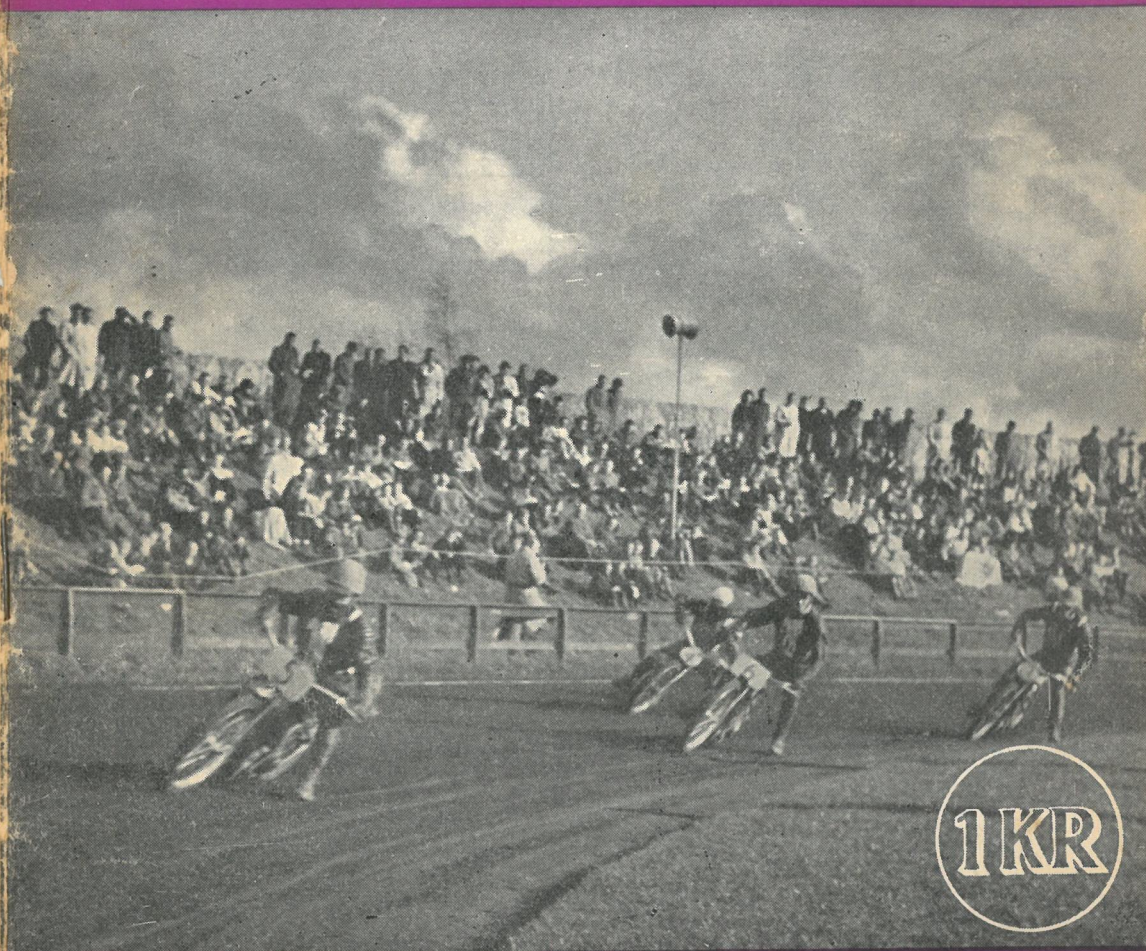


MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



MAJ

1950

5. ARG.

Løbskalenderen

MAJ

- | | |
|--|------------|
| 5. Køge Sports Motor klub | Moto-cross |
| 7. Gladsaxe | Baneløb |
| Nordvestsjælland's Motor Klub | Baneløb |
| Fyens Motor Sport | Baneløb |
| Viborg Motor Klub | Baneløb |
| 14. Haderslev Motor Sport | Baneløb |
| Aabenraa og Sønderborg Amt's Motorsportsklub | Baneløb |
| Hobro Motor Sport | Bakkeløb |
| Holbæk Motor Klub | Baneløb |
| 18. Frederiksborg Amt's Motorklub | Moto-cross |
| Aarhus Motor Klub | Baneløb |
| Hjørring Motor Sport | Baneløb |
| Nakskov »Dan« | Baneløb |
| 21. Gentofte | Baneløb |
| Bogensø Motor Klub | Baneløb |
| Thy Motor Sport | Baneløb |
| Vejle og Omegns Motor Klub | Baneløb |
| 29. Næstved Motor Klub | Baneløb |
| Motorklubben Vestryn | Baneløb |
| Fredericia Motor Klub | Baneløb |
| Silkeborg Motor Sport | Baneløb |

JUNI:

- | | |
|----------------------------------|---------|
| 4. Gladsaxe | Baneløb |
| Nordvestsjælland's Motor Klub | Baneløb |
| Nordjylland's Motor Sport | Baneløb |
| 11. Korsør og Omegns Motorklub | Baneløb |
| Fyens Motor Sport | Baneløb |
| Als Motorsport (Hobro Motorbane) | Baneløb |
| 18. Gentofte | Baneløb |
| Esbjerg Motor Sport | Baneløb |
| Nimbus Klubben | Baneløb |
| Aalborg | Baneløb |

MAANEDENS MAND I.



**Kiehn
Bertelsen,**
Ringsted.
Født 8. maj 25.
Profession:
Mekaniker.

* Debut: Åbningsløbet i Gentofte 1948. Opnåede 3. plads i Gentofte-løbet med 350 ccm Velocette. Kørte siden 16 standardløb og vandt halvdelen. Debuterede i specialklassen maj 1949 i Kalundborg med JAP. Startet i 18 specialløb og vundet de 12.

* Gennembrud: Vandt handicap på Gentoftebanen i sommeren 1949 og blev bedste »Viking« ved Åbningsstævnets hold-match 10. april 1950 i Gentofte.

* Største sejre: TT-løbet i Køge 1949, hvor han vandt den lille standardklasse med sin 350 ccm Velocette foran Victor Simonsen, Aalborg, Triumph, og Helge Kamuk, British Excelsior.

* Forbillede: Svend Aage Engstrøm, hvad teknik og taktik angår, og Leif »Basse« Hveem m. h. t. materiel.

* Mål: Store løb i udlandet.

* Hobby: Motorer og motorsport.

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1950

MAJ

5. årgang

Hvad med ungdommen?

Aprils repræsentantskabsmøde i DMU viste en stærk interesse for de to problemer ungdomsafdelinger og letvægtsløb, der jo er ret nært forbundne. Der var stemning både for og imod indførelsen af letvægtsløb for unge mænd i alderen 16—18 år, og utvivlsomt vil sagen nu blive gennemdrøftet i klubberne landet over.

Tilhængerne af tanken om letvægtsløb og ungdomsafdelinger henviser til, at man ved at åbne klubberne og banerne for de 16—18-årige får mulighed for at tilføre den danske motorsport nyt blod, for at arrangere løb, som utvivlsomt vil have publikums interesse, for at give de køregale, unge mennesker afløb for deres drifter på en sund og forsvarlig måde, for at opdrage dem til gode trafikanter og for at træne dem op til de store, stærke maskiner, de får i hænde som 18-årige.

Modstanderne er betænkelige ved den opsig, det vil vække, hvis umyndige kommer galt af sted under motorløb, og de mener, at man skal vente med »drenge-løb«, til kørekort-alderen nedsættes for letvægtsmotorcykler — med en henvisning til reglementet for motorsport, der siger, at man skal have gyldigt førerbevis for at få licens.

En kendsgerning er det imidlertid, at tre klubber (Køge, Glostrup og KMK) allerede har oprettet ungdomsafdelinger og ønsker en indsats fra unionens side for at få kørekort-alderen nedsat for letvægtscyklerne, og at det danske politi i nogen udstrækning dispenserer fra de danske bestemmelser, når unge nordmænd i alderen 16—18 år ønsker at gøre Danmark på en letvægter. Og een ting kan der næppe være tvivl om: som alle andre organisationer i dette land må DMU gøre mest muligt for at få ungdommen i tale. Det er nu engang den, der er fremtiden. Derfor kommer klubberne til i alle tilfælde at overveje, hvordan fremstødet kan foretages. Skal man vente med letvægtsløbene — der jo kun nødvendiggør en ændring af sportsreglementet — til myndighederne går ind for en lavere kørekort-alder, eller skal vi selv gå i spidsen og samtidig berede jorden for den nye aldersgrænse?

Forsiden: Åbningsløbet i Gentofte, hvor Filbyterna slog Vikingerne med 60 points mod 48. Billedet viser fra venstre Kield Carlsson (5), Uno Jensen (4), Gösta Zanderholm (6) og Erhard Fisker (3).

5000 nye motorcykler til Danmark i år?

Den danske motorcyklepark voksede i 1949 med knap 3000 cykler fra 36.097 til 39.004. Ca. 2000 af motorcyklerne var nye, idet der i årets tre første kvartaler indregistreredes henholdsvis 457, 489 og 467. I løbet af 1949 steg personbil-parken fra 101.249 til 104.863, altså med godt 3600 vogne.

Meget tyder iflg. Erhvervenes Oplysningsråd på, at motorcyklerne i 1950 vil få større tilvækst end personbilerne. Ved sin åbning af Forum-udstillingen kunne handelsminister Krag kun love 4—5000 nye personvogne hertil, men motorcyklebranchens importører regner med en import i indeværende år på i hvert fald 4500—5000 maskiner.

Til import af motorcykler fra England er afsat 1 mill. kr., fra Frankrig 275.000 kr., Østrig 500.000 kr. (varebytte) og Czekoslovakiet 350.000 kr., hvortil kommer 100.000 kr. til varemotorcykler, ligesom man håber at få for 500.000 kr. motorcykler fra Italien. Iberegnet den danske produktion på ca. 1200 maskiner skulle det betyde en tilgang af nye motorcykler på ca. 4800.

Hvad fordelingen af biler angår, har Automobilfordelingsnævnet udsendt en redegørelse for arbejdet i tiden 22. august—31. december 1949. Det fremgår heraf, at man modtog 11.000 ansøgninger om nye biler og udstedte 1165 indkøbstilladelser, nemlig:

Industri og håndværk	140
Handel	142
Repræsentanter	64
Arkitekter og ingeniører	75
Landbrug (herunder konsulenter) ..	84
Telefonselskaber og elværker	24
Hyrevogne	84
Læger, dyrlæger, jordemødre og sygeplejersker	307
Offentlige myndigheder	141
Diverse	104

Bilen for døren - selv i 10. etage

Parkeringsproblemerne i U. S. A.

Arkitekter i Washington har udarbejdet et interessant projekt, som måske i nogen grad vil blive normgivende for byggeriet i storbyernes centrer, hvor parkeringsproblemerne efterhånden har taget sådanne dimensioner, at vi herhjemme slet ikke kan gøre os nogen forestilling derom.

Man agter at opføre en 10-etages forretningsejendom med talrige kontorer, omkranset af en cirkulær rampe, der vil gøre det muligt for lejerne at køre til den etage, hvor de har deres arbejde. Kontorerne, der udlejes i denne bygning, vil dække en overflade på 185.000 kvadratfod, mens de lokaler, der afsættes til de ca. 450 biler, vil få en overflade af 135.000 kvadratfod.

I U.S.A. har man i lang tid indset nødvendigheden af at indrette parkeringsanlæg i de tæt befolkede bydele, da parkeringen i gaderne efterhånden frembyder en fare for trafikken. I mange byer må myndighederne ligefrem pålægge bygherrerne af handels- og industribygningerne at anlægge parkeringspladser forbeholdt lejerne og deres kunder. Således skal man i Dayton for at opføre en forretningsbygning disponere over en parkeringsplads svarende til 150 kvadratfod for hver 5 fod facade på bygningen. I Bremerton kræver man opførelse af garage til mindst 1 bil til hver bebyggelse, der kan rumme en familie. I Quiney i Illinois skal forretningsbebyggelserne oprette parkeringsplads, der står i forhold til den overflade, de optager.

I Tucson skal teatrene og andre offentlige bygninger disponere over parkeringsplads, hvis overflade retter sig efter siddepladserne i salene — 200 kvadratfod for hver 10 siddepladser.

Også i de danske storbyer vil en skønne dag de samme problemer melde sig, omend måske i knap så påtrængende en form — .



Følg Eksperterne brug Castrol den „selvrensende“

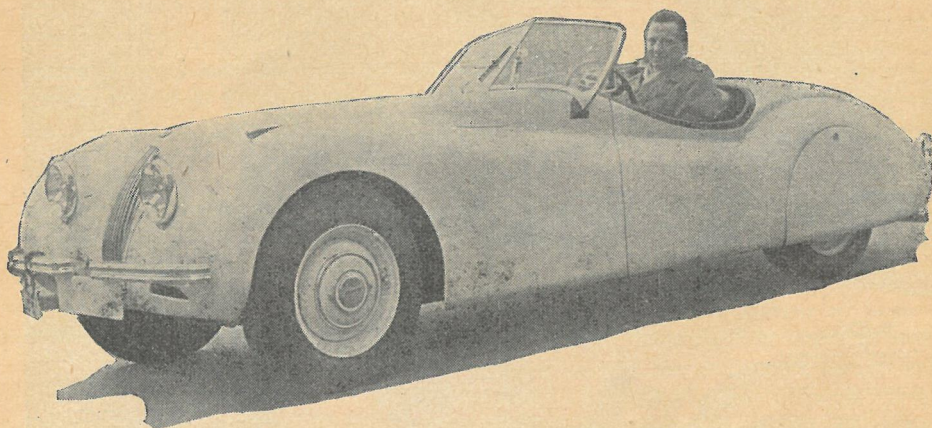
Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende“ med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødigt Slid undgaas.

Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GOTHERSGADE 109 . KØBENHAVN K.

verdens hurtigste standardbil



Det var ikke længe, vi fik lov at beholde verdens hurtigste standardbil i Danmark. Allerede i sidste uge sendte firmaet *E. Sommer* den pragtfulde Jaguar Sport, der var Forum-udstillingens måske største sensation, til Sverige, da den derværende, britiske militærattache havde købt vognen, men forinden havde »Motor og Sport«s redaktør lejlighed til at prøvekøre den.

