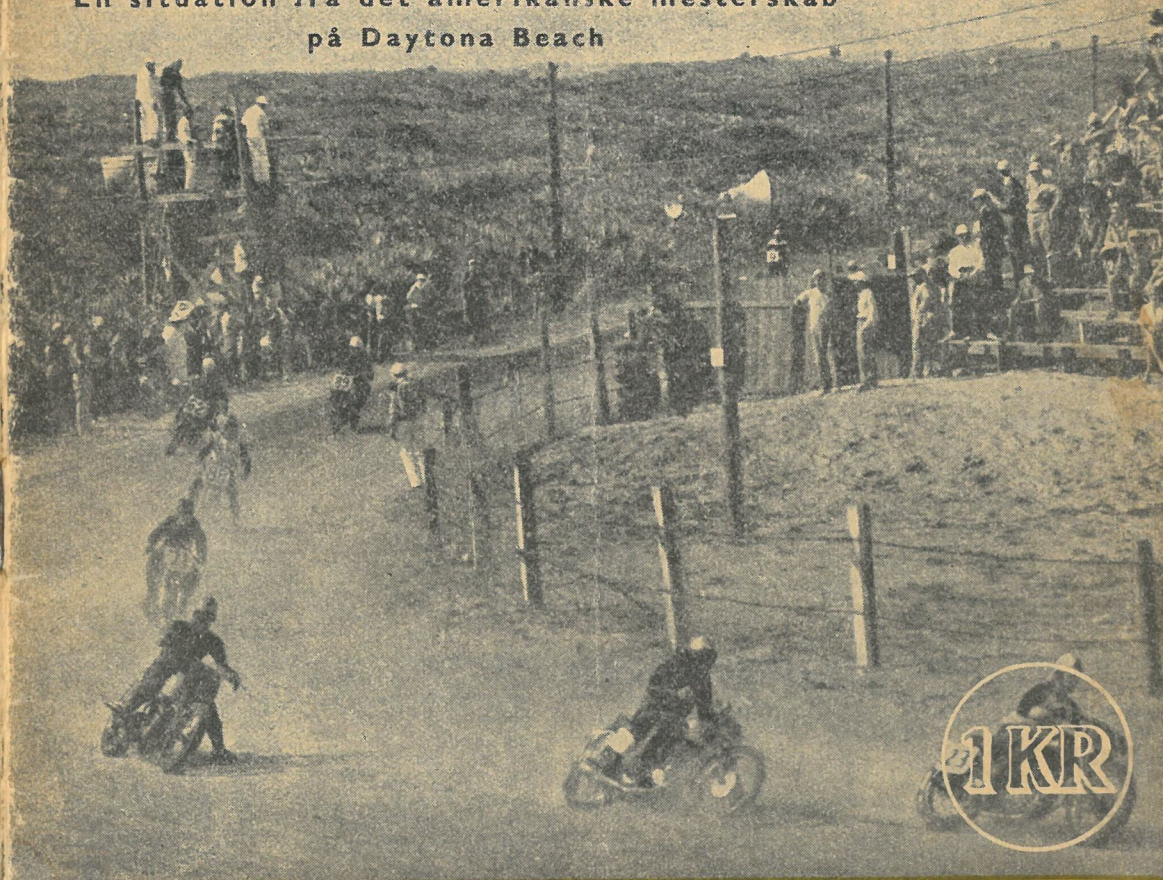


MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION

En situation fra det amerikanske mesterskab
på Daytona Beach



APRIL

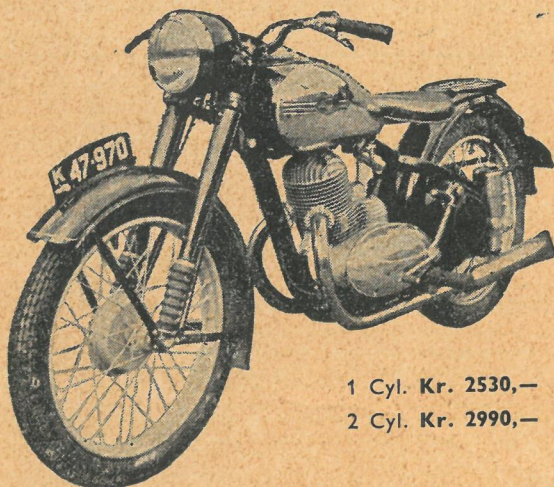
1950

5. ARG.

Motorcyklerne, som løser ethvert kørselsproblem!



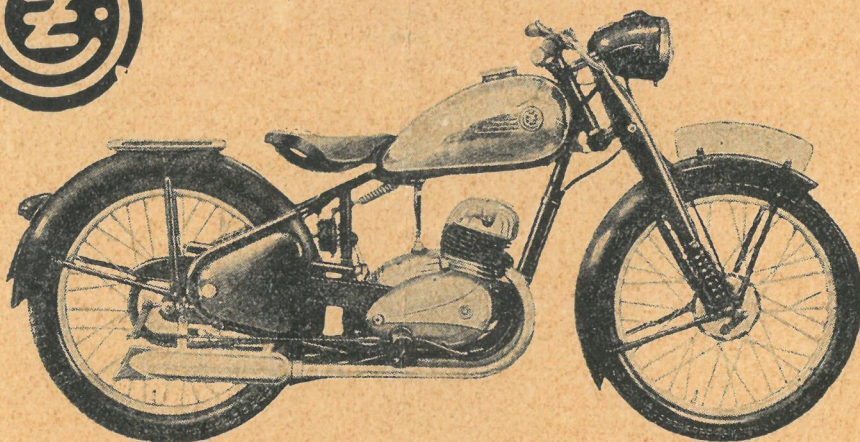
Den ideelle motorcykle til al kørsel. Teleskopforgaffel, fjedrende bagstel, halvaugmatisk kobling, kraftigt lysanlæg, sadel med eet-punkts ophængning — dette er blot nogle af de fordele, der har gjort JAWA så populær. Økononisk og driftssikker motor på 250 ccm med en udvikling på 9 BHK eller 2-cyl. 350 ccm med 14,5 BHK — det er de kendsgerninger, der har gjort JAWA respekteret af motorfolk verden over.



1 Cyl. Kr. 2530,—
2 Cyl. Kr. 2990,—



CZ er den mest stabile og økonomiske letvægter på 125 ccm. Den har tillige den store motorcykles fordele, f. eks. teleskopforgaffel, komplet lysanlæg, lodgear 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.



Nærmeste forhandler anvises

Hovedforhandlere:

I/S SOFUS NELLEMANN,
Randers

Telf. 3232 - Strømmen 27

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

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1950

APRIL

5. årgang

Motorcyklens popularisering

På F.I.M.s (Federation Internationale Motocycliste's), efterårskongres i Paris i november blev der også holdt møde i en af dens underkommissioner, Commission Internationale de Tourisme Motocycliste, hvis præsident er belgieren Stienlet.

Som et af de sidste punkter fremdrog franskmænden P é r o u s e den kendsgerning, at motorcyklernes udblæsnings-støj fremdeles var — som den altid har været — en alvorlig gene.

Indenfor automobilverdenen, sagde han, er det blevet bevist og fastslået, at et velkonstrueret lyddæmpningssystem ikke bevirker noget handicap for motorens kraftudvikling og effekt — tværtimod.

Vi bør, sagde han, prøve på at gøre motorcyklisterne forståeligt, at en motorcykle, der er forsøgt gjort så lydløs som muligt, kan betyde mere kraft (og dermed større ydelse i enhver retning) for mindre benzin, og han sluttede med at opfordre F.I.M.s tekniske kommission til at undersøge spørgsmålet.

Præsidenten gav sin tilslutning hertil og tilføjede, at i alle rallye-reglementer, det være sig nationale eller internationale, burde et godt og effektivt lyddæmpningssystem for de deltagende maskiner være obligatorisk.

Fra allerhøjeste sted vil der således nu blive sat effektivt ind på at nedkæmpe og fjerne en af de allerstørste og allervægtigste anker, der alle dage har været rettet mod de ellers så populære og anvendelige motorcykler. Og det er i og for sig motorcyklisternes egen skyld — de har kun sig selv at takke for, at denne ret væsentlige anstødssten mod dette demokratiske køretøj stadig er til stede.

Støjen er jo nemlig noget alle kan fatte, børn såvel som oldinge, adelige stiftsdamer såvel som smarte pin-up girls. Ja, de kan alle ligge i deres senge og udtale deres fordømmelse over de støj-monstrer, som plager deres tromme-hinder.

Men om motorcyklen som nyttigt og anvendeligt transportmiddel i den daglige produktive samfærdsel og til sport og adspredelse på hviledagene — derom kan de overhovedet ikke udtale sig. Det savner de enhver forudsætning for. Og de, der ikke kører motorcykel er jo nogle hundrede gange flere, end vi, der kører. Så derfor er de også i stand til at gøre sig mest hørt. På deres vis.

Vi har kun een måde at gøre os hørt på: Ved at blive hørt mindst muligt — med vore motorkøretøjer. At gøre dem så lydløse og så stilfærdige, som muligt.

De, der så og hørte de to Monte Carlo-sidevognskøretøjer, da de kørte ud eller, eller da de kom hjem, vil have erkendt, at de i lydløshed absolut kunne måle

sig med de deltagende biler. Og deres præstationer — deres lidenhed taget i betragtning — målte sig jo også smukt med de deltagende bilers.

En engelsk motorsportsmand har fornylig i et af de engelske motorcykleblade redegjort for nogle minutiøst observerede forsøg vedrørende tophastighed uden og med lyddæmpende foranstaltninger. Han kom til det resultat, at en omhyggeligt støjdæmpet lyd-potte gav de bedste resultater med hensyn f.eks. til tophastighed.

Dette burde opildne de ungdommelige og støjelskende motorcyklister til hellere at eksperimentere i retning af lyddæmpende foranstaltninger med deres lyd-potte — end det modsatte. For støj er altså ingenlunde ensbetydende med større motoreffekt, men ofte det stik modsatte.

Og støj er under enhver form upopulær, så snart den overstiger det rimeliges og det nødvendiges grænser.

Og for de moderne motorkøretøjer må støj til enhver tid anses for en urimelighed og som en inderlig overflødig foreteelse.

Red.

Forslag om frigivelse af størstedelen af motorcyklesalget

Efter hvad MOTOR OG SPORT erfarer, har Erhvervssammenslutningen af 1945 til handelsministeriet indsendt et forslag om at frigive mellem 60 og 90 % af de til import af motorcykler til rådighed stående beløb til salg af motorcykler i fri handel, således at en tilsvarende stor del af de importerede motorcykler skulle kunne sælges uden indkøbstilladelse. Den resterende del af motorcyklerne skulle derefter være båndlagt til fordeling gennem varedirektoratet til specielle formål, såfremt det antal motorcykler, der vil

være til rådighed i den frie handel, ikke skulle kunne slå til til at dække det såkaldte præference-behov.

Vi synes, det er en ganske udmærket løsning til efterhånden at gøre salget af motorcykler frit.

Det foreslås at fordele importen på grundlag af importen i 1948—49 og den forløbne del af indeværende år. Der åbnes gennem forslaget samtidig mulighed for at oparbejde et grundlag indenfor de af varedirektoratet båndlagte maskiner.

Biludstillingen fordoblede antallet af ansøgninger om personbiler

Efter hvad MOTOR OG SPORT erfarer, har biludstillingen i den grad stimuleret publikums forhåbninger med hensyn til muligheden for at erhverve en personbil, at antallet af ansøgninger i disse dage er steget til det dobbelte af det »normale«.

Således oplyses det, at der i den første uge i marts indkom mellem 900 og 100 ansøgninger om indkøbstilladelse

til en personbil, og det vil formentlig vare et stykke tid, før strømmen af ansøgninger ebber noget ud og kommer ned på et normalt niveau.

Det normale har i det sidste par år været ca. 25.000 ansøgninger om året, mens den nuværende strøm af ansøgninger svarer til op imod 50.000 om året.

GIV VOGNEN EN **REDEX**-KUR og De får en bedre vogn



HER ER BEVIST:

Kuren består bl. a. i, at man hælder REDEX i indsugningen, medens motoren går langsomt på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig godt ind omkring stempler, ventiler etc., speeder man op, hvorved alle urenheder blæses ud gennem udblæsningsrøret. Kompression og trækraft øges, benzinformbruget falder etc. REDEX-kuren omfatter også en bevisførelse for de opnåede forbedringer. Nedenfor ses resultaterne fra en REDeX-kur på en CHEVROLET 85/1939, kørt 96.000 km.

KOMPRESSIØN:

Cyl. nr.	1	2	3	4	5	6
Før REDEX	65	63	72	55	67	70
Efter REDEX	92	90	92	95	90	93

lbs. pr. kv.

MOTORGANG: (VACUUMMETERPRØVE)

Før REDEX 17° — „skælvende“ viser
Efter REDEX 20,5° — „rolig“ viser

TRÆKKRAFT:

Før REDEX 150 kg ved 40 km i timen
Efter REDEX 185 kg ved 40 km i timen
(målt på rullefelt)

FRIKTIONS- TEMPERATUR:

Før REDEX Efter REDEX

Køler	190° F	140° F
Motorolie	140° F	100° F
Gearkasseolie..	95° F	90° F
Differentiale ...	110° F	85° F

BENZINFORBRUG:

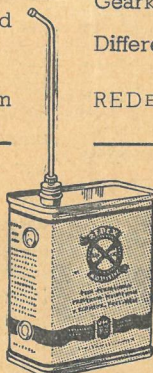
Før REDEX	6,2 km pr. liter ved 50 km i timen
Efter REDEX	7,9 km pr. liter ved 50 km i timen

Indhent nærmere oplysninger om

REDEX-kuren hos Deres autoreparatør

**REDEX forbedrer
Deres vogn —**

*prøverne
beviser det!*



Enerepræsentation for Danmark:

F. BÜLOW & CO.
Kongelig Hofleverandør

Polititorvet
København V. — Central 1722

FÅS HOS AUTOFORHANDLERE OG MEKANIKERE LANDET OVER

Ny Redaktør



Fra 1. april fratræder redaktør Carsten Meyer Petersen efter eget ønske stillingen som redaktør af MOTOR OG SPORT og forretningsfører for Danmarks Motor Union, og redaktør Erik Eriksen tiltræder samtidig som redaktør af MOTOR OG SPORT. — Den nye redaktør, der er 28 år gammel og odenseaner, har været journalist i 12 år og har siden 1946 redigeret motor- og flyvestoffet i Nationaltidende. Han var den første danske journalist, der tog flyvercertifikat efter krigen.

