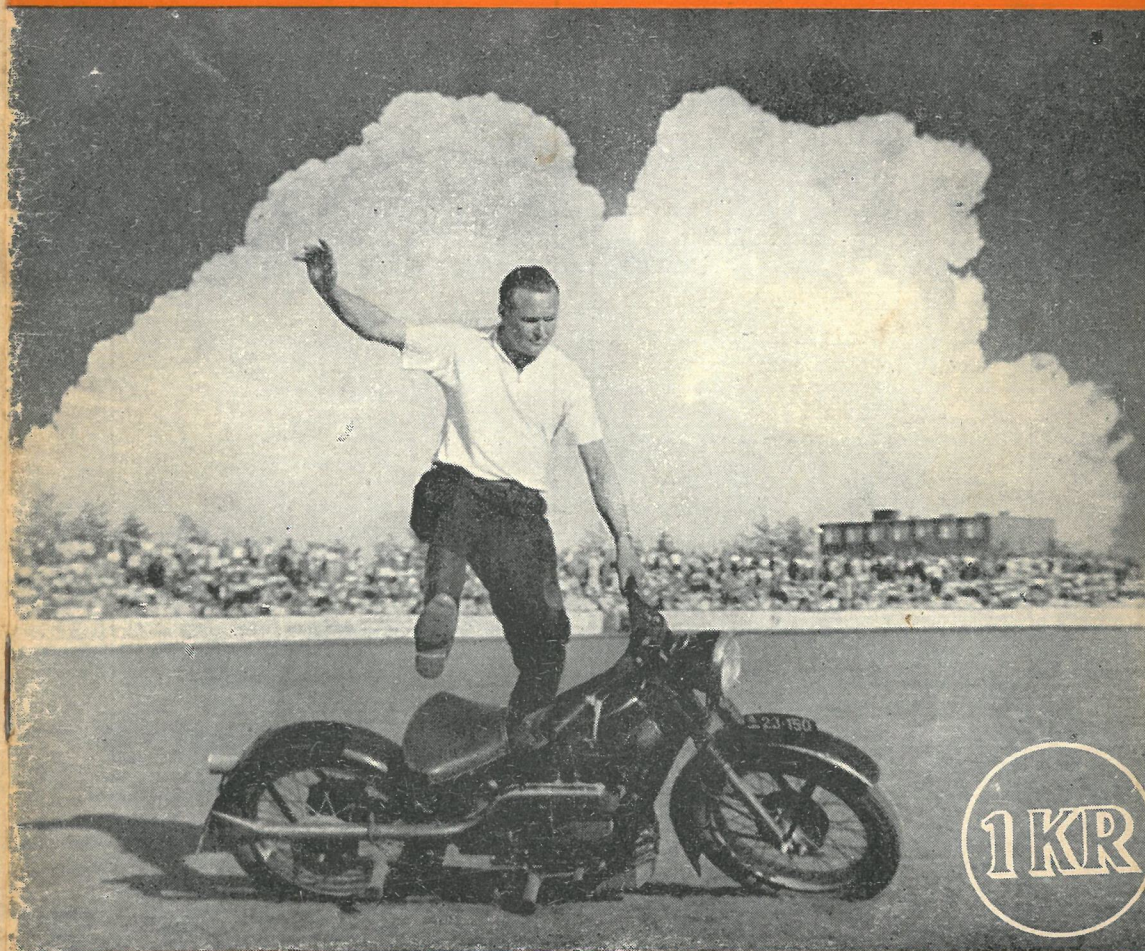


MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



1 KR

JULI

1950

5. ÅRG.

