorcykel-beskatning

Udviklingen i bestanden af motorcykler i Danmark har i de senere år haft et højest usædvanligt forløb.

Arene forud for 1953 var præget af indgribende import-restriktioner, som kun muliggjorde en årlig tilgang på 2—4000 køretøjer. 1953 og 1954 bragte omsider en mærkbar udvidelse af antallet af købstilladelser, og da der endvidere var et betydeligt salg »på dollarbasis«, nåede man op på indregistreringstal på henholdsvis 24.000 og 29.000. Men allerede året efter gennemførtes atter en vidtgående nedskæring af tildelingene. Indregistreringen blev halveret (til 14.000), og nedgangen fortsatte i de følgende år (11.000 i 1956, 8500 i 1957); siden sommeren 1957 er der som bekendt ikke udstedt købstilladelser, og hele omsætningen er nu belastet med den forhøjede omsætningsafgift.

Indgrebene i form af restriktioner og skatter har medført langt større svingninger i salget af motorcykler end i salget af biler og har naturligvis i høj grad vanskeliggjort motorcykelbranchens arbejde.

Omsætningsafgiftens forhøjelse betyder, at de mindste motorcykler i indkøb nu fordyres med 70 pct. og de større køretøjer med ca. 80 pct.

En omsætningsafgift af denne størrelse er udtryk for, at myndighederne stadig — i 1958 — betragter motorkørsel som en luksuspræget foreteelse. Knallertkørsel danner dog som bekendt en undtagelse, men det er unægteligt vanskeligt at finde en rimelig begrundelse for, at den forbedring af ens transportforhold, som opnås, når man erstatter en knallert med en lille motorcykel, skal beskattes så meget, som tilfældet er.

Der tales fra politisk side hyppigt om den nationaløkon-

miske værdi af arbejdskraftens bevægelighed, ikke mindst i forbindelse med problemet »arbejdsløshedserne«. Men samtidig afskærer man i stort omfang arbejderne fra at udnytte en motorkørsel, der ville være effektiv i så henseende.

I relation til vort valutaproblem er motorcykleimporten af meget ringe betydning. De 7400 motorcykler, som importeredes i fjor, kostede et beløb på 11,6 mill. kr. (gennemsnitlig 1570 kr. pr. stk.); det svarer til 1 promille af vor samlede import.

Den omstændighed, at motorcyklernes parkeringsbehov ikke påfører det offentlige nævneværdige udgifter, bør vel også erindres i forbindelse med motorcykelbeskattningen.

Det er iøvrigt netop 11 år siden, regeringen nedsatte en kommission til forberedelse af en revision af motorbeskattningen, som var ganske utidssvarende allerede i 1947. Kommissionens betænkning kom for snart 4 år siden. Intet af kommissionens forslag er gennemført. Der er tværtimod gennemført ændringer, som går i modsat retning af, hvad kommissionen anså for økonomisk rationelt.

Således som udviklingen skrider frem, er det indlysende, at vi ikke alene må økonomisere med landets valutabeholdninger, men også med pladsen i trafikken. Det er ikke alene et parkeringsspørgsmål, hvor stor plads et køretøj optager, for det har så sandelig også betydning for landevejenes og byernes hovedfærdselsårer, fordi en hvilken som helst vejbane har sin maksimale kapacitet målt i kvadratmeter køretøjer og kvadratmeter sikkerhedsafstand — sidstnævnte dikteret af den naturlige kørehastighed på den pågældende vejstrækning.

Hvis man var en smule fremsynet i dette land, ville man aldeles omgående reducere omsætningsafgiften på motorcykler f.eks. op til 350 ccm samt på vogne med en nærmere fastsat maksimal længde. Men man er desværre aldrig mere fremsynet end en regeringsperiode nødvendig, for har den ene regering foretaget uheldige dispositioner, er det jo den letteste sag af verden at overlade det sørgelige resultat til en ny re-

gering. Tænk om det enkelte individ i samfundet kunne slippe for konsekvenserne af de dumheder, det havde begået de sidste fire år, det ville jo være herligt, men desværre er det jo sådan, at man ikke alene kommer til at bøde for sine egne dumheder, vi kommer også alle til at lide under den kortsynethed, der er blevet praktiseret i forbindelse med landets naturlige motorisering.

Også beskattningen på sidevogne forekommer helt urimelig, når man betænker den gavn og glæde, en familie kan have af at sætte en sidevogn på solomaskinen. Tidligere var sidevognen beskattet med en omsætningsafgift på 25 pct., men samtidig med dollarpræmieringens forvandling til omsætningsafgift satte man skatten på sidevogne op til 70 pct., og senere er den så blevet reduceret til 65 pct. En letvægtsidevogn, der fra fabrikken koster kr. 1100,— kommer på den måde op på kr. 1815,— foruden udgifter til bespænding, indregistrering og omgearing. Vil et ægtepar have deres barn med i skoven, så må de skam også betale for det.

Morsomt nok foreviges det yndige land Danmark i propagandafilms altid på den måde, at alle de så uhyre lykkelige mennesker færdes i den så uhyre skønne natur, for vi lever i et meget frit og meget demokratisk samfund, og der er taget alle hensyn til den store masses velbefindende, og velfærdsstatens vise fædre vil jo meget hellere se de unge mennesker drage af sted i en lille vogn, end man vil se folk fare af sted på et af disse usunde køretøjer, som man ikke alene har mulighed for at betale, men som også kan give en forfærdelig masse usund frisk luft. Blæstens land er jo samtidig landet med de hermetisk tillukkede jernbanevinduer. Den slags udskejelser er der da heldigvis sat en stopper for.

Men det er komplet ligegyldigt, hvor meget man skriver om disse forhold, for de bliver jo ikke anderledes. Biler og motorcykler er og bliver et skatteobjekt, og ingen vil betragte motoriseringen på anden måde. Hvordan dette land skulle have klaret sig uden motorisering, tør man ikke tænke på.

Det skal være en fornøjelse at køre bil ... lige fra starten

Flere kører på Esso end på noget andet mærke, fordi det halve af fornøjelsen ved at køre bil er bevidstheden om, at alt fungerer perfekt. ESSO EXTRA MOTOR OIL yder den højst tænkelige beskyttelse i alle vogne – til enhver tid. ESSO EXTRA BENZIN og ESSO REGULAR BENZIN giver motoren et overskud af kraft, sikrer lynsnar ac-

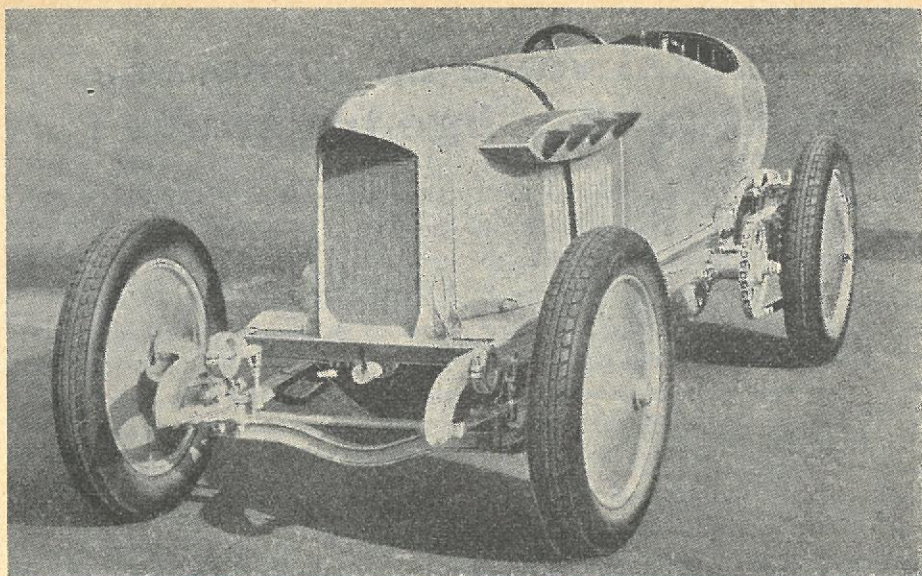
celeration – og gør det hele så legende let ... og der er altid en Esso-station i nærheden.

P.S. Skal De på bilferie til udlandet i år? ... så husk ESSO TOURING SERVICE. De skal blot udsylde et bestillingskort, som fås på enhver ESSO-station – så får De gratis tilsendt 1. klasses kortmateriale – med ruteforslag indtegnet.

Ind til

Esso





Blitzen-Benz bygget i 1909. Læg mærke til kødehjulene og de indstillelige friktionsdæmpere ved forhjulsaffjedringen.

LYN OG TORDEN

De brave teknikere hos Benz & Cie, Rheinische Gasmotorenfabrik AG, havde ærlig talt ærgret sig længe og grundigt over Daimler-Motoren-Gesellschaft's mange tekniske triumfer. Først præsterede Daimler-fabrikken den epokegørende Mercedes-serie, så Benz blev tvunget ind på helt nye tanker og lancerede Benz-Parsifal vognene. Derpå løb Mercedes med sejren i det franske Grand Prix 1908, tilmed foran to med store forhåbninger fremstillede Benz væddeløbsvogne. Intet under at Benz-fabrikens ledelse besluttede at gøre noget. Ellers var rivalen alt for alene om laurbærrene og navnlig om de federe ordrer.

Benz havde opnået smukke resultater i 1906 og 07 i turistløbene om Herkomer-pokalen. Den imponerende 60 hestes sports- og væddeløbsvogn fra 1907 var en storslået bil, og det følgende års Grand Prix model var fremragende — men bare ikke helt så fremragende som den tilsvarende Mercedes. Derfor gik Benz-teknikerne i gang med at bygge en bil, der skulle være så »wunder-

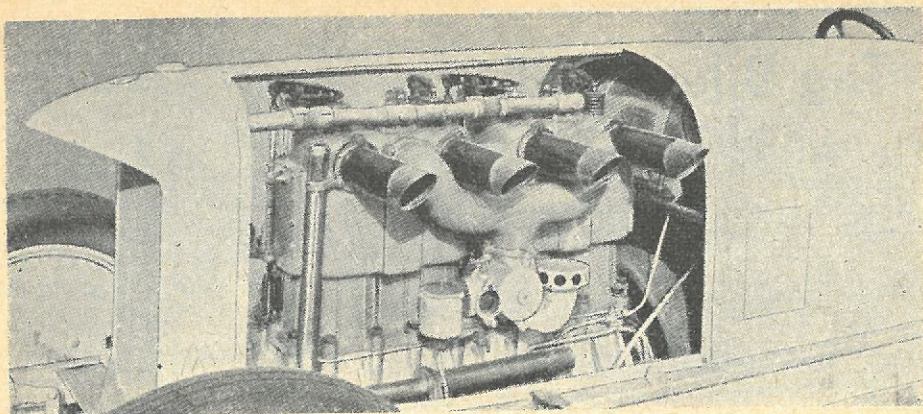
af
Collecteur

bar, kolossal und famos«, at Daimler-værkets vogne kunne sættes aldeles i skygge.

Opgaven blev løst med metodisk, tysk alvor. Uden anelse af et smil blev der taget fat, og for at sikre sig en »endgültig« overlegenhed blev den nye Benz væddeløbsmodel bygget uden hensyn til Grand Prix reglementerne. Fabrikken anlagde nemlig den betragtning, at det gjaldt om at skabe en bil, der var hurtigere end alle andre. Så fandtes der nok nogle løb at køre i og — om ikke andet — nogle rekorder at slå, inklusive den absolutte verdensrekord.

På denne baggrund og med 1908 G.P. modellen som teknisk ophav fødtes den legendariske *Blitzen-Benz*, der gjorde sin sensationelle entré i 1909.

G.P. motoren var et stort, firecylindret bæst på 155×165 mm, d.v.s. 12.454 ccm. Det første skridt var at øge slaglængden til



Den gigantiske motor i Blitzen-Benz set fra udblæsningsiden med de originale korte, stordiametrede udblæsningsrør.

200 mm, så slagvolumen kom op på 15.095 ccm. Det blev den berømte 150 hestes model, som nok var hurtig og sikrede fabriken sejre i hjergløb og sprinterkonkurrencer, men trods alt ikke var helt så »wunderbar« som tænkt.

Derfor blev en endnu mere »kolossal« motor udviklet med boringen øget til 185 mm, men slaglængden holdt på 200 mm for at bevare krumtappen. Det samlede slagvolumen for de fire gigantiske cylindre bragtes således op på 21.504 ccm. Dette kraftværk udviklede 200 hk ved 1600 omdr/min, og den kørte faktisk som det lyn, der gav den navn. Al dens udblæsning, der led meget nær som et veritabelt tordenvejr, forhøjede kun illusionen. Samtidige beskrivelser taler om »de opmuntrende dybe bastoner« fra vognens enorme udstødningsrør.

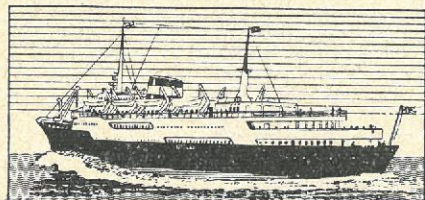
Blitzen-Benz modellen vakte berettiget opsig ved sin første offentlige fremtræden. Den franske veterankører *Victor Héméry* bragte det første eksemplar over til Brooklandsbanen og satte ny absolut verdensrekord den 8. november 1909 med 202,15 km/t. Desværre for Benz havde den amerikanske kører og konstruktør *Frank Marriott* opnået 205,45 km/t tre år forinden med sin Stanley dampvogn, men hans rekord anerkendtes ikke i Europa. Derfor vakte det uhyre glæde i Mannheim, da *Barney Oldfield* i oktober 1910 hævdede rekorden til 211,94 km/t med en Blitzen-Benz og fik resultatet anerkendt på begge sider Atlanten.

Faktisk bevarede Blitzen-Benz den absolute verdensrekord i 11 år, d. v. s. fra 1909 til 1922, og hævdede den tilmed uofficielt til 226,69 km/t, da *Bob Burman* kørte på Daytona i 1911, men han tilbagelagde kun den opmålte strækning i een retning, og siden 1910 har det været obligatorisk at gennemkøre rekordstrækninger i begge retninger.

Til rekorderne føjedes sejre i forskellige hjergløb og sprinterkonkurrencer, men det kneb unægteligt at finde regulære væddeløb, som Blitzen-Benz kunne deltage i. Den eneste mulighed var i virkeligheden løbene på den i 1907 åbnede Brooklandsbane, og det blev da også her, den store Benz vogn kom til sin ret.

Héméry havde allerede vist, at Blitzen-Benz følte sig hjemme på Brooklands, og i 1910 sendte fabrikken en lille Benz (4 cyl. 105×165 mm, 5715 ccm) over til firmaets engelske repræsentant, The Brompton Motor Co. i London. Vognen — en modificeret »Prinz Heinrich« model — blev efterfulgt af en fabrikskører ved navn *Fritz Heim*, som aledeles omgående lagde sig ud med alle. Herr Heim kritiserede alt hos den engelske repræsentant, alt på Brooklands — kort sagt alt engelsk. Bedre blev det ikke, da han ikke opnåede den førsteplads, han på forhånd havde prælet med. Heim forlod England, mere gram i hu end han ankom, og drog senere til USA med en anden Benz. Synderlig populær kan han ikke have været i amerikanske racer kredse, for de andre kø-

Tag Bilen med til NORGE



med Stabilisatorskibet
„Prinsesse Margrethe“

KØBENHAVN-OSLO

D.F.D.S. nye Motorskib „Prinsesse Margrethe“ besejler Ruten mellem København og Oslo. Fra 20. Juni vil Ruten blive betjent af de to hurtige og moderne Motorskibe „Prinsesse Margrethe“ og „Kronprins Olav“. M.s. „Prinsesse Margrethe“ er forsynet med Stabilisatorer, der sikrer en rolig og behagelig Sejlads, selv under urolige Vejrforhold.

I Sommersæsonen vil der være forbindelse 6 Gange ugentlig i begge Retninger. Biltakster fra Kr. 65,—.

FREDERIKSHAVN-OSLO

Fra 26. Juni vil der ligeledes for denne Rutes Vedkommende i Sommersæsonen blive Forbindelse 6 Gange om Ugen med de to Motorskibe „Aalborghus“ og „Vistula“. Biltakster fra Kr. 50,—.

I Højsæsonen vil der desuden blive indsat et Ekstraskib udelukkende til Befordring af Passagerautomobiler. Dette Skib, som har Plads til 75 Biler, vil sejle sideløbende med m.s. „Aalborghus“.

*Billetter og nærmere Oplysninger
hos rejsebureauerne*

D.F.D.S.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

rere stoppede ham på hovedet i en tønde med brugt olie.

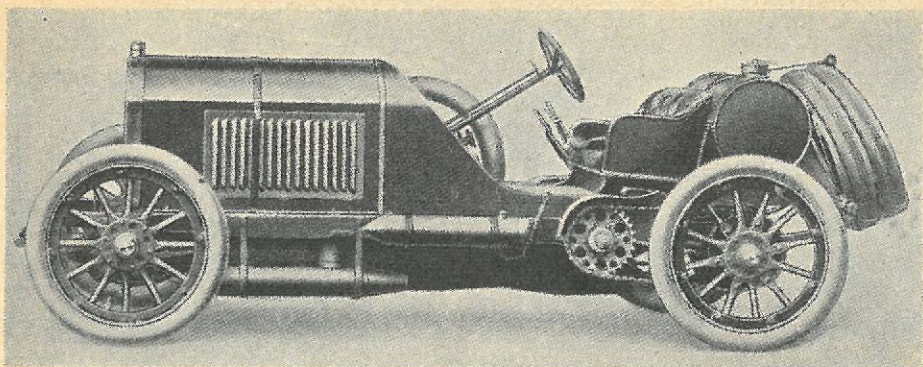
Brompton Motor Co. beholdt ganske stille den lille Benz og fik fabrikkens tilladelse til at lade den køre i et løb af en mand fra firmaet, L. G. Hornsted, bedre kendt som »Cupid« Hornsted. Resultatet blev en sejr og tilladelse til at beholde vognen den næste sæson. Hermed var grunden lagt til »Cupid«s bedrifter med Benz-vogne på Brooklands.

1911 gav flere førstepladser og adskillige banerekorder i den pågældende klasse, men året bragte også en ret dramatisk oplevelse for Hornsted. I et løb fløj Benz'ens kølerdæksel af og ramte Hornsted lige mellem øjnene. Hans briller gik i to stykker, og blindet af blod sad Hornsted i vognen, der skød hen ad Byflet dosseringen med mere end 180 km/t. Trods smerterne huskede han at holde speederen i bund, så vognen ikke skiftede position på banen, men førtes gennem det lange sving ved selve banens stejle dossering. En noget chokeret Hornsted sluttede på andenpladsen.

Som en anerkendelse af Cupid's fine præstationer med Prinz Heinrich vognen i 1911 sendte fabrikken en 150 hk model (4 cyl., 155×200 mm) 15.095 ccm over til 1912 løbene, og da han også skaffede mærket smukke resultater med denne vogn, arriverede den legendariske Blitzen-Benz med 21-liters motoren i 1913.

Blitzen-Benz adskilte sig ikke meget fra 150 hk modellen. Motoren var bygget op på samme måde, d. v. s. to gange to sammenstøbte cylindre anbragt på et gevaldigt krumtaphus. I det faste topstykke (et for hvert cylinderpar) var der anbragt 4 topventiler pr. cylinder (styret af stødstænger fra en knastaksel i krumtaphuset). Hver cylinder havde 2 tændrør, og 2 magneter leverede den fornødne strøm. Blitzen-Benz motoren havde tryksmøring, men 150 hk modellen måtte klare sig med stænksmøring. Ved 1600 omdr/min udviklede den imponante motor 200 hk.

En forsvarlig kobling overførte alle 200 hk til en kort drivaksel, som gennem en fire-trins gearkasse leverede de fleste af



Benz Grand Prix fra 1908. Denne vogn var grundlaget for konstruktionen i Blitzen Benz.

dem videre til differentiallet på en tværgående aksel, der bar to store kædehjul. Derfra blev baghjulene trukket med to gevaldige kæder.

Vognen var ret smal (sporvidde 1320 mm), temmelig høj og lang (akselafstand 2775 mm), men forholdsvis let (1200 kg), så dens ydeevne var fantastisk. Det var i virkeligheden de datidige dæk, der var dens værste handicap.

Frygtindgydende så den ud, men Hornsted har understreget for mig, at dens køreegenskaber var utroligt gode. »Den store Benz gik gennem et sving som et tog på skinner og på en måde, ingen anden bil kunne klare,« var hans udtalelse.

Hvor stabil en Blitzen-Benz var, illustreres bedst af en enestående rekord, som Hornsted havde held til at erobre — noget mod sin vilje.

Cupid havde Blitzen-Benz på Brooklands en dag for at træne til timeverdensrekorden og afprøve forskellige dæk. De bedste holdt ikke meget mere end 90 km ved høj hastighed. De fleste var flået i laser efter 30 kilometers kørsel.

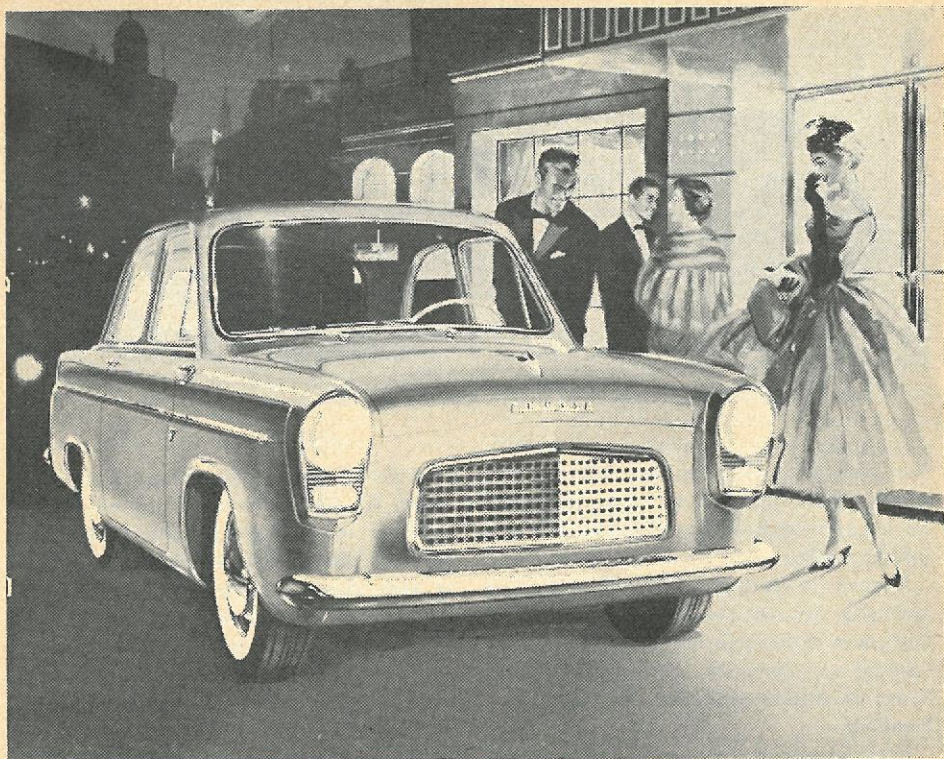
J. H. Toop var med som passager i Blitzen-Benz, og da Hornsted lod den strække rigtigt ud, skete det uundgåelige. Et bagdæk — det højre — eksploderede. Resterne af det kilede sig fast i kædetrækket og låste hjulet aldeles urokkeligt fast. Øjeblikkeligt gik vognen i skred, kurede små hundrede meter sidelæns, snurrede tre gange rundt og fløj baglæns op ad dosseringen lige

mod det uhyggelige jerngitter, der adskiller banen fra Byflet vejen. Hornsted så allerede sig selv spiddet på gitterværket med 1200 kg Blitzen-Benz overpå og besluttede at gøre noget, skiftede desperat ned i tredje gear og gav motoren fuld gas, da koblingen bed igen. Vognen skiftede brat fra 80 km/t baglæns til samme fart fremad, snurrede atter rundt og landede endelig i en kloakpumpstations mildt duftende omgivelser.

I alt havde Blitzen-Benz da tilbagelagt en fuld kilometer i skred, hvilket til dato er britisk rekord. Det utrolige var, at vognen holdt sig på ret køl, og at ingen kom noget til — bortset fra den arme Toop, hvis næse var svulmet op til dimensioner som et gåseæg, fordi Hornsted havde jaget en albue ud, da han måtte på hårdt arbejde ved rattet.

Hornsteds »Big Black Benz«, som faktisk var mørkeblå, hjemførte utallige førstepladser og rekorder på Brooklands, og i juli 1914 deltog Cupid i Ostendeløbene med vognen. Kort efter udbrød krigen, og Blitzen-Benz blev i Belgien. Dens senere skæbne er hyldet i en vis mystik. Måske er det Hornsteds vogn, der nu findes på Daimler-Benz museet i Untertürkheim, måske kom den alligevel tilbage til Brooklands, for H. V. Barlov kørte en Blitzen-Benz på Brooklands i 1922. Denne vogn kørte John Duff ud over dosseringen ved senere lejlighed, og dermed gik den ud af historien,

Blad venligst frem til side 268



De bli'r så glad for
FORD ANGLIA
 når dens raffinerede skønhed gør sig i det bedste selskab

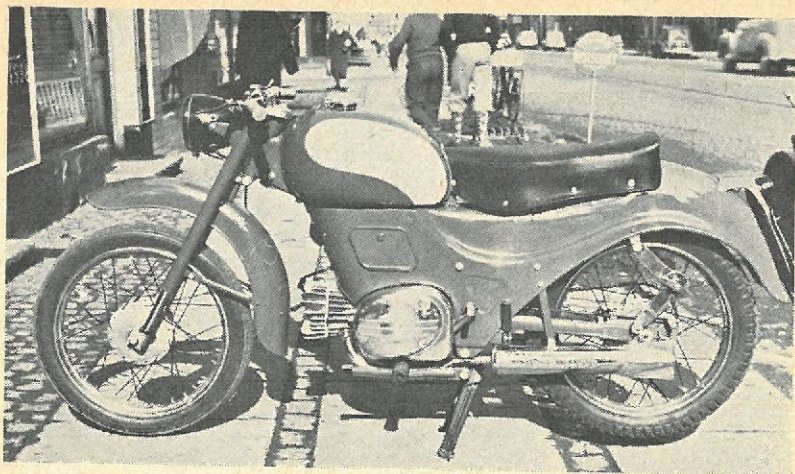
I kvarterer, hvor det stråler af lys og luksus, ser De også Anglia køre frem. Som en selvfølge tiltrækker den mennesker med smag og kultur, for Anglia har det udseende, der passer europæeren af i dag: den diskrete, men alligevel overlegne skønhed. Dens raffinerede fremtoning gør sig i det bedste selskab.

