MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Trialssæsonens indledning:

Fra Nimbus klubbens jubilæums dag- og nat-trial den 11. og 12. februar. Vinderen af senior-klassen: Ejvind Hansen, Odense.

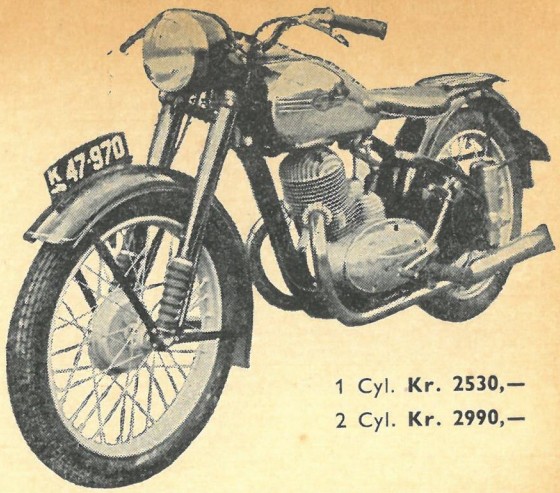
1 KR

MARTS 1950 5. ARG.

Maskinerne, der løser ethvert kørselsproblem!

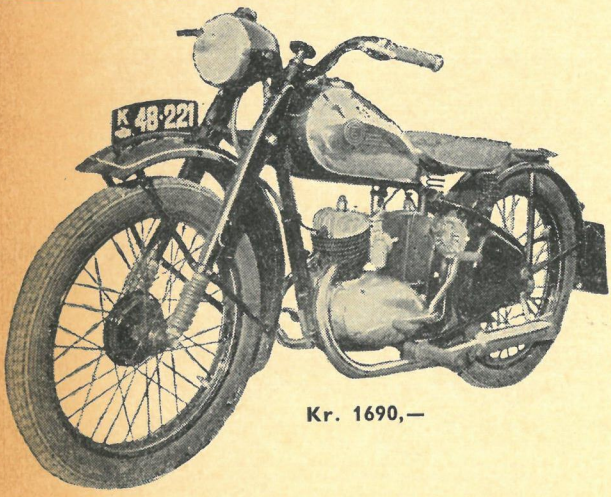
JAWA

Den ideelle motorcykle til al kørsel. Teleskopforgaffel, fjedrende bagstel, halvautomatisk kobling, kraftigt lysanlæg, saddel 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

CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordele, f. eks. teleskopforgaffel, 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 . Sejrøgade 2-4

Generalrepræsentant for tjekkisk Motorcykleindustri
VEJLEDNING - SERVICE - FABRIKSGARANTI

Gennemsnitlige oplag pr. nr. for året 1948/49 iflg. Dansk Oplagskontrol: **7.645 ekspl.**

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

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

1950 **MARTS** **5. årgang**

Forum igen . . . efter 16 år

Forum igen, ja, sådan har vi motorfolk vel lov til at sige og tænke nu, da vi står foran den oplevelse det er, at kunne gennemgå og studere alt, hvad det er muligt at samle af de nyeste og flotteste biler.

Det er sikkert sådan for de fleste af os, at med begrebet Forum, forstår vi automobil- og motorcykleudstillinger. Men det må jo samtidig indrømmes, at den forestilling er blevet noget udvandet i vor bevidsthed, idet det efterhånden er 16 år siden, vi sidst oplevede en biludstilling i Forum.

Man må ønske arrangørerne, Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører, al held og lykke med det initiativ og det lyssyn, som denne udstilling er et udtryk for.

Beslutningen om at lade afholde denne udstilling blev ganske vist taget, da importen af biler var så ringe som på intet andet tidspunkt efter krigen. Men den kendsgerning, at importen af personbiler stadig er så beskeden, at den næppe er i stand til at udfylde hullet fra de afgående, kasserede motorkøretøjer, berettiger så afgjort til at stille begrundede formodninger om en betydelig rigeligere personbil-import i den nærmest kommende tid.

Det er gang på gang blevet fremhævet, at det er en kortsynet og dårlig politik at lade en i vid udstrækning nedkørt motorpark rulle videre. Det betyder urimelige ekstraudgifter til arbejdsløn — samt til reservedele, benzin og olie — — — de sidste skal dog også betales i fremmed valuta — for slet ikke at tale om, i hvor høj grad færdselssikkerheden nedsættes med utidssvarende, tildels defekte, motorkøretøjer.

Alt for ofte ser man alderstegne benzin- og olieslugende motorkøretøjer med en årskørsel på mange tusind kilometer, hvis ejere gerne forlængst ville have udskiftet for derigennem at halvere benzin- og olieforbruget og dermed forbruget af udenlandsk valuta. — Men varedirektoratet er ikke i stand til at imødekomme den slags ønsker.

I de sidste par år har varedirektoratet årligt modtaget ca. 25.000 ansøgninger om et nyt person-motorkøretøj. I 1948 kunne kun ca. 10 procent af ansøgningerne imødekommes — i 1949 blev der givet ca. 3.000 indkøbstilladelser.

Det mærkes dog, at det nu, snart 5 år efter krigens ophør, er ved at blive rigtig galt med vognparken. Der køres nemlig omtrent lige så meget som før krigen — men den ikke udskiftede vognpark er blevet 5 krigsår plus 5 køreår ældre og mere udslidt.

Selvom formanden for automobilfordelingsnævnet, direktør, cand. polit. C. V. Jernert, overfor MOTOR OG SPORT udtaler, at der er lagt op til en personbil-

import for 1950 af det dobbelte omfang af 1949-importen — altså i hvert fald 6.000 personbiler —, så er endda dette antal, siger han, langtfra nok til at erstatte det antal personbiler, der i løbet af året nu er kørt så håbløst langt ned, at der overhovedet ikke længere er nogen redning for dem. Der er ikke længere nogen vej udenom skrotbunken for dem. De er uigenkaldeligt dømt til undergang.

Det ser heldigvis ud til, at også handelsministeren er klar over dette forhold og har sin opmærksomhed henvendt herpå.

Så det må derfor håbes, at denne udstilling virkelig i højere grad, end det ved dens planlæggelse så ud til, må blive en nyttig orientering for det publikum, der snart vil få mulighed for at erhverve sig et nyt motorkøretøj.

Foruden at den i al almindelighed vil blive en nyttig og belærende præsentation for et motorinteresseret publikum — og en sand øjenlyst for enhver besøgende.

Red.

Den XII. internationale

AUTOMOBILUDSTILLING I FORUM

En fortsættelse af rundgangen

I forrige nummer af »*Motor og Sport*« bragte vi en omtale af nogle af de på den smukke udstilling viste biler — nemlig de *billigste*, de *dyreste*, de *hurtigste*, de *største*, de *længste*, de *tungeste* etc. og enkelte af de *interessanteste nykonstruktioner*. Denne korte tekniske gennemgang omfattede Erla Bond Minicar, Mada Libelle 400, Rovin, Rolls Royce, Bentley, Delage, Delahaye, Jaguar 3½ l sport XK 120, Austin A 90 »Atlantic«, Cadillac, Lincoln, Cosmopolitan, Morgan, Saab-92, S 1, D.D., Panhard Levassor samt Rover.

Vi fortsætter her med denne gennemgang, idet vi tager så stort et udpluk af de biler, som vi kan få plads til. For restens vedkommende må vi henvise til udstillingens 100-sidede katalog.

Aero Minor, oprindelsesland Czekoslovakiet, den lille vogn til de store rejser, er forsynet med en 2-cylindret totakts motor med 70 mm boring og 80 mm slaglængde, som udvikler 20 hk. — cylindervolumen er 615,75 ccm. Benzintanken tager 25 liter olieblandet benzin. Den meget rummelige lille bil har ratgear, den vejer 690 kg, har en akselafstand på 2300 mm, måler fra kofanger til kofanger 4040 mm, og dens største bredde er 1420 mm. Den 4-personers sedan koster *uden* omsætningsafgift kr. 6.900 og *med* omsætningsafgift kr. 8.960.

Citroën »Berline 15«, oprindelsesland Frankrig. Den *store, 6-cylindrede* udgave har følgende tekniske data: 6 cyl., 78 × 100 mm boring og slaglængde, cylindervolumen 2867 ccm, kompression 6,2 : 1 77 hk. Benzintanken rummer 70 liter og oliesumpen 7 liter. Varmeanordningen er standard. Vægten: 1270 kg. Akselafstanden 3090 mm og længde fra kofanger til kofanger 4760 mm, største bredde 1790 mm.

Uden omsætningsafgift koster den billigste model af denne 6-cylindrede Citroën 16.200 kr., mens den *med* omsætningsafgift og leveringsomkostninger koster 22.850 kr.

Siden André Citroën for nu snart 17 år siden — det var i 1933 — bragte sin dengang opsigtsvækkende og uhyre dristige og originalt konstruerede bil på



Daglig Kl. 10-22.

GARDENS MUSIKKORPS

hver Dag Kl. 15.30-17.30 og 20-22

Entré: Voksne 2 Kroner, Børn 1 Krone



markedet, har den på mange områder været prototypen for senere tiders automobilkonstruktører. Forhjulstrækket i forbindelse med tandstangsstyringen, vognens lave tyngdepunkt og lange akselafstand, dens hydrauliske bremser og enestående affjedring med torsionsstænger på alle 4 hjul har altsammen medvirket til at give denne vogn dens strålende køreegenskaber, de udskiftelige cylinderforinger bidraget til at forlænge og billiggøre dens levetid.

Opel, oprindelsesland Tyskland, er hermed atter fremme på det danske marked, hvor dette General Motors tyske mærke før krigen havde så stor udbredelse. Foreløbig koncentrerer produktionen sig om de to modeller »*Olympia*« og »*Kaptajn*«.

Opel »Olympia« Coach er forsynet med en 4-cylindret topventil-motor med 80 mm boring og 74 mm slaglængde, cylindervolumen 1488 ccm. Den har kompression 6,25 : 1 og udvikler ved 3500 omdr./min. 43 hk. Benzintanken kan tage 35 liter og oliesumpen 3,25 liter. Denne model vejer 910 kg *med* benzin, olie, vand, reservehjul og værktøj. Akselafstanden er 2395 mm, største udvendige mål 4050 mm og største bredde 1564 mm. Den koster uden omsætningsafgift kr. 7.995 og *med* omsætningsafgift kr. 10.495.

Opel »Kaptajn« har en 6-cylindret topventil-motor med 80 mm boring og 82 mm slaglængde; cylindervolumen er 2500 ccm, kompressionen 6,25 : 1 og ved 3500 omdr./min. udvikler den 60 hk. Benzintanken er beregnet til 50 liter og oliesumpen til 4,60 liter. For den 4-dørs sedan gælder det, at den *med* benzin, olie, vand, reservehjul og værktøj vejer 1210 kg. Akselafstanden er 2695 mm, længden mellem kofangerne 4260 bb og største ydre bredde 1660 mm. Den model koster *uden* omsætningsafgift 11.355 kr. og *med* omsætningsafgift kr. 15.335.

Esso

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Oldsmobile, oprindelsesland U.S.A., også et af de gode, gamle amerikanske og General Motors-mærker, udstiller af dette mærke to modeller, begge med 4-dørs de luxe sedan'er som den billigste udgave, nemlig *serie »76«*, der er forsynet med en *6-cylindret* motor med sidestillede ventiler og *serie »88« (Rocket)*, der har en levende *8-cylindret* topventilet motor i V-form under motorhjælmen.

De to modeller udviser ensartede chassis- og karosseridimensioner, nemlig: Akselafstand 3035 mm, længde fra kofanger til kofanger 5130 mm og største bredde 1909 mm. Benzintanken tager 68 liter og oliesumpen 4,7 liter; varmeapparat er standardudstyr.

Serie »76« har for den 6-cylindrede motor med sidestillede ventiler følgende data: 89,69 mm boring og 111,12 mm slaglængde, cylindervolumen 4210 ccm. Den udvikler 105 hk. ved 3400 omdr./min., kompressionen er 6,5 : 1. Vægten for denne vogn er 1576 kg *med* benzin, olie, vand, reservehjul og værktøj.

Serie »88« (Rocket) udvikler med sin V-8 topventil-motor 135 hk. ved 3600 omdr./min. Den har 95,25 mm boring og 87,31 mm slaglængde, cylindervolumen: 4970 ccm. Kompression: 6,64 : 1. Denne model vejer *incl.* benzin, olie, vand, reservehjul og værktøj 1711 kg.

Den sidstnævnte koster *uden* omsætningsafgift 29.700 kr. og *med* omsætningsafgift kr. 44.320.