Bestræbelserne på at øge Danmarks motorpark

De czekiske motorcykler skal nu samles her i landet.

Både bil- og motorcykle-importørerne udfolder de mest energiske bestræbelser på at genopbygge og forøge den så sørgeligt stagnerede danske motorpark.

Efter hvad MOTOR OG SPORT erfarer, har fabrikant Erik Orth, København, der har generalagenturet for den czekiske motorcykleindustri med motorcyklerne Jawa og CZ, i disse dage fra direktoratet for vareforsyningen fået meddelt bevilling til import af dele til samling af disse 1- og 2-cylindrede motorcykler. Samtidig er det meningen både at forcrome og lakere motorcyklerne herhjemme, at forsyne dem med danske akkumulatorer og evt. dansk gummi, således at en ret betydelig del af de i disse motorcykler nedfældede arbejdskraft bliver dansk arbejde.

Denne ordning betyder en valutabesparelse i den forstand, at der for det samme beløb vil kunne fremstilles 10—12 % flere motorcykler, og da der for

de ca. 350.000 kr., der er afsat til denne post på Czekoslovakiet ellers kan indføres ca. 250 motorcykler, betyder det dog noget.

Den nye ordning træder i kraft i denne måned.

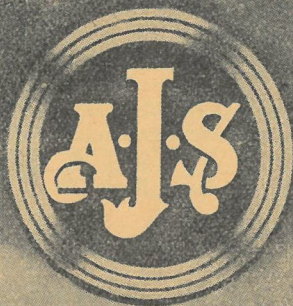
Nye Lettelser i Fordelingen af motorcykler

Ændrede regler for letvægtsfortolkningerne.

I disse dage er der, efter hvad MOTOR OG SPORT erfarer, truffet nye bestemmelser vedrørende tildelingen af letvægtsmotorcykler. Det har tidligere været nemmere at opnå en indkøbstilladelse til en letvægtsmotorcykel end til en større motorcykel. Skillelinjen har hidtil været fastsat gennem en vægtgrænse. Dette er nu ændret derhen, at det er en prisgrænse, der nu er afgørende for definitionen af letvægts-begrebet.

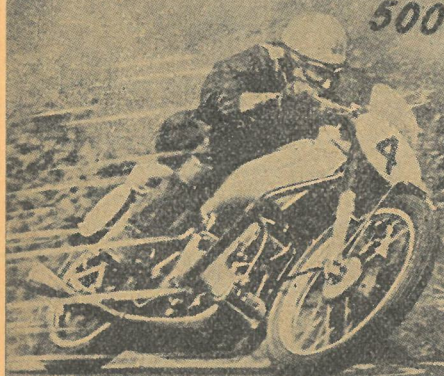
På letvægts-indkøbstilladelser vil man nu fremtidig kunne erhverve motorcykler, der af fabrik koster 1400 kroner. Dette er f. eks. ensbetydende med, at der vil kunne erhverves enkelte 250 ccm-motorcykler, der både kan indregistreres med sidevognskøretøj og med bagsæde. Samtidig betyder det også, at de motorcyklefabriker, hvis priser for enkelte modeller ligger en smule over den fastsatte grænse, har nedsat deres priser, således at de vil kunne sælges under letvægtsbegrebet i Danmark. Det kan dreje sig om nedsættelser fra 7—9 pund sterling, og dette betyder igen, at de danske købere får mere for deres penge.

DANMARKS MOTOR UNION
søger kvalificeret forretningsfører. Ansøgning med gagekrav indsendes til Danmarks Motor Unions bestyrelse, Fortunstræde 4, København K. Personlig henvendelse fraledes.

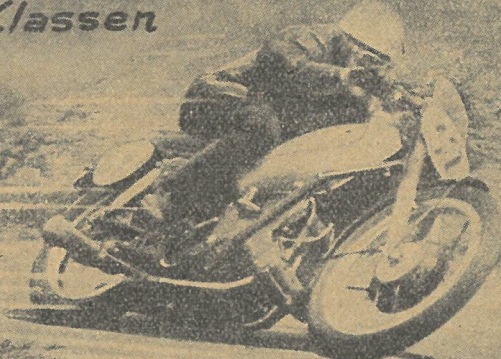


1949 LANDEVEJSLØB VERDENSCHAMPION

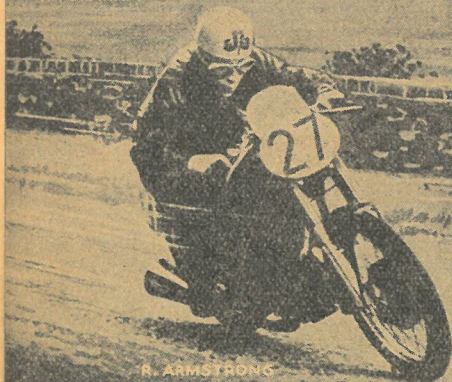
500 cc Klassen



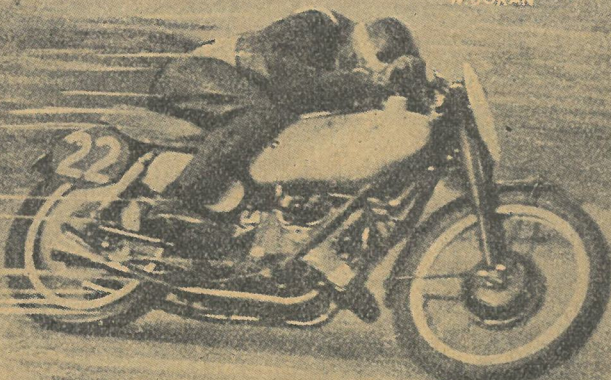
R. L. GRAHAM



W. DORAN



R. ARMSTRONG



E. J. FREND

I.O.M. T.T.

SWISS GRAND PRIX

DUTCH GRAND PRIX

BELGIAN GRAND PRIX

ULSTER GRAND PRIX

GRAND PRIX OF NATIONS

FORHANDLERE OVER HELE LANDET

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE

KUNNE ALLE HAVE BIL

hvis afgifterne var nede på et rimeligt niveau?

Det ville naturligvis være en dristig påstand at hævde, at *alle* kunne have råd til at holde bil, hvis bilen ikke af myndighederne — i hvert fald skatte-teknisk — blev betragtet som luksus. Og denne påstand vil vi naturligvis heller ikke fremsætte her — men vi vil dog gerne kigge lidt nøjere på mulighederne nu, da den første automobiludstilling i 16 år har vist publikum, *hvilke* muligheder, der foreligger, *hvis* man pludselig en dag havde chancen for at erhverve sig en bil. Det nye på udstillingen var måske navnlig eksperimenterne omkring de *mindre* biler.

Går tendensen i retning af de små blier?

Adskilligt kunne tyde på, at man indenfor de nærmeste halve snes år vil kunne se en udvikling indenfor automobilindustrien, der går i retning mod de små 4-5 personers biler med små motorer, billige i drift. Det er en tendens, der har sit *udspring* på det europæiske kontinent — krigshærget, fattigt på råvarer og på ikke-dollars-benzin — og sin *årsag* i forsøget på i så vid udstrækning, det overhovedet er muligt, at gøre bilen til hvermands eje. Megen opfindsomhed og megen teknisk snilde er her lagt for dagen — og betragtelige resultater er allerede nået.

Men tendensen vil — ikke umuligt — eventuelt også brede sig til Amerika, idet det bl. a. sommetider kan knibe stærkt med ligefrem at »finde plads til« de mange biler i de store bysamfund. Parkeringsproblemerne i U. S. A. har forlængst taget dimensioner, som vi herhjemme vanskeligt kan forestille os. Dette i forbindelse med en noget mindre pengeregighed og ønsket om at komme endnu en stor endnu ikke

hvervet kundekreds i møde og også gøre *den* delagtig i bilens fordele og behageligheder, vil muligvis en skønne dag bevirke, at vi vil opleve at se, at de store amerikanske fabrikker går ind for begrebet »den mindre bil« og kaster prisbillige biler ud på markedet.

Selv i Amerika, »Guds eget land«, der flyder med mælk og honning ... og med millioner af biler, der strømmer fra samlebåndene ud på de store »highways« for at blive opslugt i storbyerne og landdistrikterne, er der mange, der ikke har bil, fordi de ikke har plads til det eller råd til det ... og mange, som godt kunne have råd, men som godt kunne tænke sig at bruge pengene til noget andet.

Det, vi gerne vil understrege i denne forbindelse, er, at motorkøretøjet, som det hurtige, smidige og individuelle transportmiddel, det er, er underkastet alt for store skatter og afgifter til, at det i så stor en udstrækning, som det *burde*, kan blive en *dansk* gennemsnitsfamilies eje.

En del ville det naturligvis hjælpe, hvis skatte- og afgiftsbyrderne faldt bort. Mange ville da spare lidt hist og her, stramme budgettet lidt ind og arbejde lidt ekstra — blot for at kunne få deres motorkøretøj.

Så hårdt straffer staten den, der køber et motorkøretøj.

Lad os engang se lidt på, hvordan biludgifterne kunne reduceres, hvis staten viste lidt mådehold. Vi kan ganske givet aldrig håbe på, at *alle* skatter og afgifter på motorkørselen faldt bort — men lad os se på, hvor meget de *andrer*.



ENERGOL

**motorolie giver Deres
motor mere liv
og længere liv**

De kan ikke tage fejl —
BP har sat sit mærke på hver dunk!



TEKNIKKENS TRO TJENER



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

En bil af den beskedne mellemklasse, der i dag koster kr. 12.500 i indkøb, er belagt med en told på ca. 350 kr. og en omsætningsafgift på ca. 3.080 kr., ialt 3.430 kr. Den ville altså *uden* disse afgifter kunne købes for kr. 9.070. Vægtafgiften andrager 110 kr. årligt, så uden disse tre, ville prisen være 8.960 kr.

Den således med over 25 % kunstigt fordyrede anskaffelsespris bevirker også forhøjet forrentning af kapital, amortisation og forsikring. Nemlig således:

5 % rente af kapital: 625 kr. mod ellers 448 kr.

Amortisation (10 %): 1250 kr. mod ellers 896 kr.

forsikring ca. 350 kr. mod ellers 300 kr.

Det bliver til 2225 kr. mod 1644 kr. eller en difference i de årlige driftsudgifter svarende til ca. 1,60 kr. *pr. dag*, som må erlægges ekstra.

Den samme bil, der vejer 1000 kg, kører — lad os sige — 10.000 km *pr. år* og bruger 1 liter benzin *pr. 10 km*. Med de nuværende benzinafgifter tager staten af de 740 kr., som de 1000 liter benzin koster, rigeligt broderparten, nemlig 410 kr. eller 1,12 kr. *pr. dag* — den ville *uden* afgifter kun koste 330 kr. Ved 20.000 km *pr. år* — under normale forhold ikke nogen unormal distance — fordobles disse tal, således at staten tager 820 kr., medens benzinen ellers ville koste 660 kr.

Tolden på olie og gummi er så beskeden, at det er unødvendigt at regne med disse beløb.

Sammenfattende kan altså fastslås, at den bil af mellemstørrelsen, vi her har regnet med, allerede ved anskaffelsen *med* skatter og afgifter er godt 3.500 kr. dyrere, end den ville være *uden* — samt at den årlige drift, takket være statens mellemkomst, fordyres med 1000 kr. eller med ca. 2,70 kr. *pr. dag* — blot ved 10.000 km's kørsel.

Vi har her ikke medregnet forskellige »faste« udgifter, der går igen ensartet i begge tilfælde, nemlig:

Garage 300 kr., vask, reparationer etc. 600 kr., olie, gummi, batteri 225 kr. og vægtafgift 110 kr. — ialt *pr. år* 1235 kr.

Det koster altså 2.225 kr. (rente, amortisation, forsikring) plus 740 kr. (benzin) og 1235 kr. (olie, gummi, vask, reparationer etc.), ialt 4.200 kr. at *køre* 10.000 km og *forrente* en bil til 12.500 kr. Ville staten give afkald på *sine* indtægter ved denne kørsel, ville beløbet kun blive ca. 3200 kr. — ca. 1000 kr. eller 25 % mindre. Og jo mere, der bliver kørt, des mere *grel* bliver forskellen.

Motorkørslen har givet staten 1.700.000.000 kr.

I de 26 år, motorkørslen har været beskattet i Danmark, har staten pumpet lige ved 1 milliard 700 millioner (1.700.000.000) kr. ud af motorkørslen. Og jo mere uundværlig, motorkøretøjet har vist sig at være, jo højere er beskattningen blevet. For tiden tapper staten samfundet gennem motorkørslen for ca. 300.000.000 kr. årligt, penge, der tages ud af det produktive samfund. Finansministerens letsindige krav om nu atter at forhøje benzinafgifterne med 6 øre *pr. liter* på bekostning af spiritusafgifterne har vakt et sandt rasmaskrig i de fleste blade og har affødt den ene mere bitre leder efter den anden i de største og mest ansete blade. Vi vil *ikke* sige, at de bærer præg af finansministerens evneløshed — for det er der ikke tale om —, men så meget des mere af vort lands ret fortvivlede økonomiske stilling.

Man kunne til nød forstå denne politik, hvis der var tale om et luksusbegreb, men selv vor handelsminister erklærer, at motorkørslen *ikke* kan betragtes som luksus.