Det er også en af grundene til dens imponerende succes. Nogle køber den først og fremmest for dens overlegne kørselsegenskaber, andre på grund af dens eminente økonomi, men for alle forhøjes glæden over Anglia ved dens luksusudstyr, raffinerede linieføring og elegante pastelfarver. Hele Europa er begejstret!



Anglia skabt med sans for skønhed...





Guzzi Zigolo har som så mange tidligere modeller af dette mærke og ligesom de berømte racermaskiner i 350 ccm klassen vandretliggende cylinder. Motoren har en så fin karakteristik, at selv erfarne motorcyklister nægter at tro, at dens slagvolumen kun er på 98 ccm.

GILERA OG GUZZI

på det danske marked

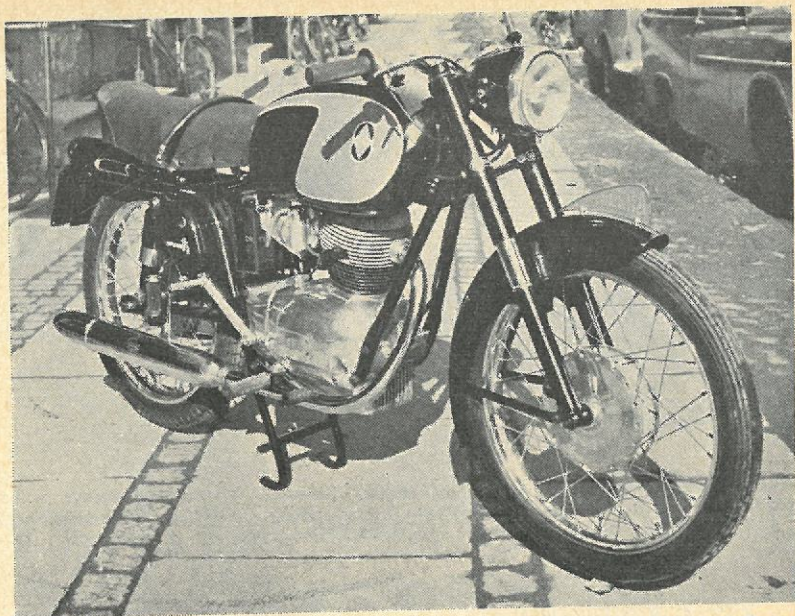
De italienske motorcykler har aldrig fået rigtigt fodfæste på det danske marked af den simple grund, at priserne har været alt for høje. Efter krigen har der været en rasede efterspørgsel på motorcykler i Italien, hvilket har medført lange leveringstider og fuld beskæftigelse på de fleste fabrikker — og der er mange motorcyklefabrikker i Italien. Kun Lambretta og Vespa er blevet eksporteret i større antal, men nu begynder interessen at blive aftagende på hjemmemarkedet, af hvilken grund man begynder at interessere sig for eksporten. Det er imidlertid ganske indlysende, at flere af de mindste italienske fabrikker før eller senere må bukke under i konkurrencen, men lige så sikkert er det, at de to store og gamle virksomheder, Gilera og Moto Guzzi, vil klare sig stolt. Gilera har fabrik i Argentina, da de italienske motorcykler fortrækkes i de latinamerikanske lande, og Gilera er nu kommet så godt ind på det engelske marked, at dette mærke er blevet

det mest solgte af de importerede maskiner.

Det almindelige eksportfremstød understøttes af en prisreduktion på visse maskiner til eksport, og i dag er både Gilera og Guzzi på det danske marked til absolut konkurrencedygtige priser, ikke mindst når man tager kvaliteten i betragtning. Importøren, Axel Wang Hansen, koncentrerer sig om en 175 ccm model fra både Guzzi og Gilera og Guzzi Zigolo på 98 ccm.

Sidstnævnte maskine vil vi karakterisere som et fint lille fuldblodskøretøj for de unge mennesker, der skal starte en karriere som motorcyklister uden at have ubegrænset kapital til rådighed, men samtidig dækker den et behov for de motorcyklister, der ikke mere er bjergtaget af de helt store hastigheder, men som til gengæld ikke kan finde sig til rette på en scooter.

Guzzi's Zigolo har den karakteristiske, vandretliggende cylinder, der på denne maskine er støbt i letmetal med hårdforro-



Gilera Gran Turismo på 175 ccm har opnået en meget stor popularitet også i motorcyklernes hjemland, England. Det er en meget fornem konstruktion, men den holder sig mere til den traditionsbundne stil end f. eks. Guzzi's 175 ccm model.

met cylinderflade, hvilket erfaringsmæssigt giver en enorm slidstyrke og meget effektiv køling. Denne udformning har tillige medført, at der kun skal blandes 2 pct. olie i benzinen — altså et blandingsforhold på 1:50. To-takt motoren afviger iøvrigt fra de almindelige principper ved at være monteret med en drejeventil i indsugningen, og dette holder ikke alene nogenlunde styr på forbruget, ventilen bevirker tillige, at motoren går smukt to-takt selv ved lave belastninger. Det specifikke forbrug ligger på 380 gram pr. hestekrafttime, og standardforbruget (ved ca. 40 km/t) er 2,2 liter pr. 100 km.

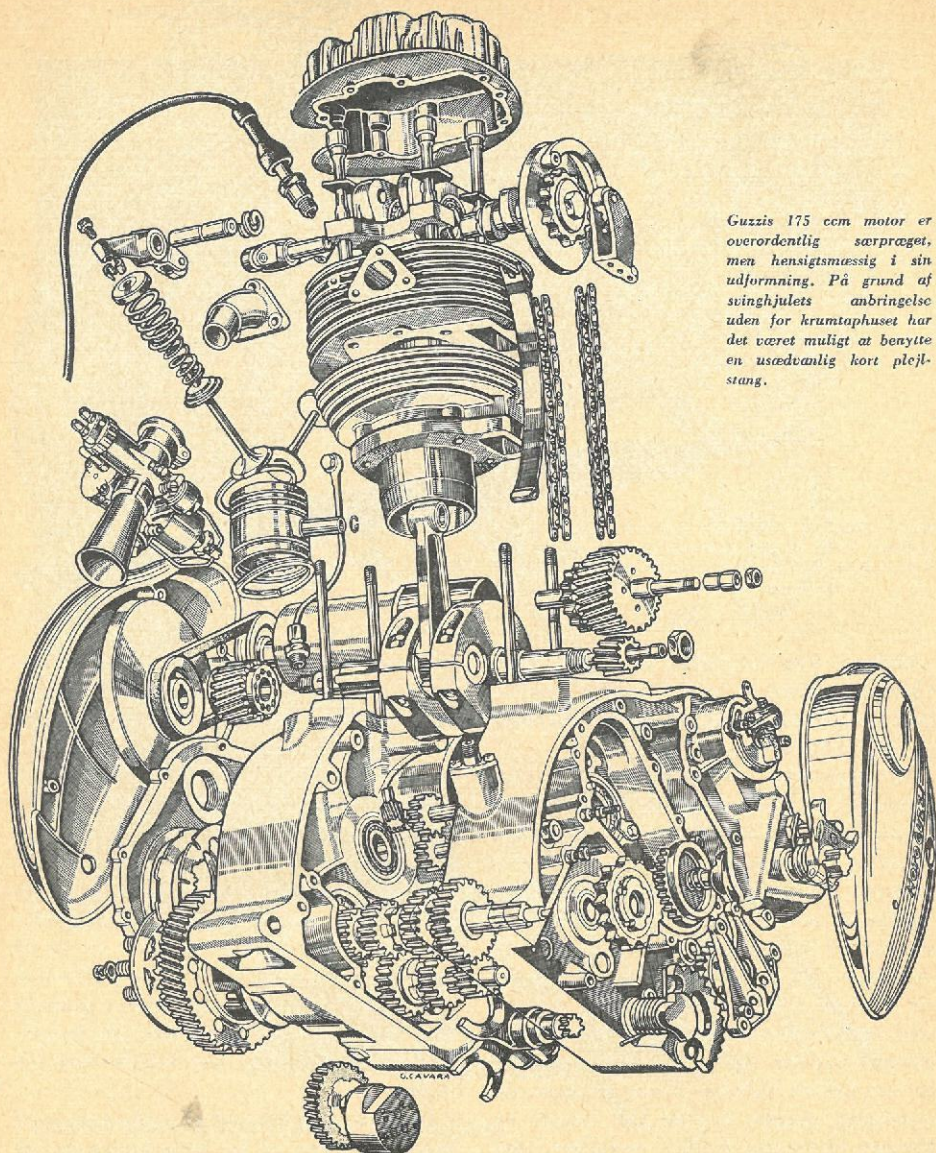
Motoren trækker koblingen gennem tandhjul, og gearkassen driver baghjulet gennem kæde. Der er tre udvekslingsforhold, og skiftningen sker ved hjælp af dobbeltpedal, som ifølge italiensk praksis er anbragt på højre side af maskinen. Det er en ren kvadratmotor med såvel boring som slaglængde på 50 mm, kompressionsforholdet er 7,5:1, og effekten er 4,6 hk ved 5200 omdr/min, hvilket giver maskinen en tophastighed på 81 km/t med rytteren i oprejst stilling og 70,5 km/t med to personer.

Stellet er udformet som et centralrør og medbærende plade, som tillige danner bagskærmen. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel med centralfjeder, og dæmpningen foregår med to indstillelige friktionsdæmpere — denne form for dæmpere foretrakkes meget i Italien på grund af muligheden for indstilling af dæmpervirkningen, og man finder friktionsdæmpere alene eller som hjælpeaggregater på flere italienske racermaskiner.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel, bremserne er udformet som fuldnavsbremser, og dækstørrelsen er 2,75-17 på forhjulet og 2,50-17 på baghjulet. Prisen inklusive omsætningsafgift er kr. 2425,—.

Guzzi's anden model er den populære Lodola med 175 ccm fire-takt motor med overliggende knastaksel. En italiensk turistmodel må nord for Alperne betegnes som en sportspræget maskine, og Lodola er på dette punkt ingen undtagelse. Det smalle styr og tankens form bidrager til dette indtryk.

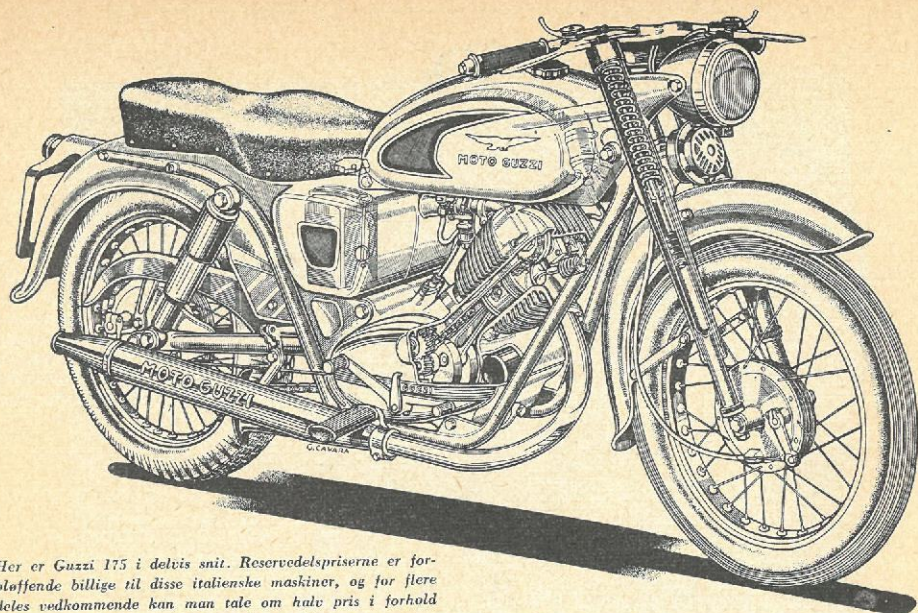
Motoren er på mange punkter særpræget, men den er tillige et studie i god mo-



Guzzis 175 cc motor er overordentlig særpræget, men hensigtsmæssig i sin udformning. På grund af svinghjulets anbringelse uden for krumtaphuset har det været muligt at benytte en usædvanlig kort plejstang.

torkonstruktion. Motor og gearkasse er bygget sammen i en blok, og primærtransmissionen mellem motor og kobling sker ved hjælp af skråtskærne tandhjul. Cylinderen hælder fremover i en vinkel på 45° fra det lodrette plan, hvilket giver størst chance for at forhindre motorvibrationer i at forplante sig til stellet, og da man i begyndelsen af trediverne i det store og hele

gik bort fra den fremadhældende cylinder til fordel for den lodrette cylinder, skyldtes dette hensynet til udseendet, selv om de abblanceringsapparater, der nu kan afbalancere en encylindret motor meget fint, først retfærdiggjorde dette skridt på et langt senere tidspunkt. Den skrå cylinder medfører tillige, at man kan benytte sig af en lavere byggehøjde, og om den lodrette cylinder er



Her er Guzzi 175 i delvis snit. Reservedelenspriserne er forbløffende billige til disse italienske maskiner, og for flere deles vedkommende kan man tale om halv pris i forhold til de engelske og tyske maskiner.

smukkere, kan vel i høj grad diskuteres. Cylinderblokken er iøvrigt støbt i letmetal med indpreset foring, og også topstykket er af letmetal.

Krumtapakslen er en typisk Guzzi-udformning, da den kun består af akseltappe, kontravægte og krumtapsøle, medens det egentlige svinghjul ligger uden for krumtaphuset. På dette punkt har man dog bøjet sig for de æstetiske krav ved at indkapsle svinghjulet bag et dæksel, medens man på den store 500 ccm politimodel stadig kører med et fritliggende svinghjul så stort som en pålægsmaskine. Når svinghjulet er anbragt udenfor det egentlige krumtaphus, er det for at reducere krumtapslagets dimensioner således, at man kan benytte en kortere plejlstang, hvilket nedsætter vægten på de frem- og tilbagegående dele. På illustrationen ser man tydeligt, hvordan kontravægtene er opslidsede således, at krumtapsølen ved hjælp af bolte kan spændes og klemmes fast i kontravægtene.

Den overliggende knastaksel er monteret i kuglelejer i en solid lejbuk, og den trækkes gennem en kæde med automatisk kædestrammer. Tændingsanlægget er udformet som batteritænding, og afbryderkontakten

er i direkte indgreb med taktakslen. Dynamoens trækkes af en kilerem direkte fra krumtapsakslen, og dynamohuset er også indbygget i motorblokken, men dog ikke anderledes, end at hele dynamoen kan udtages ved eftersyn.

Der er i det hele taget lagt stor vægt på lette reparationer, og blot man tager sidedækslerne af, kan man komme til kickstarterfjeder, gearpedalfjeder og hvad der ellers kan tænkes udskiftet inden en egentlig hovedreparation. Dette lyder måske nok som en selvfølge, men på mange motorer kan der være arbejdsløn for 100 kroner, blot en fjeder til et par kroner skal udskiftes.

Olietank, batterikasse og værktøjsrum er bygget sammen til en helhed, der er anbragt direkte bag motorblokken, og når dobbeltsadlen vippes tilbage, er der adgang til olietankens påfyldningsdæksel.

Stellet består af en dobbelt rørramme, og baghjulet er ophængt i en svinggaffel af fjedret af to teleskopiske fjederaggregater med hydraulisk dæmpning. Ved kørsel med bagsædepassager kan man med fordel flytte de to fjederaggregater til en mere lodret stilling, hvilket giver korrekt affjedring og



**tager den uforudsete situation
med i beregningerne . . .**

De kører altid trygt på Firestone P 300! På grund af sin helt moderne slidbane konstruktion er dette dæk skabt til at indfri de krav, som nutidens automobiler stiller med hensyn til: hastighed, hurtig acceleration, effektiv bremseevne, skridsikkerhed og komfortabel kørsel. Firestone P 300 er fremstillet af materialer, der sikrer dækket en ekstra lang levetid.

*Flest kilometer
pr. krone*





prima

— *fin beliggenhed . . .*

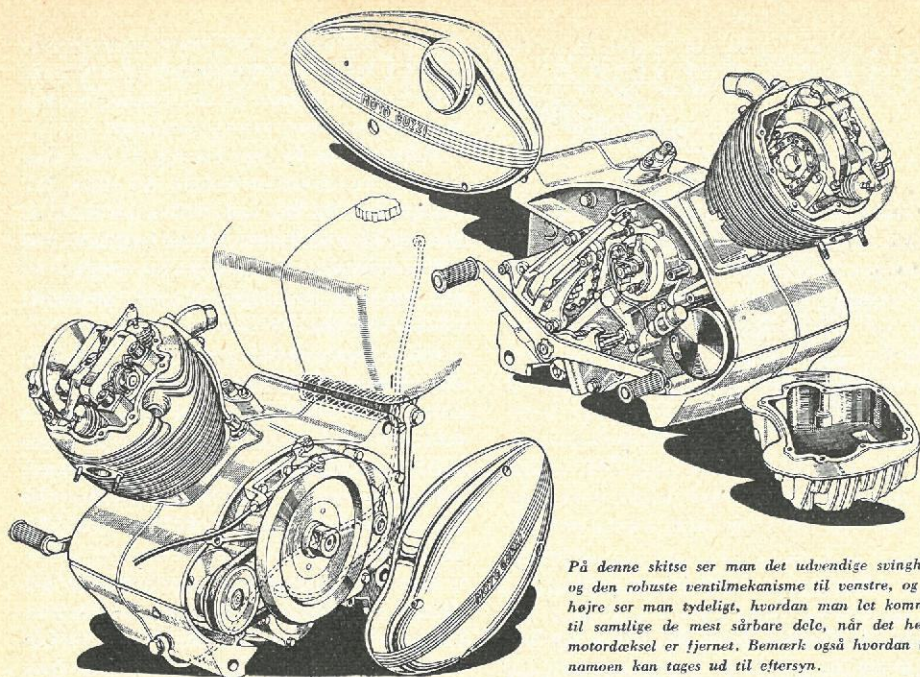
Prima's vejbeliggenhed er enestående, for motoren ligger midt i køretøjet. De to nye modeller er tilmed markedets mest moderne scootere med elegante linier, elektrisk starter, ur, bagsæde, reservehjul, cromlister og — for sikkerhedens skyld — 10" hjul med fuldnavsbremser. De nye Prima fås i fire farver: grøn, blå, gul og rød.

Prima III: 150 ccm, 7,4 BHK
kr. 4282.—

Prima V: 175 ccm, 9,5 BHK
kr. 4652.—



Importør: FRED. RASMUSSEN - ODENSE



På denne skitse ser man det udvendige svinghjul og den robuste ventilmekanisme til venstre, og til højre ser man tydeligt, hvordan man let kommer til samtlige de mest sårbare dele, når det højre motoråksel er fjernet. Bemærk også hvordan dynamoen kan tages ud til eftersyn.

dæmpning i forhold til den forøgede belastning.

Forhjulet er ophængt i en teleskopgaffel med hydraulisk dæmpning, og ovenpå gaffelbenene er det smalle pladestyr med indbygget speedometer anbragt. Da italienerne som bekendt ofte kommer ud for bjergkørsel, sker tændingsreguleringen fra et håndtag på styret.

På de nye eksportmodeller er benzintankens dæksel udformet som et vippe-dæksel til hurtig optankning, hvilket ikke har større betydning ved de danske tankstationer, da man i reglen har rigelig tid til at skruer dækslet af, men det indebærer dog den fordel, at dækslet ikke uden videre kan tabes eller stjæles. Maskinerne til det danske marked er desuden monteret med effektive, galsuldforede lyddæmpere.

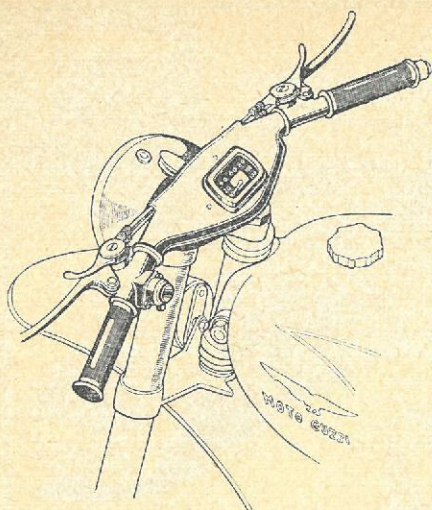
Maskinens data er iøvrigt: Boring 62 mm, slaglængde 57,8 mm, slagvolumen 174,4 ccm, kompressionsforhold 7:1 (almindelig benzin), maksimaleffekt 9,4 hk ved 6000 omdr./min. Fire-trins gearkasse med dobbelt pedal i højre side. Dækstørrelse 2,50-18 på forhjul og 3,00-17 på baghjul. Vægt fuldt

optanket 108 kg, tophastighed 110 km/t, standardforbrug 2,8 liter pr. 100 km.

Prisen på det danske marked bliver inklusive omsætningsafgift kr. 4125,—.

Da Gilera udstillede sine nye modeller i december 1957, fandt der samtidig en kraftig prisreduktion sted, og det er årsagen til, at også denne fornemme italiener nu finder vej til det danske marked. Nærmere betegnet bliver det Gran Turismo modellen på 175 ccm, der ligesom Guzzi er en sportspræget touringmodel — styret er smalt og sidder lavt, tanken har »udskæringer« til knæene og albuerne som på en racer.

Den topventilede motor har støbejern-cylinder og letmetalltopstykke, der er foret med en speciel støbejernlegering således, at det ikke blot er ventilsæderne, der er af slidstærkt materiale. De to ventiler er anbragt lodret, og de aktiveres af stødstænger og vippearmer, der er lejret i en massiv lejevuk. Plejlstangslejet består af en kraftig blybronzebøsning, og direkte på krumtapakslen er en såkaldt pandekagedynamo anbragt — den svarer nærmest til en svinghjulsdynamo, men hele aggregatet kan ud-



Pladestyr er efterhånden ved at blive almindeligt, og det findes også på Guzzi's 175 ccm model.

tages til eftersyn. Også på denne maskine er motor og gearkasse bygget sammen i et smukt, højglanspoleret hus, men selv om der er tale om en ret konventionel opbygning, finder man i detaljerne ting, der ty-

der på, at levetiden har været en afgørende faktor i hele konstruktionsarbejdet — man behøver blot at pege på de slidstærke hårdmetalhætter over ventilstammerne.

Motoren har 60 mm boring, 61 mm slaglængde, kompressionsforhold 6,5 eller 7:1. Effekten er 9,1 hk ved 6000 omdr/min, og det største drejningsmoment afgives ved 4500 omdr/min. Tophastigheden opgives til 115 km/t og forbruget (CUNA standard) til 2,9 liter pr. 100 km.

Stellet er en dobbelt rørramme, forhjulet er ophængt i teleskopgaffel og baghjulet i svinggaffel. Forhjulsnævet er udformet som fuldnavsbremse med centralt anbragte bremseko, og fælgene er fremstillet af letmetal. Dækstørrelsen er 2,50-19. Prisen bliver på det danske marked kr. 4125,— inklusive omsætningsafgift.

Reservedelpriserne for de italienske maskiner er usædvanligt lave, og det skal således nævnes, at man til Guzzi's Lodola kan få en letmetal cylinder med foring samt stempel med pind og ringe for ialt kr. 180,—, medens en komplet knastaksel kan leveres for kr. 40,—.

*-tænker De også på
tændrørene?*

B-6-4 eller mindre antal alt efter motoren — er deres præcise funktion garantien for sikker og økonomisk kørsel.

Men et tændrørs levetid er ikke ubegrænset — De får bedre acceleration, større trækraft og mindre benzinforgbrug med nye

BOSCH
TÆNDRØR

GENERALREPRÆSENTANT: A/S MAGNETO - KØBENHAVN K



DET FORSØMTE KØLESYSTEM

Af Mogens H. Damkier

Hvis jeg var noget ved musikken, ville jeg på grund af klimaet erklære hele landet for uegnet til menneskelig beboelse. Det ser meget kønt ud med sne, men når man har været ved at slå en baglæns saltomortale fem gange over diverse isglatte kloakdæksler, begynder det at blive trættende, og det skulle jo egentlig ikke være meningen, at man nødvendigvis må køre på motorcykle til postkassen for ikke at falde. Min utålmodighed med hensyn til det forsinkede forår skyldes en stadig mere udbredt sygdomstilstand hos vor elskede Alberto, men hvem bryder sig om at stå i en uopvarmet garage med frostgrader, når der skal repareres bil — under slige omstændigheder kan man ikke udføre et stykke arbejde, som man med god samvittighed vil godkende, når fingrene igen er blevet tøet op.

Eksemplet med Alberto er i grunden lærerigt — det viser i hvert tilfælde, at man ikke skal drage forhastede slutninger, og det peger på nødvendigheden af at ofre lidt mere opmærksomhed på kølesystemet og ikke blot betragte dette som en selvfølge. Ihukommende de kvaler jeg havde med den tusindårige Steyer, der på de mest umotiverede steder i Europa tabte hele bunden på køleren — gamle såvel som nye kølere — gik jeg alvorligt til værks, da en defekt viste sig ved Albertos kølesystem. De skal iøvrigt slet ikke holde op med at læse her, hvis de kører med luftkølet motor, for den side af sagen kommer vi også til.

Lad os begynde ved begyndelsen. Under de første 60.000 km har flagskibets kølesystem ikke tilsammen fået en hel liter vand i efterfyldning, for det har været absolut tæt og virket upåklageligt. Derfor var det en lidt dum følelse, da termometret en dag opførte sig unormalt, og en nærmere undersøgelse afslørede, at der manglede godt en liter vand, som blev påfyldt efterladende et spørgsmålstegn i mit sind.

Så kørte vi fint mange hundrede kilometer uden vandforbrug, og så manglede der en skønne dag en halv liter. Ingen utætheder kunne spores. Men vand, der ikke er der, må være »blevet af«, spørgsmålet var blot, hvor det var blevet af. Kølerdækslets overtryksventil havde et lidt upassende udseende, og så skiftede vi kølerdækslet. Vandets forsvindingsnummer tog til. En lille gummi-ballon blev sat på overløbsrøret, og den opsamlede under de næste kilometer en hel del vand, men ikke alt, hvad der var forsvundet.