Løbskalenderen

JULI

- | | |
|----------------------------------|--------------|
| 2. Næstved Motor Klub | Baneløb |
| JMS | Sommerstævne |
| 9. Dan, Nakskov | Baneløb |
| Frederikshavns Motor Sport | Baneløb |
| 23. Esbjerg Motor Sport | Baneløb |
| 30. Køge Sports Motor Klub | Moto-cross |
| Viborg (Jydske banemesterskaber) | Baneløb |



AUGUST

- | | |
|--|---------|
| 6. Korsør og Omegns Motor Klub | Baneløb |
| Fyens Motor Sport | Baneløb |
| Nordjyllands Motor Sport (Hobro Motorbane) | Baneløb |
| 13. Charlottenlund | Baneløb |
| Silkeborg Motor Sport | Baneløb |
| Vejle og Omegns Motor Klub | Baneløb |
| 20. Næstved Motor Klub | Baneløb |
| Nordjyllands Motor Sport | Baneløb |
| Bogense Motor Klub | Baneløb |
| 27. Nordvestsjælland Motor Klub | Baneløb |
| Haderslev Motor Sport | Baneløb |
| Hobro Motor Sport | Baneløb |
| Motorklubben Vestfyn | Baneløb |

Har De prøvet en

**A
N
N
O
N
C
E**

i

**MOTOR
OG
SPORT**

★ *Danmarks største
motorcykleblad*

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1950

JULI

5. årgang

Demokrati og motorkørsel

Hvor glade vi end er for den nye lov om forlystelsesafgift, som for motorløbs vedkommende nedsættes til en sjettedel af entreindtægten, tvinger regeringen os til endnu engang at angribe den mentalitet, der præger dens dispositioner i motorspørgsmål. Den er nemlig efter vor mening lidet demokratisk.

For eksempel gøres det gennem stigende afgifter og skatter stadig sværere og sværere for den jævne mand i dette land at blive motorejer, at få den drøm opfyldt, der hedder eget motorkøretøj. Skønt drømmens opfyldelse ville aflaste statens tungt kørende transportapparater samt sætte hr. menigmand i stand til på en nem og billig måde både at komme til og fra arbejdspladsen på ugens seks hverdage og om søndagen sammen med familien at opleve det danske land.

Hvis det endda var store, benzinslugende luksusbiler, man forhindrede folk i at købe, men også små, økonomiske vogne gøres utilgængelige. Og ikke engang en letvægtsmotorcykle, der kører 50 km på en liter benzin, kan håndværkeren med de stærkt skiftende arbejdspladser, specialarbejderen med fabriken liggende langt fra alfarvej eller de mange små virksomheder med nye produktioner under udvikling få lov til at købe. Selv om motorcyklehandelen efter fagfolks beregninger kan frigives uden større valutamæssig risiko for landet, og selv om en øget motorcykle-import ville spare den valuta (til reservedele) og uproduktive arbejdskraft, de gamle, udslidte motorcyklers vedligeholdelse sluger.

Men motorkørsel skal stadig være noget, den lille borger i dette land må nøjes med at drømme om. Importen af motorcykler skal fortsat omfatte et latterligt lille beløb (1,7 mill. kr. i 1949) i forhold til bil-importens 47 mill. kr. Og har en mand endelig været så utilgivelig heldig at få handelsministeriet til at bevilge sig en varemotorcykle, skal finansministeriet sandelig nok sørge for, at han ikke har nogensomhelst privat fornøjelse af den. Anderledes kan man i hvert fald dårligt fortolke den nye ordning, hvorefter varevogne må benyttes til personbefordring mod betaling af halv omsætningsafgift, mens den samme ret ikke gælder varecykleejere. Vi forstår godt, at man rundt om på arbejdspladserne er begyndt at finde regeringens politik på dette område ganske urimelig og overvejer en aktion gennem faglige organisationer som den, svenske fagforeninger for tiden forbereder.

Blandt de danske motorryttere, der er rene ekvilibriste på cyklen, indtager Josef Koch sikkert en førerplads. Her ses han med sin Nimbus ved en opvisning på Gladsaxe stadion.

(Fot. Mogens v. Haven).

