

MOTOR OG SPØRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen, hilser på de danske sidevognskørere, der kører deres eget Monte Carlo-løb, ved passagen gennem København.

1 KR

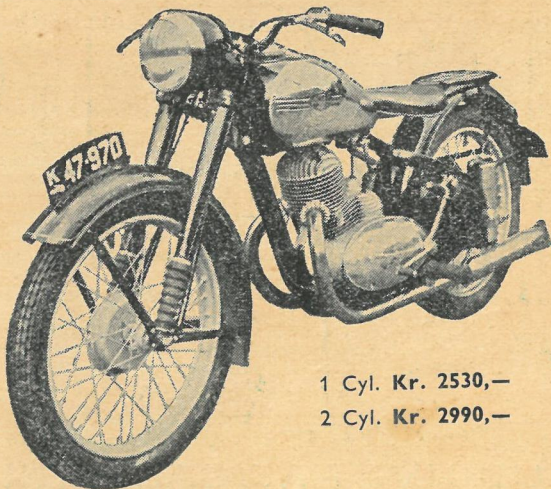
FEBRUAR

1950

5. ÅRG.



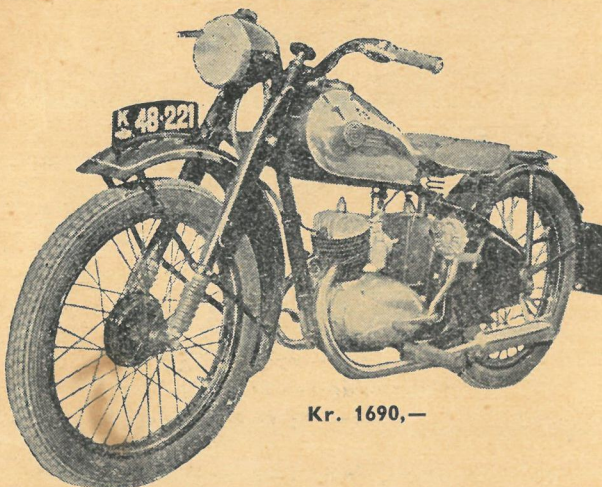
Den ideelle motorcykle til al kørsel. Telescopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort JAWA så populær. Økonomisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 BHK eller 2-cyl. 350 ccm med 14 BHK — det er de kendsgerninger, der har gjort JAWA respekteret af motorfolk verden over.



1 Cyl. Kr. 2530,—

2 Cyl. Kr. 2990,—

Nærmeste forhandler anvises



Kr. 1690,—



CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordele, f. eks. telescopforgaffel, komplet lysanlæg, fodgear o. s. v. Med sin enestående økonomi er den det billigste befordringsmiddel i byen og på landevejen — og den er den eneste ikke britiske maskine, der har vundet det skotske trial.

Hovedforhandlere:

I/S SOFUS NELLEMANN,
Randers

Telf. 3232 - Strømmen

E. BRUUN-LARSEN,
Odense

Telf. 6103 - Sdr. Boulevard 156

ERIK ORTH - KØBENHAVN Ø.

Lyngbyvej 36 . Central 12372 - 12375 . Sejrgade 2-4

Generalrepræsentant for tjekkoslovaklsk Motorcykleindustri

VEJLEDNING - SERVICE - FABRIKSGARANTI

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1950

FEBRUAR

5. årgang

Straf og fremskridt

Også de engelske motorcykle-fagblade beskæftiger sig — således som jeg allerede nogle gange har gjort det på denne plads — med de ganske små påhængs- eller hjælpemotorer til cykler. Thi også i motorcyklernes land par preference møder disse billige og nyttige små maskiner — hvad man skulle have forsværget — stor modstand i modsætning til, hvad der er tilfældet på kontinentet udenfor Danmark.

Således skriver »Motor Cycling« i en lederartikel, at ganske vist betragter mange motorcyklister motorkøretøjer med motorer under 125 ccm med foragt, men dette er ganske forkasteligt, thi en skønne dag kan disse små hjælpemotorer meget vel gøre Englands befolkning motor-minded (det troede vi egentlig, den var!), for kun en ganske lille brøkdelen af landets over 10 millioner cyklister nyder det at cykle for cyklingens egen skyld. For de fleste betyder cyklen slet og ret en vigtig daglig transport, og kun få af dem ville vel ikke med glæde akceptere en billig motor-hjælp til muskel-anstrengelserne, når blot den kunne erhverves uden bunker af formaliteter. Med misundelse konstaterer mine engelske kolleger, at mens der på den engelske motorcykle-udstilling i Earls Court ikke var en eneste mikromotor under 50 ccm udstillet, så kan de dårligt åbne italienske, franske og tyske motorblade uden hver uge at se nykonstruktioner omtalt, hvoraf mange stammer fra gamle og velkonsoliderede fabrikker. Og man kommer til det resultat, at hvad disse fabrikker kan præstere, må de engelske, med deres fine traditioner, også kunne.

Mens cyklisterne på kontinentet, skriver bladet (altså stadig Danmark undtaget), slet og ret går hen og køber deres hjælpemotor, hægter den på cyklen og kører videre med den uden formaliteter, må den engelske (og danske) cyklist, som foretrækker at »køre på frihjul« også tage undervisning, anskaffe sig kørekort, forsikringspolice, nummerplader, betale dyre vejbidrag gennem benzin-skatterne etc. og endelig halvvejs gå til bunds i et hav af blanket-formularer.

Forholdene i England ligner på dette punkt altså påfaldende forholdene her i Danmark — dog kunne man måske hævde, at det danske terræn med dets minimale højdeforskelle og fremragende vejnet — og en befolkning, der gennem generationer har gjort sig fortrolig med og afhængig af cyklen — næsten skulle være en endnu bedre jordbund for hjælpemotoren ... når blot den kunne møde større forståelse hos lovgivningsmagten og myndighederne.

Det er jo både ulogisk og uretfærdigt at sætte cykler med hjælpemotorer i klasse med »rigtige« motorcykler, i stand til at køre op imod 200 km i timen, idet

den højeste hastighed, en sådan micro-motorcykle kan opnå, ikke er større end den, en cykle, drevet frem med almindelig benkraft, kan præstere — og totalvægten øges kun en ringe bagatel.

Faremomentet med en sådan mikro-motorcykle er således langt mindre og sjældnere, idet sikkerheden tilmed ofte under givne omstændigheder øges, når der er en smule motorkraft til rådighed.

Bortset fra skatte- og afgiftssynspunkterne er der intet som helst, der berettiger til ligefrem at straffe de cyklister, der ønsker at ombytte muskel- og benarbejdet med en lille påhængsmotor.

Så de kan møde mere udhivlede og veloplagte på arbejdspladserne — og have større og længere hvileperiode uden for arbejdstiden gennem den bekvemmere individuelle transport.

Lovgivningsmagten burde ikke spænde ben for en udvikling, der skulle tjene til at gøre livet lettere og behageligere for den arbejdende og producerende del af befolkningen ...

Nu lukkes der op for importen af motor-køretøjer fra Tyskland

Bevillingsudstedelsen på Tyskland ventes snart påbegyndt

Efter hvad »Motor og Sport« erfarer, har der lørdag d. 7. januar i varedirektoratet været afholdt et møde mellem embedsmænd og motorbranchens mænd, hvor man drøftede fordelingen fra Tyskland af biler, lastbiler, motorcykler og reservedele. Den fordelingsplan og de retningslinjer, man enedes om, vil nu blive forelagt handelsministeren til godkendelse, hvorefter bevillingsudstedelsen umiddelbart efter vil kunne påbegyndes.

Efter hvad der erfares, enedes man om en import af for 1,75 mill. kr. personbiler, 1,75 mill. kr. lastbiler — altså ialt for 3,5 mill. kr. — og for 1,75 mill. kr. reservedele. Videre for 250,000 kr. motorcykler og for 150,000 kr. reservedele til motorcykler.

Forudsat handelsministerens billiger de på mødet truffne beslutninger, bliver ordningen også for Tysklands vedkommende, at mærket følger indkøbstilladelsen, og at der formentlig bliver tale om et mindre arbejdslager.

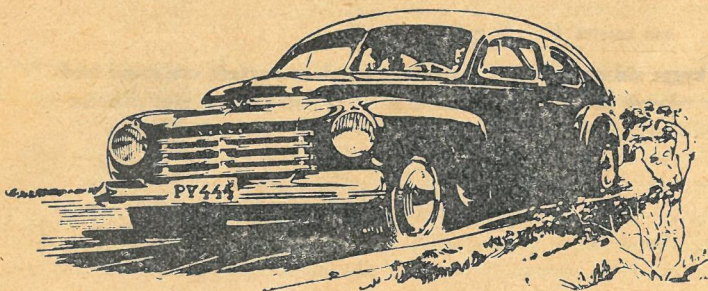
Da en del af Tysklands gamle kendte fabrikker atter er begyndt at producere, det gælder blandt andre således Opel, Mercedes, D.K.W., Hansa, B.M.W. og den siden krigen tilkomne folkevogn og adskillige gamle og nye motorcyklemærker er i produktion, kan det ventes, at Tyskland atter vil komme med i billedet som en betydelig leverandør til Danmarks nu gennem mere end 10 år så forsømte motorpark.



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

Tlf. uforandret: Central 14.361



BEDRE TIDER FOR BILISTERNE

er på vej

og dermed den svenske skønhed

P. V.-444

Generalagent

A/S DANSK ALFA-LAVAL

MØLLEGADE 26 . KØBENHAVN N. . C. 7429

Enhver kan bygge sin egen flyvemaskine

*Aeroplan, der ikke er dyrere end en motorcykle,
kan samles i en baggård.*

Nu kan enhver bygge sin egen flyvemaskine. Man får tilsendt en arbejds-tegning og 200 træ- og metaldele, og når man skruer, limer og sætter disse dele rigtigt sammen i overensstemmelse med arbejdstegningen, har man et enkelt-sædet aeroplan, der er fuldt flyvedygtigt og kan skyde en fart af ca. 75 km i timen.

Ideens ophavsmand

Ideen til denne husflid for flyvebe-gejstrede fingernemme er en fransk-mand ved navn André Starck, og maski-nen, der kan bygges i en baggård og udelukkende ved håndkraft, opfylder alle de krav, som de franske luftfarts-myndigheder stiller til et flyvende far-tøj.

André Starck er 36 år gammel, meka-niker, flyver — og idérig forretnings-mand. Hans fader, der var tegnelærer, blev dræbt i den 1. verdenskrig, og André kom på teknisk skole og begyndte allerede at flyve, da han var 20 år gam-mel. Han begyndte tidligt sin egen for-

retning, som han startede ene mand med en kapital på 400 kroner. Han fabrike-rede flyvemaskinepropeller.

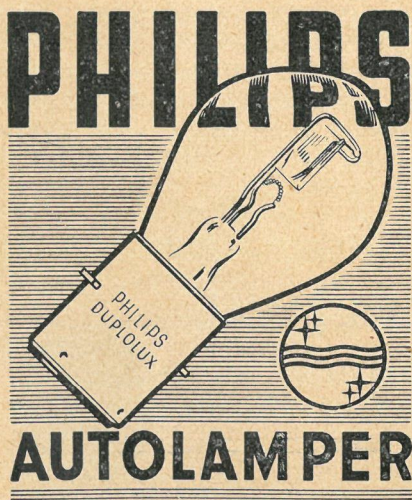
Da krigen kom i 1939, blev Starck indkaldt til det franske flyvevåben, men han kom aldrig på vingerne, da franskmændene simpelthen ikke havde flyvemaskiner til deres flyvere. Efter Frankrigs kapitulation blev han hjem-sendt fra hæren, og da Frankrig ifølge våbenstilstands-bestemmelserne ikke måtte have nogen flyveindustri, måtte han lade sin hobby — flyvningen — hvile.

Noget for den motorinteresserede.

Starck lod imidlertid sine ideer hvile. Han udtænkte metoder til den bedste og simpleste form for konstruk-tion af sportsflyvemaskiner, og resul-tatet heraf er den omtalte selvbygger-flyvemaskine.

Maskinen koster ca. 7000 kr. at bygge, og det er muligt at købe stykke for stykke, efterhånden som man får råd til det. Motoren er det eneste i maski-nen, man ikke selv sætter sammen, men efter arbejdsanvisningen kan man ind-sætte en 75 hk Regnier, en 60 hk Salm-son, en 65 hk Continental eller en 75 hk Mine, som i Frankrig kan leveres ved havelågen eller gårdporten med meget kort leveringsfrist.

André Starck har i franske flyveklub-ber fået mange kunder, og også fra nabolandene har der været forespørgs-ler. Var det mon ikke noget for danske flyveklubber at søge nærmere oplys-ninger om André Starck og hans flyve-maskiner? En flyvemaskine, der ikke koster stort mere end en motorcykle, måtte da være noget for de tusinder af unge, for hvem flyvningen står som det store Eventyr.



Royal Enfields's 1950-program

Den nye »Bullet« er en lækkerbissen for sportsfolk.

Skønt ROYAL ENFIELD maskinerne for 1950 vil være praktisk talt uændrede fra den produktion, som allerede er i gang, er der dog *adskillige moderniseringer og forbedringer* at bemærke, i særdeleshed da vi ikke herhjemme har haft lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med nykonstruktionerne for 1949.

Den lille ROYAL ENFIELD model RE på 125 cc. fremkommer i 1950-udførelsen med teleskop-forgaffel, og desuden er den forsynet med en ny og større benzintank. Den nye tank er dybere end tidligere og rummer 8 l. Endvidere er gummistørrelsen blevet ændret fra 2.50×19 til 2.75×19 , og maskinen er desuden blevet forsynet med en sværere konstruktion af skærmstivere.

Maskinen leveres i sølvgrå og sort udførelse. Boring og slanglængde er 53.79×55 mm, og maskinen yder ved 4500 omdrejninger 3,5 b.h.k.

Model »TWIN«.

Denne maskine blev for første gang vist ved den store udstilling i London i efteråret 1948, men herhjemme har vi hidtil ikke haft lejlighed til at se den og har derfor kun kendskab til den fra omtalen i de engelske fagblade. Den er praktisk talt uændret i 1950-konstruktionen, men da dens nærmere data ikke er videre kendt her i landet, skal vi give nogle enkelte detaljer:

Motoren er på 496 cc., 2-cylindret og topventilet. Boring og slaglængde er henholdsvis 64 og 77 mm; cylindrene er afmonterlige hver for sig, og den leveres med aluminiumstopstykke som standardudførelse. Plejlstangen er fremstillet af Hiduminium RR56 letmetal, og motoren er i indstillingssiden kædetrukket. Smøringen er Enfield's

tørsump-system, der er forsynet med et ekstra stort oliefilter, som under alle forhold sikrer, at olien holdes absolut ren.

Maskinen er forsynet med LUCAS $3\frac{1}{2}$ in. dynamo med 75 w. ydelse. Der er batteri og spoletænding med automatisk regulering.

Gearkassen er boltet direkte på krumtaphuset og er forsynet med 4 gear samt den patentanmeldte neutrale søger. Standardgearene er 5 — 6,5 — 9 og 13,9 til 1.

Maskinen er monteret med teleskop-forgaffel af ROYAL ENFIELD's egen konstruktion og har endvidere den nye bagstelsaffjedring. Der er kædetransmission, og hjulene er monteret med 3.25×19 gummi for forhjulet og 3.50×19 på baghjulet.