Mistanken rettes mod toppakningen, men der kom ikke vand i olien, og der var ingen hvide tænder, ingen haltende motorgang og ingen lugt af udblæsning i køleren. Det er udmærket at give motoren en ordentlig dosis Redex, da selv den mindste revne i toppakningen mellem cylinder og vandkammer vil blive forrådt ved den karakteristiske lugt og blå røg i køleren. Nul resultat i dette tilfælde. Da frosten kom, turde vi alligevel ikke bruge frostvæske af glykoltypen, da denne væskes ind-



Aalborg

G. Velløv

Sankelmarksgade 11
Aalborg 25251

Motorcykle-Værksted

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



Holt's Rad-Flush

De kan så let som ingenting selv give Deres kølesystem en Rad-Flush rensning. I en dåse Rad-Flush er der tre forskellige præparater, der fjerner fedt og kalkaflejringer samt beskytter det rensede kølesystem mod korrosion.

★

Den nøjagtige brugsanvisning på dåsen udelukker enhver misforståelse.

★

På mindre end en time er Deres kølesystem rensat og i orden, ventilerne bliver korrekt kølet, ingen lokal overhedning, fri cirkulation af kølevandet og korrekt funktion af termostaten.

★

*Deres forhandler
har Rad-Flush*

Kr. 11,50

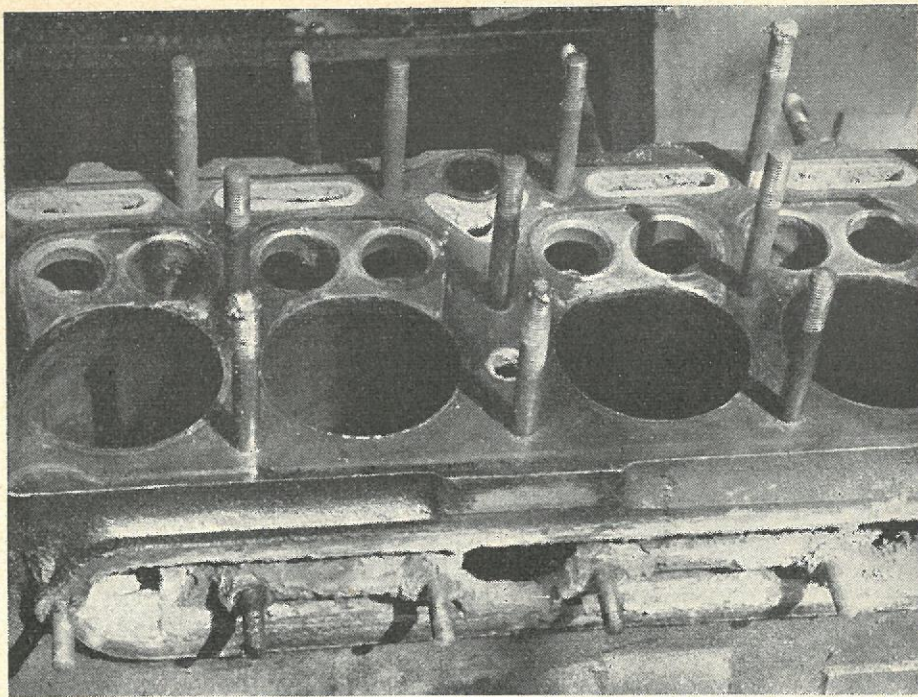
Import:

VILH. NELLEMANN A/S, KBHVN.

trængen i en cylinder gennem en defekt toppakning fører til ødelæggelse af motoren, fordi stemplet bliver klistret fast i cylinderen. Altså kom vi sprit på.

Det blev stadig værre. Efter en almindelig køretur var køleren iskold i bunden, hvilket er naturligt under de lave temperaturer, men alligevel førtes tanken hen på forstoppet radiator, og jeg vedtog enstemmigt at give systemet en afrensning, og selvfølgelig skulle man prøve forskellige nye produkter, der ikke gav helt det ønskede resultat, medens det gammelkendte Rad-Flush fra Holt gjorde anlægget kemisk rent. Lidt dårlig samvittighed havde man jo på dette punkt, for Alberto har kørt et par år konstant med kølervæske uden udskylning, og resultatet var heller ikke udeblevet, for hele kølesystemet var belagt med et fedtet lag stammende fra glykolen. Kuren hjalp storartet, for selv om køleren stadig var kold i bunden efter almindelig kørsel, så kunne den nu blive varm i bunden, når man lukkede for køleluften ved hjælp af et tæppe. Nu var cirkulationen i orden, og samtidig fossede vandet ud fra såvel vandpumpe som slangerne til varmeapparatet, fordi det indvendige »tættemiddel« var forsvundet. Det er et af den slags øjeblikke, man siger: 'Ih, hvor er du dygtig,' og forlader vognen og sætter sig ned i kælderen under almindelig utilnærmelighed for at tænke og for at bande over kulden, eftersom reparationsarbejdet nu var en uomgængelig nødvendighed. Udskiftning af samtlige gummislanget stod på min forårsliste, men det var pokker ikke forår andre steder end på kalenderen.

Det virkelige geni kendetegnes af evnen til helt utrolige løsninger af vanskelige problemer, og derfor kørte jeg på værksted med vognen, da denne usandsynlige løsning forhindrede mig i at lave noget juks med valne fingre, medens vognen samtidig ville blive repareret — endnu et bevis på, at man når langt ad tænkningens vej. Værkstedet påstod, at det ville være tidsspilde at udskifte vandpumpen, men da en nærmere undersøgelse viste, at den var utæt, skiftede vi pumpen frem for at reparere den. Den



Den her viste motorblok er ikke noget særlig ondartet eksempel, for sådan kommer en blok uvægerligt til at se ud, hvis man ikke benytter destilleret vand. Læg mærke til det tykke kalklag på vandkanalerne bag ventil sæderne — ikke nogen særlig effektiv køling på det mest udsatte sted, vel?

viste sig desuden at være ret defekt. Samtlige slanger blev udskiftet, vi kom sprit på, og så kørte vi hjem. Nu var den med garanti tæt overalt, og systemet var i orden, men temperaturen var for lav. Termostaten var selvfølgelig forlængst undersøgt og fundet i orden, men nu viste det sig altså nødvendigt at skifte til en vintertermostat, da de fleste vogne ved de lave temperaturer får tilstrækkelig køling fra varmecapparatet alene, og vintertermostaten virker nærmest som en sikkerhedsventil. Som et eksempel kan det nævnes, at den almindelige termostat begynder at åbne ved 70°, og den står fuldt åben ved 82—84°, medens vintertermostaten begynder at åbne ved 86°, og den står fuldt åben ved 94—98°. Vintertermostat var ikke at få, og det er åbenbart kun nogle få udvalgte, der kender denne lille, men såre vigtige reservedel her i landet. En hurtig undersøgelse viste, at Ford har vintertermostater til Taunus, men ikke til de engelske modeller, DOMI har til alle Nuf-

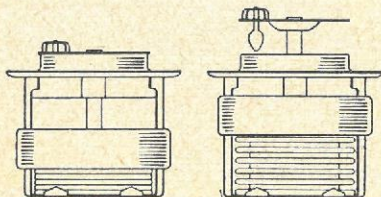
field-vognene, og Vilh. Nellesmann A/S, der er importør af Smith-produkterne, har til alle engelske og en hel del kontinentale vogne.

Det var et sidespring, men det viser, at der ikke ofres stor opmærksomhed på kølesystemet, og medens man ofrer penge på rullegardiner og den slags, eller bilisten klager over manglende varme i vognen, ville problemerne blive løst langt bedre ved benyttelsen af den forskriftsmæssige vintertermostat, som de ni ud af ti forhandlere eller reparatører aldrig har hørt tale om.

Imidlertid kan det ikke bortforklares, at Alberto indledte de tekniske nyhvervelser ved omgående at smide en liter vand af sig. Hos importøren holdt man på, at han overhovedet ikke kunne køre med sprit, og man havde flere eksempler på, at disse vogne omtrent ankom til København med tom køler, når de startede ude i omegnen. Dette vil jeg ikke benægte, men det må være en betingelse, at motoren trods alt

SMITH'S THERMOSTATS

*til sommer
og vinter*



Termostaten bestemmer mere end noget andet motorens levetid.

De fleste moderne vogne har så overdimensionerede kølesystemer, at man i vort klima med fordel kan køre med vintertermostat det meste af året, medens sommertermostaten kun kommer til sin ret på langture i de varme måneder.

Under alle omstændigheder udsætter man sin vogn for et stort, unødvendigt slid ved at køre med den normale sommertermostat året rundt.

Smith leverer vintertermostat til alle engelske og mange andre vogne.

*Deres forhandler
skaffer den korrekte
Smith termostat
til Deres vogn*

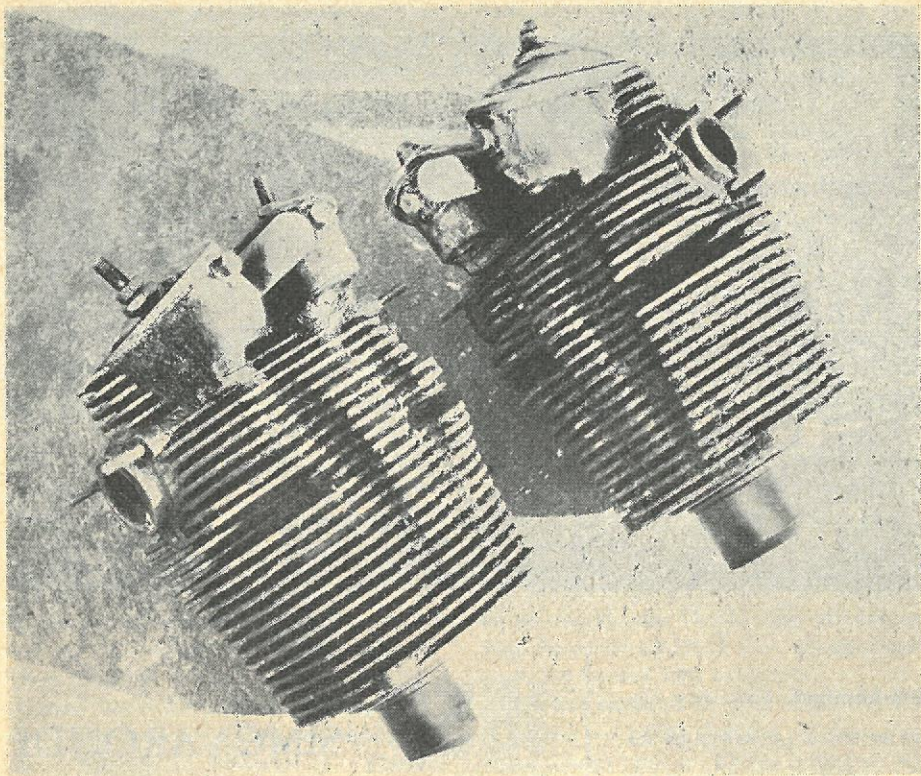
Import:

VILH. NELLEMAN A/S, KBHVN.

skal være godt varm, samt at termostaten står fuldt åben. Alberto havde kun kørt fire gange ti kilometer, og ingen skal bilde mig ind, at dette kan få en liter sprit til at koge bort, navnlig da termostaten knapt nok kunne nå at åbne under disse småture. Endnu en rensning af kølesystemet samt endnu en ny kølerprop klarede resten i dette tilfælde.

Men se nu, hvilke ulykker der kunne ske, hvis man forhastede sig i sin dom. Hvis man ikke allerede i første omgang var gået uden om glykolen, kunne motoren være brændt sammen, hvis revnen i toppakningen havde været der. Havde dette ikke været tilfældet, kunne man have regnet alt for at være i orden efter udskiftning af pumpe og slanger, og så havde det også været sket, hvis fejlen trods alt havde været at finde mellem en cylinder og vandkammeret.

Og hvilket reglement kan man så stille op for den vandkølede motors kølesystem? For det første må man aldrig bruge andet end destilleret vand tilsat et additiv, der forhindrer korrosion, hvilket punktligt er blevet overholdt for Alberto's vedkommende. Dernæst skal kølevæske af glykoltypen aftappes om foråret, systemet skal renses med et dertil indrettet middel, og der skal tilsættes et antikorrosionsmiddel. Et sådant middel er tilsat glykolen, men det tager sin virkning efter godt et halvt års tid. Vi havde ikke tappet glykolen af, og derfor var kølesystemet blevet fedtet til. På dieselmotorer har man haft en del tæringsbesværigheder i forbindelse med anvendelsen af glykol, og videnskabelige undersøgelser har godtgjort, at glykolen ved høje temperaturen, som kan forekomme lokalt i dieselmotorer, omskibes til glykolsyre, der trækker det rene jern ud af motorblokken, og på de angrebne steder efterlades en blød, grafitagtig masse i stedet. Derfor er der nu kommet speciel kølevæske til dieselmotorer, da man ved tilsætning af forskellige stoffer undgår denne omdannelse til glykolsyre. Et lignende angreb vil imidlertid kunne finde sted i en benzinmotor, når denne er belagt med kalksten og fedt i et tykt lag således, at motoren



Et par cylinderblokke fra en Panhard. På fotografiet aner man kun nogle let uldne formationer ved koleribberne, men i virkeligheden er motorens kølesystem blevet højisolert med overhedning til følge. Navnlig på motorer med blæserkappe kan der være al mulig grund til at kaste et blik bag kulisserne en gang imellem.

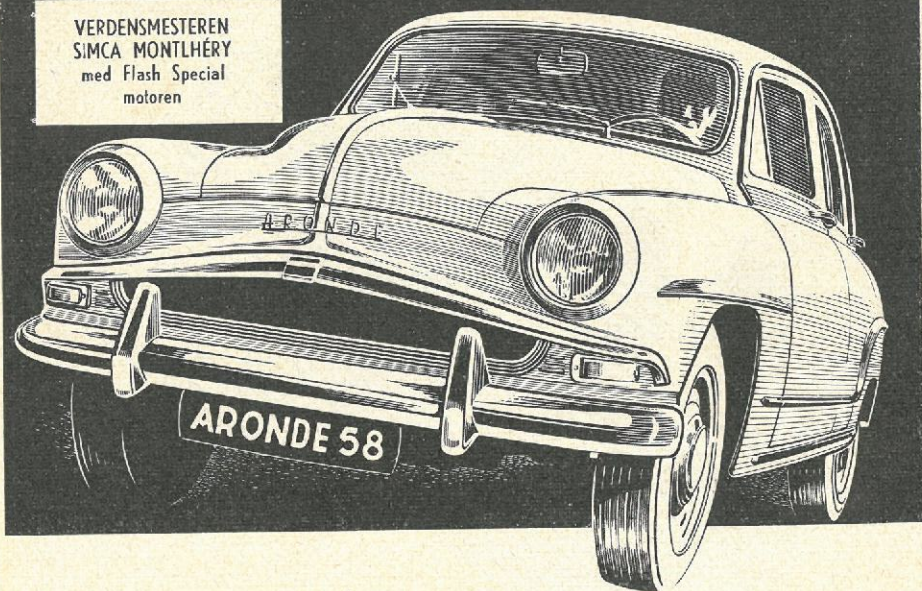
i virkeligheden har det for varmt, medens denne tilstand ikke kan registreres gennem kølevandets temperatur. Går der et stykke af den isolerende og beskyttende skal af, har vi gennem den store varme mulighed for et glykolsyreangreb. Midlet er naturligvis ikke at gå over til den specielle glykol beregnet for dieselmotorer, men derimod at få kølesystemet rensat.

I det hele taget forsømmes den almindelige rensning af kølesystemet, og man ser ofte vandkanaler, der næsten helt er groet til. Når dette sker ved de kanaler, der ligger ved udblæsningsventilerne, kan resultatet meget let blive en afbrændt eller revnet ventil.

Man skal ikke tro, at man ikke kan komme ud for den slags, når man kører med en luftkølet motor, for det kan man meget let. Motorcyklernes luftkølede cylindre kan

man meget let holde kontrol med, fordi man har dem for øje når som helst. De blæserkølede motorer kan derimod gemme mange mærkværdigheder under blæserkappen, og er der trængt olie ud over køleribberne, vil luftens støv hurtigt danne et isolerende tæppe rundt om hele cylinderblokken med det resultat, at motoren i løbet af et øjeblik kan tage alvorlig skade. På dette sted vil det sikkert være korrekt at erindre om, at en sortlakeret cylinder afgiver mere varme end en cylinder malet med f.eks. aluminiumsbronze. Har en cylinder været sandblæst, må man derfor lakere den med sort lak, hvis den oprindelig har været beskyttet med sort lak. Man skal derimod ikke lakere en blank aluminiumcylinder sort, men altid sørge for, at cylinderen er i samme stand på dette punkt, som da den forlod fabrikken.

VERDENSMESTEREN
SIMCA MONTLHÉRY
med Flash Special
motoren



3-D-komfort. Forsædets ryglæn er todelt og kan indstilles i 10 positioner i indtil vandret stilling, der giver 2 komfortable sovepladser. I SIMCA's 3-D-sæder er hver kilometer en hvile for Dem.

100.000 km. 3 gange jorden rundt med en gennemsnitshastighed af 113,10 km/t.

14 verdensrekorder

Det armerede karrosseri giver Deres ARONDE lang levetid og opfylder sikkerhedskravene om et stift og robust karrosseri.

1958 - SIMCA ARONDE

2 modeller, som tilfredsstiller alle Deres ønsker om luksus-komfort og sportslige køreegenskaber. Montlhéry har 57 HK og en tophastighed på 140 km/t. — Élysée 48 HK og 130 km/t. Flash-motorer med overlegen acceleration.

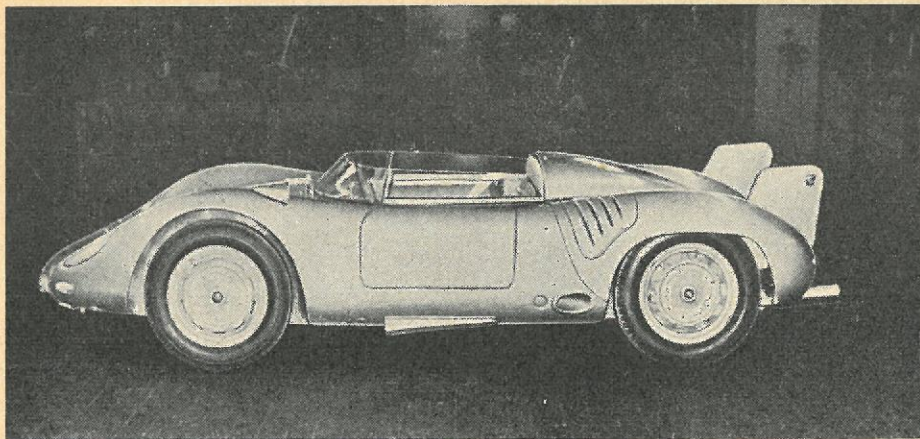
SIMCA
ARONDE ÉLYSÉE
KR. 18.785

SIMCA
ARONDE MONTLHÉRY
KR. 19.640

*incl. varme, defroster og aircondition,
excl. levering.*



IMPORT: SIMCA N. F. GRIFFENFELDSGADE 32, N., LU. *5800



Den nyeste udgave af Porsche Spyder ser temmelig selvbevidst ud i sin fremtoning — og ikke uden grund. Hver eneste detalje i vognen er fremstillet med maksimalhastighed under de givne omstændigheder for øje.

TO NYE PORSCHE MODELLER Porsche Spyder kan kun få konkurrence fra Lotus

Hos Porsche i Stuttgart gjorde det sikkert mere end almindeligt indtryk, da der kom meddelelse om, at den tyske damper »Hans Honold« havde mistet roret i Syd-atlanten. Om bord på samme damper var nemlig alle Porsche's vogne, der skulle deltage i Sebring 12 timers-løbet i Florida. Nærmere betegnet drejede det sig om to fabriksvogne af Spydertypen, 5 Spyder type RS og 3 Carrera GT. Undsætningsdampere fik hjerget fartøjet ind i en sydamerikansk nødhavn, men allerede på det tidspunkt var det klart, at man ikke kunne nå at deltage i træningen. Dette må siges at være et højst kedeligt teknisk uheld, da man hos Porsche har lagt et kolossalt arbejde i disse vogne, og fabrikkens Spyder og Carreravognene er i virkeligheden nye modeller.

Allerede sidste år kunne man konstatere små stabiliseringsflader på den Spyder, der kørte i le Mains, men man fik ikke noget sikkert billede af denne vogn, der efter at have ført i 1500 ccm klassen måtte udgå på grund af et sammenstød med en Aston Martin.

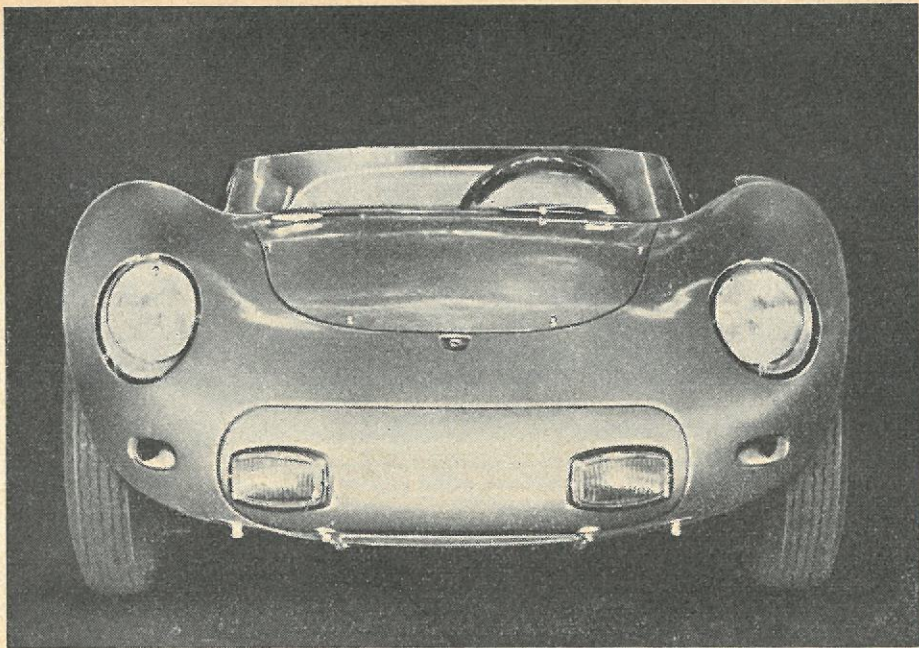
1958-modellen er forbedret ganske væsentligt, og selv om der ikke er nogen større ændring i motorkonstruktionen, har 1,5 l udgaven (1498 ccm) fået større effekt, idet den nu udvikler 142 hk ved 7200 omdr/

min. I 1,6 l udgaven, der har fået boringen sat op fra 85 mm til 87,5 mm således, at slagvolumen er på 1587,5 ccm, udvikler motoren 150 hk ved 7200 omdr/min.

Chassiset består af en gitterrørramme, der er lettere end på de tidligere udgaver, forhjulsophængningen er blevet forbedret, og bremsetromlerne har fået skråtliggende køleribber. Styrehuset er anbragt nøjagtigt i vognens midtlinie, og sporstængerne er derfor lige lange. Man har indført en større fjedervandring, og affjedringen er blevet progressiv. En ny 5-trins gearkasse med tunnelhus er fremstillet til disse modeller.

Den mest bemærkelsesværdige ændring ligger imidlertid nok i karosseriet. Reservehjulet er anbragt vandretliggende i bunden af vognen, og den forreste hjelm er udformet som en olickøler med overfladekøling.

Letmetalkarosseriet er iøvrigt blevet lavere og lettere, og det er udformet på en mere gunstig måde i aerodynamisk henseende. Ligesom på Vanwall er det lille vindspejl nu ført hen langs siderne, hvilket giver en betydelig nedsat luftmodstand. To små stabiliseringsfiner er anbragt bagest på bagskærmene, og alt i alt har man været i stand til at spare 30 kg vægt således, at vognens egenvægt (»tør«) nu er 520 kg, og i effektivt vægt er man således kommet ned på



Ikke alene strømlinie præger Spyder'en, man er også kommet ned på et minimalt frontareal.

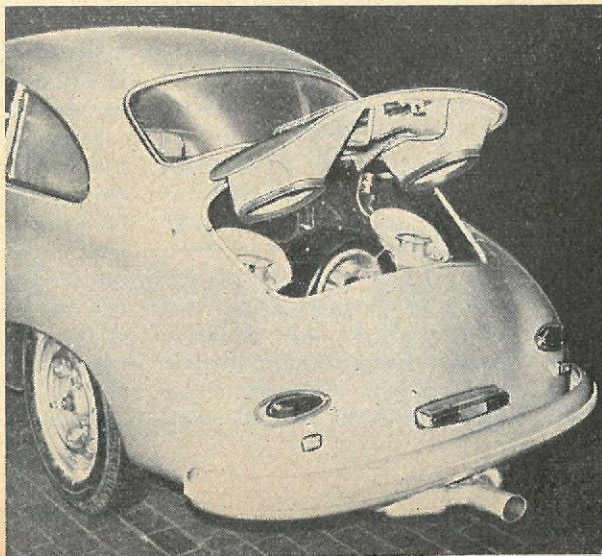
under 3,7 kg pr. hk, så der er ikke tvivl om, at det er en temmelig levende vogn at køre.