Pontiac, oprindelsesland U.S.A., er det ene af General Motors to mærker, der er forsynet med sideventilet motor. Den 6-cylindrede motor udvikler ved 3400 omdr./min. 90 hk. Den har 90,5 mm boring og 101,6 mm slaglængde, cylindervolumen 3,930 ccm, kompression 6,5 : 1. Benzintanken rummer 66 liter og oliesumpen 4,7 liter. Alle modellerne er

forsynet med varmeapparat som standardudstyr. *Med* benzin, olie, vand, reservehjul vejer den 2-dørs de luxe sedan, serie »25« 1623 kg. Dens akselafstand er 3048 mm, og den måler 5143 fra kofanger til kofanger; største bredde er 1922 mm.

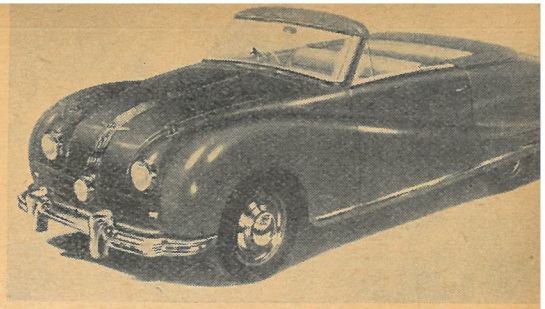
Den koster *uden* omsætningsafgift kr. 25.000 og *med* omsætningsafgift kr. 36.800 for 2-dørs de luxe sedan.

Skoda 1102, oprindelsesland Czekoslovakiet, er en af kontinentets tiltalende og nøgterne biler, en hverdagens brugsvogn med mange tiltalende tekniske egenskaber. Den er forsynet med en 4-cylindret topventilet motor med 68 mm boring og 75 mm slaglængde, cylindervolumen 1089 ccm, der udvikler 32 hk. ved 3500 omdr./min.; kompressionen er 6,3 : 1. Den har våde udskiftelige cylinderforinger, og chassis'et er centralsmurt. Benzintanken er beregnet til 35 liter, og oliesumpen rummer 3,9 liter. Vognens vægt er 930 kg, akselafstanden er 2485 mm, største udvendige længde er 4050 mm og største bredde 1500 mm. Skoda har ratgear, uafhængig affjedring på alle fire hjul og forfjedrene er forsynet med hydrauliske bremser, og den koster *uden* omsætningsafgift kr. 9.965 og *med* omsætningsafgift kr. 13.250.

Triumph Mayflower, oprindelsesland England, er uden tvivl en af de biler, der vil give anledning til mest diskussion, takket være dens udtalt *særprægede* udseende og fordi den samtidig i sine dimensioner og i sin prisklasse er overkommelig for det danske markeds publikum.

Den udstillede saloon har en 4-cylindret motor med sidestillede ventiler med en boring og slaglængde på 63 mm og 100 mm, hvilket giver 1247 ccm-Kompressionen er 6,1 : 1, og den udvikler 38 hk. ved 4200 omdr./min. Benzintanken tager 37 liter, oliesumpen 4¼ liter, og den vejer 915 kg. Akselafstanden er 2134 mm, største længde 3886 mm og største bredde 1549 mm.

Den har termostatreguleret kølesystem med pumpecirkulation, automatisk tændingsregulering, ratgear, Lockheed hydrauliske bremser, uafhængig forhjulsaffjedring med spiralfjedre, hydrauliske støddæmpere af teleskoptypen etc.



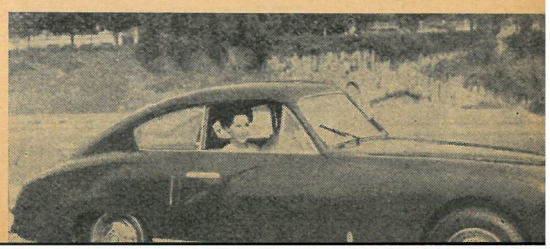
Et eksempel på elegant italiensk specialkarosserikunst: *Fiat* 1100/S med et *Pinin Farina*-karosseri.

Ved redaktionens slutning var priserne for denne helt nye model endnu ikke udregnet for det danske marked.

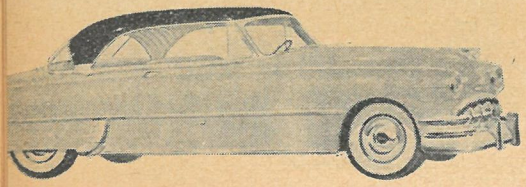
Den store *Triumph* fremtræder med en 4-cylindret topventil-motor, der ved 4200 omdr./min. udvikler 68 hk. Dens boring er 85 mm, slaglængden 92 mm, cylindervolumen 2088 ccm, kompressionen 6,7 : 1. Motoren er forsynet med våde, udskiftelige cylinderforinger. Vognen har ratgear, uafhængig forhjulsaffjedring og bagtøj forsynet med krængningsstabilisator. Også denne model er monteret med det specielle letmetal-karosseri af »knivsægg«-typen (»Knife-edge«), der byder på god plads til 5—6 personer, som har meget frit udsyn, og vognen har specielle Dunlopillo-sæder. Benzintanken rummer 68 liter, oliesumpen 6,8 liter, og bilens vægt er 1280 kg. Den har en akselafstand på 2743 mm, største ydre længde 4546 mm og største bredde 1625 mm. Denne model er så ny, at det endnu ikke har været muligt at få udkalkuleret dens pris, da MOTOR OG SPORT går i trykken.

Tatraplan, oprindelsesland Czekoslovakiet, er dette lands *store* bil, som allerede for over en halv snes år tilbage vakte opsigt ved sin ultra-originale konstruktion med den hæk-ophængte, luftkølede motor og de aerodynamiske linier.

Den 4-cylindrede, topventilede motor har »kvadratiske« dimensioner, 85 × 85 mm boring og slaglængde, cylindervolu-



Rekordbilen Austin a 90 »Atlantic«, som vi omtalte i sidste nr.



En af General Motors eleganteste »mellemstørrelse«-vogne: Catalina Super De Luxe Sport Coupe, elfenbensfarvet med rustfarvet overdel.

men 1950 ccm. Den udvikler 52 hk. Benzintanken tager 55 liter, varmeapparat er standardudstyr, og fuldt køreklar vejer vognen ca. 1200 kg. Den måler 2700 mm mellem akslerne, 4540 mm mellem kofangerne, og dens største bredde er 1670 mm. *Uden* omsætningsafgift koster tatraplan kr. 14.785 og *med* omsætningsafgift kr. 20.477.

Folkevognen VW, oprindelsesland Tyskland, måske den bil i verdenshistorien, der har fået den største og mest langvarige forhåndsomtale. Der skulle gå det meste af 15 år fra den dag, den først kom i folkemunde og de første købere begyndte at indbetale afdrag forskudsvis på den — til den blev en realitet, en salgsvare — og da for helt andre købere. Dens ydre er velkendt — dog har den i den seneste tid undergået adskillige forandringer til det bedre, og den fremtræder nu i 5 typer: som standard sedan, luksus sedan, 2-personers cabriolet, 4-personers cabriolet og station wagon. Dens 4-cylindrede, topventilede 25 hk. motor har 75 mm boring og 64 mm slaglængde med 1131 ccm cylindervolumen; compressionen er 5,80 : 1. Benzintanken er i stand til at tage 40 liter, oliesumpen 2,5 liter, og vægten er holdt nede på 725 kg. Akselafstanden er 2400 mm., længde fra kofanger til kofanger 4050 mm, og dens største bredde er 1540 mm.

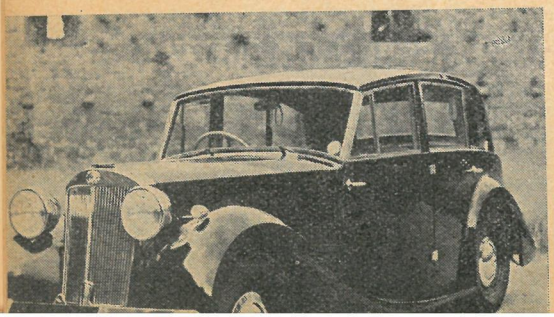
Som 2-dørs sedan koster den *uden* omsætningsafgift kr. 6.336 og *med* omsætningsafgift kr. 8.170,40.

Hansa, oprindelsesland Tyskland (U. S.-zone), er nu atter gået i produktion efter krigen. *Hansa 1500* udstilles som en 2-dørs saloon. Den har alle fire hjul uafhængigt affjedret, og varmeapparat er standardudstyr. Dens 4-cylindrede topventilmotor udvikler 48 hk. ved 4000 omdr./min. Den har 72 mm boring og 92 mm slaglængde, cylindervolumen 1498 ccm og kompression er 6,3 : 1. Vognen har en 40-liters benzintank og vejer 1075 kg. Akselafstanden er 2600 mm, den måler 4450 mm fra kofanger til kofanger, og største bredde er 1620 mm.

Volvo PV-444, oprindelsesland Sverige, er det yngste skud på vort broderlands gamle Volvo-bilstamme. Gennem årene har den store Göteborg-fabrik præsteret over 100.000 biler. Da Volvo PV-444 nogle år efter krigen efter store fødselsveer (takket være materialemangel) blev modtaget med begejstring — og de få danske, der fik lejlighed til at stifte bekendtskab med den, betragtede den med misundelse, fordi den af dimensioner og medfødte egenskaber havde så mange ideal-mål, som vi her i landet ville stille for en lille mellemklasse-bil.

Den er forsynet med en 4-cylindret topventilmotor, der ved 3800 omdr./min. udvikler 40 hk. Boring og slaglængde er 75 × 80 mm, cylindervolumen 1420 ccm, kompressionen 6,4 : 1. Benzintanken rummer 35 liter, oliesumpen 3 liter, og vognens vægt er 925 kg. Akselafstanden er 2600 mm, længden mellem kofangerne 4365 mm og største bredde 1580 mm. *Uden* omsætningsafgift vil den herhjemme koste kr. 10.400 — og *med* omsætningsafgift kr. 13.940.

Volvo-fabrikerne havde håbet at kunne udstille et prøvechassis af den nye 6-cylindrede droske, men det lykkedes ikke at få det færdigt til udstillingen. Produktionen af *den nuværende 6-cylindrede* model er standset for at give plads for nyskabningen, så derfor møder Volvo kun med denne ene — i vort naboland uhyre populære — model.



Triumph med Knife-edge karosseriet

Hvordan er benzinpriserne i udlandet?

Turistsæsonen står nu for døren, og på forespørgsler udefra — fra medlemmerne — kan vi forstå, at der er adskillige, der planlægger udenlandsrejser i år.

Danmarks Motor Union vil gerne være alle medlemmerne behjælpelig med at tilrettelægge deres rejser og forberede dem, så medlemmerne kan få det mest mulige ud af dem.

Vi er således blevet forespurgt, hvordan benzinpriserne ligger i udlandet. Vi har ladet forespørgslen gå videre til *Esso*, der elskværdigst har fremskaffet de sidste nye dagspriser fra sine udenlandske forbindelser.

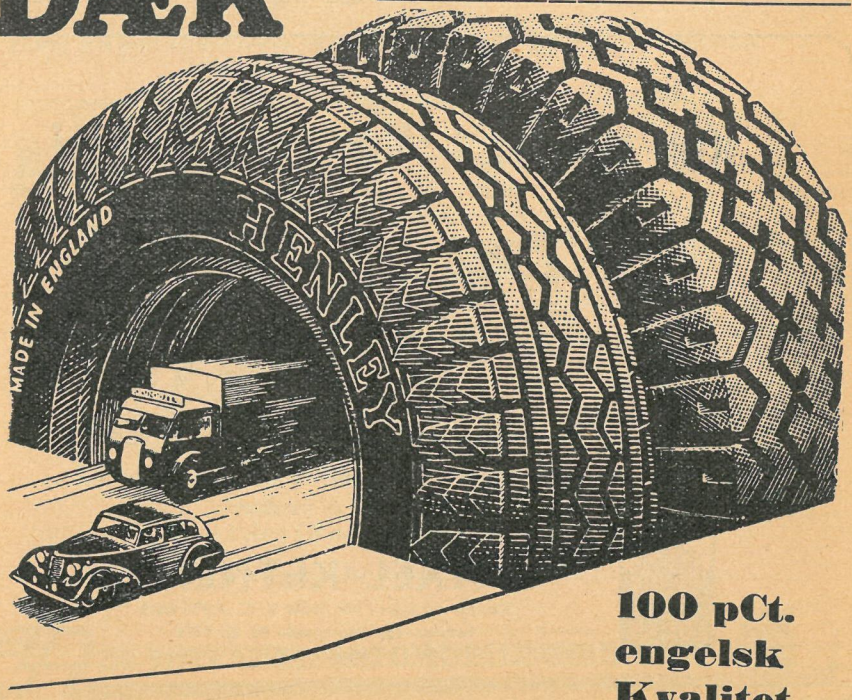
Vi bringer dem her:

Sverige: 72 sv. øre = 96 danske øre; Norge: 90 norske øre = 88 d. øre; Finland: 24 finmark = ca. 72 d. øre; Holland: 0,285 Gylden = 52 d. øre; Belgien: 5,10 Belg.-frcs. = 71 d. øre; Tyskland (Vestzonen): 0,60 vestmark = 99 d. øre; Frankrig: 42,75—46,36 frcs. = 85—92 d. øre; England: 2 sh. 3 d. pr. gallon = 51 øre pr. liter.