Det turde være uigendriveligt fast-

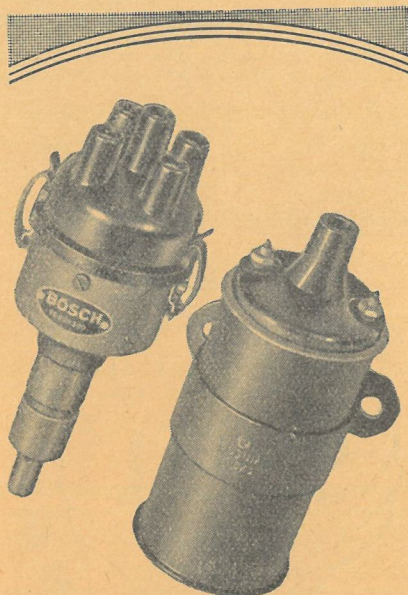
slået, at vor almene levestandard og den fortsatte velstandsudvikling er umiddelbart afhængig af vort produktionsapparat og dets videre intensivring. I stedsøget udstrækning har menneskene i den moderne tidsalder med maskiner af forskellig slags ikke blot opnået at erstatte den rå muskeltkraft og kropsarbejdet, men også i meget høj grad mangedoblet deres kraftressourcer. En af disse maskiner — og ikke den mindst værdifulde — er forbrændingsmotoren, som gennem motor-køretøjet er kommet til at spille en revolutionerende rolle for samfærdslen og transportvirksomheden.

Nutidens produktion og de moderne samfærdselsmidler er uløseligt knyttet til hinanden.

Initiativ straffes direkte på pengepungen.

Det kan formentlig derfor næppe være vanskeligt at indse det fornuftsstridige i, at en mand, der viser initiativ og ønsker at udvide sin aktionsradius, sine indtjeningsmuligheder — måske sin virksomheds eksportevne — ved at give en af sine medarbejdere en bil, straks skal straffes på pengepungen og erlægge en straffebod til staten for sit initiativ og sin virkelyst på f. eks. fra 3.000 til 10.000 kr. i omsætningsafgift. Foruden 41 øre på hver liter benzin, vognen bruger.

Det er nemlig sådan, at den almindelige fordyrelse i produktionsprisen på bilerne bringer disse op i en højere afgiftsklasse, end de hørte hjemme i før krigen, da taksterne fastlagdes — og det drejer sig om tusinder af kroner for hver bil. En repræsentantbil af den almindelige størrelse før krigen (for en repræsentant, der skulle medføre en kollektion af et vist omfang) koster i dag 8—10.000 kr. i afgift til staten, før den kan afleveres indregistreret og køreklar ... om den kunne fås. Det er meningsløst, at initiativ skal straffes med en så voldsom økonomisk lussing.



Højeste ydeevne

og driftssikker funktion kendetegner nu som før Bosch tændingsanlæg. Den nøjagtige fremstilling og hensigtsmæssige konstruktion, hvor alt er gennemtænkt til sidste detalje, er garantien for ethvert Bosch produkts driftssikkerhed og ydeevne.

Originale Bosch-dele kan igen leveres fra lager eller tages i ordre til hurtigste levering.

BOSCH

Tændingsanlæg

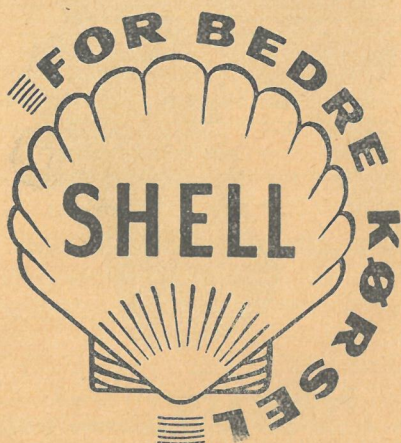
— den uovertrufne kvalitet

Enerepræsentation for Danmark ved



Jagtvej 155 . Tlf. C. 7716

DEPOTER & SERVICE-STATIONER i:
Aalborg · Aarhus · Horsens · Odense
Sønderborg · Haderslev · Slagelse
Vejle og Tønder



**BENZIN
OG OLIE**

Det må derfor håbes, at de røster, der på rigsdagen har ladet sig høre for at få denne urimelige beskatning afskaffet, må kunne gøre sig så stærkt gældende, at kravet om omsætningsafgiftens bortfald må kunne blive gennemført.

Skatte- og afgiftsfri vil bilkørslen næppe nogensinde blive her i landet, men staten burde — i erkendelse af bilens nødvendighed i samfundets transportbehov — dæmpe sin glubskhed, så bilen kunne vinde større indpas, sådan som den fortjener det. For at understrege, hvor meget staten beregner sig af hver handel med en ny bil, var derfor på biludstillingen bilerne mærket med priser både *uden* og *med* omsætningsafgift.

Fornyet chance for danske dieselmotorer i Sverige

Efter at de er kommet på den svenske friliste

Selv om Sverige selv har en industri af dieselmotorer anvendelige til lastbiler, tipvognslokomotiver, som hjælpe- og stationære motorer, f. eks. til lysaggregater, så har der dog alligevel været en udmærket chance også for danske dieselmotorer på det svenske marked. Således har *A/S Nordisk Dieselauto* haft en årlig eksport til Sverige af de danske dieselmotorer på mellem 100 og 200 stk., således at Sverige er den største aftager næst efter hjemmemarkedet.

Nu er dieselmotorer imidlertid kommet på den svenske friliste, og man nærer forventninger om, at salget herefter vil kunne gå betydeligt i vejret. Der findes to hovedagenturer i Sverige for de danske dieselmotorer og navnlig i det nordligste Sverige findes nu placeret mange eksemplarer af dette danske kvalitetsprodukt.

Nogle betragtninger over bilparken og importmulighederne

*Handelsminister Krags beherskede løfter
ved bil-udstillingens åbning*

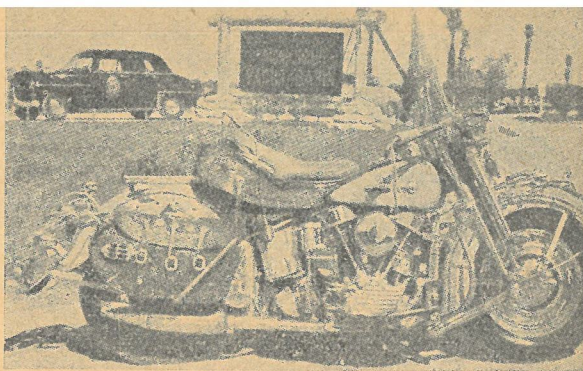
Straks efter krigens ophør, den 17. maj 1945, forelagde *Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører* et udførligt dokumenteret overslag over, hvor mange biler, det ville være nødvendigt at indføre for at nå op på *førkrigs-kravets dækning*. Det blev til 75.000, hvoraf de 45.000 burde fremkaffes straks.

Pr. 31. marts 1948 — altså omtrent 3 år efter — var ikke engang halvdelen af det øjeblikkelige krav blevet imødekommet, idet der var tilgået bilparken godt 22.000 nye biler (+ ca. 2.700 brugte værnemagtsbiler).

Den 8. juni 1948 udarbejdede sammenslutningen — tilskyndet af denne fortsat yderst alarmerende underforsyning — et skøn over, hvilken import, der måtte anses for påkrævet for at klare den nødvendigeste transport, sådan som landets genopbygning og stigende eksportbestræbelser (i forbindelse med en god høst) måtte kræve det.

Man kunne fastslå den meget opsigtsvækkende kendsgerning, at den danske bilpark i tiden 31. september 1939 (ved krigens begyndelse) til 31. juli 1947 var blevet *reduceret* med 12.748 personbiler, mens last- og varevognsgrupperne var forøget med beskedne 715 køretøjer. Den sammenlagte tilbagegang i motorkøretøjernes antal udgjorde altså over 12.000 stk.

Nu vil man måske mene, at en tilbagegang på 12.000 motorkøretøjer —



Et motorcykle-dollargrin. Den noget overpyntede Harley Davidson står — i Amerika — ejeren i 17.000 Kr.

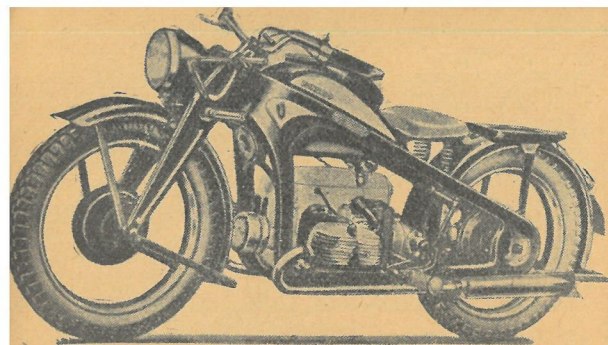
svarende til 8 % af hele parken — ikke er så alarmerende.

Men det er den i allerhøjeste grad — for det er en tilbagegang. Mens motoriseringen ganske normalt er skredet støt frem overalt i verden — bortset fra krigens mellemkomst — er den i de omtrent 8 år gået meget stærkt tilbage i Danmark. Stagnation er tilbagegang, mens tilbagegang er — navnlig når det som her drejer sig om transportmidler til samfundets genopbygning — *mangedobbelt tilbagegang*. Dertil kommer, at det ikke blot er en *numerisk*, men også en *voldsom kvalitetsmæssig tilbagegang*.

Sammenslutningen kom da til det resultat, at der i løbet af de kommende 3 år måtte fremskaffes ca. 28.000 last- og varebiler og ca. 26.000 alm. personbiler, samt 8.000 droske- og hyrebiler, foruden et par tusinde biler af andre kategorier — ialt 63.700 stk.

Det var altså i løbet af *tre år* — og det skulle svare til en gennemsnits årsimport på godt 21.000 stk.

Heroverfor opstillede regeringen i sit »langtidsprogram« en anslået import på 44.000 stk. — *men fordelt over 4 år*, altså en gennemsnitlig import på 11.000 motorkøretøjer årligt, eller kun ca. *det halve* af det, branchens folk — der dog må anses for at være den, der har de bedste forudsætninger for at vurdere denne specielle situation — anslog som presserende for at landevejstransportbehovet skulle kunne gennemføres på betryggende måde.



Den nye efterkrigs-Zündapp med presset stålramme og forgaffel — model K S 600.

Og hvor mange biler er der da kommet ind i landet siden regeringen fremkom med sit langtidsprogram-overslag?

Vel dårligt nok halvdelen — som igen kun var ca. halvdelen af det, branchen havde anset som nødvendigt.

Det kan eksempelvis anføres, at der i 1948 blev givet ca. 2600 indkøbstilladelser til nye personbiler ... men der var ca. 10 gange så mange, der søgte om personbiler. Der var i 1949 lige så mange ansøgere til personbiler — ca. 25.000 — og da blev der bevilget ca. 3.000. En fremgang, omend kun uhyre beskednen.

Meget tyder på, at importen af personbiler i 1950 vil blive dobbelt så stor som i 1949 — det er der i hvert fald lagt op til.

Selv med udsigt til denne lille glædelige fremgang udtaler formanden for automobilfordelingsnævnet, direktør, cand. polit. C. V. Jernert dog, at dette antal personbiler langt fra vil kunne dække det antal biler, der nu er så håbløst slidt ned, at de nu må udgå af trafikken og »slagtes«. De kan ikke mere. I forvejen er der endda alt for mange gamle biler, der har et urimeligt forbrug af benzin og olie (som skal betales i fremmed valuta). Et altfor stort antal biler har efterhånden 5 krigsår +

5 efterkrigsår (med nogenlunde normal kørsel) + deres alder før krigen på bagen.

Af disse mange, mange biler, der forlods er 10 år gamle foruden deres førkrigs-anciennitet, vil der nu uundgåeligt i de nærmest kommende par år ske en meget kraftig afgang.

Og dette er da årsagen til, at selv en mulig import af 6.000 personautomobiler slet ikke vil slå til for at fylde hullet fra afgangens ud, idet denne under normale forhold ville udgøre mindst 10.000 biler — om nogen tilvækst af og fremgang for bilparken kan der slet ikke blive tale. Tværtimod.

Det ser heldigvis ud til, at handelsministeren er ved at få øjnene op for dette forhold — selv om han ved automobiludstillingens åbning kun ville stille en personbilimport på 4-5000 i udsigt for 1950 — så det er jo muligt, at der vil kunne åbne sig veje i Danmarks handelssamkvem med udlandet for en forøget automobilimport.

Til en højst tiltrængt genopbygning og à jourføring af landets bilpark.

— — —

Så skulle de noget lysere udsigter gå i opfyldelse, vil det betyde, at automobiludstillingen i langt højere grad end udstillerne havde drømt om det ved dens planlægelse, har kunnet blive noget i retning af en *salgsudstilling* — omend nok en kende indirekte — for det købende publikum. Sådan at forstå, at den har været en glimrende *orientering om mulighederne* for dem — forhåbentlig flere og flere — der i den kommende tid vil kunne møde op med en *indkøbstilladelse* fra varedirektoratet i hånden.

Erfarne motorfolk vælger
— til sikker kørsel!

Dansk Alfa Laval $\frac{A}{S}$

Møllegade 26 . København N. . C. 7429

HENLEY DÆK

Dansk automobilmand vil motorisere hele Danmark

Vil samle italienske scooters for hele Skandinavien

A/S Nordisk Dieselaautos administrerende direktør, Jens Yde, er en mand med et udpræget initiativ. Han har gjort en ganske betydelig indsats for at mekanisere det danske landbrug ved at indføre og propagandere for den engelske Ferguson-traktor, og han har derigennem sin store del af æren for, at det danske landbrug på så forholdsvis kort tid efter krigen har kunnet gennemføre en så hurtig og udbredt mekanisering, at dets forrentning er blevet forbedret betydeligt mere, end det ellers ville have været tilfældet, hvis mekaniseringen ikke var skredet så hurtigt frem.