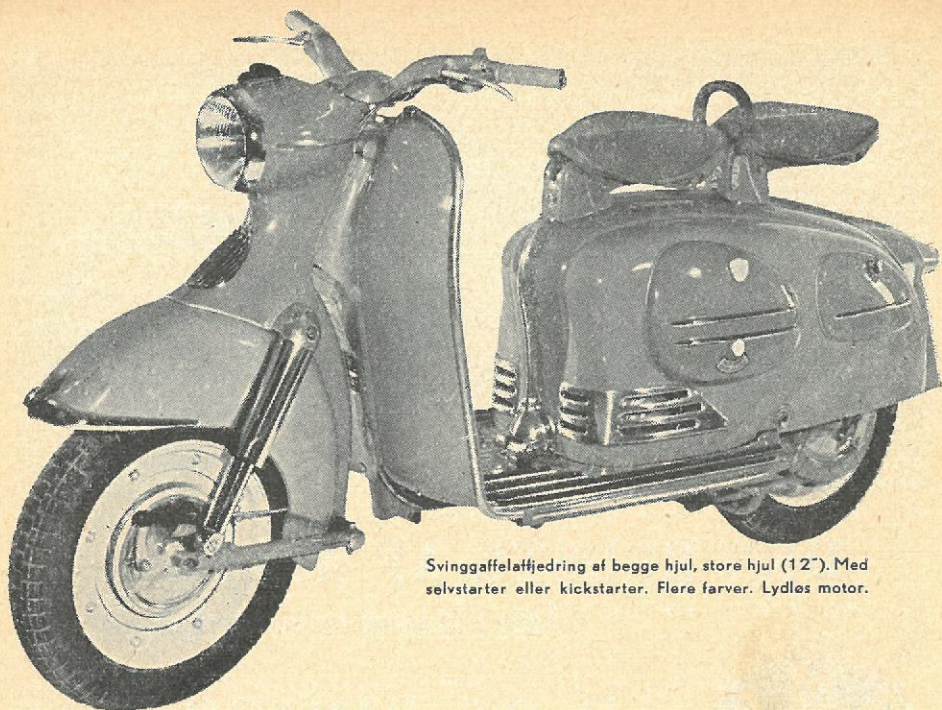
På Carrera GT modellen 1958 drives strømfordeleren nu på samme måde som i Carrera-modellen. Lufttilførslen til Solex dobbeltkarburatorerne sker gennem to luftkanaler, som det ses på illustrationen, og der er kommet separat oliekoeler. Bortset fra nye støddæmpere og bremsebelægning er

chassiset uforandret, men i karosseriet benyttes der nu letmetal til »kølerhjernen« og motordækslet samt til begge dørene. Sideruderne og bagruden er fremstillet af plexiglas.

Der er ikke tvivl om, at Porsche med i hvert tilfælde sin nye Spyder-model i meget stærk grad nærmer sig racersportsvognene, og Spyderen må vist siges at være temmelig suveræn i sin klasse.

På den nye Carrera suges luften ind i de to dobbeltkarburatorer gennem kanaler i motordækslet, da man på den måde undgår det undertryk, der under kørslen let kan opstå i motorrummet.





Svinggaffelaffjedring af begge hjul, store hjul (12"). Med selvstarter eller kickstarter. Flere farver. Lydløs motor.

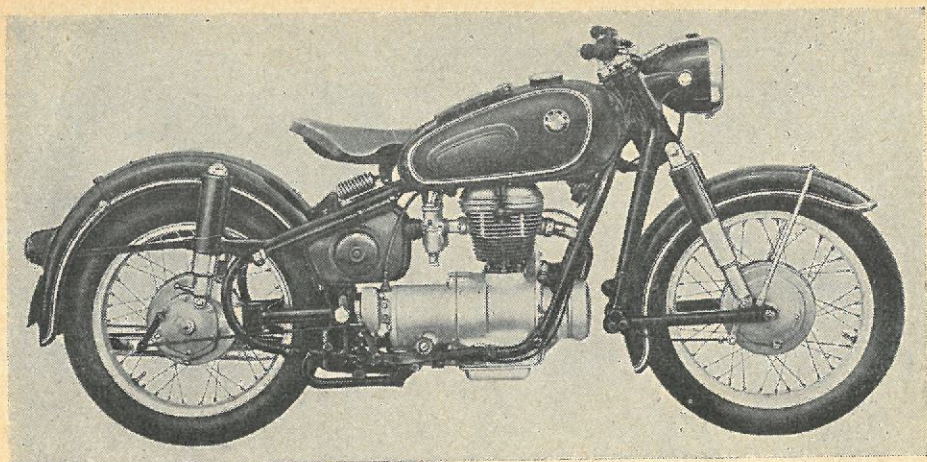
EN SCOOTER I MESTERKLASSE



Den har fantastiske køreegenskaber, og den kraftige 150 ccm motor er usandsynlig slidstærk — nu er det ikke mere nogen begivenhed, når en Puch kører 100.000 km uden hovedreparation. Kom ind og se de nye, smukke modeller eller skriv efter brochure.

GENERALREPRÆSENTANT

O. E. ANDERSEN . KRONPRINSENGADE 14 . KBH. K . MI 4512



DEN BEDSTE AF ALLE . . .

både i kvalitet og køreegenskaber



R 26 SPORT

FRA SKRIDTGANG TIL 128 km/t
LIGE OVERLEGEN, SMIDIG OG STABIL

I hver eneste detalje er BMW bedre end nogen anden motorcykle — det kommer til udtryk gennem den lydløse gang, de helt fantastiske køreegenskaber, de fremragende bremses og den utrolige holdbarhed.



Begge svinggaffler er lejret i koniske rullelejer, det lydløse kardantræk kræver ingen justering eller kostbare udskiftninger, og motoren lader sig simpelthen ikke overbelaste.



BMW R 26 Sport er ikke en uopnåelig ønskedrøm — De kan få en billigere maskine, men ingen bedre — BMW foretrakkes af de motorcyklister, der skal køre meget, for pengene kommer hjem igen gennem lave driftudgifter. Pris i fri handel kr. 6550,-.

Nærmeste forhandler anvises:

Øst for Storebælt:

NELLEMANN & DREWSSEN A/S
Frederikssundsvej 78, København NV

Vest for Storebælt:

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55-67, Aarhus

AMAL KARBURATORTABEL 1937-38-39

Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerhus	Fodnote
PANTHER							
250 ccm, Model 20, 1937-38-39	74/027	25/32"	80	4/5	3	62/079	
350 ccm, O.H.V., Model 30 og 35, 1938-39	75/153	7/8"	110	5/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., Model M100, 1937	89/014	1 1/8"	220	29/4	3	64/079	
500 ccm, Model 95, 1938	89/116	1 1/8"	220	29/4	3	64/077H	
350 ccm, Model 85, 1937	76/014	1"	140	6/4	3	64/079	
500 og 600 ccm, O.H.V. 1937	76/024	1 1/16"	170	6/5	3	64/079	6)
500 ccm, O.H.V., Model 90, 1938-39	76/024	1 1/16"	170	6/5	3	64/079	6)
600 ccm, O.H.C., Model 100, 1938-39	89/014	1 1/8"	220	29/4	3	64/079	
ROYAL ENFIELD							
150 ccm, O.H.V., T 1937 og 39	143/001	5/8"	50	3 S.	P 15	Inclusive	7)
225 ccm, to-takt, A 1937	47/127	25/32"	70	47/4	P 30	62/099	8)
225 ccm, to-takt, A 1938	47/127	25/32"	70	47/4	P 30	62/079	8) 9)
225 ccm, to-takt, A 1939	47/022	25/32"	70	47/4	P 30	62/079	8) 9)
250 ccm, S.V., B 1937-38-39	74/012	23/32"	75	4/5	3	62/099	
250 ccm, O.H.V., S og S2, 1937-38-39 samt SF 1939	74/022	25/32"	75	4/4	2	62/079	1)
350 ccm, S.V., C 1937-38-39 samt C1 1938 og DC 1939	74/022	25/32"	85	4/5	3	62/099	1)
250 ccm, O.H.V., Bullet 1938	75/012	7/8"	120	5/4	3	64/079	
350 ccm, O.H.V., G, C1 og L, 1937-38	76/110	15/16"	150	6/4	3	64/079	
350 ccm, O.H.V., C 1939	76/112	1"	140	6/4	3	64/069	
350 ccm, O.H.V., C2 og CT 1937-38	6/135	15/16"	170	6/3	3	64/077H	3)
350 ccm, O.H.V., Bullet 1938	76/011	1"	170	6/4	3	64/079	
350 ccm, O.H.V., BCO 1938-39 samt CO og CM 1939	74/165	25/32"	85	4/4	2	62/079	
500 ccm, S.V., H 1937	75/145	7/8"	120	5/5	3	64/079	
500 ccm, S.V., H 1938	5/145	7/8"	140	5/5	4	64/079	
500 ccm, O.H.V., JF 1937-38	29/117	1 1/8"	200	29/4	2	64/079	
500 ccm, O.H.V., J, J2, JT 1937, J2 og JT 1938 samt J 1939	6/135	15/16"	140	6/4	3	64/077H	
500 ccm, O.H.V., J 1938	76/110	15/16"	140	6/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., J2 1938	76/130	1 1/16"	170	6/4	1	64/079	
500 ccm, O.H.V., J2 1939	76/130	1 1/16"	150	6/4	2	64/079	
570 ccm, S.V., L 1939	76/110	15/16"	150	6/4	3	64/079	
1200 ccm, to-cyl. K og KX 1937-38-39	76/004	15/16"	140	6/4	3	64/078	
RUDGE WHITWORTH							
250 ccm, Standard Rapid (to-ventilet), 1937-38-39	75/151	7/8"	120	5/3	2	64/077H	1)
250 ccm, Sport Replica 1937-38	6/140	15/16"	130	6/4	3	64/077H	4)
250 ccm, Sport 1938-39	75/151	7/8"	120	5/3	2	64/077H	1)
500 ccm, O.H.V., Ulster 1937	29/146	1 3/32"	150	29/5	3	64/079	4)
500 ccm, O.H.V., Ulster 1938-39	29/146	1 3/32"	160	29/5	3	64/079	2) 4)
500 ccm, Standard og Special 1937-38-39	76/113	1"	150	6/4	2	64/079	1)
SCOTT							
300 ccm, Barford 1937 og 1939	75/012/S	7/8"	90	5/5	3	64/099	
Flying Squirrel 1937-38-39	6/151	1 1/16"	170	6/3	4	14/092	
596 Racing 1937 og 1939	29/005	1 3/32"	180	29/3	3	14/095	

Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerhus	Fodnote
STEVENS							
250 ccm og 350 ccm, O.H.V., 1937	5/143	7/8"	120	5/4	3	14/079	
350 ccm, Sport, 1937	10TT34	1 1/16"	300	5	4	14/078P	
500 ccm, O.H.V., 1937	6/154	1 1/16"	160	6/4	3	14/079	
SUNBEAM							
250 ccm, O.H.V., 23 og 23S, 1937-38-39	75/014	7/8"	110	5/3	4	64/079	
350 ccm, O.H.V., 24 og 24S, 1937-38-39	76/004	15/16"	140	6/4	3	64/079	
500 ccm og 600 ccm, S.V., 29 og 30, 1937	89/004	1 3/32"	170	29/4	4	64/089	
500 ccm, 29, 1938-39	76/024	1 1/16"	170	6/3	3	64/089	
600 ccm, S.V., 30, 1938-39	76/024	1 1/16"	160	6/4	3	64/089	
500 ccm, O.H.V., 25 og 26, 1937	29/035	1 3/16"	220	29/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., 25 og 26, 1938	29/137	1 3/16"	220	29/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., B 25 og D 25S samt B 25T, 1939	89/150	1 3/32"	180	29/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., 27 og 28, 1937	29/035	1 3/16"	220	29/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., 27 og 600 ccm, model 28, 1938	29/137	1 3/16"	220	29/4	3	64/079	
600 ccm, O.H.V., B 28, 1939	89/150	1 3/32"	180	29/4	3	64/079	
TRIUMPH							
250 ccm, T 70 og 2H, 1937	75/145	7/8"	110	5/2	2	64/079	
250 ccm, T 70 og 2H, 1938-39	75/145	7/8"	120	5/4	3	64/079	
350 ccm, T 80 og 3H, 1937	76/014	1"	150	6/3	2	64/079	
350 ccm, T 80, 1938-39	76/014	1"	160	6/4	3	64/079	3)
350 ccm, S.V., 3S, 1937	75/145	7/8"	120	5/4	3	64/079	
350 ccm, S.V., 3S, 1938-39 og 3SE, 5S, 5SE, 1939	75/145	7/8"	120	5/4	3	64/079	
350 ccm, 3H, 1939	76/014	1"	150	6/4	2	64/079	3)
500 ccm, O.H.V., 90 og 5H, 1937-38-39	89/116	1 1/8"	200	29/3	1	64/077H	
550 ccm, S.V., 6S, 1937	76/130	1 1/16"	170	6/5	3	64/079	
500 ccm, twin, 1938	76/112	15/16"	140	6/3	3	64/079	
500 ccm, twin, 1939	76/132	15/16"	140	6/3	3	64/079	3)
597 ccm, S.V., 6S, 1938-39	76/130	1 1/16"	170	6/5	3	64/079	
500 ccm, Tiger 100, 1939	76/117	1"	160	6/3	3	14/069	3)
VELOCETTE							
250 ccm, to-takt, GTP, 1937	4/127	25/32"	65	4/5	3	62/099	9)10)
250 ccm, to-takt, GTP, 1938-39	4/127	25/32"	70	4/5	3	62/099	9)10)
250 ccm, O.H.V., MOV, 1937-38-39	75/014	7/8"	120	5/3	3	14/079	
350 ccm, O.H.V., MAC, 1937-38-39	76/004	15/16"	130	6/3	3	14/079	
350 ccm, O.H.C., KSS og KTS, 1937-38	76/014	1"	150	6/3	3	64/079	11)
350 ccm, O.H.C., KTT, 1937	10TT36	1 1/8"	410	6	2	15/1526	4)
350 ccm, O.H.C., K, 1939	76/014V	1"	150	6/3	3	64/079	11)
500 ccm, O.H.V., NSF og MSS, 1937-38	76/024	1 1/16"	180	6/4	3	64/079	
500 ccm, O.H.V., MSS, 1939	76/024V	1 1/16"	180	6/4	3	64/079	
VILLIERS							
147 ccm, 1937-38-39	53/001	5/8"	35	3	P 20	Inclusive	
147 ccm, 1937-38-39	74/022	25/32"	80	4/5	3	62/099	
172 ccm, 1937-38-39	75/012	7/8"	90	5/4	3	64/099	
196 ccm, 1937-38-39	47/128/S	25/32"	65	47/2	P 25	62/099	
196 ccm, 1937-38-39	75/012	7/8"	90	5/4	3	64/099	
247 ccm, 1937-38-39	75/012	7/8"	110	5/5	3	64/099	
350 ccm, 1937-38-39	76/001	15/16"	130	6/5	3	64/079	
VINCENT HRD							
500 ccm, O.H.V., Standard Sport, 1937-38	76/022	15/16"	170	6/4	3	14/069	
500 ccm, O.H.V., Standard Sport, 1937-38	89/011	1 1/8"	180	29/3	3	14/069	

Maskintype	Karburator	Boring	Dyse	Spjæld	Nålens stilling	Svømmerbus	Fodnote
500 ccm, O.H.V., Super Sport, 1937	10TT34	1 1/8"	340	5	4	14/064	4)
500 ccm, O.H.V., Super Sport, 1938	10TT36	1 1/8"	340	5	4	14/064	
1000 ccm, Big Twin (2 karb.), 1938-39	6/301	1 1/16"	180	6/4	3	14/067H	
	76/022	1 1/16"	170	6/4	3	64/069	
1000 ccm, Big Twin (2 karb.), 1939	29/011	1 1/8"	200	29/4	3	14/067H	4)
	89/011	1 1/8"	200	29/4	3	64/069	
500 ccm, O.H.V., Meteor, 1939	76/022	1 1/16"	170	6/4	3	14/069	
500 ccm, O.H.V., Comet 1939	89/011	1 1/8"	180	29/3	3	14/069	
ZENITH (med modificeret JAP)							
250 ccm, O.H.V., 1937-38-39	4/126	25/32"	90	4/5	3	22/077H	4)
350 og 500 ccm, O.H.V., 1937-38	76/142	1"	160	6/4	3	64/077H	
500 ccm, O.H.V. (Sports JAP), 1937	29/118	1 1/8"	200	29/4	3	64/077H	
500 ccm, O.H.V. (Sports JAP), 1938	89/116	1 1/8"	200	29/4	3	64/077H	
500 ccm, O.H.V., 1939	6/150	1"	140	6/4	3	64/077H	
750 ccm, S.V. (to-cyl.), 1939	74/022	25/32"	80	4/4	3	62/079	
1100 ccm, S.V. (to-cyl.), 1937-38	89/011	1 1/8"	200	29/4	3	64/078	

1) Tomgangskanal 0,025"

2) Tomgangskanal 0,040"

3) Strålerør 0,107

4) Strålerør 0,109

5) Hoveddyse 9/16" fra skulder til top.

6) Tomgangskanal 0,035"

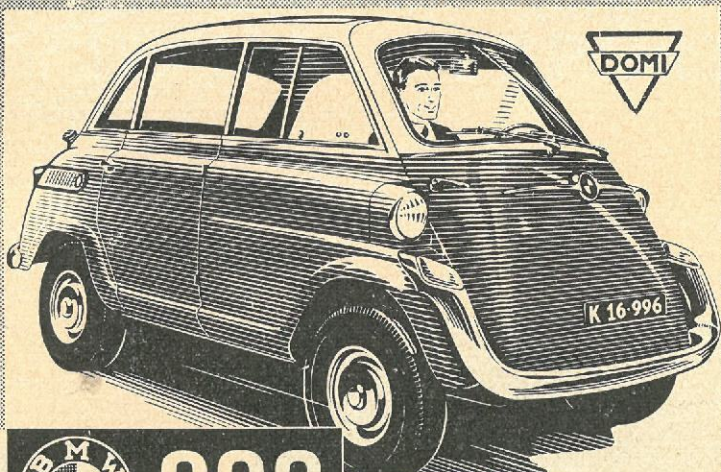
7) Hoveddyse forkortet med 1/32" fra skulder til top.

8) Hoveddyse 9/16" lang.

9) Zündapp spjæld.

10) Spjæld 4/236 og blok 15/201, ingen tomgangskanal.

11) 0,037" tomgangskanal.



BMW 600

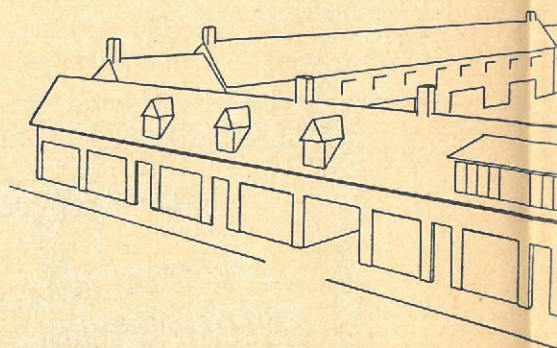
DOMI A/S - Glostrup

- den nye familiebil
med rigelig plads til 4 voksne

Forbløffende lydløs - overlegen
motorkraft - synkroniseret på
alle 4 gear - uafhængig 4-hjuls-
affjedring - genial løsning af den
mindre bils indstigningsproblem
- meget elegante linier.

J. A. HA MOTORCYKLE-RESE HOLE

Telf. 1018-1618
(5 Lin.)



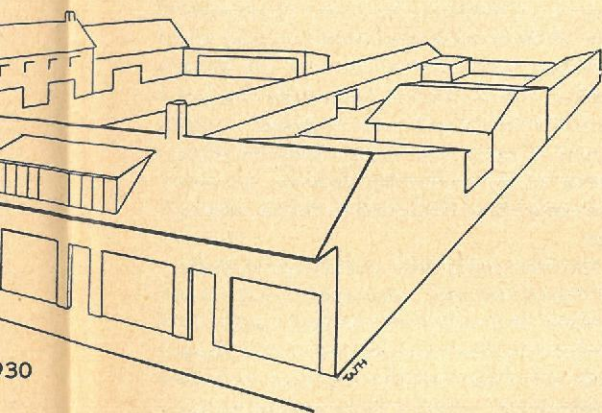
Etabl. 1930

Interior



DANMA
STØRSTE L
RESERV
FOR ALLE MO

ANSEN SERVEDELE EN GROS LBÆK



**IMPORT
EXPORT**

Interior

NMARKS
E LAGER AF
RVEDELE
MOTORCYKLER



ET VIRKELIGT BIL-MUSEUM

AF V. J. BRØNDEGÅRD

Tusinder af gallerier viser de bildende kunsters udvikling. Næsten alle vigtige industrigræne har deres museer, som dokumenterer fortiden. Kun automobilet har ofte været stedbarn, og når en vogn kasseres til fordel for en nyere model, slutter den i regelen sin omtumlede tilværelse på en ophugningsplads udenfor byen — prisgivet rust og ødelæggelse.

Men det, som forsvinder i skrothandelens massegrav, var dog engang indbegrebet af elegance og til enhver tid en karakteristisk faktor i en stadig mere almindelig levestandard. Næppe andre af teknikkens frembringelser har øvet en så radikal indflydelse på vort praktiske liv som netop bilen. Den spiller en rolle langt ud over sit egentlige — praktiske — formål og gør sig gældende i de forskelligste områder af samfundslivet... fra postillon d'amour (mange amerikanske sex-expertter mener, at bilen i så henseende betød en større revolution end telefonen!) til statistikken over færdselsdrab.

For fagfolk såvel som for lægfolk bliver sagen først interessant, når de skridt for skridt kan følge udviklingen i en lang række udstillingsgenstande. Så opdager man ikke alene meget af vekselvirkningerne mellem eksperimenterne og deres industrielle udførelse, men ser også, hvordan mange opfinderes geniale ideer forblev upågtede i årtier, indtil de pludselig blev supermoderne.

Samme træge erkendelse af en god idé er også blevet den mand til del, som i mere end halvdelen af sit lange liv har kæmpet

for skabelsen af et automuseum. Og selv om hans planer nu står foran virkeliggørelsen, så vil oldingen næppe opleve at se sin drøm gå i opfyldelse.

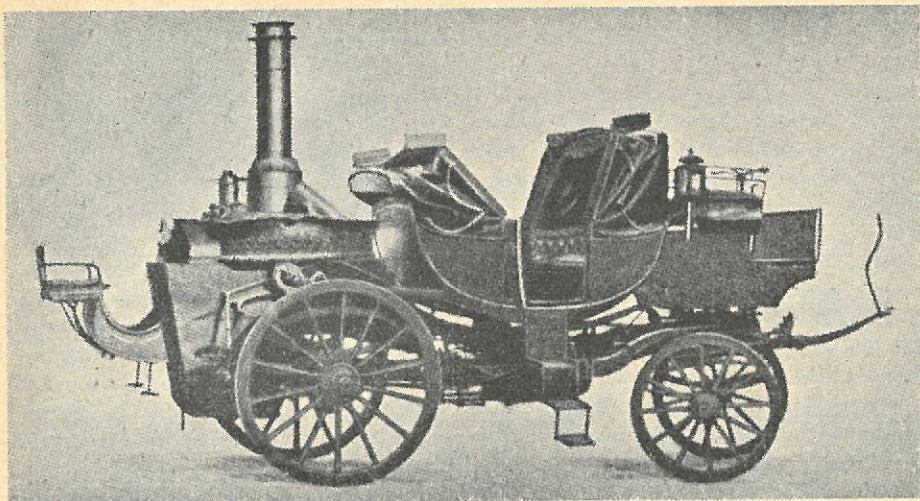
Den tanke, at der burde indrettes et automuseum, dukkede op i Italien allerede i slutningen af 20'erne og blev officielt formuleret i 1930 af Cesare Goria-Gatti, en af de ældste italienske bilister, som havde privatvogn allerede fra 1896. I 1933 fik grev Carlo Biscaretti overdraget den opgave at organisere en retrospektiv udstilling til årets automobil-salon i Milano. På seks måneder lykkedes det ham at få fat i cirka femten »historiske« modeller. Præsentationen af disse »oldsager« vakte uventet stor interesse, og kort efter lykkedes det Biscaretti at vinde Turins borgmester for sin plan. Nu havde man museets kerne — alle ejerne af de gamle vogne forærede deres skatte til det fremtidige museum —, men man savnede et sted, hvor de kunne anbringes.

Det var stadig helt utænkeligt at bygge et rigtigt museum, men nogle rum uden vinduer blev stillet til rådighed under tribunerne på Juventus-klubbens fodboldbane. Lige siden har tusinder og atter tusinder tilskuere her udfoldet deres sydlandske begejstring eller harme om fodboldheltene uden at ane, at der under betongulvet var anbragt næsten 300 besynderlige og pittoreske vidner om en ikke altfor fjern fortid, hvis tekniske udvikling de fleste af tilskuerne nød godt af. Her står 300 af de maskiner, med hvilke vore forældre og navnlig bedsteforældre manifesterede den tekniske tidsalders komme.

Grev Biscaretti kunne dog ikke blive samlingens officielle leder af den enkle grund, at han så først måtte melde sig ind i fascistpartiet, og det var det eneste personlige offer, han ikke ville bringe for sine elskede biler. Indtil 1945 bar han derfor kun titlen af »provisorisk leder«. Men det rørte ham



Århus
Aabo Motor v/brdr.
Wincent Madsen
Gl. Munkegade 4



Bordino's dampvogn fra 1854 — dog ikke i nogen iøjnefaldende militærudgave.

ikke. De minimale årlige statstilskud bekymrede ham derimod, thi det var end ikke nok til at bevare museumsbilerne for rust o. l. Efterhånden blev der dog anbragt vinduer i betonloftet, men om en finansiering af nyanskaffelser kunne der fortsat slet ikke være tale... og det var naturligvis netop det, som lå den passionerede samler mest på sinde.

Biscaretti forstod imidlertid at smitte andre med sin begejstring for sagen og at overbevise en lang række ejere af gamle vogne om, at deres biler som vigtige milepæle i automobilets historie ikke burde »slages« eller ruste op, men bevares for eftertiden. På den måde fik han en masse værdifulde museumsstykker forærende og — hvad der var nok så værdifuldt — alle, han fik interesseret i museumsplanen, begyndte selv at lede efter gamle vogne hos venner og bekendte, på rejser o. s. v.

En dag fik Biscaretti således et vink om, at der i Courmayeur helt oppe under Mont Blancs snedækkede tinder stod en ældgammel bil i en lade. Biscaretti tog straks afsted for at identificere vognen og afgøre, om den havde interesse for muscet. Men for sent — en anden privatsamler, Marquis de Seyssel, havde allerede købt vognen og taget pragtstykket med sig. Det lykkedes dog ikke Marquisen at få repareret vognen

tilfredsstillende, og den havnede alligevel i Biscarettis samling. Benz-motoren kunne dateres til året 1897, men det er aldrig opklaret, hvilket firma der byggede vognen og i denne brugte en højinteressant remtransmission. Lige så gådefuldt er det, at vognen blev forladt deroppe i enden af en dal i højdalperne. Intet menneske i Courmayeur kunne give oplysninger. Havde et snevejr overrasket en millionær, som siden glemte at afhente vognen? Eller var ejeren flygtet over grænsen og omkommet undervejs, som så mange smuglere stadig gør?

