

MOTOR ^{og} Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

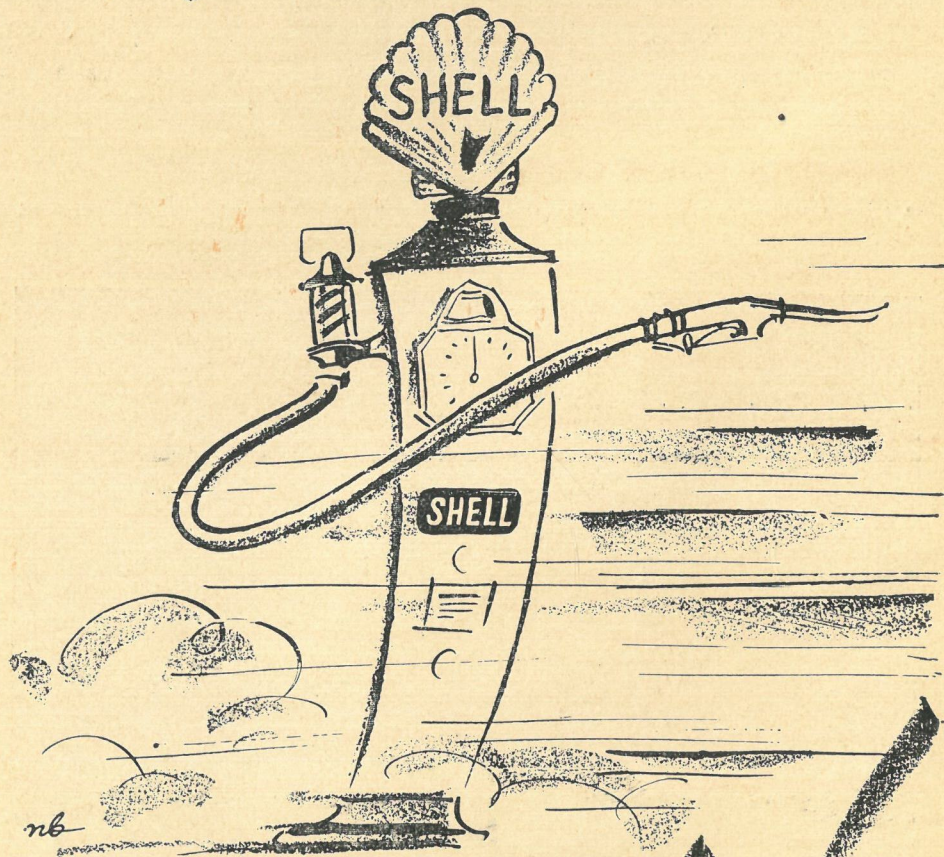


AUGUST

1946

1. AARG.

- well...



SHELL!

OLIE *of* BENZIN

MOTOR OG SPORT

Medlemsblad for

DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

SJÆLLANDS MOTOR UNION • JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION • FYENS MOTOR UNION

1946

August

1. Aarg.

Klubber tilsluttede DANMARKS MOTOR UNION

Aabenraa og Sønderborg Amters
Motorklub
Aarhus Motor Sport
Als Motor Sport
Bogense Motor Klub
Brønderslev Motor Sport
B. S. A. Klubben
Dansk Motor Klub
Dansk Motor Sport
Esbjerg Motor Sport
Frederiksberg M K
Frederiksborg Amt M K
Fyens Motor Sport
Fyens Stifts M K
Glostrup og Omegns M K
Haderslev Motor Sport
Harley Davidson Kl.
Herning Motor Sport
Hjørring Motor Sport
Horsens Automobil og M K
Horsens Nimbus Klub
Kolding Motor Klub
Københavns Automobil og M C K
Køge Sports Motor Klub
Lyngby og Omegns Motor K
Midtsjællands Sports M K
Motorkl. „København og Omegn“
Nimbus Klubben (Aalborg)
Nimbus Klubben (Kbhvn.)
Nordjyllands Motor Sport
Nordre Birks M K
Næstved og Omegns M K
Randers Motor Sport
Roskilde og Omegns M K
Rudge Motor Klub
„Scratch“
Silkeborg Motor Sport
„Star“
Sundby Motor Klub
Svendborg Motor Klub
S M K „København“
S M K „Lølland“
S M K „Odin“
M C K „Svendborg“
Søborg og Omegns M K
Vejle Auto- og Motorsport
Viborg og Omegns Motorklub

INDHOLD:

Sejrherren i det finske Djurgaardsløb — V. Hollming paa sin Norton — C-Klasse 500 cm ³	Forsiden
Indledning ved Generalsekretær Vald. Hoffmeyer	Side 3
Sport paa Banen — Hensyn paa Landevejen af Vicepolitinspektør E. Groes Petersen	« 5
Hvilke Nyheder byder 1946-Modellejerne paa?	« 6
Hvor meget koster min Bil mig?	« 7
Nordiske Mesterskaber	« 8
Løbskalender	« 8
Et »sagligt« Angreb	« 8
Motorbanen paa Gentofte	« 10
Forøget Sikkerhed ved Natkørsel	« 12
Det skarpe Hjørne	« 14
Nyt elektrisk Udstyr fra Lucas	« 16
Vore Motorløb siden sidst	« 26
Klubstof	« 30
En Slutbemærkning	« 32



Redaktion og Ekspedition:
Reventlowgade 26 . København V.
Tlf. Eva 3827

Ansvarshavende Redaktør: Mogens H. Damkier

A.J.S.

MATCHLESS

JAMES

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

FRED. RASMUSSEN

TLF. 545

ODENSE

TLF. 545

DANMARKS MOTOR UNION

præsenterer hermed sit Medlemsblad i ny og udvidet Udgave, og haaber, at det vil lykkes at skabe et for Medlemmerne tilfredsstillende Organ.

Bladet vil se det som sin Opgave at bringe afvekslende aktuelt og sagligt Stof, baade Referater af saavel inden- som udenlandske Motorløb og tekniske Artikler, der bringer Omtaler og Beskrivelser af, hvad der fremkommer af Nyt paa Automobiler og Motorcyklers Omraade.

Redaktionen haaber, at Klubberne vil bidrage til, at Pladsen udnyttes bedst muligt, ved at bringe alt Klubstof i en sammentrængt og kortfattet Form, ligesom man vil være taknemlig for Indsendelse af kortfattede Indlæg om ethvert Emne, der vil være af fælles Interesse. Af Hensyn til rettidig Udsendelse bedes alt Stof indsendt i god Tid.

Danmarks Motor Union haaber og ønsker, at dette Forsøg paa at bringe Unionens Medlemsblad i en stærkt forøget Udgave, der svarer til vort hurtigt voksende Medlemstal, vil blive kronet med Held til Gavn og Glæde saavel for D. M. U., dens Landsdelsunioner, Klubberne og deres Medlemmer.

H. Jensen



BENZIN OG OLIE

**DET DANSKE
PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

Sport paa Banen - Hensyn paa Landevejen

De vil ikke køre unfair paa en Bane, hvorfor saa køre hensynsløst paa en Landevej?

Et Par Ord til Eftertanke

af Vicepolitiinspektør E. Groes-Petersen

Jeg griber med Glæde Lejligheden til at give Flokken af Motorcyklister, der efterhaanden vokser sig stor, meget stor, et Ord med paa Vejen. I Tiden efter Kapitulationen, hvor Motor-køretøjerne igen dukkede op paa vore Gader og Veje, er der blevet sagt en hel Del advarende og formanende Ord til de nybagte eller urutinerede Motorførere. Erfaringerne viser, at der er en alvorlig og dystre Baggrund for alle disse Formaninger. Der er i og for sig Grund til at appellere til samtlige Trafikanter Forsigtighed, men der er dog en Kategori af Trafikanter, som det er særlig nødvendigt at appellere til, og det er netop Motorcyklisterne.

Jeg er ikke helt sikker paa, at alle Motorcyklister er klar over, at det Befordringsmiddel, de anvender, er overordentlig farligt. Det er sikkert for de fleste Motorcyklister en herlig frigørende Fornemmelse og samtidig sportsmanlike at suse henad en Landevej, og det betragtes som en Sport af mange at speede Maskinen saa meget op, at man i en Haandevending lægger alle andre Køretøjer bag sig. Man tror, det er saa nemt med saadan et smalt Væsen at forcere sig Vej fremefter. For en Bil kan det jo tit være uhyre vanskeligt paa de stærkt trafikerede Gader og Veje at smutte udenom alle de foran kørende, for der er maaske modgaende Trafik, men for Motorcyklisterne forekommer



Vicepolitiinspektør E. Groes-Petersen

denne Manøvre at være saa let, og mange synes, det er vældig morsomt paa den Maade at smutte ind og ud mellem Vognrækkerne. Og det er det maaske ogsaa, saa længe det gaar godt, *men absolut heller ikke længere*. Ingen Motorcyklist maa nogensinde glemme, at sker der noget med ham eller hende undervejs, og det gør der meget let med de hasarderede Manøvrer, saa er Tilfældet næsten altid alvorligt, ja Ulykken faar som Regel et langt mere katastrofalt Omfang, end naar Talen er om Bilisten. Hvorfor? Ganske simpelt fordi en Motorcykel kun har 2 Hjul, men Bilen har 4. Den mindste Hindring paa Vejen parret med tilpas Mangel paa Forsigtighed kan blive skæbnesvanger for en Mo-

torcyklist og for den, han eventuelt har paa »Skatkammeret«. Et Hul i Vejen, en Sten eller den mindste Udskridning i fedtet eller glat Føre, kan bringe Motorcyklisten ud af Balance og faa ham til at vælte. Er Farten i en saadan Situation stor, behøver jeg vist ikke nærmere at udtale, hvad der kan ske.

En Kollision med et andet Køretøj i stærk Fart har som Regel altid frygtelige Konsekvenser for Motorcyklisten. Han er i Forhold til Bilen, han paakører, den svagere Part, og derfor gaar det altid mest ud over ham. Tænk blot paa Katastrofen forleden Dag paa Gl. Køgelandevej, hvor en beruset Bilist kørte mod en Motorcyklist. Han blev ved Sammenstødet slynget ind mod Bilen og blev bogstaveligt halslugget. I dette Tilfælde var Motorcyklisten ganske uskyldig, men det illustrerer blot Køretøjets Farlighed. Mangfoldige andre Eksempler paa Ulykker med Motorcykler kunde nævnes, og som

Regel er Motorcyklisten selv Skyld i Katastrofen. Han kører tit for hurtigt, og han tager for mange Chancer. Meget ofte er der Tale om unge Menne-sker, som ikke er tilstrækkelig modne eller ansvarsbevidste til at blive betroet et saa farligt Legetøj.

Motorcyklen er et relativt billigt og et særdeles praktisk Køretøj i den *rette Mands Hænder*, og ved den rette Mand forstaar jeg den, for hvem det til fulde er gaaet op, *at han som Motorcyklist har et kvalificeret Ansvar overfor saavel andre som sig selv og derfor manøvrerer sit Køretøj med den nødvendige Paapasselighed, Forsigtighed og Hensynsfuldhed.*

»Motor og Sport« hedder dette Blad, men de to Ting bør ikke have noget med hinanden at gøre undtagen paa særlige Væddeløbsbaner. Paa vore Gader og Veje har vi hverken Plads eller Raad til, at Motorcyklisterne kan lade deres Sportsaand udfolde sig.

Groes-Petersen.

Hvilke Nyheder byder 1946-Modellerne paa?

Den anden Verdenskrig har forandret en Del i Motorcykleindustriens forskellige Produktionstal. England fremstiller nu 75 % af Verdens Motorcykler, hvilket er et ret forbavsende Tal, naar man tager i Betragtning, at England »kun« fremstillede 72000 Motorcykler i 1939, hvoraf de 19000 blev eksporteret, imod Amerikas 126000 for samme Aar, og Tyskland 150000.

Nu kunde det blot være interessant at vide, hvor mange Motorcykler disse 75 % repræsenterer, men det oplyses der ikke noget om for Øjeblikket, men at Eksporten til Danmark ikke dækker det Behov, vi har, er ikke svært at konstatere.

Vi vil imidlertid se lidt nærmere paa de Maskiner, der allerede har fundet Vej hertil, for at konstatere, hvilke Forbedringer og Forandringer, de har bragt med sig i Forhold til 1939 Modellerne.

A. J. S. og MATCHLESS har begge faaet Teleskop-Forgaffel af egen Konstruktion, den saakaldte »Teledraulic«. Ligeledes er det en Nyhed, at Ventilene nu er fuldstændigt indkapslede og at Magnet og Dynamo nu sidder som to adskilte Agregater.

De første ARIEL, der kom til Landet efter Krigens Afslutning svarede fuldstændig til 1939 Modellerne, men de Maskiner, der for Fremtiden vil

blive afskibet fra England, vil for baade 350 cc. og 500 cc. Red Hunter samt »Fire i Kvadrat«s Vedkommende alle være forsynet med Teleskop-Forgaffel.

B. S. A. Model B. 31 har faaet Teleskop-Forgaffel.

NORTON har faaet lukket Stel, saaledes at dette gaar neden om Motoren, og ikke som paa 1939 Modellen, hvor Motoren indgik som en Del af Stellet. Samtidig er der kommet ny Gearkasse, (husk at opgive baade Model og Aargang ved Rekvisition af Reserverdele) ny Lyddæmper, Olietank og Værktøjskasse. Baade For- og Baghjul er nu hurtigt aftagelige.

ROYAL ENFIELD har faaet Teleskop-Forgaffel af eget Fabrikat paa Modellerne G (350 cc.) og J (500 cc.) En glimrende Nyhed er en speciel Pedal, hvormed man finder Frigear ved et enkelt Tryk, saaledes at man undgaar at træde flere Gange, dersom Maskinen staar i 4. Gear. Karburatoren er blevet forsynet med et meget stort Luftfilter, som dog fandtes paa nogle af Modellerne fra 1939.