På 1950-modellen er der over styret og teleskopforgafflen monteret et smukt, poleret instrumentbræt støbt af letmetal og med nedsænket speedometer af Smith's fabrikat. Speedometret går til 180 km, og skiven er forsynet med afmærkninger i farver, som viser maskinens fart i hvert gear.

Bemærkelsesværdigt er det endvidere, at der på den ene side af maskinen lige under sadlen er anbragt en speciel skifterkasse, hvori blandt andet strømregulatoren er monteret, og desuden er her anbragt amperemeter, lys- og tændingsskifter samt kontrollampe. Modsat findes det patenterede luftfilter monteret.

Maskinen yder ved 6000 omdrejninger 25 b.h.k. og er komprimeret 6.5 i standardudførelsen.

»BULLET« modellerne.

Også disse modeller er nye for os, men Vilh. Nellesmann A/S har netop

importeret den første af disse, en ualmindelig smuk og veludført motorcykle.

»BULLET« leveres kun i $3\frac{1}{2}$ h.k., og disse motorer ligger i det af Enfield nykonstruerede stel med baghjulsaffjedring, en frembringelse, som selv i det vanskeligste terræn giver en meget effektiv affjedring.

Maskinerne leveres i 3 specifikationer, nemlig som *standardmaskine*, og desuden specielt udførte modeller til henholdsvis »*trials*« og »*scrambles*«.

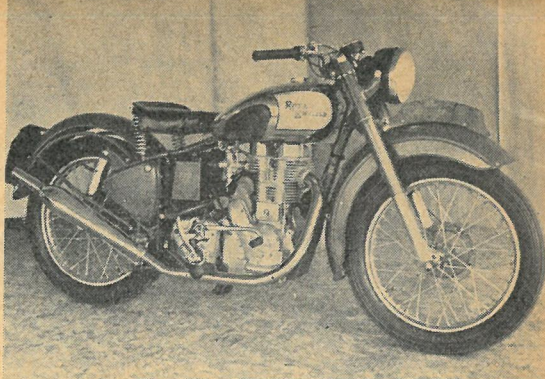
Motoren er forsynet med aluminiumstopstykke, og boring og slaglængde er henholdsvis 70 og 90 mm. Ventiler, vippetøj og stødstænger er totalt inde-lukkede og automatisk smurt. Stemplet er ovalt drejet, og plejlstangen er af RR56 legering. Træksidens aksel har 2 svære lejer, og indstillingssiden er forsynet med en stor forfor-bronze-bøsning. Forkæden er en $\frac{3}{8}$ »DUPLEX« kæde, som løber i aluminiumskædekasse.

Smøresystemet er som på den 2-cylindrede, og gearkassen er som på »TWIN« modellen boltet direkte på krumtaphuset og forsynet med neutral søger. Standardgearene er 5,67 — 7,37 — 10,2 og 15,8 til 1.

Tændings- og lysanlægget består af en 6 v. 60 w. magnetdynamo, der er kædetrukket. Automatisk spændingskontrol.

De specielle »TRIALS« og »SCRAMBLES« modeller leveres med B.T.H. racermagnet og uden lysanlæg. Gummistørrelserne på disse er på forhjulet 3.00×21 og på baghjulet 4.00×19. Ud-stødningsrør og lydpotte på »TRIALS« modellen er oplagt, medens »SCRAMBLES« modellen har fri udblæsning. På førstnævnte type er gearforholdene 7,6 — 10,65 — 16,3 og 22,8 til 1, medens de på »SCRAMBLES« er 7,8 — 9,2 — 12,9 og 17,7 til 1.

Til alle 3 specifikationer er fabriken i stand til som *ekstra udstyr* at levere



Den nye Royal Enfield »Bullet«

specielle racerknaster, ventiler, ventil-fjedre og højkomprimerede stempler, som muliggør en tuning af maskinerne, således at man ved hjælp heraf kan opnå kompressionsforhold på 6,5 — 7,5 — 8,5 og 11 til 1. Som standard motor er den så effektiv, at den ved 5500—6000 omdrejninger yder 18 b.h.k.

Andre modeller.

Foruden de foran nævnte modeller fremstiller fabriken naturligvis en standardmodel »G« på 346 cc., ligesom fabrikationsprogrammet også omfatter model »J« og model »J2« på 499 cc.

Om disse modeller kan anføres, at de nu er forsynet med et specielt løftegreb på bagskærmen, ligesom værktøjskasserne er udskiftet, således at der nu kun findes een, som til gengælde er meget rummelig.

Til 5 h.k. maskinerne kan leveres en speciel sidevognsforgaffel med stramme fjedre, og endvidere er der til sidevognskørsel specielle kædehjul på lager.

— — —

Således er i korthed ROYAL ENFIELD's program for 1950. Desværre er forholdene jo endnu ikke således, at enhver er i stand til at købe en af disse maskiner, idet importen stadig er holdt i stramme tøjler.

Forhåbentlig vil motorcyklerne dog næste gang komme på frilisten. Det er så forsvindende lidt, der skal til for at dække behovet.

Den XII. internationale AUTOMOBILUDSTILLING I FORUM

De største og de mindste — de dyreste og de billigste biler

— og så de hurtigste

Året 1950 vil for motorfolk blive et mærkeår, for så vidt som man her atter vil blive vidne til en international automobil-udstilling i biludstillingsbygningen FORUM.

I dagene fra den 24. februar til den 5. marts vil *Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører* lade afholde den første automobil-udstilling herhjemme i 15 år.

Når man tager i betragtning, at Forum i sin tid blev opført på initiativ af og bekostet af *Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen* netop for at danne rammen om årligt tilbagevendende biludstillinger, må det erkendes, at det er en meget lang pause, der har været gjort, siden den sidste udstilling. En hel generation er i mellemtiden vokset op, uden at have haft den oplevelse det er at færdes i det store — men alligevel forlængst dog altfor lille — udstillingsrum, når det har været fyldt med hundreder af de flotteste biler af aller-nyeste model.

Det var i årene 1925-26, det lykkedes *Automobil- & Cycle-Grosserer Foreningen* at realisere en længe næret kongstanke: at give Danmark en rigtig udstillingsbygning. Der hørte dristighed og tankeflugt til at gennemføre et sådant projekt, men hvis ikke *bilfolkene*, hvis daglige arbejde det er (eller skulle være!) at sælge fart og fremskridt, skulle gennemføre dette forehavende, hvem skulle så næsten have gjort det?

Der blev talt meget om det store og egenartede byggeprojekt i de tider, og helt almindelig var dets rent praktiske tilblivelse og fuldendelse da heller ikke. Således vakte det dengang opsigt, at der tilsidst blev arbejdet i 3-holdsskift — i 16-18 graders kulde — for at få Forum færdig til den første bilud-

stilling; i projektorlysenes skær blev i nattetimerne de store ovenlysvinduer monteret, mens de første udstillingsbiler kørte ind gennem portene.

Den udstilling, der nu i år afholdes, bliver den 12. internationale automobil-udstilling i Forum. Den sidste udstilling afholdtes i 1934, idet den udstilling, der var berammet til afholdelse i 1935, i sidste øjeblik blev aflyst. I de mange og lange mellemliggende år har bilbranchen ikke ment, at der var jordbund for at afholde udstillinger — bl. a. kom jo varedirektoratet og forklodrede den naturlige udvikling i Danmarks motorisering — og senere kom der jo endnu værre ting i vejen.

Forhåbentlig vil denne udstilling blive begyndelsen til en fortsat række af årligt tilbagevendende udstillinger — det afhænger af, hvordan udviklingen kommer til at forme sig — men bilfolk over hele Danmark hilser en biludstilling i Forum velkommen igen. For mange rundt om i hele landet var den årlige biludstilling *deres* Mekka-rejse ... og de genoptager dem gerne.

Hvilke biler vil man da få at se i Forum?

Ialt vil udstillingen omfatte 60 forskellige *mærker* af personbiler — og disse udstilles så igen i forskellige *størrelser* og modeller.

Vi skal her kort omtale nogle af *yderpunkterne* på denne omfattende udstilling.

De billigste.

Erla Bond Minicar, oprindelsesland England, er den billigste bil, der sælges i Danmark — den koster nemlig *uden* omsætningsafgift kr. 3685 og *med* omsætningsafgift kr. 4585. Og da den kan køre 35 km pr. liter benzin, er den også billig i drift. Den er forsynet med

en 1-cylindret to-takts motor af 59 mm boring og 72 mm slaglængde, som udvikler 6 hk.; cylindervolumen er 200 ccm og kompressionen 6:1. Dens brændstoftank er beregnet til 11 $\frac{1}{4}$ liter olieblandet benzin. Dens vægt er holdt helt nede på 150 kg. Akselafstanden er 1650 mm, og den måler mellem kofangerne 2750 mm; største bredde er 1320 mm.

Mada, Libelle 400, oprindelsesland Tyskland, er med sin 397 ccm-motor biludstillingens næstmindste bil. Den vejer 340 kg, akselafstanden er 2 meter og længste ydre mål er 3 meter, største bredde 1230 mm. Den er forsynet med en luftkølet 2-cylindret to-takt *Otto*-motor, der med 61 mm boring og 68 mm slaglængde udvikler 12,5 hk. Kompressionen er 1:5,5. Benzintanken rummer 21 liter og gearkassen 1,5 liter.

Uden omsætningsafgift koster dette uhyre demokratiske køretøj ca. 4.800 kr. og *med* omsætningsafgift ca. 6.000 kr. Dets maksimalhastighed opgives til 92 km i timen.

Rovin, oprindelsesland Frankrig, er biludstillingens trediemindste bil. Den er forsynet med en 2-cylindret flattwin »bokser«-motor med sidestillede ventiler, anbragt som hækmotor. Boring og slaglængde er 67×60, hvilket giver et cylindervolumen på 425 ccm, og ved 3200 omdrejninger i minuttet udvikler den 11 hk. Den fremstilles kun som 2-personers roadster med kalesche — med en marchhastighed på ca. 60 km i timen, men med en tophastighed på op imod de 80 km/t.

Benzintanken rummer ca. 22 liter, oliepumpen 1,25 liter. Akselafstanden er 1800 mm., længden fra kofanger til kofanger 3060 mm og største bredde er 1160 mm.

Den koster *uden* omsætningsafgift 5500 kr. og *med* omsætningsafgift 6880 kr. Dens benzinforbrug opgives til 25 km pr. liter, og den koster i årlig skat kr. 40.—.

De dyreste.

Udstillingens kostbareste bil bliver den udstillede *Rolls-Royce*, oprindelsesland England indbegrebet af allerhøjeste engelsk topkvalitet inden

for bilindustrien. Alene navet nævnes med respekt, andagt og ærefrygt og knyttes i tankerne til konge- og fyrstehuse og ædelstensopvejede maharajaer. Mere fintafpudset, nøjagtig og akkurat helhed kan hverken menneskehænder eller maskiner præstere.

Den udstillede »*Silver Wraith*« — der fremtræder med et 7 personers *Hooper* limousine-karosseri — er kun få år gammel i *Rolls-Royce's* produktion og skal være forholdsvis billig af en *Rolls Royce* at være (priserne: se nedenfor!). For motoren gælder de samme data som den efternævnte *Bentley*, men chassis'et er omtrent 18 cm længere. Den 6-cylindrede motor har altså 89 mm boring og 114 mm slaglængde, cylindervolumen 4257 ccm, kompression 6,40:1 og den udvikler 130 hk. Den er forsynet med topstillede indsugningsventiler og sidestillede udblæsningsventiler. Også her rummer benzintanken 81,5 liter og oliesumpen 7,9 liter. Med en akselafstand på 3226 mm, en længde fra kofanger til kofanger på 5250 mm og en største bredde på 1975 mm vejer den udstillede limousine 2050 kg. Den koster *uden* omsætningsafgift kr. 90.675 kr. og *med* omsætningsafgift 141.880 kr. I denne forbindelse kan oplyses, at den billigste 5-personers *Rolls-Royce* med standardkarosseri koster 96.600 kr.

Bentley, oprindelsesland England, er — forhold til sin pris — en prunkløs vogn, men den er ikke desto mindre udstillingens næstdyreste bil; den må altså have skjulte egenskaber. Og det har den også. Dens karosserimæssige linieføring er smuk og ingenlunde outreret og bærer præg af generationers hensigtsmæssige erfaringer, også hvad det indre udstyr angår. Også i dens mesterligt konstruerede motor — den samme, der går igen i *Rolls-Royce's* »*Silver Wraith*« — har generationers viden bundfældet sig, således at vognen som helhed fremtræder som de sportsbetonede bilers *Rolls Royce*.

Vognen vejer 2000 kg og har en akselafstand på 3048 mm, mens den mellem kofangerne måler sine 5 meter. Største bredde er 1950 mm. Varmeapparat er standard på alle modeller. *Bentley* le-

veres også fra fabrikken med 2 og 4 personers karosseri, men iøvrigt er det almindeligt, at så kostbare vogne forsynes med specialkarosseri. Den udstillede saloon koster *uden* omsætningsafgift kr. 60.925 — *med* omsætningsafgift kr. 94.280.

Delage, oprindelsesland Frankrig, repræsenterer sammen med nedenfor nævnte mærke, der stammer fra samme fabrik, dette lands to dyreste og eleganteste frembringelser indenfor automobilindustrien, og det er da også disse to mærker, der hyppigst er genstand for specialkarosseri-fabrikanternes bestræbelser på at fremstille de mest raffinerede og fuldendte karosserier.

Delage D 6 har en 6-cylindret motor med topventiler med 83,7 mm boring og 90,5 mm slaglængde, således at dens cylindervolumen bliver 300 ccm — den udvikler 90 hk. Benzintanken rummer 90 liter og vognen vejer 2150 kg. Akselafstanden er 3300 mm, og fra kofanger til kofanger måler den 4495 mm. Dens største bredde er 1630 mm.

Delage er forsynet med *Cotals* elektro-magnetiske gearskifte med 4 gear og varmeapparat er standard.

Delahaye 135 M er også forsynet med en 6-cylindret motor med topventiler; boringen er 84 mm, slaglængden 107 mm, cylindervolumen 3557 ccm, motoreffekten med 1 karburator er 95 hk, og med 3 karburatorer, som vognen også kan leveres med, 115 hk. Benzintanken kan tage 100 liter og vognen vejer 2200 kg. Det bliver udstillingens *tungeste* bil — og den, der er forsynet med den *største benzintank*. Den har 2950 mm akselafstand, og mellem kofangerne måler den 4150 mm — dens største bredde går op til 1632 mm.

Også denne bil er forsynet med *Cotals* elektro-magnetiske gearskifte med 4 gear, og varmeapparat er standard.

For ingen af de to ovennævnte mærker foreligger der udskalkulerede og prisdirektoratgodkendte priser, idet disse nye modeller lige er nået frem til udstillingens åbning. Det er udstillernes hensigt at importere chassiserne af disse to mærker og forsyne dem med hyrevogns-karosseri af dansk tilvirkning.

De hurtigste.

Jaguar, 3½ liter sport, XK 120, har en 6-cyl. topventil-motor, men er forsynet med dobbelte knastaksler, og motoren udvikler 160 hk. med 83×106 boring og slaglængde, 3442 ccm cylindervolumen og kompression 7:1. Benzintanken rummer 68 liter, oliesumpen 14,2 liter, varmeapparat er standard. Den vejer 1118 kg, akselafstanden er 2580 mm, længden mellem kofangeren 4270 mm og største bredde 1540 mm. Den koster 27.000 kr. *uden* omsætningsafgift, 40.100 kr. *med* omsætningsafgift. I forsommeren 1945 satte englænderen Sutton på autostrada'en ved Ostende den absolutte verdensrekord for sportsvogne med denne vogn, idet han nåede op på 236 km i timen.