I den endnu sammenstuvende samling står ved siden af vognen fra Courmayeur et andet køretøj, der mere ligner et stykke legetøj, og som takket være omhu og navnlig grev Biscarettis og hans assistenters sagkundskab den dag i dag fungerer upåklageligt: en lille dampvogn fra 1891, hvis kedel og skorsten er elegant beklædt med træ, og som kunne rulle to personer langsomt, men værdigt gennem landskabet på fire vældige hjul med trædeger.

Et andet sted står dens modstykke — en kæmpemæssig dampkarosse fra året 1854, der i dobbelt mandshøjde rager op som et kæmpekrybdyr over de øvrige køretøjer. Den blev konstrueret af en løjtnant Bordino, som efter militære studier i England byggede fem af disse dampuhrer til artill-

leriet i hjemlandet. Dette eksemplar er det eneste bevarede.

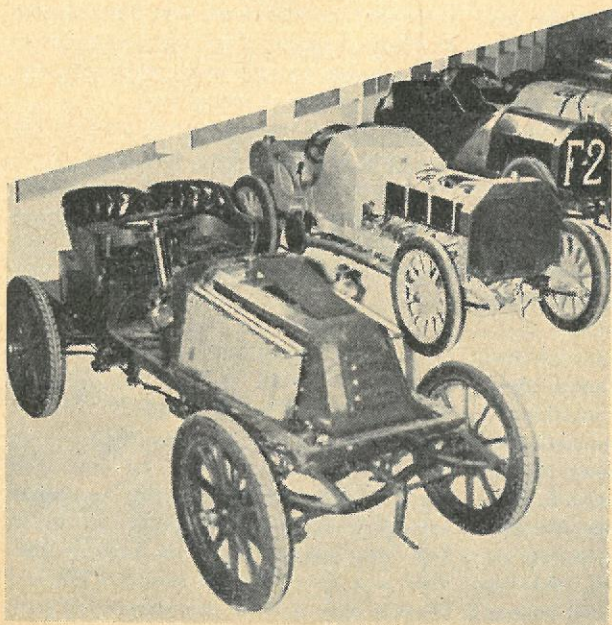
Så er der Décauville »Voiturette«, en lille-bitte modevogn, som i 1899 ved egen kraft (3 hk!) kørte fra Paris til deltagelse i den første automobiludstilling i Turin. Og den sagnomspundne »Itala«, der 1907 med prins Borghese ved rattet kørte »Peking-Paris« på 44 dage.

Automobilets historie er fuld af den slags eventyr, som ikke bør gå i glemmebogen. Grev Biscaretti er en af de sidste, der selv har oplevet historiens begyndelse og pådrog sig den autofeber, som nu, da bilen er blevet noget selvfølgeligt, hører til undtagelserne. Han var først juridisk konsulent i tekniske retssager, men begyndte selv at konstruere biler på tegnebræt og i værksted. Under første verdenskrig blev han ansat som teknisk tegner i firmaet »Itala« i Turin. Her var han i seksten år, fik tilbudt direktørstillingen, men tog i stedet sin afsked for helt at kunne hellige sig sin museums-idé.

Gennem årtier blev hans planer afvist, ignoreret og latterliggjort. Kun altfor ofte så det ud, som om hans drøm om et bilmuseum aldrig ville blive til virkelighed. Og nu,

da han er langt over de halvfjerds, er de gamle vognes tornerosesøvn under fodboldbanen endelig ved at være slut. Fra tidlig morgen til sen aften udarbejder den vitale grev Biscaretti nu de sidste enkeltheder ved museets indretning.

Fiat-fabrikkerne, der er så vigtigt et led i Turins erhvervsliv, har omsider erkendt deres opgave og stillet 14.000 kvadratmeter af en nyanlagt park ved Po til rådighed for et ultramoderne museum med mangfoldige formål. Selve opførelsen bekostes af de italienske bilfabrikanter sammenslutning. Foruden udstillingen af de historiske vogne vil der blive indrettet et bibliotek, hvis kærne grev Biscaretti ligeledes har tilvejebragt gennem et langt liv; desuden har han bidraget med en enestående samling modeller, der i de mindste detaljer svarer til originalerne. Denne modelsamling såvel som samlingen af de ægte antikviteter suppleres stadig. Målet er en fuldstændig »køretøjets historie«, og der bliver også bygget en foredragssal til 500 personer og med alt teknisk inventar til internationale bilkongresser. Om senest to år åbnes museet for offentligheden, og utallige bilelskere vil lægge rejsen over Turin. V. J. B.

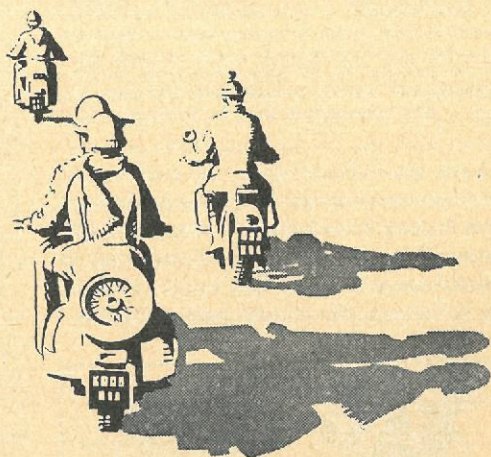


På Genève-udstillingen så man nogle af de gamle vogne, som for fremtiden vil blive udstillet på det permanente bilmuseum i Turin. Her ses fra venstre en Renault 1902, en Dux og en Fiat. Renault'en er af den type, som deltog i det herostratisk berømte Paris-Madrid løb.

**Det bedste
De kan vælge
til Deres fælg**

DUNLOP

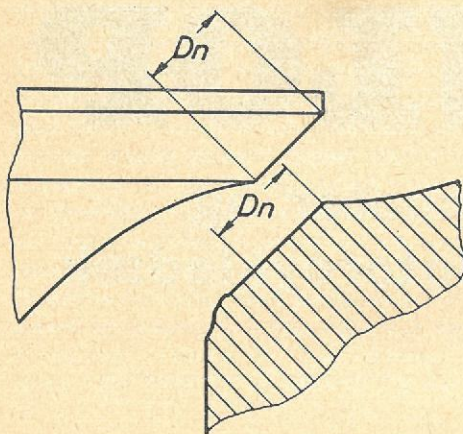
**Scooter og
Motorcykledæk**



TUNING AF FIRE-TAKTERE III

AF MECANICUS

I de to foregående artikler har vi så småt kigget lidt på et enkelt af tuningens problemer nemlig kompressionsforholdet, og inden vi går videre, skal vi ridse hovedtrækkene i en tuning op. Hvis vi sigter på maksimalydelse i forbindelse med en foreliggende motor, gælder det om at få så



Her vises en tyk ventil og et ventilsæde med dårlige gennemstrømningsmuligheder. Denne og de følgende tegninger er stærkt overdrevne for at lette forståelsen, men man må være klar over, at selv de mindste bagateller har betydning under en tuning, da det er en lille forbedring her og en lille forbedring der, der tilsammen giver den mærkbare effektførelse. Det her viste ventilsæde D_n finder man ikke i motorer, men derimod i håndvaske.

megen gas ind i motoren det flest mulige antal gange pr. sekund og udnytte den ved den højeste virkningsgrad indenfor sikkerhedsmålenes rammer. Det vil igen sige, at vi skal sørge for den bedst mulige fyldning af cylinderen, den mindst mulige friktion i

selve motoren og det størst anvendelige kompressionsforhold.

Nu er det slet ikke sikkert, at man sigter efter en maksimaleffekt, der uvægerligt vil nedsætte motorens holdbarhed eller gøre motoren for følsom, men alligevel er der mange tuningsmuligheder, der kun skal opføres under gevinst. Som allerede antydnet er kompressionsforholdet en betydningsfuld størrelse, men den afgørende faktor er kompressionstrykket umiddelbart inden forbrændingens påbegyndelse. Kompressionsforholdet kan man ikke ændre på under kørslen, men med gasspjældet regulerer man kompressionstrykket, idet man tillader en større eller mindre fyldning af cylinderen. Kører man ganske langsomt, vil gasspjældet være delvist lukket, gassen forhindres i at komme ind i cylinderen, og dette betyder et mindre kompressionstryk i slutningen af kompressionsslaget — man kan også sige, at den resulterende sammenpresning af den indsugede gasmængde i virkeligheden svarer til en motor med mindre slagvolumen og mindre kompressionsforhold. Når køretøjerne har et lille forbrug ved de små hastigheder og et forbrug, der stiger stærkt i forhold til kørehastigheden, er det udelukkende luftmodstanden, der gør sig gældende ved at stige med kvadratet af kørehastigheden. Det specifikke forbrug, som man måler i gram pr. hestekrafttime, er derimod mindst ved høje omdrejningstal, medens det er uendelig stort ved egentlig tomgang, hvilket vil sige omdrejningstal og effekt af så små størrelser, at motoren kan holde sig selv igang uden at kunne trække noget som helst andet. Reel tomgang er imidlertid en ret teoretisk forestilling, for de fleste motorer vil gå i stå, inden man kommer så langt ned i omdrejningstal.

Hvis vi uden at foretage os noget som helst andet ved motoren forbedrer indsugningsforholdene således, at fyldningen ved

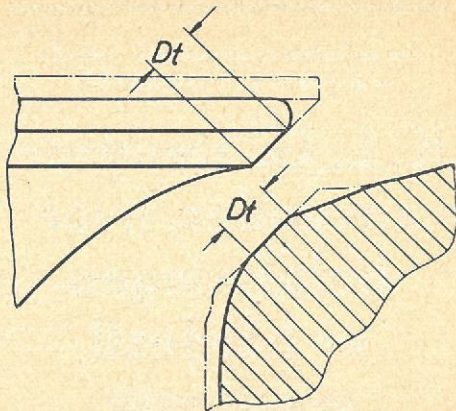


Esbjerg
Esbjerg Motor Lager
Kronprinsensgade 16

alle omdrejningstal bliver bedre, opnår vi en kraftreserve, som lader sig udnytte efter behag, medens man hverken får ændret forbrug eller belastning ved given kørehastighed. Vi ved jo, at der skal være balance mellem køremodstand (rulningsmodstand + luftmodstand) på den ene side og udviklet effekt på den anden side for at opretholde en konstant hastighed på plan vej, og forbedrer vi nu motorens fyldning, vil den ved en given åbning af gasspjældet udvikle en større effekt, fordi vi har en større gasmængde ved højere kompressionstryk efter hvert kompressionsslag, medens vi må lukke lidt til for gasspjældet for at opretholde den samme effekt og dermed den samme kørestadighed som før, inden vi forbedrede motorens fyldning. Hvis vi derimod vil udnytte forbedringen enten gennem den forøgede tophastighed eller den forbedrede acceleration, får vi både større forbrug og større belastning.

Den forbedrede fyldning af motoren er en af de mest tiltalende former for tuning, fordi man opnår en skjult reserve, som man kan trække frem, når man har brug for den, medens man holder såvel slitage som forbrug indenfor de sædvanlige rammer, så længe man ikke udnytter kraftreserven — det kan i nogen grad sammenlignes med en kompressor, som man kobler ind eller ud efter ønske.

Nu kunne det måske være nærliggende at stille det spørgsmål, om man kan forbedre noget ved indsugningsforholdene på en moderne motor, der har forladt en fabrik efter omhyggelig kontrol. Man kan svare med gamle værkfører Smiths slogan: *Det beror på omstændighederne*. Det bliver meget vanskeligt, hvis det er en Ferrari eller Norton Manx. Det er højst sandsynligt, hvis det er en almindelig serieproduceret motor, man kan i høj grad, hvis det er en ældre motortype, og man kan i højeste grad, hvis det er en neddrolet motor. Selvom vi ikke her skal tale om de udviklede to-taktere, så kan vi dog pege på knallertmotorerne, der er blevet drolet ned på den måde, at indsugningskanalen eller skyllekanalerne er blevet gjort mindre for simpelthen at hin-



Den samme ventil er nu blevet bearbejdet sammen med sædet. Sædbredden er bragt ned til Dt , der er blevet taget en spån af ventilhovedet således, at ventilen stadig kan ligge plant med forbrændingskammerets væg, og ventilens kant er blevet afrundet. Desuden er det nu overflødige gods på begge sider af ventilsædet fjernet, og selv om man ikke har fået større gennemstrømningsareal, så har man fået bedre strømningsforhold. Undertiden kan man med fordel udskifte til en tyndere ventil, men man må efter disse forandringer altid regne med et ændret kompressionsforhold.

dre gassen i at komme ind i motoren i større mængder. Resultatet er nedsat effekt med tilsvarende nedsat kørehastighed.

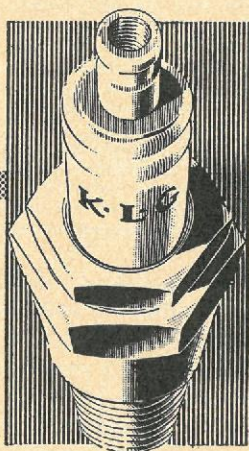
Noget lignende sker i visse fire-taktere, i hvilke konstruktørerne af hensyn til motorens holdbarhed har gjort indsugningskanalen usædvanlig lille i tværsnitsareal (udblæsningskanalen følger så automatisk trop), og et typisk eksempel er motoren i Folkevognen. Betragter man specifikationerne over denne motor, vil man se, at den er usædvanligt lavt belastet på alle punkter, og det er hovedsageligt dette, der bevirker motorens lange levetid. Det må derfor siges at være temmelig komisk, når man undertiden forsyner denne motor med en lavtrykskompressor, for på den ene side giver konstruktøren motoren åndedrætsbesværligheder for ikke at få for megen gas ind i motoren, og på den anden side sætter prins piffinger en kompressor på således, at gas-



Hillerød
Henning Nielsen
Tikanten

*Det nye isolationsmateriale New Corundite
er årsagen til K. L. G.'s store succes.*

K. L. G. tændrør anvendes, hvor belastningen er hårdest!



K. L. G. anvendes overalt, hvor tændrørsbelastningen er særlig hrd, f. eks. i motorcykler og knallerter. — 94% af samtlige dansk fremstillede autocykler er førstemonteret med K. L. G. — det bedste bevis på deres fantastiske holdbarhed. — K. L. G. med det eneste nye isolationsmateriale NEW CORUNDITE betyder større holdbarhed - blødere kørsel - bedre start.

SMITHS
K.L.G.

Import:
VILH. NELLEMANN A/S
Randers — København

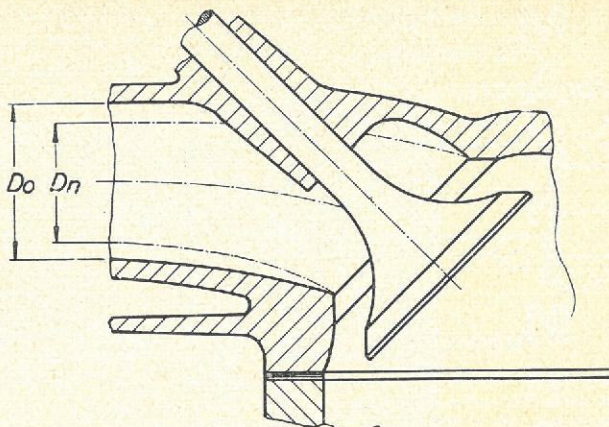
sen pumpes ind i cylinderen, medens man selvfølgelig kan opnå det samme resultat ved at give indsugning (og tilsvarende udblæsning) større tværsnitsareal samt sætte de dertil passende større ventiler i.

En sådan operation kan udføres, uden at det går mærkbart ud over motorens økonomi og holdbarhed, vel at mærke når den forøgede effekt kun benyttes som reserve, men på dette punkt nærer vi ingen illusioner, for det er temmelig sikkert, at de fleste udnytter denne reserve temmelig flittigt. Hvis nogen mener at have opfundet det helt store ved både at give motoren bedre åndedræt og montere en kompressor, så slå tanken ud af hovedet igen, for der sker kun det ene, at krumtapakslen knækker.

På andre motorer kan man finde neddrøslingen helt tilbage i karburatoren, og på Fiat 1100 behøver man således blot at sætte større hoveddyse og større luftdyse i Weber karburatoren, så har man en væsentlig forøgelse af effekten. På den almindelige motor til bil og motoreykle er der ikke foretaget unaturlige kunstgreb for at forlænge motorens levetid, men på den anden side har man ikke gjort noget særligt for at opnå den bedst mulige fyldning. Meget ofte kan en motor tåle at få større ventiler, og i langt de fleste tilfælde kan lidt bearbejdning af indsugningskanalen fra karburator til indsugningsventil give en mærkbar forbedring. Egentlig højglanspolering er ikke nødvendig, blot overfladen føles jævn uden fremspring eller lommer og frem for alt uden trin ved godsstykkernes samling f. eks. mellem karburator og manifold eller karburator og indsugningskanal samt mellem manifold og motorblok eller topstykke. Højglanspolering af udblæsningskanalen er derimod meget værdifuld, da den helt glatte flade forhindrer sod- og koksaflejringer.

Man kan allerede gennem en enkelt justering forbedre indsugningsforholdene betydeligt. Kører man med større ventilspille rum end nødvendigt, reducerer man ventilens løftchøjde, og på den måde reduceres det effektive gennemstrømningsareal ved ventilhovedet, men dette punkt kommer na-

På mange ældre motorer dannede indsugningskanalen et næsten retlinet rør ind i motoren, og en del af den insugede gas forsvandt lige over i den endnu åbne udblæsningskanal. Her har man bibeholdt ventilstørrelsen, men udvidet indsugningskanalen samtidig med, at kanalen har fået en ny facon, der dirigerer gassen ned i cylinderen.



turligvis kun ind under almindelig sund mekanik.

Når man skal arbejde på at forbedre en motors indsugningsforhold, må man tænke på arealer og strømningsforløb. Man ser således ofte indsugningsventiler med en skarp kant på ventilhovedet, fordi siden af ventilhovedet former en cylindrisk væg, der altså danner 90° med ventilfladen. Denne cylindriske side mellem ventilfladen og den flade, der skal ligge an mod ventilsædet, kan man med fordel slibe ned således, at den bliver i rundbuestil for på den måde at give gassen mulighed for at sprede sig vifteformet ind i forbrændingskammeret, så snart den har passeret mellem ventil og ventilsæde. Hvis ventilen er slebet med et temmelig bredt ventilsæde, kan man tage et af de mere grumme kneb i anvendelse og slibe af selve ventilhovedets diameter, indtil »sædet« er omkring 1,6 mm bredt, og det egentlige ventilsæde i godset gøres smallere ved at tage gods af forbrændingskammerets væg, som det er vist på skitsen. Dette behøver man ikke at være nervøs for, da det meget ofte af rent praktiske grunde er sådan, at indsugnings- og udblæsningsventil har samme mål for sædebredde, men medens udblæsningsventilen skal af med en hel del varme gennem ventilsædet, bliver indsugningsventilen hovedsageligt kølet af den forbistrømmende, kolde gas, men det skal understreges, at man ikke må gøre udblæsningsventilens sæde smallere. Udblæsningsventilen spiller i det hele taget ikke så

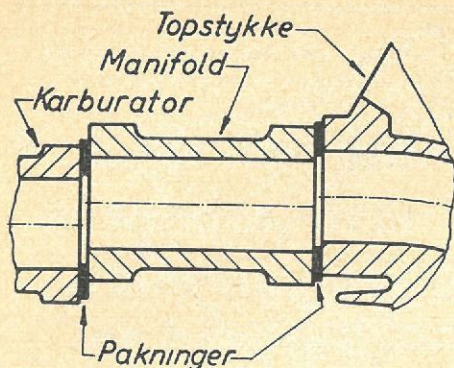
stor en rolle, for medens gassen skal suges ind i motoren ved hjælp af et undertryk på omkring 0,6 kg pr. cm², står den afbrændte gas parat til spring med et stort tryk, så den skal nok finde vej på egen hånd. Navnlig på ældre motorer kan man finde urimeligt brede ventilsæder til indsugningsventilen, og da disse tilmed kan være vanskelige at holde tætte, er der god grund til at reducere sædebredden.

På en del ældre, topventilede motorer stræbte konstruktørerne tilsyneladende efter at komme så langt bort fra den sideventilede motors snørklede indsugningssystem som muligt ved at gøre indsugningskanalen næsten lige med det resultat, at en del af den insugede gas ryger lige over i udblæsningskanalen gennem den endnu åbentstående udblæsningsventil. Morsomt nok kan man tage en gasanalyse på en ældre motor og komme til det resultat, at den kører på alt for fed blanding, men gør man så karbureringen mere mager, viser motoren tydelige symptomer på for mager blanding, medens gasanalysen siger, at blandingen nu er korrekt. Dette fænomen skyldes de uforbrændte partikler i udblæsningsgassen. Her kan man sætte ind ved at danne en ny form



Helsingør

Tage Martensen
Stengade 5
Helsingør 21 0755



Dette viser — ligeledes stærkt overdrevet — hvordan der kan dannes trin mellem de enkelte godstykker i indsugningssystemet. Selv et lille trin kan forårsage en stor, bremsende hvirveldannelse.

for indsugningskanalen som vist på skitsen, for på den måde at få gasstrømmen drejet ned i cylinderen og bort fra udblæsningen.

Til indsugningssystemet hører unægteligt også karburatoren, men nu skal vi vogte os for ikke at gøre noget forkert. Jeg har således ofte set, at navnlig motorcyklister har monteret en karburator med større boring, men det hjælper ikke det fjerneste, så længe indsugningskanalen beholder sine oprindelige mål — tværtimod kan det give en ujævn og dårlig motorgang ved de lavere omdrejningstal således, at det stik mod vore ønsker kommer til at gå ud over accelerationsniveauet. Hvis vi forbedrer indsugningsforholdene, men bibeholder den oprindelige karburatorboring, opnår vi en effektgevinst ved de højere omdrejningstal, uden at det går ud over de lavere omdrejningstal. Er der tale om en alvorlig forbedring af motorens indsugningsforhold, kan man med fordel gå op i chokerboringens størrelse, medens dette bliver en nødvendighed, hvis såvel ventil som indsugningskanal har fået større diameter.

Som nævnt i indledningen, må man tæn-

ke i både arealer og strømningsforløb, og det er en regel, at den fuldt løftede ventil skal frigøre et areal, der mindst er lig med indsugningskanalens tværsnitsareal. Det frigjorte areal er rent geometrisk den cylinder, der bestemmes af sædediameteren og løftehøjden, og er det mindre end indsugningskanalens areal, er der tale om ventildrosling, idet konstruktøren har foretrukket en ringe løftehøjde frem for et nedsat indsugningsareal i kanalen. Man kunne nu tænke sig den mulighed, at man satte en større ventil i for på den måde at få et større gennemstrømningsareal ved ventilen, men en ventil, der ligger tæt ved ventilsædet i fuldt løftet tilstand, giver ikke noget gunstigt gennemstrømningsforløb, og i sådanne tilfælde må man hellere gøre noget ved løftehøjden, hvilket skal blive behandlet under afsnittet om knasterne.

I langt de fleste tilfælde vil gennemstrømningsarealet ved ventilen være langt større end kanalens tværareal, og så kan det i visse tilfælde være rigtigt at montere en større ventil og bore kanalen op. Da støbegodset imidlertid er dikterende for denne opboring, vil man i reglen ikke kunne bore indsugningskanalen med samme diameter helt ud til karburatoren, hvilket heller ikke er så hensigtsmæssigt, og man opnår faktisk det bedste resultat, hvis man holder en stigning i diameteren ind mod ventilen. Stigningen skal andrage $\pm 0,125$ mm pr. løbende cm, eller målt fra ventilen ud mod karburatoren $\div 0,125$ mm pr. løbende centimeter, indtil man er nede på den størst tilladelige diameter dikteret af godsets tykkelse.

Ved de sideventilede motorer kan man i reglen fjerne lidt gods rundt om ventilerne, men har man sat kompressionsforholdet i vejret ved at tage lidt af topstykket, er det tillige nødvendigt at fjerne lidt gods i topstykket over ventilerne, og da det er begrænset, hvor meget gods man kan fjerne på dette sted, er det også begrænset, hvor meget kompressionsforholdet kan drives i vejret på en sideventilet motor, hvilket er den hovedsagelige grund til, at man i det store og hele har forladt denne motortype.

	Hobro Svend Aage Jørgensen Brogade 45 Hobro 800
--	---

MASKINKONTROL



Når man sæsonen igennem bevæger sig rundt på de danske motorbaner og som tekniker naturligvis hele tiden holder sig i nærheden af depoter eller ryttergård ud fra den betragtning, at det er her, det egentlige foregår, så kan det ikke undgås, at man kommer til at anstille betragtninger over dansk motorsports øjeblikkelige stade og de forudsætninger, under hvilke den arbejder. Der er i dag mange lyspunkter — den stigende levestandard (eller er det bare danskerne's tilbøjelighed til at leve over evne?)

har sat mange ivrige og talentfulde køreere i stand til at dyrke deres hobby, og indenfor automobilsporten har man oplevet det glædelige, at der — efter de bedste udenlandske forbilleder — er oprettet en »racerstald«, der som gengæld for store økonomiske ofre allerede kan notere en række smukke løbsresultater.

En udvikling af denne art er imidlertid ikke alene glædelig — den giver samtidig anledning til at pege på de forpligtelser, som påhviler de ansvarlige sportslige organisationer, og på et enkelt punkt — nemlig den tekniske kontrol med de deltagende køretøjer — føler vi i al venskabelighed trang til at sige vore venner indenfor motorsportens øvre luftlag et par borgerlige ord.

Maskinkontrollen — det tekniske eftersyn, som, hvis fuld sikkerhed skal opnås, må svare til noget mere end det officielle eftersyn ved de motorsagkyndige, før et

køretøj slippes ud i trafikken — lader ofte meget tilbage at ønske. Ikke således at forstå, at vi vil rette nogen egentlig bebrejdelse mod de sagkyndige, som af ren og skær interesse for sagen ofrer deres fritid på opgaven — langt snarere vil vi overfor arrangørerne anke over, at der ikke gives tilstrækkelig tid til denne vigtige kontrol og i det hele taget, at man ikke lægger arbejdet op i et langt højere plan.