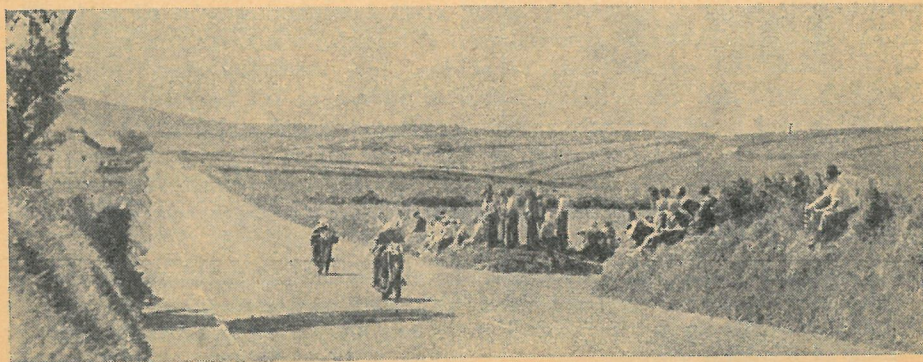
Hvorfor ikke et dansk TT-løb paa Bornholm?

Spørger Svend Aage Sørensen i denne artikel om »Isle of Man 1950«. — Svend Aage Sørensen opnåede med Poul Rasmussen i depotet sin hidtil hurtigste tid i denne motorsportens olympiade.

DEN internationale afdeling af »Isle of Man« omfatter juniorløbet, der kørt om mandagen for maskiner på indtil 350 ccm samt seniorløbet og letvægtsløbet for indtil henholdsvis 250 og 500 ccm, begge afvikledes den efterfølgende fredag, mens den britiske del af løbet — Clubman TT — kørt om onsdagen i fire klasser: 250, 350, 500 og 1000 ccm. Alle tre internationale løb omfattede 7 omgange på tilsammen 422 km.

I juniorklassen startede 100 ryttere, i seniorklassen 75 og i letvægtsklassen 25. Deltagerne i de to første klasser afsendtes med 10 sekunders mellemrum, de 25 letvægtsryttere have samlet start. Jeg kørte en 350 ccm Norton i juniorkløbet og en British Excelsior i letvægtsløbet. Det var for mit vedkommende løb nr. 15 og 16 i »Isle of Man« (siden debuten i 1935), og i de 16 starter har jeg ialt opnået 4 sølv- og 6 bronze-replica samt 1 sølvplagette. Andre har ikke været så heldige. En rytter, jeg talte med derovre i år, er startet 6 gange og udgået lige så mange gange. En anden har hvert år manglet nogle få sekunder i at opnå replica-tid. Men har man een gang været med i Isle of Man, kan man ikke holde sig derfra.

LØBENE, der i år overværedes af 100.000 mennesker, køres på en nærmest firkantet bane med tjære- og asfaltvej. Efter starten ved Douglas og et vinkelformet sving går turen ad forholdsvis jævn vej øen rundt til Ramsey, hvorfra man fortsætter mod sydvest og syd til Douglas gennem et bjerglandskab, hvor den samlede stigning er 420 meter. Der er mere end 100 sving på turen, hvis enkeltheder man først begynder at huske, når man har deltaget i 4 løb, og køreren Jock West har engang regnet ud, at man skifter gear over 100 gange på hver omgang. Løbet afgøres i de sving, man er lige ved at kunne tage for fuldt knald. I år manglede jeg f. eks. 45 sekunder i at få sølvreplica eller 800 kr. mere i præmie i juniorkløbet. I de to store løb får vindercyklens anmelder — ikke dens rytter — en præmie på 200 pund eller ca. 8000 kr. Nr. 2 får 150, nr. 3 100, nr. 4 75 pund, og derefter daler beløbet med 5 pund, indtil nr. 20 — den sidste præmietager — får 3 pund.: Af de 25 ryttere i letvægtsklassen får de 10 bedste præmie, og jeg fik som nr. 7 20 pund eller ca. 400 kr. Trods startpenge etc. kostede det mig 5—600 kr. at deltage i løbet. Efter hvert løb er der stor præmieuddeling, der overværes af 12—



Svend Aage Sørensen fører på Norton foran Velocette-køreren W. Hall.