Og lad det være sagt straks, at biler som Jaguar Sport faktisk burde forbydes! Den er nemlig en sådan åbenbaring, at man bliver tilbøjelig til bagefter at se ned på alle andre køretøjer. Selv de lækreste, amerikanske dollargrin kan faktisk ikke friste een efter en eftermiddag med Jaguaren. Og man begynder at forstå den åbenlyse kærlighed, hvormed rigtige motormænd i de gode gamle dage omfattede Jaguarens forgængere — de 100 pCt. gennemførte sportsvogne som Bugatti, Alfa-Romeo, Hispano-Suiza, Bentley osv.

Jaguar Sport, der formodentlig er en af de smukkeste — dvs. stilrene biler — som har set dagens lys, udmærker sig ved andre ting end dens tophastighed. Dens indtræk i rødt læder er noget af det lækreste, man kan tænke sig. Dens tophøjde er endnu lavere end den åbne

Citroens, og dens vejegenskaber rent ud forbløffende. Det konstateres, så snart man tager et sving med speedometernålen til højre for 100 km/t-tallet, idet man da opdager, at den instinktive flytning af foden fra speeder til bremsepedal er ganske overflødig. Ikke så meget som antydning af en krængning går gennem Jaguarens lange, slanke krop, der ligesom dirrer af længsel efter at komme i gang for alvor. Og når nålen forbløffende hurtigt — takket være den helt fantastiske acceleration — nærmer sig de 200 km, mærker man, at vognen stadig væk ligger støt og roligt. Den suger sig til vejbanen med en sådan kraft og er så fint afbalanceret, at man føler sig sikker på, at man sagtens kan styre den med en lillefinger.

Hvor stærkt kørte I? vil man spørge. Ca. tre gange så hurtigt som tilladt på offentlig vej. 180 km i timen var vi oppe på (vel at mærke *ikke* på offentlig vej), direktør *E. Sommer* havde tidligere været 20 km højere, og Jaguarens rekord (sat den 30. maj 1949 over en flyvende mile på stradaen Jabbeke-Aeltre i Belgien) lyder som bekendt på 213,3 km/t. Når man selv har haft Sport'ens rat i hænderne og med en

kold rislen ned ad ryggen konstateret, hvor langt sømmet var fra bunden selv ved en fart af 180 km/t, så synes man slet ikke, at speedometerskalaen — indtil 240 km — er en overdrivelse.

Lad mig lige til slut opsummere fartvidunderets specifikationer: 6-cyl. motor på 3442 ccm og 160 hk ved 5000 o/m., boring 83 mm, slaglængde 106 mm, topventiler, sfærisk forbrændingskammer, dobbelt, overliggende knastaksel, 2-trins dobbelt kædetræk, dobbelte SU-karburator, kompressionsforhold 7:1, 4 gear 3,64—4,98—7,22—12,29:1). Uafhængig forhjulsaffjedring, hydrauliske Lockheed-bremser med 30 cm bremsetromler, Dunlop-dæk 6.00×16, benzintank til 110 liter, dimensionerne er: længde 4,39, bredde 1,56, højde 1,10, akselafstand 2,55 og sporvidde 1,07 m, drejecirkel 9,30 m, vægt 1220 kg.

Og prisen? Denne drømmevogn koster 39.600 kr.

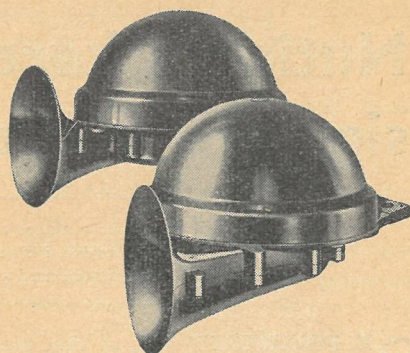
Ex.

Russiske biler til Skandinavien?

Sensationen på dette års Leipzig-messe var 6 russiske biler, de første personbiler, Sovjet udstilede i udlandet. Og ikke mindst fordi vesteuropæiske teknikere straks fandt ud af, hvilke amerikanske biler, der har stået model for russerne, bliver det spændende at se, hvordan sovjetbilerne vil klare sig på det internationale marked.

Blandt de 6 biler var en 7-personers cabriolet med 8-cyl. motor med 140 hk og en tophastighed på 140 km/t. Den bygges af Moskva-Stalinværket og koster 22.000 rubler, svarende til ca. 40.000 d. kr.

Revir hed en anden vogn, der udstilledes i ambulanceversion — med personvognsprofil og plads til en bære og to sygepassere. Noget mindre, men lige så luksuøs forekom en *Pobjedacabriolet* at være. Den havde plads til 5 personer og var forsynet med en 4-cyl. motor på 50 hk. Tophastigheden hævdedes at være 110 km/t.

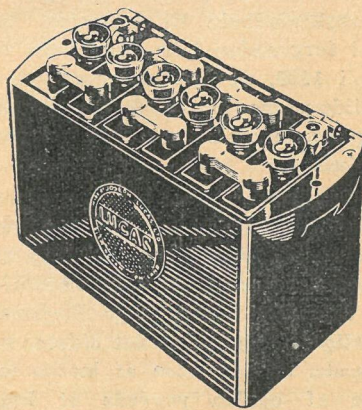


KØR SIKKERT - MED

LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR

Britisk kvalitet!



Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Nørrevoldgade 9, K. . C. 4195-6819

Depoter og servicestationer:

Århus: tlf. 9510
Ålborg: tlf. 4901

Odense: tlf. 472
Åbenrå: tlf. 3663

Den køretur glemmer jeg aldrig I.

Nutidens kørere koncentrerer sig ikke nok om opgaverne —

Sv. Aage Engstrøm fortæller om »alle tiders løb«, om sin eventuelle deltagelse i Electroløbet 1950, om uheld, om rytternes følelser under farten mod målet, og om dansk motorsport i dag.

DE FÆRRESTE ved, at den mest berømte, vindende og noble motorrytter, Danmark nogen sinde har haft — *Svend Aage Engstrøm* — blev stjernefører ved et uheld. Ganske vist fik han sin første motorcykle allerede som 16-årig, mens han boede i Herløv og var i mekanikertale i Søborg, og ganske vist vandt han debutløbet i 1927, da Helge Jensen — der senere omkom ved sportsflyverulykken i Skovlunde — fik ham overtalt til at gøre springet fra motorcyklefodbold til motorløb. Men helt i forgrunden kom hans navn dog først i 1929, da han under et løb på Roskildevejens dirt-track-bane pludselig opdagede, at slagger havde blokeret gasspjældet.

— Jeg havde valget imellem at køre ud i hegnet, hvilket efter sigende ikke var videre behageligt, og at stige af i svinget, hvad der skulle være mere ufarligt, fortæller Svend Aage Engstrøm. Naturligvis valgte jeg det sidste, men opdagede, da jeg uden at kunne tage farten af cyklen prøvede at lægge denne ned i svinget, at køretøjet ligesom frædede sig gennem svinget og egentlig lå meget sikkert. På den efter-

følgende langside lukkede jeg af for benzintilførslen, men Douglas'en, jeg dengang kørte på, havde to karburatorer, og de rummede tilstrækkelig benzin til flere omgange endnu. Altså måtte jeg gøre forsøget med at tage svingene for fuld fart om igen, og jeg kunne høre, hvordan der blev stille på tilskuerpladserne, da jeg røg uden om de andre kørere — Sprouts Elder, Morian og Kai Hansen — og rasede gennem svingene. Folk forstod vist ikke, at jeg fortsatte efter at have passeret målstregen som nr. 1, og jeg skulle jo nok lade være med at snakke om årsagen til mit første møde med broadsidingstilen, som siden kom til at betyde så meget for mig ...

LØBET, JEG ALDRIG GLEMMER

Svend Aage Engstrøm, der nu er fyldt 41, kørte i årene 1927—47 langt over 1000 løb, blev nordisk mester 4 gange (Oslo 1929 og 1933 og København 1931 og 1938) og hjemførte over 700 pengepræmier og pokaler. Da jeg spørger ham, hvilket af de mange løb, han aldrig glemmer, svarer han:

— Det foreløbig sidste: Elektroløb-

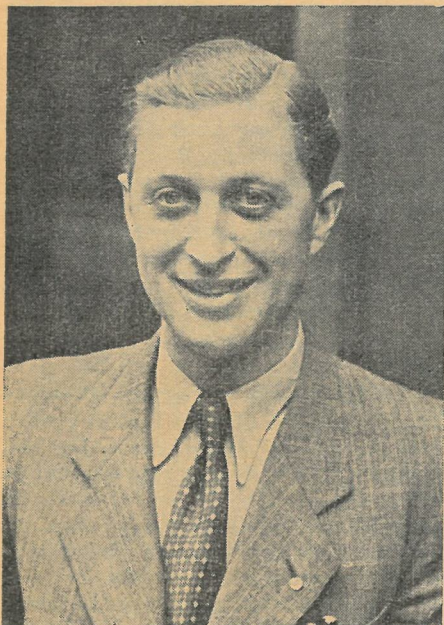
— SVOGERSLEV KRO —

er samlingsstedet for motorfolk —

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

Tlf. Svogerslev 30

A. Christensen



bet 1949, hvor det lykkedes mig at få aktie nr. 2 i den flotte pokal. Jeg har kørt for 32.000 mennesker i Stockholm og 45.000 i Hamburg og vandt begge steder, men de 22.000, der overværede Elektroløbet i Charlottenlund, larmede lige så meget som de 77.000 tilsammen. Jeg var fugtig i hænderne 3 dage efter det løb — af spænding og glæde. Jeg blev overtalt til at stille op i løbet for at forsvare min andel i pokalen og regnede ikke med at kunne vinde over ryttere som *Eje Sandin*, *Olle Nygren*, *Kumla Fransson* og *Wiik-Hansen*. Men da jeg mærkede, hvor godt maskinen, som Uno Jensen havde rigget til for mig, gik — selv efter afstigningen i det indledende heat — opdagede jeg pludselig, at der

måske alligevel var en chance, og min gamle taktik med at skære ind i svingene og lave dem til langsider, bar frugt endnu en gang.

Men havde Wiik-Hansen og Kumla kørt blot en anelse hurtigere, var det ikke gået, for håndtaget var i bund på min maskine. Og nu bag- efter kan jeg godt indrømme, at under løbet var det, som om tiden stod helt stille for mig. I det afgørende heats tredje omgang gik jeg i svinget inden om Wiik-Hansen og regnede med derved at kunne tage en længde fra ham. Da svinget sluttede, var farten vel sunket fra 135 til 85 km/t, og der »stod« jeg og ventede på, at maskinen skulle komme i fart igen. Se mig tilbage turde jeg ikke af hensyn til vindmodstanden, og jeg vidste ikke, om mine beregninger holdt stik, eller om Wiik-Hansen var næsten på siden af mig. Heldigvis holdt de, og heldigvis holdt maskinen på den sidste halvanden omgang.

— Starter De i Elektroløbet igen i år?

— Jeg ved det ikke endnu og vil helst ikke, for man kan ikke være heldig tre gange i træk. Første gang var i 1938 på Frederikssund stadion, hvis græsbane jeg rigtig følte mig hjemme på. Anden gang var i fjor på Charlottenlund traverbane, hvor både Eje Sandin og Olle Nygren havde maskineuheld. Nej, i år bliver det nok Leif »Basse« Hveem, der snupper pokalen. Han har købt to nye SRM-maskiner og er utvivlsomt nordens hurtigste på 1000

Erfarne motorfolk vælger
— til sikker kørsel!

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

Møllegade 26 . København N. . C. 7429

HENLEY DÆK



På vej mod sejren i Electrolløbet.

m bane. Spørgsmålet er derfor: Skal man købe en SRM-motor, som utvivlsomt er hurtigere end JAP'en på 1000 m banen, og begynde at eksperimentere med den, som »Basse« gør det. Det tør jeg ikke, for sådan en cykle tager det mindst to sæsoner at køre til, og i mellemtiden er jeg blevet en gammel mand.

— Hvad siger fruene til en ny start?

— Hun har ikke spor imod sådan et langt løb en gang eller to om året. Det er der også sport i, hvorimod 400 m-løb må siges at være hasard. De korte baner er ikke nær så brede som dem, vi i sin tid kørte dirt-track på, og de egner sig slet ikke til den taktiske kørsel, jeg altid har foretrukket.

DET AT VINDE LØB BØR IKKE VÆRE DET AFGØRENDE —

— Hvorfor begyndte De i sin tid at køre motorløb?

— Først skulle man jo se, hvad motoren egentlig kunne præstere, og faktisk vokser man vel aldrig fra forundringen over den kraft, der kan lokkes ud af nogle metaldele og en smule

brændstof. Så tog taktiken een og gav ligesom sporten mere indhold, og senere kom glæden ved hvert eneste løb og dets kamp med konkurrenterne for ikke at tale om samværet med kammeraterne før og efter løbene samt de mange rejser. Endelig må jeg ikke glemme de mange hilsener, jeg i årenes løb har fået fra folk, jeg slet ikke kendte. Hvis De vidste, hvilken opmuntring der ligger i dette at få breve fra mennesker, ikke mindst drenge, ude omkring og at vide, de tror på een.

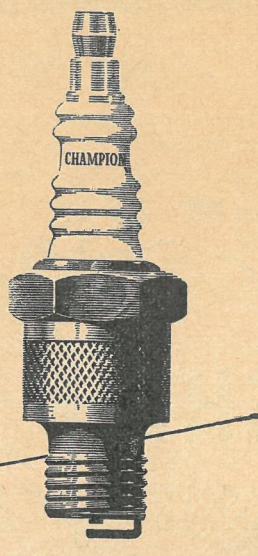
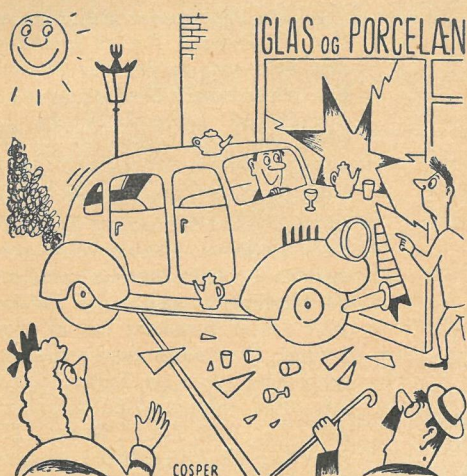
— Hvor meget betyder sejren i sig selv?