Italien har ingen officielle kurser — kun clearing, så det er meget vanskeligt at opgive nogen fast benzinpris for dette land.

Fra Spanien meddeles det, at benzinen her sælges gennem statsmonopolet til 4,25 pesetos pr. liter. Det skulle omregnet efter nugældende clearingkurs svare til 2,68 kr. pr. liter, men efter turistkursen svarer det til 1,15 kr. pr. liter.

HENLEY DÆK



100 pCt. engelsk Kvalitet

Letvægtsmotorcyklerne får deres chance

Lettelser i passager-bestemmelserne

Midt i februar måned besluttede justitsministeriet sig til at fjerne et irritationsmoment, som flere gange har fået vore læsere til at reagere: Der vil nu blive udsendt nye og mere lempede bestemmelser m. h. t. letvægtsmotorcyklerne og bl. a. også deres anvendelse til befordring af *to* personer.

Det har været en kilde til irritation både for forhandlerne og for ejere af det nye, lette befordringsmiddel, at man ikke måtte have en passager med på bagsædet, selv om fabriken oplyste, at maskinen var konstrueret med henblik på bagsæde.

Her i *Motor og Sport* har vi allerede for måneder tilbage efterlyst lidt større menneskelighed og forståelse og en noget mere praktisk formulering af de gældende regler, der tidligere overlod forskellige skøn til de lokale motorsagkyndige, hvilket kunne bevirke, at hvad der var tilladt i een politikreds var forbudt i en anden. Og en sådan situation er jo ikke holdbar i et praktisk indrettet samfund.

De nye bestemmelser tilstræber altså lempelser og ensartethed.

Lederen af de motorsagkyndiges kontor, civilingeniør *J. Voltelen*, med hvem vi tidligere har drøftet sagen, meddeler overfor *Politiken* nærmere enkeltheder om de nye retningslinjer.

— Det er rigtigt, at der hidtil har hersket nogen uklarhed med hensyn til bestemmelserne om bagsædepassagerer, idet ministeriet ikke før har givet bestemte holdepunkter, siger ingeniør Voltelen. I praksis har man i de fleste af landets politikredse forlangt, at mo-

Kør sikkert – Kør med Lucas!

Forlang altid originale LUCAS reservedele hos Deres forhandler, så er De sikker på at få det bedste.



B104

ELEKTRISKE START- & LYSANLÆG

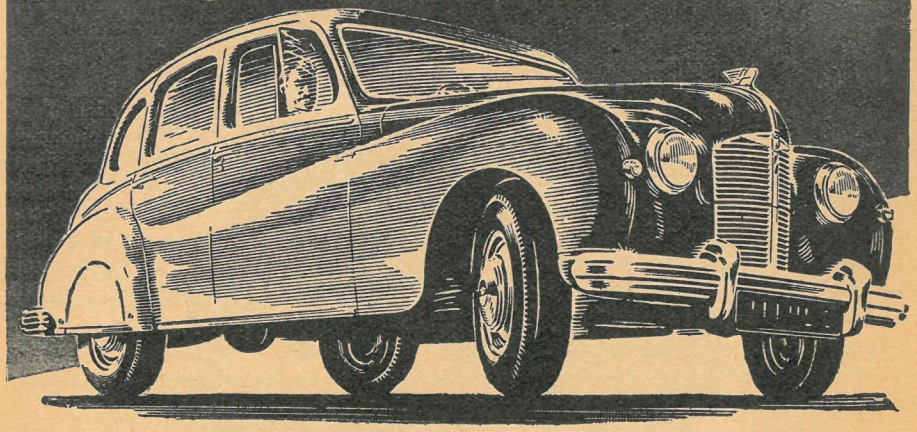
— *det er kvalitet!*



AXEL KETNER

Kontor og lager: Nr. Vold 9. C. 4195—6819
Service-afd.: Nørregade 40. C. 9279
København K.

AUSTIN



SE FØRST AUSTIN

på stand nr. 1

Den engelske Vogn, der passer til danske forhold

A 40
DEVON

- 40 HK. topventilet motor
- Venstrestyring
- Hydromekaniske bremser
- Uafhængig affjedrede forhjul
- Solskinstag
- Varmeapparat og Dugfjerner
- Rummeligt bagagerum
- Ventilationsrude

A 70
HAMPSHIRE

- 70 HK topventilet motor
- Venstrestyring
- Ratgear
- 3-personers forsæde
- Hydromekaniske bremser
- Uafhængig affjedrede forhjul
- Solskinstag
- Varmeapparat og dugfjerner
- Ekstra rummeligt bagagerum
- Værktøjsbakke i bagklap.

Se i dag i Forum på stand nr. 1
den vogn, De køber i morgen

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S

TRI-ANGEL

ODENSE - KØBENHAVN - AARHUS - AALBORG - ESBJERG

torcyklens egenvægt *ikke* var *under* 100 kg, og det betød, at adskillige af de små letvægtsmotorcykler ikke kunne få bagsæde.

Nu vil alle 125 cc motorcyklerne kunne få lov at køre med en passager, dog med enkelte undtagelser. Justitsministeriet har nemlig fastsat tre betingelser for, at en motorcykel kan godkendes til bagsæde.

For det første må det af fabrikens katalog eller af en skriftlig meddelelse fra fabrikanten fremgå, at motorcyklen efter sin konstruktion er beregnet til at kunne tage en passager på bagsædet.

For det andet forlanges det, at motorcyklens egenvægt er mindst 75 kg og vel at mærke med det standardudstyr, den kommer fra fabriken med og uden bagsæde. Det kan altså ikke nytte, at man hænger ekstra ting på for at få vægten bragt op til de 75 kg.

Endelig bestemmes det, at trykket på forhjulet ved motorcyklens belastning med to personer à 75 kg udgør mindst 25 pct. af maskinens største vægt med fuld belastning inklusive olie og benzin.

Det bør dog i samme forbindelse tilføjes, at det ikke er uden *betænkelighed,* at myndighederne er gået med til disse lempelser. *Og i egen interesse bør folk være fornuftige og varsomme,* når de kører med passagerer på bagsædet.

Vi har adskillige eksempler på, at stel har taget skade ved belastning med to personer, og det må synes klart, at man ikke på en spinkel letvægtsmotorcykel bør have to meget store og tunge folk. Det er også forkert, at en lille, spinkel person sidder på førersædet med en kraftig sværvægter som passager på bagsædet.

Man bør indrette sig efter forholdene, slutter ingeniør Voltelen sin udta? lelse, og det gælder naturligvis alle motorkøretøjer, at man ikke bør udsætte dem for en overbelastning eller uhensigtsmæssig vægtfordeling. Men ministeriets bestemmelser vil nu blive udsendt til de motorsagkyndige over hele landet.

Sjællands Motor Union

Vinterhalvårets *sidste medlemsaften*
afholdes
torsdag den 9. marts, kl. 19.30
i »*Karnappen*«,
Niels Hemmingsensgade 10. .....

Husk at reservere billetter hos klubformændene i god tid.

Af programmet fremhæves: *Populært rejseforedrag.*

P. b. v.
Edgar Hansen.

Royal Enfield førende i sin klasse.

Norton vinder af 22 TT-løb.

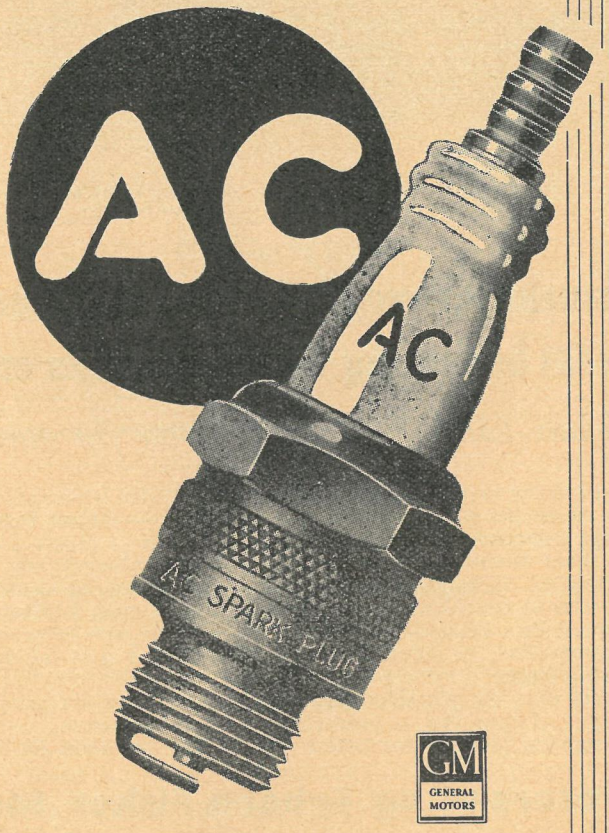
Francis-Barnett Englands førende letvægtsmotorcykel. 125 og 200 ccm.

Nærmeste forhandler opgives

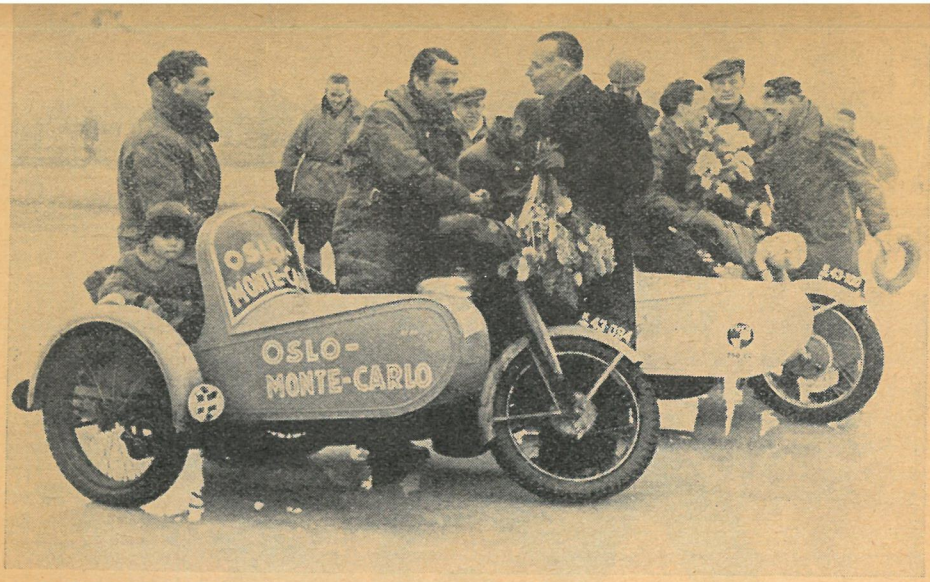
ØST for Storebælt af:
NELLEMANN & DREWSEN A/S
København K. C. 9846

VEST for Storebælt af:
VILH. NELLEMANN A/S
Randers Tlf. 1730

SKIFT TIL



AC TÆNDRØR



De fire Monte Carlo-motorcyklister modtager på Genforeningspladsen før isløbet den officielle hyldest fra D.M.U.s præsident og S.M.U.s formand.

De fire danske sidevogns-køreres raske bedrift har vakt beundring og opsigt viden om

De fire gutter fortæller her om deres tur fra start til mål

Vi nåede lige i sidste nummer af **Motor og Sport** at få den lykkelige og imponerende afslutning med på de fire motorcyklister, **Erhard Fisker — Skjold Petersens** og **Orla Knudsen — Aage Andersens** eget lille — men anstrengede — Monte Carlo-løb.