TRIUMPH har ogsaa faaet Teleskop-Forgaffel og Tændingssystemet er blevet kraftigere med adskilt Magnet og Dynamo.

350 cc. Modellen er 2 Cylindre efter samme Princip som Model Speed Twin, altsaa med begge Cylindre i samme Blok og anbragt ved Siden af hinanden.

VELOCETTE har forenklet sit Fodgear, hvorved man har opnaaet at faa 2 bevægelige Led mindre mellem Gearstang og Gearkasse. Gearene ligger nu omvendt, hvilket vil sige, at man finder 1. Gear ved at løfte Pedalen og de øvrige Gear ved at træde paa den. Bremsesystemet er blevet af en kraftigere Konstruktion.

Det er interessant at se, at flere Fabrikker er gaaet bort fra Magdyno og har anbragt Magnet og Dynamo hver for sig, samtidig med at Lucas-Fabrikkerne kommer med en ny Type Mag-

dyno, der sikkert vil blive anvendt af Motorcyklefabrikkerne igen.

Endelig kommer to Motorcykler, som endnu ikke har været forhandlet her i Landet. Det er H. R. D., der er et gammelt engelsk Mærke og den helt nye JAWA, der fabrikeres i Tjekkiet.

H. R. D. har en Motor paa 998 cc. med 2 Karburatorer og skal have en Maksimalhastighed paa ca. 180 km i Timen. Den er forsynet med fjedrende Bagstel, Oliekøling og er helt igenem en Motorcykle for Sportsfolk. — Naar denne Maskine kommer til Landet vil vi bringe et Billede og nærmere Omtale.

JAWA Motorcyklen er lidt for sig — hvilket ikke skal forstaas i nedsættende Betydning.

Motoren er paa 250 cc. og er topventilet. Der er automatisk Kobling, hvilket vil sige, at Gearet selv kobler ud, naar man skifter, og kobler til, naar man igen giver Gas. Samtidig er der en Skala paa Tanken, der ad elektrisk Vej viser det Gear, Maskinen staar i. JAWA er forsynet med Teleskop-Forgaffel og fjedrende Bagstel. I Forgaflen er Lygten indbygget og Speedometeret sidder i Lygten, der iøvrigt har indstillelig Reflektor. Karburatoren er indkapslet.

Hvor meget koster min Bil mig?

Det er enhver Motormands Ønske at vide, hvor meget det egentlig koster ham at holde sin Bil eller Motorcykle, men det er paa den anden Side sjældent, at Folk fører et Regnskab, der virkelig viser, hvad det koster dem at køre pr. Kilometer.

Det er derfor en vældig god Idé, at *Det danske Petroleums Aktieselskab* har udarbejdet en lille Regnskabsbog for Bilejere, hvori man kan føre nøjagtigt Regnskab over Udgifter, der er forbundet med at køre: Benzin- og Olieforbrug, Reparationer, Garage,

Vask, Skat, Forsikringer — kort sagt alt, hvad der løber paa af Udgifter.

Dertil kommer, at Bogen har Schemer til Udfyldning med Vognens forskellige Data, Motor Nr., Chassis Nr., Maal o. s. v., altsammen Ting, som man i en eller anden Situation pludselig kan faa Brug for, og da Bogen er fremstillet i fikst Format, er det praktisk altid at have den i Vognen.

Nordiske

Mesterskaber

I Forbindelse med P. K. Mødet i København i Maj Maaned afholdtes et Møde i Nordiska Motorcykel Forbundet, hvor Repræsentanter for Norge, Sverige og Danmark drøftede Genoptagelsen af N. M. F.s Virksomhed og herunder Arrangement af de nordiske Mesterskabsløb paa Bane og i Bakke.

Som bekendt skulde disse i 1939 være afholdt i Norge, men maatte grundet paa Krigsudbruddet aflyses i sidste Øjeblik. Og man var enige om, at Norge af denne Grund burde have Arrangementet første Gang, det skulde gennemføres.

Nordiske Banemesterskaber vil blive kørt d. 30. August paa Bjerkebanen og Bakkemesterskaberne Søndag d. 1. September i »Korketrekkeren«.

Naturligvis vil Danmarks Motor Union søge at udsende et kvalificeret Hold, og overvejer i Øjeblikket dettes S sammensætning.

I Forbindelse med Mesterskaberne vil Nordiska Motorcykel Forbundet afholde Kongres i Oslo.

LØBSKALENDER

indtil 1. September

- Juli 21. Bogense Motor Klub. Baneløb
28. Jyllands Motor
Sportsunion Bakkeløb
Roms Hule
- Aug. 4. Randers Motor Sport Bakkeløb
S M U m. fl. Gentofte­løb
S M K »Odin« Baneløb
Horsens A & M K. Baneløb
11. M C K »Svendborg« . Baneløb
Aarhus Motor Sport . Baneløb
18. Bogense Motor Klub. Baneløb
Horsens Nimbus Klub Baneløb
25. S M U m. fl. Gentofte­løb
S M K »Lolland« . . . Trial
Herning Motor Sport Baneløb
Nordjyllands Motor-
sport Bakkeløb
-

Et „sagligt“ Angreb

»Mandens Blad« bringer nedenstaaende lille Solstraale, der tilsyneladende skal virke morsomt i Bladets Spalter. Man kan heller ikke fralægge det en vis grotesk Humor, men det er den Slags, der ødelægger Motorcyklens good-will. Selvfølgelig skal man ikke tage saadan en Gang Vrøvl alvorligt, men der er Ting, der tyder paa, at »Mandens Blad« er ved at blive gammelt og senilt, for findes der en Sport for Mandfolk, saa er det Motorsport, og findes der et praktisk Befordringsmiddel, der kan føre unge Mennesker ud til et frisk Liv i Naturen, saa er det Motorcyklen. Vi vil paatage os at overgaa Forfatteren med en Artikel om Hr. Middelmand paa Søndagstur med Familien, der i Rædsel og Gru langt vil overgaa dette saglige Indlæg, men vi kan ikke se noget nyttigt i det,



ARIEL

Ariel Motorcyclen fremstilles paa Englands førende Motorcyclefabrik, den Fabrik, der har indført alle de virkelige Forbedringer, som Motorcycle-Konstruktionen har undergaaet i en meget lang Aarrække. I Kvalitet, Konstruktion og Udseende kommer ingen anden Maskine op paa Siden af Ariel. I Lighed med før Krigen er Ariel i Aar fremkommet med det største Udvalg af Modeller: en 350 c. c. og en 500 c. c. topventilet, en 600 c. c. sideventilet Luksusmodel, en 350 c. c. og en 500 c. c. »Red Hunter« Model, der bl. a. er leveret til Hs. kgl. Højhed Prins Flemming og Hs. Højhed Prins Jacques af Bourbon-Parma, samt en 1000 c. c. stor »Fire i Kvadrat« (37 Bremse-HK) der bl. a. er leveret til Rigspolitiets Motorpatrouiller. Fra Juli Maaned er Ariels Teleskopforgaffel, der gennem aarelange Eksperimenter har opnaaet en enestaaende Kvalitet, Standardudstyr paa Red Hunter Modellerne samt paa »Fire i Kvadrat«. Som før Krigen har Efterspørgslen paa Ariel Motorcykler været ganske overvældende. Alle hjemkomne Maskiner er forlængst revet bort, og Antallet af Forudbestillingerne har været saa stort, at vi indtil videre har maattet standse Salget, men den Dag kommer vel atter, hvor vi kan faa Fornøjelsen at levere Dem en ny Ariel.

DEN ER VÆRD AT VENDE PAA!

Repræsentant for Danmark:

ISIDOR MEYER

ST. KONGENSGADE 67 - TELF. CENTRAL 11956

og vi vil ikke tage Konkurrencen op med »Mandens Blad«. Vi bringer hermed »Guldkornet«, der sikkert har glædet og begejstret samtlige Stiftsdamer paa Vallø, hvor der med harmfuld Energi er blevet rørt ekstra stærkt i Kaffekopperne, ved den alarmerende Rapport fra »Mandens Blad«, som de sikkert alle vil abonnere paa for Fremtiden.

De rasende Benzinryttere

Benzinen og Motorcyklerne er vendt tilbage — og Freden er for Alvor i Fare. Motorcyklerne, disse rasende, stinkende Monstrer, der flintrer over Gader og Veje som en Blanding af olme Stridshingste og en V-2 Bombe, med sine Betvingere i Læderfrakker i uskønne, foroverbøjede dyriske Stilling, med stive, stirrende, blodskudte Øjne bag Støvbrillerne; Staaltidens rædselsvækkende Kentaurer; Ku Klux Klan med Røg i Halen og Tjenestepige paa Bagsædet. Altid gearret saa højt op i Svinget, at Hunde, Fjerkræ, Kvier, gamle Koner, Landpostbude og Mælkevogne ligger splintrede i Støvhvirvler, der opfylder Landskabet som et Bombardement, naar disse rasende Mekanikere er ude paa Søndagsturen. Disse skrاملende, øresønderrivende Motoreksplosioner, fra Starten til Ulykken! Dette ubeherskede Ritch, Rutch, Ratch, der er altings Ende paa skønne Sommerveje! Denne helt igennem overneurastenske Form for Færdsel er atter blevet en af de Glæder, der er knyttet til Paaske, Pinse, Grundlovsdag og Kristi Himmelfart. En Motorcykel er Landevejens Forbandelse, og selvom det naturligtvis er noget af en Trøst, at Udøverne af denne spektakkel- og nervekrisefremkaldende Sport efterhaanden brækker Halsen i Skørvebunkerne rundt om eller bli'r hængende hom Melasse i Vejtræerne, vil vi indtrængende tilraade, at hele Spørgsmaalet: Motorcyklisme, bliver taget op til alvorlig

Behandling i Rigsdagen. Jeg vil slaa til Lyd for, at Larsen Bælums gamle Idé fra Aar 1901: »at der foran hvert Motorkøretøj skulde spadsere en Stats-tjenestemand med et lille rødt Flag«, blev lovfæstet for Motorcyklisternes Vedkommende, og at de i hvert Fald i Fremtiden henlagde deres Virksomhed til Dirt Track-baner og Dyrehavsbakkens Dødsdromer. Ude i Naturen er en Motorcyklist paa en lehenglidende blaaelsesprøjet Sommerdag intet mindre end en sønderknust Isenkramforretning til det noksom bekendte blaa Øje.

Maa vi til Slut bede d'Herrer fra »Mandens Blad« læse Vicepolitinspektør E. Groes-Petersens Artikel i dette Nr. Det kan maaske revidere deres Anskuelser en Smule.

Motorbanen paa Gentofte Stadion

Den nye Motorbane paa Gentofte Stadion blev en Succes, selv om mange havde set lidt skeptisk paa hele dette Foretagende. Nogle mente, at Banen vilde blive ødelagt ved det første Løb, og at Myndighederne vilde nægte Tilladelse til at starte oftere. Men Banen holdt, og der skal stadig køres paa Stadion.

Andre mente, at den smalle Bane ikke var i Stand til at give Køerne de Forhold, som man anser for nødvendige, dersom et Motorløb skal blive af Interesse for Publikum. Man var meget betænkelig med Hensyn til de smalle Sving, der ikke er bredere end Banens Langsider, og mente at Rytterne vilde holde tilbage, saaledes at Løbet vilde blive dødt.

Men alle disse Forhold har Banekomiteen haft et vaagent Øje for. De Ryttere, der er udvalgt til at køre paa Gentofte Stadion, kan siges at have

En FORTID med FREMTID*i*

T. T. REKORD UDEN SIDESTYKKE

	SENIOR	JUNIOR
1931	1ste 2den 3die	1ste 2den 4de
1932	1ste 2den 3die	1ste
1933	1ste 2den 3die 4de	1ste 2den 3die
1934	1ste 2den 5te	1ste 2den
1935	2den 3die 4de	1ste 2den 3die
1936	1ste 3die 4de 5te	1ste 2den 5te
1937	1ste 3die 5te	1ste 2den 3die 5te
1938	1ste 3die 4de	1ste 2den 3die 5te
	Eneste Maskine, der vandt begge Holdkonkurrencer	

NORTON Motorcyklen har skabt sig Verdensry for Kvalitet i Særklasse, og NORTON bygger videre paa denne forpligtende Fortid.

— den uovertrufne

Norton

Stadig i Særklasse

faaet et blaet Stempel, for der er lagt stor Vægt paa, at det er Folk, der har Teknikken i Orden og ikke kaster sig ud i noget, de ikke kan gennemføre i fin Stil. Gentofte er saaledes blevet en god Skole for de yngste Ryttere, da den kræver en udpræget sportslig Indstilling.

Der er 11 Parthavere i Banen, heraf er Sjællands Motor Union den ene. For Overskuddet vil dette Selskab oprette en Motorbane, der er Motorsportens egen. Endnu røbes der ikke noget om, hvor den skal ligge, hvor stor den bliver eller andre Detalier. Det eneste, man ved, er, at en god Motorbane er kostbar at anlægge.

Indtil videre er man glad og tilfreds med Stadion, der har haft stor Tilstrømning og vist os god Motorsport.

Selve Banen er 477 m. maalt ved

Inderbanen. Der er to gode Langsider forbundet med halv-cirkeformede Sving. Vejbanen er meget fast og bestaar af fasttrumlede Cinders.

De hidtil bedste Tider er opnaaet af Svenskeren »Kumla« Fransson, der kørte de 4 Omgange paa 1 Min. 31 Sek., og Orla Knudsen, der brugte 1 Sekund mere, hvilket giver en Gennemsnitsfart paa ca. 76 km/Tm.