— Det at vinde bør og kan ikke være det afgørende. Det må være glæden over at køre og yde sit bedste. Jeg ved, at nogle ryttere dyrker sporten som en videnskab, lever og ånder for motoren, lader være at spise den sidste uge før løbene og får syet tøj, som yder mindst mulig luftmodstand. Jeg synes, dette er beundringsværdigt, ganske som lysten til at hævde sig selv, sit mærke, sin klub, landsdel eller land er det. Men glæden over at deltage i et løb må ikke være afhængig af af sejren. Selvom det er dejligt at vinde!

— Hvad med uheldene?

— Dem kører man af sig! De afstigninger, jeg har haft uden at komme galt afsted, gjorde mig på en måde gal på cyklen, selv om jeg inderst inde vidste, at det var min egen skyld. Og så måtte man vise sig selv og andre — og cyklen — at man i virkeligheden godt kunne. Men faktisk har jeg kun haft eet uheld. Det var i Roms Hule-Bakkeløbet i 1932, hvor jeg lige var kommet hjem fra soldatertjenesten og skulle vise, hvilken krudtkarl jeg var. Jeg kørte en Harley Hillclaim, der kunne gå 172 km/t, og skønt jeg tabte begge fodhvilere, fordi de var skruet forkert på, fortsatte jeg op ad den asfalterede skovvej, vi kørte på, og havnede selvfølgelig i et træ. Jeg fik to brud på højre underben samt et stort kødsår i låret, og der gik fire måneder, inden jeg kom til at køre igen. Altsammen fordi jeg kørte som en idiot.

— Hvorfor klarer danske ryttere sig ikke så godt nu som i Deres tid?



Er porcelænet helt?

Defekt porcelæn er værdiløst, og når der er tale om tændrør, vil det være årsag til, at gnisten svigter. Lad Deres autoreparatør afprøve tændrørene i Deres vogn — porcelænet kan være revnet, porøst eller brændt, uden at De kan se det, men det gør motoren »død« og går ud over benzinformbruget. Skal tændrørene udskiftes, så forlang nye »Champion« tændrør.

Champion

FØRST I START · STØRST I FART



TÆNDRØR

F. BÜLOW & CO. - KØBENHAVN



**BENZIN
OG OLIE**

MOTORSporten I DAG

— De forbereder sig ikke ordentligt til løbene. En af grundene til mit held var, at jeg før et løb altid gik banen rundt 2—3 gange og i min bevidsthed afmærkede de steder, hvor jeg ville lukke af og op for gassen. Derefter prøvede jeg et par omgange, og under løbet vidste jeg nøje, hvilken taktik jeg kunne bruge. Blot nutidens kørere ville gøre det samme og lade være at tro, at 25—30 træningsomgange, på hvilke man blot slider motoren op, er tilstrækkeligt. En sådan forberedelse ville også kun være en bagatel i forhold til, hvad udenlandske stjerner bruger. Tag blot Leif Basse Hveem. Han har altid sit kram i mønstergyl-dig orden og møder altid i godt kø-rehumør.

Det er ikke rigtigt, at materiellet alene er skyld i de danske køreres svage position i dag, slutter Svend Aage Engstrøm. Og det er efter min mening heller ikke den ganske urimelige beskatning alene, der er skyld i dansk motorsports vanskeligheder, selv om den gør det helt uoverkommeligt at lave store løb. Vi har for megen individuel konkurrence og for få løb med virkelig spænding. Vi må prøve at gøre løbene mere spændende gennem handicap og holdkonkurrencer, der dog forudsætter bedre indøvelse af holdtaktik og organisation. Endelig tror jeg, at juniorløb med letvægtscykler og måske udfordringsløb, hvor »landevejsbøllerne« får lov til at vise, hvad de i virkeligheden duer til, kan forøge interessen om motorsporten. For motorsport er stadig ingen skade til. Den giver mekanikerne og værksteder erfaringer, som kommer de almindelige kørere til gode. Den højner færdselssikkerheden, fordi ungdommen her kan få hornene rendt af sig. Og den gør det muligt for os herhjemme at følge med i den tekniske udvikling og popularisere det dejlige trafikmiddel, en motorcykle er. Bortset fra de ubeskrivelige glæder, sporten giver sine udøvere.

Scout.

DMU.^s repræsentantskabsmøde

Antallet af aktive kørere stiger stadig

PAA Danmarks Motor Unions repræsentantskabsmøde i København den 16. april var 36 af unionens 61 klubber repræsenteret med ialt 122 stemmer. Hrs. *Ove Rasmussen* ledede mødet. Præsidenten, fabrikant *N. K. Petersen*, gav i sin beretning følgende oplysninger:

Unionen tæller nu 61 klubber med 6931 medlemmer mod sidste år 63 klubber med 6755 medlemmer. På Jylland, Fyn og Lolland-Falster er medlemstallet dalet til henholdsvis 2280 (2405), 1691 (1720) og 250 (277), mens det på Sjælland er steget fra 2353 til 2710. Der arrangeres i år 68 baneløb, 22 trials, 5 moto-cross, 2 bakkeløb og 1 jydsk sommerstævne eller 2 løb mere end sidste år. Og der er uddelt 436 store, 145 små og 16 sidevognslicenser mod 1948's 372, 119 og 16, altså en god fremgang p, 90 kørere.

Det økonomiske resultat af sidste sæson var derimod katastrofalt for mange klubber, og året 1949 understregede, at det for klubbernes vedkommende er en betydelig underskudsforretning at lave motorløb. Forhåbentlig gennemføres forslaget om nedsættelse af afgiften til $\frac{1}{6}$ af bruttoindtægten.

Der bliver ingen TT-løb ved Køge i år, da politiet ikke har villet tillade et sådant. En dansk-norsk landskamp køres i Oslo den 25. maj. Ved FIM's kongres i Madrid vil Axel Löfström, SVEMO, repræsentere DMU.

Samarbejdet med de øvrige motororganisationer har været godt. Der arbejdes videre med planen om nærmere samarbejde med Automobilsports Unionen, og der forhandles med Falck om en serviceordning i lighed med FDM's. DMU's store plaqueette er overrakt FDM og SVEMO's primus motor Axel

Löfström, og præsidenten sluttede sin beretning med at overrække Nordre Birks Motorklub samme plaqueette i anledning af klubbens 25 års jubilæum.

JUNIORAFDELINGER OG LETVÆGTSLØB?

I sin beretning rejste præsidenten spørgsmålet om juniorafdelinger og letvægtsløb med maskiner på indtil 125 ccm. *Silius Nielsen* gik ind for sådanne løb og beklagede i øvrigt, at SVEMO, der holder sig uden for det nordiske samarbejde, skal repræsentere unionen i FIM.

Vald. Hoffmeyer jun. omtalte Københavns Motor Klubs oprettelse af en ungdomsafdeling og henstillede til unionen at arbejde for en nedsættelse af motorføreres mindstealder til 16 år, når det drejer sig om letvægtscykler, og for en ændring af sportsreglementet, sådan at unge kørere i alderen 16—18 år kan få særlig licens til letvægtsløb.

MOTORCYKLIST: Husk Strandvejsforbudet

Ifølge justitsministeriets bekendtgørelse af 30. juni 1932 § 68, stk. 2, gælder efterfølgende regler for kørsel med motorcykler ad Strandvejen:

»I tidsrummet fra den 1. juli til den 31. august, begge dage medregnet, er kørsel med motorcykler forbudt ad Strandvejen fra Dyrehavevej i Klampenborg til Helsingør og fra Helsingør videre ad bivejen mod nordvest (Nordre Strandvej) til Hornbæk.

I tiden fra kl. 10 til 24 på søn- og helligdage i tidsrummet fra den 15. maj til 30 juni, begge dage medregnet, samt på Grundlovsdagen er kørsel med motorcykler på de nævnte strækninger ligeledes forbudt.«

POLITIMESTRENE I KØBENHAVNS
AMTS NORDRE BIRK OG
HELSINGØR KØBSTAD m. v.

Platou.

Wineken.

Østergaard, Odense, var imod tanken om letvægtsløb for 16—18-årige, medens Poul Rasmussen, præsidenten, Kaj O. Nielsen, Vald. Petersen, Sv. Aa. Thomsen, Berg, Arnold Jensen og Ib Junggaard gik ind for den. Fjordside mente, man skal vente, indtil 16—18-årige kan få kørekort. Det overlodes til bestyrelsen at arbejde videre med sagen.

Præsidenten lovede, at bestyrelsen vil tage spørgsmålet om FIM-repræsentationen under overvejelse, og at man vil undersøge mulighederne for at få en Falck-overenskomst til at omfatte samtlige medlemmer.

Ousen og Høgsholt ønskede oplysninger om orienteringsløbene og spurgte, om man ikke kan opnå andel i tipspengene. Østergaard beklagede sig over medlemsbladets forsendelse og vanskelighederne ved at få besked om udenlandske rytters start. Sv. Aa. Hansen efterlyste et propagandaudvalg og planer til forøgelse af medlemstallet, han mente i øvrigt ikke, at Automobilsports Unionen havde vist samarbejdsvilje.

Præsidenten svarede, at sagen om orienteringsløbene er til behandling hos myndighederne, og at de gamle landevejsløb næppe bliver tilladt igen. Andel i tipspengene forudsætter medlemsskab af DIF, og mulighederne for optagelse synes ikke at være store. Et propagandaudvalg vil utvivlsomt være af stor værdi for unionen.

På foranledning af Fjordside, der stærkt kritiserede forretningsgangen i DMU, førtes en noget stormende diskussion om unionens ledelse. Præsidenten og flere bestyrelsesmedlemmer beskyldte vicepræsidenten, Vald. Hoffmeyer, for manglende samarbejdsvilje, medens Vald. Hoffmeyer erklærede, at hans kritik af bestyrelsens økonomiske dispositioner havde vist sig at være berettiget. Diskussionen sluttede med vedtagelsen (med 64 ja-stemmer mod

46 nej, 12 stemmesedler var blanke) af følgende resolution, foreslået af Fjordside:

— Idet man takker Hoffmeyer for det udmærkede arbejde, han igennem en menneskealder har gjort for motorsporten i Danmark, anmoder man Hoffmeyer om inden for et tidsrum af 3 måneder at afvikle sit forhold til DMU.

Vald Hoffmeyer: — 49 stemmer var ikke repræsenteret. Jeg er valgt for endnu to år, men vil overveje sagen. Jeg betragter det dog som overvejende sandsynligt, at jeg vil kræve et ekstraordinært repræsentantskabsmøde indkaldt om sagen.

PRÆSIDENTEN GENVALGT

Forinden havde Vald. Hoffmeyer aflagt regnskabet, der er udsendt til klubberne, og som balancerer med 71.158 kr. og slutter med et underskud på 13.235 kr. Status balancerer med 39.450 kr. Regnskabet godkendtes.

Præsidenten gjorde opmærksom på, at man ved regnskabets affattelse havde klubtilgodehavender på ialt 2900 kr., hvoraf de 1400 senere er indgået.

Vald. Petersen og Edgar Hansen forudså, at indtægterne gennem kontingent og løbsafgifter vil gå ned i det kommende år.

Til præsident genvalgtes med akklamation fabrikant N. K. Petersen, der dog i første omgang frabad sig genvalg. Til sportsudvalget genvalgtes Holm Madsen og nyvalgtes Vald. Petersen, der fik henholdsvis 70 og 71 st. Karl Madsen ønskede ikke genvalg, og H. Jensen og Sv. Aa. Hansen opnåede henholdsvis 13 og 20 st.

FORSLAG, DER FALDT ELLER VEDTOGES

Repræsentantskabsmødet vedtog følgende forslag fra SMU: »Landsdelsunionernes bestyrelser forsynes fra DMU med legitimationskort, der giver

disse adgang til uhindret at kunne overvære et hvilket som helst løbsarrangement i Danmark, der arrangeres af klubber under DMU.

To andre SMU-forslag (om deltagelse i DMU's repræsentantskabsmøder og fremstilling af fællesemblem) forkastedes, og endvidere faldt et forslag fra DMU's forretningsudvalg om ændring af lovenes § 10, Stk. 3. Forslaget lød: Unionens daglige forretninger varetages af en generalsekretær i forbindelse med et af bestyrelsen nedsat forretningsudvalg. Forslaget fik 67 ja- og 44 nej-stemmer (2 var blanke) og faldt, fordi der krævedes kvalificeret flertal.

TILBUD OM STRANDGRUNDE

Under eventuelt oplystes, at DMU fra motorforhandler *Erik Orth* og Nordvestsjælland's Motor Klub har modtaget smukke tilbud på strandgrunde ved henholdsvis Smidstrup strand og Kalundborg, og at bestyrelsen vil tage stilling til sagen.

Københavns Motor Klub henstillede til unionsledelsen at udarbejde regler for danske køreres start i udlandet.

Vald. Petersen ønskede en liste over licensindehavere, *Sv. Aa. Hansen* spurgte, om tyske kørere kan køre i Danmark, og opfordrede DMU til at hjælpe danske ryttere til deltagelse i internationale rallies.

Motorklubben Dan i Nakskov fik tildelt 3 løbsdage (18. maj, 9. juli og 8. eller 22. oktober), ligesom Holbæk Motor Klub har fået bevilget 3 løbsdage (14. maj, 3. juli og 3. september).

— — —

På bestyrelsesmødet den 23. april indvilgede *Vald. Hoffmeyer* af heldbredshensyn i at efterkomme bestyrelsens henstilling om at lade sig fritage for den del af hans hverv, der omfatter ledelsen af og ansvaret for den daglige ledelse. Kontortiden fastsattes til kl. 9—11 og 12—16 ugens fem første hverdage samt kl. 17—19 onsdag og kl. 9—13 lørdag.