Vi ved alle, hvor storstilet, de blev fejret ved deres tilbagekomst til den danske vinter: Modtagelse på Rådhuspladsen, æresrunde ved isløbet på Genforeningspladsen den 4. februar, efter at præsidenten for Danmark Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen, havde overrakt dem blomster. Og endelig hvordan de som belønning for vel gennemført sportsmands-dåd, fik overrakt en motorcykle hver især fra deres respektive fabrikker, **Jawa** og **Puch.**

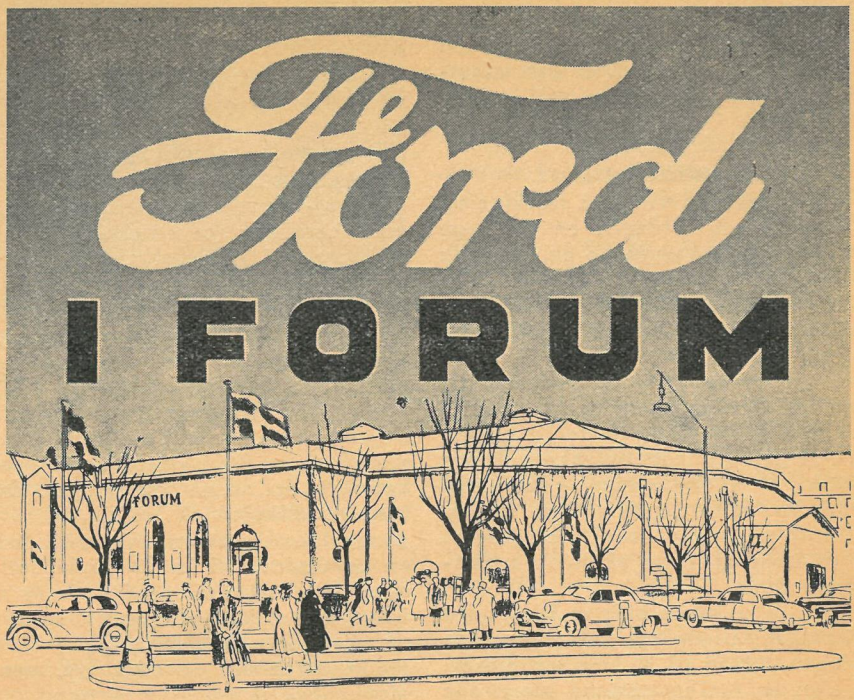
Og det må vel også fra alle sider erkendes, at det var en fin præstation, der her blev lagt for dagen af disse fire — overvejende — **sprinter**-kørere.

Motor og Sport har ladet de fire kørere selv fortælle om deres tur for sine læsere.

Skjold Petersen og Erhard Fisker fortæller:

— Det var onsdag aften d. 11. januar, jeg hørte et lille forlydende om, at en Jawa-motorcykle skulle køre med på Monte Carlo-distancen, fortæller *Skjold Petersen,* så næste dag henvendte jeg mig til grosserer *O. E. Andersen,* der har generalagenturet for *Puch*-motorcyklerne, og han var straks indforstået med, at det kunne være morsomt at prøve en 250 ccm. Puch med sidevogn i det lange, anstrengende løb — jeg skulle blot finde en makker. Det kunne så blive en fin sportspræstation, om der her fra Danmark mødte to sidevognskøretøjer.

— Min tanke faldt på *Erhard Fisker,* som jeg kender som en ualmindelig fin kammerat og sportsmand ... og når det drejede sig om en så lang og drøj tur, må man have en med, man kender og kan stole på i alle livets tilskikkelser. Jeg ringede så til Erhard og spurgte,



NYE OPLEVELSER og glade gensyn venter Dem på Ford's stand i Forum. Oplev de nye linier og den nye komfort og kraft i de engelske, franske, tyske og amerikanske Ford produkter ... og vær sikker på, at De i hver eneste model genfinder den uforlignelige Ford økonomi og Ford kvalitet. Vel mødt på Ford's stand i Forum!

FORD MOTOR COMPANY A/S

om han ville med en tur til Monte Carlo.

— Du er jo tosset, sagde han.

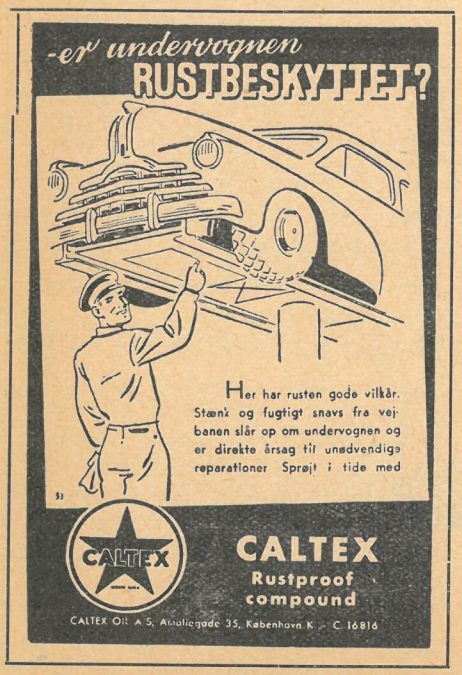
Men jeg satte ham lidt nærmere ind i planerne og efter kun et par minutters betænkning sagde han: »All right. Vi kører!«

Forberedelse og start

Fredag pakkede vi så en maskine ud og bestilte om lørdagen en sidevogn hos Acap; man lovede os en, der nok skulle holde til turen.

Efter at have overstået et endeløst renderi for at få indregistreringen og pas og grænsepapirer bragt i orden, kørte vi onsdag aften en prøvetur til Køge og torsdag aften kl. 19 startede vi så mod Stockholm, nåede Jönköping i 12—14 graders frost og ankom fredag d. 20. kl. 20 til Stockholm — undervejs havde der været stedvis tåge og isglatte veje. Lørdag den 21. kiggede vi lidt på byen og hilste på gamle motorkammerater.

Efter at vi havde haft et møde med motororganisationernes sekretærer om søndagen, løb vi på *Robert Nellemann*, der som en fin sportsmand inviterede os til at være med i en middag, som nogle Ford-kørere havde arrangeret i K.A.K. Bagefter startede vi mod Kungsholmen Politistation i 2. politidistrikt — den ligger i Hornsgatan — og vi fik der *afgangsstemplet 19.55.*

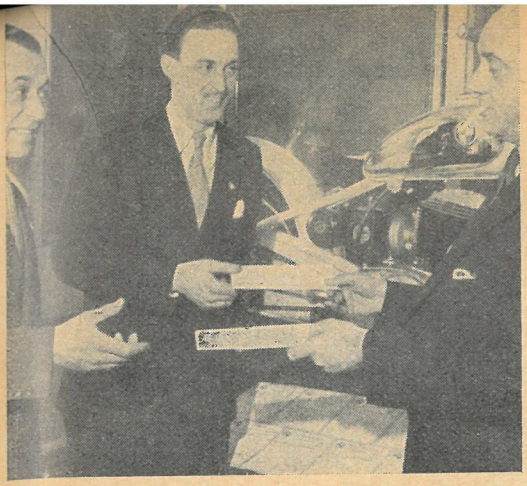


Dårlige veje, snetykning og dramatik.

Køreturen begyndte med yderst elendige vej- og vejrforhold, lige til vi nåede Norrköping, en strækning de fleste ellers gør på to timer, men som de nu var fem om. *Jönköping* passerede vi kl. kl. *3.30.* Vejen begyndte nu at blive bedre, men det tog fat med at sne mod Hälsingborg. Vi havde en meget dramatisk hændelse ved viadukten i Mjölby: vi blev blændet af en bil og mistede helt vejen — kom sidelæns gennem viadukten og fik i sidste øjeblik rettet køretøjet op. »A narrow escape«. Sneen blev efterhånden så kraftig, at vi engang pludselig befandt os midt inde i en bondegård; vi havde nogle hollændere i en Fiat efter os derinde — men begge fik vi hastigt snurret køretøjerne rundt og fortsatte mod Danmark. Hollænderen var en frisk fyr, som vi flere gange så noget til på turen.

Hälsingborg nåede vi kl. *8.55* og blev stærkt hyldet af svenske motorkammerater, som var mødt op, og som åbenbart næppe havde ventet at se os. Navnlig var *Raymond Sjöquist*, som kørte en 6-cylindret Citroen, en ganske storartet og brilliant sportsmand og kammerat og hjalp os med at komme over med den første færge, så vi kunne være i *København* kl. *10.55.* Kl. 12 kørte vi videre og hvilede os ud på vejen til Odense. På storebæltsfærgen fik vi vort sidste rigtige måltid mad, inden vi nåede Middelhavet. Til Odense ankom vi kl. 16.10, blev fotograferet og interview'et, afgik 16.45 og nåede den *dansk-tyske grænse kl. 19.55.*

Ved 1-tiden var vi i *Hamburg*, hvor den stedlige Puch-forhandler mødte op og overvældede os med forskellige gaver — og pudsede journalister og fotografer på os. Den tyske motorklub havde sørget for et overdådigt traktement og vi fik alt, hvad hjertet kunne begære. Kl. 1.15 blev vi sendt videre under politieskorte, som med fløjtende



Skjold Petersen og *Erh. Fisker* modtager ved festen på hotel Hafnia hver et gavebrev på e *Puch*. Det overrækkes dem af grosserer *O. E. Andersen*. Puch var til stede som festens tredie hædersgæst.

sirener bragte os ud til autostradaen i løbet af no time.

Hengelo nåede vi kl. *10.50*, fortsatte kl. 11, nåede *Amsterdam* kl. *17.30*, afgik kl. 17.40 og var 24 timer senere i hjertet af *Paris* efter en modbydelig og bitterlig kold køretur gennem Nord-Frankrig ... det blæste gennem marv og ben. Vi fandt takket være en svenskkyndig franskmand frem til politistationen *St. Denis*, hvor det tog os 1½ time at få de forskellige instanser af politistyrken til at forstå, at de blot skulle stemple vore papirer, så vi kunne komme videre — uden at vi havde i sinde at anfægte den franske stats retssikkerhed. Vi hyrede en taxachauffør til at vise os vej ud til vejen til Lyon. Han standsede midt foran indkørslen til et stort rutebilanlæg, hvor inspektøren omgående ville genne os væk, idet vi spærrede trafiken. Det viste sig, at chaufføren, der var en landsflygtig russer, førte alt sit bohave med sig i bilen, så da jeg lukkede døren op til forsædet, væltede alle hans ejendele ud på gaden og blokerede aldeles for indkørslen til rutebilstationen. Det gjorde rutebilstation-dirigenten helt hysterisk.

Men vi fortsatte vor støtte vej mod *Valence*.

I bøn for de to vikinge-motorcyklister før bjergturen.

372 km fra Paris i en lille by, *St-Germain-L'Espinasse*, et lille hundrede km fra *Lyon*, en flække med et halvt tusinde indbyggere, havde vi en rørende lille oplevelse. Vi ville tanke op hos en kromand, det viste sig, at han kunne tale tysk, og han inviterede os ind til kromor, som havde kaffe parat. Da han hørte om vore hensigter: at køre tværs gennem bjergene til Monte Carlo, sagde han, at det overhovedet var umuligt at komme igennem, det var aldeles ugørligt. Da vi fortalte ham, hvor vi kom fra, og at vi *skulle, kunne* og *måtte* igennem, faldt han på knæ og bad en bøn for os og slog korsets tegn.

Efter Valence nåede vi frem til bjergvejene. Der er næppe tvivl om, at her havde vi færre kvaler end de tunge biler — og mange af dem led da også her deres Waterloo. Vi nåede op i et par tusind meters højde. Her oppe i højlandet kørte vi et stykke tid i tåge. Puch'ens hovedtank var kørt tør, og vi kørte på reservetanken for at lade også den løbe tom. Derefter ville vi fylde op fra vor medbragte jerry-can, der var anbragt mellem cyklen og sidevognen med 20 liter, fyldt til randen.

6½ nattetime i de øde bjergegne uden benzin.

— Det var mig, der kørte på det tidspunkt, siger Skjold Petersen, og jeg havde sådan glædet mig til at komme af og ryge en cigaret og røre benene, når jeg havde fyldt tanken op. Da jeg tog reservedunken og løftede den op, føltes den så mærkværdig let. «Det var pokkers, tænkte jeg, hvor er du pludselig blevet stærk — eller skulle det være bjergluften, der har den virkning!«. Men ak! Det viste sig, at dunken var *tom*. Ikke en dråbe var der i den. Vinkeljernet, den var anbragt i, havde gnavet en revne i den og al benzinen var sivet ud. Der stod vi. På en øde, nattekold bjergvej, hvor trafiken er sådan, at hvis en lastbil sent om aftenen når frem til bjergene, standser de vognen og afventer næste dags komme, før de kører frem — personbil-trafik var der intet af. Erhard sov, da jeg standsede og gjorde den katastrofale opdagelse. Jeg hev og sled i ham for at få ham vækket og fortælle den sørgelige opdagelse. Det var svært, men da jeg endelig fik liv i ham, sagde han:

»Vrøvl. Reservedunken er jo fuld«. Og det var altså faktisk det, den *ikke* var. Kl. var godt 24. En enkelt diesellastbil passerede os, men den kunne ikke hjælpe os med brændstof. Hen på morgenen kom en Citroën-lastbil. Hos chaufføren købte vi 20 liter benzin og kom afsted igen. Da havde vi også haft 6½ times forsinkelse.

Trætheden melder sig — målet nås.

Fra det tidspunkt indtraf, hvad træthed angår, vor mest kritiske periode. Det skal indrømmes: vi *var* trætte og vi måtte ofte skifte.

Så ankom vi omsider til Nice. Det skal erkendes, at vi var så lidt stedkendte, at vi faktisk da troede, at vi havde nået rejsens mål. Vi opsøgte politistationen og blev hurtigt omgivet af tre forskellige politifolk, som skiftedes til at gøre os forståelig på engelsk, tysk og fransk, at der var 19 km tilbage til det endelige mål. Vi blev altså sendt videre, og blev stemplet tidspunktet kl. 7.30 i Monte Carlo. Inden vi kom af sted fra Nice var den os omringende politistyrke vokset til en snes stykker, og de bad os skynde os med at komme tilbage, så skulle de sørge for hotel til os og have forfriskninger parat til os. Så da vi nåede tilbage til Nice, kunne vi efter at have indtaget lidt føde gå lige på hovedet i seng, hvor vi sov fra kl. 9 morgen til kl. 16.