Tilskuerpladsen kan rumme 18.000 Mennesker, men selv om der har været omtrent fuldt Hus hver Gang, er der dog et Stykke Vej endnu, før den nye Motorbane er en Realitet. 40 % af Billetprisen er Forlystelsesskat, og foruden Afgiften til Stadion og Maskin- og Rejsegodtgørelse til Rytterne, er der forbundet mange Udgifter med et Arrangement af denne Størrelse.

Vi ønsker Held og Lykke med dette friske Initiativ.

Forøget Sikkerhed

ved Natkørsel

Som den første Vej i Danmark har Kystvejen, udfør Skovriderkroen, faaet Reflekslys til at markere Vejbanen, Kurver og Vejkryds.

Reflekslyset kommer fra nogle smaa Indretninger, der er støbt ned i selve Vejbanen. Det er de saakaldte VEJ-FLEX, der hermed har Premiere.

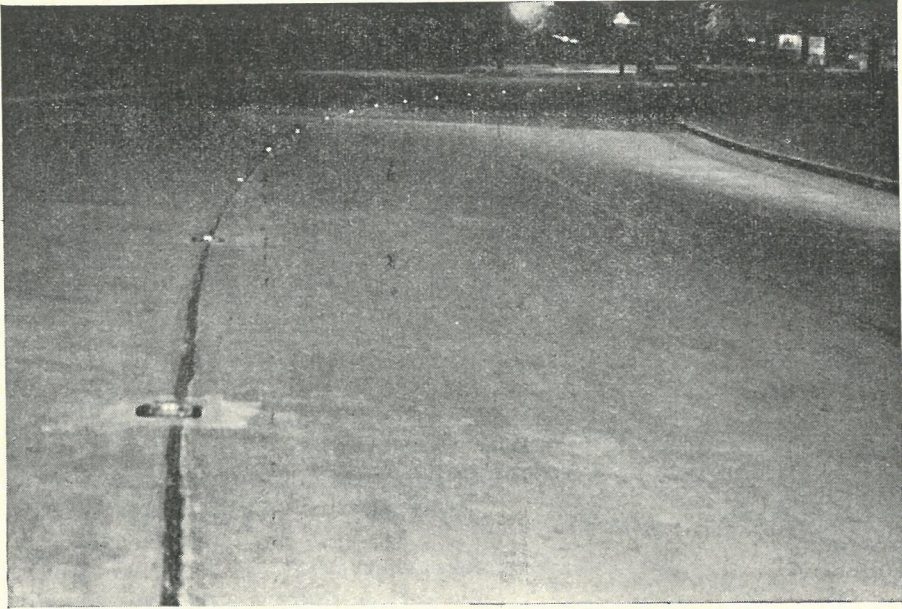
»Vejflex« bestaar af en solid Støbejernskasse, hvori der sidder en Gummipude med indbyggede Reflektorer. Disse er fineste Præcisionsarbejde, og hver enkelt Linse er anbragt i et Gummihylster, i hvis Bund den reflekterende Spejlflade findes, og udenom er valset et Kobberhylster, hvorved Indtrængning af Fugt er udelukket.

Gummipuden tjener til Beskyttelse af Reflektorerne ved Overkørsel af Køretøjernes Hjul, men er samtidig

saaledes konstrueret, at den opstaaede Sammenpresning bevirker, at Reflektorerne gnides mod Pudens Kant og derved renses for Snavs og Støv. Gummipuden er udført i hvidt Naturgummi med indlagt Lærredsførstærkning.

Støbejernskassen er forsynet med en opstaaende Kant, der beskytter Gummipuden, men med sin afrundede Facon er ganske ufarlig for Færdslen. Paa Undersiden findes Udsparinger, som sikrer Kassens Fastholdelse til det støbte Fundament.

»Vejflex« er et ideelt Hjælpemiddel til Orientering om Natten og i Taage. Reflektorerne, der er nedstøbt i Vejbanen med Mellemrum, vil, naar de bliver belyst, tegne sig som en festlig Lyskæde, der angiver Vejens Midte eller Sider, og giver i god Tid de kø-

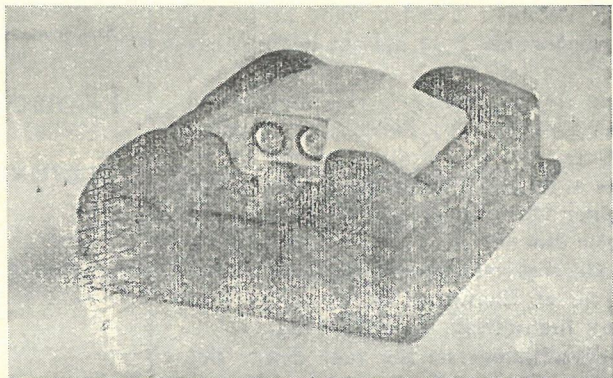


Prøvestrækning paa den nye Strandvej ved Charlottenlund, afmærket med „Vejflex“.

rende Oplysning om Sving, Forgreninger af Vejen m. m.

Ogsaa som Forvarsel kan »Vejflex« bruges, idet man før et farligt Sving, Korsvej el. lign. kan nedstøbe nogle Reflektorer midt paa Vejbanen, og dermed give Advarsel om et kommende Skilt.

Der vil sikkert ikke gaa lang Tid, før flere Veje bliver monteret med »Vejflex«, for Tiden er inde til at tage alle Midler i Brug for at undgaa Færdselsulykker, og naar saa god en Hjælp som denne er for Haanden, kan det kun betegnes som ansvarsløst ikke at bruge den.



„VEJFLEX“

DET SKARPE

Hjørne

En mærkelig Foranstaltning

Loven for Motorkøretøjer og Motorsport har aldrig været særlig fremsynet her i Landet, men var den bare *nutidig*, saa kunde det endda gaa.

En mærkelig Paragraf siger, at skal en Motorcykle indregistreres med Bagsæde, skal der ogsaa være Haandtag til dette.

Det vil altsaa sige, at den praktiske Bagskærmspude, som anvendes overalt i England, ikke kan monteres som Bagsæde her i Landet, da der ikke er Haandtag paa; og fremstiller man et saadant for at opfylde Loven, bliver det enten en Opsats paa en halv Meter, eller ogsaa en Genstand, der ikke paa nogen Maade kan bruges til at holde fast i af en Passager.

Ser man nu paa Fordelen ved en Bagskærmspude fremfor det almindelige Bagsæde, vil Taabeligheden i hele denne Ordning retfærdiggøre en Kritik fra Motorcyklisternes Side.

Bagskærmspuden sidder direkte nede paa Skærmen og samtidig længe fremme mod Sadlen, hvilket giver den dobbelte Fordel, dels at sænke Tyngdepunktet og dels at lægge Vægten saa tæt ved Motorcyklens Midte, som muligt, hvilket giver langt bedre Herredømme for Føreren og dermed sikrere Kørsel. Endnu en Fordel er det at den uøvede Passager automatisk følger Maskinens Bevægelser paa den rette Maade.

Dersom man føler Trang til at benytte et Haandtag, er Kørerens Livrem fortræffelig til dette Brug.

Myndighederne bør tage denne Del af Loven op til Revision.

Undergrund og »Overgrund«

Det er ikke MOTOR OG SPORT's Opgave at beskæftige sig med Politik, hvorfor Spørgsmaalet om Danmarks Undergrund er uden Interesse for os. Til Gengæld interesserer vi os levende for Landets »Overgrund«, eller Landeveje, om De vil.

I Anledning af at Vejen Nøddebo-Gilleleje, den sidste Del af en af Københavns smukkeste Udflugtsveje, der benyttes af Tusinder Motorkøretøjer om Sommeren nu i ca. 8 Aar har helliget som en meget ujævn Skærbunke, har vi besluttet at skænke den respektive Kommune et Minde paa 10 Aars Dagen, der sikkert ikke vil have bragt store Forandringer i disse Tingenes Tilstand.

For at være dobbelt symbolske havde vi tænkt os dette Mindesmærke som en Snegl forsynet med Larvefødder, og som Materiale agter vi at anvende en Kæmpeskærve, som for nogle Dage siden truede med at tage den sidste Rest Liv af Redaktionens Vogn, da den med ukuelig Optimisme kastede sig ud i en Opgave, der var en Tigertank værdig — nemlig at forcere bemeldte Vejstrækning.

Det er et velment Raad, naar vi anbefaler Folk at køre over Søborg—Paarup. Vejen er smallere, men god, og det er en meget smuk Tur.

Angaaende

Filmsoptagelser og

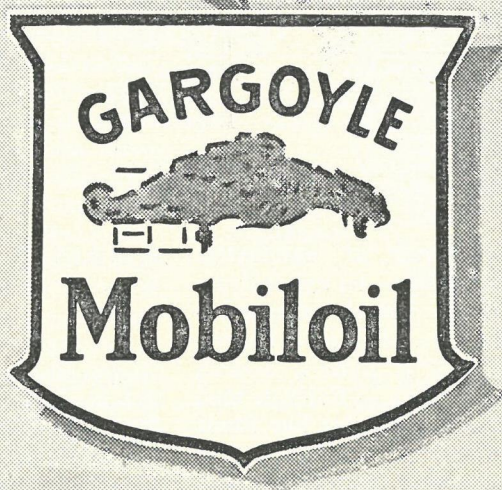
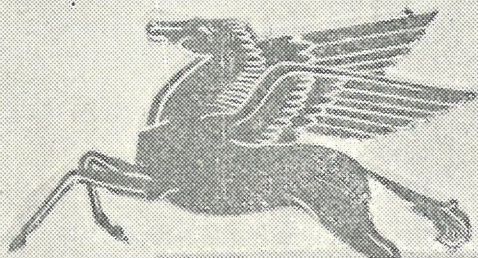
Fremvisning

saa er det

Bardorf-Film

Telf. Rødovre 812

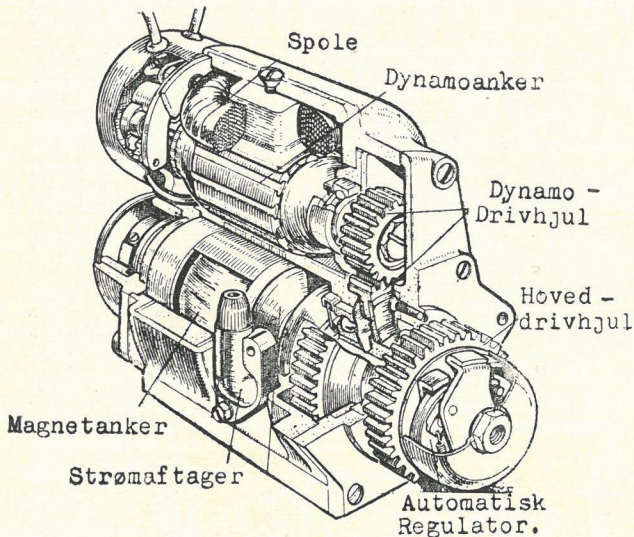
**NU KAN DE
IGEN FAA**



VACUUM OIL COMPANY
SMØREOLIESPECIALISTER

Se efter paa GARGOYLE Smøre-Tabellen hos Deres Forhandler, hvilken Type GARGOYLE Olie der giver Deres Maskine den rette Smøring.

NYT ELEKTRISK



Igen engang efter mange Aars Forløb fremtræder Lucas Magdyno, som en samlet Enhed der indeholder Magnet og Dynamo.

Gennemført Brug af automatisk Tændingsregulering — en nykonstrueret Magdyno — Vekselstrømgenerator til direkte Lys, eller med Ensretter til Opladning af Batteri, dersom der er Batteritænding — Forlygte med indbygget Kravelampe, der har Plads foran Brændpunktet, med en samlet Enhed bestaaende af Lygtekrans, Glas og Reflektor — en Magnet, der nu har en kraftigere Ydeevne ved de faa Omdrejninger, Kickstarteren giver — en Dynamo til Batteritænding med Knikserkontakt (og Strømfordeler til 2-cylindrede Maskiner), som giver en kraftigere Tænding ved lav Fart, end det hidtil har været almindeligt — en »Pandekagedynamo« til at montere paa Krumtaphuset og en sammenbygget Fordeler og Kontakt, der selvfølgelig er forsynet med automatisk Regulering — dette er blandt den Række

af elektrisk Udstyr, som Lucas-Fabrikkerne udsender i deres Efterkrigsproduktion.

Det er ogsaa værd at lægge Mærke til den Omhu, der er lagt i at beskytte det forskellige Udstyr mod Vand og Støv, ved Montering af Gummipakninger og -bøsninger, og derved sikre, at alt arbejder paalideligt under alle Forhold. Selv Trialkørere skulde ikke længere finde det nødvendigt at ty til Plasticine.

Automatisk Regulering er indbygget i alt Tændingsudstyr. Den automatiske Regulator er en Centrifugalregulator med Svingvægte, der reguleres af Fjedre. Paa alle Magneter (selvfølgelig ogsaa paa Magdynoens) sker den regulerende Bevægelse mellem høj og lav Tændings Yderpunkter i Ankerets Drivhjul, saaledes at Ankerets og Knikserkontaktens indbyrdes Stilling

UDSTYR FRA LUCAS

forbliver uforandret, hvorved den mest effektive Tænding opnaas.

Den mest bemærkelsesværdige Forandring i Magdynoen's Ydre er, at Magnet og Dynamo er indbygget i samme Dæksel. Foruden det smukkere Udseende, opnaar man herved, at denne Del er lettere at holde ren, samt at den er vand- og støvtæt. En anden Fordel ved denne Konstruktion er, at Tandhjulene ved Fabrikationen kan monteres tættere sammen, hvilket giver en mere lydløs Gang og en længere Levetid.