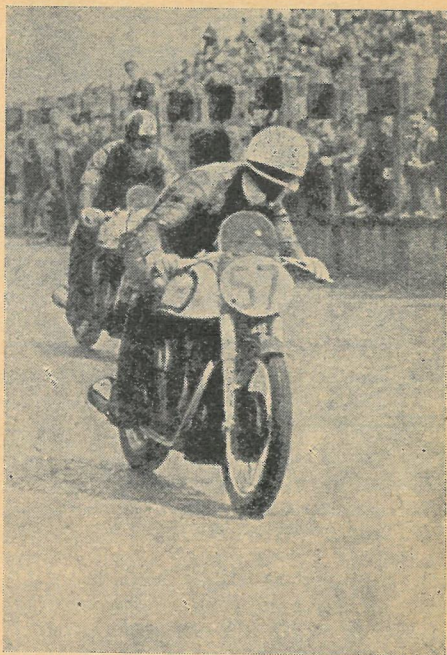
15.000 mennesker, som står i kø i ti-mevis for at købe billet til uddelingen, med efterfølgende bal. Men derudover får man ikke tid til fornøjelser. Arbejdet på cyklen sluger al tiden. En oplevelse er det dog at mødes på de flotte hoteller langs Douglas-promenaden med ryttere, man kender fra tidligere år, og i år havde jeg held til at være den bedste mand på det hotel, hvor jeg boede.

TRÆNINGEN på ruten begyndte den 24. maj, som juniorløbet kørtes den 5. juni. Jeg var klar til at træne den 28. maj og fik genopfrisket min viden om ruten, men desværre nåede jeg ikke at få Excelsior'en kørt helt til, så den har gået bedre, end den gjorde i år. Norton-cyklen havde jeg sendt i forvejen til fabriken, som gjorde den helt startklar. To dage før løbet møder man til et eftersyn, der er uhyre grundigt, og de cykler, der placerer sig i løbene, kontrolleres nøje efter løbene.

Medens tre kørere satte livet til under træningen, skete der ikke under selve løbet i år alvorlige uheld. Men der blev kørt stærkt! Skønt jeg kun blev nr. 26 blandt de 64, der fuldførte juniorløbet, havde jeg en gennemsnitsfart på 78,16 miles i timen eller 125,7 km/t. Og efter at have været ca. et minut om det første depotbesøg — i juniorløbet — hvor man får benzin og olie påfyldt samt brillerne pudset, klarede Poul Rasmussen og jeg depotopholdet i letvægtsklassen på 28 sekunder, en så fin tid, at vi blev ønsket til lykke med den.

Den længste, lige strækning på ruten er knap 5 km lang, og der når man op på 350'ernes topfart: ca. 170 km/t. Men et sted, hvor det går ned ad bakke, og hvor omdrejningstallet nåede op på 8000 o/min., var farten ca. 185 km/t.

LØBENE i år blev for de to største internationale klassers vedkommende et forrygende opgør mellem AJS og Norton. Italienerne var stærke, men deres fabrikker lader til at være handicappet af pengemangel. F.eks. havde Benelli-fabriken kun den samme maskine, der var med i løbet. Triumph er kommet godt med de sidste år, hvorimod

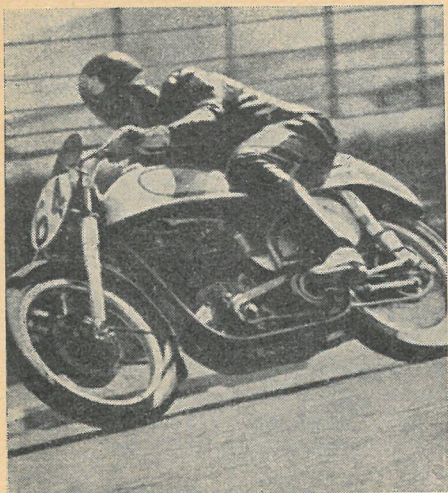


Geoff Duke (57) raser i mål foran Artie Bell.

Velocette ikke synes at gå så stærkt ind for disse løb for tiden. Til gengæld er BSA ved at komme med.