På udstillingen vises ligeledes *Austin A 90*, »*Atlantic*« *Convertible*; denne er den gamle fabriks udfordring til den amerikanske automobilindustri. Den er af type og linievirkning mere amerikansk end engelsk — ligeså m. h. t. ydeevne. Det er en vogn, der er rummelig som en familievogn, men med så overraskende sportslige egenskaber, at det viste sig gør ligt at sejle et eksemplar af vognen over Atlanterhavet sidste påske (deraf navnet) og gennem en uges uafbrudt kørsel på den skrappe Indianapolis bane at erobre 63 amerikanske hastighedsrekorder for standardvogne (delvis i klassen med ubegrænset cylindervolumen). Det er første gang, denne vogn kommer her til landet. Den 4-cylindrede topventilmotor har 87,3 mm boring og 111,1 mm slaglængde, 2660 ccm cylindervolumen og en kompression på 7,5:1. Den udvikler 88 hk. ved 4000 omdr./min. Dens benzintank er beregnet til 56 liter, oliesumpen til 5,6 liter, og den vejer ca. 1282 kg. Den har en akselafstand på 2440 mm, måler mellem kofangeren 4500 mm, og største bredde er 1780 mm. »*Convertible*« leveres enten med elektrisk eller med hånddrevet mekanisme til kaleschen, og den billigste udgave koster *uden* omsætningsafgift kr. 14.050 og *med* omsætningsafgift kr. 19.400. »*Sports Saloon*« har fast ståltag med lærredsovertræk og koster *uden* omsætningsafgift kr. 15.600 og *med* omsætningsafgift kr. 21.800.

De største.

Cadillac, oprindelsesland U. S. A., er General Motors »flagskib«, den største, smukkeste, kraftigste — og dyreste — i denne række af de elegante og stærke amerikanske biler. Under sit fint- og lettegnede karosseri med den raffinerede linieføring, gemmer den udstillingens største og kraftigste motor, en topventilet V-8-motor, der udvikler 160 hk. ved 3800 omdr./min. Den har 96,84 mm boring og 92,07 mm slaglængde eller 5.420 ccm cylindervolumen. Kompressionen er 6,7:1. Benzintanken tager 75 liter, oliesumpen 4,7 liter. Den vejer med benzin, olie, vand, reservehjul og værktøj 1889 kg. Varmeapparat et standardudstyr. Akselafstanden er 3200 mm, fra kofanger til kofanger måler den 5462 mm, og største bredde er 2005 mm.

— og længste.

Lincoln Cosmopolitan, oprindelsesland U. S. A., Ford Motors største og vægtigste repræsentant, et af de allerformeste eksempler på, hvad amerikansk automobilproduktion kan præstere, når den laver det bedste — og det dyreste. Den har en 8-cylindret V-motor med sidestillede ventiler med 88,9 mm boring og 111,2 mm slaglængde; den 5520 ccm store motor udvikler 152 hk. ved 3600 omdr./min., kompressionen er 7:1. Benzintanken tager 82 liter, oliesumpen 5,8 liter. Som sport-sedan vejer den 2050 kg, akselafstanden er 3170 mm. Det er udstillingens længste bil, idet længden mellem kofangerne er 5600 mm, og den største bredde er 2000 mm. Den koster uden omsætningsafgift 33.600 kr., med omsætningsafgift 50.660 kr. (incl. leveringsomkostninger). Både den »almindelige« Lincoln og dens luksusudgave, Lincoln Cosmopolitan, kan leveres med hydro-matic transmission, overdrive og kortbølgeradio.

Morgan, oprindelsesland England, *-3-wheeler*, et eksempel på de ret sjældne trehjulede motorkøretøjer, som har sine tilhængerskarer, der sværger til disse køretøjers sportsmandsmæssige egenskaber. Den er monteret med en 4-cylindret motor med sideventiler, hvis boring er 63,5 mm og slaglængde

92,5 mm. Cylindervolumen 1172 mm, kompression 6:1, motoreffekt 34 hk. Benzintanken tager 24 liter, oliesumpen 2,2 liter og hele køretøjet vejer 400 kg. Akselafstanden er 2555 mm, og det største udvendige mål er 3810 mm, største bredde 1500 mm. Den koster uden omsætningsafgift kr. 5150, med omsætningsafgift kr. 6500.

Saab-92, oprindelsesland Sverige, er Svenska Aero Aktiebolags forsøg på at skabe en svenskfremstillet DKW-type på grundlag af den kendte, økonomiske to-cylindrede totaks motor, forsynet med et moderne helsvejt selvbærende stålkarosseri i aerodynamisk udformning. Vognen er forsynet med ratgear, synkroniseret indgreb i 2. og 3. gear, friløb, hydrauliske bremses og uafhængig torsionsaffjedring på alle 4 hjul.

Den 2-cyl. motor udvikler 25 hk. ved 4000 omdr./min. Den har boring på 80 mm, og slaglængden er 76 mm, cylindervolumen 764 ccm., kompressionen 6,6:1. Benzintanken rummer 35 liter olieblandet brændstof. Den 4 personers sedan vejer ca. 875 kg, akselafstanden er 2470 mm, største længde 3950 mm og største bredde 1620 mm.

Endnu er denne svenske nykonstruktion af så ny dato, at det ved redaktionens slutning ikke har været muligt at udskulere dens pris.

S 1, oprindelsesland Danmark — er fabrikanten, *E. Sommers*, kodeagtige betegnelse for hans danskbyggede prototype, et forsøg på at konstruere en bil, der på een gang skulle dække de fleste danske ønsker m. h. t. en bil; der er altså her søgt skabt en bil, der skulle kunne appellere til det størst tænkelige danske marked.

Vognen er forsynet med en 2-cylindret sidestillet motor med 79,4 × 101,6 mm boring og slaglængde, der giver et cylindervolumen på 1005 ccm. og 25 hk. Benzintanken rummer 25 liter og oliesumpen 2 1/2 liter. Vognens vægt er 830 kg, og den har typebetegnelsen CC.

Akselafstanden er 2700 mm, største ydre længde 4300 mm, største bredde 1580 mm.

Dens pris vil uden omsætningsafgift

komme til at ligge omkring de 7,200 kr., og prisen med omsætningsafgift skulle følgelig blive ca. 9,500 kr.

D.K., oprindelsesland Danmark, er efter udstillerens opgivelse i væsentlig grad fremstillet her i landet, idet chassis'et er samlet af delvis danske, engelske og tyske standard-dele, hvorefter det er forsynet med et dansk stålkarosseri. Vognen har fået typebetegnelsen A 1. Den er forsynet med den kendte 2-cylindrede totaks DKW-motor, der har 76×76 mm boring og slaglængde og som med sit 690 ccm. cylindervolumen og en kompression på 5,9:1 er i stand til at udvikle 20 hk. Brændstofftanken kan rumme 32 liter olieblandet benzin (i forholdet 1:20). Vægten opgives til ca. 800 kg, akselafstanden er 2600 mm, længden fra kofanger til kofanger 4280 mm og største bredde 1560 mm.

Panhard & Levassor, oprindelsesland Frankrig, udstiller La dyna 110. Fra ældgamle tider har fabriken fremstillet eksklusive biler, hurtigtgående, med gedigne karosserier og motorer, i den næstdyreste prisklasse. I erkendelse af de krav, det bilkøbende publikum efter krigen ville stille til bilfabrikerne i det krigshærgede og forarmede Europa, gik fabrikens konstruktører straks i gang med at skabe en helt ny, let, driftssikker — men alligevel hurtig — lille bil. Det blev så at sige at nyskabe en bilmodel helt fra grunden, fordomsfrit og dygtigt. I det hele taget er det et kendetegn for de franske bilkonstruktører, at de aldrig er veget tilbage for dristige nykonstruktioner. At de bedste af deres ideer så sidenhen accepteres af den amerikanske bilindustri, der er i stand til at skabe dem den helt store udbredelse, er så en anden historie. La Dyna 110 vil navnlig tiltale den teknisk interesserede tilskuer; men dens tekniske data vil formentlig tiltrække sig manges opmærksomhed.

Den er forsynet med en 2-cylindret 4-takts luftkølet flat-twin motor med topventiler, der styres af torsionsstænger, og dens cylindervolumen er 610 ccm. eller kun godt og vel det samme,

som en almindelig motorcykles. Boring og slaglængde er henholdsvis 72×75 mm, kompressionen 6,5:1, og den udvikler 28 bremseheste kræfter. Med en benzintank, der kan tage 30 liter benzin og en oliesump, der rummer 3 liter, vejer vognen 550 kg. Akselafstanden er 2130 mm, og længden mellem kofangerne 3820 mm, største bredde: 1440 mm.

Dens tophastighed opgives til 110 km/t. og marchhastigheden til ca. 85 km/t. Benzinförbruget er ca. 6 liter pr. 100 km. Den koster *uden* omsætningsafgift 10,320 kr. — og *med* omsætningsafgift 13,780 kr.

Rover, oprindelsesland England, kaldes populært »fattigmands Rolls-Royce«, og fælles med Rolls-Royce's Silver Wraith har den da også de topstillede indsugningsventiler. Rover har igen mange år — også herhjemme — været agtet og yndet for sin kvalitet og sin sobre linieføring i karosseriet. — Den udstillede 1950-model er lige kommet frem i England og bryder fuldstændigt med de gennem generationer hævdvundne traditioner. Både motoren og karosseriet er tegnet fuldstændigt om fra bunden, og den forandring, den tidligere så konservative Rover er undergået, er måske den mest opsigtsvækkende i engelsk bilindustri. Det ses bl.a. på den frontalt anbragte lygte midt på køleren — men i det hele taget vidner de harmonisk og smukt svungne linier i karosseriet om, at man her har bestræbt sig for at føre det gamle kendte mærke helt a jour. Rover fremstilles iøvrigt kun i den 4-dørs sedan, der uden vanskelighed rummer 6 personer i et karosseri, hvor fagfolk har kælet for hver en detalje.

Den 6-cylindrede motor har 65 mm boring og 105 mm slaglængde, cylindervolumen er 2103 ccm og kompressionen er 7,25:1 — den udvikler 75 hk. Benzintanken tager ca. 56 liter, oliesumpen ca. 8,5 liter, vægten er 1475 kg, akselafstanden 2819 mm, største længde 4528 mm og største ydre bredde 1650 mm. Rover »75« 1950 4-dørs sedan koster *uden* omsætningsafgift kr. 13,925 og *med* omsætningsafgift kr. 19,187,50.

Som det vil forstås, vil det blive en udstilling, der vil kalde på alle, der går med drømmen om en bil — eller en ny bil — i sig ... og det gælder vel ganske mange af os. Den vil utvivlsomt spænde forventningerne om en større og friere import af automobiler højere.

Da der er tegn i sol og måne, der tyder på, at der vil komme betydelig flere biler til Danmark i 1950 end i 1949, er det måske alligevel et meget heldigt tidspunkt, udstillingen bliver afholdt på ...

Fransk benzin til Danmark for blød valuta

Direktør Ernst Müller, *Det Danske Petroleums Aktieselskab*, er vendt tilbage fra Paris, hvor han har ført forhandlinger om import af fransk benzin og brændselsoilier, og i løbet af lørdagen orientere direktør Müller handelsministeren om forhandlingerne, der har været ført både med ledende franske raffinaderifolk og amerikanske E.C.A. medlemmer.

Direktør Müller udtaler, at mulighederne for import fra Frankrig stadig er begrænsede og helt afhængige af det indenlandske franske forbrug. De franske lagre er stærkt svingende. Med hensyn til de ordrer på 20.000 tons benzin, som D.D.P.A. allerede har placeret hos raffinaderier i Frankrig til betaling i »blød« valuta, er forholdet det, at de første 6.000 tons er ved at blive afskibet i disse dage. Som bekendt indløb der for en uges tid siden meddelelse om, at afskibningen af benzinen var stoppet af den franske regering, men varerne er nu frigivet til eksport, og der er også grund til at være optimistisk med de resterende 14.000 tons benzin, som er indkøbt.

Det franske eksportforbud skyldtes indskriden fra Marshall administratiions side, men E.C.A. i Paris har nu meddelt den franske regering, at

Frankrigs indkøb af dollar-råolie ikke vil blive reduceret, og at man ikke vil lægge hindringer i vejen for en eksport fra Frankrig til andre Marshall-lande.

Om chancerne for en regelmæssig *benzinimport* fremover er det ikke muligt at sige noget definitivt på nuværende tidspunkt. Det afhænger af det franske hjemmeforbrug af benzin. Der er ikke andet at gøre, end forsøge fra gang til gang at skaffe sig partier, der måtte blive i overskud for eksport, og i hvert enkelt tilfælde skal der af de franske eksportører opnås eksportlicens fra myndighederne.

For gasoliens vedkommende ser situationen noget lysere ud, og D.D.P.A. har således sluttet kontrakt om leverancer af 85.000 tons gasolie for første halvår 1950.

Når man i dag fra anden side hævder, at man er i stand til at slutte fast om leverancer på op til 250.000 tons benzin og gasolie, udover hvad D.D.P.A. allerede har sikret sig, kan det oplyses, at alle ansvarlige franske raffinaderifolk hævder, at dette tilbud ikke bunder i realiteter.

Automatiske snekæder

En tyrolsk opfinder, Roman Rob, har konstrueret en ny model af snekæder, der vil spare enhver motorkører for meget besvær og ubehagelighed ved på- og afmontering af kæderne.

De nye snekæder kan monteres automatisk, og de tilpasses ved vognens egen kraft og vægt. Begge kæder kan monteres i løbet af fem minutter. Udskridning er umulig. Det vil ikke være nødvendigt at afdække hjulene eller at slippe luften ud og atter pumpe op. De kendte besværligheder på grund af snævs, kulde og tab af tid vil bortfalde fuldstændig.

Opfinderen regner med at fabrikationen kan påbegyndes i løbet af indeværende år.

Køge Sports Motorklubs scramble-bane ved Ringsbjærg

Køge Sports Motorklub har fået indrettet en fortrinligt beliggende scramblebane ved *Ringsbjærg*, ca. 8 km fra Køge-Ringsted-vejen via *Jullund*, ca. 8 km via *Lidemark* og fra hovedvej 2 er der ca. 4 km via *Alkestrup*.

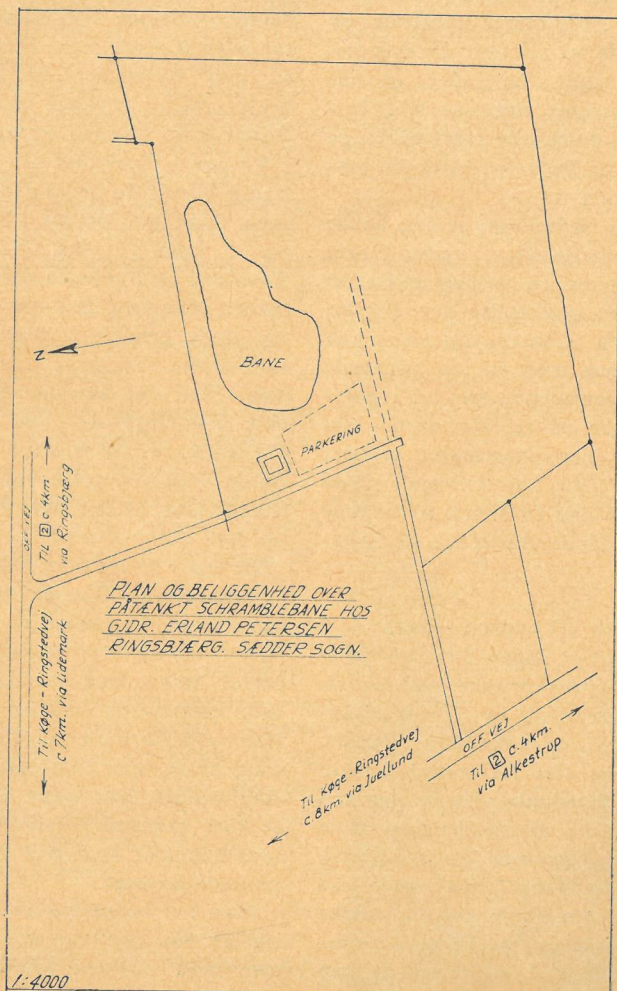
Den ca. 700—800 meter lange bane vil kunne byde på meget spændende løb — og da desuden både tilskuerforhold, tilkørselsforhold og parkeringsplads er absolut ideelle, er alle de ydre

omstændigheder således til stede for at Køge Sports Motorklub vil kunne få megen glæde ud af sit nye motorsportsinitiativ.