Lørdag var vi ude at se på Monte Carlo. Her traf vi Skoda-køreren og hans to sønner. De fortalte os, at Jawa'en var kommet først til vor store forbavselse, da vi ikke havde set noget til den, siden vi forlod den på autobahnen Hamburg-Bremen.

Vi besøgte bilklubben, hvor der lå et brev til os fra *Monaco Motorcykle Klub* med en invitation til en reception i *Hotel Renaissances* bar søndag kl. 17.30.

Borgmesterkys og leveråb.

Vi opholdt os nu i Nice til søndag formiddag og så os om i byen og omegnen. Af sekretæren for automobilklubben fik vi at vide, hvornår og hvor Monte Carlo Rallyets deltagere skulle defilere forbi fyrsten og han mente, at vi burde se det, så søndag middag kørte vi hen for at se det. Vi kørte hen til startstedet for bilerne, og da sidste bil var sendt afsted, blev vi vinket frem og inviteret til at deltage som sidste køretøj. Bagefter kom så bilerne med radio, presse og officials. Ad de snoede veje gik det til fyrstepaladset, hvor fyrsten under en strålende baldakin overværede forbidefileringen. Da bilerne var lidt længe om at få parkeret på torvet, blev der stop i flere afsnit. Ved et af disse kom en ældre herre løbende over mod os, trykkede os i hånden og bøjede sig over os med tilspidset mund, som om han ville hviske os noget i øret. Vi fik i stedet et smækkys på begge kinderne. Han vendte sig mod publikum og fortalte dem, hvem vi var og hvad vort lille køretøj havde præsteret og han udbragte et leve for os. Det viste sig at være Monaco bys borgmester, som havde ønsket at byde os velkommen.

Vi blev så parkeret foran slottet og så præmieuddelingen og forbidefileringen. Mod forventning blev også vi vinket frem. Præsidenten ønskede os tillykke og udtalte, at da disse to danske motorcyklekøretøjer havde kørt ruten uden for konkurrence og således ikke kunne erhverve nogen præmie eller plaquette, ville han udbringe et leve for os som tak for vor sportsbedrift.

Invitation, hjemkomst - og Puch-gaver.

Derfra tog vi til Hotel Renaissance til receptionen, hvori også præsidenten for Lyon motorcykleklub deltog. Vi blev fotograferet og interview'et og inviteret til at deltage i et Monte Carlo

SVOGERSLEV KRO

er samlingsstedet for motorfolk —

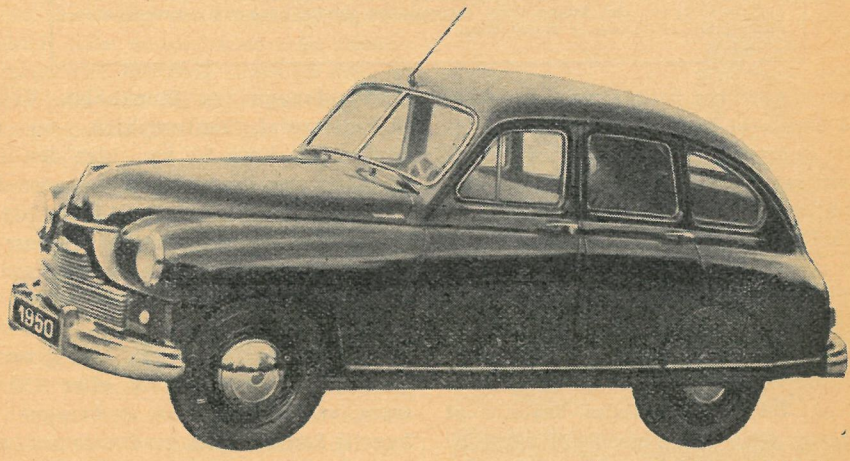
Der er maden og kaffen altid god og til rimelige priser. — Lokaler til fri afbenyttelse for trial-, orienteringsøvelser o. lign.

Tlf. Svogerslev 30 **A. Christensen**

NORDISK DIESELAUTO

BUDWAIN

★ SE ENGLANDS MEST MODERNE VOGN



★ — en af seværdighederne, som samler publikum om *stand 5* på udstillingen i Forum.

STANDARD VANGUARD 1950

VANGUARD'en er den engelske kvalitetsvogn i amerikansk stil. Den er ved at blive en af de populæreste vogne i Danmark. Rummelig og elegant, med en fænomenal motor, et nyt, let gearskifte og indkapslede baghjul. Den nye model har endnu bedre plads for passagererne på bagsædet og midterarmlæn på forsædet.

A/S NORDISK DIESELAUTO

KØBENHAVN SV — ET B & W SELSKAB — CENTRAL 3812

Rallye for motorcykler, som klubben agter at arrangere til sommer, et løb på 1250 km med start fra Bruxelles for deltagere fra Skandinavien. Vi accepterede, hvis det var os muligt.

Da vi nærmede os København igen, blev vi i Glostrup modtaget af et halvt hundrede motorcyklister og ved en lille festlighed på Hotel Hafnia tirsdag d. 7. februar overrakte grosserer O. E. Andersen os som en gave fra Stayer-Daimler-Puch-fabrikerne — en Puch magen til den, vi havde kørt på — samt en invitation fra fabriken i Gräz til et besøg og ophold på fabriken.

Erhard Fisker og Skjold Petersen.

Aage Andersens og Orla Knudsens egen beretning

Den 12. januar 1950 var der et lille kaffemøde hos *Erik Orth* på Havsgården, hvor bl. a. *Aage Andersen* og *Orla Knudsen* var til stede. I aftenens løb faldt talen på Monte Carlo-løbet, og der blev fremsat forskellige meninger om den sportslige værdi af et sådant automobilløb, og hvor anstrengende eller let det eventuelt ville være at køre et sådant billøb. Næ, kør turen på motorcykel, det kunne være morsomt og måske også lidt vanskeligere end i bil. »Vi prøver,« sagde Orla.

Der var mange problemer, bl. a. med at få etableret kontroller og få sat det hele i sving på de 8—10 dage, der var til den fastsatte startdag. Og hvorledes med at sove? Det ville være usportsligt og farligt at prøve at køre i 3 døgn i træk uden søvn.

»Vi skruer en sidevogn på motorcyklen og sover i den,« foreslog Aage, — og så var den sag i orden. »Vi starter fra Oslo,« blev det enstemmigt vedtaget, og det blev ligeledes bestemt at bruge en *Jawa 350 ccm*, 2-cylindret til turen. Motorcyklen blev taget hjem fra Frihavnen, og en *Acap* letvægtssidevogn blev spændt på, og køretøjet blev indregistreret.

Arbejdet med at få alle papirerne i orden blev fordelt mellem os, en ordnede carnét på motorcyklen, en anden kørecertifikat, internationale førerbeviser. Norske, svenske, belgiske og franske penge blev tryllet frem hos venlige bankforbindelser.

Sidevogn — og enormt overlæs.

Det blev i mellemtiden onsdag den 18., og vi erfarede, at de to motorkørere *Erhard Fisker* og *Skjold Petersen* agtede at starte på en Puch motorcykle med sidevogn fra Stockholm. Vi fik indregistreret motorcyklen, og den havde kun kørt 50 km, idet den forløbne tid var gået med at nedgeare den. En Jawa 350 ccm vejer 120 kg og er bygget til at transportere 160 kg; nu var der påmonteret en sidevogn med en vægt af 80 kg. Vi to i fuld mundering med bagage, reservehjul og extra benzin og olie vejede 230 kg; det giver en samlet vægt på 310 kg eller 150 kg mere, end motorcyklen er beregnet til, hvortil kommer den vindmodstand, som en sidevogn forårsager. Altså lagde vi hovederne i petroleum og regnede en gearing ud, som skulle være hensigtsmæssig for turen, både på Autobanen og i Alperne. En nedgearing på 12 procent viste sig at være god.

Torsdag morgen startede vi fra København mod Oslo. Vi kørte lidt småt derop for at køre motorcyklen til. Efter 12 timers kørsel nåede vi Oslo, hvor vi omgående gik i seng i K. N. A.s hotel. Fredag og lørdag gik med at se lidt på byen og omegnen; bl. a. var vi ude at stå lidt på ski. Søndag stod vi op kl. 11, godt udhvilede, men alligevel meget spændt på at komme af sted. Orth havde ordnet kontrollen, således at mo-

torcykleunionerne kontrollerede os på turen ned til Frankrig; derefter skulle kontrollen foregå på politistationerne.

Så går starten ...

Vi gjorde os klar til start, og kl. 19 sendte generalsekretæren for Norsk Motorklub, *C. V. Johannesen,* os af sted; og med hurraråb fra flere hundrede interesserede tilskuere med vore norske motorkammerater i spidsen gik det ned ad »Carl Johan« med en strækning på 3.088 km foran os. Der var flere motorkøretøjer, der fulgte os et stykke på vej, men snart var vi alene på de mørke, spejlglatte og isede veje, hvor de første vanskeligheder viste sig; da vi skulle op over en stigning ved *Holten,* ville motorcyklen ikke trække, da baghjulet snurrede rundt på isen. Vi måtte løbe ved siden af, til vi nåede toppen, hvorefter det gik fint nedad, hvor vi fik øje på en rød lygte forude, som vi regnede med var en baglygte på en bil. Da vi var ca. 100 meter fra lygten, opdagede vi, at det var lygten på en jernbanebom, der var nede. Vi var så heldige at finde en indkørsel til et mejeri, hvor der heldigvis var gruset så meget, at vi fik bremset op, således at vi med en mere hensigtsmæssig fart kunne nærme os bommen. Kl. ca. 23.30 passerede vi *den svenske grænse,* hvorefter vi kunne sætte farten lidt op. Kl. 3.00 passerede vi *Göteborg,* hvor Harald Hertz kontrollerede os og beværtede os med varm chokolade og desuden forsynede os med termoflasker. Kl. 8.30 om morgenen vuggede vi på sundet, og kl. 10.00 var vi i *København,* hvor præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant *N. K. Pedersen,* stemplede vor kontrolbog. Vi blev godt beværtet hos *K. D. A. K.* i Nørre Farimagsgade, hvor vi iøvrigt straks blev kaldt til mikrofonen af Gunnar »Nu«-Hansen til et interview til Aktuelt kvarter.

Kl. 13.15 var vi i *Korsør,* og kl. 15.46 blev vi kontrolleret af *Fyns Stifts Motor Klub* og blev iøvrigt godt beværtet af motorveteranen *Bruun-Larsen.* Turen gik videre over Lillebæltsbroen, ned gennem Sønderjylland, og vi nåede *Grænsen* kl. 20.20 mandag aften.



Orla og Aage stiller sig op for fotografen i Paris.

Fin modtagelse i Hamburg.

Kontrollen i *Hamburg* skete kl. 1.00 om natten, og også der blev vi fint beværtet med kaffe, smørrebrød, frugt, cigaretter og chokolade samt fik overrakt små gaver såsom cigartændere, landkort m. m.

Atter kørte vi ud på de mørke veje

mod Bremen. På autobanen gik lyset ud. Ved eftersyn af dynamoen, som vi ville stille til mere ladning, var vi så uheldige, at fjederen, der holder kullet på plads, smuttede fra os og var umulig at finde igen. Efter at have opbrugt begge vore lommelygter måtte vi opgive søgningen, og vi ventede på dagslys, hvorefter vi fortsatte så småt i dæmringen til *Hengelo*, som vi passerede kl. 14.00 om tirsdagen.

Amsterdam blev passeret kl. 18.00, og Haag blev afstemplet kl. 21.00 af den derværende Jawa-importør, Beers, som gav os en aldeles strålende modtagelse med mad o. s. v.

Bruxelles passerede vi desværre på et tidspunkt, hvor den store motorudstilling var lukket. Det havde ellers været vor tanke at se udstilingen. Kontrollen der er noteret til kl. 7.00 onsdag morgen.

På jagt efter konkurrenterne.

Ved indkørslen i Belgien konstaterede vi, at Puchen var passeret grænsen 6 timer før. Vi havde da et mål at køre efter. Vi ville konstatere, hvor meget vi kunne køre ind på Puchen i Belgien; vi gassede Jawaen, og humøret steg kendeligt, da vi ved *grænsen til Frankrig* konstaterede, at Puchen havde passeret 3 timer før os. Vi var klar over, at vi havde en chance for at passere Puchen inden Monaco, så vi varmede godt op og passerede *Reims* kl. 12.00, *Paris* passeredes kl. 16.00 og *Nevers* kom vi til kl. 0.20 torsdag den 26. Turen her var meget streng med sne og glatte veje. Derefter begyndte vi på Alpekørslen og kom ned til *Lyon*, hvor vi rystede sneen af os og drak kaffe.