I år var Norton næsten suveræn og besatte de tre første pladser i såvel senior- som juniorløb. Når de britiske motorcykle-fabriker sætter så meget ind på at vinde disse løb og ofrer tusinder af kroner derpå, skyldes det, at løbene regnes for verdens fineste og er så krævende, at maskiner, der kan klare dem, vil kunne hævde sig overalt. Saxtorp-løbet f.eks. er et lille løb ved siden af Isle of Man.

Norton mødte med en helt ny maskine i år. Man havde lavet om på knast-indstillingen, havde anbragt svære køle-ribber under motoren på krumtaphuset, havde fjernet støvkapslerne på forgaf-len for at nedsætte luftmodstanden, havde forbedret bremsernes luftkøling og havde gjort hele cyklen mere strømliniet, sådan at bagskærmen kom til at ligge i forlængelse af rytterens ryg, ligesom tanken var indsnævret for at give plads til benene. Luftmodstanden spiller en langt større rolle, end man skulle



Så strømliniet var de nye Norton-cykler. Denne køres af Artie Bell.

tro. Blot ved at stikke hænder og albuer for langt ud, forøger man omdrejningstallet med 100—200—300 omdrejninger, uden at farten stiger, og sådan noget koster kræfter.

HVAD man lærer af Isle of Man? Den selvbeherskelsens kunst, der præger englænderne, selv når nerverne står på højkant lige før starten, samt dette ikke at glemme sportsånden under løbene eller nødvendigheden af før løbene at få cyklen 100 pct. i orden. For kun hvis hver eneste detalje er perfekt, har man en chance for at fuldføre løbet og hævde sig.

Og dog vil jeg hævde, at ingen skandinaver har chance for at vinde seniorløbet eller blot placere sig blandt de 10 første. Det er umuligt at hamle op med fabriksholdene fra Norton, AJS og Triumph. Af de 100 ryttere i juniorløbet har jeg, der begynder at kende løbet, ikke store chancer for at røre de 25 bedste. De næste 50 er jeg jævnbyrdig med og må slås med dem for at hævde mig, medens de 25 sidste kører godt, men ikke kender banen og derfor sinker os andre ved at bruge hele vejbanen i sving etc. At vinde TT-løbet Isle of Man kræver både en tip-top maskine, dristighed og en kørselstræning, som

danskere i hvert fald ikke kan få. Derfor kan jeg ikke lade være med at spørge, om det ikke var en ide med et lignende TT-løb på Bornholm. Ideen er Poul Rasmussens og efter min mening førsteklasses. *Svend Aage Sørensen.*

ISLE OF MAN 1950

Seniorløbet: G. E. Duke (Norton) 2.51.45,6 (144,5 km/t), A. J. Bell (Norton) 2.54.25,6, J. Lockett (Norton) 2.55.22,4, R. L. Graham (AJS) 2.55.52, H. L. Daniell (Norton) 2.56.31, H. R. Armstrong (Velocette) 3.02.31,4, R. H. Dale (Norton) 3.03.15,6.

Juniorløbet: A. J. Bell (Norton) 3.3.35 (138,8 km/t), G. E. Duke (Norton) 3.4.52, H. L. Daniell (Norton) 3.7.56, R. L. Graham (AJS) 3.8.3,8, E. J. Frend (AJS) 3.8.56,6, R. S. J. Lockett (Norton) 3.10.18.

Letvægtsløbet: D. Ambrosini (Benelli) 3.22.58 (125,6 km/t), M. Cann (Guzzi) 3.22.58,2, R. A. Mead (Velocette) 3.29.38, R. H. Pike (Rudge) 3.33.45, L. J. Bayliss (Ellbee Special) 3.41.33, A. W. Jones (Guzzi) 3.42.41,2, Svend Aage Sørensen (Excelsior) 3.48.33.

Clubman TT: 1000 ccm: A. Phillip (HRD Vincent) 1.55.18 (126,4 km/t), — 500 ccm: P. H. Carter (Norton) 1.59.50,4 (121,5 km/t). — 350 ccm: B. A. Jackson (BSA) 1.58.2 (119,4 km/t). — 250 ccm: F. Fletcher (Excelsior) 1.41.34,4 (107,6 km/t).