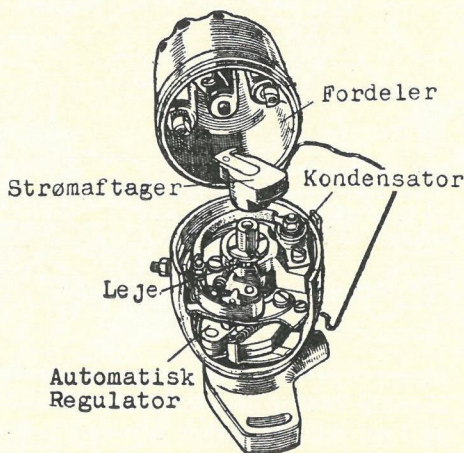
En nærmere Undersøgelse af Magdynoen vil vise, at en gennemgribende ny Konstruktion har været nødvendig, for at faa indbygget den automatiske Regulator og for at sikre, at Dynamo og Magnet holder hver sin Fart, selv om der kun er eet Forbindelseshjul til Motoren, saaledes at den automatiske Regulator ikke paa nogen Maade er under Paavirkning af Dynamoens Inerti.

Drivhjulet (Forbindelseshjulet til Motoren) sidder paa et Nav, der i den anden Ende bærer det store Fiberhjul og dettes Kobling. Dette Nav hviler i Kuglelejer henholdsvis i Dækslet og Endestykket. Fra Drivhjulet gaar Kraften til Dynamoen gennem Navet, Koblingen og Fiberhjulet til det lille Staalhjul, der sidder paa Dynamoankerets Aksel. Kraften til Magneten gaar fra Drivhjulet gennem den automatiske Regulator til Magnetankerets Aksel, som gaar gennem Navet, paa hvilket Fiberhjulet sidder.

En Alcomax-Magnet sidder i den Del af Magdynoen, der er forbeholdt Magneten (der er forøvrigt Alcomax-Magnet i alle Lucas Magneter). Alcomax er et meget velegnet Materiale, der paa den bedste Maade leder

Strømmen i et magnetisk Felt. Det er ikke nødvendigt at montere Sikkerhedsforanstaltninger mod Tab af Magnetisme, naar disse Magneter anvendes.

Fiberhjulet, som driver Dynamoen,



Strømfordeler og Knikserkontakt med automatisk Tændingsregulering, beregnet til to Cylindre.

er større end paa de tidligere Magdynoer, og dets Styrke er tilsvarende forøget. Dynamoens Ankeraksel ligger i Kuglelejer i begge Ender -- i Mod-sætning til den tidligere Bøsning i den ene Ende. Rundt om hele Mekanismen sidder et stærkt Metaldæksel med Huller, hvori der sidder Gummibøsninger, til Kablerne.

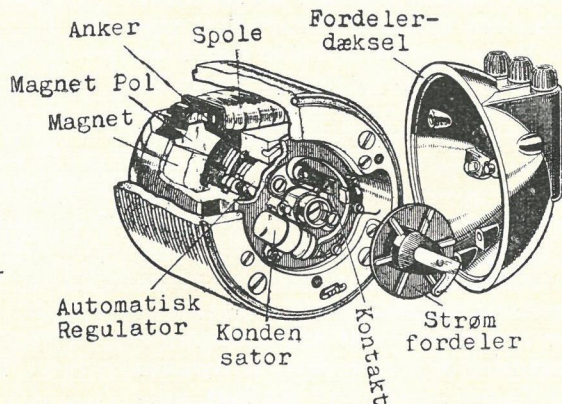
En Række forskellige Magneter, gør det muligt at finde en velegnet Type til alle Motorcyklemotorer.

En ny Type, der for nylig er udsendt, er indrettet til Tandhjulstræk. Den er betydelig mindre og lettere end hidtil kendte Typer. Ankerets Diameter er kun to eng. Tommer. Takket være den omhyggelige Konstruktion og Alcomaxmagneten har Magneten en udmærket Ydeevne ved lavt Omdrejningstal; der er kontrolleret præcis Gnisttænding ved 90 Omdrej-

er ogsaa forsynet med Stoppere, der begrænser Bevægelsen.

Naar Magneten staar stille, er Lodderne i Hvilestilling, og Tændingen er indstillet til Start. Efterhaanden som Motorens Fart sættes op, indvirker Centrifugalkraften paa Lodderne, der overvinder Fjedrenes Modstand og derved bevæger sig udad og regulerer Forholdet mellem Drivhjulet og Mag-

Den nye Vekselstrømsgenerator. Denne enkle Konstruktion kan benyttes til at oplade et Batteri ved at indskyde en Ensretter.



ninger i Minuttet. Magneten er fuldstændig indkapslet, saaledes at Vand og Fugt ikke paavirker den ved Sammenføjninger.

En Lavspændingsledning af samme Slags, som anvendes ved en Tændingsafbryder, er anbragt paa Knikserkontaktens Dæksel, hvilket er forsynet med Gummipakning og -bøsning.

Den automatiske Regulator, der bruges paa alle Lucas Motorcyklemagneter, bestaar af et Drivhjul (Tandhjul) forsynet med en Plade, der sidder fast med to Nitter. Ved hver Nitte sidder, med denne som Aksel, et Lod, hvis Bevægelser kontrolleres af en Fjeder, der i den ene Ende er fastgjort i den udsvingende Del af Loddet og i den anden ved en Vægtarm, der sidder i Nærheden af Loddets Midte. Der er anbragt Huller i hver Drejearm, gennem hvilke der gaar Tappe, der indvirker paa en Drivplade, som sidder fast paa Magnetakslen. Denne Plade

netakslen, hvorved Tændingen sættes op. Ved omhyggelig Tilpasning af Fjedrene er man i Stand til at indstille Magneten til hver Motors Krav.

Udstyr til Batteritænding omfatter hovedsagelig en Tændingsspole og en Knikserkontakt, samt, i Tilfælde af to- eller fler-cylindrede Motorer, en Fordeler. Model D1A2 Fordeler og Kontakt er ud i et monteret i et Aluminiumshus, der foruden at indeholde Kontakten ogsaa rummer den automatiske Regulator. Denne er anbragt paa en Skive, der sidder paa Hovedakslen. To Staallodder er fastgjort med Nitter som Aksel og reguleres af to Spiralfjedre. Tappe, der er fastgjort i Lodderne, griber ind i Huller paa en Plade, der sidder fast paa Kammen, hvilken bestaar af en Udvidelse af Drivakslen.

En Metalplade, der ligger i en Fals øverst paa Hylstret over Regulatoren, bærer Kontakten og Kondensatoren.

hall



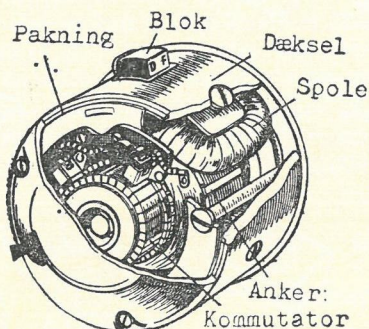
DEN FØRSTE HJÆLP –
DEN BEDSTE HJÆLP!

DET DANSKE
HAFNIAPLAST

antiseptisk behandlede Hurtigforbinding

NORDISK PLASTER INDUSTRI A/S - KØBENHAVN

Knikserkontakten indeholder en Staal-fjeder, der i mange Aar har staaet sin Prøve i Autofordelere, medens Kon-



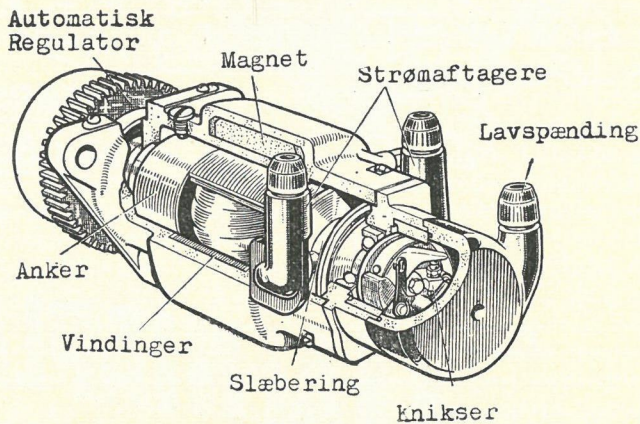
Model M C 45, den saakaldte Pandekagedynamo, der er monteret paa den nye Tocylindrede Sundbeam er en Nyhed, og den kan indbygges i Krumtappen.

densatoren er af en ny og forbedret Konstruktion. To Lejer holder Akslen paa denne Del — en Bronzebøsning, i

Strømaftageren, der er forsynet med en Metalelektrode, er anbragt paa Enden af Akslen over Kuglelejet, medens Fordelerdækslet — et skaalformet Dæksel med Bøsninger til Forbindelsen med Magneten og Tændrør og paa Indersiden forsynet med Elektroder og en fjedrende Kulkontakt til den roterende Elektrode — er fæstet over Kontakthuset og holdt paa Plads af en Fjederlaas.

Mange interessante nye Ting kan findes paa Batteritændingsdynamoen. For at sikre en større Ydeevne til Ladestrøm, end det hidtil har været Tilfældet, ved lavere Motoromdrejninger, er der anbragt Udveksling mellem Ankerakslen og Knikserkontakten. Formaalet er at lade Dynamoen gaa med stærkere Fart end Motoren, medens Kontakten gaar med halv Motorfart.

Dynamoen ligner rent elektrisk de almindelige Motorcykledynamoer, men mekanisk er den forbedret, idet Ankerakslen ligger i to Kuglelejer. Den Ende af Ankerakslen, hvor Kommutatoren er anbragt, fortsætter gennem

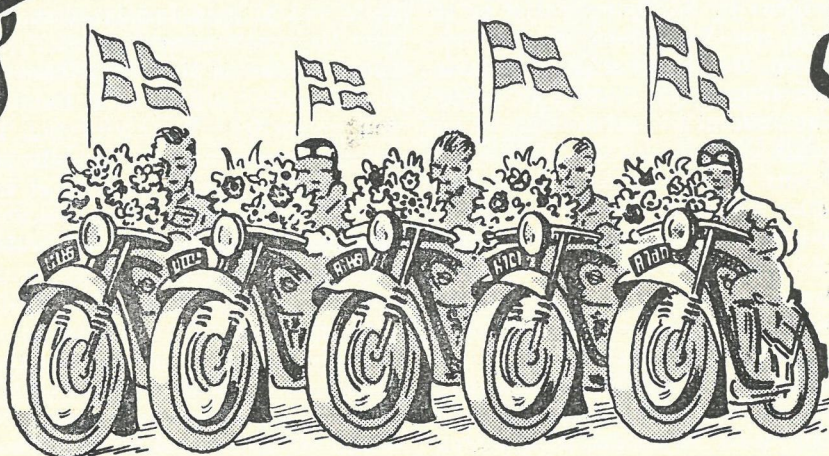


Model K2F er let og lille.

den Ende Drivhjulet er anbragt, der forsynes med Smørelse fra Motoren, og over Kammen et Kugleleje, der sidder i Kontaktpladen.

Da denne Magnet hovedsagelig er beregnet til to-cylindrede Motorer, er der indbygget en Strømfordeler.

Lejet til et Dæksel, hvori den automatiske Regulering sidder. Denne Forlængelse af Ankerakslen er forsynet med en Tap, og denne driver et Fiberhjul, der forbinder Ankeret med Knikserkontaktens Aksel, som ogsaa er forbundet med en rund Drivskive, paa



AUT. NIMBUS-FORHANDLER

FOR

STOR-KØBENHAVN

KØRESKOLE

ACAP

NORA 9596

BLEGDAMSVEJ 32

NORA 7172

hvilken de Tappe sidder, som den automatiske Regulators Lodder drejer sig om.

Fastgjort til Regulatordækslet er et Dæksel, som indeholder Kontaktmekanismen. Den automatiske Regulator og Kontaktkammen ligger i to Lejer, det ene anbragt i Regulatordækslet og det andet i Kontaktdækslet. Den inderste Krans i sidstnævnte Leje er formet efter Kammen. Den Ende af Kontaktskelen, som Kammen sidder paa, ligger i Lejet under Kammen.

Dersom Magnettændingsdynamoen bruges til een-cylindrede Motorer, ligger der et hvælvet Dæksel over Kontaktmekanismen; i Tilfælde af to Cylindre erstattes dette af et Fordelerdæksel, og en Strømaftager monteres over Knastakslen.

Den første Regulering af Tændingen er meget let udført. Det lille Staalhjul paa Ankerakslens Forlængelse sidder over en Slidse i Akslen. En tilspidset Skrue aabner Slidsen og laaser Hjulet til Akslen. Denne Skrue har et langt Hoved med Kærv, som er let at komme til med en Skruetrækker, efter at Kontakthusets Dæksel eller Fordelerhovedet er fjernet.

Dersom Skruen slækkes, tillader dette nogen Bevægelse mellem Hjul og Aksel. Saaledes kan Regulatoren indstilles, uden at det faar Indflydelse paa Dynamoens Gang.

En af de mest interessante Ting i det nye Udstyr er Vekselstrømsgeneratoren, som er en Induktionstype. Den har ingen Kommutator, ingen Kul og ingen roterende Viklinger. Den eneste bevægelige Del er en Slags Anker, der er fremstillet af Dynamoplaade. Generatoren er baade solid og driftssikker, det siges endda, at den kan arbejde nedsænket i Olie eller Vand.

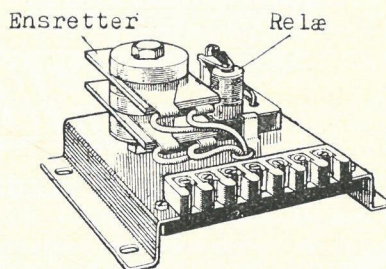
Det Princip, den arbejder efter, er det samme som for andre Generatorer, d. v. s. at vende den magnetiske Strøm i Jernkernen paa en Induktionsspole,

og derved sende Strøm med vekslende Retning gennem Vindingerne i Spolen. I den almindelige Generator sker dette ved at lade Induktionsspolerne eller Magneten rotere. I denne Type er baade Spoler og Magnet stationær, og et Pladeanker bruges til at fremkalde den magnetiske Vekselvirkning. Diagrammerne viser, hvorledes dette sker, naar Ankeret drejer. Ankeret er sekspolet, for at give saa mange vekslende Strømretninger, som det er praktisk muligt, pr. Omdrejning.