En ejendommelig hovedbeklædning — målet nået.

I Lyon passerede vi Puchen, og *Valence* blev afstemplet kl. 12.45. Her kom vi ud i en forrygende snestorm; briller kunne ikke anvendes, men vi fandt på at lave 2 huller til øjnene i en af fodposerne og tage den over hovedet. De sidste 2-300 km anvendte vi hovedsageligt kun de små gear. Vi var forbavsede over, at gearkassen kunne stå for de mange op- og nedgearinger, men den automatiske udkobling ved gearskiftningen kom her til uvurderlig gavn, da vi efterhånden ikke ville have været i stand til at tage håndkoblingen.

Digne passerede vi kl. 17.50 og *Grasse* kl. 20.30. Målet *Monte-Carlo* nåede vi *kl. 21.50* i øsende regn, ca. 10 timer førend Puchen. Vi fandt hurtigt vort hotel i Nice og kom på hovedet i bad og derefter i seng og sov til den næste dag kl. 11.00.

Kontakt med de stedlige motorkammerater.

Vi kørte så ud på orientering for at opsøge en motorcykleklub, som vi kunne gøre interesseret i den slags løb. Dette var jo faktisk hensigten med turen. Vi kontaktede bl. a. *Monaco Motorcykle Klub*, og de fattede straks interesse for vor plan om at arrangere et lignende løb. De holdt nogle møder og besluttede at invitere skandinaver med til et stjerneløb over ca. 1200 km, som skal køres i juni måned. Her vil alle maskinstørrelser være repræsenteret, lige fra 100 ccm.

Monaco klubbens medlemmer var meget imponerede over, at vi havde gennemført turen og inviterede os til fest med Carlsberg øl på bordet. Endvidere viste de os rundt i omegnen og var i øvrigt meget opmærksomme mod os. Vi havde et interview i Monacos radio (stemmen fra Monaco). Der var en elskværdig svensker, der oversatte vor beretning om turen, således at lytterne kunne forstå noget af det.

Kritiske øjeblikke.

Det kritiske punkt med hensyn til søvn havde vi i Holland umiddelbart efter Rotterdam. Der skulle vi skifte, og Aage skulle op af sin søde søvn og

have fat i styret. Orla dumpede ned i sidevognen og glemte at fortælle, at han havde vendt maskinen en halv omgang. Aage begyndte at køre, men opdagede efter nogle kilometers kørsel, at han var på vej tilbage mod Rotterdam. Han fik hurtigt vendt snuden den rigtige vej. De største spekulationer vi havde, og det største mas opstod, når vi skulle på »das«. Det var et kæmpearbejde at få det fornødne tøj af og på i sne og frost med valne fingre.

Vi anvendte ikke snekæde på vor tur. Vi prøvede det, men vi mistede hastighed; hvor der var meget glat, kørte vi med halvt tryk i ringene på for- og baghjul, således at bærefladen blev større. Det er ellers en risiko at løbe, for man risikerer, at lærredet i dækkene sprænges, men vi var meget heldige og gennemførte turen uden en eneste punktering.

Forbrug og belønning.

Maskinen drak en blanding af 1 liter Castrol XXL til 25 liter benzin, og i gennemsnit kørte den 21 km på literen. Ca. 2500 km af de 7600 er kørt i 3. gear, og ca. 1000 km er kørt i 1. og 2. gear, heraf forklares det store benzinforbrug.

Endvidere kan vi fortælle, at vi ikke under nogen form brugte narkotiske midler, men kun stolede på os selv og Jawaen. Da vi kom hjem, fik vi en pragtfuld modtagelse på Raadhuspladsen, og derefter var vi genstand for stor hyldest på isbanen, hvor vi kørte æresrunde med vore mange blomsterbuketter.

Om aftenen fik vi vort livs største glædelige overraskelse. Ved en fest hos Erik Orth, hvor Danmarks Motor Unions præsident og en del gode venner og pressefolk var til stede, fik vi overrakt en guldnål og en sølvplade med ruten indtegnet på et kort over Europa. Endvidere fik vi overrakt et gavebrev hver på en Jawa motorcykle skænket af Jawa fabrikkerne som en anerkendelse for vor indsats.



Aage Andersen og *Orla Knudsen* overvældes med gaver: *Erik Orth* overrækker dem hver en guldnål, en sølvplade med ruten indgraveret på Europakortet og et gavebrev på en motorcykel.

Beneluxuøse dage

På grund af overvældende stofmængde må afslutningen på rejseskildringen til Benelux-landene og Frankrig (hvis første del stod i forrige nr.) udskydes til næste nr. af MOTOR OG SPORT.

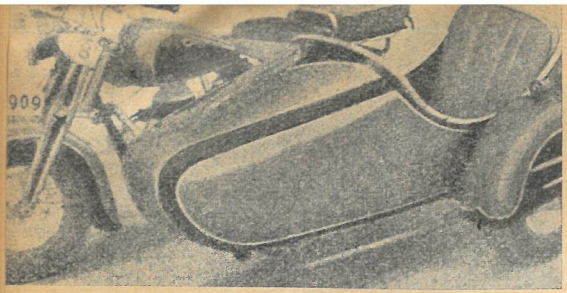
Red.

VERDENSMESTEREN
blandt Letvægtere

PUCH

Den røde Sportsmodel
125 cc Teleskopforgaffel 7,5 HK.
2 Karburatorer.
Omg. levering

Rasmussen & Skjold
Westend 15 **Eva 953**



Et eksempel på spansk motorcykle-produktion: En 125 ccm Villiers-Soriano med sigevogn, fremstille i Madrid.

De store kilometerstene

Hoffmeyer fylder 65



D.M.U.s vicepræsident Vald. Hoffmeyer.

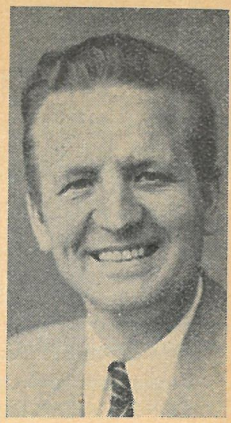
Søndag den 26. februar kan Danmarks Motor Unions vicepræsident, *Valdemar Hoffmeyer*, fejre sin 65 års fødselsdag.

På vore mange medlemmers vegne vil jeg gerne benytte lejligheden til at bringe vor mangeårige medarbejder i ledelsen vore bedste ønsker på fødselsdagen.

N. K. Pedersen.

Lundsgaard, Svendborg, 50

Søndag den 26. februar fylder skræddermester *Alfred Lundsgaard*, Vestergade 37, Svendborg, 50 år. Lundsgaard, der i 1926 var medstifter af Motorcykle-Clubben Svendborg, har altid været motorsporten en god mand og har især med interesse arbejdet inden for den lokale klub, bl. a. som chef for ryttergården under klubbens løb på Tvedbanen. — Han, der i flere perioder har siddet i klubbens bestyrelse, blev ved sidste generalforsamling for anden gang, med akklamation, valgt til at være formand, en post, som han det sidste år har vist sig at være en ypperlig mand til. Som medlem af bestyrelsen eller som formand har Lundsgaard deltaget i mange møder i FMU og DMU, hvor han ofte har taget ordet og givet udtryk for sin personlige mening om et spørgsmål, og der stod altid en mand bag ordene. — Klubben har i anerkendelse af Lundsgaards mangeårige, trofaste og dygtige arbejde forlængst udnævnt ham til æresmedlem. Han, der ser ud som en 35-årig, kan siges at tage det skarpe sving i elegant stil og med publikums fulde bevågenhed.



Alfr. Lundsgaard, Svendborg.

Tage Byrnak.

Til brug ved revision af vort medlemskartotek og ved udarbejdelse af statistisk materiale, beder vi alle medlemmer udfylde det i dette nummer vedlagte kort og omgående tilbagesende dette.

JYSK MOTOR SPORTSUNION

Ordinært repræsentantskabsmøde

afholdes i restaurant »Klostergaarden«, Aarhus, søndag den 26. marts kl. 10.00 præcis med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Konstatering af klubbers møderet og stemmetal.
3. Protokol.
4. Beretning.
5. Regnskab.
6. Evt. indkomne forslag.
7. Valg af bestyrelse (de afg. er: P. Franck, Egon Nielsen og K. Kvist.
8. Valg af 2 suppleanter.
9. Valg af 2 revisorer, de afg. er V. Rubin og Westergaard.
10. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være sekretæren i hænde senest 14 dage før mødets afholdelse.

De, der ønsker værelse for natten mellem lørdag og søndag, bedes i god tid rette henvendelse til hr. Poul R. Sørensen, tlf. Aarhus 5802.

DANMARKS MOTOR UNION

Ordinært repræsentantskabsmøde

afholdes *søndag den 16. april kl. 10 i »Karnappen«*, Niels Hemmingsensgade 10, København.

DAGSORDEN:

Valg af dirigent.
Konstatering af møderet og stemmetal.
Beretning.
Regnskab.
Forslag.
Valg af
- Præsident.
- 2 medlemmer til sportsudvalget.
- 2 revisorer.

Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være sekretariatet i hænde senest tre uger før mødet.

Kun klubber, for hvem der er indbetalt kontingent for april kvartal, har adgang til mødet.

Bestyrelsen.

SJÆLLANDS MOTOR UNION

Ordinært repræsentantskabsmøde

afholdes søndag den 2. april kl. 10 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10.

Dagsorden i henhold til lovene.

Der gøres opmærksom på, at kun klubber, der har indbetalt kontingent for april kvartal, har møderet.

P. b. v.
Edgar Hansen.

Fra løbskalenderen

Marts:

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

April:

2. Nordvestsjællands Motor Klub — trial.
   Viborg Motor Klub — bakkeløb.
6. Aarhus Motor Klub — trial.
10. Gentofte — baneløb.
    Kjellerup og Omegns Motor Klub — baneløb.
    Kolding Motor Klub — baneløb.
16. Glostrup og Omegns Motor Klub — trial.
    Fredericia Motor Klub — baneløb.
23. Gladsakse — baneløb.
    Randers Motor Sport — baneløb.

Motorklub startet i Nykøbing F.

Et lille hundrede medlemmer fra starten

Efter hvad Motor og Sport erfarer, blev der den 10. januar afholdt en stiftende generalforsamling i Nykøbing Falster, hvor formanden for landsdelsunionen, fabrikant Anton Hansen, var kommet til stede for at give forskellige oplysninger og vejledninger. Samme aften blev der tegnet 54 medlemmer, idet deltagelsen var langt over forventning. Klubben fik navnet Nykøbing F. Motorsport og bestyrelsen, som blev valgt samme aften fik skotøjshandler Carl Hansen til formand og Dyvald Restrup til næstformand og sekretær — kasserer blev Roar Madsen.

Klubben har allerede afholdt sin første klubaften, hvori deltog 52 medlemmer og allerede pr. 1. februar var klubben nået op på 91 medlemmer. Den vil blive tilmeldt Danmarks Motor Union pr. 1. april.

Man agter i sommerens løb at afholde nogle orienteringsøvelser og trials samt arrangere klubaftener og udflugter.

Har De Løbskalenderen?

... så har vi et par rettelser!

Har De fået løbskalenderen for 1950? I så fald beder vi Dem venligst i marts måned indføje for den 12. marts: *Sports Motor Klubben Lolland-Falster — trial.* Videre har sætternissen været på spil og holdt os for aprilsnar ved udfor den 2. april at skrive Viborg — baneløb — det skal være *bakkeløb* og udfor den 16. april står der: Glostrup og Omegns Motor klub — baneløb — det skal være *trial.*

Derefter skulle der ikke være flere rettelser før den 29. oktober, hvor der for B.S.A. Klubben er angivet trial. Det er rigtigt nok et trial, men det køres den *28. og* 29. oktober.

Disse rettelser bedes De venligst rette i løbskalenderen ... hvis De altså har fået den. Hvis De endnu *ikke* har fået den, kan De rekvirere den mod forud indsendelse af 25 øre pr. stk. til Danmarks Motor Unions kontor, Fortunstræde 4, København K.

Motorcyklisternes eget rallye

til Holland d. 7. juli

Mens ordet »Rallye« endnu er i frisk minde, er det måske værd på dette sted at erindre om, at det på F.I.M.s (Federation Internationale Motocyclistes) efterårskongres i Paris blev overdraget K.N.M.V. i Holland (Koninklijke Nederlandse Motorijders Vereniging) at arrangere »Rallye Internationale de la F.I.M. 1950«.

Rally'et afvikles i Groningen den 7. juli, således at deltagerne vil kunne overvære TT-løbet i Assen dagen efter, og deltagerne vil få lejlighed til at køre den hollandske TT-bane igennem forud for løbet. Deltagerne vil ankomme til Groningen mellem kl. 10 og 15 d. 7. juli.