Banen ligger som i en gryde, så hver eneste tilskuer vil kunne se alt, hvad der foregår på banen.

Klubben har planlagt at afholde moto-cross d. 14. maj, d. 25. juni og d. 30. juli.

Et rids over Køge Motor Klubs scramble-bane.



Nu er det tid at lægge ferieplanerne

BENELUXØSE DAGE...

Småglimt

fra en Biltur i Babycar gennem Tyskland,
Holland, Belgien, og Nørdøstfrankrig

Tekst og Foto ved CAR.

Det er vel egentlig meningen med motorkøretøjet, at den dag, man har et ærinde, ligemeget hvor på fastlandet, skal man gå ned, starte motoren og stryge af gårde — ud over landegrænserne. Og er det ikke sådan, at når zonegrænserne mere end 4 år efter krigens ophør — føles allermest ulidelige og urimelige, er længslen efter de lange landeveje størst?

Det traf sig så heldigt, at jeg havde fået et overordentligt velmotiveret ærinde i Belgien, så velbegrundet, at Nationalbanken godkendte for 500 kr. fremmed valuta til turen. Og det er kun rimeligt, at man med en vis kildrende fryd en sommermorgen går ud i garagen og trykker på selvstarteren i sin lille Austin 8, der efterhånden er kørt så godt til (den har tilbagelagt de 80.000 km), at den fortjener at komme med ud og indånde støvet fra de fremmede veje.

Bilturisme i Tyskland i dag.

Meget tidligt på dagen bør man krydse den dansk-tyske grænse ved Kruså. Tyskerne noterer sig evt. fotografiapparater ved ind- og udkørslen i passet. Man bør have lige så meget benzin med sig i reservedunkene, som der kan være på tanken; så skulle man have rigeligt til at nå gennem Tyskland med.

Gennem *Flensburg* glider man ad kendte veje i det flade gamle, danske landskab til Slesvig by. På dette tidspunkt er det værd at notere sig, at man

hverken skal køre via Kiel eller over Itzehoe; den korteste og hurtigste vej går via *Rendsborg*, ca. 13 km syd for denne by drejer man til venstre og kører over *Neumünster*. Skulle man overse, hvor vejen mellem to høje hegn drejer fra, er ulykken vel ikke så stor. Vejen over *Itzehoe* er også farbar.

Vejene i Tyskland er gennemgående stadig blandt de bedst afmærkede i Europa. Man gør derfor klogt i at sikre sig et kort (f. eks. *Michelins*) over Tyskland med vejenes numre angivet på kortet. Man kan da nogenlunde smertefrit finde gennem byerne, selv gennem ruinhobene *Hamburg-Harburg* og *Bremen*. Men det kan hændes, at man — helt urimeligt — i en lille by som *Cloppenburg*, på hjemmevejen mister sin føling med den rette vej. Det kan måske skyldes, at det hus, der havde skiltet med nummeret på, er sunket i grus.

De store hovedveje gennem Tyskland er udmærkede. Gennem byerne kan der være store bombehuller, som kun er meget nødtørftigt lappede. Man bør derfor køre med særlig forsigtighed både gennem de små og de store byer. *Hamburg-Harburg* og *Bremen* var engang store byer. Ruinerne af dem er ikke mindre. Det tager små tre kvarter at køre gennem *Hamburg-Harburg*, og tyve minutter a en halv time at komme gennem *Bremen*.

Man bør sørge for at komme ad den rigtige vej, når man kører ud fra *Bremen* mod Holland (mod *Delmenhorst*,

vej nr. 75 og derefter nr. 213 mod *Wildeshausen, Cloppenburg, Haselünne, Lingen, Nordhorn*). Af gammel vane satte jeg køleren efter *Osnabrück*, blev godt halvvejs klar over fejltagelsen og ville stikke tværs igennem til den rigtige vej. På *Völkische Beobachters* kort, et digert naziværk på små 400 sider, var denne vej lige så tyk og lige så rød, som den fortræffelige vej, jeg kørte på. Den blev dog øjeblikkeligt sådan, at jeg troede, den måtte ende blindt ude i mosen: smal, primitivt brolagt med runde natursten med store og dybe huller, af guder og mennesker forladt. 87 km skrumplede den lille vogn afsted med en fart af 15—25 km i timen fra *Diepholz* over *Harpendorf* — *Gehrde* — *Bersenbrück* — *Ankum* — *Schwagstorf* — *Fürstenau* — *Freren* — *Thuine* — *Ramsel* — *Laxten* til *Lingen*. 4 timers kørsel, som jeg ikke ønsker nogle af mine læsere skal komme ud for nogensinde. At der fandtes så dårlige veje i Europa endnu, havde jeg ikke troet.

Holland — rent som et nyspulet mejeri.

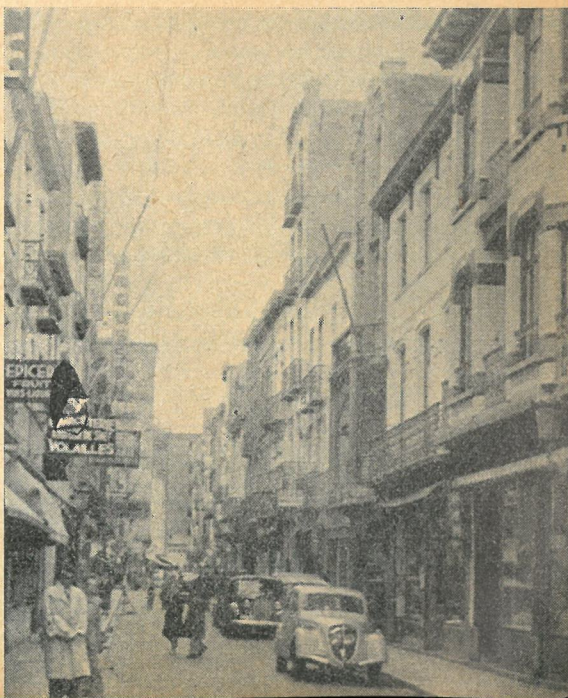
Mellem *Nordhorn* og *Denekamp* passerer den tysk-hollandske grænse, og man befinder sig straks bedre. De åbenbart uforgængelige skilte med *Hengelosche Bieren* hilser straks turisten velkommen, og man krydser gang på gang de hyggelige *rijwielpad'er*, cyklistierne, der snor sig deres egne veje. Gennem *Oldenzaal*, hvor mange danske sikkert vil fristes til at tage ind på hotel »Den gyldne Løve«, *Hengelo* og *Zutphen*, når den lille Austin dagens mål, *Arnhem*. Kl. er 21 dansk tid, 20 hollandsk. 700 km på 16 timer, men turen burde have været i hvert fald tre timer kortere. Men sådan går det, når man sidder og »sover«.

Til oplysning tjener, at der fra den danske grænse til den hollandske er 510 km. Fra grænsen til Hamburg må

man regne med 3 timer (her er jo kun tale om en baby-car), $\frac{3}{4}$ time gennem Hamburg og herfra til den hollandske grænse små $5\frac{1}{2}$ time. Man kan altså nøjes med at være ca. 9 timer i Tyskland. Og fristes absolut ikke til mere.

Er man f. eks. så uheldig at måtte stoppe op i *Rendsborg*, fordi broen er drejet på tværs for gennemsejling, er bilen straks omringet af en hob unger, tildels forholdsvis velklædte, som kryber op på bilen og skriger: »Onkel! chokolade!« Men det var egentlig ikke det, deres fædre kom til Danmark for at tilbyde i 1940 — tværtimod: *deres* er skylden for, at *vore* børn dårligt nok kender begrebet chokolade endnu i dag, otte år efter ...

Flere steder gennem Holland var man fristet til at stoppe op ved et af de smukke og velholdte landevejshoteller, der ligger indbydende i de grønne græsplæner under store, skyggefulde træer, men *Arnhem*, denne af krigen arrede by, afsluttede 1.-dags etape. Hotel »Pax« på *Velperplein* gav husly (værelse med varmt vand, *Ontbijt*, d. v. s. morgenkomplet) for 4,70 Gylden incl. drikkepenge ... for »den *weledelen Heer*«, som der stod på regningen.



Gadeparti fra Knocke-sur-Mer.

Busser og rutebiler i mængder.

Om aftenen kigger man lidt på byen og bliver hurtigt klar over, at så mange busser og rutebiler som her, skal man lede længe efter i en by af samme størrelse. De cirkler ustandseligt, i alle farver, dog fortrinsvis blå og gule, forbi iagttageren på den store centrale rundkørsel i byen.

Fra Arnhem går det næste formiddag mod *Nijmegen* ad en klinkebelagt autostrada mellem Rhinens to arme, *Lek* og *Waal*. Smukt ligger *Nijmegen* ved den brede flod med den hyggelige, »renvaskede« arkitektur med pyntelige haver, et billede på grundmuret velstand. I det hele taget virker Holland som et rentspulet mejeri, alt er så flunkende velholdt — nu som før krigen. Hyppigt er der på de velplejede veje vigepladser, så bilisterne kan holde ind til siden uden at genere trafikken.

Gennem *Hertogenbosch*, der iøvrigt i den sidste og afgørende rundkørsel manglede den vejviser, der skulle pege mod *Tilburg*, den sidste by før Belgien — men begge disse byer havde allerede et belgisk præg — passerer man en ny grænse. Forinden fylder man dog bilen og reservedunkene op med benzin, den koster i Holland kun halvt så meget som i Danmark!

Man mærker snart, at man er kommet ind i et andet land, med et langt friere syn på mange ting. Således havde de belgiske toldere ikke så meget som en bom over vejen. Da jeg har været udsat for, at der godt kan være mange kilometer mellem to sammenstødende toldbehandlinger, kørte jeg faktisk helt

ind til Turnhout, før jeg blev klar over, at jeg måtte være kørt forbi den.

Belgien — de mange og de store bilers land.

I det nordøstlige Belgien konstaterer man hurtigt, at afmærkningen er meget forsømt. Allerede i *Herenthals*, en lille forholdsvis øde by med toppede brosten på gaden og et stort torv med en byport, måtte man vende bilen og komme fra den modsatte retning for at finde vejviseren til *Lierre* — og i denne by fandt man ikke længere vejvisere til *Malines*. Årsagen hertil var dog, at man slog ind på at anvende de flamske bybetegnelser i stedet — i dette tilfælde altså *Melchere*.

Og derfra er der kun 24 km til *Bruxelles*. Hertil ankommer man om eftermiddagen. Det er klogt at være bevæbnet med et kort over Bruxelles. Så har man en chance for at finde rundt i byen. Har man ikke noget bestemt hotel at søge hen til, bør man stile mod *Gare du Nord*. Her finder man nogenlunde let ned — og her ligger mindst 50 hoteller af alle kategorier indenfor en radius af et par hundrede meter. Banegårdspladsen er kranset med hoteller og sidegaderne er fyldt med dem. På hotel *Cosmopolit* tager man særlig venligt mod danske. Et enkeltværelse med morgenkaffe — dejlig stærk, ren kaffe — koster f. eks. 100 fr., eller ca. 11 kr. Naturligvis er der varmt og koldt vand på værelserne og telefon.

Bruxelles er det ideale udgangspunkt for afstikkere ud til *kanalkysten* med de store badebyer, til *Nordfrankrig*, til *Ardennerne* og til *Luxembourg*.

Og hvem sætter ikke pris på at gå i en storby, hvor neonlysene om aftenen flammer op og flimrer og gløder over det rigt pulserende aftenliv? Med de strålende butiksvinduer, hvor alt er til fals, med de hundreder af fortovsrestauranter, hvor belgierne og de mange udlændinge, der altid strømmer til Bel-



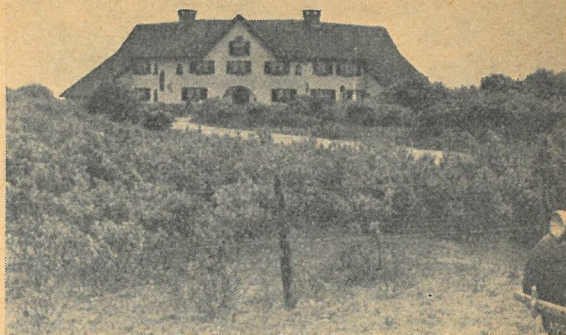
gien, nyder deres aperitif, deres Carlsberg eksport øl eller deres café filtre?

Med størst misundelse betragter man næsten den belgiske bilpark. Thi den er vel faktisk i dag præcis sådan, som vor egen ville have været det, hvis der ikke havde eksisteret en hr. Hitler med hvad dermed fulgte. I en forbløffende fart har Belgien fået bygget ikke blot sit produktionsapparat, men også sin bilpark op. Selvom afstandene ingenlunde er større her end i Danmark, er det overvejende store og dyre amerikanske biler, belgierne kører. At se en tre år gammel bil i Belgien er ret ualmindeligt. De fleste er af model 47 og 48. Og store skal de være. Man ser næsten flere *Mercury* end *Ford*, flere *Buick* end *Chevrolet* — og en utrolig bunke *Cadillac*. Naturligvis går der også en del af de franske småvogne som *Peugeot*, *Citroën* etc., og en del af de hurtige italienske *Lancia*, en meget tiltalende og ydedygtig vogn — men i betragtning af størrelsen heller ikke billig.

I sandhedens interesse skal det dog siges, at jeg så eet eksemplar af den belgisk fremstillede *F.N.*, parkeret på hovedstrøget, og den må have oplevet i hvert fald de to verdenskrige. Hvordan den var kommet der skal jeg ikke sige, for jeg så den ikke køre; muligvis var den udstillet som reklame for belgiske varers uforgængelighed.

Der køres 100 pct. hårdere i Belgien end i Danmark

Belgierne bruger deres biler efter hensigten. Vejene i Belgien er betydeligt dårligere end vore, meget ofte brolagte og følgelig en del ujævne. I Øst-Belgien, og også omkring Bruxelles kan der være meget lange stigninger på vejene. Belgierne kører meget hårdt — det almindelige er hastigheder dobbelt så store, som i Danmark. Belgierne elsker frihed og tåler ingen tvang eller restriktioner. Man så det, da samtlige



Klitparti i Nord-Belgien.

belgiske ministre forlangte alle restriktioner og rationeringer ophævet kort efter krigen — og der var dog flere endog stærkt venstreorienterede socialdemokrater, og man så det alene på den kendsgerning, at end ikke grænsen var markeret med en spærrebom ind til nabolandene. (Fortsættes i næste nr.).