Nu har direktør Yde vist et nyt initiativ. Nu vil han også mekanisere byens befolkning. Han har sikret sig eneforhandlingen for Skandinavien af den italienske scooter, »Lambretta«. En scooter er — man kunne sige — en »afdæmpet« form for en motorcykel. Den kan køres af både kvinder og børn — og selvfølgelig også af mænd. Den har en lille 125 ccm., indkapslet motor, kardandrev og gearkasse som en bil, er renlig, meget driftsbillig, en snild og hurtig afløser af cyklen; at køre den, føles som at køre en bil. I Italien er den så populær, at den nu helt præger gadebilledet. Husmødrene kører næsten lige ind i forretningerne med den og gør deres indkøb, mændene til deres kontorer og forretninger. Fabrikken i Italien producerer daglig 350 af dette køretøj og fabrikken beskæftiger 3000—4000 mand. Special-tunede modeller af denne maskine har netop — som omtalt andetsteds i bladet — sat en række nye verdensrekorder, idet de er i stand til at præstere en tophastighed på lige ved 130 km i timen.

Hvor stor udbredelse denne scooter vil få i Danmark afhænger for en del af, hvor mange varer vi kan sælge til italienerne. Det er dog hensigten at samle disse små fikse motorcykler på fabrikken i sydhavnen for hele Skandinavien, således at også reeksporten kan hjemføre noget fremmed valuta og give beskæftigelse til danske arbejdere.

»Lambretta«en vil kunne sælges, indregistreret og køreklar for et sted mellem 2000 og 2100 kr., så rent økonomisk er det et køretøj, der er indenfor de økonomiske muligheds rækkevidde for mange af de mennesker, der i dag kører cykel.

Direktør Ydes slogan vil sikkert herafter blive:

»Nu snart vi alle futter på en af Ydes scooter.«

★

Type: 1-cyl. 2-takts.

Boring: 52 mm.

Slaglængde: 58 mm.

Slagvolumen: 125 cc.

Max. HK: 4,3.

3 fremadgående gear.

Teleskopgaffel.

Gummistørrelse: 4×8", lavtryk.

Vægt: ca. 60 kg.

Tophastighed: 65—76 km.

Benzinforbrug: ca. 50 km på 1 liter.

5 % olie blandes i benzinen.

Benzintankens rumindhold: ca. 6 liter.

Monteret reservehjul.

Ensartede regler savnes

Der er blevet forelagt MOTOR OG SPORT et troværdigt forlydende om, at de motorsagkyndige i Køge og Næstved nægter at indregistrere Jawa-mo-

torcyklen som sidevognskøretøj. Da der her i landet allerede er indregistreret 150 sådanne sidevognskøretøjer, og da der i denne tid næsten daglig indregistreres Jawa-sidevognskøretøjer i København, kunne dette synes ganske urimeligt. Så meget mere, som dette side-

vognskøretøj dog gennem sin deltagelse i Monte-Carlo-prøven så ganske afgjort viste sin egnethed under de allersværeste forhold til sidevognskørsel.

Lidt større ensartethed i de motorsagkyndiges fortolkninger kunne synes stærkt påkrævet.

D. M. U. protesterer mod finansministerens nye krav om beskatning af motorkørslen

Danmarks Motor Union har sammen med F.D.M., K.D.A.K. og Landsforeningen Danske Vognmænd tirsdag d. 21. marts overfor finansministret den 21. marts protesteret mod de af finansminister H. C. Hansen i folketinget forelagte lovforslag, der tager sigte på: a) en fordobling af vægtafgiften og b) en ørhøjelse af benzinafgiften med 6 øre pr. liter.

I finansministerens forslag vedr. en fordobling af vægtafgiften aner man planerne om at lade denne ørhøjelse erstatte indtægtstab ved den foreslåede nedsættelse af omsætningsafgiften på stærke drikke, således at skattebyrderne løftes bort fra forbruget over på produktionen.

Kravet om en ny 6-øres ørhøjelse af benzinafgifterne er finansministerens forsøg på at få revanche for den 6-øres nedsættelse, som et folketingsflertal umiddelbart efter juleferien tvang ham til at gennemføre, efter at han først havde forsøgt at lade benzinpriserne stige med den som følge af devalueringen indtrødte ørhøjelse.

Den pøtænkte ekstraforhøjelse på de 6 øre vil overhovedet ikke kunne absorberes »til vejformål« — sådan som hensigten måtte være — idet der overhovedet ikke længere er nogen mulighed for foreløbig at putte yderligere

penge i vejanlæg etc. De til vejformål anviste 150 mill. kr. årlig overstiger nu de samlede vejudgifter med ca. 70 mill. kr.

Bagtanken med finansministerens ønske om en ekstra fordyrelse af benzinen har utvivlsomt været at nedsætte forbruget af benzin for derigennem at opnå en valutabesparelse — idet finansministeren rent har set bort fra den stagnation han derigennem påførte produktionen og omsætningen.

Da benzinens indkøbspris imidlertid vitterligt udgør mindre end $\frac{1}{5}$ af den pris, den efter pålæg af skatter og afgifter, koster forbrugerne, vil den valutabesparelse, finansministeren vil kunne påregne, under ingen omstændigheder i heldigste fald andrage over $\frac{1}{2}$ pCt. af de samlede udgifter til benzin.

Og med et så ringe udbytte af en så samfundsindgribende finansoperation, mener vi ikke, at finansministeren kan tillade sig at vælte fornyede afgiftsbyrder ind over motorkørslen, der i forvejen tappes for $\frac{1}{4}$ milliard kr. årligt i skatter og afgifter.

Og derfor har vi fremført vor protest og samtidig krævet, at de sidste 7 øre af 13 øres ekstraafgiften på benzinen falder bort med finansrets udløb.

Forslag til 12 dages motorcykle-konvojrejser til Frankrig

med førerbil og mekaniker

Rejsebureauet »Dantourist« har taget initiativet til at arrangere nogle fællesrejser til Frankrig, specielt Paris, navnlig beregnet på motorcyklister, som kan have svært ved at medføre passende bagage etc. til så lang en tur. Da der medfølger mekaniker og sprogkyndig rejsefører, vil denne form for en rejse til det fjernere udland sikkert tiltale mange af vore medlemmer.

På hver tur kan et medlem under D.M.U. deltage for halv pris som mekaniker og køre med ledsagerbilen.

Rejsen koster 575 kr. Prisen omfatter førerbilen, som køres af en erfaren og sprogkyndig dansk fører. Overnatning på gode hoteller, fuld forplejning med undtagelse af det første måltid på Storebælts-færgen. Prisen omfatter ligeledes to rundture, udflugt til Versailles samt billetter til Folies-Bergère, men ikke benzin, olie, færgeoverfarter og drikkevarer for deltagerne. En alsidig mekaniker kan mod betaling af halv pris få plads i førerbilen mod at være til rådighed ved eventuelle motorstop. I førerbilen kan hver deltager disponere over plads til en almindelig håndkuffert, desuden kan påregnes plads til reservebenzin til turen gennem Tyskland.

1. dag, lørdag: Start fra Kgs. Nytorv kl. ca. 15. På Storebælas-færgen spises den medbragte mad, derefter via Fåborg—Mommarmark til Sønderborg. Evt. kan man støde til konvojen i Sønderjylland efter nærmere aftale.

2. dag, søndag: Vi står tidligt op for at

nå tidligt frem til Kruså, toldformaliteterne kan ofte sinke en del. Turen går over Hamborg, Bremen til Hengelo i Holland.

3. dag, mandag: Efter det overdådige hollandske morgenbord fortsætter turen over Arnhem til Sydholland. Frokost. Gennem Belgien via Liège og Meuse-dalen ind i Ardennerbjergene til Reims.

4. dag, tirsdag: Efter besøg i domkirken kører vi til Epernay, champagnens centrum, hvor vi aflægger besøg i en af de store vinkældre. Videre til Fontainebleau og Barbizon. Frokost. Derefter de sidste kilometer til rejsens mål PARIS.

5. dag, onsdag: I disse fem dage ser
6. dag, torsdag: vi alt, hvad der er
7. dag, fredag: værd at se i Paris og
8. dag, lørdag: omegn. Rundturene
9. dag, søndag: foregår i bus, medens motorcyklerne hviler ud. Der bliver tid til indkøb og lejlighed til at komme i teatret og på naturre i Paris' forlystelsescentre.

10. dag, mandag: Hjemrejse igennem Belgien over Bruxelles og Antwerpen, påny ind i Holland med middag og overnatning i et af de herlige hollandske hoteller.

11. dag, tirsdag: Der vil blive lejlighed til en tur i Hamborgs Montmartre St. Pauli.

12. dag, onsdag: Vi står tidligt op for at ankomme i god tid til Kiel, hvor vi sejler til Korsør med den nye rutebåd. Ankomst til København samme aften.

Fra Dover til Kapstaden i bil på tre uger

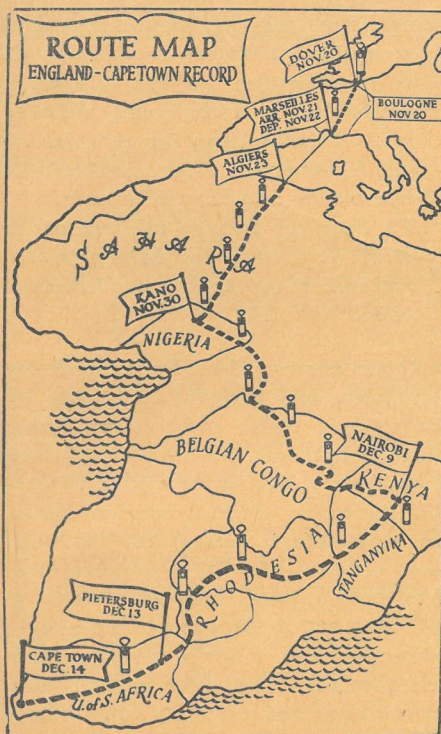
Sahara er ikke mere noget problem for moderne bilister

Det er endnu muligt at udføre be-
drifter og opleve spændende eventyr,
hvis man har det tilstrækkelige vove-
mod. To englændere gennemførte for
kort tid siden en bemærkelsesværdig
biltur ved at køre fra England til Kap-
staden på 24 dage 2 timer 55 minutter
i en almindelig standardbygget Austin
A. 70. Mr. R. H. Sleigh og mr. P. Jop-
ling havde et par ekstra tanke på taget,
og det ene forsæde var indrettet, så det
kunne foldes tilbage og give soveplads
for den, der ikke kørte. Ruten, der ses
på vedføjede kort, var 16.500 kilometer
lang, men til trods for at man skulle
tro, dette var en af de mest uvejsomme
ruter i verden, forløb turen planmæs-
sigt, og kørerne havde intet besvær
med at holde en fart på 6-700 km om
dagen i den sidste ende.

Det største problem var benzinfor-
syningen, men her havde de to kørere
allieret sig med benzinselskabet Shell,
der forsynede dem med olie og benzin
hele vejen og ordnede papirerne i Al-
gier, så ventetiden kun var tre timer,
hvor det normalt tager 24 timer. Før i
tiden var det overordentlig besværligt
at køre i Sahara, men i 1928 lagde Shell
Sahara service en plan om at oprette
påfyldningsstationer langs tre hoved-
ruter gennem ørkenen, og den første
Shell Sahara ekspedition forlod i fe-
bruar 1929 Algier for at gøre planen til
virkelighed. Pumper og tanke blev ud-
lagt — mere end 100 tons materiel blev
transporteret langt ind i verdens stør-
ste ørken, og i løbet af 5 år var syste-
met i brug med stationer for hver 4-
500 km.

Under krigen led systemet naturlig-
vis en del overlast, men da krigen var
forbi, var transportselskaberne ivrige
efter at få genoprettet stationerne over

Sahara, og i december 1948 blev et
transportabelt værksted udsendt, og på
sin 8000 kilometer lange ekspedition
blev 31 fyldestationer inspiceret og



Austin'ens rute ned gennem Afrika på langs.

gjort i orden, 37 tanke repareret og fire
nye oprettet.

Den hidtidige rekord for turen Do-
ver-Kapstaden blev sat af englænderne
H. Symons og H. B. Browning i febru-
ar 1939 i en Wolseley. Deres tid var
31 dage og 22 timer, og også de betjen-
te sig af Shells verdenskendte Sahara
service. Deres rekord har med andre
ord stået uantastet i 10 år, men at de
dristige englændere vil få efterfølgere
er sikkert hævet over enhver tvivl.

OMKRING UNIONEN

F. M. U.s repræsentantskabsmøde

Større udsigter for genskabelsen af tidligere tiders samarbejde

Bitterhed fra svendborgensernes side

Repræsentantskabsmødet i Fyens Motorunion viste, at stormen er ved at være forbi for denne gang, men der var dog visse tilbøb til brænding. Det lykkedes at gyde olie på bølgerne, og det stod fast, at Fyens Motor Sport og Sportsmotorklubben »Odin« har fået et vist samarbejde i gang, hvilket forøvrigt syntes at vække en ikke ringe mistemning fra Svendborg-folkenes side, der følte sig svigtet af »Odin«.

Der gennemførtes nogle lovændringer, som vil give Fyens Motorsport betydeligt større repræsentation næste år — men den formand, som valgtes ved de små klubbers kup i fjor, kørelærer Arnold Nielsen, Bogense, reddede sin taburet endnu et år.

Efter at kontorchef Jeppesen var valgt til dirigent, gav formanden, Arnold Nielsen, en oversigt over arbejdet i det forløbne år, idet han indledede med at byde DMU's præsident og vicepræsident, fabrikant N. K. Petersen og Hoffmeyer, velkommen.

Han bemærkede, at det jo ikke var blide ord, han havde fået med på vejen, da han sidste år var blevet valgt som formand, men han havde dog forsøgt at røge sit hverv bedst muligt.