ENERGOL motorolie giver Deres
motor mere liv og længere liv



TEKNIKKENS TRO TJENER



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI A/S

De tyske motorcykler vender tilbage –

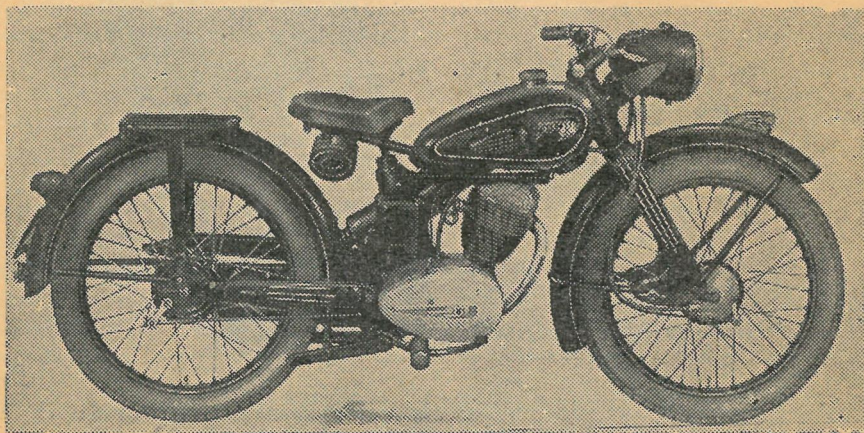
✱ 146.300 motor- og letvægtscykler bygget i 1949. ✱ Et væld af nye modeller ✱ Interessante enkeltheder ✱ Nye BMW- og Zündapp-modeller

Den tyske motorcykleindustri, der før krigen var verdens største, er nu på vej mod førerpladsen igen. Dette skyldes, at de allierede besættelsesmyndigheder i Vesttyskland har vist sig meget imødekommende, hvilket igen må tages som et udslag af den kolde krig.

Oprindelig — i 1946 — måtte de tyske motorcyklefabriker kun fremstille 10.000 maskiner om året, og maskinernes cylindervolumen måtte ikke overstige 250 ccm. Marshallplanen og den økonomiske og politiske situation i Europa gjorde det imidlertid snart af med disse restriktioner, og i 1949 fremstillede tyskerne 82.844 motor- og 63.525 letvægtscykler samt 21.050 påhængsmotorer og 5737 sidevogne. 2,3 pCt, af denne produktion eksporteredes. Motorcyklerne havde følgende størrelse: 13.453 på 100 ccm, 179 på 118 ccm, 33.234 på 125 ccm, 15.105 på 200 ccm, 18.430 på 250 ccm, 2416 på 350 ccm og 77 på 600 ccm. Den første, tyske motorcykleudstilling efter krigen, der blev

holdt i Frankfurt i april, viste da også, at tyskerne går så stærkt ind for de små, billige motorcykler, at man endog licensbygger italienske scooters. F. eks. har NSU-fabriken påbegyndt seriefremstillingen af Lambretta, og Hoffman-fabriken ved Düsseldorf producerer 20 Vespa'er om dagen. Hertil kommer rent tyske scooters som Till (en ny Immekonstruktion), der er den billigste scooter i Tyskland, og Göricke, som har en 98 ccm motor.

I letvægtsklassen fæstnede udstillingsgæsternes opmærksomhed sig ved Bismarck-modellerne med Fichtel & Sachs (98 ccm) eller ILO-motorer (125 ccm). DKW-fabriken, der før krigen var Tysklands største, ligger som bekendt i den russiske zone, men datterfabriken i vestzonen bygger en letvægter med 98 ccm motor. Så var der Tornax med 175 ccm cylindervolumen, NSU—Fox (98 ccm), TWN-modeller på 125 og 250 ccm, Ardie med 125, 250 og 350 ccm m. m., og det kan i den forbindelse nævnes, at NSU-fabriken regner med i in-

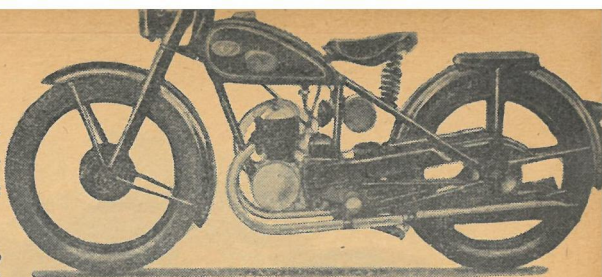


Den elegante NSU-Fox.

deværende år at kunne bygge 75.000 maskiner (scooters, letvægtene og motorcykler). Her er enkeltheder om nogle af de nye, tyske maskiner:

NSU Fox er forsynet med en motor, der kun har et cylindervolumen på 98 ccm, men afgiver 6 hk, hvilket svarer til mere end 60 hk pr. liter slagvolumen, et meget stort tal for en standardcykle. Benzinforbruget opgives af firmaet Fred. Rasmussen, Odense, at være bragt helt ned til 66 km/l. Maskinen har en ganske ukonventionel stelopbygning, der i det store og hele består af et stort dimensioneret centralrør, fremstillet i presset plade, samt for- og baggaffel. Rent umiddelbart vil man se, at det forreste stelrør mangler, men i virkeligheden er der kun det omtalte centralrør, hvorpå motoren med den sammenbyggede gearkasse er påmonteret. Forgafelen er konstrueret efter samme principper som de italienske Motto Guzzi racer-cyklers. Den er stiv i forhold til stellet bortset fra den drejende bevægelse, og affjedringen af forhjulet sker ved hjælp af en gaffelgren, der svinger om forgaflens nederste del og påvirker nogle spiralfjeder inde i selve gafflen. Herved udnyttes telescopprincippet fordele, men konstruktionen er kraftigere. Også baghjulet er affjedret ved hjælp af en spiralfjeder, idet hele baggafflen svinger om sin monteringsbolt. Specifikationer: kompressionsforhold 7,2:1, 3 gear med fodskiftepedal, udvekslingsforhold fra motor til baghjul i højeste gear 8, 8:1, dækstørrelse 250 × 19. Pris her i landet: ca. 2200 kr.

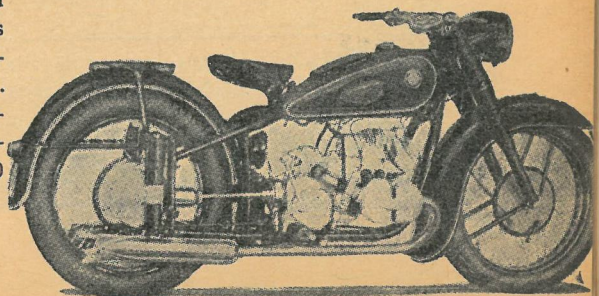
BISMARCK, der forhandles af H. S. Hansen, Gl. Kongevej, København, er allerede godt på vej mod berømmelsen herhjemme. Den er forsynet med en ILO-motor, tre gear, der betjenes med venstre fod, og fjedrende Bismarck-stelramme, forgaffel og sadel. Den 1-cyl. 2-takts motor har 52 mm boring og 58 mm slaglængde, hvilket giver 123 ccm, og udvikler 5 hk ved 4400



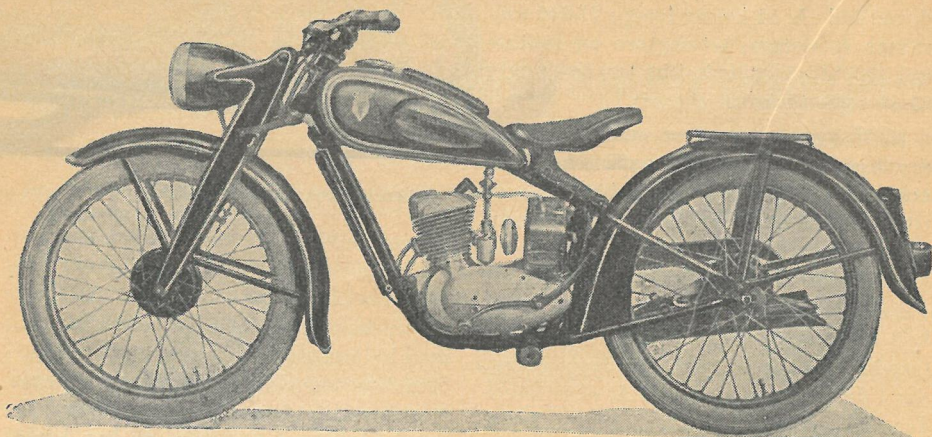
Luksusudgaven DB-201 af Zündapps 198 ccm.

o/min. med 4800 o. som maksimum. Kompressionen er 6,5:1. Cyklen er forsynet med Bing-karburator med luftfilter, 35 watts Noris jævnstrømsanlæg med batteri, 35 watt hovedlygte med afblændingsanordning og parkeringslygte, Bosch elektr. horn. Gearboksen er bygget i blok med motoren og har kædedrev, udveksling 2, 44:1, 1. gear 2, 84:1, 2. gear 1,53:1 og 3. gear 1:1. Koblingen er tredobbelt stål-asbest lamelkobling. Hovedrammen består af en nittet rørramme med dobbelt understel, bagrammen af fjedrende svingramme, fastgjort til hovedrammen med en bred plade. Telescopforgafelen har 90 mm's bevægelse med svingningsdæmpet gummi-affjedring. Forhjulet har bremseskål på 125 mm's diameter, 20 mm bredde. Følge 19×2, dæk 25×2,5. Udveksling til baghjul 3,28:1, 1. gear 22,8:1, 2. gear 12,3:1, 3. gear 8:1. Endelig har cyklen 60 mm's speedometer, stor sving-sadel, indstillelige fodhvilere, sadel tank til 11 liter, sadelhøjde på 70 cm, et brændstofforbrug på 2,5 liter benzinolie (i forholdet 1:25) pr. 100 km, en tophastighed på 75 km/t og en bagagebærer, som kan tage 75 kg. Største længde og højde 195 og 91, vægt 72 kg.

HOREX REGINA, der også er begyndt at komme til Danmark, er en net og enkelt brugscykle med mange interessante enkeltheder i konstruktionen.



Den nye 494 ccm BMW-twin.



Den nye DKW RT-125 W.

Den har lukket kædekasse, ekstra brede, centralt anbragte bremses forsynet med kraftige luftkølingsribber, højt løftet udblæsningsrør, indkapslet ventilmekanisme med automatisk smøring, strøm-linieformet cylinder og cylinderhoved, 69 mm boring, 91,5 mm slaglængde, kompression 6,35:1, maksimumydelse 18 hk ved 5000 o/min, sadelhøjde 70 cm, fri højde fra jorden 13 cm, benzintank til 13,5 l, benzinforbrug 2,6 l/100 km, tophastighed 115 km/t, vægt 142 kg.

ZÜNDAPP, der ellers efter krigen har koncentreret sig om DB-200 (med 1-cyl. 2-takts motor på 198 ccm), udsender i 1950 tre nye modeller: DB-201, som er en luksusudgave af DB-200 og er forsynet med telescop-forgaffel, større dæk (3,25 mod 3,00) m.m., KS-600, der får alle de gode Zündappmin-der fra før krigen frem i erindringen, og KS-601, som har en 2-cyl. topventi-let motor på 597 ccm med særlig kar-burator for hver cylinder og letmetal-cylinderhoveder. Sidstnævnte er forsy-

net med 4 gear, telescop-forgaffel m.m.

BMW R51/2 hedder en version af den berømte BMW på 494 ccm, som BMW-fabrikerne er begyndt at serie-fremstille. Den har hydrauliske stød-dæmpere i telescop-forgafflen, særlig karburator til hver cylinder, borings- og slaglængde på 68 mm, maksimums-ydelse 24 hk ved 5800 o/m, 4 gear med fodskifte, tophastighed 140 km/t og ben-zinforbrug godt 25 km pr. liter.

MOTORKØRETØJ OG TIPNING

En mand, der bor i landsbyen Grim-merløkke mellem Odense og Middelfart, har fundet på en helt ny form for tip-ning. Han siger selv, at han bruger føl-gende system: Han stiller sig op ved Hovedvej nr. 1. En bil fra Odense er lig en ener, en bil fra Middelfart lig en toer. Motorcykler i almindelighed giver et kryds. Alle omegnens beboere lo ad ham, indtil forrige tipning, da det viste sig, at hans metode gav 50.000 kr.



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

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 . København V.

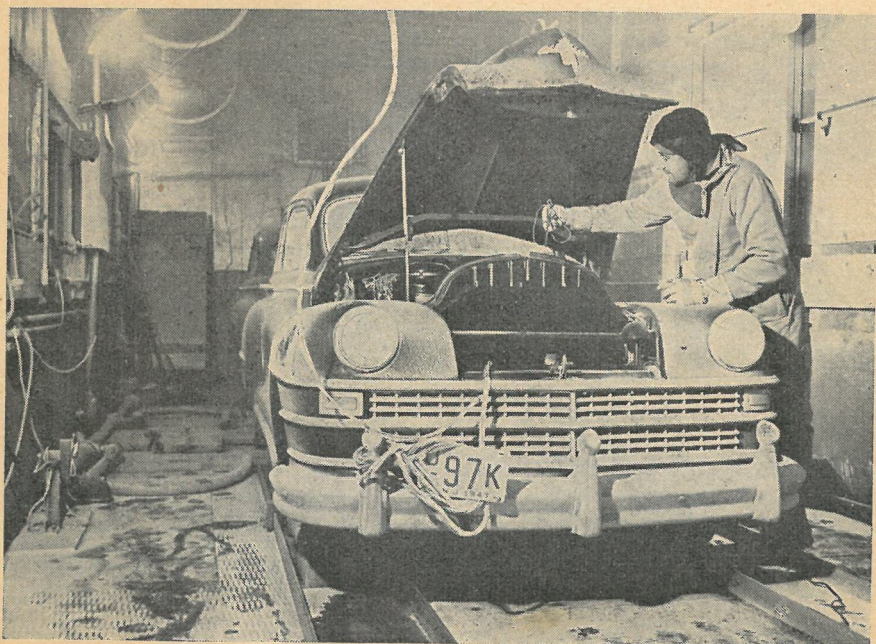
Eva 6621

NY SENSATIONEL MOTOROLIE

Der gøres fra olieindustriens side et intenst arbejde på at tilfredsstille behovet for gode kvaliteter af smøreolie til automobiler. De videnskabelige forsøg, der forgår bl. a. på Esso-laboratorierne i USA, forgår i nøje samarbejde med bilindustrien, og den nye Esso Extra Motor Oil, som DDPA har udsendt herhjemme, er resultatet af mange års forskning og tekniske forsøg.