Denne Generatortype bestaar af en Ramme, hvori der er anbragt to permanente Magneter samt to Induktionsspoler, og Ankeret. Det hele er indkapslet i en Aluminiumskasse. Ankeret er beregnet til at blive forbundet med Motorens Krumtapaksel, og overflødiggør derved en ekstra Forbindelse til Motoren, medens Generatorens Kasse boltes til Krumtaphuset.

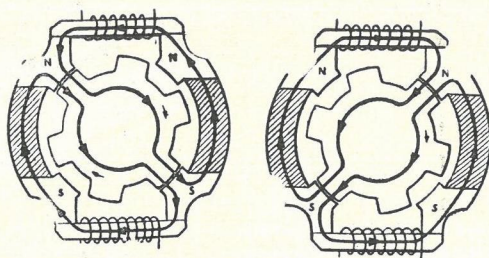
I sin enkleste Udgave bruges Generatoren kun til at forsyne For- og Baglygte med Strøm, naar Motoren gaar, og der er da tilknyttet et Tørbatteri til Parkeringslys. I dette Tilfælde er en Magnet selvfølgelig nødvendig til Tændingen.

Ved at indføje en Ensretter kan Vekselstrømsgeneratoren bruges til at oplade et Batteri til Lys og Batteritænding. Med et Udstyr af denne Slags er det ikke nødvendigt at bruge en Afbryder, da Returstrømmen gennem



Ensretteren, der benyttes i Forbindelse med Vekselstrømsgeneratoren.

Princippet i den nye
Vekselstrømsgenerators
Funktion.



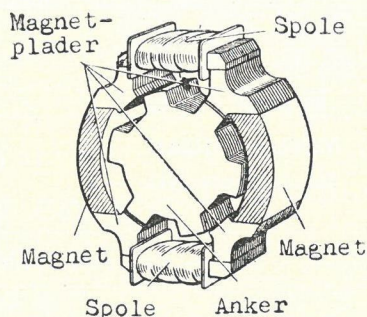
Ensretteren er ganske lille — i Virkeligheden kun ganske lidt større end den sædvanlige Overfladeafledning gennem Batteriets Top. Alligevel er Tændingsafbryderen anbragt saaledes, at den bryder Forbindelsen mellem Dynamo og Batteri, for at forhindre selv denne lille Afladning, naar Tændingen er slaaet fra.

For at regulere den opladende Strøm i Forhold til Batteriets Behov, er der forbundet et Relæ, der træder i Funktion, naar Batteriet er fuldt opladet, og derved nedsætter Strømmen til en Styrke, der kun vedligger Opladningen. Dette sker ved at lede noget af Generatorens Strøm gennem en Modstand. Dersom Forlygten tændes, vil Generatorens fulde Ydeevne automatisk blive brugt. Ensretter og Relæet er sammenbygget i en Del.

Paa Maskiner, der er forsynet med Ensretter til Opladning af et Batteri, kan Batteritænding anvendes. I saadanne Tilfælde kan Knikserkontakten og den automatiske Regulator sammenbygges med Generatoren. Paa denne Maade udvides Generatorhuset til at indeholde Regulatoren og en Plade, hvor Knikserkontakten er anbragt. Ankeret forsynes med en roterende Skive, paa hvilken den automatiske Regulator er anbragt, og forlænges gennem et Leje til Knasten. Knikserkontakten er det almindelige Lucas-Patent. Dersom Motoren har flere Cylindre, suppleres Udstyret med en Fordeler.

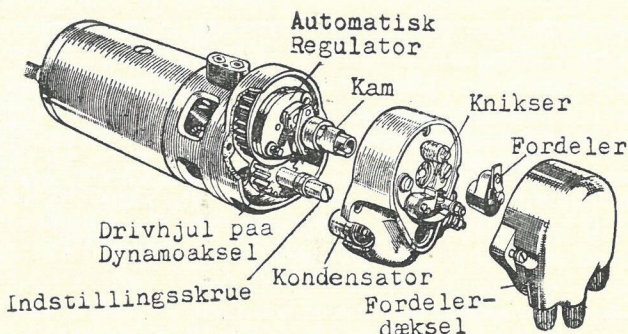
Model MC 45, der uofficielt er blevet døbt »Pandekagedynamoen«, er konstrueret for at imødekomme Kravet til en Jævnstrømsdynamo, der kan bygges sammen med Krumtaphuset. Sammenlignet med andre Typer har den en større Diameter, men er meget kortere, hvilket giver et smukkere Udseende og renere Linier. Denne Dynamo er uhyre anvendelig, idet dens Ydeevne er 7 Amp.

Ankerets Spoler vindes hver for sig, inden de paamonteres Ankeret. Denne Konstruktion er kompakt, hvilket giver en roligere Gang og bedre Afbalancering. Ankeret og Kommutatoren er koblet direkte til Krumtaphuset. En Oliepakning sidder mellem Ankeret og Krumtaphuset, for at forhindre Olie fra Motoren i at løbe ind i Dynamo.



Skematisk Fremstilling af
den nye Vekselstrøms-
generator.

Model E 3 K A 2 er en Batteritændingsdynamo med sammenbygget Knikserkontakt og Fordelerhoved.



Dynamoen er tilpasset Krumtaphuset og fastgjort til dette med Bolte med forsænkede Hoveder. Kullene, der er af den sædvanlige Type, sidder paa en Plade, der er anbragt paa Huset over Kommutatoren. Et poleret Aluminiumsdæksel lukker for Kullene, og en Gummipakning forhindrer Støv og Vand i at trænge ind.

Ogsaa paa Lygternes Omraade er der Nyheder at finde. Som tidligere omtalt er Lygtekrans, Glas og Reflektor et samlet Hele. Parkeringslysets Pære sidder ikke inde i Reflektoren, men kaster sit Lys ind i denne gennem en lille Rude. Da Hovedlysets Pære indsættes fra Bagsiden af Re-

flektoren, er den lang og smal, for derved at gøre Hullet i Reflektoren saa lille som muligt. Den indeholder selvfølgelig to Glødetraade til langt og kort Lys.

Forlygterne fremstilles i to Størrelser og to Typer — en til Gitterforgaffel og en til Telescopforgaffel og for begge Typers Vedkommende i Størrelserne 5¼" og 7".

I det hele taget kan det siges, at det nye Lucas-Udstyr har gennemgaaet betydelige Forbedringer, saaledes at dette Tilbehør til Motorcyklerne er gjort mindre saarbart og mere praktisk, baade hvad Udseende og teknisk Indretning angaar.

THE VINCENT
H.R.D.
RAPIDE

Verdens hurtigste
Standardmotorcykle —

Generalrepræsentant for Danmark

Villy Eggen

Omøgade 3

Tlf. C. 17035



Først 1888

og siden altid forrest...



DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/S
YENNEMINDEVEJ 30
KØBENHAVN Ø

VORE MOTORLØB

— siden sidst

Interessen for Motorløb er stadig voksende, og samtlige Løb Landet over har kunnet glæde sig ved tusindtalige Tilskuerskarer, der har fulgt Løbene med en Enthusiasme, der kun kan glæde saavel Sportens Udøvere som de arrangerende Klubber.

Silkeborg Motor Sport arrangerede d. 16. Juni Bakkeløb mellem Lyngbakkerne ved Resenbro, hvor man kunde mønstre ca. 8000 Tilskuere. Landevejen fra Silkeborg til Resenbro var i den sidste Time før Løbet fuldstændig blokeret af Motorkøretøjer og Cyklistar.

Løbet talte 65 Deltagere og opviste adskillige spændende Situationer, men trods adskillige Styrt skete der ingen alvorlige Uheld.

De bedste Resultater blev:

Begynderklassen viste sig meget jævnbyrdig. O. Nielsen og Hugo E. Madsen noteredes begge for 15,7 Sek., H. Berthelsen og Breisemester for 15,8, Th. Sørensen 15,9, Jørgen Larsen 16,1 og C. E. Jensen 16,2.

250 ccm. Henry Sørensen 15,8.

350 ccm. Axel Jensen 15, 6, V. Simonsen 16,0, Eiler Svendsen 16,6 og Bent Jensen 16,9.

500 ccm. N. O. Jensen 14,3, Viggo Thomasen 15,2 og Søren Nielsen 15,4.

Over 500 ccm. Axel Jensen 15,8 og Joseph Koch 16,5.

Sidev. Beg. Axel Villadsen 21,2.

Sidev. Senior. N. O. Jensen 18,3 og Joseph Koch 18,8.

Bogense Motor Klub.

Ved Bogense Motorklubs Jordbane-løb d. 23. Juni blev Slutresultaterne følgende:

Begyndere: Ejner Hansen 2,11,8, Jørgen Rasmussen 2,17,8, Kaj S. Pedersen 2,21,9.

Senior: Sv. Aage Rasmussen 2,17,6, Laurvig Pedersen 2,18,3, Svend Nissen 2,19,5.

Expertrace: Orla Knudsen 1,53,9, Aage Andersen 1,56, Egon Rasmussen 2,03,2.

Sidev. Beg.: Gunnar Eriksen 2,42,56, Ejner Jensen 2,47,6.

Sidev. Senior: Knud Mogensen 2,22,5, H. Skov 2,24,0, Svend Jensen 2,29,8.

Slut Handicap: Orla Knudsen (8 cm. Till.) 2,02,1, Erh. Fisker (40) 2,07,4, Egon Rasmussen (15) 2,03.

Pokalløb Solo vandtes af Egon Rasmussen og Pokalløb Sidevogn af Knud Mogensen.

Aarhus Motor Sport.

Klubben fik Glæde af sit Aabningsløb paa den ny anlagte Bane paa Hem Odde, der havde samlet ca. 10,000 Tilskuere, der havde udmærket Udsigt over Banen.

Grundet paa den megen Regn var Banen noget vaad og tung, hvad der ikke kunde undgaa at indvirke paa Tiderne. Banerecorden blev derfor ikke imponerende, den blev sat af Svend Jensen paa 1,26.

Begynderløbene vandtes af Ove Petersen fulgt af K. Berthelsen og Erik Sørensen.

Seniorløbene af Holger Hansen med Kaj Mogensen og Axel Nielsen paa 2. og 3. Pladsen.

Sidevognløb: H. Dalsgaard, N. O. Jensen og Carlo Jensen.

Størst Interesse knyttedes til Expert race, der blev vundet af Jens (Lyn) Christensen med 75 Point, fulgt af Vitus Kelvang 50 P., Sv. Jensen 20 P. og Knud Nielsen 20 P.

En lovende Begyndelse, der tegner godt for Fremtiden.

Gentofte Stadion.

Hverdagsløbene Fredag d. 28. Juni viste, hvor trofast Banens Publikum er. Skønt Regnen styrtede ned, holdt ca. 10,000 Tilskuere Stand omkring Banen og fulgte spændt de forskellige dramatiske Situationer, som Vejret og den vaade Bane gav Anledning til, men Løbene gik trods alt godt fra Haanden, og selv om de blev sorte som »Morianer«, holdt Kørerne Humøret højt og gjorde en smuk Indsats.

De svenske Gæster Einar Sandin og Ragnar Friberg havde »Otur«, men fik dog vist det danske Publikum, at de staar paa Højde med vore bedste Folk, og man maa haabe, at de senere vil faa Lejlighed til Revanche.

Resultater:

Orla Knudsen vandt Gentofteløbet foran de svenske Gæster, men Einar Sandin havde forinden i de indledende Heats naaet at vise blændende Kørsel. Han holdt Spidsen to Omgange med punkteret Baghjul. Tiderne var, paa Grund af den tunge Bane, ikke særlig gode. De bedste laa omkring 1 Minut og 41,2 Sekunder.

Glansen gik noget af Ekspertmatichen, fordi Einer Sandin ikke kunde starte, Orla Knudsen vandt med 12 Points og Nr. 3, Ragnar Friberg, 6 Points.

Et Standard Handicap blev vundet af Einar Hansen i Tiden 2 Min. 4,2

Sek. Nr. 2 blev Axel Nielsen, Nr. 3 Dalby Nielsen.

Erh. Fisker tegnede sig for et Specialhandicap, og i Sidevognsløbet vandt Skov paa Harley Davidson endnu engang. Joseph Koch paa den nye Nimbus kørte faktisk for stærkt til den vaade Bane, han kurede gennem Svingene sammen med Triumph-Køreren Egon Walther.

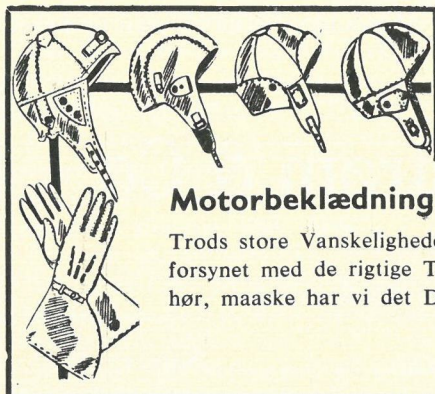
„Nivaaløbet“.

Hastighedsløb paa afspærret Vej er der sjældent Lejlighed til at præsentere, og desværre fik denne Præsentation ikke noget straalende Forløb.

Selve Vejbanen var der ikke noget at klage paa, men saavel Politi som Union havde Betæneligheder ved at tillade mere end Enkeltmandsstarter, og heraf strøg den arrangerende Klub, »Dansk Motor Sport«, oven i Købet den staaende Start, der passende kunde have dannet Indledningen til Prøverne. Resultat: et lidet tilfreds Publikum, og et pauvert Resultat.