Antallet af klubber på Fyens er reduceret til 5, efter at Haarby og Svendborg Automobilklub har meldt sig ud, men alligevel er medlemstallet vokset fra 1585 til 1759, hvilket navnlig skyldes Fyens Motor Sports kolossale fremgang med 277 medlemmer til 981.

Løbene er en dårlig forretning.

Med undtagelse af Bogense, der er

gået tilbage med 2 medlemmer til 152, har alle klubber fremgang — »Odin« 45 medlemmer til 451, Svendborg 27 til 133.

Formanden beklagede, at der ikke længere høstes økonomisk gevinst på motorløb. Selv de nordiske mesterskaber gav underskud, og det vil blive hårdt, hvis ikke skatten nedsættes. Det håber man. Men resultatet bliver formentlig et samarbejde om en fælles bane — altså en rationalisering.

Danmarks Motorunion har tilmeldt Fangel-banen danmarksmesterskaberne, som formentlig bliver kørt den 24. september.

Formanden sluttede beretningen med at takke de fynske kørere, der har brilleret i sommer, deriblandt N. V. Jensen, Kalør og Eyvind Hansen. Han håbede på et godt samarbejde i motorsagens interesse.

Under diskussionen var man lidt oppe at nappes om en pokal, som Sv. Knudsen havde vundet. »Odin« havde glemt at anføre, at det var en vandrepokal, og da Sv. Knudsen først havde fået det at vide efter løbet, tilkendte DMU ham pokalen som ejendom.

Endvidere var der en lille skærmydsel mellem de to revisorer. Kontorchef E. Jensen havde givet regnskabet en påtegning om et forsent indbetalt kontingent fra »Odin«, og bogtrykker Østergaard havde nægtet at give påtegningen sin tilslutning, fordi han mente, den var uberettiget. Uoverensstemmelsen jævnedes sig, og regnskabet, der viser en beholdning på 3381 kr., godkendtes.

Større indflydelse for store klubber.

Fyens Motor Sport stillede forslag om en ændring af valgreglerne, gående ud på, at der til unionsmøderne skal vælges 1 repræsentant for hver påbegyndt 50 medlemmer. Forslaget vil give Fiens Motor Sport betydelig større repræsentation.

Under debatten stillede bogtrykker Østergaard ændringsforslag, men indrømmede iøvrigt, at det var retfærdigt, at den store klub fik større indflydelse. Dette kaldte Lundsgaard fra Svendborg frem med en voldsom protest; men ved afstemningen vedtoges FMS's forslag, der får indflydelse næste år. Vedtagelsen skete med 12 stemmer mod 5.

Dette foranledigede Lundsgaard til senere at bemærke, at han havde forstået, at der altså var indledet et gevaldigt samarbejde mellem de to odense-klubber.

— Men, sluttede han, vi skal huske »Odin« for dette her! Bogtrykker Østergaard svarede, at »Odin« blot synes, retfærdigheden måtte ske fyldest.

Formanden genvalgt.

Man kan godt sige, at aftenens mest spændende punkt var formandsvalget. Her opstillede Fiens Motor Sport sin

tidligere formand, kontorchef E. Jensen, som kandidat, og klubbens formand, vulkanisør Vald. Petersen, motiverede dette med, at det efterhånden ser sløjt ud med DMU's finanser og der må en regnskabskyndig forretningsmand ind som Fiens repræsentant.

Arnold Nielsen bemærkede hertil, at der endnu ikke i DMU var indtruffet en situation, som han ikke havde kunnet overse.

— Inden for min egen klub har man såmænd opfordret mig til at trække mig tilbage som formand for unionen på Fyen, sagde han og hellige mig Børgense Motorklub, men jeg har sagt nej, fordi jeg ikke vil svigte dem, der satte mig ind i fjor. Jeg går ikke godvilligt!

Ved valget sejrede han med 11 stemmer, medens kontorchef Jensen fik 7. Een stemmeseddel var blank.

Til revisorer genvalgte Einer Jensen og Østergaard.

Sluttelig valgte man sportsudvalg, og det kom til at bestaa af Marius Paulsen, FMS, Helge Jensen, »Odin«, og Lundsgaard, Svendborg.

Mødet sluttede med et smørrebrødsbord, hvor der blev udtalt mange gode ønsker for det fremtidige motorsamarbejde på Fyen. Alle erklærede sig villige til at gå ind for det.

Små ændringer i T-T-bestemmelserne

Strengere træningskrav. — Bedre benzin

De ændrede propositioner for årets T.T.-løb på Man foreligger nu.

Der kan noteres visse mindre ændringer, som vi her skal redegøre for, idet vi samtidig henviser til den udførlige omtale af T.T.-propositionerne, som fandtes i Motor og Sports maj-nr. sidste år side 19—22 incl.

Dette års T.T.-løb afvikles på den måde, at junior-klasser køres den 5. juni (under 350 ccm), senior (500 ccm)

og letvægtsklasserne (250 ccm) d. 9. juni. Begge dage går starten (hvis sigtbarheden tillader det) kl. 10.30, en halv time før det ellers har været tilfældet. Alle klasser kører 7 omgange over den 37³/₄ miles lange bane.

Der bliver ikke start to og to, som tilfældet var sidste år. I junior- og senior-klasserne startes enkeltvis med 10 sekunders mellemrum, mens letvægtsklassen går som en massestart.

Anmeldelsesfristen slutter lørdag d. 22. april, mens angivelse af *hvilken rytter*, der starter, kan udskydes en uge yderligere, til d. 29 april.

Antallet af deltagere er underkastet samme begrænsninger som sidste år (100 i junior-, 75 i senior- og 25 i letvægtsklassen).

Præmieringen er som sidste år.

Træningen begynder d. 25 maj, nærmere tidspunkter fremkommer senere. For at kvalificere sig til deltagelse i T.T.-løbet skal senior-rytterne have noteret sig for en omgangstid på 33 minutter eller mindre, junior-klassens deltagere for 34 min. eller mindre og

letvægtsklassen for en omgang på ikke over 37 minutter. Der skal køres mindst 3 træningsrunder.

Mens *benzinen* tidligere har holdt oktantallet 70—75, vil den i år blive en del bedre, idet den vil få en oktanværdi mellem 75 og 80. Sandsynligheden taler for, skriver The Motor Cycle, at den faktisk vil få oktanværdien 80, hvilket højst sandsynligt — alle de øvrige forhold lige — vil sætte tiderne endnu en tak i vejret, sammenlignet med sidste års resultater. Formentlig vil der kunne blive tale om nye rekorder i alle klasserne.

Hastighedsløbet ved Namur den 14. maj

Indbydelse til danske kørere

Søndag den 14. august køres på trekant banen ved *Floreffe* det internationale hastighedsløb for solo- og sidevognskøretøjer. Danmarks Motor Union har modtaget propositionerne til dette løb, der er det 17. arrangeret af *Motor-Union-Namurois*. Det køres på den 13,6 km lange trekantbane, hvis yderpunkter er Grottes de Floreffe, Bois de Villers og Sart-Salut-Laurent og der køres af:

Junior A i 500 ccm og 350 ccm. 6 omgange eller ialt 81,6 km.

Senior- og internationale klasser: 500 ccm og 350 ccm. 10 omgange eller 136 km og sidevogne indtil 600 ccm 8 omgange eller 109 km.

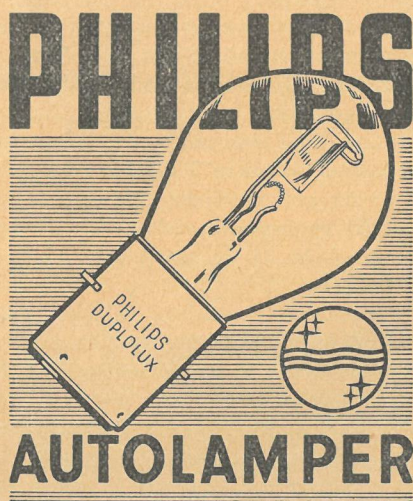
Kl. 12 køres de to junior-klasser, kl. 13.30 den internationale 350 ccm-klasse, kl. 15 sidevognsklasserne og kl. 16.30 den internationale 500 ccm-klasse.

Der køres med almindelig benzin af oktanværdi mellem 70 og 75.

Præmierne andrager for udlændinge mellem 5000 og 1000 belgier-francs — desuden er der udsat forskellige sølvpræmier.

Indtegningsfristen slutter den 30. april.

Der er obligatorisk træning den 13. maj mellem kl. 14 og 18, hvor der skal køres 5 omgange. De kørere, der her ikke gennemfører med tilstrækkelig hastighed udelukkes fra start om søndagen.



50 ccm motorcykle sætter 12 verdensrekorder

Federation internationale motocycliste giver meddelelse om, at en 49 ccm 1-cyl. »Ducati« motorcykle (39×40 mm boring og slaglængde) d. 5. marts, kørt af *Tamarozzi*, har sat 12 nye verdensrekorder — nemlig over følgende distancer:

- 10 km med 63 km/t
- 50 km med 65 km/t
- 100 km med 65 km/t
- 10 miles med 64 km/t
- 50 miles med 65 km/t
- 100 miles med 66 km/t

Ved 1 times kørsel tilbagelagdes 65 km

Ved 2 timers kørsel holdtes

en gennemsnitsfart på 66 km/t

Ved 3 timers kørsel holdtes

en gennemsnitsfart på 65 km/t

Ved 4 timers kørsel holdtes

en gennemsnitsfart på 64 km/t

Ved 5 timers kørsel holdtes

en gennemsnitsfart på 65 km/t

Ved 6 timers kørsel holdtes

en gennemsnitsfart på 66 km/t

Det internationale motorcykle-ralley 1950

Propositionerne foreligger nu

I disse dage har Danmarks Motor Union modtaget nogle få eksemplarer af propositionerne til det internationale motorcykle-rallye, der for 1950 er overdraget Koninlijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, som har tilrettelagt løbet på den måde, at deltagerne vil kunne overvære TT-løbene i Assen, et af de syv klassiske løb, der tæller med til verdensmesterskaberne. Det er iøvrigt i år 25 år siden løbet kørtes første gang.

Rallyet er tilrettelagt på den måde, at deltagerne selv bestemmer tid og sted for deres afgang. Den vejlængde, der tilbagelægges regnes fra hovedstaden i deltagerens land til Breda i Holland, og i kampen om lands-team'et findes vinderen ved at gange kilometeran-

tallet med antallet på de køreere, der gennemfører. Deltage kan solocykler, sidevognskøretøjer og tre-hjulere. Anmeldelse sker til Danmark Motor Union, som skal have anmeldelserne inde så betids, at de kan være fremme i Holland inden 1. maj. Indtegningsgebyret andrager ca. 75 kr. pr. deltager; for dette beløb får man to dages hotelophold fra fredag aften (ankomstdagen) til søndag efter frokost incl. måltider og garage for motorkøretøjet.

Alle deltagerne får en bronzeplakette for deltagelsen. Deltagerens køretøjer forsynes med løbs-plader. Deltagerens kort stemples ved afrejsen og derefter først ved overskridelsen af den hollandske grænse. Derefter yderligere fem steder i Holland, hvor der er tvungen rute over 325 km, men kun tvungen ankomsttid ved to af kontrolstederne.

De nærmere enkeltheder må vi henviser de interesserede til at søge i de officielle propositioner.

Djurgårdsloppet's propositioner foreligger nu

Propositionerne for *Djurgårdsloppet*, der køres for både biler og motorcykler søndag den 7. maj på den sædvanlige 2 km.s asfalt bane ved Helsingfors er nu ankommet til Danmarks Motor Union.

Motorcyklerne starter kl. 13, og der køres i alle de tre soloklasser, 250, 350 og 500 ccm 20 baneomgange, ialt 40 km, mens de to sidevognsklasser 750 og 1200 ccm, kører 5 omgange eller ialt 10 km. Der køres med benzin af oktanværdi 80. Præmierne varierer fra 7000 til 25.000 finmark samt ærespræmie.

Anmeldelser sker gennem Danmarks Motor Union og skal være fremme så betids, at de kan modtages i Helsingfors inden den 17. april.

Der er ryttermøde på løbets kontor torsdag den 4. maj kl. 18.

5 verdensrekorder på scooter

Tre italienske motorcyklekørere har sat fe mnye verdensrekorder for 125 kubikcentimeter-klassen ved at køre i skift på en specialtunet »Lambretta«-motorcykle.

Halvtreds kilometer blev kørt på 23:50.5 (ca. 125 km i timen), 50 miles på 38:17.8 (ca. 126 km i timen), 100 km med en gennemsnitsfart af 126 km i timen og 100 miles på 1 time 19:34.2 (ca. 121 km i timen).

Endvidere satte de verdensrekord for kørsel i to timer. De tilbagelagde ialt 231 km 744 meter, hvilket giver en gennemsnitsfart på 115 km 872 m pr. time.

Rekordforsøgene måtte afbrydes, da man var nået så langt, idet et heftigt uvejr brød løs, men man agter at fortsætte, når vejret bliver bedre for at få gjort kâl på endnu en række rekorder.

Internationalt hastighedsløb i Jugoslavien

Fra Automobilsko-Motociklistički savez Jugoslavije har Danmarks Motor Union modtaget en indbydelse til deltagelse i det af den jugoslaviske Motorunion arrangerede internationale hastighedsløb, der afholdes i Opatijo d. 25. juni — langs det blå Adriaterhavs klipperige kyster.

Løbet finder sted på en 6 km strækning, overvejende med asfaltbelægning. Forløbig har D.M.U. tilskrevet arrangørerne og forespurgt, hvor meget man kunne tænke sig at yde evt. danske deltagere i rejsegodtgørelse.

Lukket

D.M.U.s kontor, Fortunstræde 4, Føbenhavn K., er lukket påske-lordag.

Danske ryttere i udenlandske storløb

Sv. Aa. Sørensen igen på Isle of Man.