Et specielt kendetegn for denne olie er dens ekstraordinært høje viskositetsindeks. Dette indeks er målet for, hvor meget eller lidt en olies konsistens forandrer sig ved de stærkt skiftende temperaturer, en motor arbejder under. Jo højere viskositetsindeks, en olie har, des mindre forandring. Esso Extra Motor Oil's store »spændvidde« i viskositet eller sværhedsgrad skulle sikre perfekt smøring året rundt både under starten og ved de høje temperaturer, der hersker ved cylindrene under kørslen. Den tynder mindre ud end andre motorolier i varmen og skaber derfor bedre tæthed mellem stempelringe og cylindervægge, hvilket igen betyder mindre olieforbrug, fordi overflødig olie hindres i at trænge op i forbrændingskamret, hvor den blot vil brænde bort til skade for motoren.

Esso Extra Motor Oil har gennemgået solventsraffinering og er tilsat såkaldte »additives«, specielle stoffer, som bevirker, at olien både smører og renser motoren. Sod- og kulparkler holdes opslemmet i olien og fjernes, når olien udskiftes, i stedet for at sætte sig i motoren. Hvis olien bliver mørk allerede efter få minutters kørsel, er det derfor et tegn på, at den holder motoren ren. Endelig forhindrer disse »additives« skadelig iltning, der kan medføre slamdannelser og slitage, og beskytter mod ætsninger af lejerne. Billedet viser et fryserum i Esso-laboratorierne i New Jersey, hvor teknikerne selv i den mest stegende sommervarme kan arbejde med forbedringen af smøreolieprodukter.



BILNYHEDER FRA AMERIKA

Hvert 12. sekund i det forløbne år (31. marts 1949—1. april 1950) rullede en Chevrolet- eller Ford-vogn af samlebåndet i USA. De to store fabrikker fremstiller 47 pCt. af alle personvogne. I marts havde Ford sin bedste måned siden 1929, og Chevrolet slog alle tidligere rekorder.

Kaiser-Frazer-fabrikens direktion oplyser i firmaets årlige rapport, som offentliggjordes den 15. april, at man i 1949 havde et tab på over 30 mill. dollars mod en gevinst i 1948 på 10. mill. dollars. Præsidenten, Edgar Kaiser, erklærer, at »utilstrækkelig finansiering gjorde det umuligt at producere nye modeller hurtigt nok til at konkurrere på markedet«.

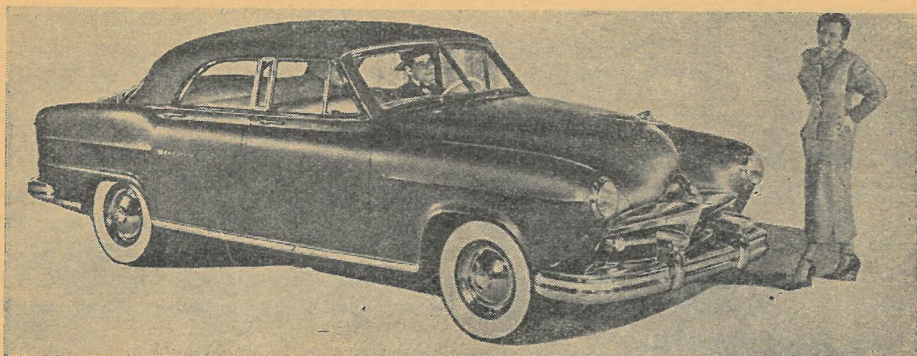
General Motors, verdens største bilfabrik, havde i 1949 en nettoindtægt på 656,4 mill. dollars mod 440,4 dollars året før. Det er den største nettoindtægt, noget amerikansk firma nogensinde har haft på et enkelt år. GM solgte alene i USA og Canada 2.764.397 person- og lastvogne, og i lønninger udbetaltes 1501 mill. dollars.

Henry Ford II har udtalt, at produktionsplanerne for første halvdel af 1950 slår alle rekorder. Inden 30. juni vender man at have produceret 989.918 vogne af alle typer, sådan at 1924's rekord på 982.415 T-modeller, fremstillet på årets første 6 mdr., slås. Den 31. januar 1950 sættes med en produktion på 7220 enheder af alle typer rekord for efterkrigsproduktionen. Produktionsplanen omfatter mere end 600.000 person- og lastvogne samt 150.000 vogne fra Lincoln-Mercury-afdelingen. Resten bliver Ford-tractorer. Planen betyder en gennemsnitsproduktion på 5000 Ford-vogne i april, maj og juni.

Ford har i Cleveland, Ohio, påbegyndt opførelsen af et nyt støberi og en motorfabrik, der skal kunne levere 4000 6- og 8-cyl. motorer om dagen. Anlægget vil dække mere end 170.000 m² og ved fuld kapacitet beskæftige 10.000 mand. I løbet af det sidste år har Ford endvidere overtaget Kelsey-Hayes hjulfabrik i Monroe, Michigan, påbegyndt bygningen af en karosserifabrik i Buffalo, New York, og en ny fabrik for automatiske gear i Cincinnati, Ohio.



I anledning af at Fashion Academy's guldmedalje for fremragende konstruktion og moderne linier også for 1950 er tildelt Ford model 1950, har den amer. hattekonge John Frederics skabt disse Ford-hatte.



Den nye, elegante Frazer Manhattan, der ligesom den nye Kaiser har en 6-cyl. motor på 3807 ccm og 115 HK.

Chrysler-Corporationen havde i 1949 en netto-indtægt på 132,1 mill. doll. ef-netto-indtægt på 132,1 mill. dollars efter et salg på 2084 mill. dollars. De amrk. Chrysler-fabriker solgte 1.267.470 Plymouth-, Dodge-, de Soto- og Chrys-

ler-personvogne og Dodge-lastvogne, medens der af canadiskbyggede person- og lastvogne blev solgt 63.468. Selskabet's nettofortjeneste i 1948 var 89,1 mill. dollars.

BOGHJØRNET

Traditionen tro har B. Nees Jensen, Odense, udsendt »Motor Bogen« i fin tid før sæsonens begyndelse. Motor sportens mænd, som undertitlen lyder, bringer en mængde oplysninger om 135 danske ekspert-, standard- og sidevognskørere samt et væld af billeder, og man får bl. a. at vide, at Egon Walther i år starter med en splinterny Triumph Thunderbird, at Peter Staal Jensen ønsker flere begynderløb, at Norton Hansen er ude efter et danmarksmesterskab, at Thorvald Petersen kunne tænke sig begynderløb på lørdage, at Preben Pedersen, Silkeborg, endnu ikke har fået det sølvtoj, han vandt i 1948.

*

Otto Heller, Valby, der har skrevet bogens afsnit om Danmark, sender os Jim Stenners »Speedway Annual 1950«, denne fortræffelige, lille håndbog, som er ganske uundværlig for motorsportsfolk. Bogen er på 128 sider, og selv om Danmark kun har fået 68 linier, er både Svend Aage Engstrøms, Orla Knudsens,

Uno Jensens, Aage Andersens og Bent Larsens indsats i 1949 blevet omtalt. Mest interessant er næsten bogens liste over verdens og fastlandseuropas 10 bedste speedway-kørere. Den ser sådan ud:

VERDENS BEDSTE

1. Jack Parker, England.
2. Aub Lawson, Australien.
3. Tommy Price, England.
4. Vic Duggan, Australien.
5. Lamoreaux, USA.
6. Graham Warren, Australien.
7. Jack Biggs, Australien.
8. Norman Parker, England.
9. Bill Gilbert, England.
10. Dent Oliver, England.

FASTLANDETS BEDSTE

1. Olle Nygren, Sverige.
2. Basse Hveem, Norge.
3. Henk Steman, Holland.
4. Fritz Dirl, Østrig.
5. Stig Pramberg, Sverige.
6. Leif Samsing, Norge.
7. Linus Eriksson, Sverige.
8. Henry Andersen, Norge.
9. Eskil Carlsson, Sverige.
10. Hugo Rosak, Tjsekoslovakiet.

★ LØST OG FAST ★

TUNNELBYGGERI I BRASILIEN

I den brasilianske kongres er fremlagt et lovforslag om bevilling af 350 mill. kr. til bygning af en undervandstunnel, som skal forbinde Rio de Janeiro og byen Niteroi (på den anden side af Guanabara Bay). Iflg. planerne skal tunnellen bygges til en trafikkapacitet på 3000 biler i timen. Det vil tage 3 år at fuldføre den, da der skal bores gennem klippebund.

BØDE PÅ 50 ØRE

En af Skotlands ældste bilister, *Thomas Barnwell Elliot*, er død, 78 år gammel. Han hørte til bilismens pionerer, men mødte store vanskeligheder og idømtes i 1904 en bøde for overtrædelse af færdselsreglerne. Han havde kørt en tur med sin bil uden at have en mand med rødt flag gående foran vognen. Bøden var dog kun på 50 øre.

PRODUKTIONEN I ENGLAND

Det britiske Ford-selskab i Dagenham satte i januar 1950 ny rekord ved at fremstille 12.274 biler til eksport.

I januar eksporterede England 30.747 vogne og chassis'er til en samlet værdi af over 170 millioner kr. 5749 vogne eksporteredes til Canada.

— I ITALIEN

I Italien fremstilledes i 1949 ialt 65.379 nye biler, en fremgang på 21.000 fra 1948. Hertil kom 20.700 last- og varevogne mod 15.500 året før, og eksporten omfattede 17.550 køretøjer mod 14.227 i 1948.

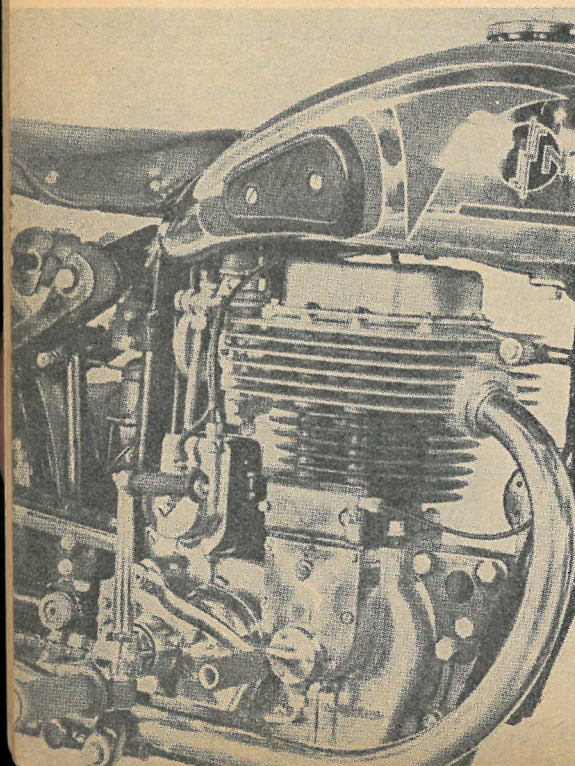
— OG I FRANKRIG

I Frankrig produceredes i 1949 gennemsnitlig 15.200 ny biler om måneden. I december nåede man op på 21.573, hvoraf 6987 eksporteredes. Simca-fabrikken alene fremstillede i årets løb ialt 26.616 biler.

HESTEVOGNENE ER FARLIGE

Amerikanerne tilbagelægger nu 33 gange så mange kilometer som i hestekøretøjernes tid. I 1909, da trafikken med hestevogne kulminerede, tilbagelagde 26 mill. heste ialt 21 mill. km eller ca. 800 km om året pr. hest. Nu tilbagelægger USA's knap 45 mill. motorkøretøjer gennemsnitlig 10.000 km om året, men alligevel er færdselssikkerheden vokset. 1909 dræbte hestekøretøjerne 3859 personer eller 30 pr. 160 mill. km. I dag kræver den samme kørselslængde kun 7 dødsfald, men der dræbes dog 32.000 og såres 1.100.000 amerikanere hvert år ved trafikulykker.

På motorudstillingen i Genève sidste måned udstilledes bl. a. flere nye modeller fra FN-fabrikken i Belgien. Her ses motoren på den store (450 ccm) FN.



Automobilsporten

Brdr. Håkansson i Sverige har bygget en ny Effyh-model, Effyh TT, som, efter hvad Åke Jönsson siger, nemt går 160 km/. Brødrene bygger foreløbig 10 eksemplarer, men skal eksportere 10 til England, 2 til Italien og flere til Brasilien. Eksportprisen bliver 12.500 sv. kroner.

— Raymond Sjöqvist, Stockholm, vil deltage i Europas Grand Prix med midget. Åke Jönsson starter i Marokkos Grand Prix og vil endvidere køre midgetløb i England og TT-løb i Norden.

— KAK i Sverige har allerede modtaget 150 anmeldelser til Midnats-solrallyet, skønt fristen først udløber den 15. maj. Ruten bliver 2235 km lang med start fra Stockholm, Göteborg og Falsterbo. Kørerne mødes i Sälen og fortsætter derfra til Kiruna. Gennemsnitshastigheden skal være 50 km/t det meste af vejen. Løbet køres 15.—18. juni.

— Le Mans i Frankrig (24. juni) får i år 60 deltagere : 2 amerikanske, 2 argentinske, 1 belgisk, 19 britiske, 29 franske, 4 italienske og 3 czekiske. Englænderen Briggs Cunningham vil køre en racer med Cadillac-motor. Endvidere starter 2 Jaguar Sport.

— Marseilles Grand Prix blev vundet af Villoresi foran Ascari og sensationen fra Argentina Fangio. Villoresi kørte de 180 km på 1.48.15. Alle tre kørte Ferrari.

— Alfa Romeo-fabriken i Milano vender næste år tilbage til racerbanerne og har foreløbig skrevet kontrakt med kørerne Nino Farina og Pietro Sanesi. Argentineren Juan Fangio ventes at blive den tredje på holdet. Den ital. regering siges at have investeret 1 mill. kr. i dette come-back.