Anmeldelsen til Rallye Internationale de la F.I.M. slutter den 1. maj, og sker gennem Danmarks Motor Union, der dog skal have anmeldelserne så tidligt i hænde, at de kan være fremme i Holland inden 1. maj. Endnu foreligger propositionerne til dette turistløb ikke, men så såre de kommer hertil, skal vi kort omtale de nærmere betingelser omkring dette motorcykle-rallye. Så meget kan dog i dag siges, at anmeldelsesgebyret vil blive 40 guilders pro persona, men at dette beløb samtidig dækker for alle måltider og to nætters hotelophold, samt garage for motorcyklerne.

Må *jeg* få ordet!

I denne lille spalte »Må jeg få ordet« er det som et lyspunkt at læse at også menig mand kan fremføre sine synspunkter her. Men efter den svarskrivelse, jeg fik af 28. januar 1950 fra D.M.U. om et indlæg, ser jeg, at det er anderledes, i det mindste når det ikke er til ros for præsidiet. Svaret minder meget om diktatorisk — vi alene vide.

Med tak for optagelsen.

Ingemann Rasmussen.

NB. Ovenstående refererer sig til en skrivelse til bladet fra hr. Ingemann Rasmussen omhandlende spørgsmål, hvis rette forum af forretningsudvalget skønnedes at være repræsentantskabsmødet.

Nimbus

Aut. Forhandlere for Stor-København

ACAP A/S
Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.
Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

MOTOR HAPECO DELE

Udstødningsrør til alle mærker. — Ventiler og ventilstyr. — Kædehjul og Kichstartdele. — Rå kædehjul. — Tandkranse pålægges. — Håndtaggummi. — Fodgummi.

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361 Helgolandsgade 13 . København V. Eva 6621

Nimbus klubbens jubilæums-trial
en drøj tørn i mudder og søle

Stort frafald og fin kørsel

Trial-sæsonen fik en drøj og spændende optakt med Nimbus Klubbens jubilæums nat- og dagtrial. Det blev en konkurrence med en blanding af regn, sne og bundløse markveje. Når mandefaldet alligevel ikke blev større, skyldes det åbenbart, at de deltagende rytteres kørefærdighed virkelig er forbausende stor, og glædeligvis kunne det konstateres, at debutanterne gjorde, hvad man kunne kalde »en god figur« på de anstrengende etaper.



Poul Kalør forcerer en af etaperne.

Omtrent halvdelen af de 48 ryttere gennemførte konkurrencen. Starten foregik lørdag aften den 11. februar fra Thureby kro, og herfra fordeltes de ud til de seks nat-etaper, der alle var beliggende i omegnen af Thureby, og som praktisk talt alle efter de foregående døgns sne og regn måtte betegnes som ufremkommelige. Alle rytterne såvel som deres sidevognsmakkere gik til opgaverne med en sand dødsforagt og et beundringsværdigt mod. Så den rette sportsånd var tilstede i fuldt mål, og man fik her et glimrende bevis på, at trods besværlighederne med materialet er der her i Danmark en udmærket stab af motorryttere, der kan andet og mere end køre promenadekørsel på asfalten.

Om morgenen kl. 8 var første halvdel af løbet afviklet, og efter et hvil på en times tid blæste de ryttere, som var nået gennem nattens strabadser, igen ud fra Thureby kro til de resterende seks dag-etaper, som efter vejrforhold og årstid må siges at være mere velvalgte — dette gælder navnlig etapen ved Sædder mørtelværk og etaperne

De faar mest
for Deres Indkøbstilladelse hos
Excelsior
The Unapproachable Norton
SVEND AAGE SØRENSEN
AGENTUR FOR
BRITISK EXELSIOR
CLASSENSGADE 7 - ØBRO 3544

ved Strøby Ladeplads, som viste sig at være et virkeligt fund.

Til Nimbus Klubbens sportsudvalgs ros skal det siges, at både dette og bestyrelsen med formanden, Carlo Hansen, i spidsen, høstede megen ære af dette arrangement. Alt var lagt glimrende tilrette, der var en fortræffelig kontroltjeneste, og meget mandskab var der ude på etaperne. Alle etapelederne og tidtagerne var deres plads voksen. Måske kunne det indvendes — navnlig til orientering for andre klubber —, at skal en etape sløjfes, bør det vel ske, *inden* der har fundet start sted på denne. Det er lidt uretfærdigt mod dem, der kommer afsted ud på den til ingen nytte.

Det er i høj grad værd at bemærke, at dette nat- og dagtrial i ganske overvældende høj grad havde kaldt på publikums interesse. Der var forbausende mange menneske ude at se på konkurrencerne på de forskellige etaper — og det både om dagen og om natten — og mange af dem var kommet langvejs fra, men også de lokale beboere viste løbene stor interesse. Dette turde vise, at der er en ganske betydelig interesse ude i den motorsportsinteresserede befolkning for sådanne trials, når blot de bliver rigtigt tilrettelagt. Så det er et spørgsmål, om ikke der burde gøres en lille smule for at få publikum mere bevidst draget med ind i disse øvelser — f. eks. ved at lade duplikere eller trykke et lille program med rytterfortegnelse og vejledning for publikum etc. samt ved på en fornuftig måde at få dagspressen interesseret for dem.

Efter den drøje omgang var der præmieuddeling ved »Jægerkroen«, og også



Ib Junggaard knækkede sin kæde undervejs på en etape — men giver ikke op af den grund.

her havde der samlet sig meget publikum.

Andetsteds her i bladet bringer Nimbus Klubben (under klub-nyt) sin tak til de mange, der var med til den heldige gennemførelse af det store arrangement. Her skal vi blot slutte med at bringe resultatlisten:

Senior solo

1.	Eivind Hansen, Fyn	995 p.
2.	Gunnar Due, Køge	960 p.
3.	Ib Junggaard, Køge	855 p.
4.	A. M. Hansen, Fr.borg amt...	825 p.
5.	Josef Kock, Nimbus	805 p.
6.	Lion Hansen, Søborg	805 p.
7.	Paul Kalør, Fyn	800 p.
8.	Svend Schmidt, Fyn.....	730 p.

Senior sidevogn

1.	Hans Jacobsen, Rudge Klb....	1030 p.
2.	Harry Frandsen, M.K.O. ...	990 p.



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

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

Varerne sendes overalt pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon no. 2536

3. Egon Walther, Sports M. K. 900 p.
4. Karlo Jensen, Lyngby ..... 760 p.

Junior solo

1. Svend Vendelbak, Glostrup... 870 p.
2. Villy Gylling Nielsen, Søbrg. 775 p.

Begynder solo

1. Harry Jørgensen, Frb. M. K. 1030 p. (Debut)
2. Erik Christiansen, Lyngby ... 975 p.
3. Carl S. Christensen, Nimbus 865 p. (Debut)
4. Frederik Asmussen, Søborg 800 p.
5. Jørgen Krebs Sørensen, Nimbus ..... 555 p.

Junior sidevogn

1. Niels E. Hansen, Køge ..... 985 p.
2. Chr. Petersen, Sports M.K.... 920 p.
3. Frank Hendrik, Søborg ..... 870 p.
4. Kai Nielsen, Nimbus ..... 790 p. (Debut)
5. Jørgen Jørgensen, Ballerup... 730 p.
6. V. Grønlund Andersen, Sundby ..... 665 p.

Isbaneløb i tø og regn

Men fin kørsel af de svenske ryttere

Motorklubbernes banefond havde taget et påskønnelsesværdigt og frisk initiativ ved lørdag den 4. februar at arrangere et *rigtigt* isløb på Genforeningspladsen.

Dagen og *stedet* og *tiden* — såvel som *rytterne* var helt rigtigt valgt.



En situation fra isløbet: så meget vand stod der på banen, at rytterne kunne spejle sig i vandet.

Kun ikke vejret. Men da arrangørerne jo ikke selv kunne vælge det, skal det ikke lægges dem til last. Desværre fik jo netop vejret en så katastrofal og afgørende indflydelse på publikumsbesøget — det var de færreste, der troede, det kunne blive til noget isløb i et sådant øsregnvejr.

De erfarne arrangører havde sørget for at have alle forberedelserne i den fineste orden — og der var sprøjtet for mange tusinde kroner isvand over Genforeningspladsen. Og den holdt lige opvisningen over.

Trods vejret var der dog mødt lige ved 4000 mennesker op — og der var udelt enighed om, at det var *meget* spændende at se de drevne svenske isracere jage hinanden næsten vandret liggende banen rundt. Svensk isracing blev demonstreret af Stig Pramberg, der tilsyneladende var bedst kørende, Gøte Jonsson, Lennart Erikson, Lars Erik Østerberg, Eric Engvall, Stig Ekberg, Nils-Erik Rydberg og Rune Sørmander. De havde taget tørnen ned til København og blev hyldet kraftigt for det gode indtryk, de bibragte tilskuerne af isløbets teknik og muligheder. Af arrangørerne fik de overrakt tiltrængte overtræksbenklæder, som det danske klima krævede det.

Før de svenske kørere tog fat, fik de

to danske sidevognspar, Skjold Petersen-Erhard Fisker og Orla Knudsen-Aage Andersen en slags officiel modtagelse af et dansk motorsportspublikum ved deres ankomst til banen, hvor de blev tiljublet for deres fine sportspræstation og modtog blomsterbuketter overrakt dem af præsidenten for Danmarks Motor Union.

FRA KLUBBERNE

KLUBSTOF

KLUBSTOF må holdes inden for de snævreste rammer, og klubberne bedes forskåne redaktionen for at skulle stryge i indsendt stof.

Bogense Motor Klub

afholder generalforsamling på hotel Bogense lørdag d. 1. april kl. 20. Dagsorden ifølge lovene. Løbskalenderen er nu kommet og fås hos undertegnede.

Axel Ramhøj.

B.S.A. Klubben

Søndag den 26. marts afholder vi årets første klubtur, på hvilken vi samtidig afvikler 2. og sidste afdeling af vort klubmesterskab, der formentlig kommer til at bestå af 2 trial-etaper og et bakkeløb. De medlemmer, som ikke var med i 1. afdeling, men gerne vil deltage i sidste afdeling, kan udmærket gøre dette, da sidste afdeling er lagt således til rette, at alle har en chance for at placere sig. Der bliver her en lejlighed for alle vore unge nye kørere til at komme ud at prøve cyklen på såvel trial-etaper som i bakkeløb. Der startes i solo-, sidevogns- og vognklasse.

Selve løbet foregår fra Slimminge kro, men vi mødes på Toftegårds Plads søndag morgen kl. 8.30 og kører samlet derned. Få nu køretøjerne gået efter og gjort klar til denne konkurrence, hvor alle uden vanskelighed kan deltage, således at vi kan få en stor tilslutning.

Husk, sekretæren er til tjeneste med alle oplysninger på telefon

Yrsa 851.

Fyens Motor Sport

Fyens Motor Sport har haft den glæde at modtage et brev fra hjemmeværnsforeningens region 4, som indbyder vore medlemmer til en films- og foredragsaften, den 14. marts kl. 19.30 på »Skandia«, og vi lader herved indbydelsen gå videre til vore medlemmer.

Der vil bl. a. blive holdt foredrag af chefen for hjemmeværnet og forevist forskellige motorfilms.

Det påtænkes at oprette et nyt motorordonnanskorps, hvortil mange af vore medlemmer jo vil være selvskrevne. Oplysninger herom vil blive givet på foredragsaftenen.

Vi beder så mange af vore medlemmer som muligt møde op den aften.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Ved Nimbusklubbens dag- og nattrial blev *Svend Vendelbak* nr. 1 i juniorklassen. Vendelbak er uden tvivl den bedste trialskører vi har i klubben for tiden. Måtte hans resultater skabe præcedens.

Den 23.-2.-50 afholder vi stor filmsaften på »Jernbanehotellet« i Glostrup kl. 19.30.

Den 11.-3. afholder vi *karneval* på »Jernbanehotellet« i Glostrup. Det begynder kl. 19.30. Entré 1,50 kr. Ingen amerikansk lotteri. Mød op i, hvad I kan finde på. Der skal ikke så meget til for at få adgang.

Den 16.-4.-50 har vi stort *åbent trial* for biler og motorcykler. For motorcyklernes vedkommende bliver de delt op som sædvanligt. Hvorledes bilklasserne bliver inddelt, ved vi endnu ikke. Propositioner vil blive udsendt med nærmere besked.

Tag venner og bekendte med til klubbens arrangementer.

Der kommer stadig billeder til scrapbogen, men det er ikke nok. Lad det nu

blive alvor, så bogen har en ordentlig grund at begynde på inden sommerens begivenheder.

Så kan det oplyses, at bestyrelsen har store planer for vedrørende sommerens arrangementer. Sidste års gode ture skulle gerne gentage sig og helst forbedres. Vi hænger i og gør vort bedste, det gør nemlig alle G.O.M.K.ere.

Gunnar.

Harley Davidson Klubben

Husk den 16. marts kl. 20 præcis.