Løbssæsonen er snart inde. Der har vist sig betydelig interesse blandt de danske ryttere for at komme ud og se sig om og erhverve erfaringer. Veteranen S. Aa. Sørensen stiller sandsynligvis atter op i TT-løbet på Isle of Man og agter at melde sig i samtlige 3 klasser, i 250 ccm-klassen, hvor han vil køre sin British-Excelsior og i 350 og 500 ccm klassen, hvor hans mærke bliver Norton. Han vil dog kun kunne starte i de to af klasserne, men hvilke det bliver er ikke afgjort.

Salgschef Peter Staal Jensen, Randers, triller først i denne måned helt ned til Spanien for i Barcelonas Grand Prix, der køres den 16. april, at få afprøvet sin nye 350 ccm BSA TT-special.

-er undervognen
RUSTBESKYTTET?



Her har rusten gode vilkår.
Stærk og fugtigt snavs fra vej-
banen slår op om undervognen og
er direkte årsag til usadvendige
reparationer. Sprøjt i tide med



CALTEX
Rustproof
compound

CALTEX OIL A.S. Amaliegade 35, København K. • C. 16816

SPORTEN

FYENS MOTOR SPORTS TRIAL

EN FIN SPORTS-DAG

Fyens Motor Sport kørte søndag den 5. marts sit første trial i år.

Hovedkontrollen var lagt på Munkebo kro, hvor deltagere og officials mødte kl. 7 morgen for at blive instrueret for dysten på de 5 etaper, som var beliggende på Dræby Fed og ude på Torno.

I det milde vejr kunne man nok have tænkt sig nogle flere deltagere, men de godt 20, der var anmeldt, fik sig en virkelig god sportsdag ud af det. — Det var »rigtige« trial-etaper, sportsudvalget havde fundet frem, der var noget for enhver smag: Strandetaper, etaper på næsten bundløse og stærkt opkørte markveje og imellem hushøje bunker af strandskaller.

Resultaterne blev følgende:

Begynder solo:

1. Jørgen Paaske, Hjulby 430 p.
2. Poul E. Albrechtsen, Odense 400 p.
3. H. Zachariasen, Odense 390 p.
4. Henry Rasmussen, Munkebo 385 p.

Senior solo:

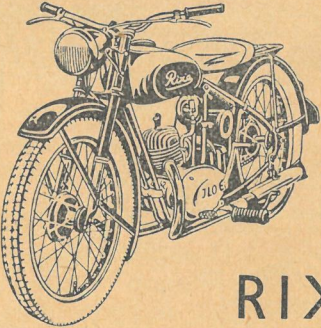
1. Ejvind Hansen, Ejlstруп 500 p.
2. Poul Kalor, Odense 445 p.
3. Svend Schmidt, Kerteminde... 425 p.
4. Joseph Koch, København 400 p.

Senior sidevogn:

1. Johs. Hansen, Odense 465 p.
2. Willy Baasch, Aarhus 460 p.
3. H. Wozny, Odense 420 p.
4. Kjeld Hansen, Fåborg 415 p.

Svend Nielsen.

Den tyske letvægter



RIXE

m. 125 ccm ILO Motor og Dobbeltørersramme.
Kan indreg. for 2 Pers.



H. JACOBSEN & A. SØRENSEN
Elmegade, Middelfart. Tlf. 161 - 782 - 800.

Sports Motor Klubben »Lolland-Falster«s trial

S. M. K. L.-F.s trial den 12. marts var vel tilrettelagt og afvikledes uden uheld og med sportsligt pæne resultater.

Desværre var deltagelsen fra de øvrige landsdele alt for ringe — og det er en skam, thi den levende og dygtige klub forstår at tilrettelægge sine arrangementer.

Resultaterne blev:

Solo begyndere:

1. P. E. Albrechtsen 480 p.
2. Willy Andersen 380 p.

Solo junior:

1. Jørgen Paaske 480 p.
2. Hans Mikkelsen 470 p.

Solo senior:

1. Poul Kalor (F. M. S.) 480 p.
2. Sv. Schmidt (F. M. S.) 470 p.

Sidevogn junior:

1. Ejbjerg Hansen 485 p.
2. M. Torp, Næstved 460 p.
3. E. Christensen 250 p.
4. H. Greve 90 p.

M.K.O. fik stor succes på sit trial

En idéel bane med stor publikumstilslutning

M.K.O. havde helt igennem hæder og succes af sit trial søndag den 19. marts på militærets øvelsesterræn ved Høvelte kaserne. Ganske naturligt havde man valgt den nærliggende Bloustrød kro til stamkvarter for dagen.

For tilskuerne og officials — og sikkert også for kørerne — var vejret ganske ideelt med strålende forårsol. Parkeringsforholdene var ideelle for de mange tilskuere, der var tæt med publikum på de 6 etaper, der alle lå samlet så tæt, at det ikke var nødvendigt at krydse hovedvejene for at komme fra den ene etape til den anden.

Officials og M.P.erne holdt udmærket justis, så alt forløb glimrende og gnidningsløst.

Da M.K.O. tilmed havde været så forsynlig at lade trykke et smukt lille program med udførlig rytterfortegnelse, hvilket vi tidligere har tilrådet, var publikum hele tiden velorienteret med »slagets gang«.

Samtlige etaper var velegnede, meget varierede og ganske ufarlige — fri for pigtråd etc., så løbet, der talte 53 deltagere, var afviklet i løbet af 4 timer.

Placeringerne i de enkelte klasser blev:

Senior-solo:

1. Lion Hansen	565 points
2. Sv. Vendelbak	545 »
3. John Helfelt	480 »
4. Irving Irvinger	455 »
5. A. M. Hansen	445 »
6. Willy Dalby Nielsen	400 »
7. Joerges Bagger	345 »
8. Eivind Nielsen	330 »

Senior-sidevogn:

1. Egon Walter	570 points
Willy Walther.	
2. Harry Frandsen	545 »
Svend Jensen.	
3. Chr. Petersen	505 »
K. Gotz Nielsen.	
4. Carlo Jensen	485 »
Erik Jensen.	
5. Frank Hendrich	475 »
W. Petersen.	

Junior-solo:

1. Ove Madsen	575 points
2. V. Gylling Nielsen	530 »
3. Leif Larson	515 »
4. Carl Aage Egelund	485 »
5. Aksel Hansen	425 »
6. Helge Andersen	415 »
7. Arne Jørgensen	405 »
8. Skjold Jørgensen	400 »

Junior-sidevogn:

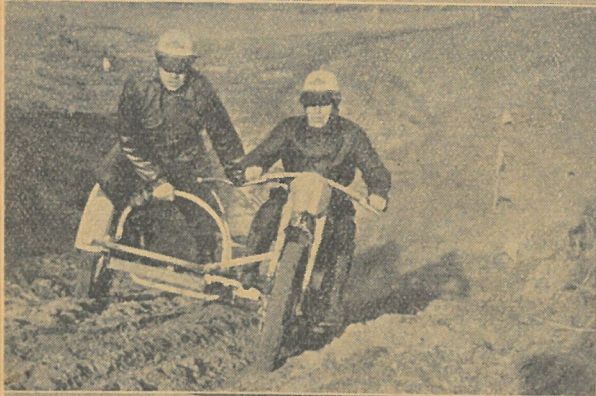
1. Thorkild Thy	545 points
Børge Thy.	
2. Helge Greve	525 »
John Andersen.	
3. Erik Johansen	485 »
Poul Jensen.	
4. Erik Greve	470 »
Gilb. Johansen.	
5. Niels Hansen	465 »
6. Ejbjerg Hansen	460 »
7. Axel Olsen	420 »
Thorv. Petersen.	
8. Chr. Bernth	375 »
Erik Wachs.	

Begynder-solo:

1. Poul Egon Hansen	585 points
2. Gerhard Jensen	540 »
3. Poul Andersen	470 »
4. Preben Hansen	425 »
5. Preben Petersen	395 »
6. Henning Larsen	370 »
7. John Havnbo	355 »
8. Willy Andersen	355 »
9. John Lindberg	330 »
10. Gunnar Christensen	265 »
11. Erik Wincentz	255 »
12. J. Krebs Jørgensen	240 »
13. Børge Erichsen	240 »
14. Tage Petersen	225 »
15. H. Skov Andreassen	215 »
16. Bent Thestrup	215 »
17. Gunnar Andersen	190 »
18. Carl S. Christen	80 »
19. Frederik Asmussen	60 »

Motorcykler indtil 200 ccm:

1. Erhardt Fisker	585 points
2. Helge Carlsen	535 »
3. Willy Nielsen	530 »



Fra oven og nedad: Irving Irvinger forcerer en af etaperne i S.M.K.K.s forårstrial. I midten Carlo Jensen og makker — og nederst S. Vendelbak.

S.M.K.K.s forårstrial

For 1. gang letvægtsklasse under 200 cm.

Sports Motor Klubben København's forårstrial, der kortes søndag den 5. marts med hovedkontrol i Kildebrønde kro havde samlet mange deltagere i de forskellige klasser og fik et helt igennem vellykket sportsligt forløb. — For første gang kørte man her med en

letvægtsklasse under 200 ccm — og det må siges at være en absolut sportslig vinding.

Resultaterne i de forskellige klasser blev:

Senior solo:

1. Lion Hansen (S. O. M. K.)
2. Gunnar Due (Køge S. M.)
3. Alfred Hansen (F. A. M.).

Junior solo:

1. Svend Vendelbak (G. O. M. K.)
2. Erik O. Madsen (S. O. M. K.)
3. Mogens Gornitzka (S. M. K. K.).

Letvægts indtil 200 ccm:

1. Erhard Fisker (Nimbus K.)
2. Willy Nielsen (S. M. K. K.).

Begyndere:

1. Verner Rasmussen (L. O. M.)
2. Henning Larsen (F. A. M.)
3. Poul Egon Hansen (S. M. K. K.)
4. Poul Andersen (S. O. M. K.)
5. Skjold Jørgensen (B. S. A. K.).

Senior sidevogn:

1. Egon Walter (S. M. K. K.)
2. Harry Frandsen (M. K. O.).

Junior sidevogn:

1. Chr. Petersen (S. M. K. K.)
2. Frank Hendrich (S. O. M. K.)
3. Torkild Try (M. K. O.).

G.O.M.K.s trial

Den 16.-4.-50 afholder G.O.M.K. i samarbejde med Automobilsportsklubben trial. Der startes fra restauration »Klostergården« overfor Rønnede kro. Instruktionsmøde d. 11.-4.-50 på »Jernbanehotellet« i Glostrup kl. 19.30.

Motorcykelklasserne inddeles som sædvanlig. Der er åbnet en klasse for letvægtsmotorcykler indtil 200 ccm. Sidevognstræk er ikke tilladt.

Bilklassen inddeles i 3 klasser. Indtil 1100 ccm, indtil 2000 ccm og over 2000 ccm.

Kørere fra Jylland og Fyn har udsettelse med at møde til kl. 10.00. Propositioner vil blive udsendt til klubberne. Flere kan rekvireres hos Gunnar Gran Jacobsen, Sofielundsvej 1 A, Glostrup, eller på tlf. Gl. 725 og 1670.

Aarhus Motor Klub

afholder bakke- og terrænløb ved *Moesgård strand* (8 km syd for Aarhus) *Skærtorsdag den 6. april*. Følg Strandvejen og kør mod syd forbi Varna og Ørnereden.

Gode parkeringsforhold og restauration på pladsen.

Fra løbskalenderen

April:

2. Nordvestsjælland 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. Gladsaxe — baneløb.
Randers Motor Sport — baneløb.
30. Korsør og Omegns Motor Klub — baneløb.
Sports Motor Klubben Odin — baneløb.
Herning Motor Sport — bakkeløb.

Maj:

5. Køge Sports Motor Klub — motocross.
7. Gladsaxe — baneløb.
Nordvestsjælland Motor Klub — baneløb.
Fyens Motor Sport — baneløb.
Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub — baneløb.
Viborg Motor Klub — baneløb.

14. Haderslev Motor Sport — baneløb.
Hobro Motor Sport — baneløb.

FRA KLUBBERNE

TO NYE KLUBBER UNDER D.M.U.

I Aabenraa og Lemvig.

En ny klub er blevet dannet i *Aabenraa* under navnet *Aabenraa Motor Sport*. Den har ved starten op imod et halvt hundrede medlemmer.

Bestyrelsen fik følgende sammensætning:

Formand — kørelærer *Villy Roesgaard Kjær*.

Næstformand — mekaniker *Arne Nielsen*.

Kasserer — *Hans Clausen Wrang*.

Øvrige medlemmer af bestyrelsen: Arbejdsmand *Asmus Autzen*, mekaniker *Hugo Wiesel* og mekaniker *Einer Nielsen*. Revisorer — snedker *Hans Bæk* og værkfører *Martin Greisen*. Suppleant — chauffør *Hugo Lind*. 2. suppleanten er allerede trådt i funktion ved 1.-suppleantens bortrejse fra byen.

En ny klub af omtrent samme størrelse er ligeledes blevet stiftet i *Lemvig*. Den har fået navnet »*Lemvig og Omegns Motor-Sport*« og dens bestyrelse ser således ud:

Formand — mekaniker *Harry Pinnerup*.

Kasserer — mekaniker *Henry Nielsen*.

Sekretær — dommer *Oskar Jensen*, Bøvlingbjerg.

I bestyrelsen sidder desuden elektriker *Erik Krarup*, Harboøre, og vognmand *Jens Skov*, Tørringhuse.

— 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

NY MOTORKLUB STARTET I AABENRAA

Den 22. februar blev der på hotel Royal i Aabenraa afholdt stiftende generalforsamling til en ny motorsportsklub i Aabenraa, som nok tidligere har haft en klub i samarbejde med Sønderborg, men nu ønsker at oprette en selvstændig klub for Aabenraa amt.

Der var overordentlig god tilslutning, større end arrangørerne havde ventet, der blev straks tegnet ca. 35 medlemmer, og der blev ganske pr. honnor tegnet et beløb på ca. 350,00 kr. til hjælp til starten af den nye klub.