For at nævne et konkret eksempel: I den forrige sæson var vi på Roskilde Ring flere gange vidne til, at F3 (midget) racere af fabrikat Effyh kom galt af sted, fordi en af styretøjets svingarme knækkede under kørslen — der skete ikke personskader, men situationen var i hvert enkelt tilfælde faretruende. En nærmere undersøgelse viste hver gang, at der var tale om udmattelsesbrud i den pågældende del. Med fare for en beskyldning for bagklogskab vil vi vove at påstå, at disse maskinuheld ikke kom bag på os, for allerede for adskillige år siden havde den, der skriver disse linier, lejlighed til at undersøge Kaj

Hansens midget af samme fabrikat, og her ved afsløredes to forskellige konstruktionsfejl, der tilsammen førte til, at den pågældende vogn forulykkede under et løb i udlandet. Fejlene var følgende:

- 1) Sammenspillet mellem hjulophængnings- og styregeometri var forkert beregnet — den tredelte sporstang, hvis midterste del er styretøjets tandstang, var delt forkert således, at de to yderdele var for lange, hvilket igen resulterede i, at der under hjulenes lodrette affjedringsbevægelser opstod styresvingninger af forhjulene, som igen påvirkede svingarmene på en unormal kraftig måde.
- 2) De svingarme, som knækkede, var fastnet til styrebolstestykket ved konus, og der hvor denne konus gik over i selve



Næstved

Richardt Petersen
Ringstedgade 88
Næstved 1584

Den nye **BLAUPUNKT** med **TRANSISTORER**

har mange fordele

Den nye Blaupunkt optager mindre plads end før, og strømforbruget er kun 1/3 af det normale (ved 6 V batterispænding kun 1,5 Amp.). Den kan derfor monteres også på små vogne. Levetiden er næsten ubegrænset, da transistorer ikke slides. Blaupunkt tonegivningelse er vidunderlig ren. De får mere glæde af Deres kørsel med en



BLAUPUNKT
Auto-radio

GENERALREPR. A/S MAGNETO KØBENHAVN W



armen, var en neddrejning, der uvægerligt må føre til ekstraspændinger og dermed øget fare for udmattelsesbrud.

Disse to fejl, der begge virkede i samme retning, blev den gang erkendt og rettet med det samme, hvorefter vognen kørte upåklageligt, men alle andre midget racere af samme konstruktion *forblev uændrede* til trods for, at Kaj Hansens uheld vakte megen opsigt, og at årsagen dertil ikke kan være undgået motorsports-myndighedernes opmærksomhed. Disse vogne starter stadig ved løb her i landet, og uheld af den skildrede art vil gentage sig, indtil de tages ud af programmerne. Hvad vi bebrejder maskinkontrollen er, at den ikke forlængst har indrettet et kartotek over samtlige motorkøretøjer, som benyttes til motorsport i Danmark, og at den ikke til stadighed holder øje med symptomatiske skader som den her beskrevne og griber ind overfor dem. Vi er ikke blinde for, at denne opgave kræver arbejde og omkostninger, men med det økonomiske udbytte, der i dag høstes på de fleste motorbaner i landet, må den kunne løses. Det er for galt, at man gang på gang lader vogne starte og komme galt af sted, når man i forvejen ved — eller burde vide — hvad der er i vejen, og i det hele taget må man ønske, at det tekniske kontrolarbejde lægges op i så højt et plan, at det ikke alene omfatter det hastige, overfladiske syn umiddelbart før et løb, men også i en tilbundsgående, kritisk vurdering af køretøjerne, hvad enten der er tale om nykonstruktioner eller om ændring af allerede kendte typer. Det helt rigtige ville sikkert være, at man til en begyndelse lod alle motorsportens køretøjer »indregistrere« af de respektive landsorganisationer, hvorefter den lokale maskinkontrol ved de enkelte motorløb kunne indskrænke sig til at konstatere, om køretøjet stadig svarer til de oprindelige mekaniske specifikationer. Ved en ordning af denne art kan man dels fritage den rutinemæssige maskinkontrol for en række opgaver, der stiller store krav til videregående teknisk indsigt, og dels få oprettet en overordnet teknisk instans, der kan virke rådgivende i tvivlstilfælde.

NU ER DET TID TIL AT GØRE MOTORCYKLEN KLAR FOR HELE SOMMEREN



Aldeles komplet lager — vore lagre bugner af varer, altid for 1 million kroner på lager
Levering fra dag til dag pr. post, bane eller båd

VICTORIA

RESERVEDELE

for „Capri”

„Bi-fix”

„Aero” „Aero HM”

125-250 ccm, 1949-58

og Victoria knallerter

TRIUMPH

Reserve dele 1939-1958

150-, 200-, 350-, 500- og 650 ccm

Diana

Alle reserve dele og tilbehør til den populære scooter

TWN

Er der noget De mangler til 250 ccm, da skriv til os.



— komplet reservedelager omgående levering

Petit

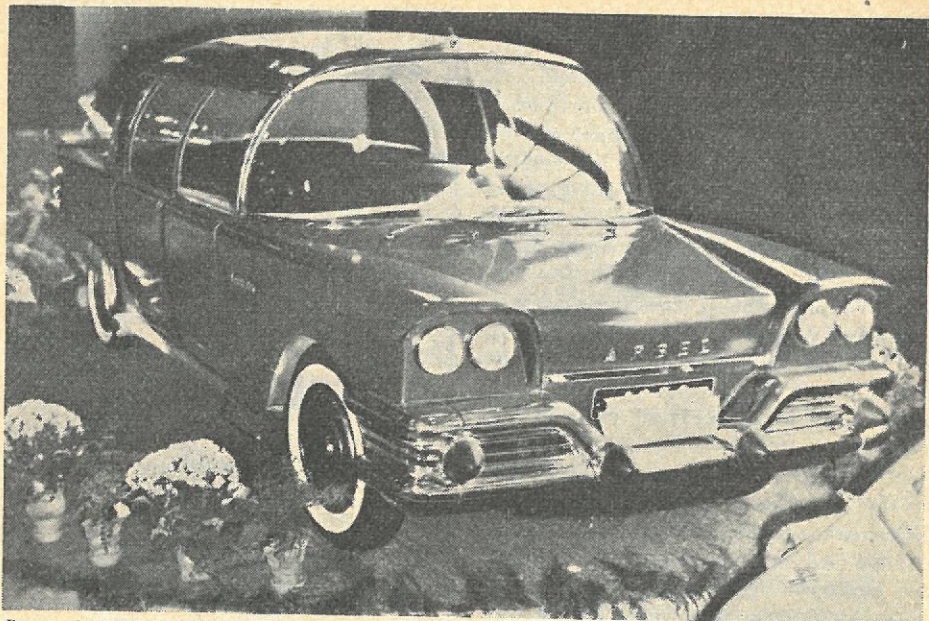
— sidevogne og reserve dele såsom vindskærme, overtræk, bespændinger, nav, karosser, pyntelister, lygteglas o. s. v.

Ombytningscylindre -krumtappe, original reparationslak på små dæser

Husk at opgive årgang, motornummer og eventuelt farve. Vi har komplet lager. Er der ingen forhandler i nærheden, så skriv direkte

Mekanikere og forhandlere rabat
Ring eller skriv

C. REINHARDT A/S
Gl. Kongevej 11 C - Kbh. V - Cent. 3313



Den mærkværdige Arbel Symetric minder om en mellemting af en Jeep og en moderne amerikaner, men det er dog de tekniske specifikationer, der er helt alsindige.

Ingen epokegørende nyheder i Geneve

— men et smukt eksempel fra sindssygens overdrev

Den årlige biludstilling i Genève var isenesat med den stilfulde elegance, der hvert år præger denne internationale opvisning.

Blandt de serieproducerede vogne var der ingen nyheder at se i år. Selv ikke Fiat, som plejer at holde en betydende nyhed parat til denne udstilling, viste andet end de kendte modeller.

Mange af de udstillede biler var dog nye for det schweiziske publikum, bl. a. Alfa Romeo 2000 og BMW 600, som dog allerede ses i trafikken i Schweiz. Amerikanerne lod også nye, men ikke ukendte modeller se, så der var egentlig nok at kigge på.

Hovedinteressen må dog naturligt samle sig om specialkarosserierne, og Genèveudstillingen er med rette berømt som Europas mest alsidige præsentation af disse skøne, nærmest uopnåelige biler. Kun Turinudstillingen kan gøre den rangen stridig.

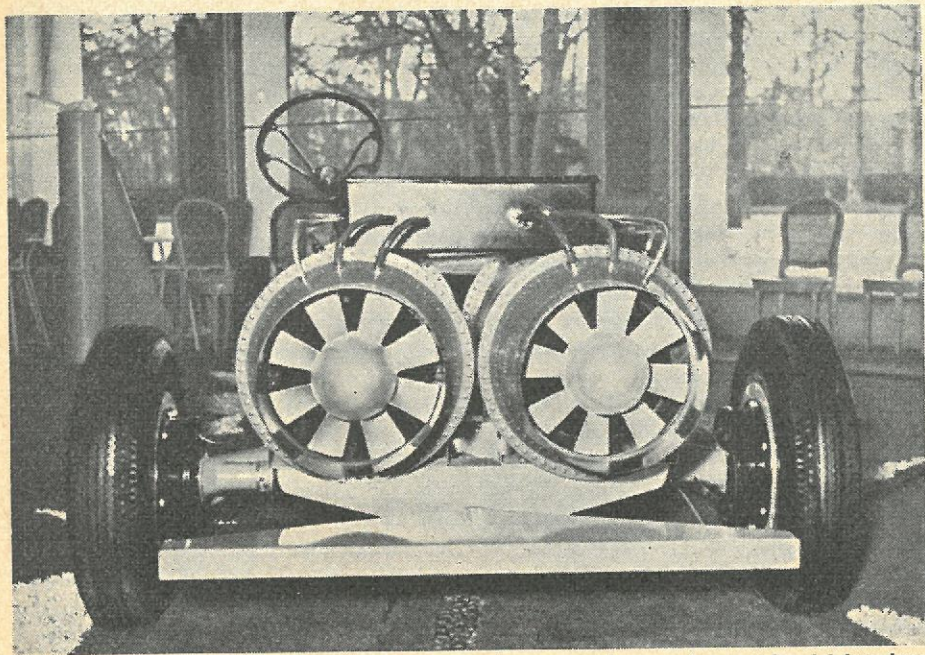
Også sportsvogne er fornemt repræsenteret på den schweiziske udstilling, og i år gav

arrangørerne i tilgift en særudstilling, der illustrerede udviklingen inden for væddeløbsvognene gennem godt 50 år.

Da standardvognene allerede er kendt her i landet, må beretningen koncentreres om de tre grupper: specialkarosserier, sportsvogne og de historiske racerbiler.

Pinin Farina er rigt repræsenteret: en kridhvid Fiat 1200 todørs model virkede tiltalende trods et lovlig langt udbygget forparti. Den udstillede Alfa Romeo sportscoupé med ekstra sæder var også besnærende, men den nyeste udgave af Lancia Florida savner forgængerens ædle linieføring. Derimod er et todørs karosseri på det enorme Cadillac 1957 chassis forbavsende vellykket.

Zagato har benyttet et Jaguar XK 150 chassis til en imponerende coupé, som opviser flere praktiske detaljer, bl. a. en plastiskærm, der dækker sidevinduerne forkant og tjener til at holde regn ude og for-



I Arbel Symetric ligger der indtil videre en almindelig stempelmotor, men det er meningen, at den skal køre damp-elektrisk, og senere vil man med en suveræn håndbevægelse installere en atomreaktor til dampfremstilling — myndighederne vil uden tvivl nikke bifaldende til, at et større byområde skal evakueres, fordi der har været et sammenstød mellem et par atomvogne. Mærkeligt at den slags nonsens kan slippe ind på de nøgterne schweizeres prægtige udstilling.

bedre ventilationen. Mindre tiltalende var anvendelsen af brunt ruskind på instrumentbræt og andre steder.

Viotti har nogle smarte Fiat 600 variationer, og Vignale viser bl. a. en til ukendelig hed kamoufleret Triumph TR3. Foruden halefinner og et pontonkarosseri samt leopardskindsindtræk (!) er det værd at bemærke, hvorledes bagvinduet — en panoramarude — bliver stående, når kaleschen slås ned. Det skal tjene til at hindre træk i sædet. Ideen kan føres tilbage til nogle Mille Miglia vogne, der for nogle år siden havde plasticskærme bag førersædet.

Touring viser en sportscabriolet på Alfa Romeo 2000, og hos Lancia, Ferrari og Maserati kan andre eksempler på italiensk karosseristil ses.

Faktisk virker flere af de italienske karosserier lidt anstrengte i år. Detaljerne er skønne og forarbejdningen upåklagelig, men linieføringen ikke altid så sikker og elegant som hidtil. Stilen er tilsyneladende på vej mod mere kantede former, og den stilmæs-

sige brydning mellem skarpe og bløde linier ikke ubetinget heldig.

De schweiziske specialister står på sikrere grund, men holder sig også mere til vante variationer over kendte temaer. Graber udstiller en meget smuk Alvis coupé, men på et karosseri af så høj klasse og til så høj en pris må det være tilladt at kritisere småting som de firkantede ekstralygter, et besynderligt lille, forkromet krimskrans der forstyrrer forpartiets rolige harmoni, og på siden til at dække en udluftsåbning fra motoren. Den af Graber modificerede Renault Dauphine er ikke opsigtsvækkende.

Beutler har klædt en Simca Aronde i et ganske smart, lidet praktisk topersoners coupé karosseri. Dets vinduessprosser er



Køge
Autolageret
Kureer
Køge 173

forbilledligt slanke, men ellers er vognen ikke overbevisende.

Ghia-Aigle, d. v. s. det schweiziske Ghia-foretagende, har flere originale og interessevækkende arbejder fra tegneren Fruas hånd. Det udstillede Dauphine cabrioletkarosseri var særdeles net og peger antageligt i retning af en kommende Dauphine model. Den flammerøde åbenbaring blev tildækket med en presenning kort efter udstillingens åbning, fordi Régie Renault gjorde vrøvl. Renault mente, at der var tale om en prototype til den vogn, fabrikken agter at udsende om et årstid eller to — og noget tyder på, at det er tilfældet. En Lotus Coupé er identisk med sidste års åbne model, men har fået et tag på. Derimod er to Alfa Romeo vogne nye, og den lyse »Super Sprint« var usædvanligt køn, omend ikke uden små æstetiske forsyndelser.

Der hviler noget uvirkeligt over disse paradebiler, som dog har stor betydning for kommende års serieproduktion, men intet

af specialfirmaerne havde hejst helt nye signaler. De har heller ikke opgivet de kendte stilelementer, men synes at vakle lidt usikkert i opfattelsen.

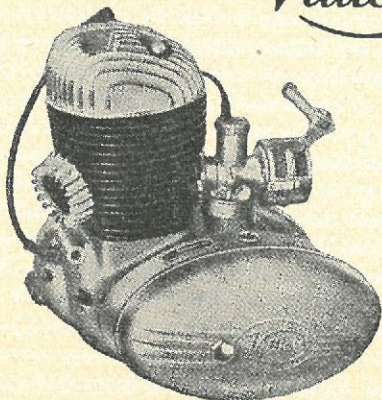
Efter det opulente opbud af modekarosserier var det rart at vende sig til sportsvognene. Her er fabrikkerne ikke tyngt af mange tvivlsmomenter, men bygger på livet løs uden at skele til priserne. *Ferrari* fortsætter med den ovenud kraftige »410 Super-america«, hvis 12-cylindrede motor på 4962 ccm nu afgiver 400 hk! *Maserati* er derimod ved at søge ind i Gran Turismo-klassen med den meget besnærende 3500 model.

De øvrige kendte sportsmærker var alle udstillede og suppleret med mere ukendte faktorer som det lille italienske mærke *Moretti* og *Abarth's* mange varianter af Fiat 500 og 600. Den utrættelige Carlo Abarth har mangfoldige jern i ilden og arbejder i øjeblikket på en 1000 ccm Gran Turismo vogn med gitterchassis og en formindsket Alfa Romeo Guilietta motor. Når Abarth

De nu frigivne

Villiers

udskiftningsmotorer



MARK 9E/197 cc

Leveres i følgende modeller, alle 2-takts:

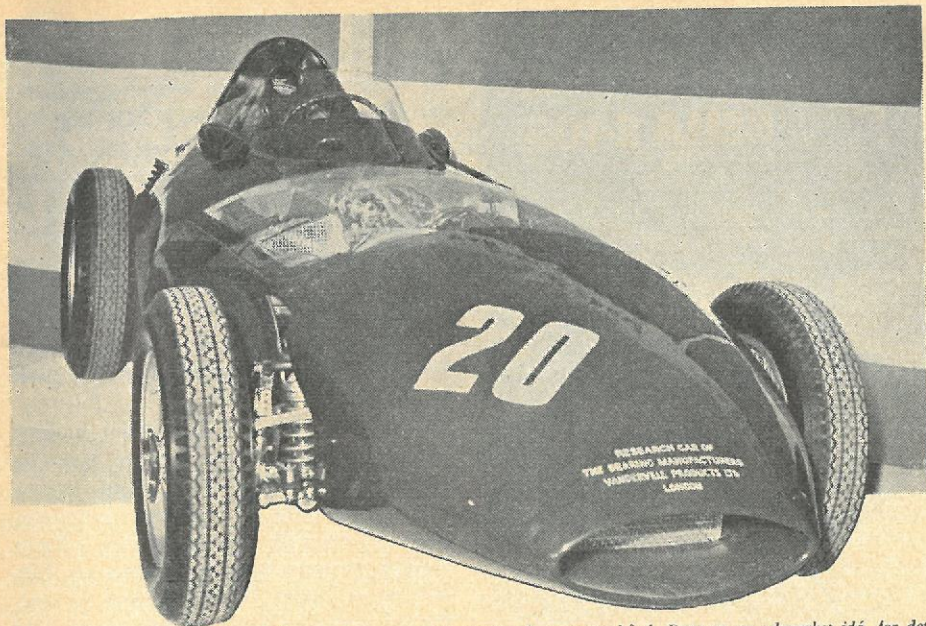
- 98 cc - to gear hånd- eller fodskifte.
- 150 cc - tre eller fire gear fodskifte.
- 175 cc - tre eller fire gear fodskifte.
- 197 cc - tre eller fire gear fodskifte, Sport og Trial modeller.
- 250 cc - fire gear, eencylindret eller Twin.

^A/_S BRD. P. & M. KLEE

KRYSTALGADE 3 - KØBENHAVN K.

TELEFON MINERVA 5242

Hovedforhandler i Jylland: Vilh. Nellesmann ^A/_S, Aarhus



I Genève kunne publikum betragte flere moderne og gamle racere på nærmeste hånd. Dette er en udmærket idé, for det er jo langt fra alle, der har lejlighed til at betragte vognene i depotet under et løb. Her ses den nyeste Vanwall.

har valgt den usædvanlige vej at mindske slagvolumen i motoren fra 1300 til 1000 ccm, skyldes det den fiffige betragtning, at Alfa-fabrikken ikke ret længe ville finde sig i at se sine vogne slået af Abarth-modeller i 1300 ccm klassen. Men i den mindre klasse skulle det blive muligt at boltre sig uden at pådrage sig fabrikens konkurrence.

Sportsvognene har selskab af nogle for-
nøjelige småbiler, som åbner gode mulig-
heder for mildt sportslig kørsel. De fleste er
for tunge i forhold til deres motorydelse,
men eksempelvis den engelske *Berkeley*
med en trecylindret totaktsmotor på 492 ccm
slæber kun på 9,7 kg pr. hestekraft, mens
Maico »Sport« må klare 28,3 kg/hk. Græn-
seværdierne i så henseende findes hos Fer-
rari og Lotus, der begge udstiller modeller
med 2,7 kg/hk, mens en Mercedes-Benz

190 SL står til 9,2 kg/hk og 300 SL model-
len til 5 kg/hk.

Afgørende nye tendenser er ikke at spore
i bygningen af sportsvogne, men det er
unægteligt en fin samling, der vises i Ge-
nève, og med en virkelig velspækket tegne-
bog var der et og andet, som ville pynte
svært i garagen.

De helt små biler er også fuldt repræsen-
teret, men nyheder vises ikke. Den engelske
Frisky Sport er lige forunderlig at skue, og
den firehulede *Messerschmidt Tiger* hører
til mærkværdighederne.

Ingen af dem kan dog i så henseende
konkurrere med den brave Monsieur Fran-
çois Arbel's *Symétric*. Hr Arbel hævder påny
at have løst såvel nutidige som fremtidige
automobiltekniske problemer med den sæl-
somme konstruktion, der blev vist i Paris



Randers

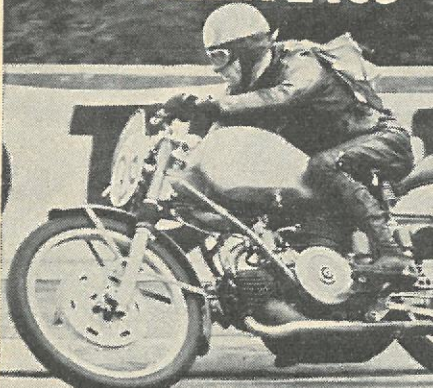
I/S Sofus Nellemann
Strømmen 27
Tlf. 3232



Slagelse

Carl Jensen
Ora Service
Skelskørvej 29
Slagelse 1203

**KLICHÉERNE LAVER
BELLA 2409**



Druedahl
Solkebogen 3. Bk.

Flyverdragter



Vind- og vandtæt..	78,—
Prima gummi	106,50
Dobb. stof, 2 farver, 100 pct. vandtæt	128,— 138,—
Impregn. gaberdine med uldfoer	168,—
Grønlandsmodel med hætte og teddy-bear foer	228,—
Parco coat m. aftagelig hætte og teddy-bear foer.	159,50
Scooter-coat, 4 farver, prima lodenstof.....	98,—
Styrthjelme	
Jobi, Geno, ABC, orig. eng. T.T., mange farver, fra	29,50

Stort udvalg i handsker — huer — hjelme
briller — overtrækstøv

MOTOR DRESS

Blågaardsgade 24 NOra 2536

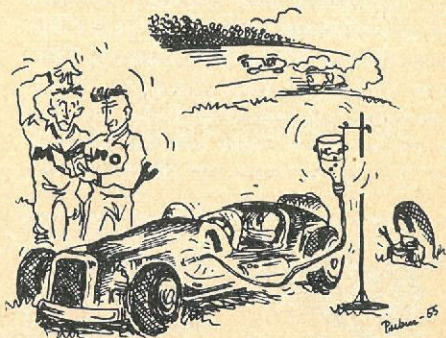
for nogle år siden og nu skal føres frem påny. I hvert af de fire hjul befinder sig en elektromotor (sagde nogen, at det blev set før første verdenskrig?). De skal forsynes med strøm fra et »atombatteri« bag i vognen, når den franske regering giver lov! Indtil da vil den optimistiske Monsieur Arbel fremstille den fornødne strøm ved hjælp af et primusapparat og en »thermostabel«(?), men denne snedige konstruktion er ikke helt klar til at velsigne verden, hvorfor vognen er udstillet med en besked, benzinrevet stempelmotor, der trækker en dynamo.

Efter dette kig bag fremtidens kulisser var det en lettelse at inspicere fortidens glørværdige væddeløbsbiler i en interessant særudstilling på galleriet. Alderspræsident er en 1902 *Renault* af den i Paris-Madrid anvendte type og juniørens en *Vanwall* og en *Jaguar D*. Ind imellem en sjældenhed som den 8-cyl. *Dufaux* og en 1924 *Sunbeam* samt *Mercedes* fra 1914 og *Mercedes-Benz W 196*. De to sidstnævnte vogne er temmelig uplejede, hvilket er en skam. Den enlige *Bugatti* type 35 er heller ikke så velholdt, som den burde være.

Det livlige besøg hos de gamle kæmper lod formode, at publikum hellere vil se gamle biler end nye vogne, som ikke er nye.

Selv Genève-udstillingen var ikke overbevisende i år, hvilket ikke skyldes arrangørerne og næppe heller fabrikkerne — men der afholdes for mange og for hyppige udstillinger nu om stunder.

Volant.



De skriver jo her fra SMJ, at motoren trænger til en saltvandsindsprøjtning.

teknisk **BREVKASSE**

Spørgsmål til

»Teknisk Brevkasse« besvares

KUN,

når der medsendes svarporto.

Ang. Zündapp Norma årg. 55.

Jeg har spekuleret på at gøre indsugningen mere lydøs, selv om den ikke larmer mere end på andre maskiner af samme fabrikat. Tror De, det vil hjælpe, hvis jeg monterede luftfilteret oppe under dobbeltsædet og forbandt det og karburatorens indsugningsrør med en gummislange, jvf. Zündapp Touring Super, der har et lignende system blot med den forskel, at luftfilteret sidder nede ved karburatoren. Vil denne lille ændring føre til en forringelse af motorydelsen? Skal karburatoren stilles om efter en sådan ændring?

Et andet problem, jeg har med karburatoren, er, at den »holder maskinen igen«, hvis man kører den raskt op i 3. gear. Er det en dyse, der er for lille, eller er det luftskruen? Karburatoren er en »Bing« dobbeltkarburator.

S. T., København S.

Indsugningsstøjen dæmpes en del, når man flytter luftfilteret bort fra karburatoren og forbinder det med f. eks. en gummislange, fordi gennemstrømningen gennem filteret og den egentlige indsugningsåbning bliver jævne. Hvis en karburator forsynes med luftfilter, må man gå lidt ned i dysestørrelse, men flyttes filteret bort fra karburatoren, kan man gå lidt op i dysestørrelse. Kører en karburator uden filter, kan den eksempelvis kræve dyse 110, monterer man et filter, må man gå ned til dyse 100, og lægger man en rørforbindelse mellem filter og karburator, kan man igen gå op i dysestørrelse til 105. Når karburatoren er

monteret med filter, kan det altså kun give en lille effektforøgelse, når filteret flyttes bort fra karburatoren. Når motoren ikke kan følge med åbningen af gasspjældet, kan det skyldes for lille dyse, koksafsætninger i udblæsningssystemet eller for slap fjeder i afbryderkontakten. Hvis motoren går godt ved samme omdrejningstal i det høje gear, er det mest sandsynligt, at det er koks i udblæsningen, og det er i hvert fald ikke fjederen.