— Targa Florio 1950 blev kørt under frygtelige vejrforhold. Englænderne Sydney Allard og Lance Macklin knuste deres vogne, og Bornigia vandt med en Alfa-Romeo foran to Ferrari-vogne.

— Mercedes-Benzkøreren Manfred v. Brauschitch er rejst til Argentina for at deltage i løb der med den nye Maserati 1500.

— Den nye britiske racervogn BRM får sin debut i Silverstone-løbet den 13. maj, hvor den dog kun demonstreres. Raymond Mays og Peter Walker er udset til at køre vognen i europæiske løb.

Det hollandske Tulipanløb blev ligesom sidste år vundet af englænderen Wharton, der kørte en Ford. Ingen af de danske kørere placeredes. Kun 53 af 300 startende vogne gennemførte løbet uden strafpoints.

Ny dieselvogn til Danmark

Den 100 pCt. luftkølede diesellastvogn og -bus kommer nu til Danmark. Den har intet kølevand, der fordamper eller fryser, og føreren kan selv regulere lufttilførslen. Den luftkølede motor blev til allerede før krigen på Tysklands ældste motorfabrik Klöckner-Humboldt-Deutz A/G, og fabriken's bilafdeling, Werk Magirus, der beskæftiger 4000 arbejdere, producerer nu 30.000 luftkølede Magirus-lastvogne om året. Firmaet E. Sommer har overtaget generalrepræsentationen for Magirus-lastbiler og -busser, og de første valuta-bevillinger til import er allerede udstedt. Den luftkølede Magirus-dieselmotor har 4 cyl., et cylindervolumen på 5322 ccm og 85 hk ved 2400 o/min. Tophastigheden opgives til 85 km/t, brændstofforbruget til 12—14 l solarolie pr. 100 km. Vognen har 5 gear, hvoraf det ene er overgear, olietryksbremses, der kan leveres forstærket med vacuum- eller trykluft-anordning, og centralsmøring, som virker sådan, at man fra førerhuset under kørslen kan smøre hele chassis'et ved at træde på en pedal.

En anden bemærkelsesværdig ting er, at chassisrammen er delt i tre dele, således at vognen uden besvær kan gøres større eller mindre,

SPORTEN UDE

Nye Rekorder.

FIM meddeler, at der søges godkendelse af flg. nye verdensrekorder for 125 ccm klassen, sat den 24. marts på Montlery-banen i Frankrig af italieneren Castiglioni Mazzoncini med en »Vespa« på 124 ccm. 50 km: 22 min. 21 sek. (134 km/t), 100 km: 44.32 (135 km/t), 50 miles: 35.52 (135 km/t), 100 miles: 1.14.4 (130 km/t) 1 times kørsel: 134,1 km, 2 timers kørsel: 261,6 km.

Samme kører har den 6. og 7. april opnået følgende tider, der ligeledes ønskes godkendt: 500 km: 4.03 (123,5 km/t); 1000 km: 8.03 (123,9 km/t); 500 miles (800 km): 6.29.6 (124,3 km/t); 3 timer: 377,1 km; 4 timer: 493,5 km; 5 timer: 620 km; 6 timer: 748 km; 8 timer: 994 km; 9 timer: 1111 km og 10 timer: 1235 km.

Iflg. »Motor Cycle« har en anden ita-

liener, Tamarozzi, sat 12 rekorder, som han ønsker godkendt som verdensrekorder for 50 ccm-klassen. De er sat med en 49 ccm »Ducatti« og spænder fra 10 km (62,7 km/t) til 6 timer (65,16 km/t). Den hurtigste tid er 100 miles-tiden (160 km) på en gennemsnitsfart af 65,9 km/t.

Den 11. februar har de italienske kørere Angoona, Brunori, Masetti og Rizzi med en 123 ccm LAMBRETTA motorcykle (scooter) sat følgende nye verdensrekorder:

3 timer	283,0 km	94,0 km/t
4 timer	377,5 km	94,0 km/t
5 timer	470,0 km	93,9 km/t
6 timer	568,0 km	94,6 km/t
7 timer	668,0 km	95,5 km/t
8 timer	764,0 km	95,5 km/t
9 timer	860,0 km	95,6 km/t
500 km 5 timer	19,1 minut	94 km/t
500 miles 8 timer	25 min.	95,6 km/t

Rekorderne for 7 — 8 og 9 timer og 500 miles slår desuden de bestående rekorder for 175 ccm klassen.

NORGE

Kgl. Norsk Motor-klubb vil iflg. »Motor-avisen« genoplive Norgesløbene, som var så populære før krigen, og lægger ud den 15. juni. — Leif »Basse« Hveem er blevet indbudt til dette års verdensmesterskab i England, der begynder den 12. juni, og kan gå direkte til serien for 2. division. — Kjell Samsing er ved at lægge sidste hånd på en ny racermaskine, som Leif Hveem har bestilt. En kortbanemaskine med JAP-motor og med benzintank (til 1,5 liter) i rammerøret mellem styr og sadel. Endvidere skal Samsing, der havde bygget den maskine, hvormed Hveem vandt det nordiske mesterskab i fjor, bygge en 1000 m maskine til Harald

-er undervognen
RUSTBESKYTTET?



Her har rusten gode vilkår. Stønst og fugtigt snævs fra vejbanen slår op om undervognen og er direkte årsag til unødvendige reparationer. Sprøjt i tide med

CALTEX
Rustproof compound

CALTEX OIL A.S. Amalgade 35, København K C 16816

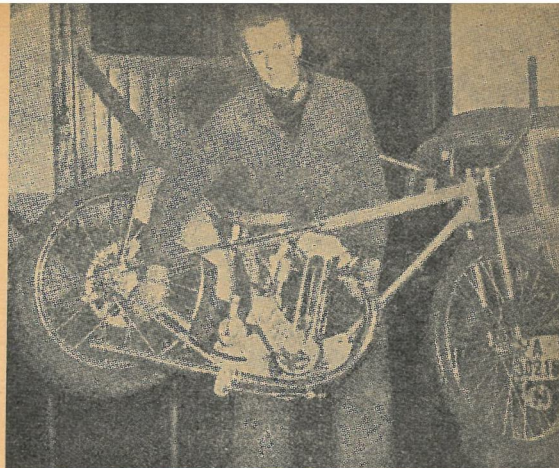
Wiik-Hansen og Hveem, begge med SRM-motorer. Bases nye kortbanemaskiner har offset — med motor og forhjul noget til venstre for baghjulet. 1000 m cyklerne får fjedrende bagstel.

SVERIGE

En bilrodeo på Östermalm blev vundet af Stig Lindström i Dyna Panhard foran Lasse Petersson, Simca. — Eskil Carlsson blev sidste vinters isbanekonge med 16 første- og 10 andenpladser i 34 løb. Thord Larsson nr. 2 og Olle Nygren nr. 3. — »Dackarna«, der kørte isbaneløb i København, får i denne sæson britisk træner: Jock Grierson, som alligevel skulle ligge stille på grund af overgang fra Hastings til Coventry. Grierson er chefmekaniker ved JAP-fabrikkerne. — Østrigeren Fritz Diertl vil i maj deltage i en række løb i Sverige. — Verdensmesteren Tommy Price's klub, Wembley Lions, der vandt 1. div. i fjor, vil i juni el. aug. starte i Sverige med bl. a. Bill Kitchen, George Wilks og Bill Gilbert på holdet. — Olle Nygren og Stig Pramberg har fået tilbud om at køre for Harringay i sommer. Nygren sagde nej tak, da han skal være soldat. Pramberg rejser sikkert.

Manager-systemet breder sig i Sverige, og Thorsten Gustafsson, som foreløbig er den førende, har skrevet kontrakt med Olle Nygren, Ragge Sunnqvist, Sixten Wesslen og Bertil Andersson, der skal køre TT-maskiner (4 Triumphs og 2 Velocetter). I Djurgårdsløbet stiller de tre førstnævnte op. Gustafsson vil lave en hel racerskole efter britisk mønster i Falköping med kørsel to aftener ugentlig.

I dagene 16.—21. maj køres det første 6-dages-løb, arrangeret af SVEMO og »Expressen«. Etaperne bliver: 16. Stockholm-Gävle-Västerås, 17. Västerås-Örebro, 18. Örebro-Karlstad, 18.—19. Karlstad-Skövde, 19. Skövde-Jönköping, 20. Jönköping-Linköping-Stockholm, 21. baneløb i Stockholm. Desuden bliver der baneløb efter nogle af



Kjell Samsing med Bases nye racer.

etaperne, og rytterne kører i 6 klasser: indtil 125, 175, 250, 350 og over 350ccm samt sidevognsklassen. Anmeldelsesfristen udløb 30. april. Blandt deltagerne vil være gamle Gösta Andersson.

Det forstærkede SMK-hold havde megen fornøjelse af sin Englandstur. I London blev svenskerne ganske vist slået med 14-10 points af Harringays juniorer, men der var 40.000 tilskuere, og Olle Nygren blev topscorer med 8 pt. I Stoke-on-Trent vandt svenskerne 13-11, og Nygren blev atter topscorer med 6 pt., mens Bertil og Eskil Carlsson havde lidt svært ved at finde ud af banen. Til gengæld brillerede Stig Pramberg og Bertil i Glasgow, hvor Nygren og Eskil ikke startede.

MS's træningstur til England bød ikke på så fine resultater, men Sune Karlsson kørte strålende i Stoke, indtil hans motor satte ud i finalen. — Resultatet af de svenske besøg i England bliver antagelig en skotsk-svensk landskamp, først i Glasgow og siden i Sverige. Endvidere har Wimbledon-manageren Ronnie Green indbudt MS til at sende et forstærket hold på 8 mand til England, hvor der så arrangeres 3 matcher i Dublin og på Wimbledon.

ENGLAND

Speedway Control Board planlægger landskampe mod Australien, USA, New Zea-

land og Sverige. — Harringay har store vanskeligheder, idet Vic Duggan vil lægge op efter at have overværet broderens død i Australien, men man har foreløbig købt Split Waterman fra Wembley og er ude efter Olle Nygren og Leif Hveem. — Wimbledon har mistet canadieren Jimmy Gibb, der bliver i USA. — Birmingham har mistet Wilbur Lamoreaux, der ligeledes vil blive i USA. — Årets debutant i 1. division er Bristol.

TT-løbet Isle of Man er under forbedrelse. New Zealand repræsenteres af et helt hold, der tæller Sid Jensen, John Dale og J. Swarbrick. Fra Australien kommer Harry Hinton, George Morrison og Eric McPherson. Endvidere ventes et Ceylon-hold og et czekisk hold (R. Dusil, L. Steiner og V. Stanislaw eller J. Novotny) på Jawa.

Den brit. TT-sæson åbnedes med et 80 km langt løb ved Blandford på en 5 km lang bane. G. E. Duke på Norton vandt 500 ccm racerklassen foran T. L. Wood og L. R. Archer, der ligeledes kørte Norton. — Et landevejsløb ved Coventry blev derimod vundet af S. T. Barnett på Triumph foran 2 Norton-kørere.

FINLAND

Det 12. Djurgårdslopp, der løber af stablen den 7. maj, er åbent for solomotorcykler, sportsvogne og midgets. Sidevognsklassen er aflyst. Motorcyklisterne starter i 3 kl. (250, 350 og 500 ccm) og kører 20 omgange = 40 km, og der er Olle Nygren og Ragge Sundqvist med på Triumph 500, mens Sixten Wesslen kører Velocette 350 ccm. England repræsenteres ved Harry T. Bostock samt evt. R. E. Thomas og Bill Beavers, der alle kører Triumph, Belgien ved Gilera-køreren Leon Martin og Frankrig ved Marcel Perrin på Norton. De samme kørere starter sammen med Dudley Ward (AJS) i 350 ccm på Velocette.

Af finner starter Raine Lampinen, Norton, og Viljo Kopra, Triumph, i den store klasse sammen med Werner Lorentzen, Norge, på Norton 500 Manx. Norge repræsenteres endvidere i 350 ccm-klassen af Leif Basse Hveem, Norton, Thorleif Andreasen, Leif Samsing og Kjell Backe, Velocette, mens Finland har Curre Ginman og Bjørn Bergstrøm med her.

I midgetklassen, der kører efter de internationale bestemmelser f. 3, starter 18 vogne fra 4 lande, bl. a. finnerne Finnnelä og Curre Lindkvist med Effy samt Wille Holmi, Cooper, svenskerne Oscar Swahn, som vandt sidste år, Greger Lutteman, Nils Gagner, Åke Jönsson, Nisse Gerremo og Eiler Svensson, samt nordmanden Leif Basse Hveem, der her debuterer som Cooperkører. Endelig kommer der to englændere.

Bilisterne starter i tre klasser på indtil 110, 2000 og 4500 ccm med minimalvægt 500, 600 og 650 kg, uden kompressorer og over en distance af 40 km. Her ventes John Kvarnström, Gunnar Olsson, Arne Hinsvårk, Evert Saloranta, Oskar Wallenius, Keinänen og den argentinske minister Eduardo Crespo til start. De to sidste kører Jaguar Sport XK-120. I sportsvognklassen starter løbets eneste danske deltager, Morian Hansen, i »Humber«. Finnerne venter ny tilskuerrekord, d. v. s. over 74.000 betalende gæster.

SYDAFRIKA

Præsident-TT'et i Johannesburg blev vundet af Duxbury med en 500 ccm Matchless. Også den lille klasse blev vundet af en Matchless, mens James 125 ccm og Royal Enfield vandt henholdsvis 250 ccm- og begynder-klassen. — Det sydafrikanske motorcyklemesterskab, der havde samlet 60.000 tilskuere, blev vundet af B. P. Castellani på Norton 500, C. Hurst, Velocette 350, og J. Ferreira, Velocette 250 ccm.