Sidste Monte Carlo-nyt

Natten til fredag d. 27. kl. 3 indløb der telegram fra *Orla Knudsen* og *Aage Andersen* om, at de var vel ankommet til Monte Carlo kl. 22 om aftenen, og fredag formiddag kl. 10.30 ankom der til D.M.U.s kontor et telegram fra *Erhard Fisker* og *Skjold Petersen* om, at de ligeledes var vel ankommet til bestemmelsesstedet.

Vi kan trygt overlade til deres motor-kammerater selv at afgøre, hvor fin en præstation, de fire motorsportsmænd har gennemført, når man tager i betragtning, hvor små sidevognsmaskiner, de var kørende på ... og navnlig når man bemærker, at dette Monte Carlo-løb fra alle sider blev karakteriseret som alle tiders skrappeste og mest anstrengende — og at kun 6 bilister gennemførte det pointsfrit.

I øvrigt var vore to medlemmer, *Robert Nellemann* og *Peter Søby*, mellem de 10 første — med 30 points. De var også ualmindelig fint kørende og havde deres kram i orden.

Planer om dansk D.K.W.-motorcykle produktion

Skaft Rasmussen arbejder for Industrisyndikatet

Igennem de sidste par år har det været kendt, at skaberen af de så kendte og udbredte D.K.W.-motorkøretøjer, *Jørgen Skaft Rasmussen*, på Industrisyndikatet i København har arbejdet med fremstillingen af en danskbygget D.K.W.-lignende motorcykle, dog inkorporerende de sidste nye forbedringer og moderniseringer.

Skaft Rasmussen, der nu er i begyndelsen af 70'erne, vil være velkendt både af navn og af virke. Med konstruktionen af D.K.W.-bilerne og opbygningen af fabrikken, der fremstillede disse biler, var han i høj grad med til at befordre motoriseringens fremgang i Europa, og med D.K.W.-motorcyklerne skabte han også for motorcyklernes vedkommende to-takts-motorerne en kolossal udbredelse og popularitet, så fabrikken i Zschopauer blev verdens største motorcyklefabrik.

Den motorcykle, han nu har skabt her i Danmark, har en 125 ccm motor; den vejer 70 kg og skal kunne køre 45-50 km pr. liter benzin/olie. Den har teleskop-forgaffel og kun to gear, der betjenes med foden. Karburatoren er indbygget i krumtaphuset, krumtappen

ensidigt lejret, støbt i eet stykke af Mechanite støbejern.

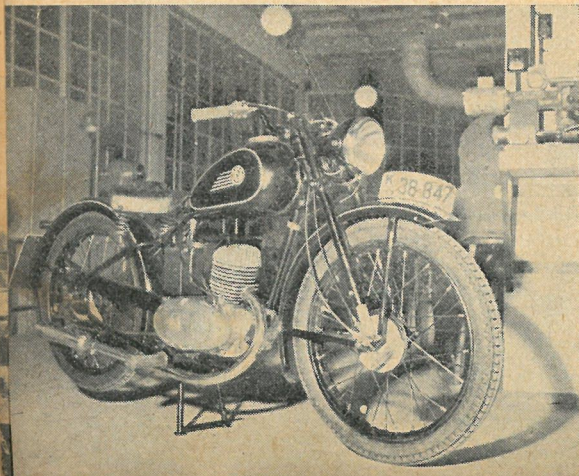
I det kommende halve år vil en halv snes prøvemotorcykler blive underkastet alle tænkelige praktiske prøvninger og strabadser, og med flid vil der blive gjort forsøg på at få dem »kørt ned« hurtigst muligt. Når erfaringerne herfra er indhentet, vil man på grundlag heraf fremstille en serie på 500 stk., som agtes solgt gennem forhandlere. Bliver de modtaget vel og gør de lykke, er det hensigten at gå i gang med en mere permanent serieproduktion.

Endnu er priserne ikke regnet ud, men skatten menes i hvert fald at ville kunne holdes på 12 kr. årligt.

„Odin“ beklager — Sagen hæves

Som bekendt har der mellem Sports Motorklubben Odin og Fyens Motor Sport bestået uoverensstemmelse grundet på, at Odin i sin tid forud for FMS' løb på Fyens Væddeløbsbane nedkastede løbesedler med et indhold, som FMS med støtte af DMU betegnede som illoyal konkurrence.

Tidligere forsøg på at få denne strid ordnet i mindelighed er strandet, men på et den 18. ds. afholdt møde mellem de respektive bestyrelser, er det nu lykkedes at få sagen ud af verden derved, at Odins bestyrelse har givet FMS en uforbeholden undskyldning og udtalt beklagelse af det passerede, hvilken undskyldning FMS har modtaget, og samtidig hævet den verserende retssag.



To små danske sidevogns-køretøjer kørte deres eget Monte Carlo-løb

Det var vist først en halv snes dage før Monte Carlo-løbet skulle starte, at de to kendte motorsportsmænd, Orla Knudsen og Aage Andersen, kom til at sludre sammen om, at det nu kunne være rart at komme ud på en rigtig køretur nu i den for motorsporten ellers så stille sæson. Med nogen misundelse tænkte de på bilfolkene, der har deres eget, store Monte Carlo-løb — og så slog det ned i dem: Hvad om vi gjorde den tur med?

De gik til den gamle motorsportsmand, Erik Orth, og hørte, hvad han sagde om det — og han var straks fyr og flamme. Men tiden var kun kort, lange og omhyggelige forberedelser kunne der ikke blive tid til. Erik Orth stillede dog en 350 ccm. Jawa med sidevogn til rådighed for den friske køretur, og køretøjet er jo ubestrideligt så temmelig uundværligt til gennemførelsen af en sådan tur. Den blev rigget til, og torsdag den 19. startede de to gutter mod Oslo, hvorfra starten foregik. Opturen gik programmæssigt fint — cyklen blev kørt til ved denne lejlighed — og den blev kørt fint til.

Imidlertid havde de to motorsportskammerater, Skjold Petersen og Erhard Fisker hørt om de to Jawa-folks planer — og de besluttede sig straks til at være med i legen. I en hast fik de en lille 250 ccm Puch tilrigget, de havde endnu kortere tid til deres forberedelser end deres to kammerater. For ikke at køre akkurat den samme rute, valgte de at starte fra Stockholm.

Med interesse har ikke blot de raske drenges motorsportskammerater, men faktisk et stort flertal af befolkningen i de lande, Monte Carlo-løbet passerer, fulgt det kække og dristige forsøg på i praksis at demonstrere motor-

cyklens — selv den ganske lille motorcykles — anvendelighed på alle årstider og under alle slags vejrforhold. Det siger sig selv, at en sådan tur er langt rigere på strabadser for et lille spin-kelt sidevogns-køretøj, end for bil-ekvipagerne.

Ved redaktionens slutning — iøvrigt på Orla Knudsens fødselsdag, den 26. januar — vides om de to små ekvipager dette, at Orla Knudsen og Aage Andersen omkring Bremen havde haft et uheld, der bevirkede, at de havde måttet ligge stille i 5 timer for at reparere. Fra Haag rapporteredes det, at de lå 120 km og 2 timer bagefter Erhard Fisker og Skjold Petersen.

Disse sidste havde Torsdag den 26. om morgenen passeret Lyon — mens man intet havde hørt fra Orla Knudsen og Aage Andersen efter Bruxelles.



Erhard Fisker og Skjold Petersen med deres lille 250 ccm »Puch«-sidevognskøretøj ved passagen gennem København.

DEN NYE »FIAT«

Handelsaftalen med Italien har sikret os en del af disse økonomiske biler.

Vi bragte i oktober-nummeret en kort omtale af de nye »Fiat«-vogne, der var nået hertil. Der er grund til at dvæle lidt mere ved disse smukke og økonomiske — små og mellemstore — biler, idet handelsaftalen med Italien skulle skabe basis for en forholdsvis rigelig import af disse yndede, driftssikre biler.

Den nye FIAT »500 C« fremtræder ikke blot med ændret og moderniseret karosseri, men også med visse tekniske forbedringer, såsom et cylindertopstykke af aluminium, der er konstrueret på en sådan måde, at det giver den lille topventilmotor forøget nyttevirkning og samtidig forhindrer bankning.

Der er tilstræbt aerodynamiske linjer i karosseri-udformningen, og det er lykkedes så godt, at den lille Fiat 500 C nu kan præstere en hastighed på 95 km i timen, og at dens benzinförbrug kan holdes nede på ca. 20 km pr. liter.

Den 4-cyl. motor har dimensionerne 52×67 mm med et cylindervolumen på 569 ccm; kompressionsforholdet er 6,4 : 1 — den udvikler 16.5 hk. ved 4400 omdrejninger. Cylinderblokken er af fosformanganstøbejern. Topventilerne bevæges ved hjælp af stødstænger og vippearmer fra knastakslen, der er anbragt i krumtaphuset. Den har faldstrømkarburator med lyddæmpende luftfilter. Krumtaphuset ventileres ved hjælp af filtreret luft. Den er forsynet med batteritænding med automatisk tændingsregulering. Motor, kobling og gearkasse danner et aggregat, der er fjedrende ophængt i 3 punkter. Kobling er enkeltpladekobling, tør, med fejdrende nav. Gearkassen har 4 frem-

adgear, det 3. er lydløst. 3 og 4. er synkroniserede.

Chassis-rammen er ualmindelig solid med krydsafstivning i midten og vanger forsynet med udsparinger. Akselafstanden er 2 meter. Forhjulene er uafhængigt ophængt med variabel fjedring, tværfjeder og triangelsvingarme er fastgjort til konsoller på sidevangerne. Der er dobbeltvirkende, teleskopiske hydrauliske støddæmpere både for og bag og krængningsstabilisator bagtil, som bevirker behagelig rolig kørsel omkring hjørner og i kurver. Vognen er udstyret med hydrauliske bremses, håndbremsen er kardanbremse. Benzintanken rummer 22 l., bilen har 12 volts batteri med spændingsregulator og et opvarmningssystem varmer vognen op og afiser forruden.

Fiat 500 C leveres som standard-coupé, cabrio-limousine, som station car med forskydeligt tag af imprægneret stof, og som let varevogn med en nettobelastning på 350 kg i stand til at køre 100 km på 6 l benzin og med en hastighed på 85 km/timen.

LØBSKALENDEREN

kan nu fås —

Løbskalenderen for 1950 foreligger nu trykt.

Den kan fås tilsendt mod forud indsendelse af beløbet, 25 øre pr. stk., til DANMARKS MOTOR UNION, Fortunastræde 4, København K.

D.M.U.'s kontor åbent om aftenen

For at kunne være til tjeneste for de af vore medlemmer, der kan have svært ved at afse tid til henvendelser til DANMARKS MOTOR UNIONS kontor og ekspedition midt på dagen, vil vi forsøgsvis holde kontoret åbent en aften om ugen, nemlig hver onsdag fra kl. 17 — 19. I dette tidsrum, vil de medlemmer, der ønsker at gøre brug af vor service, hvad enten det drejer sig om indlevering af licens til fornyelse eller anmodning om udstedelse af grænsepapirer, råd og vink med hensyn til rejser i udlandet etc., kunne henvende sig i Fortunstræde 4, 2. sal.

Det vil så afhænge af vore medlemmer selv, — nemlig i den udstrækning, de vil gøre brug af dette arrangement — om denne ordning skal blive af permanent karakter. Første dag bliver d. 8. februar.

Næste nr. af bladet

— kommer en uge tidligere

Februar har som bekendt kun 28 dage. Følgelig skulle »Motor og Sport«s redaktion denne måned slutte d. 17.-18. februar for marts-nummerets vedkommende.

Der har været ønsker fremme om, at marts-nummeret skal komme samtidigt med automobiludstillingens åbning — den første biludstilling i 15 år — den 24. februar. For at imødekomme dette ønske og for at kunne bringe en udførlig omtale af udstillingen, vil redaktionen afslutning derfor denne ene gang blive rykket frem til tirsdag d. 14. februar som allersidste frist.

Vi beder d'herrer korresponderende bestyrelsesmedlemmer i de forskellige klubber bemærke sig dette, så de rettidigt kan nå at indsende deres klubstof til bladet. Sidste dag er altså: tirsdag d. 14. ds. Red.



Fra de amerikanske midget-løb: På Hatfield-banen er Shorty Landis skredet rundt og takke være jordvolden, skubbes vognen højt i luften. Man ser køleren af Philadelphia-køeren, Joe Adlers vogn i færd med at smutte udenom den nedfaldende konkurrent.

EN DOM

Ved Københavns Byrets 12. afdeling blev der den 13. januar afsagt dom i en sag, der af Kolding Motorklub ved formanden, slagteriarbejder Johannes Mikelsen, var anlagt mod Socialministeriet og værkfører Hans Marius Jepsen Skov, Kristianehøj 198, st., Søborg, som ved et ulykkestilfælde på Kolding motorbane den 7. september 1947 havde pådraget sig et dobbelt lårbensbrud.

Sagen var anlagt for at få fastslået, om en motorklub, der arrangerer et baneløb, er arbejdsgiver i forholdet til de deltagende ryttere.

Det blev ved dommen fastslået, at dette er tilfældet.

Klubbens påstand om, at de udbetalte 200 kr. udelukkende var afset til dækning af rejseudgifter København—Kolding og retur samt til godtgørelser for slid på maskinen, blev underkendt.

Klubben skal udrede 200 kr. i sagsomkostninger til hver af de sagsøgte parter.

Den ideelle Ansigtsbeskyttelse



Den amerikanske beskyttelseshjelm A.O. er nu kommet til landet og er gennem nogen tid blevet prøvet af autoriteter, forinden den er sendt ud på markedet.

Resultaterne er strålende, idet det viser sig, at ansigtet er fuldstændig beskyttet mod vind og vejr, kort sagt, man har det som hjemme i sin egen dagligstue. Her er ikke tale om rindende øjne eller vejrbidt hud. Ligegyldigt om man kører i storm eller regn, har man altid det klare udsyn, idet regn og sne glider lige af skærmen. Det er aldrig nødvendigt at sidde i en unaturlig fordrejet stilling, som man ofte gør i dårligt vejr. Blikket kan hele tiden være rettet direkte mod vejbanen, og sikkerheden for Dem selv stiger derved betydeligt. Skulle man være så uheldig at styrte med maskinen, vil skærmen tage meget af mod de læsioner, som kan forårsages herved. Det materiale, som er anvendt, er nemlig meget sejt. Under de prøver, politiet har foretaget, ønskede man bl. a. at ødelægge en skærm. Den blev trukket over sten og grus, uden at det ønskede resultat opnåedes, og først da skærmen blev bøjet 180 grader, og der blev lagt vægt oven på, fremkaldtes en revne, som dog ikke kunne skære.

Skærmen er en uvurderlig stor bekvemmelighed for motorcyklister, der må færdes ude i al slags vejr, og den har allerede vundet indpas i politiets motorpatrulje samt i mange private virksomheder, og en af vore dygtigste motorkørere har prøvet den under løb.

Foruden med den klare skærm leveres ansigtsbeskytteren også med grøn sommerskærm.

Her i landet forhandles skærmene af F. A. Thiele, Købmagergade 3, København.