Svend Aage Sørensen blev velfortjent Dagens Mand. Han kørte Kilometeren i 23,8 Sek., oven i Købet paa sin 350 ccm Maskine, hvilket svarer til ca. 152 km/T.

Hurtigste Tider opnaaedes iøvrigt af: 250 ccm: Svend Aage Sørensen 27,9 (Gennemsnit), 350 ccm: Svend Aage Sørensen 25,0, 500 ccm: Sv. Aage



Motorbeklædning! — saa er det Motor-Dress

Trods store Vanskeligheder haaber vi snart igen at være ligesaa godt forsynet med de rigtige Ting som i »de gode gamle Dage«. Kom og hør, maaske har vi det De søger.

Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 — Telf. Nora 2536

Leverandør til Motorklubberne.

Varene sendes overalt.

Sørensen 23,8, N. V. Jensen 25,0. Sidevognsm. indtil 600 ccm: Egon Walther 25,2, ca. 143 km/T., over 600 ccm: Sv. Jensen 31,4, ca. 115 km/T. I Bilklassen blev Vilh. Nellemann hurtigst i 29,5 Sek., ca. 123 km/.

Det blev ikke de Hastigheder, man havde ventet, og Løbene viste, at Motorløb over et lige Stræk ikke kan siges at være nogen Publikumsattraktion.

Herning Motor Sport.

Klubbens Løb d. 30. Juni var nærmest et Terrænløb, noget i Retning af en Mellemting mellem et Trial og et Bakkeløb. Det havde trukket op imod 9000 Tilskuere ud til Terrænet, og Løbene fik et vellykket Forløb.

Resultaterne blev:

Begynderklassen: Jørgen Larsen 37,4, Hugo E. Madsen 38,3, P. A. Anneberg 38,5.

Solo 350 ccm: Victor Simonsen 36,4, Aage Dyhr Thomsen 37,1, Henry Sørensen 38,2.

Solo 500 ccm: J. P. Nielsen 37,7, Karl Vilhelmsen 39,0.

Solo over 500 ccm: Svend Pedersen 39,3, Aage Nielsen 39,8, Vagn Poulsen 41,1.

Sidev.: Vagn Poulsen 39,3, Rs. Kornum 40,9, O. Nielsen 41,2 og Marius Remmer 41,8.

Haderslev Motor Sport.

Klubben kunde notere Succes til sit Aabningsløb d. 30. Juni, og 5000 Til-

skuere overværede Løbene og lagde stor Begejstring for Dagen. Slutresultaterne blev:

Begyndere: Orda Christensen 1,34,0, Carl Jensen 1,36,3.

Seniorer: Sv. Aage Rasmussen 1,26,1, Erik Sørensen 1,30,4.

Experter: Orla Knudsen 1,23,6, Jens Christensen 1,23,8.

Sidev.: Knud Mogensen 1,32, H. Dalsgaard 1,36,1.

Handicap: Kurt Laursen, Harald Petersen, Otto Christensen.

Under Løbene skete forskellige Styrt, men ingen med alvorlige Følger.

Avedøre Flyveplads.

De af S. M. K. København arrangerede Løb paa Avedøre Flyveplads fik et over al Forventning godt Forløb. Skønt der startede et meget stort Antal Begyndere, skete der ikke et eneste Styrt. Det eneste drastiske var, at en af Sidevognsmaskinerne »spildte« sin Passager i et af Svingene. Ambulancen kørte frem, men det viste sig, at Manden var sluppet godt fra sin Lufttur.

Til at begynde med maatte man vente $\frac{1}{2}$ Time paa Falcks Ambulance, og da man var kommet godt i Gang, skete der nogle kedelige Afbrydelser af Højtaleren, som skabte lidt Utaalmodighed hos Publikum, som iøvrigt var mødt frem i et Antal af op mod de 10,000.

Begynderne viste en pæn og beher-

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Køreskole

Autoriseret Nimbus Forhandlere

Vermlandsgade 40

Sundby 4900

sket Kørsel og forbedrede i Slutheatet deres Tider fra de indledende heats.

Vinder blev V. Mikkelsen, 2,05,5, Nr. 2 Uffe Petersen, 2,06,9, Nr. 3 Axel D. Nielsen, 2,08,9.

Senior Standardløbet blev vundet af Holger Hansen, 1,59,2, Nr. 2 Axel Nielsen, 2,02, Nr. 3 Agner Hansen, 2,02,9, Nr. 4 Johannes Nielsen, 2,05.

Expert-Løbet gik til E. Fisker, 1,58,4, Nr. 2 Leo Andersen, 1,59, Nr. 3 Svend Larsen, 1,59,1, Nr. 4 Tage Jacobsen, 2,01.

Sidevognshandicap: Sv. Jensen 2,10,5 (140 M. Tillæg), Egon Walther (20) 2,11,2, Hans Jacobsen (40) 2,11,5.

Blandet Handicap: Holger Hansen (70) 2,01, Uffe Petersen (0) 2,05, V. Mikkelsen (20) 2,06, Axel Nielsen (50) 2,11.

Automobilløbene hørte egentlig slet ikke hjemme i disse Løb, der kørte 6 D. K. W. Vogne nærmest Præsentationskørsel rundt om Banen, og det vakte ingen Beklagelse, at man lod det afsluttende Automobil Handicap udgaa.

Takket være nogen Uoverensstemmelse ønskede de tre Kører Sv. Aage Engstrøm, Orla Knudsen og Aage Andersen ikke at køre.

Bakkeløb i „Hjørring Bjerge“

Hjørring Motor Sport afholdt d. 14. Juli et vellykket Bakkeløb, der overværedes af ca. 3500 Tilskuere, der blev Vidne til en Række meget vellykkede Præstationer, og da Banen var god, opnaedes der rigtig gode Tider.

De bedste Tider i de forskellige Klasser blev følgende:

Begyndere: Per Lassen, Ariel, 11,5 — Robert Hansen, BSA, 11,5.

250 ccm: Henry Sørensen, BSA, 11,5.

350 ccm: Ejler Svendsen, Triumph, 10,2. Dagens bedste Tid: Peter Staal Jensen, BSA, 10,7.

500 ccm: Rob. Nellemann, BSA, 10,4, Ove Pedersen, BSA, 11,2.

Over 500 ccm: Axel Jensen, Norton, 11,3, Asmund Larsen, BMW, 11,4.

Sidev.: N. O. Jensen, Triumph, 13,2.

Dansk Deltagelse i Göteborg

Ved Mölndal Motor Klubs Jordbane-løb d. 21. Juli paa Aby Travbane ved Göteborg deltog den danske Kører, Orla Knudsen.

Sverige havde ønsket en dansk Fører, og Valget stod mellem Svend Aage Sørensen og Orla Knudsen. Da førstnævnte ikke havde sin Maskine startklar, fik Orla Knudsen Chancen, der samtidig skaffede ham en kærkommen Lejlighed til at vise sine Evner paa en 1000 Meter Bane, som vi jo endnu savner herhjemme, og som vore Kører skal hævde sig paa ved de nordiske Mesterskaber i Oslo.

Naar Resultatet ikke blev straalende, skyldes det først og fremmest, at Orla allerede i første Start, efter 2 Omganges udmærket Kørsel, fik Maskinskade, idet hans 4. Gear kom ud af Funktion. I Stedet for at opgive, hvad andre maaske havde gjort, fortsatte han i 3. Gear og gennemførte i en Tid, der kun laa 4 Sek. efter Nr. 1, nemlig i Tiden 2,55,3, medens Arthur Carlsson kørte i 2,51,2.

Skaden kunde ikke udbedres og det følgende Heat maatte ligeledes køres i 3. Gear. Tiden forbedredes alligevel med over 5 Sek. Resultatet blev her: Wiik Hansen, Norge, 2,34,6, Hasse Henriksen, Sverige, 2,39,1, Orla Knudsen, Danmark, 2,50.

Løbene køres i Sverige alene efter de opnaaede Tider, og Resultatet blev: Wiik Hansen, Norge, Vinder i Dagens bedste Tid, 2,28,0.

Vejret var elendigt og Banen stærkt opblødt.

Høstede Orla Knudsen ikke Laurbær ved dette Løb, er han i hvert Fald blevet værdifulde Erfaringer rigere.

Hvem skal med til Oslo?

Indbydelsen til de nordiske Mesterskabsløb i Oslo d. 30. August og 1.

September er nu indløbet, og indenfor D.M.U. følger man opmærksomt de forskellige Kørerers Præstationer for at finde det bedst mulige Hold, idet man sikkert tør gaa ud fra, at kun Kørere, der har deltaget i vore hjemlige Løb og der vist Resultater, vil komme i Betragtning.

Der tales om Svend Aage Sørensen, Aage Jacobsen, Bent Jensen, Aage Andersen og Orla Knudsen.

Nogle venter paa, om Engstrøm skulde beslutte sig til atter at grave Stridsøksen op. Tiden vil vise det.

Harley-Davidson Klubben

Selv om vi er midt i Ferietiden, og Klubben som saadan ogsaa holder Ferie, har Bestyrelsen besluttet at afholde henholdsvis en Klubaften og en Klubtur i August Maaned. Klubaften bliver i Jægerhuset d. 6. Aug. Kl. 20 og Klubturen d. 18. Aug. med Start fra Thell-Tanken Hj. af Grøndals Parkvej og P. Bangsvej Kl. 9 prc.

Vel mødt baade til Klubaften og Klubtur, og samtidig vil vi ønske alle Medlemmer en rigtig god Sommerferie.

Børge Petersen.

Fra KLUBBERNE

Meddelelse til Klubberne fra Redaktionen

Klubbernes Opmærksomhed henledes paa, at Stof til Optagelse i Bladet den 1. og i Klubmeddelelserne den 15. maa være Redaktionen i Hænde senest henholdsvis den 24. og 8. i Maaned.

Rudge Motor Klub

Klubtur til Helsingør Revuen Onsdag den 7. August. Nærmere Meddelelse med Hensyn til Billetter o. l. tilgaar Medlemmerne senere. Og saa afholder Klubben ordinær Generalforsamling Lørdag den 17. August med Dagsorden ifølge Lovene. Tid og Sted meddeles senere.

B. L. C.

Motorklubben København og Omegn

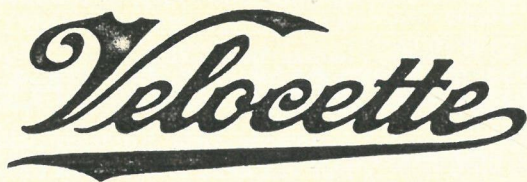
Samtlige Medlemmer har forhaabentlig faaet Program. Vi lægger ud efter Ferien Søndag den 18. August, som sædvanlig starter vi fra Slangerupbanen Kl. 9,45 prc.

Senere arrangeres en anden Konkurrence, herom senere.

Og saa skal vi til at tænke paa Revu; har vi en god Idé, lad den da gaa videre til Villy, Taga 5832X.

Tre af vore raske Gutter, Holger, Aksel og Villy, deltog for nylig i Løb i Nærheden af Aarhus, hvor de vandt hver sit Heat.

Slutheatet vandt Holger med Aksel som Nr. 3. Villy naaede ikke trods Heatvinder at komme med, da man havde overset, at der i Programmet stod, at de 5 hurtigste gik til Slutheatet.



— ER KVALITET

Resultaterne fra Gentoft, hvor alle tre samt Leif og Ejner Andersen har deltaget, kender vi, de er flotte; der var særlig et Løb, hvor samtlige Deltagere i Slutheatet var fra M. K. O.; flot gjort, Gutter.

Vald. Hansen,
Yrsa 422.

B. S. A. Klubben

I Anledning af Kontingentforhøjelsen til Danmarks Motor Union blev det paa den ekstraordinære Generalforsamling den 26/6 d. A. vedtaget at forhøje Kontingentet til Klubben med 1 Kr. pr. Kvartal fra 1/4 d. A. at regne, samt at Kontingentet fremtidig opkræves for et halvt Aar ad Gangen.

Søndag den 11. August mødes vi alle paa Campingpladsen, medbringende Aftensmad, Øl og hvad der ellers hører til en Bid Brød.

Samtidig erindres Medlemmerne om Høstfesten Lørdag den 17. August i Restaurant »Skovlyst«, Jønstrup Vang, men der vil tilgaa Medlemmerne nærmere Meddelelse angaaende denne Fest.

Alle Forespørgsler besvares af Sekretæren paa Tlf. Valby 4427 u (dog ikke fra den 21/7—4/8 paa Grund af Sommerferie).

Med venlig Hilsen
Oskar Jensen.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsporisklub

Den 6. Juni havde Bestyrelsen for A. S. A. M. indbudt Pressen og Motorinteresserede i Tønder Amt til et Møde paa Hotel Tønder for at gøre Propaganda for yderligere Tilgang af Medlemmer i denne Egn. Til at varetage Klubbens Interesser nedsattes et Udvalg bestaaende af Assurandør Børge Tranberg, Kørelærer Tage Jensen, Vinhandler Alfred Nissen og Kørelærer H. V. Hansen.

Sportsmotorklubben „Lolland“

S. M. L. afholdt Søndag den 12. Maj en vellykket Træningsøvelse i Tyvekrogen, hvor der startede 32 Kørere; deraf var 6 Biler, da mange af de gamle Kørere er blevet Bilejere.

Efter Frokosten var der et lille Træningsløb, men der var ikke saa stor Tilslutning.

Søndag den 23. Juni havde vi en god Tur til Falsters skønne Omgivelser.

Marinus.

Bogense Motor Klub

Følgende Numre er udtrukket efter Motorløbet ved B. M. K.s Fest den 23. Juni af Politiasistent Olesen.