SPORTEN HJEMME

ÅBNINGSLØBET I GENTOFTE

Motorklubbernes Banefonds åbningsløb på Gentofte Stadion overværedes på grund af kulden kun af 7500 tilskuere og forløb uden uheld af nogen art. Forsøget med en holdkamp mellem den svenske klub »Filbyterna« fra Linköping og det nystiftede, københavnske hold »Vikingerne« viste, at sådanne holdkampe utvivlsomt har store muligheder for at blive populære herhjemme. Navnlig i de sidste af stævnets 18 afdelinger var der hård kamp mellem holdene. Matchen blev vundet af Filbyterna med 60 points mod Vikingernes 48. Den individuelle placering blev:

Linus Eriksson 17, Gösta Zanderholm 15, Kiehn Bertelsen 14, Gösta Kugelberg og Aage Andersen hver 10, Dick Weider 8, Irv. Irvinger 7, Kield Carlsson og Uno Jensen hver 6, Erhard Fisker 5, Stig Karlsson og Jørgen Petersen hver 4, Poul Hansen 2 og Tore Ålgren 0. De 18 afdelinger blev vundet af Linus Eriksson 5, Kiehn Bertelsen 4, Gösta Zanderholm 3, Gösta Kugelberg 2, Aage Andersen 2, Irv. Irvinger og Uno Jensen.

NORDVESTSJÆLLANDS MOTOR- KLUBS TRIAL

den 2. april fik et heldigt forløb uden styrt af nogen art. Hovedkontrollen var lagt på Siddinge kro ved Lammefjorden. 44 kører startede i de 5 klas-

ser, og Falle Jensen, Jyderup, som startede i begynderklassen, opnåede dagens trediebedste tid. Egon Walther vandt senior-sidevognsklassen, skønt han på sidste etape pludselig fik lyst til et bad og kørte i en vandgrøft. Resultaterne blev:

Senior solo: Ejvind Hansen 490. Poul Kalør 435, Lion Hansen 425, John Helfeldt 370. — Senior sidevogn: Egon Walther 470, Henry Frandsen 440. — Junior sidevogn: Niels E. Hansen 485, Erik Johansen 445, Erik Greve 415. — Junior solo: Johs. Mygind 455, Poul E. Hansen 455, Jørgen Paaske 410. — Begynder solo: Falle Jensen 500, Poul Andersen 400, Børge Eriksen 375, Erik Wincentz 370, Henning Jensen 355.

Præmieuddelingen finder sted ved NVM's baneløb 7. maj ved aftenfesten for unionens medlemmer.

GNA.

MOTO-CROSS I KØGE

Køge Sports Motor Klub indvier den 5. maj den nye bane i Sædder. Den er 500 m lang og skal være fortræffelig. Ved indvielsesstævnet starter Morian Hansen, Orla Knudsen, Knud Nielsen, Aarhus, Ejvind Hansen, Ejlstrup, og sidevognskørerne Josef Kock, Carlo Sejer Jensen, Helmer Albrechtsen, Svend Jensen, Egon Walther og Hans Jacobsen. Vedrørende tilkørselsforhold se omstændende annonce.

NORDVESTSJÆLLANDS MOTORKLUB

afholder stort

ÅBNINGSLØB

på motorbanen ved Kalundborg søndag den 7. maj kl. 14³⁰ med svensk deltagelse — samt Orla, Uno og Kihn. Stort sidevognsrace med Sjællands 7 bedste sidevognskørere.

3 HRD.

Banen er støvpræpareret

KJELLERUP OG SILKEBORG MOTOR SPORTS ÅBNINGSLØB

2. påskedag blev en strålende sportslig succes, men på grund af vejret svigtede publikum. Efter løbet udtalte Josef Kock, at Hingebanen er en af de bedste, han har kørt på. Skønt banen var lidt tung af regnen, blev resultaterne da også fine:

Jun. solo: 1. Th. Yde, Randers; 2. Jørgen Dons, Viborg; 3. Hans Ernst, Silkeborg. — Senior 350 ccm: 1. Arne Svendsen, Silkeborg; 2. Ejler Svendsen, Aalborg, 3. Henry Sørensen, Silkeborg. — Over 350 ccm: 1. Kurt Laursen, Esbjerg; 2. Ernst Østerlund, Silkeborg; 3. Oscar Madsen, Aalborg. — Sidevogne: 1. Vagn Poulsen, Aarhus; 2. Jens Nielsen, Silkeborg; 3. Rs. Kornum, Aalborg. — Handicap senior solo: 1. Kurt Laursen, Esbjerg; 2. Arne Svendsen, Silkeborg; 3. Viggo Thomadsen, Randers. — Sidevognshandicap: 1. Søren Juhl, Viborg; 2. Jens Nielsen, Silkeborg; 3. Vagn Poulsen, Aarhus.

BANELOB PÅ HEM. ODDE

Aarhus Motor Klubs første baneløb 1950 køres den 18. maj på Hem Odde-banen. Arrangørerne håber inderligt, at afgiftsnedsættelsen er vedtaget inden denne dag. For yderligere at begrænse udgifterne beder vi klubbens hjælpssomme og energiske damer give os en

MOTOR
Bogen
NY UDGAVE!!
(Sæson 1950—51)

Hele den danske elite af motor-kørere, ialt 135, fortæller om deres raske sport. Resultater, banerekorder, billeder og spændende oplevelser. 40 sider kr. 1.00

Benyt kuponen

Porto 6 øre i åben konvolut til Motor-Bogen,
St. Glasvej 53, Odense

Send mig portofrit _____ eksemplar(er) af
»Motor-Bogen« for 1950-51

Navn _____

Postadresse _____

Beløbet vedlagt i frimærker.

håndsrækning ved billetsalg etc. Manufakturhandler Holger Nielsen, V. Allé 25, telf. 265, modtager gerne tilsagn — men helst inden 10. maj.

SØBORG OG OMEGNS MOTOR KLUB

Et mindre klubtrial over 4 etaper for juniorer afholdtes den 23. marts fra Bregnerød kro og fik følgende resultat: Poul Andersen 400 points; Tage Petersen 360; N. O. Christensen 330; John Havnbo, der har gjort sig fordelagtigt bemærket i åbne trials, styrtede på 1. etape, sådan at gearpedalen knækkede, og pådrog sig en del hudafskrabninger på hånden.

BANELOB PÅ FYN

Fyens Motor Sport kører sæsonens første baneløb den 7. maj på Fyns Vædeløbsbane med deltagelse af nogle af landets bedste ryttere i såvel special- som standard- og sidevogns-klassen. Samme dag åbnes en klasse for junior-kørere, der således får en chance for at dygtiggøre sig på en stor bane. Endvidere midget-cars med deltagelse af så kendte kørere som Kaj Hansen, Rob. Nellemann, Carl Amelung og Axel Hansen m. fl.

Den 11. juni skulle vi normalt holde løb på Langesø-banen, men det må muligvis ændres til et kilometer-race, som ikke har været kørt på Fyn siden Knudshoved-løbene i 1931. Evt. interesserede kørere bedes holde sig orienteret gennem deres klub.

Endelig efterlyser vi en styrthjelm, bortkommet ved et løb i 1949. Den bedes afleveret til fmd. Vald. Pedersen, Kochsgade 1, Odense. Den er påmalet FMS og i svederemmen ligeledes perforeret FMS.
S. N.

TRÆNINGSBANEN VED VASSINGRØD

er igen taget i brug og betydeligt forbedret siden sidst. M.K.O. og S.M.K.K. indbyder alle interesserede medlemmer under S.M.U. til at træne flittigt hver lørdag kl. 16—18 indtil 1. maj, hvorefter træning kun vil finde sted hver 14. dag. Da banen er ret dyr at benytte, vil der blive opkrævet 3 kr. pr. gang af hver deltager.

Kyhnaav Andersen. Sv. Aa. Hansen.

UNIONEN OG KLUBBERNE

B.S.A. Klubben

Resultatet af klubmesterskaberne blev: senior-solo: 1. pr. Joerges Bagger. Sidevogne: Oscar Rasmussen. Automobile: Cornelius Nielsen. Junior-solo: Sv. Iver Rasmussen.

Præmieuddelingen foregår ved en klubaften den 17. maj på Dragør Badehotel (Dehlsens hotel). Vi mødes kl. 19.15 på Wibrandsvej 8 hos Cornelius Nielsen og arrangerer på vejen derud et postkasseløb. Efter kaffebord og præmieuddeling bliver der bal.

Yrsa 851.

Fyens Motor Sport

Hjemmevernet inviterer vore medlemmer til en stor øvelse lørdag eftmd. den 13. maj på ca. 100 km. Formålet med denne prøveøvelse er at skabe interesse for dannelsen af et motorordonnanskorps. Nærmere oplysning fås hos fmd., Vald. Pedersen, Kochsgade 1, Odense.

S. N.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Ved øvelseskørslen den 27. marts placerede fru K. Schulze og Sv. Ring sig som nr. 1 i henholdsvis senior- og begynderklasse. Vort trial den 16. april havde 61 deltagere. Svend Vendelbak blev nr. 2 i senior- og Helge Carlsen nr. 3 i letvægtsklassen, hvorimod Gunnar måtte udgå efter 4. etape.

Vedr. juniorafdelingen: motorcyklen bliver nu gjort helt i stand, og vi er ved at skaffe en ?????, som I får nærmere besked om senere.

Gunnar.

Harley Davidson Klubben

Påskedag trodsede ca. 30 medlemmer vejrguderne og kørte en klubbetur over Køge til Bøgeskov, hvor den medbragte mad blev spist med god appetit, og hvor klubben var vært ved en kop kaffe.

11. april havde vi klubaften, hvor 150 medlemmer så interessante film fra USA's informationsservice ved ingeniør Erland Petersen.

7. maj er der klubbetur til Karlebo, hvor frokosten indtages, og bagefter en lille rævejagt, hvori også vore damer kan deltage. Der startes fra Damhustorvet kl. 9. - 16. maj har vi igen mandeaften, hvor vi diskuterer orientering. — Pinseturen foregår 28. maj med start fra Damhustorvet 9.30.

Billetter til Gentofte Stadion kan købes hos form., Knud Ousen, Brønstedalle 7, Eva 8678, og kassereren, L. Kramer, Roarsvej 28 III, GO 5841 v. — 10. juni holder vi 20 års stiftelsesfest i Vanløse med amer. lotteri, hvis indtægt skal nedsætte kuvertprisen. Bestyrelsen modtager med tak gaver til lotteriet. — Klubaftener i maj: 9. og 23. i Vanløse.

Angelo.



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse fra kr. 51.85
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148.00
Oilskinsfrakker, 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.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon no. 2536

Hobro Motor Sport

holdt den 15. marts generalforsamling på Centralhotellet. Formanden, repræsentant Westergaard, omtalte de vanskeligheder, statsafgifterne og forsikringspræmierne betyder for motorsporten. I Hobro har man dog grund til at være tilfreds med sidste sæson. Endvidere omtales foreningens store filmmateriale, der bl. a. kan have praktisk betydning som instruktion i kørselsteknik, og formanden mente, at man fortsat bør lade foreningens forskellige arrangementer filme. Medlemstallet er 109.

Formandens beretning og regnskabet, der oplæstes af Borup Nielsen og viste en kassebeholdning på 876 kr., godkendtes. Valgene var genvalg.

Jyllands Motor Sports Union

holdt repræsentantskabsmøde i Aarhus den 26. marts med den stedlige formand, Poul R. Sørensen, som dirigent og med 11 af Unionens klubbers repræsentanter — ved 43 stemmer. Kvist oplæste protokollen, der godkendtes. Formanden, Kaj O. Nielsen, omtalte i sin beretning de nye klubber, der søger optagelse, beklagede tilbagegangen i medlemstallet og opfordrede til øget indsats for ny tilgang.

Aabenraa Motor Sport og Lemvig Motor Klub optoges enstemmigt, medens Fredericia Motor og Auto Klub optoges med 39 stemmer mod 4. P. Franck oplæste regnskabet, der balancerede med 18,364 kr. og sluttede med

en kassebeholdning på 1795 kr. Tre indkomne forslag var indsendt for sent og blev ikke behandlet.

Til bestyrelsen nyvalgte Poul R. Sørensen, Aarhus, og H. Damborg, Aalborg, med henholdsvis 38 og 23 stemmer i stedet for Egon Nielsen, Horsens, og Kvist, der ikke ønskede genvalg. Formanden takkede varmt de to afgående bestyrelsesmedlemmer for deres store indsats. Til suppleanter valgtes Sv. Sørensen, Kjellerup, og O. Klint, Esbjerg. Til revisorer genvalgtes H. Westergaard, Hobro, og V. Rubin, Aalborg.

Under evt. besvarede formanden spørgsmål, og Sv. Aa. Thomsen, Randers, redegjorde for det påtænkte JMS-sommerstævne søndag den 2. juli i Villing-Køller. Franck foreslog at give mestrene fra Skive den store plaque og vinderne af 2. og 3. pl. den lille.

Kvist.

Sommerstævnet

Ved tilrettelægning af klubbture bør der ikke disponeres over dagene 1.—2. juni! På denne dato løber Jydsk Motor Sportsunions sommerstævne af stablen ved Velling-Køller, et af Jyllands smukkeste udflugtssteder, og her mødes motorfolket fra hele hovedlandet i kammeratligt samvær. Det nedsatte arbejdsudvalg er allerede i sving med det forberedende arbejde med indkvartering, forplejning osv. Nærmere enkeltheder vil findes i bladets næste nr., som tilsendes alle under JMS hørende klubber

De faar mest

for Deres Indkøbstilladelse hos

Excelsior



SYEND AAGE SØRENSEN

AGENTUR FOR
BRITISK EXELSIOR

CLASSENGADE 7 - ØBRO 3544

af stævnets arrangører: Silkeborg, Randers og Aarhus.

Arbejdsudvalget.

Københavns Motor Klub

(tidl. Rudge Motor Klub): Valbygårdsvej 26, VA 99. I fortsættelse af den ekstraordinære generalforsamling afholdtes den mdl. klubaften, der denne gang bød på en kombineret skyde- og billardturnering med efterflg. kammeratligt samvær. Turneringen vandtes af Villy Eggen/Oscar Jensen. Næste klubaften: 10. maj. Nærmere meddelelse tilsendes medlemmerne.

Lyngby og Omegns Motor Klub

holder søndag den 14. maj træning i »Ryebakker« med start fra Lyngby Torv kl. 9,30. Man møder først SOMK og siden MKO, så vi håber på stor deltagelse og må møde alle mand for at vise, hvad vi duer til.