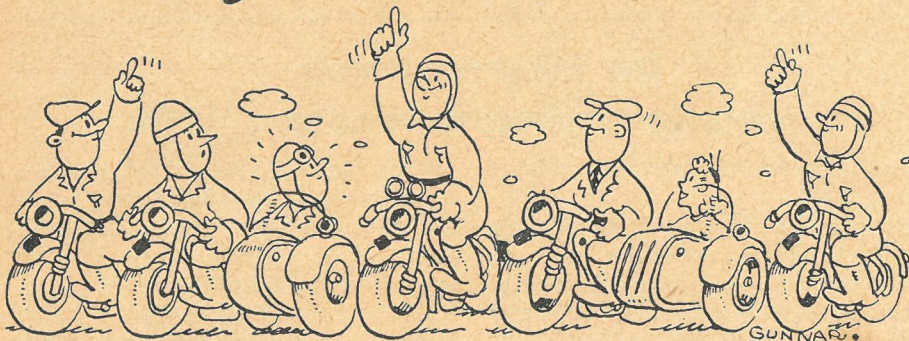
4 D.M.U.-æresplaquetter uddelt til mangeårige, trofaste motorsports-funktionærer.

Sjællands Motor Unions medlemsaften d. 25 januar i »Karnappen« havde samlet lige ved et halvt tusinde mennesker, så der var trængsel i de underjordiske sale. Der blev også budt på et meget alsidigt og underholdende program med afvekslende films — bl. a. en grand-prix-film fra England, stillet til rådighed af *Shell* — men størst lykke gjorde dog *dr. Waldoza*, der kunne få ikke blot medlemmerne, men også en af et medlem medbragt *hane* til at præstere det utroligste.

Noget mere højtideligt stemt blev den fyldte sal, da formanden, *Poul Ras-mussen*, fra tribunen kaldte fire af motorsportens — af os alle så velkendte — gennem en meget lang menneskealder trofaste og aldrig svigtende funktionærer op til sig — kun de tre var dog til stede — og i en lille tale, der udtrykte motorkammeraternes oprigtige taknemlighed over deres indsats, overrakte dem Danmarks Motor Unions hæderplacette.

De fire, der under den fyldte sals anerkendende bifaldsovationer, fik denne sjældne udmærkelse tildelt, var: *Johs. Christensen, Chr. Hermansen, M. Wegener* og *Chr. Bjørnsen*, der løbsdag efter løbsdag altid har været på pletten, præcise som deres egne chronometre, når der var brug for tidtagning.

Må jeg få ordet....!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

To portrætter efterlyses

Var det ikke muligt at få et billede i bladet af den mand, der fik gennemført, at motorcykler under 100 kg ikke må påsættes bagsæde her i landet? (som eneste land i verden). I de 50 år, der har været kørt motorcykler, har det aldrig været til ulempe for nogen. Det er et fint stykke skrivebordsarbejde udført af en mand, der ikke kører motorcykle.

Lad os så også få et billede af manden, der kun vil give valuta til import af sådanne maskiner, der altså kun må køre med een person.

Ved disse to mænds dygtigee samarbejde er det lykkedes at nedsætte transportkapaciteten (af personer) til det halve.

Sten.

Et godt råd til bevarelsen og højnelsen af kammeratskabet!

Er det mig herved tilladt at give oplysning om klubkammeraters opfattelse af kammeratskab?

Hvis du er utilfreds, så sig det ikke til kammeraterne, men stift en ny klub, og så skal du endelig ikke føle dig forpligtet overfor dine kammerater og klubben med oplysninger om, hvad du har i sinde, og du skal endelig ikke lade dig hæmme af småting, som f.eks.: at du er medlem af bestyrelsen i den ene klub i forvejen.

Medlem 20, Carl Andersen
Sportsmotorklubben Lolland Falster.

Filmen fra de danske motorbaner

B.B.-Film i Bogen, har i disse dage tilendebragt tilklipningen af en film optaget rundt omkring på de danske motorbaner gennem 1949-sæsonen.

Filmen, der kører i 1½ time, er fyldt med fart og spænding, og de forskellige klubber vil sikkert til deres medlemsaftner nu i vintersæsonen forsøge at sikre sig denne underholdning for deres medlemmer. Vi henviser til annoncen i dette nr. af bladet.

Fra Løbskalenderen

Februar:

- ? S. M. U. m. fl. — baneløb.
- 11.-12. Nimbus Klubben — trial.
- 19. Midtsjællands Sports Motor Klub — trial.

Marts:

- 5. Sports Motor Klubben København — trial.
- Fyens Motor Sport — trial.
- 19. Motorklubben for København og Omegn — trial.
- Motorklubben »Vestfyn« — trial.

OMKRING UNIONEN

De internationale motorsportsbegivenheder i 1950

En udtømmende liste over både motorcykle- og billøb.

Da mange af vore medlemmer sidste år efterlyste en fortegnelse over de internationale motorsportsbegivenheder for at kunne kombinere deres ferierejse med en tilstedeværelse ved et af de store internationale motorløb, bringer vi allerede på indeværende tidspunkt en udførlig oversigt over både motorcykle- og billøbene i 1950, idet man så i god tid har lejlighed til at planlægge sin

ferietur (og De husker jo nok, at grænsepapirerne nu kan ordnes gennem Danmarks Motor Union til reduceret pris, jvnf. vor meddelelse herom i sidste nummer af MOTOR OG SPORT, s.11). Vi beder Dem derfor gemme dette nr. af bladet, så De altid er klar over, *når* og *hvor* de store internationale motorsportsbegivenheder finder sted, idet det er udelukket, at MOTOR OG SPORT kan genoptrykke denne liste.

Først tager vi

Den internationale motorcyklekalender.

De klassiske løb:

5.-9. juni	De internationale TT-løb.
2. juli	Belgiens Grand Prix.
8. juli	Hollands Grand Prix.
22.-23. juli	Schweiz' Grand Prix.
5. august	Frankrigs Grand Prix.
19. august	Ulsters Grand Prix.
10. septbr.	Nationernes Grand Prix.

Grand Prix:

16. april	Barcelona Grand Prix.
7. maj	Djursgårds-løbet.
18. maj	Luxembourgs Grand Prix.
27.-28. maj	Ungarns Grand Prix.
11. juni	Østrigs Grand Prix.
22. juli	Polens Grand Prix.
13. august	Tysklands Grand Prix.
27. august	Norges Grand Prix.
3. septbr.	Berns Grand Prix.

Internationale:

2. april	Nice, Frankrig.
9. april	Pau, Frankrig.
24. april	San Remo, Italien.
29.-30. april	Schaffhausen, Schweiz.
30. april	Mettet, Belgien.
30. april	Paris, Frankrig.
6.-7. maj	Erien, Schweiz.
6. maj	Leinster 200, Irland.
7. maj	Floreffe, Belgien.
7. maj	Zandvoort, Holland.
13. maj	Irland 200.
13.-14. maj	Olten, Schweiz.
14. maj	Madrid, Spanien.
14. maj	Hockenheim, Tyskland.
18. maj	Baldago, Frankrig.
20.-21. maj	Dubendorf, Schweiz.
21. maj	Limbourg, Belgien.

21. maj	Eifel Race, Nürnberg Ring, Tyskland.
28. maj	Front, Frankrig.
28. maj	»Vic-Bigorre«, Frankrig.
28. maj	Aix-Les Bains, Frankrig.
3.-4. juni	22. Boule d'or Frankrig.
3.-4. juni	Berne, Schweiz.
4. juni	Nürnberg-Ring, Tyskland.
ca. 15. juni	Schotten, Tyskland.
17.-18. juni	Wohlen, Schweiz.
25. juni	Gedinne, Belgien.
1.-2. juli	Weiningen, Schweiz.
2. juli	Paris, Frankrig.
9. juli	Wien Stadion, Østrig.
15.-16. juli	Hedemora, Sverige.
15.-16. juli	Porrentruy, Schweiz.
16. juli	Albi, Frankrig.
16. juli	»Slovansky-Okruh«, Czechoslovakiet.
6. august	Freiburg, Tyskland.
8. august	San Sebastian, Spanien.
13. august	Pilzen, Czechoslovakiet.
13. august	Stockholm, Sverige.
19.-20. aug.	Zürich, Schweiz.
20. august	Tabór, Czechoslovakiet.
26.-27. aug.	Sardinero-Santander, Spanien.
27. august	Zandvoort, Holland.
27. august	Oldmoc, Czechoslovakiet.
1 begyndelsen af sept.	Hamburg, Tyskland.
2. septbr.	Bilbao, Spanien.
Midten af september	Grenzlandring, Tyskland.
16.-17. sept.	Locarno, Schweiz.
17. septbr.	Prag, Czechoslovakiet.
23. septbr.	Carrondore, Irland.
24. septbr.	Nürnberg, Tyskland.
24. septbr.	Marseille, Frankrig.
1. oktober	Barcelona, Spanien.
1. oktober	Wien, Østrig.
8. oktober	Zirlerberg, Østrig.
12. novbr.	Anfa, Marokko, Frankrig.

Moto-Cross:

9. april	Famenne, Belgien.	16. juli	Dison, Belgien.
16. april	Namur, Belgien.	16. juli	Luxembourg Grand Prix.
16. april	Frankrig.	21. juli	Liège-Sheffield, Belgien.
16.-23. april	Houlpaix Belgien og Ardennerne, Belgien.	23. juli	Kattekensb, Belgien.
ell. 30. april		6. august	Belgiens Grand Prix.
23. april	Paris, Frankrig.	13. august	Mortsel, Belgien.
30. april	Banlieve Nord, Frankrig.	15. august	Mol, Belgien.
18. maj	Hollands Grand Prix.	20. august	Seks-landskampen, Sverige.
21. maj	Paris, Frankrig.	21. august	Rhode St. Genèse, Belgien.
28. maj	Liège, Belgien.	3. septbr.	Paris, Frankrig.
28. maj	Belgien.	10. septbr.	Frankrig.
21. eller 28. maj	Lorrain, Frankrig.	17. septbr.	Banlieve Nord, Frankrig.
10.-11. juni	Lausanne, Schweiz.		
11. juni	Vogeserne, Frankrig.		
11. juni	Dalhem, Belgien.		
11. juni	Toulouse, Frankrig.		
11. juni	Frankrigs Grand Prix.		
11. juni	Marne, Frankrig.		
18. juni	Antwerpen, Belgien.		
25. juni ell.			
2. juli	Marchine, Belgien.		
2. juli	Amité, Frankrig.		
2. juli	Banlieve Nord, Frankrig.		
2. juli	Imola Grand Prix, Italien.		
9. juli	Herentals, Belgien.		
9. juli	Frankrig.		

Den internationale bilkalender.

(Bogstaverne i parentes betyder: P personpiler, S sportsvogne, R racerbiler, mens F1 og F2 henviser til den internationale racerformel.)

De klassiske løb:

13. maj	Europas Grand Prix, England (F1)
21. maj	Monacos Grand Prix (F1)
30. maj	Indianapolis 500 miles U. S. A.
4. juni	Schweiz Grand Prix (F1 og F2)
18. juni	Belgiens Grand Prix (F1)
2. juli	Frankrigs Grand Prix (F1)
3. septbr.	Italiens Grand Prix (F1)

Stor-internationale løb:

7. maj	Djurgårdsløbet (S).
18. maj	Luxembourgs Grand Prix (S eller F2).
18.-21. maj	Lissabon—Estoril Rally, Portugal.
23. juli	Hollands Grand Prix (F1).
20. august	Stockholmsløbet (S og P).
5.-12. sept.	Det 15. internationale racerløb, Polen (S og P).
24. septbr.	Czekoslovakisk Grand Prix (F1).

De øvrige internationale løb:

12.-19. febr.	Sestrières Rally, Italien.
18. marts	Sne-Ralley, Schweiz (S, P).
24.-26. marts	Lyon—Charbonnières Rally.
26. marts	Monza Cup, Italien (S, P).
26. marts	Sportsvogns-konkurrence, Frankrig.
2. april	Targa Florio, Italien (S, P).
4.-10. april	Cannes Rally, Frankrig.
9. april	Standardvogne, Frankrig.
10. april	Goodwood, England.
10. april	Pau Grand Prix, Frankrig (F1).
16. april	San Remo Grand Prix, Italien (F1).
16.-22. april	Tulipan-Ralley'et, Holland (P).
22.-23. april	Floralies Gantoises Rally, Belgien.
23. april	Mille Miglia 1950, Italien (S og P).
30. april	Paris Grand Prix, Frankrig (F1).
6.-7. maj	Montreux Rally, Schweiz.

16. juli	Dison, Belgien.
16. juli	Luxembourg Grand Prix.
21. juli	Liège-Sheffield, Belgien.
23. juli	Kattekensb, Belgien.
6. august	Belgiens Grand Prix.
13. august	Mortsel, Belgien.
15. august	Mol, Belgien.
20. august	Seks-landskampen, Sverige.
21. august	Rhode St. Genèse, Belgien.
3. septbr.	Paris, Frankrig.
10. septbr.	Frankrig.
17. septbr.	Banlieve Nord, Frankrig.

Trials, Rallies m. m.:

1.-6. maj	Det skotske 6-dages løb.
5.-7. maj	Scude del Sude, Italien.
6.-7. maj	Lyon, Frankrig.
11. juni	Cote de la Sarte, Belgien.
23.-25. juni	Alpenfahrt, Østrig.
23.-25. juni	Monaco-Ralley.
2. juli	Wurzenpass, Østrig.
7. juli	Groningen-Rally, Holland.
16. juli	Rally, Italien.
7.-20. aug.	Liège—Milano—Liège, Belgien.
29. august	Bilbao, Spanien.
31. august	Castrejuna, Spanien.
10. septbr.	Malchamps, Frankrig.
18.-23. sept.	6-dages løbet i England.

7. maj	Modena Grand Prix, Italien.
7. maj	A, C, du Nord Grand Prix, Frankrig.
7. maj	Erlen, Schweiz.
14. maj	Mons, Belgien.
18.-21. maj	Benefralux-Ralley, Belgien.
27. maj	Ulster, Irland.
27. maj—4. juni	Marokko Relley.
28. maj	Aix-Les-Bains, Frankrig (F2).
28. maj	Frontières Grand Prix, Belgien (F2).
28. maj	Monza Grand Prix, Italien (F1, F2).
4. juni	Toscana, Italien (S og P).
4.-5. juni	Bol d'or, Frankrig.
10.-20. juni	Ralley, Frankrig.
10.-11. juni	Vue des Alpes, Schweiz (P, S og R).
10.-11. juni	Sportsvogne, Holland.
10.-11. juni	Norges Grand Prix (S).
11. juni	Remparts, Frankrig (F2).
11. juni	Vogeserløbet, Frankrig (S og P).
11. juni	Roms Grand Prix, Italien (F2).
11.-13. juni	Dauphiné Rally, Frankrig.
12.-17. juni	Belgiens Rally.
21.-25. juni	Coupes des Alpes, Østrig—Italien—Schweiz.
22. juni	Isle of Man, England.
23.-25. juni	Rhone-Ralley, Frankrig.
24.-25. juni	24 timers le Mans, Frankrig.
25. juni	Vila Real, Portugal (S).
25.-29. juni	Opatija, Jugoslavien.
29. juni	Perouse, Iatlien (S og P).
2. juli	Sierre—Montana—Crans, Schweiz (P, S og R).
8. juli	Leinster Trophy, Irland.
8.-9. juli	24 timers Grand Prix, Belgien (S, P).
9. juli	Mont Ventoux Grand Prix, Frankrig (R og S).
9. juli	Dax Rally, Frankrig.
9. juli	Bari Grand Prix, Italien (F1).
12.-21. juli	Alp-Ralley, Frankrig.
13. juli	Jersey Landevejs Races, England (F1 og F2).