Bestyrelsen blev valgt samme aften, og kom til at bestå af kørelærer V. Roesgaard Kjer som formand, mekaniker Arne Nielsen som næstformand. Sekretær blev chauffør Svend Lund, og til kasserer valgtes chauffør Hans C. Wrang.

Der vil i løbet af få dage gennem Jydsk Motor Sportsunion blive søgt optagelse under Danmarks Motor Union.

Man agter allerede at afholde et eller andet løb i påskedagene, da de nye medlemmer brænder efter at komme ud og prøve maskinerne og deres orienteringsevner.

Als Motor Sport

A. M. S. fejrede sin 4-årige stiftelsesfest på Als badhotel den 4. februar. Festen indlededes med fællesspisning, hvori deltog ca. 30 medlemmer med damer. — Formanden, Ejnar Poulsen, bød deltagerne velkommen og bad de forskellige tage for sig af retterne, hvilket blev efterkommet. — Under middagen havde flere medlemmer ordet, bl. a. den tidligere formand Sølver Rasmussen, som talte for sammenholdet og kammeratskabet indenfor klubben. Efter middagen tog vi fat på dansen, og det blev hen på de små timer, før vi gik hjem, en oplevelse rigere.

Th. Jacobsen, sekretær.

B.S.A. Klubben

Medlemmerne erindres om klubbens ordinære, halvårslige generalforsamling onsdag, den 26. april kl. 19.30 i café Nørre Central, Nørrebros Runddel,

med dagsorden i henhold til den udsendte meddelelse.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være formanden i hænde senest den 18. april.

Yrsa 851.

Fredericia Motor Klub

havde lørdag den 25. februar 1950 arrangeret en fastelavnsfest på hotel Victoria. Festen forløb til alles tilfredshed. Ved festen var der præmieuddeling for en af klubben for nogen tid siden arrangeret orienteringsovelse, ligesom der i aftenens løb var arrangeret små morsomheder. Festen sluttede i godt humør og med håb om snart gensyn.

Husk på, at tiden er inde til eftersyn af dit køretøj, så det er klar til sommer — dette bør være din største fornøjelse.

Sprogø.

Frederiksborg Amts Motorklub

Som det er medlemmerne bekendt, skal der køres scramble-løb i Vinderød Kr. Himmelfartsdag, d. 18. maj — men forinden er der et stort arbejde at udrette på banen og på tilskuernes pladserne.

Baneudvalget håber, at medlemmerne i stort omfang ligesom tidligere år møder op og tager del i arbejdet, og vi beder alle, der har lyst til at hjælpe til, henvende sig til værkfører A. J. Larsen, Allégaarden, Hillerød, tlf. 192 a.

Frederikshavn Motorsport

afholdt den 25. februar sin årlige generalforsamling på Møllers hotel.

Formanden udtalte i sin beretning bl. a., at foreningen var gået støt frem og omtalte det store arbejde, bestyrelsen havde haft med den nye motorbane i Sæby, der skulle åbnes og indvies til den store vendelbofest i juli måned. F. M. havde en 10-årig kontrakt med Sæby kommune, den indeholder bl. a. bestemmelse om, at F. M. skal afholde 2 løb årligt og iøvrigt har eneret til benyttelse af den nye bane. Formanden sluttede med at omtale, at han havde de bedste forhåbninger om, at mange motorkammerater inden for Danmarks

Motor Union ville være med til at gøre den nye bane populær. Banen var godkendt af D. M. U.

Herefter fik sekretæren forhandlingsprotokollen frem; den var ret fyldig og omhandlede bl.a. opførelsen af klubbens nye ejendom, der var indviet den 17. maj, og dens beliggenhed var kun ca. 3 km fra den nye motorbane. Medlemmerne var glade for det nye klubhus, men besøget havde ikke været overvældende — formentlig fordi der endnu ikke var ansat en opsynsmand.

Kassereren oplæste det reviderede regnskab, der godkendtes.

Den nye bestyrelse, der valgtes, blev følgende:

Bandagist *H. Jac. Petersen*, telf. 533, Frederikshavn.

Kasserer: Kommunebogholder *Aage Rieck*, telf. 1324, Frederikshavn.

Næstformand: Lagerforvalter *Henry Østergaard*, telf. 1103, Frederikshavn.

Købmand *Rud. Svanholt*, telf. 560, Frederikshavn.

Kriminalbetjent *Chr. Knudsen*, telf. 895, Frederikshavn.

Boremester *Ejvind Christiansen*, telf. 44, Frederikshavn.

Sportsudvalget: Skrædder *Verner Christensen*, elektriker *Busser Christensen*, måleraflæser *Haugo Albeck*, Sæby.

Fyens Motor Sport

Fyens Motor Sport afholdt lørdag den 18. februar sit karneval i Næsbyhoved skov, og det blev en af de helt store F.M.S.-fester med ca. 350 deltagere. — Der var præmier til den smukkeste dame og den mest komiske herre. — Præmierne vandtes af henholdsvis frk. *Valborg Jensen* og *Erik Krog*.

Humøret var højt fra starten, og det begyndte at lysne i øst, da de sidste deltagere drog fra skoven; om disse sidste var »maskerede«, da de kom eller gik, skal undertegnede lade være usagt.

Dagen efter, Søndag den 19. februar, var der, til trods for karnevallets sene tidspunkt, næsten lige så mange deltagere til fastelavnsfest med tøndeslagning på motorcykle for herrerne og gående for damer og børn.

Kattekonige blev *Johs. Jørgensen*, og prins blev *Aksel Jensen*.

Kattedronning blev frk. *Inge Hansen*, og prinsesse blev fru *Larsen*, »Castrol«.

Efter tøndeslagningen var der kaffebord med fastelavnsboller og uddeling af præmier til de »kongelige vindere. Alt ialt en gemytlig eftermiddag.

Svend Nielsen.

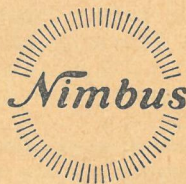
Glostrup og Omegns Motor Klub

Fastelavnsfesten d. 19.-2.-50: Kattekonige og ringrider blev henholdsvis »*Frederik*« og *Sv. Ring* og for juniorafdelingen *Frank* og *Bent*.

Den 11.-3.-50 afholdt klubben karneval. Damerne slog katten af tønden og kattedronning blev fru »*Rasmus*«. Ih, hvor blev »*Rasmus*« glad. Øl, snaps og smørrebrød hm. hm. Festen forløb glimrende og medlemmerne morede sig.

Den 30.-4.-50 har vi »*tur i det blå*«. Tag mad med til hele dagen. Start fra »*Siesta*« kl. 9.30.

Juniorafdelingen har nu fået sin første motorcykel. Under »*Frederik*«s kyn-



**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

dige ledelse er gutterne gået i gang med at skille cyklen ad. Den er forhåbentlig snart samlet igen, så de kan komme ud og køre.

Velkommen til klubbens arrangementer.

Harley Davidson Klubben

Søndag den 19.-2. var der samlet 178 H.D.K.ere i Ørholm til tøndeslagning og ringridning, og det blev en af de rigtige ture, med fint vejr og højt humør over hele linien. Amatøraftenen i Vanløse var af en høj kvalitet, og aftenen var til lige stor glæde for publikum og de optrædende.

Klubafstnerne i april bliver den 11. og 25. Mød nu op; der vil skeo verraskelser, siger festudvalget.

På gensyn! *Angelo, Kastrup 1313.*

Hjørring Motor Sport

Lørdag den 4. marts afholdt vi vor årlige nytårs-, vinter- og stiftelsesfest; det blev en meget vellykket aften. Til spisningen var mødt ca. 135 mennesker, og stemningen var der overalt fra begyndelsen til enden. Under spisningen oplæstes en fornøjelig radioavis og en lille reportage fra et af vore løb, og der blev sunget en til lejligheden passende sang.

Tirsdag den 4. april afholdes der så generalforsamling, og da vi har haft en meget god tilgang af medlemmer det sidste år, mener vi det nødvendigt at holde den på »Markedsrestaurationen«. Mød talrigt frem. Der bliver meget at drøfte. Sæsonen er inde, og der skulle gerne ske noget!

Holbæk og Omegs Motorklub

Siden H. O. M. blev stiftet den 28. november 1949 med 34 medlemmer, har der været en stærk tilgang, således at der nu er 87 medlemmer. Klubben har

i vinter afholdt en serie teori-kursus i orientering og har afholdt 2 orienteringsøvelser, den sidste natten mellem den 25. og 26. februar med 30 deltagende køretøjer. Da der er stor interesse i klubben for orienteringsøvelserne, vil der snarest blive afholdt flere teorikursus for de sidst indmeldte medlemmer. Den 18. februar afholdt klubben offentlig filmsaften med forevisning af lands-motorfilmen fra Bogense og 3 færdselsfilms samt foredrag af politiassistent Meldgaard-Larsen.

H. O. M. afholder sin første ordinære generalforsamling på hotel Postgaarden den 13. april. Til den tid regner vi med at have over 100 medlemmer.

C. C. Weinreich.

Motorklubben »København og

Omegs«

Søndag den 19. marts blev vort trial afviklet. (Resultater foran i bladet.) Rytterne gik frisk til opgaverne ude i terrænet ved Høveltejren, på ca. 4 timer var vi færdige på alle 6 etaper og kunne tage op til Bloustrød kro til den vedfortjente frokost. Bestyrelsen og sportsudvalget takker samtlige 53 deltagende ryttere (alle anmeldte mødte til start) for den gode sportsånd, hele løbet var præget af. Tak for det, gutter! Vel mødt næste gang, M. K. O. kalder.

Kun en lille kritik: Hvorfor kan alle deltagere ikke udfylde deres anmeldelse helt korrekt med licens-nummer, mærke og klub, det vil lette os meget arbejde i så stort et arrangement? Husk det næste gang!

Vi vil også rette en hjertelig tak til officials og alle, som var os behjælpelig for og under løbet samt til de tre klubber S. O. M. K., L. O. M. og S. M. K. K., der hver tog sig af en etape. — Præmieuddelingen foregår på Gimle, Grundtvigsvej 14, Røde sal, lørdag den



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

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 . København V.

Eva 6621

15. april, kl. 19. Der vil blive kørt forskellige films denne aften, bagefter får vi en svingom, så vi møder op alle og hylder vore sportsskammerater.

Torsdag den 20. april, kl. 19.30 generalforsamling på Gimle. Forslag, som ønskes behandlet, skal ifølge lovene indgives skriftligt til formanden senest 8 dage før generalforsamlingen.

K.-A., Taga 4180.

Motor Klubben »Scratch«

Den 6. februar afholdt vi på »Fjordvilla« *filmsaften*, hvor der var en fin tilslutning, selv om filmen ikke var af de bedste, men det er jo ikke nemt for bestyrelsen at vælge film ud efter katalog.

Den 18. februar havde vi *fastelavnsfest* med tøndeslagning for damer, hvor fru Carl Aa. Andersen blev kattedronning, derud over er der ikke mere at fremhæve, for det er som ved de andre fester ingen eller kun jævn tilslutning, men hvor fejlen er, ved vi ikke.

Den 19. februar afholdt vi *tøndeslagning* for køretøjer på dyrskuepladsen, hvor der var mødt ca. 20 biler og motorcykler. Kattekonge blev Carl Aa. Andersen.

Den 4. marts afholdt vi *orienteringsøvelse* fra »Landevejskroen« med 14 deltagere. Resultatet blev følgende:

Bilklassen: Kurt Petersen, Tølløse, 42 p., Knud Redil, Roskilde, 50 p.

Motorcykelklassen: Wagn Petersen, »Frem«, 43 p.

Generalforsamling afholdes den 4. april kl. 19.30 på »Fjordvilla«. Dagsorden ifølge lovene.

Otto Hansen.

Motor Sports Klubben »Slagelse«

afholdt søndag den 19. februar fastelavnsfest, hvor man slog katten af tønden. For herrernes vedkommende skete det selvfølgelig pr. motorcykle og bil.

Kattekonige blev Eigil Nielsen, Vestergade 27.

Kattedronning blev fru Vilhelm Petersen, Strandvejen.

Samtidig meddeles det de forskellige klubber, at formandens adresse indtil videre er: Carl Jensen, »Ora Service«, Skelskørvej 29, Slagelse.

P. b. v.

J. Kühnell, kasserer.

Nordjyllands Motor Sport

Onsdag den 5. april afholdes klubmøde på café »Ankerhus«; der begyndes kl. 20.00 pr., og de medlemmer, der endnu mangler enkelte skud i den nylig afsluttede serieskydning, kan på denne aften få lejlighed til at indhente det forsømte.

Onsdag den 19. april, kl. 20.00 pr., afholder klubben sin ordinære halvårslige generalforsamling på »Grand« med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Protokol.
3. Beretning.
4. Regnskab.
5. Valg af formand.
6. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer.
7. Valg af 2 suppleanter.
8. a) Valg af 2 til sportsudvalg;
b) valg af festudvalg.
9. Valg af 2 revisorer og 1 suppleant.
10. Indkomne forslag.
11. Eventuelt.



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås 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, hjelme, køretæpper, luffer til styr o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varene sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blagaardsgade 24 - Telefon no. 2536

De tre afgående bestyrelsesmedlemmer er: *Chr. Jensen, Axel Pedersen og Harry Andersen*. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være sekretæren *Axel Jensen*, Vesterbrogade 16, Nørresundby, i hænde senest søndag den 16. april.

Så står sæsonen for døren, og vi skal have lavet noget ved banen, derfor beder vi medlemmerne om at møde op, så snart der kaldes til arbejde på banen; vi skulle jo gerne have en god bane og en meget fin sæson for klubben.

.....rg.

Nordre Birks Motorklub

Sidste klubaften i denne sæson afholdes *mandag den 3. april* på »Gen-tofte Hotel«, hvor der er afslutning på kegle- og skydeturneringen.