1 Motorcykel (Royal Enfield) Nr. 1645.

1 Gavekort, 200 Kr., Nr. 3305.

1 Gavekort, 100 Kr., Nr. 2620.

1 Gavekort, 50 Kr., Nr. 3952.

Gevinsterne faas ved Henvendelse til Formanden Johs. Jensen, Adelgade 137, Bogense.

Svend Pedersen.

Søborg og Omegns Motor Klub

Klubben afholder Mødeaften med forskellig Underholdning hver Onsdag Aften Kl. 20 i Mosekroen, Frederiksborgvej 169. Hver 1. Onsdag i Maa-neden forlægges Mødeaftenen til Skovbrynet ved Hareskoven, hvor vi tager Damerne med til Keglespil, fælles Kaffe og Dans m. m.

Vore nye Medlemmer og Motorblad bydes herved velkommen til fælles Glæde.

Felix.

Ny Motorbane paa Sjælland

»Korsør og Omegns Motorklub«, der nylig er optaget i S. M. U., har benyttet Ventetiden til at faa anlagt en Græsbane i Lyngve ved Sorø, hvor

Aabningsløbene vil blive afholdt Søndag den 11. August.

Kørere, der har Interesse i at deltage, kan faa alle nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Klubbens Formand: Henry Jensen, Raadhustorvet 2, Korsør, Telf. 613.

En Slutbemærkning

Det er saa det første Nummer af MOTOR OG SPORT, vi hermed presenterer for Medlemmerne.

Egentlig maa vi komme med en Undskyldning, for De skulde have haft Bladet for 14 Dage siden — altsaa: Undskyld. Som Forsvar kan vi sige, at det har udviklet sig til en større Sag, end oprindelig beregnet. For det første kom der i sidste Øjeblik en Tilgang paa godt 1700 Abonnenter — en glædelig Stigning, men der skal Papir til, og da Sideantallet yderligere er dobbelt saa stort, som oprindelig beregnet, har dette Punkt paa Fremstillingsplanen voldt en Del Bryderier. Men nu er Sagen i Orden, og for Fremtiden vil MOTOR OG SPORT komme præcis ind ad Døren, med Hovednummeret hver den 1. og med et Tillæg, der bringer Klubnyheder og Løbsreferater, hver den 15.

Og saa vil vi gerne have lidt Fotografier fra de Løb, der afholdes Landet over. Vi kan ikke saa godt sende Fotografer ud til alle Begivenheder, saa hvis de lokale Klubber vil sende gode og skarpe Fotografier ind samtidig med Løbsreferaterne, saa vil de blive bragt sammen med disse. Hvis der er nogen, der har Artikler eller Nyheder, der kan have Interesse for Unionens andre Medlemmer saa send det ind til Redaktionen.

Og lad saa os høre lidt fra *Dem*, ogsaa hvis De har noget at kritisere.

Red.

Castrol

„GRAND PRIX“

den rette Kvalitet til
Sommerbrug paa de fleste
engelske Motorcykler

- staar for den haardeste Kørsel!

Brug til Nimbus:
Castrol „0“ eller „XXL“



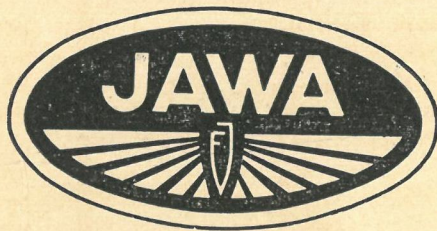
C. C. WAKEFIELD & CO. A/s. TITANGADE 18
KØBENHAVN N. CENTRAL 14.075

Sjællands Motor Union: Formand, Faktor Poul Rasmussen, Bispeparken 5, København NV. Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand, Tømrer Peter Franck, Knudsgade 20, Silkeborg.

Fyens Motor Union: Formand, Fabrikant Karl Madsen, Nørregade 54, Odense. Sekretariat: Vestergade 59, Odense, Tlf. 104.

Danmarks Motor Union, fg. Præsident, Vald. Hoffmeyer. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København Valby, Telefon Valby 99 — 5966.



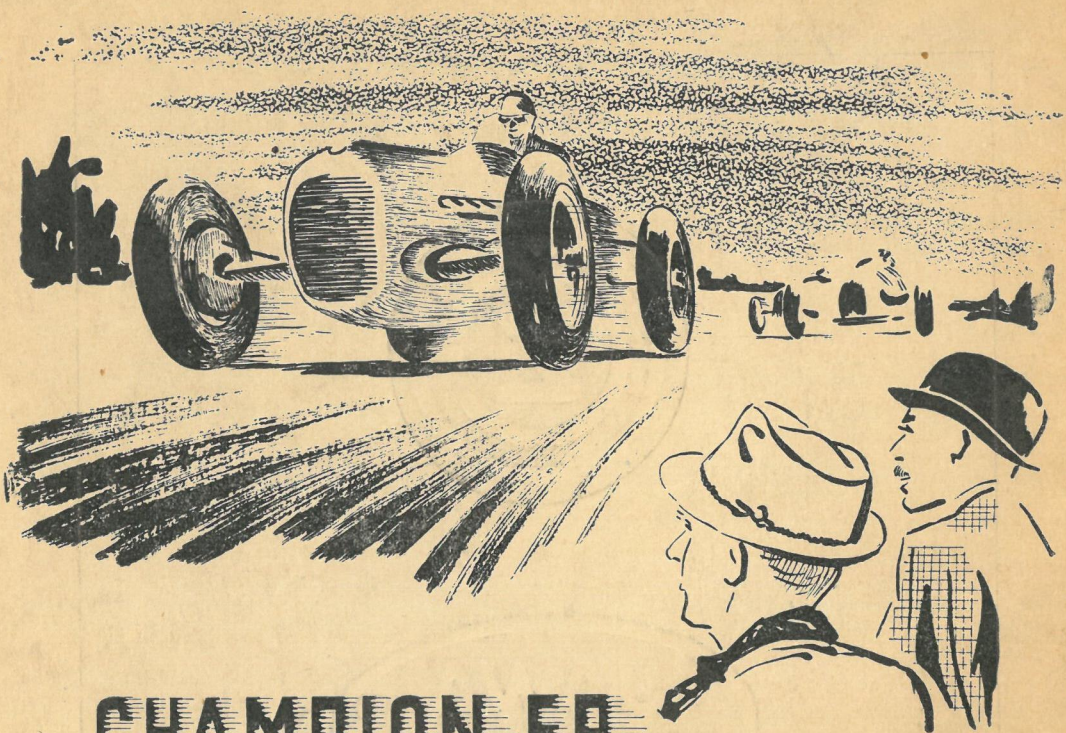
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

ERIK ORTH

LYNGBYVEJ 36 - KØBENHAVN Ø
TELEFON: CENTRAL 12.375 - 12.372

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

Handwritten: J. Jensen 12



CHAMPION ER SIKKER VINDER...

Motorens Ydeevne (plus naturligvis Kø-
rerens Dygtighed) er afgørende for
Resultatet.

Derfor sidder der CHAMPION Tænd-
rør i Motoren overalt, hvor det gælder
lynsnar Start, absolut Paalidelighed og
størst mulig Kraft.

CHAMPION TÆNDRØR



F. BULOW & CO.

Handwritten signature: J. Jensen

MOTOR OG SPORT

Medlemsblad for

DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

FYENS MOTOR UNION • JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION • SJÆLLANDS MOTOR UNION
LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION

1946

15. August (Tillæg)

1. Aarg.

Vore Motorløb

— siden sidst

Gentofte Stadion den 4. August

Gentofte Stadion havde denne Gang Gæster baade fra Norge og Sverige, idet Verner Lorentzen og Leiv Samsing fra Norge og Ragnar Friberg, Sverige, var kommet herved, for at starte i Gjentofteløbet.

Dette Løb, der baade bød paa Overraskelser og spændende Situationer, kørtes i to Afdelinger med 2 Heats i hver. I første Heat startede Verner Lorentzen, Sv. Aage Sørensen, Aage Jacobsen og Aage Andersen, alle J.A.P. Der blev ingen rigtig Kamp i dette Heat, for allerede i anden Omgang styrtede Sv. Aage Sørensen og Aage Jacobsen i det østre Sving, og da der blev signaliseret »forsigtig Kørsel« til de to andre Ryttere, inden de kom tilbage til Svinget, misforstod Nordmanden, og tog Farten helt af Maskinen, idet han øjensynlig mente, at Løbet blev standset. Han blev klar over Misforstaaelsen og gik igang igen, men opnaaede kun daarlig Tid. I det næste Heat viste han imidlertid, hvad han duede til, idet han vandt det med knapt 2 Sekunder foran Aage Jacobsen i Tiden 1.37, hvorved han og Aage Andersen gik til Slutheatet.

I anden Afdeling startede Ragnar Friberg, Leiv Samsing, Orla Knudsen og Bent Jensen, ligeledes J.A.P. Begge Heat blev vundet af Orla Knudsen, der blev meget haardt trængt af Samsing, og lige til sidste Øjeblik var det meget usikkert, hvem der skulde vinde de to Heat. Ogsaa Bent Jensen kørte fint og viste flere Gange en udmærket Taktik ved Svingene og Udgangen af disse. Svenskeren kunde ikke rigtig være med i Selskabet og kom »først ind til sidst«. Det blev Orla Knudsen og Samsing, der kom til Slutheatet, der i alle Maader var Dagens Løb.

Orla Knudsen stod som Favorit med den bedste Tid, men de to Nordmænd kunde blive meget farlige. Og saa styr-

tede Orla Knudsen i Slutningen af første Omgang, hvor han laa som Nr. 2 med Aage Andersen lige efter, eller rettere paa Siden. Om det nu var, fordi Aage Andersen blev alene om at forsvare de danske Farver, eller hvad der ellers kan være Grunden, ved jeg ikke, men fra det Øjeblik var det hans Løb. Dermed er det ikke sagt, at han ikke havde Konkurrence, tværtimod, men hans Teknik var saa overlegen, at man flere Gange kom til at tænke paa »Sprout« Elder. I det hele taget havde han en ualmindelig god Dag. Han vandt Løbet i Tiden 1.35.0 tæt fulgt af Samsing, der fik Tiden 1.35.2.

Expert-Matchen blev kørt af Dagens fire hurtigste Ryttere. Det var Aage Andersen, Leiv Samsing, Orla Knudsen og Bent Jensen. Der var tre Heat, og i det første styrtede Bent Jensen lige foran Aage Andersen, der med Nød og næppe undgik en Paakørsel ved at foretage en hurtig og dristig Manøvre. De to næste Heat blev meget spændende. Bent Jensen var med igen, og som Revance for sin Skovtur vandt han andet Heat. Ved Starten til tredje Heat havde Aage Andersen 5 Point, Leiv Samsing 6, Orla Knudsen og Bent Jensen hver 4 Point. Rytterne kom af Sted i en Klump og gik samlet gennem første Sving, hvorefter Aage Andersen lagde sig i Spidsen, tæt fulgt af Samsing. I tredje Omgang gik Bent Jensen frem, og efter en haard Dyst med Samsing laa han som Nr. 2. I sidste Sving før Maalet gik han inden om Aage Andersen og vandt Heatet, hvorved han og Aage Andersen havde 8 Point. Bent Jensen havde den bedste sammenlagte Tid, hvilket gav ham en velfortjent Sejr.

Standardløbet for Maskiner indtil 350 ccm bød ikke paa store Resultater eller Overraskelser, men paa god og pæn Kørsel. Det blev vundet af Einer Andersen, Velocette, der opnaaede 7 Point, hans bedste Tid var andet Heat 1.46.3.

Jægersborgløbet manglede heller ikke Spænding og Dramatik. Allerede i det indledende Heat styrtede Johs. Nielsen, han blev simpelt hen lukket

inde ved en Klumpkørsel i det østre Sving. I Slutheatet indtraf Dagens mest dramatiske Styrer, idet Villy Dalby Nielsen styrtede lige foran Leif Hirsborg, der ikke paa nogen Maade kunde undgaa at køre ind i ham, og der ved selv styrtede. I næste Sekund kom Holger Hansen, og alle ventede at se ham gaa med ned, men ved en fantastisk Manøvre lykkedes det ham at smutte mellem de to styrtede Ryttere, en Manøvre, der kun er mulig for en Rytter, der har sin Teknik og sine Nerver i Orden. Det var da ogsaa fuldt fortjent, at han fik tilkendt en Konduitepræmie, foruden at han vandt Løbet.

Selv Handicap-Løbene havde et Pust af Spænding over sig. Disse Løb kan ellers godt virke lidt trættende, da man saa nogenlunde kan regne Placeringen ud paa Forhaand. Saaledes fik Svenskeren Friberg faktisk sit Special-Handicap forærende, og han vandt det i Tiden 1.39.

Morian viste sig to Gange paa Banen, først kredsede han over Stadion i sin lille Skolemaskine, og senere kom han selv ud paa Banen, hvor han kørte en Æresrunde i blaat Tøj — det er jo altid pænt —, og bagefter gik han op i en Spurt, men opgav det hurtigt. Nok er blaat Tøj og almindelige Sko pænt og nobelt, men det er ikke særligt velegnet til at køre Jordbaneløb i.

Løbene blev som sædvanlig godt afviklet, Vejrguderne var naadige, og de 15.000 Tilskuere fik noget for Pengene.

Motorløbene i Volk Mølle-Bakkerne

Kørerne fra Aarhus havde en god Dag ved Motorløbet i Volk Mølle-Bakkerne ved Randers. Bl. a. opnaede Knud Nielsen, Aarhus, Dagens bedste Tid efter en straalende Kørsel paa den vanskelige Bane. Han vandt Klasse 4 for Senior 500 ccm i Tiden 17,3. Banen var ca. 300 Meter lang og havde op ad en ret stejl Bakke tre Sving, der stillede ret store Krav til Rytterne. Gennemsnitstiden laa omkring 19,5 Sekunder.