16. juli	Albi, Frankrig.
16. juli	Dolomiterne, Italien (S og P).
23. juli	Neapel, Italien (F2).
23. juli	Monthl�ry, Frankrig (S).
29.-30. juli	Eivan Ralley, Frankrig.
30. juli	Nationernes Grand Prix, Schweiz (F1).
30. juli	G�n�ves Grand Prix, Schweiz (F2).
30. juli	Suse—Mont—Cenis (F2, S).
6. august	Comminges Grand Prix, Frankrig (F1).
6. august	St. Bernhard, Italien (F2, S).
6. august	Freiburg, Tyskland (R og S).
15. august	Pescara, Italien (F1).
16.-20. aug.	Liège—Rom—Liège Ralley, Belgien.
19.-20. aug.	Iseran Ralley, Frankrig.
20. august	Tysklands Grand Prix (F1).
26. august	Baule, Frankrig (F2).
26. august	Silverstone, England (F1, S og P).
24.-27. aug.	Stella Alpina, Italien (P).
27. august	Maloja, Schweiz (P, S og R).
7.-12. sept.	Interlaken Ralley, Schweiz.
9. septbr.	Irish Motor Racing, Irland (R og S).
10. septbr.	Mettet, Belgien.
10. septbr.	Modena, Italien (F1).
15.-16. sept.	Tourist Trophy, England (S og P).
17. septbr.	Pena Rhin Grand Prix (F1).
17. septbr.	Barcelona Cup, Spanien (F2).
17. septbr.	Emilia Romagna, Italien (S og P).
24. septbr.	Pontedecimo Giovi, Italien (S).
1. oktober	Jugoslaviens Grand Prix.
8. oktober	Grand Prix du salon, Frankrig (F1, S).
15. oktober	Lac de Garde, Italien (F2).
22. oktober	Portugals Grand Prix.
12. novbr.	Marokkos Grand Prix.

Repræsentantskabsmøde i F. M. U.

F.M.U. afholder ordinært repræsentantskabsmøde onsdag den 22. februar kl. 18,30 på Fyns Forsamlingshus med følgende:

DAGSORDEN:

- Valg af dirigent.
- Prøvelse af mandaterne.
- Aflæggelse af  rsberetning.
- Aflæggelse af regnskab.
- Indkomne forslag.
- Valg af formand.
- Valg af 3 medlemmer til sportsudvalget.
- Valg af revisorer.
- Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være formanden i hænde senest den 1. februar.

SJÆLLANDS MOTOR UNION

Vinters sonens sidste medlemsaften er grundet på lokalevanskelighed flyttet til

Torsdag den 9. marts.

Husk at reservere billet hos klubbernes formænd.

Samtidig kan vi meddele, at S. M. U.s ordinære repræsentantskabsmøde er fastlagt til søndag den 2. april.

Edgar Hansen.
P. B. V.

SPORTEN

Nimbusklubbens jubilæums nat- og dagtrial

den 11. og 12. februar bliver utvivlsomt sæsonens største, det er på 12 etaper, 6 nat- og 6 dag-, og det er etaper, som selv den trænede kører vil nikke anerkendende til, om det så er Køge Motor Sports Scramblebane, er den taget i brug med to etaper, så der bliver lejlighed for kørerne at stifte bekendtskab med den. Hovedkontrollen bliver på *Tureby kro*, kromanden vil der sørge for varme pølser o. s. v. Nimbus Klubben's trial før krigen var altid med god tilslutning i alle klasser, det er i dag morsomt at studere de gamle triallister og se den gode konkurrence, der har været blandt senior kørerne, Orla Knudsen, Joseph Koch, Herman Larsen og Poul Kal r har vundet hver og hveranden etape, og i sidevognsklassen hvor Knud Mogensen, Poul Erslev, Børge Nielsen og Carlo Clausen sloges om førstepladsen, men i dag findes der meget større konkurrence, så det bliver morsomt at se hvem, der har holdt sig i bedste form; at interessen er stor kan vi se på de indgåede anmeldelser, til trods for at det dårligt er bekendt-

MOTOR - MARKEDET



København

VELOCETTE Excelsior-Henderson
Motor Co., H. C. Ørstedsvvej 23, F. — Centr. 6581
Reservevedele - Tilbehør

„DERBY”

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler, Forakslar og
Chassisrammer **SVEJSNING**
Raadmandsgade 32. — Taga 9883-9885

NORTON — FRANCIS-BARNETT
Cylinderudboring m/ slebne stempler. — Leje- og
krumtaparbejde. — Rabat til mekanikere.
LUND NIELSEN
Tingvej 8 . Sundby 5610-6041

ALLE RINGER til os. Kontant køb eller kommis-
sion, garanteret salg inden 3 dage. Vi financierer
ved salg på afbetaling, evt. forskud ydes.

Frederiksberg Motor Co.

Mathildevej 3 . Gothåb 2800

VELHOLDTE MOTORCYKLER KØBES

For fine cykler er prisen underordnet.

H. S. HANSEN, motorcykler,
Gl. Kongevej 11 . Eva 827 . Eva 7502

MOTORCYKLE-REPARATION

Alle reparationer udføres solidt og billigt.

Alle mærker reparerer.

MOTOROPA Adelgade 101 . Palå 8267

Motorcykle-Værksted



EGON WALTHER

Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER

En gros . En detail

N. O. JENSEN
AALBORG Telefon 7952
Østerbro 50

MOTORCYKLER - Ejler Svendsen

Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

B. S. A. Motorcykler

Reservevedele, tilbehør, motorreparationer.
En gros. En detail.

VELLØV

Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

PUCH — CZ — JAWA

Forhandler i Aarhus

JYDSK MOTOR SERVICE

Arne Jensen, Sjællandsgade, 25, Telefon 9539

MOTORCYKLER

Reservevedele — Tilbehør

Matchless . Terrot . James . AJS

MOTOR-DEPÔTET

Nørregade 12

Telefon 13835

CZ og JAWA

Specialværksted -
Reservevedele - Tilbehør

AABO-MOTOR

Gl. Munkegade 4 . Aarhus . Telefon 599

Ejby

EJBY AUTOVÆRKSTED

K. Sehested Kjærgaard . Tlf. Ejby 250

Hobro

ARIEL MOTORCYKLER

E. BÆCH :: Cykler og Radio

Torvet . Hobro . Tlf. 212

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628

Motorcykleværksted . Reservevedele
Olie . Udstyr . BSA Køreskole

Køge

A. J. S. Herluf Christiansen

Nørregade 39 — Specialværksted for
Motorcykler — Motorcykle Køreskole

Nyborg

AUTOHJÆLPEN — ROSILDE

Alle Rep. af Biler og Motorcykler solidt og billigt.
M. Edvardsen - Tlf. Nyborg 680

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

Motorcykleforhandler

WÄRNSTRØM - STRØMMEN

Telefon 4325 . Randers

A. J. S., Matchless og James. — Alle motorcykle-
reparationer udføres samvittighedsfuldt.

A. BACH SØRENSEN'S Autoværksted

Ny Grenaaavej Randers Telefon 3028

* Rep. af alle Mærker . Reservedelslager for DKW

MOTOR-MARKEDET *(fortsat fra forrige Side)*

MIDT- OG VESTJYDSK AUTOHUG
OG AUTOMOBILHANDEL

Børge Petersen og Søren Damsgaard
Hvidding pr. Hammershøj . Telt. 41

Stort Lager af nyt og brugt Gummi til Last- og Personvogne; omgaaende Levering. Brugte Hestevogne fra 600 til 1200 Kr. Kom og se, altid parat til en rask Handel.

Specialværksted for MOTORCYKLER
Specialværksted og stort reservedelslager. — Reservedele for alle mærker føres. Speciale: Cylinderudb. fra dag til dag. — Stort lager af stempler. Reparation af magneter og dynamoer, alt elektrisk udstyr. — AUT. NIMBUS FORHANDLER

BACH & JENSEN . Strømmen . Tlf. 1002 . Randers
Strømmen . Tlf. 1003 . Randers.

MOTORCYKLER Reservedele og Tilbehør
Spec. reparationsværksted. — Har De Indkøbstill., kan vi lev. NORTON og ROYAL ENFIELD. Køresk. for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler. VIGGO THOMADSEN

v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517.

DE KØRER TRYGT OG SIKKERT efter at vi har foretaget Rep. af Start, Dynamo, Magnet, Gløderør m. m. i Deres Vogn. Specialværksted for Dieselpumper og Dyser.

Auto-Elektrik . Hobrovej 1 A . Randers. Tlf. 4734

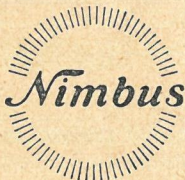
EN STRAALENDE KVALITET

Det kan De faa enhver Mekaniker, der kender vor Forkomning og Fornikling til at skrive under paa.

FR. WURTZEN . Søren Møllersgade 2

gjort; naturligvis må det også bemærkes, at præmierne til dette løb er kostbare sølvfade, som er skænket af firmaer og forhandlere fra det meste af landet.

NB. Sidste frist for anmeldelse er på instruktionsmødet den 3. febr. kl. 20 i Falkoneralle 96, Kbh. F. eller Carlo Hansen, Ndr. Fasanvej 38^a, F. telf. Godthåb 3292 v.



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

FRA KLUBBERNE

B.S.A. Klubben

Som tidligere meddelt afholdes klubben 19 års stiftelsesfest lørdag den 4. februar kl. 18.30 i café »Nørre Central«, Nørrebros Runddel, men iøvrigt henviser vi til den udsendte meddelelse vedrørende denne fest.

Endvidere erindrer vi om fastelavnsfesten søndag den 19. februar, der i år afholdes på Dragør Badehotel (Dehlensens Hotel). Vi mødes derude kl. 11.30, og pr. kl. 12.00 går vi til bords og spiser den medbragte frokost. Der bliver tøndeslagning for kørende, damer og børn, og i tilfælde af dårligt vejr foregår det hele inde i den store, opvarmede sal. Bestyrelsen har i år tænkt på, om vi ikke kunne få arrangeret det således, at de kørende pyntede både sig selv og køretøjerne og så kørte samlede gennem byen ud til Dragør. Vi vil gerne have at vide, hvem der kunne tænke sig at være med hertil, så kunne vi måske samles et bestemt sted og gøre køretøjerne i stand. Medlemmerne bedes venligst ringe besked herom til sekretæren på Yrsa 851 inden den 12. februar. Der vil blive udsendt en særlig meddelelse vedrørende denne fest, men reserver allerede nu dagen for klubben og husk, at venner og bekendte med og uden børn er som sædvanlig hjertelig velkomne. Vi får bogstavelig talt hele hotellet for os selv, så der er rigelig

med plads, og da salen som sagt er opvarmet, og vi har den smukkeste udsigt ud over sundet fra verandaen, er alle betingelser for en god og vellykket fest til stede.

Sekretæren er som sædvanlig til tjeneste med alle oplysninger på telefon Yrsa 851.

Fyens Motor Sport

afholdt den 1. januar juletræsfest på Industripalæet i Odense med deltagelse af ca. 200 børn og 300 voksne. — Efter børnenes dans om træet fik de hver en gave og en pose godter.

Balletinstruktrice, fru Palludan gav derefter sammen med sine elever opvisning og legede med børnene, som dansede til kl. 22, hvorefter de voksne tog fat på dansen.

Det var en smuk og fornøjelig fest, blot var det kedeligt, at så mange af vore 900 medlemmer var »nytårstrætte«.

Vor næste fest bliver karneval den 18. februar i Næsbyhoved skov.

Søndag den 19. februar slår vi katten af tonden, ligeledes i Næsbyhoved skov.

Nærmere meddelelse tilgår medlemmerne direkte.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 7. januar 1950 afholdt G.O.M.K.s juniorafdeling stiftende generalforsamling på Jernbanehotellet i Glostrup. — Der var mødt 16 unge mennesker, som

ønskede at blive medlem af juniorafdelingen. Det var ikke den store tilslutning, som der var til instruktionsmødet, men det skyldes sikkert det dårlige vejr. Juniorafdelingen er imidlertid nu en kendsgerning, og vi vil håbe, at de unge mennesker og vi i G.O.M.K. må få fornøjelse af afdelingen. Gunnar Jacobsen er af G.O.M.K.s bestyrelse udnævnt til leder af afdelingen. Skulle nogen af G.O.M.K.s medlemmer være i besiddelse af stumper og dele til motorcykler, som de vil sælge eller forære afdelingen, kan henvendelse derom ske til Gunnar Jacobsen, Sofielundsvej 1 A, 1. sal, Glostrup.

Den 14. januar afholdt klubben en vellykket nytårsfest på »Siesta«. Der var optræden af »De tre venus«, Gunnar, Leo og Egon. Denne optræden var fantastisk. Aldrig er der vel blevet grinet mere der der blev, da »Ras«, Fritze blev trukket ud på gulvet for at danse samba med venus'erne. Det var en vellykket fest helt igennem.

Husk vor fastelavnsfest sidst i februar eller først i marts. Alle, som har en næse på eller iøvrigt er klædt ud, har ret til at deltage. Store præmier.

Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne skriftligt om ringridning, tøndeslagning og fastelavnsfesten.

Vi minder om, at G.O.M.K. skal have åbent trial i april måned. Der er deltagelse for såvel motorcykler som biler.

Gunnar
s.



Den danske Lands-Motorfilm

»For fuld Speed«

Besøg paa 14 danske Motorbaner.

En Film med Fart og Spænding uafbrudt i 1 1/2 Time.

Se Dem selv og Deres Motoryttere paa denne enestaaende Film om dansk Motorsport.

Filmen udlejes gennem

B.B.-Film, Østergade 4, Bogense.

Harley Davidson Klubben

Nu er vi igen begyndt på vore klub-aftener i det nye år, og bestyrelsen håber, at medlemmerne vil møde lige så flittigt som i det år, der er gået. Hvis der er en klubaften, hvor arrangementet ikke er bekendtgjort, så kom alligevel, for der er altid små overraskelser. —

Tirsdag den 14. februar kl. 20 pr. har klubben lejet *Røde Kro Teater* og »Landsbyen«. Vi skal alle ind og se den vanvittig morsomme farce »Flammedanserinden«. Bagefter er der en lille svingom med præmiedans og solistop-træden i »Landsbyen«.

Billetter: 1,50 kr. over hele salen.

Bestil dine billetter i god tid hos bestyrelsen. Alle er velkomne.

Søndag den 19. februar kl. 10 mødes vi ude på *Ørholm kro* — »det danske Schweiz« — til klubbens årlige fastelavnsfest, hvor der bliver tøndeslagning både for mænd, kvinder og børn. Husk at tage madpakken med, og du må også gerne møde med næse på, altså en af pap.

Tirsdag den 28. febr. kl. 19.30 i »Jernbanecafeen« har vi amatøraften, hvor vi håber at se klubbens skjulte talenter oppe på de skrå brædder. Har du eller lilleemor et nummer, så hold jer ikke tilbage, men meld jer til bestyrelsen hurtigst muligt.

Sportsudvalget har betænkt os med en lille øvelse, men nærmere på klub-aftenen eller hos bestyrelsen.

Sæt et kæmpekryds ud for den 16. marts, for den dag må du ikke glemme.

VERDENSMESTEREN blandt Letvægtene



*Den røde
Sportsmodel*

125 cc Teleskopfor-
gaffel 7,5 HK.
2 Karburatorer.
Omg. levering

Rasmussen & Skjold
Westend 15 Eva 953

Denne dag afholdes klubbens halvårlige generalforsamling. Din stemme eller dit udsagn om eet eller flere spørgsmål kan have afgørende betydning for klubbens fremtidige arbejde og trivsel. Husk så den 16. marts kl. 20 i Karnappen.