Lørdag den 22. april køres tur ud i det blå, til en af omegnens kroer, hvor der vil blive præmieuddeling for kegle- og skydeturneringen og kammeratligt samvær. Start fra Lyngby Torv kl. 19.

Husk at bestille plads i sommerhuset til sommerferien inden den 1. maj hos formanden.

Sekretæren.

Rudge Motor Klub

På den 1. februar måned afholdte ordinære *generalforsamling* nyvalgtes følgende bestyrelse:

Formand: Vald Hoffmeyer jun, tlf. VA 99. Kasserer: Erik Hein, tlf. DA

6756. Sekretær: Villy Eggen, tlf. ÆG 64. Mogens P. Johansen, tlf. VA 3050. Normann Andersen.

Det vedtoges bl.a. at nedskære antallet af klubaftener, således at vi fremtidig kun mødes *den anden onsdag* i hver måned i klublokalerne, Aldersrogade 1. Første mødeaften bliver 12. april, hvor der arrangeres en kombineret skyde- og billardturnering, hvor alle har chancer for placering. — Sæt kryds ved dagen og mød frem den 12.-4.

Sekretæren.

Silkeborg Motor Sport

Søndag den 19. februar havde vi vores årlige *fastelavnsfest* i Lunden, som i år var sat stort op og imødeset med spænding, navnlig af bestyrelsen. Det blev en knaldsukces lige fra det stor-slåede optog gennem byen og derefter tøndeslagningen, fodbold på motorcykle, kørsel over vipper og springbræt gennem brændende plankeværk, til festen på »Astoria« om aftenen, hvor damerne slog katten af tønden.

Præmien for den bedst pyntede rytter og køretøj tilfaldt *Vagn Noesgård*, og kattekonge blev *Vagn Sørensen* og kattedronning fru *Klostergaard*. — Vi siger medlemmerne tak for det store arbejde, de havde gjort med at pynte cyklerne og håber, den store interesse, som publikum viste os, må få endnu flere til at møde frem næste år.

Jeg vil benytte lejligheden til meget indtrængende at bede medlemmerne være bestyrelsen behjælpelig med at gøre banen klar til vort løb i påsken, da det næsten er uoverkommeligt for 4—5 mand at klare alene.

Puch .

Sports Motor Klubben

Klubben afholdt fastelavnsfest på Jægerkroen, og det gik med liv og lyst med tøndeslagning for herrer, damer og børn samt ringridning om Sørensen vandrepopal, som blev vundet af Gilbert Jakobsen. Trial afholdtes den 5.-3. med hovedkontrol på Kildebrønde kro. Det blev et ret hårdt løb grundet på de opblødte etaper, og der var stort mandefald blandt begynderne. Vinder

VERDENSMESTEREN blandt Letvægtere



*Den røde
Sportsmodel*

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

Rasmussen & Skjold
Westend 15 Eva 953

blev i senior solo Lion Hansen, junior solo Sven Wendelbak, begynder Verner Rasmussen, letvægt Erhardt Fischer, som samtidig vandt H. S. Hansens udsatte vandrepokal, senior sidevogn Egon Walther, junior sidevogn Chr. Petersen.

Sidste klubaften i sæsonen med damer bliver i april. Der vil tilgå nærmere meddelelse.

Generalforsamling den 26. april kl. 19.30 i Martini, Borups Allé.

S.W. Taga 6139 v.

Sports Motor Klubben »Odin«

Fastelavnssøndag afholdt vi vor traditionelle tøndeslagning, der i år var henlagt til »Røde Hus« i Fruens Bøge, og dette er tilpas nær ved byen, hvilket kunne ses på den store tilslutning, idet der til selve »tøndeslagtningen« var samlet over 200 mennesker på pladsen, og der blev gået til »makronerne« ved alle tre tønder. Ved det efterfølgende kaffebord blev de smukke præmier overrakt de forskellige vindere.

Også vort karneval lørdag den 25. februar blev en af de rigtige »Odinfester« med højt humør til sidste minut. Bestyrelsen havde besluttet, vi skulle holde op kl. 3, men på det tidspunkt var stemningen endnu så høj, at folk stadig krævede mere, så klokken blev 4, inden vi kunne slutte denne vellykkede fest, hvor vi som sædvanlig havde uddelt 4 præmier til de smukkeste maskerede.

Tirsdag den 14. marts havde vi sammen med »F.M.S.« et møde med region 4 angående motorordonnanskorpset. Nærmere herom i vort medlemsblad for april md.

Og så vil vi lige til slut minde vore medlemmer og de aktive køreere landet over, om, at vi åbner sæsonen her på Fyn med vort løb i Fangel d. 30. april. Kørerne vil vi erindre om, at Danmarks mesterskaberne i år atter køres på Fangelbanen og til disse er det rart at have kendskab til banen. De første anmeldelser er allerede indgået, og de, der kan tænke sig at starte, men som ikke har anmeldelsesblanketter, kan få disse ved henvendelse til sekretærens adresse: Lollandsgade 34, Odense. De

af vore medlemmer, som kan tænke sig at hjælpe til med at gøre banen klar, bedes henvende sig til en af bestyrelsen, og er I ikke selv kørende, sig til alligevel, vi skal nok få jer dernel. På gensyn.

Sekretæren.

Sundby Motor Klub

Først har vi resultatet fra vor træningsovelse d. 11-3. Der blev kun startet i sidevognsklassen. Resultatet blev: 1. Willy Hansen. 2. Poul Larsen, 3. Ernst Michalsen.

Påsketuren i år bliver ud i det blå, søndag den 9. april. Vi mødes på Toftegårds Plads kl. 9. Vi spiser vor frokost på Tureby kro kl. 11. Da vi har bestilt solskinsvejr den dag, håber vi at se jer alle.

Klubben afholder sin *ordinære generalforsamling* onsdag d. 19. april kl. 20 i Kastelskroen med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Protokol og beretning.
3. Regnskab.
4. Valg.

Kasserer: Hjort Petersen.

Bestyrelsesmedl.: Jens Rasmussen.

Sportsudvalg: A. Jensen, J. Rasmussen, B. Lyng.

2 revisorer og 1 suppleant.

5. Indkomne forslag.
6. Lejrplads.
7. Eventuelt.

Indkomne forslag sendes til formanden senest 8 dage før generalforsamlingen.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Formandens adr.: J. C. Christensen, Polensgade 31, 3.

Kun medlemmer, som har betalt kon-
tingent for første halvdel af 1950 har
stemmeret ved generalforsamlingen.

Billardturneringen slutter onsdag d,
26. april, så det kan endnu nås at være
med i finalen om de flotte præmier.

Søborg og Omegns Motor Klub

Fastelavnsfesten i Emdruplund fik
et godt forløb. Der var mødt et halvt
hundrede medlemmer, hvoraf dog kun
halvdelen deltog i løjerne. Hvilket er
uforståelig, eftersom det kun er »skæg«
og der ingen livsfare er forbunden der-
med. Men eftersom løjerne blev afvik-
let var fornøjelsen ikke mindre i de
passives rækker. Kattekonge og -dron-
ning blev henholdsvis hr. Poul Hillig-
søe og frk. Karen Ernst. Ringridder
blev Axel Sømod og præmien for den
smukkeste pyntede motorcykle tilfaldt
Lion Hansen.

Programmet for festen den 8. april
(påskelørdag) kl. 19.30 i Emdruplunds
store sal er nu klar til premieren. Det
bliver som tidligere meddelt en serie
sketches og lignende med internt ind-
hold, der udføres af 4 dilettanter under
instruktion af hr. Agner Kraftt. Det
fagmæssige er således i rette hænder,

hvilket er en borgen for, at humøret vil
stige betydelige grader denne aften. Ef-
ter underholdningen, der varer ca. 2 ti-
mer, er der stort bal til et 8 mands or-
kester. Der er hermed al gund til at
vente en stor interesse og tilslutning
fra medlemmernes side.

Torsdag den 11. maj kl. 19.30 afhol-
der klubben ordinær forårsgeneralfor-
samling i »Nørrehus«, Griffenfeldts-
gade 5, med følgende dagsorden: Valg
af dirigent — ovrmanden aflægger be-
retning — kassereren aflægger regn-
skab — indkomne forslag — valg af
kasserer — valg af 3 bestyrelsesmed-
lemmer — valg af suppleant og revi-
sor — eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på ge-
neralforsamlingen, må indsendes til for-
manden, Frd. Asmussen, Jonas Lies Vej
16, 2. tv., Søborg, senest fredag den 6.
maj. Felix.

Aarhus Motor Klub

Ordinær generalforsamling afholdes
torsdag den 13. april, kl. 19.30 hos Fold-
ager, Søndergade 30.

Dagsorden ifølge lovene.

Styrelsen.

— — —

Klubften 5. april, kl. 19.30 hos Fold-
ager, Søndergade 30.

MOTOR - MARKEDET



København

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gaffler, Foraksler 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 finansierer
ved salg på afbetaling, evt. forskud ydes.

Frederiksberg Motor Co.

Mathildevej 3 . Gothåb 2800

VELOCETTE Excelsior-Henderson

Motor Co., H. C. Ørstedesvej 23, F. — Centr. 6581
Reserve dele - Tilbehør

VELHOLDTE MOTORCYKLER KØBES

For fine cykler er prisen underordnet.

H. S. HANSEN, motorcykler,

Gl. Kongevej 11 . Eva 827 . Eva 7502

MOTORCYCLE-REPARATION

Alle reparationer udføres solidt og billigt.

Alle mærker reparerer.

MOTORPA Adelgade 101 . Palå 8267

Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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



Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER

En gros . En detail

Østerbro 50 N. O. JENSEN
AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER - Ejler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

B. S. A. Motorcykler
Reserve dele, tilbehør, motorreparationer.
En gros. En detail.

VELLØV
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

PUCH — CZ — JAWA
Forhandler i Aarhus
JYDSK MOTOR SERVICE
Arne Jensen, Sjøllandsgade, 25, Telefon 9539

MOTORCYKLER
Reserve dele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET

Nørregade 12 Telefon 13835

CZ og JAWA Specialværksted -
Reserve dele - 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 . Reserve dele
Olie . Udstyr . BSA Køreskole

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 4^a, København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.
Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 2, Bogen, tlf. 415. Sekretariat: Jernbanegade, Bogen, tlf. 391.
Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52, Aalborg. tlf. 6762. —
Kasserer: Peter Franck, Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekretær: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Aalborg.
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.

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
WARNSTRØM - STRØMMEN

Telefon 4325 . Randers

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

A. BACH SØRENSENs Autoværksted
Ny Grenaavej Randers Telefon 3028
* Rep. af alle Mærker . Reservedelsslager 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 Heste-
vogne fra 600 til 1200 Kr. Kom og se, altid parat
til en rask Handel.

Specialværksted for MOTORCYKLER
Specialværksted og stort reservedelslager. — Re-
serve dele for alle mærker føres. Speciale: Cylin-
derudd. Ira dag til dag. — Stort lager af stemp-
ler. Reparation af magneter og dynamoer, alt elektrisk
udstyr. — AUT. NIMBUS FORHANDLER

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

MOTORCYKLER Reserve dele og Tilbehør
Spec. reparationsværksted. — Har De Indkøbstill.,
kan vi lev. NORTON og ROYAL ENFIELD. Køresk.
for bil og motorcykel 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 Diesel-
pumper 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

Redaktør: Carsten Meyer Petersen (ansvarsh.).

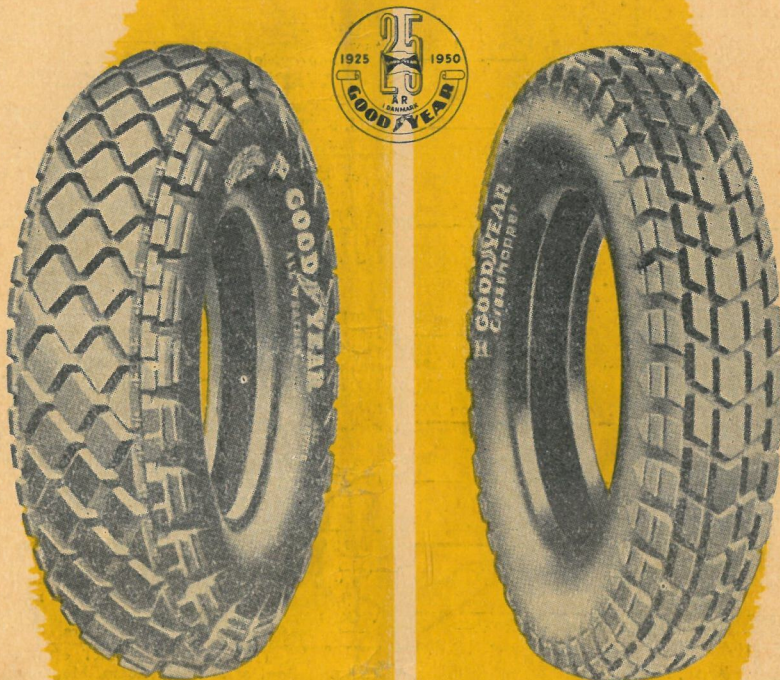
Redaktion og ekspedition: Fortunstræde 4^a, Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

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 23. februar.

KØRER DE PÅ MOTORCYKLE?

SÅ VIL DE HAVE BRUG FOR ET AF DISSE TO DÆK!



ALL-SERVICE DÆKKET

År ud og år ind er der tusinder af motorcyklister, der holder på Goodyear All-Service dækket til daglig kørsel. De kender det stærke rude-mønster, der griber fast på vejen, og de ekstra forstærkede skuldre, der gør, at dækket er særligt holdbart.

GRASSHOPPER DÆKKET

Motorcyklister med Grasshopper dækket kan med lige stor fordel køre på racebanen som den sædvanlige tur hjem. De spyd-formede blokke i mønstret gør, at Grasshopper dækket aldrig skrider — det står fast og vedbliver at stå fast uafhængig af vejens beskaffenhed.

GOOD YEAR

Der er flere, der kører på Goodyear end på noget andet mærke