★

Jeg beder Dem løse et problem for mig. Det drejer sig om min motorcykel, en BSA 34, 500 ccm, OHV, der ikke vil starte. Jeg har fået magneten eftersat på et specialværksted; der har man monteret nye lejer, nye platiner og opmagnetiseret den; det har desværre ikke hjulpet. Magnetten har mere end een gang været sendt til opmagnetisering, men når jeg så prøver den, efter at den er monteret igen, er der ikke noget i vejen de første gange, den skal startes, men efter ca. hundrede kilometers kørsel er de samme vanskeligheder der igen. Jeg er ikke klar over, om kondensatoren er udskiftet. Når den først er kommet i gang, er der aldrig noget i vejen; det hjælper at give



Nykøbing F.

H. Hirsborg
Frisegade 6
Tlf. 85.33.21



Silkeborg

C. Heiberg Andersen
Søndergade 47
Tlf. 492



DIREKTE FRA TELT-FABRIK

leveres kvalitetstelte og
campingudstyr i stort
udvalg til fabrikspriser.
Forlang venligst gratis
Ill. katalog med prøver.



M. ØSTERGAARD

FREDERICIAVEJ 44 . TLF. 4390 . VEJLE

Mangler De reservedele

KRUMTAPPE & TOPSTYKKER rep. på spec.
værksted fra dag til dag.

GEARKASSEDELE er på lager til St. Archer
Burman Albion.

RESERVEDELE til BMW - Zündapp - DKW
o. m. a. fra 1934-1957.

SIDEOVGNE til alle motorcykler.

PAHÆNGSVOGNE til personbiler fra egen
fabrik. Opgiv mærke. Indhent tilbud.

Indsend de gamle dele for motorcykler og
gearkasser for hurtig expedition.

A/S CYKLEBØRSEN, HORSENS

Telef. 23444

Største specialfabrik for motorcykle-, scooter- og knallert- cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

KØBENHAVNS CYLINDER-SERVICE

NØRREBROGADE 209-211
ÆGIR 2403 ÆGIR 4803



Horsens

Fa. Holm &
Petersen
Allegade 51
(Hovedvej 10)
Tlf. 23374

tændrøret blyant. Tændrøret ser iøvrigt ud,
som det skal, og det har et gnistgab på 0,4
—0,5 mm, knikseren har en åbning på
0,4 mm. Hvilke ulemper vil der opstå ved
at lave tændingssystemet på denne cykle om
til batteritænding? Skal kontakterne ud-
skiftes?
J.V., Herning.

Meget kunne tyde på, at der er en tempe-
raturbestemt kortslutning eller i hvert til-
fælde en periodisk kortslutning i konden-
satoren. Hvis der kommer en rødlig gnist,
eller hvis kontaktfladerne får et blåligt
skær, ligger fejlen i kondensatoren. I så
tilfælde er det muligt, at maskinen lettere
starter, når den er helt kold, end når den
er varm. Fejlen kan dog også ligge i dårlig
stelforbindelse af kondensatoren, hvis der
er fedt eller paraffin ved den kontaktskrue,
der er skruet ind i kondensatoren.

En ombygning til batteritænding vil ikke
medføre andre ulemper, end at man bliver
nødt til at tage hænderne op af lommen. I
de fleste tilfælde beholder man magnethu-
set og magnetakslen og benytter magnetens
afbryderkontakt, men ankeret eller den per-
manente magnet bør fjernes, og en fra stel
isoleret slæbering må monteres, da kontak-
ten roterer. Det vil sikkert være både let-
tere og billigere, hvis magneten bliver gjort
ordentligt i stand. Hvis et specialværksted
måler ankeret igennem, vil fejlen sikkert
hurtigt blive afsløret.

★

Jeg tillader mig herved at spørge, om
De ville give mig oplysninger angående min
Triumph Thunderbird 1954.

Det drejer sig om karburatoren, der er
en Amal nr. 27FG/IAT med boring $1\frac{1}{4}$ ",
gasspjæld 6/4, nål nr. 6, strålerør nr. 107 og
strålespids nr. 150 med luftfilter, svømmer-
hus nr. IAT/M. Da denne model fra fa-
brikken er monteret med en SU karbura-
tor, spørger jeg Dem, om disse mål passer
på ovennævnte model, da motoren ved en
hastighed omkring 95—100 begynder at
rykke. Er det nogen fordel at montere en
SU eller en Amal Monobloc, og hvilket
nummer skal det i så tilfælde være?

G.J., København F.

Karburatoren er for så vidt rigtig nok, men indmæden er ikke helt korrekt. Chokerboringen skal nemlig være $1\frac{1}{16}$ ", dysen 140 og spjældet $3\frac{1}{2}$. Nålen skal stå i andet hak, og svømmerhuset skal have en vinkel på 7° i forhold til blandekammeret. De vil slippe billigst om ved sagen, når De ændrer karburatoren til de korrekte mål.

★

Undertegnede tillader sig herved at forespørge Teknisk Brevkasse, om det er lovligt at ombytte en to-takts motor (bil) med en fire-takt på ca. det dobbelte volumen af to-takteren, da det kniber for to-takteren at følge med i bytrafikken.

Endvidere beder jeg Dem oplyse mig om, hvordan jeg skal forholde mig, hvis jeg selv lægger en anden ny eller brugt motor i en bil. Jeg tænker her på papirerne på bilen.

Til slut vil jeg bede Dem svare mig på et spørgsmål, som jeg har fået flere forskellige svar på. Spørgsmålet er: Hvis man køber en brugt vogn f.eks. i Sverige, hvad skal man så betale for at få vognen indregistreret her i landet? Jeg har hørt, at man skal betale told (af vognens vægt) plus omsætningsafgift. Hvad skal man betale omsætningsafgift af? Nogle siger, at det er vognens vurderingssum her i landet, andre siger af købesummen og andre igen af nyvognsprisen (i det år, der svarer til vognens fremstillingsår), og atter andre siger, at det er af vognens fabrikspris i fremstillingsåret.

Hvad er nu rigtigt, og hvor mange procent omsætningsafgift skal der betales?

H. A., Helsingør.

I de fleste tilfælde vil det kunne godkendes, når man lægger en anden motor i en vogn, men vi vil stærkt anbefale Dem at forelægge spørgsmålet for den lokale motorsagkyndige, da det er hans skøn, der er afgørende. Når der er tale om en to-takt motor, som skal afløses af en fire-takter på det dobbelte volumen, vil vi på forhånd stille os skeptiske, da der uvægerligt bliver tale om en voldsom effektførelse. Spørgs-

målet bliver, om den bærende konstruktion er tilstrækkelig kraftig, og om bremserne vil svare til den forøgede tophastighed. Hvis De får tilsagn om godkendelse, skal vognen synes efter udskiftningen, og det nye motornummer skal indføres i vognens papirer.

Ved import af vogne fra udlandet skal der betales told og omsætningsafgift. Denne andrager 90 pct. af den tilsvarende fabriksnye vogns pris med normalt udstyr (i dansk mønt). Hvis danskere, der har været bosat i udlandet i et halvt år med fast adresse (altså ikke omrejsende turist), tager en vogn med hjem, betragtes denne som flyttegods, og der skal derfor ikke betales told, medens der skal betales omsætningsafgift efter vurdering, hvilket vil sige, at omsætningsafgiften retter sig efter køretøjets øjeblikkelige tilstand.

★

Jeg er i år blevet den såkaldte lykkelige ejer af en bil, en Folkevogn 113 de luxe 1954 model. Motor eftersat, ringe fornyet, ventiler slebet m.m. ved 102.000 km, hvor jeg overtog den. De første 1200 km, jeg kørte med den, var benzinforbruget 12,3 km/l, men derefter steg det ganske pludseligt til 9,8 km/l. Forhandleren viste sig meget medfølelse, da han havde solgt vognen med garanti for 10.000 km vrøvlfri kørsel, og lod værkføreren stille tændingen højere — til ca. 15 grader før top! — hvorefter det blev næsten umuligt at starte om morgenen. Jeg undersøgte platinerne, disse var opslidte, nye blev isat og tændingen justeret påny, men igen stillet højere, end instruktionsbogen oplyser — »for det skader aldrig« hævdede værkføreren. Hermed var startvanskelighederne overvundet, efter at jeg hjemme havde tilladt mig at korrigere tændingen til de rette 7,5 grader før top



Ribe

Jokum Hansen
Ribe Auto-Central
Ribe 347



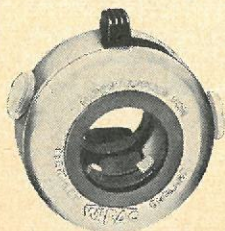
*Tal
med os om
tryksager*

PANTHER

En engelsk kvalitetsmaskine til
konkurrencepris

Alle reservedele til alle modeller

Importør: Irving Motors, Aalekistevej 169, Damsø 7603



VIPAC KONTAKT

Til afblænding,
horn, motor-
afbryder evt.
søgelys

Kr. 12,50

ViPAC positionslys

Kr. 13,50

En gros og detail. BSA tilbehør og reservedele
Gl. Kongevej 131, København V., Hilda 1857

ved hjælp af den kombinerede skruetrækker og prøvelampe, jeg havde indforskrevet fra hovedstaden efter forgæves at have efterlyst den langs hele vestkysten og et godt stykke ind i landet.

Resultatet blev til 9,2 km/l!

Krigen førtes derefter over på en anden front, og jeg foretog ved min kones og en lånt trykmålers hjælp en kompressionsprøve, der efter min ringe erfaring og medfølgende kort ikke levner den mindste mistanke om utætte ventiler eller ringe — motoren bruger iøvrigt ikke mere olie pr. 1500 km, end der stadig er en fjerdedel tilbage af afstanden mellem de to mærker på olie-pinden — men for at føre det hele igennem til den bitre ende demonterede jeg samtidig karburator og gennemblæste alle dyser m.m. Nu sidst har værkstedet isat mindre strålespids i hoveddyse — nr. 112 i stedet for nr. 117,5 — og det har selvsagt snuppet topfarten og accelerationen af køretøjet, men det gør også mindre til sagen, da jeg ikke er interesseret i hastigheder over 85 km/t målt på speedometret, og det er også muligt, at benzinforbruget bliver mindre af det; jeg har ikke kørt så langt endnu, så det kan konstateres — men hvad kan der ellers være i vejen med sådan en motor, når den slubrer benzin på den måde? Og skal en motor i den stand ikke kunne gå længere pr. liter end 12,3 km, når jeg gør alt, hvad jeg kan for at køre økonomiløb?

E.H., Skelskør.

Set fra et teknisk eller mekanisk synspunkt er Deres tilfælde meget belærende — det er tilmed muligt, at juristerne kan få en endeløs diskussion om spørgsmålet garanti, men det vil vi nu overlade til dem.

Punkt 1, det store benzinforbrug: Vi går ud fra, at der her er tale om det gennemsnitlige forbrug, men under hvilken form for kørsel er det mon målt? Hvis det er resultatet fra vinterens kørsel med kolde starter, lange strækninger kørt i lavt gear på grund af glat føre o.s.v., fortæller det os ikke ret meget, og det er muligt, at forbruget ville se mere normalt ud, hvis vi fik et måleapparat på vognen og kørte med

konstant hastighed i godt føre. Disse forhold påpeges blot for en ordens skyld.

Punkt 2, ventilslibning og nye ringe: Vi vil betegne det som et udslag af ustyrlig optimisme, når man monterer nye ringe og sliber ventiler på en motor, der har gået 102.000 km, selv når det er en Folkevogn. Ifølge det medfølgende kompressionstrykdiagram er resultatet heller ikke strålende, forudsat at prøven er taget på normal måde med speederen i bund. Trykket viser 6,7 — 6,4 — 6,4 og 7,2. Det er nede i nærheden af det minimum, man kan tillade, medens en frisk motor ligger på 7,5 og maksimalt 8,5 kg/cm.

Hvis benzinforbruget virkelig er så stort, også når temperaturen stiger og føret bliver godt, må fejlen tilskrives manglende kompression. Det tilsyneladende lave olieforbrug kan man ikke stole på, så længe det er koldt i vejret, og så længe glat føre medfører små hastigheder. Det er nemlig muligt, at olien i stor udstrækning er fortyndet med benzin og kondensvand. Som De ser, er der mange hvis'er, men ifølge vor erfaring skal man aldrig tage noget for givet, medmindre en grundig undersøgelse af spørgsmålet under kendte betingelser medfører absolut sikkerhed på et eller flere punkter. Når dette er tilfældet, vil man med sikkerhed kunne slå ned på fejlen. Det eneste, vi er absolut sikre på, er, at De hurtigst muligt skal sætte den korrekte dyse i karburatoren. Et forbrug svarende til 12,3 km pr. liter for en VW, der har gået 100.000 km, vil vi sige er pænt, og det skulle ikke overraske os, om det glatte føre og kulden er skyld i det stigende forbrug.

★

Det drejer sig om min DKW motorcykel årgang 1954, 125 ccm, RT/2. Den havde fået en skarp, bankende lyd, især når den var kold; min mekaniker sagde, at det var stempelskørtet, som slog på. Jeg fik den så udboret og nyt stempel, men efter 800 kilometers kørsel var lyden der igen. Den havde inden for de 800 km vist tendens til at ville sætte sig, min mekaniker anbefalede mig et nyt stempel, som jeg så fik i, men lyden

var der igen. Kan det eventuelt tænkes, at der kan være noget i vejen med udboringen? Der er anvendt originale stempler. Lyden fortager sig som sagt noget, når motoren er godt varm. Lejerne er i fin stand, tænding og karburator er også, som det skal være. Hvis De ud fra det her kan danne Dem et skøn over, hvad der eventuelt kan være i vejen, vil jeg være Dem taknemlig.
S. A. R., Præsto.

Som vi så ofte har skrevet, er det meget vanskeligt at afgøre lyde pr. korrespondance, og vi må i hvert tilfælde påpege flere muligheder. Meget ofte forveksles en hård, metallisk hamren stammende fra en utæthed mellem cylinder og udblæsningsrør med stempelstøj, men da det er en to-takter, ville denne fejl være vanskelig at overse, da der både ville komme røg og olie ved utætheden, og lyden er iøvrigt mest mærkbar ved hård belastning. Da motoren har vist tilbøjelighed til at sætte sig trods stempelstøj, er det mest sandsynligt, at fejlen skyldes en skæv plejlstang, da der næsten ikke er mulighed for fejl ved boringen, fordi der benyttes originale tyske stempler, der bærer påtegningen om de korrekte bore mål. Endelig kan der være tale om for stort spillerum mellem stempelpind og plejlstangsbøsning, men i så tilfælde vil lyden være kraftigst, når motoren kun er svagt eller slet ikke belastet.

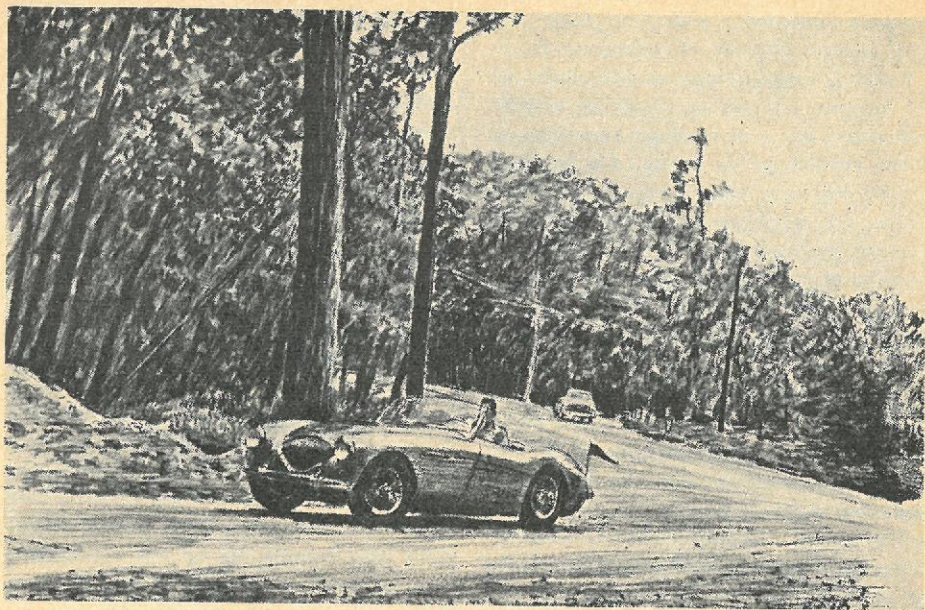
DISA reservedele

Firma J. A. Hansen, motorcykle-reservedele en gros, Holbæk, har af Dansk Industri Syndikat overtaget hele det komplette lager af DISA reservedele og hermed den fortsatte ekspedition af DISA reservedele.



Struer

A. Thomsen
Søndergade 14
Struer 280



En af de smukke og nøjterne tegninger, der pryder den amerikanske bog.

RALLIES, TRIALS AND GYMKHANAS

Af David Hebb og Arthur Peck.
Forlag: Chapman & Hall, London.
Pris: 25 sh.
Tilsendt af Georg Juelner.

Det var med en vis modvilje, jeg gav mig i kast med denne bog. Alene det, at den på omslaget betegnes som »en komplet håndbog« og ydermere som »The ideal book for the sports car enthusiast«, er nok til at skræmme. Tilmed er den amerikansk af oprindelse, og umiddelbart kan det virke underligt, at to amerikanske forfattere skulle kunne skrive en bog om sportsskørsel — for det er dog kun så kort tid siden, at bilsport i europæisk forstand blev optaget i USA.

I begyndelsen virker forfatterens egen begejstring for emnet også overvældende, men efter få sider glider man umærkeligt ind i jargonen. Bogen er nemlig skrevet med et smittende lune, et perlende godt humør og virkeligt kendskab til emnet.

Kapitlerne følger slag i slag, forklarer hvad et rally er, hvorledes det organiseres, køres, tabes eller vindes, og de særlige af-

snit om beregning af gennemsnitshastigheder, om kronometre, om kilometertællere, kortlæsning og mange andre emner rummer både sund vejledning og værdifulde staldfiduser.

Andre kapitler om specialprøver (præcisionskørsel, manøvreprøver m. v.), om trials og skønhedskonkurrencer (»poleringsløb«) er også fyldt med gode tips for både arrangører og deltagere.

Kapitlerne om regulære sportsvognsløb tager kun sigte på de amerikanske foranstaltninger (men de er yderst læseværdige), og endelig er der en fortrinlig anvisning på at tilrettelægge rallies og lignende konkurrencer.

Bogen indeholder desuden en fortegnelse over leverandører af specialudstyr, og med bogen følger en tabel til beregning af gennemsnitshastigheder i miles eller rettere en tid/hastighed/distance tabel.

For begyndere er bogen en veritabel guldmine, for viderekomne en nyttig håndbog — og selv eksperter kan finde noget i den.



AF "OBSERVER"

Med fem godt tilrettelagte etaper afholdt Motorklubben for København og Omegn sit trial den 23. marts på det militære øvelses-terreæn ved Farum kaserne. De 75 deltagere kom i ordets bogstaveligste forstand på hårdt arbejde, for jorden var frosset og glat af sne, så det blev mere end vanskeligt at tage bestik af en foreliggende etape — den kunne hver gang byde på helt andre vanskeligheder end ventet. Resultatlisten ser således ud:

Senior-solo: Nr. 1 Mogens Rasmussen, Næstved, 470 points, nr. 2 Arne Nielsen, SMK, 460 p., nr. 3 Kr. Neergaard MSM, 435 p., nr. 4 Frede Eriksen, FAM, 365 p., nr. 5 Sv. J. Jensen MSM, 345 p.

Junior A: Nr. 1 Jørgen Hjorth Hansen, SMR, 480 points, nr. 2 Poul Jensen, MSM, 430 p., nr. 3 B. Weinreich Johansen, SMK, 365 p.

Junior B: Nr. 1 Sv. Aage Svanholm, MKO, 480 points, nr. 2 Erik Bonne Hansen, SOMK, 450 p., nr. 3 Kaj Willems, FAM, 410 p.

250 ccm junior: Nr. 1 Jørgen Bendtsen, 485 points, nr. 2 Kjeld Ingemann Hansen, MSM, 445 p., nr. 3 Knud Johannesen, SMK, 415 p.

Senior-letvægt: Nr. 1 Søren Dons, FAM, SOMK, 470 points, nr. 2 Gunnar Sørensen, GOMK, 470 p., nr. 3 John Reedtz, KSM, 430 p.

Junior-letvægt: Nr. 1 Henning Geert Larsen, MSM, 450 points, nr. 2 Jørgen Nielsen, MKO, 440 p., nr. 3 Vilhelm Johansen, NMK, 430 p.

Senior-sidevogn: Nr. 1 Holmer Andersen — Leif Nielsen, HDK, 475 points, nr. 2 John Havnbo — Kjeld Køge, SOMK, 450 p., nr. 3 Erik Malberg Ovesen, KSM, 450 p.

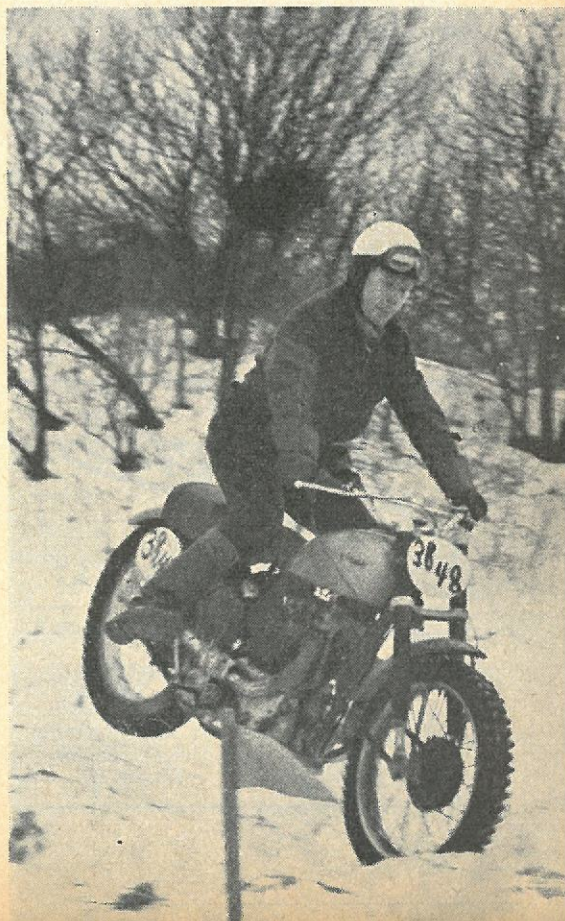
Junior-sidevogn: Nr. 1 Jørn P. Mortensen — Hen. Hansen, SOMK, 480 points, nr. 2 Georg Hansen — Poul Larsen, SMK, 455 p.



Ganske som foråret har ladet vente grumme længe på sig, har den internationale hilsportssæson været noget træg i starten i år. Flere arrangementer er gået i vasken på grund af forbud, og den kedelige kubanske affære var ærlig talt ikke egnet til at skabe nogen gunstig atmosfære for væddeløb.

USA.

Månedens eneste betydende løb var 12-timers sportsvognsløbet på Sebring-banen i Florida. Kort fortalt blev løbet vundet af Collins/Hill med en tre liters V-12 Ferrari. En tilsvarende vogn kørt af Musso/



Sv. Aa. Svanholm, der kørte sig til en vinderplads i Junior B, har her sluppet alt undtagen styret.

Gendebien besatte 2. pladsen, og en Porsche, kørt af Schell/Seidel, klarede en flot tredjeplads. Lotus 1100 havde en stolt dag og tog sig af 4., 6. og 9. pladserne. Derimod var hverken Aston Martin eller Jaguar rigtig i billedet. Da løbet tæller til sportsvognsmesterskabet, har Ferrari allerede sikret sig et godt forspring med denne sejr foruden førstepladsen i Buenos Aires. Stillingen er Ferrari 16 points, Porsche 8, Lotus 4.

Resultater (12 timer på 8360 m bane):

- 1) Collins/Hill, Ferrari, 200 omg. (1673 km) 138,3 km/t
- 2) Musso/Gendebien, Ferrari, 199 omg.
- 3) Schell/Seidel, Porsche 1600, 193 omg.
- 4) Weiss/Tallaksen, Lotus 1100, 179 omg.

Handicapkonkurrencen blev vundet af ægteparret Tomaso (Osca 750) foran Lotus.

Italien.

Det 9. Sestriere Rally blev kørt under vanskelige vejrforhold, der stillede deltagerne mange svære problemer.

I den åbne konkurrence blev resultatet følgende:

- 1) Cusini/Argenti, Abarth-Zagato 750 ccm
- 2) Berney/Decoppet, Alfa Romeo 1300 ccm
- 3) Marconi/Frescobaldi, Alfa Romeo Giulietta Veloce.

Gran Turismo-klasserne blev vundet med Mercedes-Benz, Porsche, Alfa Romeo og Abarth; standardklasserne med Alfa Romeo og Panhard. Damepokalen gik til fru-

erne Molander/Lundberg, som kørte en SAAB.

Iøvrigt er nyhederne fra Italien ikke særligt opløftende; flere klassiske løb er blevet forbyd af myndighederne, der åbenbart — med en vis ret — betvivler arrangørernes evne og vilje til at træffe de fornødne sikkerhedsforanstaltninger.

Mille Miglia skal køres som præcisionsrally med 50 km/t over strækningen Brescia-Feltra-Triest-Cortina-Bolzano-Bergamo-Brescia. Bortset fra, at distancen er de vante knapt 1600 km, er der intet tilbage af den klassiske rute — og for den sags skyld heller ikke af det klassiske løb, men det havde overlevet sig selv.

De andre traditionelle distanceløb er også strøget, så af egentlige landevejsløb (på afspærrede strækninger) er kun disse tilbage: Reggio di Calabria 10. august. Pescara 15. august, Chieti 31. august og Coppa d'Oro di Sicilia 28. august. Targa Florio skal også køres og antageligt 11. maj.