Vel mødt og på gensyn!

Angelo,

Kastrup 1913.

Haderslev Motor Sport

fik ingen formand.

Klubben afholdt den 12. jan. *ekstraordinær generalforsamling* med det formål at vælge ny formand, idet vor formand, *Kai Boilesen* (klubbens stifter) nu efter 5 års formandsskab ønskede at trække sig tilbage. Medlemmerne bad formanden fortsætte, men formanden ville afgå.

Det lykkedes ikke at vælge ny formand, selv om flere blev foreslået, efter en flere timers lang debat endte det med, at bestyrelsen skulle fortsætte til forårsgeneralforsamlingen i maj.

Under eventuelt foreslog urmager *Jensen, Nissen Beck*, at H. M. S. udmeldte sig af unionerne og afholdt sig fra at arrangere baneløb; dette gik Kai Boilesen straks til kraftig protest imod, og gjorde samtidig hermed opmærksom på, at der i H. M. S.s love stod, at klubben skulle dyrke motorsport. Det viste sig da også, at der var flertal for at blive i unionen.

Det vedtoges derefter at vælge museumsbetjent *Jacobsen* som suppleant til bestyrelsen.

Carl Cramer udbragte et leve for Kai Boilesen og takkede samme for den tid, der var gået. *Observatøren.*

Lyngby og Omegns Motor Klub

Lørdag d. 4. febr. Høstvej 3, kl. 19. *Natøvelse.* Der køres efter Nord-Øst-Sjællands kort, og turen bliver ca. 50 km.

Søndag d. 19. febr. Fastelavnsfest. Vi mødes på »Lottenborg«, så vi kan begynde kl. 14; der bliver 2 tønder, en for kørerne og en for børnene, og efter tøndeslagningen er der chokolade for børnene på Lottenborg, så der er ingen fare for, at de skal komme til at fryse.

Søndag d. 26. febr. Klubaften på ho-

tel »Rustenborg« kl. 19. Præmieud-
deling, fælles kaffebord og dans. Mød nu
op og lad os få en hyggeaften, som vi
plejer.

*Tirsdag d. 28. febr. Generalforsam-
ling på hotel »Rustenborg« kl. 20. Valg
iflg. lovene. Eventuelle forslag, som
ønskes behandlet på generalforsamlin-
gen, skal senest 10 dage før være be-
styrelsen i hænde, og adressen er for-
manden, Carlo Jensen, Durosvej 2.*

NB. Husk så at indbetale kontingent!

Motorklubben »København og Omegn«

Ved øvelsen lørdag den 14. januar op-
nåede vore ryttere følgende placerin-
ger: Nr. 2 solo Henning Hansen; nr. 1
sidevogn Freddy Olsen; nr. 2 Anders
Jensen og nr. 4 Schou Andreasen. Øvel-
sen forløb godt trods de islagte veje.
Vi takker Lyngby for indbydelsen og
Willy Mathiasen for husly, varme og
anden service hele natten.

*Søndag den 5. februar trialtræning på
Schæfergården, Smørum. Start fra Slan-
gerup-banen kl. 11 form. Dette for at
give rytterne en fortræning til forårets
trialsæson, der begynder med nat- og
dagtrial den 11. og 12. februar.*

*Onsdag den 8. februar kl. 19.30: Tor-
skegilde (kun for herrer), Blå sal,
Gimle. Anmeldelse senest den 4. febr.
til Taga 4180. Klubbens tegnere har
været i aktivitet siden jul, og det gode
humør medbringer vi selv.*

*Torsdag den 16. febr. kl. 19.00: Kegel-
aften på Gimle (med damer).*

*Søndag den 19. febr.: Fastelavnsfest
på Dragør Strandhotel. Tøndeslagning*

for køretøjer på havnepladsen med
præmie til det bedst pyntede køretøj og
udklædte rytter, desuden 1 tønde for
børnene, 1 for damerne og 1 for her-
rerne. Vi mødes alle på Vestre Boule-
vard ved Rådhushaven kl. 11 form. Bus-
sen starter samme sted og kører lige til
hotellet hvert kvarter. (Husk frokost-
pakken!)

*Lørdag den 25. febr. kl. 19.30: Orien-
teringsøvelse. — Mødested opgives på
Nora 4995 og Taga 4180.*

*Onsdag den 8. marts kl. 19.00: Kegel-
aften på Gimle.*

*Søndag den 19. marts: Åbent trial.
K. A. Taga 4180.*

Motor Klubben »Scratch«

Lørdag den 31. dec. afholdt vi nyt-
årsfest på »Fjordvilla« i de festpynte-
de lokaler på 1. sal. Kl. 21 spillede or-
kestret op til dans, kun få medlemmer
var kommet, og da det er stort arbejde
for bestyrelsen at tilrettelægge sådan-
ne fester, ville det glæde os meget, om
mange flere ville deltage.

Kl. 24 rejste formanden, Schelde
Hansen, sig og ønskede deltagerne et
godt nytår, hvorefter musikken fort-
satte til kl. 3, og vi få morede os mæg-
tigt.

*Filmsaften mandag den 6. febr., kl.
19, hvor der vil blive forevist filmen:
»Nerver frabedes«.*

Fastelavnsfesten er blevet fastsat til
lørdag d. 18. febr. kl. 20 med tøndeslag-
ning for kvinder.

*Tøndeslagning på Dyrskuepladsen
søndag d. 19. febr. kl. 14* for henholdsvis
biler og motorcykler.

Otto Hansen.



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås fra kr. 51.85
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148.00
Oilskindstrakker, sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 37.55
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

Stort udvalg i motorhandsker, huer, hjelme, køretæpper, luffer til styr o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varene sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon no. 2536

Nimbus Klubben, København

Først må vi have rettet sætternis-sens fejl fra sidste nr., det skal være prokurist *Erik Fisker*, som er med i festudvalget, og ikke *Erhard Fisker*. Jeg opfrisker månedens program. Vi har jo fest den 4. februar, den aften kommer vi jo alle. Så er der det store sus den 11. og 12. februar — det er vort jubilæumstrial, nat og dag; alle, som ønsker proportioner, kan blot ringe til sekretæren. Vi mangler endnu nogle stykker til en etape og håber, der vil melde sig nogle hos formanden, go. 3292 v.

Så har vi *fastelavsfesten*, det bliver som sidste år *Buddinge Kro* den 19. februar, der mødes vi kl. 11 og slår katten af tønden og spiser vore kringler; gør noget ud af pyntningen, for der bliver stor konkurrence i år, der vil tilgå nærmere pr. brev.

Sv. Åge Søgård.

Nimbus Klubben Aalborg

Klubbens damers julefest fik en stor succes. Det var et stort arrangement, der tjener vore damer til ære, og der er ingen tvivl om, at det vil blive en årlig tilbagevendende begivenhed.

Godt og vel 50 børn fik udleveret flotte nisschuer og gik rundt om juletræet til en række julesange spillet af fru *Inger Jessen*. Derefter kon »August« som julemand og underholdt børnene i en god time. Så blev juleposerne uddelt, og børnene fortsatte med at danse indtil klokken 18, og vi er fremtidig en årlig begivenhed rigere.

Til festen for de voksne om aftenen, måtte kaffebordet stadig udvides, idet der kom overraskende mange. Stemningen var der med det samme, klubbens standersang og senere slagsangen blev sunget, og så var vi alle samlet under samme tag med det rigtige gamle, kammeratlige humør. Ved kaffebordet blev der udleveret præmier til *Anker Væ-versted* og *Gunnar Madsen* for nogle motorløb, og så spillede August's orkester op til en »gammeldaws«.

Damerne havde arrangeret et ame-rikansk lotteri, hvortil gevinsterne var skænket af motorforhandler *H. Munk*,

skrædermester *Mikkelsen* og *Bruno Jacobsen*, og damerne bringer de ædle give-re en tak for deres støtte, så festen kunne give en pæn lille sum til klub-bens slunkne kasse.

Kontingentet.

For at få lidt stabilisering i klub-bens økonomi, må vi selvfølgelig først og fremmest have orden i medlemmer-nes kontingentsindbetaling. Der er der-for truffet den ordning, at medlemmer-ne selv skal betale kontingentet på kas-sererens bopæl, Ryesgade 11, eller i Auto-Centralen. Kontingent, der ikke er indbetalt senest klubmødet i kvar-talsmånederne, vil blive opkrævet pr. giro på medlemmernes regning. Vis nu alle jeres gode sindelag og husk, at klubben er dig selv.

Sports Motor Klubben

»København«

Lørdag den 7. januar afholdt klubben sit årlige *juletræ* i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade. Der deltog ca. 110 børn, som fik godteposer, hvori de sam-tidig deltog i en lodtrækning om 2 løbe-hjul, udsat af et klubmedlem. Endvidere var udsat en motorcykle af Egon Wal-ther, som blev bortloddet ved amrk. lotteri. Festen forløb og sluttede som de sædvanlige S. M. K.-fester med stor succes.

Fastelavnsfesten afholdes Søndag den 19. februar på *Jægerkroen*, Gl. Køgevej. Tøndeslagning for damer og herrer. Præmie til det bedst pyntede køretøj. Der er ligeledes ringridning, hvor vær-ten, »Lille Søren«, har udsat en vandre-pokal i tretårnet sølv. — Samlet start fra Toftegårds Plads kl. 10.00. — Husk licensfornyelse; afleveres til forman-den.

S. W. Taga 6139v.

Sports Motor Klubben »Odin«

Juletræsfesten den 27. dec. på »Skan-dia« blev den helt store succes og de medlemmer, der blev hjemme, snød sig selv. Kl. 18,30 blev de ca. 100 børn sam-let efter størrelse, og til tonerne af »nissernes vagtparade« gik de ind til det smukke træ. Efter at have sunget

nogle smukke julesange legede børnene lidt omkring træet, hvorefter det blev væltet og plyndret. Så kom det store øjeblik, da gaverne skulle uddeles, og det kan nok være, at de store og smukke gaver blev modtaget med begejstring; der var: kælke, traktorer, lastbiler, lommelygter, spil og m.m. foruden en stor appelsin til hver.

Derefter spillede musikken op til dans for børnene til kl. 21, hvorefter det var de voksnes tur til at svinge »træbenet« med liv og lyst til kl. 24.

Det var atter en af de gode »Odin«-fester, og vi beder allerede nu vore medlemmer notere datoerne for vore næste fester: *Fastelavnssøndag slår vi katten af tønden*, stedet er ikke fastlagt endnu; og *lørdag den 25. febr.* løber vort store årlige karneval af stabelen, og det foregår som sædvanlig på »Skandia«, og bestyrelsen vil gøre alt for, at det kan blive lige så vellykket, som det var sidste år; men det kan I læse nærmere om i vort medlemsblad for februar.

Langæble.

Søborg og Omegns Motor Klub

Søndag den 19. febr. afholder klubben fastelavsfest i *Emdruplund*, kl. 11 prc. Der bliver tøndeslagning for damer og herrer, ringridning, fælles kaffebord og præmieuddeling. I lighed med tidligere år vil den smukkeste pyntede motorcykle blive præmieret. For at få en dag ud af det tager vi madpakken med og spiser den mellem de traditionelle begivenheder. Vi har fri disposition over hele haven og salen, så tag venner og bekendte med, der bliver rigelig plads alligevel. Prisen for alle her-

lighederne er 2.50 kr. pr. mandlig deltager, damer og børn deltager gratis.
Felix.

Aarhus Motor Klub

Træningstrial afholdes på *Hem Odde* *Søndag den 26. februar kl. 10.*

Der startes i følgende klasser:

Letvægter,

Solo,

Sidevogne.

Kammeraterne fra Randers og Silkeborg er inviterede. Anmeldelse senest 15. februar til fabrikant *Henning Pedersen*, Skovgårdsgade 8, tlf. 3118.

Hvem-ved-hvad?

Onsdag den 1. marts har vi revanche-match med Randers, og vi forventer, at alle møder op i lokalerne Søndergade 30, 1. sal.

Kontingent for 1950 bedes snarest indbetalt til kassereren, benzinforhandler *Holger Nielsen*, Vester allé 25, tlf. 265, hvis det ikke allerede er betalt til inkassatoren. Undgå standsning af medlemsbladet og bring kontingentet i orden nu!

Licens. Husk at forny licens inden løbssæsonen. Henvendelse inden 15. februar til kassereren. Ved fornyelse og bestilling af nye licens medbring førerbevis.

Klubaften i april: 5. april kl. 19.30 hos *Foldager*, Søndergade 30, 1.

Fastelavnsløjer. Traditionen tro slår vi også i år katten af tønden. Arrangementet vil i år blive særlig festligt. Blandt andet med præmiering af de bedst maskerede deltagere.

Nærmere enkeltheder og mødested vil hurtigst muligt blive tilstillet medlemmerne.
E. E. L.

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant *N. K. Pedersen*, Vasbygade 54. Tlf. Eva 5068.

Vicepræsident *Vald. Hoffmeyer*, Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.

Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4³, København K. Telf. Palæ 6368.

Fyens Motor Union: Formand, kørelærer *Arnold Nielsen*, Torvet 27, Bogen, tlf. 415. Sekretariat: *Jernbanegade*, Bogen, tlf. 391.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Kaj O. Nielsen*, Dannebrogsgade 52, Aalborg, tlf. 6762. —

Kasserer: *Egon Nielsen*, Graven 17, Horsens, tlf. 820. — Sekretær: *Kr. Kvist*, Teglværksallé 13, Ålborg.

Lolland-Falsters Motor Union: Formand *Anton Hansen*, Saxkøbing.

Sjællands Motor Union: Formand, faktor *Poul Rasmussen*, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV. —

Sekretariat: *Ingemannsvej 5*, København V., Luna 155.

Redaktør: *Carsten Meyer Petersen* (ansvarsh.). Privat: *Vingaardsallé 16*, Hellerup. Telf. *Helrup 3410*. Ekspedition: *Fortunstræde 4³*, Kbhvn. K. Telf. *Palæ 6368*.

Annonceekspeditionen: *H. C. Ørstedesvej 34*, Kbhvn. V. Telf. *Eva 8686*.

Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til *Fortunstræde 4*, København K. Afleveret til postvæsenet den 1. februar.

MOTOR OG SPORT

Ja, motorsport er dejlig, hvis man da ikke en mørk aften kører tom for strøm, thi da vil det bevirke at

motoren standser og lyset slukkes

Derfor bør De få Deres vogn eller motorcykle forsynet med et

DYMAX SPÆNDINGSRELÆ,

der sørger for, at køretøjet altid er velforsynet med strøm.

TELEFON 931



ROSKILDE

SPECIELT TIL **ANNONCØRERNE:**

De har nu bladet i »MOTOR OG SPORT«, Danmarks Motor Unions officielle — og eneste — medlemsblad.

Det udgår i 7.500—8.000 eksemplarer og må således regne med en læserkreds på ca. 25.000—30.000.

Hvert eneste eksemplar kommer i hænderne på en eller flere læsere, for hvem motorkøretøjet er en — man kan næsten sige hellig — livsinteresse. For dem og deres motorkøretøj er det bedste ikke for godt.

Har De en vare, De kunne ønske præsenteret for denne kræsne skare af virkelige kendere, da er stedet, hvor De skal henlede opmærksomheden på Deres firma, det blad, der går direkte til denne store forbrugerkreds —

MOTOR OG SPORT
*Danmarks Motor Unions
officielle Medlemsblad.*