Tirsdag den 14. februar var vor klubaften flyttet ud på landscenen på Amager, nærmere betegnet Røde Kro Teater, hvor vi så den morsomme farce »Flammedanserinden«. At det blev en sukces, behøver jeg næppe at antyde, alle tilstedeværende vil sikkert give mig ret i, at stemningen var høj både hos de optrædende og i den tæt fyldte sal. Efter forestillingen fortsatte vi ovre i Amager landsbyen, hvor vi fik os en svingom, ja selv Kramer dansede; det var ubetinget en 1. klasses aften helt igennem, så de, der ikke var så heldige med at få billetter, må være lidt hurtigere i vendingen næste gang klubben holder sådan en hyggelig aften.

Sportsudvalget har igen betænkt os med en øvelse *d. 25/3*, men nærmere på klubaftenerne eller hos bestyrelsen.

Du glemmer ikke *den 16. marts*, klubbens *halvårlige generalforsamling*, og denne gang er det i »*Karnappen*«, Niels Hemingsensgade 8—10. Husk det nu, glem det ikke! På gensyn!

Angelo, Kastrup 1913.

Hjørring Motor Sport

Lørdag den 4. marts afholder vi kombineret stiftelses- fastelavns- og pakkefest på hotel *Skandinavien*. Vi begynder kl. 19 pr. med at indtage en sildemellemmad, derefter to stykker højt belagt smørrebrød, for at slutte af med en ostepind og en øl. Spisningen er gratis for medlemmer med damer, d. v. s. vi skal alle have en pakke med (til auktionen) til mindste værdi af 1 kr. Efter spisningen (ca. kl. 20.30) har vi hver især lov til at invitere et par med til det efterfølgende bal. Der vil blive forskellig underholdning og overraskelser i aftenens løb. Hvis der er nogle af medlemmerne, der har en god idé til festen, så sæt jer omgående i forbindelse med en af bestyrelsen. Der vil for øvrigt tilgå direkte meddelelse til hvert enkelt medlem, med påfølgende svarkort, der skal være tilbagesendt senest den 27. februar. Husk det nu! Altså, vi mødes alle på hotel Skandinavien lørdag den 4. marts med højkomprimeret humør, så vi rigtig kan lære hinanden at kende og få en rigtig motorfest ud af det.

C. H.

Horsens Nimbus Klub

afholder *generalforsamling* mandag den 6. marts på Nørregades hotel.

Forslag, som ønskes behandlet, indsendes til bestyrelsen 8 dage før.

A. C.

Motorklubben »København og Omegn«

Onsdag den *8. marts* kl. 19.30: *kegleaften* på Gimle (med damer).

Søndag den 19. marts har klubben *åbent trial*. Det er på 6 etaper, som alle ligger samlet på Høveltelejrens areal. Hovedkontrollen bliver på Bloustrød kro, hvor vi mødes kl. 8 morgen. Sidste frist for anmeldelse er på *instruktionsmødet mandag den 13. marts* på Gimle kl. 19.30 eller på telf nora 4995 og taga 4180. Tidtagere og kontroller bedes melde sig snarest.

Søndag den 26. marts kl. 18.00 *stiftelsesfest* på Gimle, røde sal, med spisning (tartaletter, helstegt svinekam, is og kaffe).

Skriftlig anmeldelse senest onsdag den 22. marts til *Kyhnauv-Andersen*, Frejasgade 2, 1., N.

Motorklubben Svendborg

Ordinær generalforsamling afholdtes i borgerforeningen den 27. jan.. L. Lund valgtes som dirigent. Der var stadig stor tilslutning, hvilket viser, at interessen for klubben er i stadig fremgang; det varede ikke længe før generalforsamlingen var slut, da der faktisk ikke var nogen diskussion, men kun tilfreds-

hed — takket være bestyrelsens energiske og dygtige arbejde i det forløbne år.

Bestyrelsen blev selvfølgelig genvalgt med akklamation, dog kunne vor dygtige sekretær *Tage Byrnak* ikke modtage genvalg, da han skulle rejse fra byen, dette var en stor skuffelse for klubben, for Byrnak var en god kammerat og har gjort et stort arbejde for M.C.S., vi takker dig, Byrnak, for den tid, der er gået. *Niels Møller* kunne heller ikke modtage genvalg, og i stedet blev valgt *Bent Alsing Andersen* og *Egon Rasmussen*, sidstnævnte som sekretær. Bestyrelsen har i det forløbne år vist noget af det helt rigtige med deres mange arrangementer og gode ideer, det har givet sammenhold som aldrig før. Christoffersen har vist sig at være en ren sagfører ved, da han overtog kassen med en restance på 65 medlemmer og til årets slutning at få alt restance indbetalt. Generalforsamlingen sluttede med et leve M.C.S.

Den 11. februar afholdt M.C.S. *Fastelavnsfest* i borgerforeningen, der var god tilslutning, der sloges katten af tønden, derefter kotillon og amerikansk lotteri. Senere på aftenen var der optræden af Svendborgs Phieselbach, som vakte stor jubel, stemningen var høj, så der måtte overdans til.

Den 5. marts fremviser vi den meget omtalte BB film, som er optaget fra 14 danske motorbaner. Filmen varer 1½ time og derefter bal. Husk så, det er den 5. marts i Sørup Forsamlingshus, Odensevej.

Nimbus Klubben, København

Så fik vi overstået det store arrangement, »jubilæums-trialet«. Det var drøjt, men det gik jo tilsyneladende til alles tilfredshed. Må jeg benytte lejligheden til at sige tak til alle officials og alle, som var os behjælpelig med arrangementet, uden jer var det jo ikke gået — det var en mandfolkeopgave, og den stod sin prøve; ikke et kny fra nogen, ikke een surmulede i det kritiske øjeblik om morgenen, da der skulle skiftes fra nat til dag; ikke engang om eftermiddagen på Jægerkroen var der synlig træthed at spore. Tak for alt!

Det er rosværdigt og i allerhøjeste grad en omtale værd, at *Kai Nielsen* og *Carlo S. Christensen* placerede sig så godt. Ingen af dem har nogen sinde kørt trial før, det var jo ellers »noget til at vænne sig af på«, som nogle af seniorkørerne bemærkede.

Af vinterprogrammet har vi *film den 7. marts. Afslutningsfest den 25 marts.*

Sv. Aage Søgaard.

Nordre Birks Motorklub

Generalforsamling afholdtes den 28. jan. på »Gentofte Hotel«. Formanden bød velkommen og blev valgt til dirigent, hvorefter han aflagde beretning, som efter en del diskussion blev vedtaget.

Regnskabet var trykt og fremlagt og blev enstemmigt vedtaget.

Der var indkommet to nye forslag angående *sommerhuset* og efter en længere diskussion blev følgende forslag for ferieåret 1950 vedtaget:

Medlemmer, som vil benytte sommerhuset i sommerferien, må bestille plads inden den 1. maj hos formanden. Prisen for medlemmer bliver 15 kr. p. uge pr. køjerum. Såfremt huset ikke bliver lejet ud, har bestyrelsen ret til at leje huset ud til ikke-medlemmer til en af bestyrelsen fastsat pris.

Valg af bestyrelsen. *Kai A. Nielsen* blev genvalgt til kasserer, *O. Aalberg* til næstformand, *K. Christoffersen* til bestyrelsesmedlem, *O. Laursen* til revisor, *G. Lauritsen* til revisorsuppleant og *Leander Madsen* til bestyrelsessuppleant.

Under eventuelt havde flere medlemmer ordet og ankede over, at der ikke blev arrangeret udflugter og fester og forslag om fastelavsfest blev taget til efterretning.

Med et leve N.B.M. sluttede generalforsamlingen.

Husk *Klubaftenerne* den *første* onsdag i hver måned på Gentofte Hotel.

Sekretæren.

Sports Motor Klubben »Odin«

minder sine medlemmer om, at vi holder *karneval* på *Skandia*, lørdag den *25.*

februar kl. 20. Mød talrigt — og tag venner og bekendte med!

Yderligere kan vi meddele vore medlemmer, at der holdes *foredrags- og filmsaften,* også på *Skandia,* tirsdag den *14. marts kl. 19.30.* Indbydere er hjemmeværnets region IV med foredrag af regionens chef, oberstløjtnant *Kjeldsen,* og foredraget er lovet os, hverken at blive kedeligt, langtrukkent eller »tørt«.

Yderligere vil der blive kørt en film, som i sin tid er optaget af det frivillige motorordonnanskorps samt 'en amerikansk motorsportsfilm »Nerver frabedes« (amer. motor-rodeo).

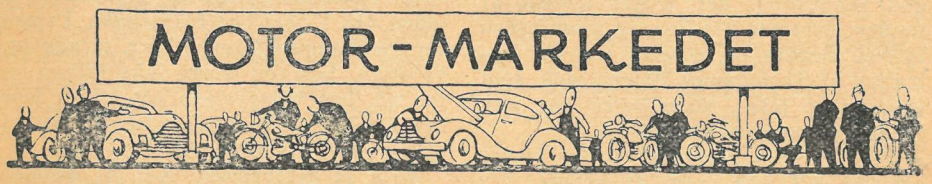
Vi anbefaler vore medlemmer at møde talstærkt op — og så er hele aftenen gratis!

Søborg og Omegns Motor Klub

Festen den 28. januar i *Emdruplund* fyldte den lille sal til sidste plads; hvilket er et tydeligt tegn på, at interessen for festudvalgets arbejde er stigende. Aftenen blev indledet med, at hr. *Agner Kraft* improviserede et par morsomme historier i jysk dialekt, som vakte bifald. Derefter foretoges præmieuddelingen for mesterskabet, handicappet og et alm. trial, hvor de respektive vindere modtog den fortjente virak. I aftenens løb blev en serie amk. lotterier udtrukket og et stort seks mands orkester spillede de sidste schlagere. Deltagerne morede sig fortræffeligt til hen på de små timer.

Lørdag den 8. April (Påskelørdag) afholder klubben en stor *forårsfest* i Emdruplunds store sal, kl. 19.30 prc. Underholdningen, der vil blive af intern karakter i form af sketches o. lig., er under udarbejdelse af festudvalget — men, herom i næste nr. af M. og S. Det, det gælder om nu, er blot at reservere Påskelørdag til klubben og anbefale festen til venner og bekendte, så den store sal også kan blive fyldt til sidste plads.

Felix.



København

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

„DERBY" FRITS MØLLER
Opretning af Stel, Gafler, Forakser og Chasisrammer 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 kommission, 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 repareres.
MOTOROPA Adelgade 101 . Palå 8267

TRIUMPH
Motorcykle-Værksted
EGON WALTHER
Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER
En gros . En detail
N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER - Ejler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

B. S. A. Motorcykler
Reservedele, 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
Reservedele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET
Nørregade 12 *Telefon 13835*

TRIUMPH - DOUGLAS
Specialværksted for Motorcykler
AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 = Aarhus = Tlf. 599

Ejby

EJBY AUTOVÆRKSTED
K. Sehested Kjærgaard . Tlf. Ejby 250

Glostrup

Også i Deres specielle tilfælde kan jeg fremstille en sidevognskarosse, skærme, baglygte, olietank, lydpotte o. s. v. eller ombygge og modernisere Deres nuværende.

FINN LASSEN
Hovedvejen 19 . Glostrup

Hobro

ARIEL MOTORCYKLER
E. BÆCH :: Cykler og Radio
Torvet . Hobro . Tlf. 212

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628
Motorcykleværksted . Reservedele
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 motorcyklereparationer udføres samvittighedsfuldt.

A. BACH SØRENSENs Autoværksted
Ny Grenaavej Randers Telefon 3028
* *Rep. af alle Mærker . Reservedelslager for DKW*

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 Forkromning og Fornikling til at skrive under paa.
FR. WURTZEN . *Søren Møllersgade 2*

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 4², København K. Telf. Palæ 6368.
Fyens Motor Union: Formand, kørelærer *Arnold Nielsen*, Torvet 27, Bogense, tlf. 415. Sekretariat: Jernbanegade, Bogense, 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 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Annonceekspeditionen: H. C. Ørstedsvej 34, Kbhvn. V. Telf. Eva 8686.
Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.
Afleveret til postvæsenet den 23. februar.

PUCH

Kraft
Acceleration
Komfort



Monte Carlo Puch'en - 250 ccm -

gennemkørte distancen København — Stockholm — Monte Carlo — København med sidevogn — ca. 7000 km — uden at der blev rørt ved den med så meget som en skruetrækker.

PUCH leveres i 3 typer:

125 T — 125 ccm — 5,2 HK
125 TS — 125 ccm — 7,5 HK
250 TF — 250 ccm — 12 HK

Generalrepræsentant for Danmark:

O. E. ANDERSEN . KØBENHAVN V.

VESTERBOGADE 2 C **TELEFON PALÆ 4741**

Nærmeste forhandler opgives

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S – KØBENHAVN V.