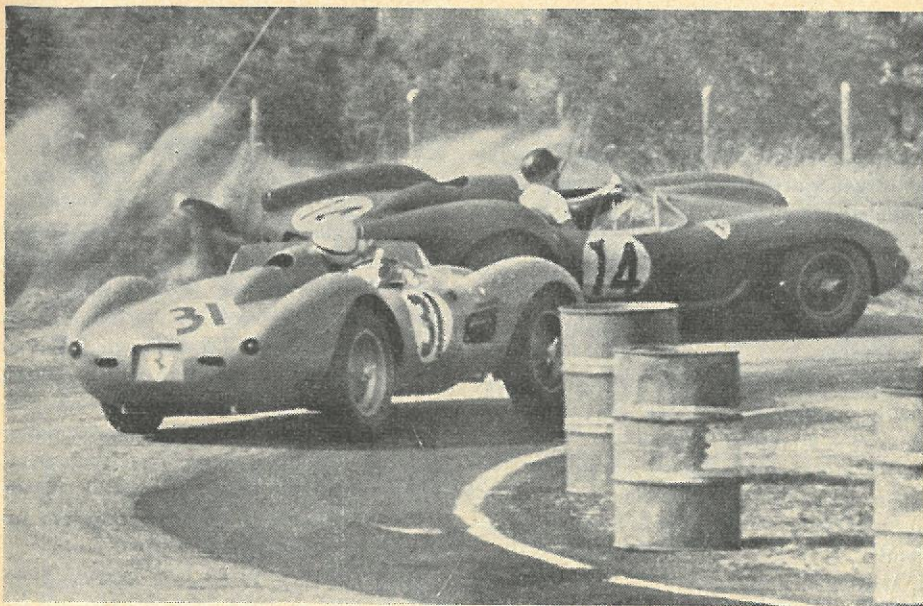
Manglen på italienske kørere af første rang er stadig følelig, så det har vakt glæde dernede, at den unge, yderst lovende Cesare Perdisa omgås med planer om atter at blive aktiv. Dog har det kølnet begejstringen en kende, at han muligvis skal køre for det engelske mærke BRM.

Storbritannien.

Harry Schell og Jean Behra har truffet aftale med BRM for den kommende sæson. Aston Martin har sikret sig Moss, Brooks og Lewis-Evans til sportsvognsløb, men da denne trio antageligt skal køre for Vanwall i FI-løbene, står det åbent, hvem der skal tage sig af Aston-Martins underbygning værende FI-vogn.

Det 7. britiske rally, der gik gennem det meste af England og Wales og nåede helt op over grænsen til Skotland, var en højst alvorlig prøvelse for både kørere, navigatører og biler. Vejret var rædselsfuldt med sne og is, og snoede walisiske bjergveje gjorde det af med mangfoldige. Harper/Deane vandt en populær sejr i den åbne konkurrence med en Sunbeam Rapier foran Gouldbourn/Turner og Gold/Lane, begge Standard Pennant. Stirling Moss' yngre





Phil Hill er under sportsvogns grand prix'et i Sebring, Florida, kommet ud i en sandbanke med sin Ferrari, medens en anden Ferrari søger at udnytte chancen til at gå indenom.

søster, Pat, er nu blevet helt habil ved et rat og besatte 4. pladsen med en Morris Minor. Klasseinddelingen i dette rally er så rodet, at klasseresultaterne giver et forvirret billede. Der var ulideligt mange specialprøver, og med de specielle navigationsproblemer, som blot almindelig kørsel giver i England, havde fremmede deltagere ikke nogen chance for at gøre sig gældende.

Tyskland.

Porsche har engageret Behra til at køre den nye RS i le Mans og desuden i det europæiske bjergmesterskab, der i år er begrænset til 1500 ccm vogne. I den seneste udgave afgiver motoren 142 hk ved 7200 omdr/min. Chassiset opviser forskellige detaljendringer, og vognenes egenvægt er nu bragt ned på ca. 520 kg.

Den nye sportspræsident Eberan v. Eberhorst har hurtigt sat nye ideer i værk. Den første skal omsættes i handling den 26. maj når et 12-timers løb for biler med motorer under 600 ccm finder sted på Hockenheim-banen. Tanken er tiltalende, og det skal blive højt interessant at se, hvad de små vogne kan præstere.

Sverige.

Det lader til, at Kristianstad-sportsvognsløbet er på vippen i år. I hvert fald er det yderst tvivlsomt, om det bliver afholdt som led i mesterskabsserien for sportsvogne.

Grækenland.

Det 6. internationale Akropolis Rally fandt sted den 4.—8. april, d.v.s. så resultaterne lige netop ikke kan nå med i dette nummer. Deltagerlisten ser lovende ud, og det er bemærkelsesværdigt, at både Polen og Østtyskland er repræsenteret i dette særdeles internationale selskab.

Danmark.

Den af KDAK i samarbejde med søsterklubberne i Belgien, Holland, Luxembourg og Tyskland tilrettelagte Caltex-økonomi-



Roskilde

Autogården
I/S Ivar Nielsen
Ringstedgade 58
Roskilde 1686

prøve afvikles i dagene 14.—19. april. Starten sker i Bruxelles, og der slutes i København.

Kompasset rundt.

Hvis også det svenske løb glider ud af sportsvognsmesterskabet, bliver titlen snart temmelig betydningsløs. Foruden Buenos Aires og Sebring, der er afviklet, står kun tre sikre løb tilbage: Nürburg Ring, le Mans og Caracas. Måske kommer Targa Florio til, men det er nu en lovlig afkortet løbsrække.

FIA har udsendt 1958-listen over internationale kørere af første rang. Landene angives i alfabetisk rækkefølge:

Argentina: Juan Manuel Fangio

Belgien: Olivier Gendebien

Frankrig: Jean Behra, Maurice Trintignant

Italien: Luigi Musso

Storbritannien: Tony Brooks, Peter Collins, Mike Hawthorn, Stuart Lewis-Evans, Stirling Moss.

Tyskland: Wolfgang von Tripps

USA: Phil Hill, Harry Schell.

Det er ganske tankevækkende at se de engelske kørere så talstærkt repræsenterede. Ikke mindre end fem mand ud af de 13, listen omfatter. Ikke mindre tankevækkende er det at konstatere, at det land, der har fostret Nuvolari, Campari, Ascari sen. og jun., Varzi, Farina, Villoresi, Borzacchini,

Trossi, Fagioli og alle de andre giganter, i dag kun har een kører af internationalt topformat. *Observer.*

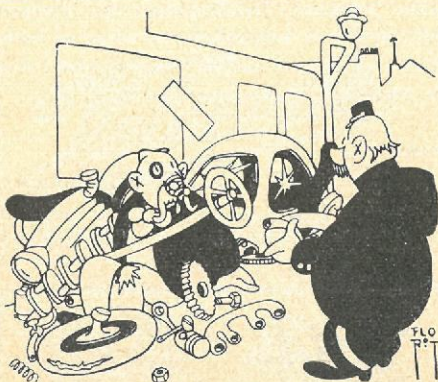
★

LYN OG TORDEN

Fortsat fra side 217

så i dag lader det sig næppe med sikkerhed afgøre, hvilken Blitzen-Benz D.B. museet har. Mystiken bliver tættere, fordi grev Zborowski også havde en, og en eller to kørte i USA. Teddy Tetzlaff søgte i 1914 at sætte verdensrekord på Utah saltsletten med en Blitzen-Benz, og selvom forsøget glippede — mest på grund af ukorrekt tidtagning — har denne begivenhed sin særlige historiske betydning, da det var det første rekordforsøg på denne senere så ofte benyttede, af naturen skabte bane.

Blitzen-Benz er i det hele taget et historisk køretøj, en fuldgdyldig repræsentant for den heroiske tidsalder. Portene i topstykket var så store, at en normal mekanikerhånd kunne komme ind til ventilerne! Alt var enormt på Blitzen-Benz, og det var en hjælp, da den skulle køre på Brooklands i 1913. Det viste sig nemlig, at udstødningsrøret ikke var i overensstemmelse med reglementet, som krævede, at røret skulle gå ud over bagakslen. Blitzen-Benz' udstødning sluttede brat på højde med førersædet. Gode råd var dyre, for udstødningsrør af så rigelig diameter fandtes ikke i England, men til alt held havde Hornsted en god gammeldags kakkellov i sit kontor. Kakkellovnsrøret blev omgående pillet ned. En nedstryger fjernede de krumme stykker, og så passede resten lige præcis til Blitzen-Benz. Et kvarter senere tordnede den legendariske bil gennem Londons noget overraskede trafik ud til Brooklands og satte sine første rekorder med Hornsted ved rattet. *Collecteur.*



Når De ikke er beruset, ikke har overtrådt loven og har kørt upåklageligt, vil jeg tillade mig at notere Dem for tilmeldning af offentlig gade.



Kbhvn F.

Axel W. Hansen
Ndr. Fasanvej 133
Godthåb 2922

KORT SAGT

Man må nu være glad og taknemmelig for serieproduktionen, for selv om bilerne nok er dyre, så ville det da se helt galt ud, hvis hver enkelt vogn skulle fremstilles som håndarbejde.

Dette får man et lille begreb om, når NSU røber priserne for de håndfremstillede prototyper af Prinz. Hver vogn kostede nemlig kr. 146.000, og i dette beløb er ikke medregnet udgifterne til konstruktionsarbejdet, der ellers er en af de største poster på regnskabet.

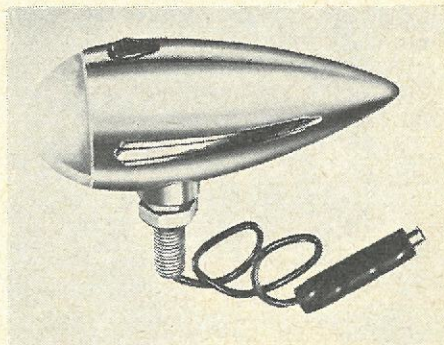
Det hjalp straks, da man kom frem til den såkaldte nul-serie, til hvilken de enkelte elementer blev fremstillet af værktøjsmaskinerne, for hver vogn i nul-serien kostede »kun« kr. 53.500,—. Hvad seriefremstillingen på samlebånd betyder, forstår man nok helt klart, når prisen på den seriefremstillede Prinz i Tyskland er kr. 6000,—. Seriefremstilling begyndte iøvrigt for en måneds tid siden, og vognen ventes her til landet i september.

★

Den engelske tilbehørsfabrik Wipac har sendt forskelligt nyt elektrisk udstyr på markedet. Blandt dette finder vi en meget nyttig lille lygte, der ikke alene kan anvendes til positionslys på biler, men også på motorcykler. I de fleste motorcykler er positionslyset — tidligere kaldet parkeringslyset — anbragt i hovedlygten, og det er et meget svagt lysindtryk, denne lygteføring giver fra sig, hvilket kan være meget uheldigt på de ikke helt godt oplyste gader — fodgængere har en mærkelig forkærlighed for at vurdere hastigheden efter lysstyrken. På AJS og Matchless har man i de tidligere år anbragt positionslyset enten som to separate lygter en på hver side af hovedlygten eller som en selvstændig lygte under hovedlygten. Den nye Wipac lygte kan tjene samme formål, og den er iøvrigt ualmindelig gedigen i udførelsen.

Den anden nyhed er en kombineret kontakt for horn, afblænding og kortslutning

til magnetænding. Den er ringformet og danner en pendant til rullen på de almindelige engelske gashåndtag.



Wipac positionslys, der kan anvendes til både biler og motorcykler.

Den årlige udgave af Automobil Revue's udstillingsnummer i anledning af automobiludstillingen i Geneve kan nu også fås her i landet. Den er som sædvanligt affattet på tysk og fransk, og foruden de mange storartede oversigtsartikler er der meget omfattende specifikationer over alle de udstillede vogne, hvilket vil sige næsten alle biler, der fabrikeres i dag. Når man samler disse udstillingsnumre, får man med tiden en ganske uvurderlig oversigt over automobilmarkedets udvikling. Af årets hovedartikler skal nævnes chassisernes udvikling, formgivning, motorsport og et fantastisk fremtidsperspektiv for bilerne om hundrede år. Prisen er i år kr. 13,50.

★

Fra Renault-fabrikkerne er der udsendt meddelelse om, at man har truffet aftale med de franske Peugeot-fabrikker om at stille Renaults handelsorganisation til rådighed for salget af Peugeot 403 i USA.



Holbæk

J. A. Hansen
Smedelundsgade 9
Tlf. 1618



Efter sigende er en svensker ved godt helbred, når han har en naturlig tørst, men hvordan det ligger med det rent psykiske, er vi ikke klar over. Et svensk firma har fremstillet dette geniale køretøj, der kaldes Mopsen, og da det er indrettet til at træde med pedaler foruden at være forsynet med en knallertmotor samt vejer under 74 kg, er køretøjet skattefrit, og det kræver ikke kørekort — i Sverige. Motiveringen til konstruktionen er den, at man ikke skal blive våd og snavset, som når man kører knallert. Om den pæne unge dame vil skrive under på den teori, hvis hun midt i en gedigen vandpyt bliver overhalet af en lastvogn, bliver så en anden sag.

Flere læsere har ytret ønske om at få en knallert indregistreret, og man ønsker derfor at vide, om det kan lade sig gøre og i så fald hvordan.

Reglen er den, at fabrikken skal godkende knallerten til den forøgede hastighed, men for de udenlandske modellers vedkommende behøver man tilsyneladende ikke en sådan erklæring, da maskinerne er droslet ned til det danske og andre markeder med hastighedsbegrænsning. Knallerten skal derefter opfylde betingelserne for en letvægtsmotorecykle, hvilket vil sige, at den skal have langt og kort kørelys samt parkeringslys, og den skal desuden forsynes med et horn.

Først fik vi hos de motorsagkyndige oplyst, at det elektriske system skulle omfattes af en akkumulator eller et tørelement således, at horn og positionslys fungerede, selvom motoren stod stille. Senere er det

blevet oplyst, at dette ikke er nødvendigt for solomaskiner indtil en egenvægt på 120 kg, men det er en betingelse, at hornet er tydeligt med ensartet tone, der ikke stiger eller falder i forhold til motorens omdrejningstal. Dette vil i de fleste tilfælde sige, at knallertens elektriske udstyr ikke skal ændres.

Man skal derefter betale omsætningsafgift, skat og forsikring, og det er en selvfølge, at maskinen skal være i forsvarlig mekanisk stand, når den fremstilles til syn.

★

Austin A 35 er nedsat fra kr. 15.343,00 til kr. 14.505,00, og den større mellemklassevogn Austin A 55 er nedsat fra kr. 21.880,00 til kr. 20.750,00, og for disse som for andre Austin vogne gælder stadig Austins 12 måneders fabriksgaranti.

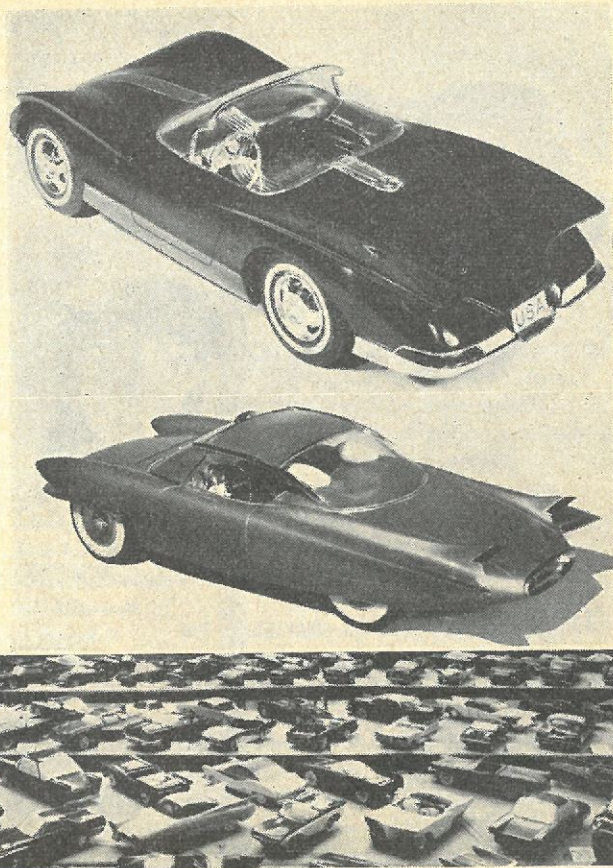
★

Mere end 2000 helt nye bilmodeller på een og samme udstilling — det overstiger langt, hvad Earls Court, Salon de Paris eller Forum nogensinde har kunnet præstere. Det er imidlertid en årligt tilbagevendende begivenhed i USA, hvor amerikanske sko-



Ølgod
Øllgaard Christensen
Strellev pr. Ølgod
Lyhne 86 v

To af de nydeligt udførte modeller samt et lille udsnit af det imponerende opbud. Mange af modelbilerne viser god forståelse af automobilteknik og aerodynamik, og da GM med rette bærer ordet „International“ i sit firmanavn, vil vi foreslå, at denne interessante konkurrence bliver udvidet til at omfatte andre lande også.



ledrenge med små modeller viser, hvorledes bilerne efter deres opfattelse skal se ud.

Det er General Motors store karosserivirksomhed, Fisher Body Division, der står bag dette arrangement, idet man hvert år udskriver en konkurrence om de bedste modelbiler. Ved den sidste var der ca. 77.000 dollars i kontante præmier til vinderne i de enkelte distrikter og stater samt 41.000 dollars i studielegater til dem, der kvalificerede sig i toppen ved den afsluttende bedømmelse af udvalgte modeller fra hele USA.

Modelbilerne er ofte rene mesterværker, men der ligger også for det meste omkring 1000 arbejdstimer bag hver enkelt. Mangen en karriere i automobilbranchen er begyndt med deltagelse i General Motors store modelbilkonkurrence.

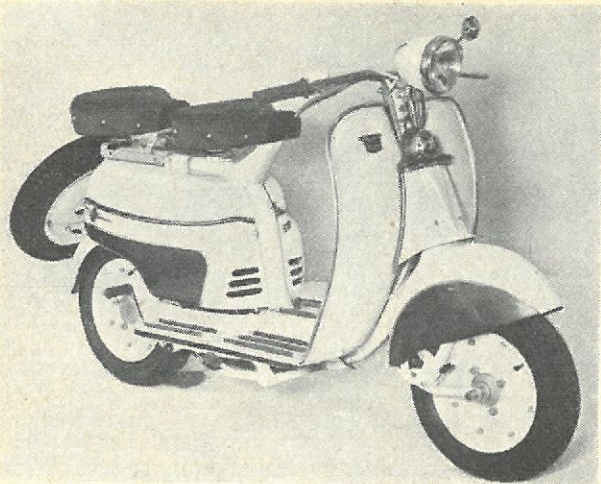
Det står vinderne ganske frit, hvilke fag de ønsker at anvende legaterne til, men de fleste vælger ingeniør- eller anden teknisk uddannelse. I tidens løb er der ved disse konkurrencer udbetalt mere end \$ 1.250.000 i præmier.

Den tyske motorcykleudstilling, der skulle have været afholdt i efteråret, er blevet aflyst på grund af manglende interesse fra de tyske fabrikkers side.



Aarhus

Jysk Motor Lager
Østergade 25
Tlf. 31999



Den franske Moby scooter er en tiltalende ting, og prisen er overraskende konkurrencedygtig.

FRANSK SCOOTER

på det danske marked

De franske Mobylette fabrikker har sendt en konkurrencedygtig scooter på det danske marked. I et kraftigt centralsstel er motoren ophængt drejeligt, da motor, transmission og bagaksel udgør en stiv helhed, der fungerer som svingarm for baghjulets ophængning. Baghjulsaffjedringen består af en skruefjeder, og en gummibøsning virker som kombineret hjælpefjeder og dæmper. Forhjulet er ophængt i en ret lang svinggaffel, og her er såvel affjedring som dæmpning foretaget ved hjælp af gummi.

Den en-cylindrede to-takt motor er på 125 ccm (54×54 mm), kompressionsforholdet er 6,8:1, og den udvikler ca. 5 hk ved 5000 omdr/min. Cylinderen er støbt i letmetall med hårdforeromet løbebane. En tretrins gearkasse skiftes ved hjælp af drejehåndtag på styret.

Ligesom de fleste andre scootere med små hjul er der tale om dimensionen 3,50-

10", og maskinens tophastighed er 70 km/t. Det elektriske anlæg består af en svinghjuls-magnet med lysspoler, der giver direkte strømtilførsel til lygter og horn.

Udstyret omfatter bagsæde, speedometer, reservehjul, lås og værktøj, og scooteren leveres i to-farvet lakering til kr. 3267,00 inklusive omsætning og udstyr.

LØBSKALENDER

April:

- 20. Hobro Motor Sport, Jysk motorbane — Baneløb
Åbenrå og Sønderborg Amters Motorklub, Randbjerz — Moto-Cross
Roskilde og Omegns Motorklub, Roskilde Ring — Baneløb
- 27. Aalborg Motor Klub, Lindholm — Baneløb
Herning Motor Sport, Sinding — Baneløb
Motorklubben „Rapid“, Gladsaxe — Speedway

Maj:

- 2. Randers Motor Sport, Volk-Mølle — Internationalt Moto-Cross
Frederiksborg Amts Motorklub, Selskov — Speedway
Odense Speedway — Speedway
- 4. Sjællands Motor Union, Nissehøjen, Næstved — Moto-Cross (Danmarks Grand Prix 1958)
- 11. Sports Motorklubben „Odin“, Fangel — Baneløb
Århus Motor Klub, Ny-Mølle — Moto-Cross
Esbjerg Motor Sport, Korsbøen — Baneløb
Frederiksborg Amts Motorklub, Vinderød — Terrænbane
- 15. Hjørring Motor Sport — Terrænbane
Thy Motor Sport, Skjoldborg — Moto-Cross
Roskilde og Omegns Motorklub, Roskilde Ring — Baneløb
Horsens Motor Sport, Frederiksløst — Baneløb

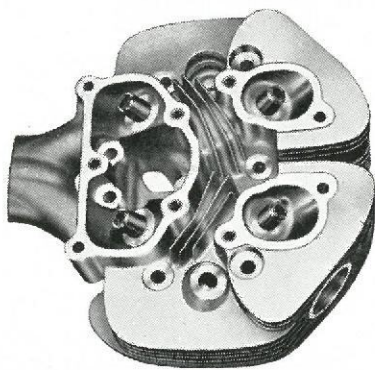
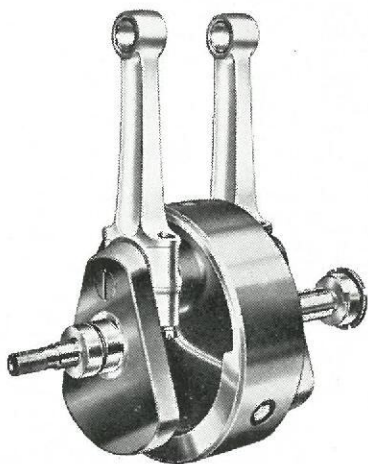


Hjørring

Brdr. Møll

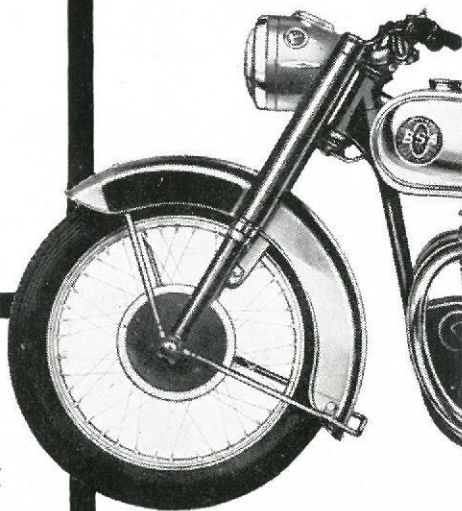
Østergade 28

Tlf. 843



Erfaringen viser

at det betaler sig at købe engelsk kvalitet, navnlig når det gælder Englands fornemste mærke, BSA. Hver enkelt detalje er udformet og forbedret gennem årtier, og fra et teknisk synspunkt er alle maskinelementer og hvert stykke støbegods en fryd for øjet. Man har endeløs glæde af en BSA, for hver eneste model er topkvalitet.



Bremserne er i overensstemmelse med hastigheden, og affjedringen har stået sin prøve i moto-cross.

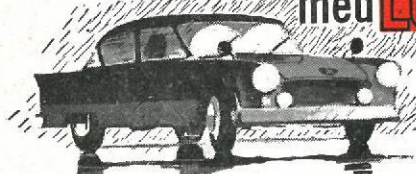
Generalrepræsentant for Danmark

BSA MOTORS & CYCLES

H. V. HANSEN . GL. KONGEVEJ 127-131 . KBHVN. V
HILDA 1860

Sikker kørsel i mørke, tåge og fedtet føre...

med **LUCAS** sikkerhedsudstyr!



Som ansvarfuld bilist bør De gøre Deres til,
at Deres kørsel bliver så sikker som mulig. Forsyn derfor
Deres vogn med LUCAS sikkerhedsudstyr,
som forener den højeste nyttevirkning
med eksklusiv skønhed og kvalitet

Sikkerhed i mørke og tåge

Lucas fjernprojektorflanger, den farlige trafik i højre vejside uden at blænde modgående trafik, og tågelystens flade »radarlys« kryber under disen.

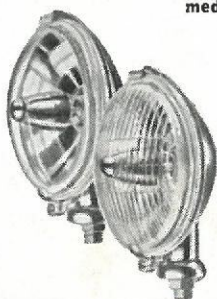
Lucas tvillingsæt leveres i

3 størrelser, incl. pære pr. stk.:

»Junior« kr. 67,50

»Senior« (som ill.) - 87,50

»Grand« - 115,-



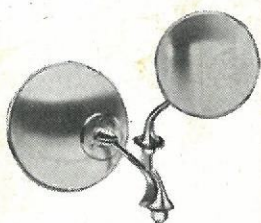
Sikkerhed i trafikken

Lucas skærmspejle er bilens øje i nakken, der med usvigelig sikkerhed afslører, hvad der nærmer sig i den farlige »blinde« vinkel mellem bag- og sideruder.

Lucas skærmspejle er udført i svært forchromet messing og fås i to udførelser, pr. stk.:

Normalspejl kr. 26,75

Konveksspejl - 29,75



Sikkerhed i fedtet føre

Med et enkelt tryk på kontakten renser Lucas el.-automatiske »Screenjet« rudevasker på et øjeblik forruden fuldstændig for snavs og klarer udsynet.

Lucas el.-rudevasker leveres komplet med motor, indbygget relæ, kontakt, holder, dyse og alle nødvendige ledninger. Model HC2

kr. 96,-



LUCAS

for sikkerhed
og sikker smag

LUCAS FOR OG LUCAS BAG