Det saas tydeligt, at Sidevognsklassen er krævende i et Bakkeløb med Sving. Der opstod i denne Klasse en Række dramatiske Situationer.

Resultaterne blev iøvrigt:

Begynderklassen: Nr. 1: Tage Sørensen, Djurslands Motorklub, 18,2 Sekunder.

Klasse II, 250 ccm: Nr. 1: Erling Petersen, Aarhus, 19,7.

Klasse III, 350 ccm: Nr. 1: Gunnar Laursen, Als Motorklub, 18,3.

Klasse IV, 500 ccm: Nr. 1: Knud Nielsen, Aarhus, 17,3.

Klasse V, over 500 ccm: Nr. 1: Joseph Kock, København, 17,8.

Sidevognsklassen: Nr. 1: N. O. Jensen, Aalborg, 20,2.

Jydsk Motorsports Sommerstævne

I Klassen paa 250 ccm var Henry Sørensen, Silkeborg, som sædvanlig suveræn og vandt efter Behag. Paa de større Maskiner i 350 ccm Klassen var der straks mere Krig paa Kniven, og Aksel Jensen, Aalborg, var saaledes kun en Tiendedel Sekund hurtigere end sin Klubkammerat Victor Simonson. Peter Staal Jensen, Randers, synes ikke rigtig at være kommet i Form endnu, og han maatte nøjes med 3. Pladsen. Der maatte Omkørsel til, før man fandt Vinderen i Klassen paa 500 ccm, og her vandt Knud Nielsen, Aarhus, medens Niels Amstrup, Herning, blev Nr. 2 i samme Tid. Aksel Jensen, Aalborg, besatte endnu en Førsteplads, idet han vandt over 500 ccm-Klassen.

I Sidevognsløbene var der nogen Dramatik. Kørerne havde vanskeligt ved at klare det skrappe Sving, og mange maatte udgaa. Henning Ballisager, Slagelse, var ude for et Uheld, der let kunde have faaet alvorlige Følger. Han mistede i Svinget Herredømmet over sin Maskine. — Ogsaa Alex Siim, Silkeborg, væltede og udgik. Den før Krigen saa skrappe Kører, Hans Dalgaard fra Vejle, havde ikke rigtig Heldet med sig. Han naaede imidlertid i en Start uden for Konkurrencen at tangere Dagens bedste Tid.

Efter de egentlige Konkurrencer kørtes om en meget stor og smuk Pokal for Dagens hurtigste Tid. Her vandt Aksel Jensen, Aalborg, efter at han i første Start var kørt mod en Flagstang. Hans Tid blev 15,4.

Resultaterne blev iøvrigt:

Begyndere: Erik Sørensen, Vejle, BSA, 15,9.

250 ccm: Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, 15,9.

350 ccm: Aksel Jensen, Aalborg, Triumph, 15,3.

500 ccm: Knud Nielsen, Aalborg, Norton, 15,3. Niels Amstrup, Herning, BSA, 15,3.

Over 500 ccm: Aksel Jensen, Aalborg, Triumph, 15,4.

Sidevogn (Junior): Knud Nielsen, Aarhus, Norton, 20,0.

Sidevogn (Senior): N. O. Jensen, Aalborg, Triumph, 18,4.

Sidevogns-Starterne blev Nimløbets mest spændende

Den nye Bane er ca. 650 m, og samtlige 19 Starter blev kørt med tre Omgange. Man lagde for med at køre efter Banerekorden, og den blev taget af Dagens bedste Rytter, Niels E. Nielsen fra Bogense, som fik noteret Tiden 1,41,2.

Resultaterne fra de enkelte Løb blev følgende:

Begynder Solo: Aage Dyhr Thomsen, 1,55,4.

Junior Solo: J. P. Nielsen, 1,59,1.

Senior Solo: Niels E. Jensen, 1,48,6.

Motorcykler med Sidevogn: Hans Dalsgaard, Vejle, BSA. 1. Start: 1,57,4, 2. Start: 1,58,2.

Sluthandicap I: Niels Amstrup.

Sluthandicap II: Henry Sørensen.

Fin Kørsel paa Motorbanen i Tved

I de 19 Starter, Programmet bød paa, skete der ingen Uheld, selv om der af og til blev kørt lidt for haardt.

Den haardeste Kørsel blev vist i Sidevognsklassen, hvor H. Skov, København, i Starten generede Knud Mogensen, Odense, hvorefter den sidstnævnte allerede i første Sving gik haardt ned foran Skovs Maskine med det Resultat, at Skov tabte sin Makker. Dommerne gav begge en Advarsel.

I Ekspertklassen var Aage Andersen, København, den bedste Mand, men han maatte ogsaa savne Konkurrence fra Aage Jacobsen, der havde haft Løfte om at faa sin Motor i Orden til Søndag, men ikke kom til at starte. Dermed gik noget af Duften af Ekspertløbet.

Mellem de fynske Køreere kørtes der atter om Intimpokalene. Poul Kaler, Odense, kørte Dagens bedste fynske Tid, 1,45,2. Han fik overrakt Pokalen af sidste Løbedags Vinder, Aage Jacobsen. Jacobsens Tid, 1,43,6, er stadig bedste Banetid.

Resultaterne:

Junior Solo: Ejvind Hansen, Korup, BSA, 1,53,1.

Expert-race Special Solo: Aage Andersen, København, JAP, 1,48,2.

Senior Standard Solo: Poul Kaler, Odense, AJS, 1,50,2.

Senior Special Solo: Johs. Aaskov, Ejby, JAP, 1,51,4.

Motorcykler med Sidevogn: H. Skov, København, Harley D, 1,59,4.

Handicap: Orla Knudsen (intet Forspring), 1,54,1.

Det store Bakk løb i Dronninglund

Nordjyllands Motor Sport's store Bakk løb i Dronninglund 7. Juli 46 blev et i alle Maader vellykket Løb. Ca. 10.000 Tilskuere var mødt, da den første Kører besteg sin Maskine.

56 Køreere fra det ganske Land havde givet Møde til dette store Opgør, N. M. S. har altid haft godt Ry paa sig ude omkring i Landet, og det viste sig ogsaa denne Gang, idet næsten alle de store Kanoner var mødt op for at tage denne Dyst.

Vejrguderne havde vi med os, Solen skinnede, ja det var næsten for varmt

at sidde stille i de Par Timer, Løbet varede.

Banen var temmelig skrap, dog blev der kørt hurtigt, og Resultaterne i de forskellige Klasser blev:

Begyndere: Henry Petersen 17,5. K. Juul Rødslet 17,6. Harry Petersen 17,8. Oskar Madsen 17,8.

250 ccm: Henry Sørensen 16,7.

350 ccm: Victor Simonsen 16,1. Aksel Jensen 16,4. Gorm Hjortlund 17,1.

500 ccm: Viggo Thomadsen 15,2. Knud Nielsen 16,4. Hugo Madsen 16,6. Niels Amstrup 16,6.

Over 500 ccm: Joseph Kock 16,0. Orla Nielsen 16,7.

Sidevogne: N. O. Jensen m/ Verner Poulsen 19,9. Carlo Jensen m/ Erling Petersen 20,4. Chr. Christensen m/ Harry Petersen 20,7.

Sidevognskøreren Chr. Christensen, N.K.A., Aalborg, havde sin Kone med som Sidevognsmand. Fruen viste sig at være Opgaven voksen, og fik overrakt en meget smuk Præmie for Præstationen.

Efter Løbet var der Præmieuddeling paa Dronninglund Hotel, hvor de Sejrende fik overrakt meget smukke Sølvpræmier, N. M. S. havde købt Præmier for 1850 Kr.

Løbet paa Avedøre Flyveplads

Pg. 29. i Aug.-Nr. skrives i Referatet af Løbet paa »Avedøre Flyveplads«, at D. K. W.-Vognene nærmest kørte Præsentationskørsel« o. s. v. — Som en af Deltagerne maa jeg protestere med dette. Vi var de eneste Vogne — der, udelukkende af Hensyn til Programmet — startede i Vognklassen; vi lagde selv Benzin til, startede 6 Vogne tæt op ad hinanden og paa en meget ujævn Bane, hvor vi tit risikerede Brud af Fjedre, Sammenstød etc. — Der kunde ikke køres hurtigt, end vi gjorde; men vi var saa meget Sportsmænd, at trods ovennævnte Betæneligheder startede vi i Løbet, da det var annonceret.

Løbsledelsen burde have afblæst Billøbene.

Harald Harpoth,
Læge.

Fra KLUBBERNE

Køge Sports-Motorklub

afholder Søndag den 18. August en Trænings-Øvelse for Begyndere paa et dejligt velegnet Terræn ved Yderholm lige uden for Køge.

I Øvelsen deltager foruden Køge Sports-Motorklub endvidere Nimbus-Klubben, København.

Eventuelle Køreere fra disse to Klub-

ber bedes melde sig til Formanden for Køge Sports-Motorklub, Carl Petersen, »Lyngen«, Telefon Køge 1383 u.

Startpengene er sat saa lavt som 5 Kroner.

Der køres samlet fra Køge Torv Kl. 10 præcis.

Efter Øvelsen er der Fællesspisning paa Yderholm Kro, hvor vi endvidere vil tilbringe nogle fornøjelige og hyggelige Timer sammen, indtil Københavnerne atter kører hjem.

Som et ekstra Kolorit paa Dagen vil de københavnske Køreere foretage en »Invasion« i Køge, der skal foregaa paa den Maade, at de københavnske Køreere skal forsøge at komme ubemærket ind i Byen. At dette ikke bliver saa helt let, forstaar man, naar det fortælles, at kun to Veje staar aabne, idet alle andre vil være bevogtede af Køge-Klubbens aarvaagne Medlemmer.

Vel mødt i Køge den 18. August!

Nimbus Klubben

Medlemmerne erindres om, at vi mødes paa Køgevej, Toftegaardsplads, Søndag den 18. August Kl. 8,45 pr. Turen gaar til Køge, hvor vi haaber at faa nogle fornøjelige Timer sammen med Køge Sports Motorklub. — Husk Madpakken og glem endeligen ikke lille Mor.

Medlemmer, som ønsker at købe reserverede Billetter til Motorløbene paa Gentofte Stadion, bedes ringe til Formanden, Carlo Hansen, Telf. Godth. 3292 V., men ring i god Tid, da der kun haves et meget begrænset Antal.

Elias. Tria 671.

Nordjyllands Motor Sport

Nu da Sommerferien er ved at være vel overstaet, begynder vi atter paa vore populære Klubaftener, der afholdes 1. og 3. Onsdag i Maanednen.

Hans Damborg.

Sport Motorklubben »Lolland«

Træningsøvelse afholdes Søndag d. 25. August. Mødested ved Tyvekrogen paa Gulborgvejen Kl. 8,30 præcis.

Efter Øvelsen Generalforsamling paa Centralhotellet, Sakskøbing.

Medlemmer, der ikke har modtaget det ny udmærkede Medlemsblad »Motor og Sport« bedes reklamere paa Posthuset, da der synes at være lidt Vanskeligheder ved Anmeldelsen til Postvæsenet med Hensyn til Adresserne.

Bemærk: Klubbens Trial afholdes Søndag den 6. Oktober.

Jeg vil ønske d'Herrer til Lykke med Resultatet og en Tak for de Anstrengelser, der er gjort for at faa et virkeligt godt Blad frem; det har sik-

kert overrasket mange, at der kunde komme saadant et Blad frem, for det er jo snart længe siden, vi har set saadan noget, men det ser jo altsaa ud til, at det kan lade sig gøre — til Lykke med det.

Paa Gensyn den 25. Aug.

Karl Gustav Bendtzen.

Nimbus-Klubben (Aalborg)

Det glæder os, at vi nu kan gøre vore Medlemmer bekendt med, at Klubben er blevet Ejer af 12 Tønder Land af Danmarks smukkeste Lyngbakketerræn i Lundby Bakker. Vi ved jo alle, at Klubben fik Starten til dette Køb gennem Bortlodning af en Nimbus-Sport, og vi benytter Lejligheden til at takke alle, der deltog i Salget af Lodsedlerne samt Arrangementet.

De kan nu glæde sig over, at vi har en Week-end Grund samt er Ejer af Jyllands hurtigste esformede Terrænbane med oplagte Sving, der muliggør en stor Hastighed.

Nu har vi Grunden, og Tiden er ikk langt væk, hvor vi holder Rejsegilde paa vor egen Week-end Hytte, saa derfor beder vi alle Medlemmerne om at være os behjælpelige med Arrangementet af vort Indvielsesløb d. 1. September. Vi mangler Kontroller og Programsælgere.

Vi haaber ved dette første S-Bakkeløb at se Køreere fra hele Landet, idet der er udsat en stor Pokal for Banerekorden. Propositioner vil snart blive udsendt.

Trods det store Arbejde indenfor Bestyrelsen, bistaet af mange Klubmedlemmer med Afbarkning og Planering af Banen, samt Forarrangementet til Løbet, er vi ikke blinde for, at vi skylder mange Medlemmer med Koner og Kærester en rigtig Skovtur, saa vi rigtig kan »slappe af«.

Smør Klodserne og tag Termokaffen med, for vi starter Søndag den 25. ds. Kl. 9,00 præcis fra BP-Tanken, Hj. af Vesterbro og Borgergade. Der skal være mindst 50 Motorcykler efter hinanden med glade Medlemmer af Nimbus-Klubben. Ingen maa svigte. Husk det. Vi vil alle møde op under vor Stander ved denne Tur ud i det blaa med glade Kammerater.

Glostrup og Omegns Motorklub

Havefest Lørdag d. 17. Aug. Kl. 19,00, Hvedemarksvej 10, Vesterled. Orienteringsøvelse Lørdag d. 31. Aug. Start: Røde Vejrmøllekro Kl. 19,00. Bestyrelsen.