Pinseturen går til Karrebæksminde, hvor der er en pragtfuld plantage, en helt rigtig lejrsvagt og adgang til handel og madkøb i Folkeferie. Vi håber på endnu større deltagelse end sidste års, hvor vi havde en fin tur. Det er endda muligt, vi kan anskaffe sengeplads ligesom sidste år, men så må anmeldelse foreligge i god tid. Nærmere om tid og samling i månedsoversigten.

Motor Klubben »Rapid«

Vor tidl. formand, hr. Erland B. Nielsen, Haspegaardsvej 62, Søborg, har anmeldt sig af klubben, og dennes adresse er: Gladsaxe Speedway, Gladsaxevej 200, Søborg, telf. SØ 1805.

Motor Klubben »Scratch«

holdt generalforsamling 18. april med Georg Jørgensen som dirigent. Fmd. oplyste i sin beretning, at strandgrunden Veddelev st. er solgt til overtagelse 6. april.

Aksel Petersen udtalte, at det havde været nødvendig med fremmed optræden til stiftelsesfesten. — Thorkild Jensen henstillede til bestyrelsen at slutte arrangementerne lidt festligere.

— Sv. Larsen, Stenløse, mente, at medlemmerne i Stenløse ikke får besked om arrangementerne.

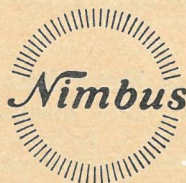
Schede Hansen genvalgte med stort flertal til fmd. Til bestyrelsen valgtes Otto Hansen, Sv. Larsen, Stenløse og brødf. Georg Jørgensen. Suppleant: Jens Berg. — Under evt. drøftede man køb af motorcykler til træning for medlemmerne.

Nimbus Klubben, København

Sommerprogrammet er så godt som færdigt og vil blive tilsendt snarest. Vi har travlt med jubilæumsfesten i Borgernes hus, Rosenborggade, den 10. juni.

Jeg synes, det var flovt, vi ikke kunne blive nok til den øvelse, der var tilrettelagt den 22. april. Det lader til, at det er dagøvelserne, der har størst interesse. Afslutningsfesten forløb over al forventning godt. Det er en fornøjelse at arrangere noget, når det går sådan, og den må gøres om igen næste år.

Lejrpladsen er naturligvis allerede nu tilgængelig. S.



**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

Nimbus Klubben Aalborg

Klubbens fremtidige adresse er: formand: kørelærer Bruno Jacobsen, Vesterbro 119, Aalborg, telf. 6482, sekretær: montør Gunnar Madsen, Vesterbro 119, Aalborg, telf. 6482 k.ben.

Vejle og Omegns Motor Klub

holdt 15. marts torskegilde med efterfølgende generalforsamling med Skovgaard Andersen som dirigent. Formanden omtalte i sin beretning den store risiko ved at holde baneløb og udtalte håb om nedsættelse af afgiften, så at løbene bliver mere rentable. Beretningen og det reviderede regnskab godkendtes. Der valgtes 4 nye bestyrelsesmedlemmer, og bestyrelsen består herafter af: malermester Bjerring Jensen (formand), mekaniker Johs. Tobiassen (næstformand), kontorist Hvidbjerg Laursen (kasserer), mølleriarbejder N. Holm Pedersen (sekretær), mekaniker Erik Andersen, vognmand Niels Pedersen og smed Kaj Jensen. Til Sportsrådet valgtes Hans Rhode og skræder Schiødt.

Nordjyllands Motor Sport

holdt den 19. april generalforsamling på »Grand« med A. Roden som dirigent. Sekretæren, Axel Jensen, oplæste protokollen, og fmd., H. Damborg, aflagde beretning. Regnskabet, der viste en balance med 29.859 kr., blev på grund af opstillingen ikke godkendt, og man ene-

des om at forelægge det på et ordinært klubmøde.

Formanden samt Chr. Jensen og Aksel Pedersen genvalgtes, mens Svend Lehmann nyvalgtes i stedet for Harry Andersen, der ikke ønskede genvalg. Til revisor nyvalgtes Axel Jensen og genvalgtes R. Theisen. Fra bestyrelsen forelå forslag om emblemer med sølv- og guldegeløvskrans samt udnævnelse af et par medlemmer til æresmedlemmer i anledning af klubbens 15-årige stiftelsesfest.

Rudge Motor Klub

holdt 12. april ekstraordinær generalforsamling med lovændringer på dagsordenen. Bestyrelsen foreslog klubbens navn ændret, da mærket »Rudge« er udgået siden 1939, ligesom mærkenavnet virker misvisende og hæmmer tilgangen af nye medlemmer. Bestyrelsen havde opnået en aftale med medlemmerne af Københavns Motor Klub om, at disse lader sig optage i RMK, og at denne overtager KMKs aktiver og passiver samt navnet KMK. Lovændringen vedtoges med stort flertal. Flg. KMK-medlemmer udnævntes til æresmedlemmer: overlærer Alfred Hansen, salgschef Sv. Scheiner-Jensen, skomagermester Regnar Rasmussen, manufakturhandler Ove Jensen, Vald. Hoffmeyer sen.

Iøvrigt oprettedes ungdomsafdeling, hvori enhver ung mand i alderen 16-18 år kan optages. Formålet med denne afdeling er at øge interessen og kendskabet til motorkørsel og motorsport blandt ungdommen.

Sjællands Motor Union

holdt repræsentantskabsmøde den 2. april med Niels Torp Steffensen som dirigent og med 25 af Unionens 28 klubber repræsenteret — med ialt 64 stemmer. Formanden, Poul Rasmussens beretning, erklæredes godkendt, da ingen ønskede ordet til den. Efter frokostpausen ønskede Mogens Høgsholt beretningen til diskussion, og da dette blev afslået af dirigenten, forlod Høgsholt mødet.

Regnskabet godkendtes. Der førtes no-



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

gen diskussion om referat fra bestyrelses- og repræsentantskabsmøder, og følgende forslag udarbejdet på grundlag af forskellige, indkomne forslag, vedtoges enstemmigt som tilføjelse til paragraf 5: »Referat fra repræsentantskabsmøderne udsendes til klubberne i duplikeret stand hurtigst muligt efter møderne. Referat fra bestyrelsesmøder oplæses på førstkommende repræsentantskabsmøde«.

Forslag fra Rudge Motor Klub om ændring af § 5 stk. 1 til flg. ordlyd vedtoges: »Repræsentantskabsmøder afholdes mindst 2 gange årligt, forår og efterår, og senest 4 uger før DMU's repræsentantskabsmøder. Indvarslingen foretages af bestyrelsen med 4 ugers varsel«.

Formanden, Sportsrådets formand, Jens Rasmussen, og bestyrelsesmedlem Ib Junggaard, Køge, genvalgtes med akklamation. Til bestyrelsessuppleant valgtes C. E. Godtfredsen, Midtsjællands SMK.

Præsidenten, N. K. Nielsen oplyste, at juniorførere. Præsidenten oplyste, at ved henvendelse til DMU ordnes udlands-papirerne for 2- og 3-hjulede køretøjer. Vedr. 4-hjulede må man henvende sig direkte til KDAK. Sluttelig fremførtes forskellige ønsker, bl. a. vedrørende dieselvognes udblæsning, afmærkning af T-veje osv.

Sportsmotorklubben »Dan«

Nakskov

Klubbens 10. stiftelsesfest blev klubben værdig og meget morsom, navnlig damernes tøndeslagning, hvor fru Grethe Rasmussen blev kattedronning, ligesom den efterfølgende optræden af akrobater på slap jernstang gjorde stor lykke. Det efterfølgende bal varede til de små timer.

Ved generalforsamlingen den 28. februar udnævntes Julius Hansen til æresmedlem. Bestyrelsen består af: Viktor Frederiksen (fmd.), Henry Justesen (næstfmd.), Ejgil Ploug (kasserer), Erik Melhede, Erik Langhorn, Holger Carlsen og Børge Termansen. Erik Melhede er fmd. for sportsudvalget og Henry Justesen opkræver.

Klubaftenen på »Skandinavien« 13. april blev en aften, deltagerne sent vil glemme, men næsten for mystisk! — Da banen skal bringes i stand inden det første motorløb, må vi alle gøre vores part. Husk at se i kassen ved »Ryse«s gamle butik i Østergade. B. T.

Sports Motor Klubben

»København«

Til Køge moto-cross 5. maj arrangeres en fælles klubtur. Mad medbringes. Start fra Damhuskroen 9.00 prc. 13. maj holder klubben kortlæsningsøvelse. Instruktionsmøde i klublokalet »Martini« den 10. maj.

Sundby Motor Klub

holdt generalforsamling den 19. april i Kastelskroen med S. W. Nielsen som dirigent. Formandens beretning godkendes ligesom forhandlingsprotokollen, og regnskabet vedtoges. Til kasserer, bestyrelsesmedlem og suppleant genvalgtes henholdsvis Hjort Petersen, J. Rasmussen og Anker Jensen, til sportsudvalg Arnold Jensen, Frede Olesen og Anker Jensen, til revisorer Poul Larsen og Poul Stuhr. Efter en lang diskussion vedtoges det at sælge lejrgrunden.

Søborg og Omegns Motor Klub

Forårsfesten den 8. april på »Lunden« fik et glimrende forløb, og klubben hentede et godt overskud for anstrengelserne. Det skyldtes i første række Agner Krafts dispositioner med tilrættelæggelse og udførelse af revyen. Det efterflg. bal var også godt besøgt og trak længe ud. Husk generalforsamlingen den 11. maj kl. 19.30 i klublokalet. Forslag skal være indsendt til formanden senest 6. maj. Fra og med 25. maj forlægges klubaftenerne til skovbrynet, ligesom der påbegyndes træning i grusgraven ved Kr. Værløse. Felix.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

I anledning af omtalen i denne rubrik af den nye motorklub ønsker vi at op-

lyse, at der ikke er noget med, at vi tidligere har haft samarbejde med Aabenraa, men vi har det stadigvæk under samme former som tidligere, ligesom vi stadig har vor næstformand, motorforhandler Nis Schmidt, der har været medlem og i bestyrelsen lige siden klubbens start for 20 år siden, samt nok et bestyrelsesmedlem i Aabenraa. Vor klub hedder stadig Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub med arbejde i de to amter for motorsporten, og vi kører motorløb paa Aabenraa stadion 14. maj og 10. september med gratis adgang for klubbens medlemmer.

Langfredag holdt klubben sit årlige postkasseløb med start og præmieuddeling på hotel Strand, Sønderborg. 1. pr.: Aage Iversen; 2. pr.: Hans Iversen; 3. pr.: M. Iversen; 4. pr.: Henry Jessen; 5. pr.: Nis Schmidt.

Aarhus Motor Klubs

ordinære generalforsamling lededes af Niels Sørensen. Formanden, direktør Poul Sørensen, nævnte i sin beretning motorsportens store vanskeligheder. — Kassereren, benzinforhandler Holger Nielsen, fremlagde regnskabet, der balancerede med 20.666 kr. og godkendtes. Til formand genvalgte Poul Sørensen

med akklamation og til bestyrelsen Henry Jørgensen og Carlo Jensen. Til suppleanter valgtes guldsmed Thøger Andersen og Chresten Christensen, til lønnet revisor P. S. Rasmussen, Nørre Port 18.

Aksel Møller krævede mere energi af bestyrelsen og mente, at banen på Hem Odde bør åbnes for træning en gang ugentlig. Chr. Lindberg mente, man skal være forsigtig med udvælgelse af kørerne og ikke slappe af på kravene. Publikum vil kun se førsteklases ryttere. Elmer Nielsen kritiserede rutebil-ejeres og forretningsfolks opskrining af priserne. V. Poulsen klagede over, at MOTOR OG SPORT ikke kommer til tiden.

Fredag den 5. maj møder vi alle på Harald Jensens Plads kl. 9 og kører direkte til Hem Odde og tager fat med skovle og spader for at få banen i orden. Tag kone og børn med, så vi får en god dag ud af det — og banen klar til den 18. maj!

Onsdag den 10. maj møder alle kontroller og officials samt alle, der har medvirket ved banens istandsættelse (5. maj) til en kammeratskabsaften hos Foldager, Søndergade 30. Klubben er vært ved kaffen. Musik og chance for en pot kegler.

MOTOR - MARKEDET



København

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gaffler, Foraksler og Chassisrammer SVEJSNING
Raadmandsgade 32. — Tøge 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 finansierer ved salg på afbetaling, evt. forskud ydes.

Frederiksberg Motor Co.

Mathildevej 3 . Gothåb 2800

VELOCETTE Excelsior-Henderson

Motor Co., H. C. Ørstedsvvej 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

MOTORCYKLE-REPARATION

Alle reparationer udføres solidt og billigt.

Alle mærker reparerer.

MOTOROPA Adelgade 101 . Palæ 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, Sjællandsgade, 25, Telefon 9539

MOTORCYKLER

Reserve dele — Tilbehør

Matchless . Terrot . James . AJS

MOTOR-DEPOTET

Nørregade 12 Telefon 13835

TRIUMPH - DOUGLAS

Specialværksted for Motorcykler

AABO-MOTOR

Gl. Munkegade 4 = Aarhus = Tlf. 599

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

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

WÄRNSTRÖM - STRÖMMEN

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 . Reserveredslager 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-
derudb. 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

Reserve dele 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. Holmeyer, Valbygaardsvej 26 København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.
Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4^o, København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.
Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 27, Bogense, tlf. 415. Sekretariat: Jern-
banegade, Bogense, tlf. 391.
Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52, Aalborg, tlf. 6762. —
Kasserer: Peter Franck, Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekreter: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Ålborg.
Lolland-Falsters Motor Union: Formand Anton Hansen, Maribovej 35, Sækkøbing. Telf. Sækkøbing 4520.
Sjællands Motor Union: Formand, faktor Poul Rasmussen, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV. —
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Lune 155.

Redaktør: Erik Eriksen (ansvarsh.).

Redaktion og ekspedition: Fortunstræde 4^o, 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.

Aflleveret til postvæsenet den 2. maj.

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