Hurtigste baneomgang: G. E. Duke (449 ccm Norton) 24.16, svarende til 150,1 km/t, hvilket var ny rekord.

TT-løbets vinder kom ikke hjem —

Ved skæbnens ironi blev vinderen af Isle of Man's 1000 ccm Clubman-race, den 26-årige Alexander Phillip, ramt af et alvorligt trafikuheld, da han sammen med sin kone var på vej hjem til Monikier ved Dundee. Med sin store HRD, hvis vindertid i løbet svarede til 125,5 km/t i gennemsnit, tørnede han mod en lastvogn, og Phillip og frue måtte på hospitalet med brækkede ben.

Benzinindkøbet i fare paa grund af dollarmanglen

FOR første gang siden 1942 viste verdens olieproduktion i 1949 en lille nedgang i forhold til det foregående år. I 1949 blev den samlede verdensproduktion af råolie 468 mill. tons mod 471 mill. tons i 1949 — en nedgang på knap 1 pct. USA holdt pladsen som verdens største olieproducent. Af 1949's produktion faldt 54,3 pct. på USA, en tilbagegang på 4,5 pct. Andenpladsen som olieproducent holdtes fortsat af Sydamerika, hvor Venuzuela lå i spidsen med 14,3 pct. af verdensproduktionen. Produktionen i det mellemste Østen voksede med 23 pct. til 15 pct. af verdensproduktionen. Ruslands produktion menes at udgøre 7 pct. af verdensproduktionen, mens Europas olieproduktion fortsat er af ganske ubetydeligt omfang — ca. 1,5 pct. Til gengæld foregik der i årets løb i en række vesteuropæiske stater en ret omfattende udbygning af raffinaderianlæg, således at de pågældende lande forøgede deres import af råolie med over 50 pct. sammenlignet med året forud.

Disse oplysninger gives i DDPA's årsberetning 1949, der også oplyser, at Danmarks dollarindkøb af olieprodukter siden 1948 er financieret praktisk talt udelukkende ved Marshall-enge. De samlede Marshall-bevillinger til Danmark var ved udgangen af 1949 167 mill. dollars, hvoraf der til dækning af olieprodukter gik 34 mill. dollars eller godt 20 pct. Benzinforbruget herhjemme steg med 17 pct., hvilket i det væsentlige skyldtes den forøgede produktion inden for landbrug og industri med det deraf følgende kørselsbehov. Endvidere påvirkedes forbruget af det stigende antal af benzindrevne traktorer og udenlandske bilturister.

— Devalueringen i september førte til en alvorlig forøgelse af importværdien af dollarvarer, hvortil olie uanset oprindelsesland må henføres. Da værdien af landets eksport, først og fremmest af landbrugsvarer, ikke synes at ville stige tilsvarende, og da en dollareks-

port af betydning synes usandsynlig, må det befrygtes, at landets muligheder for indkøb af olie i den nærmeste tid kan blive vanskeliggjort dels på grund af den almindelige forringelse af handelsbalancen og dels på grund af den forudseelige voksende dollarknappe ved Marshall-hjælpens gradvise af-tagen, hedder det i beretningen.

DDPA, der nu beskæftiger 1297 personer, og som i 1949 indbetalte ialt 88 mill. kr. i benzinafgift og 5,2 mill. kr. i direkte skatter og afgifter til stat og kommune, har bistået Grønlands styrelse ved opførelse af tankanlæg i Egedesminde, Julianehåb, Godthåb, og Holsteinsborg. I indværende år skal opføres anlæg i Frederikshåb, Godhavn, Upernavik, Thule og Færingehavn.

INVASIONSHAVNEN »Mulberry«, der i juni 1944 blev bygget ud fra Normandiets kyst for at landsætte tropper og forsyninger til de allrede, er nu opstået i ny skikkelse på den anden side af jordkloden, hvor Shell nu bruger den ved omladning af olie. For kort tid siden ankom det 1000 tons tunge brohoved til Dankastrædet ved Sumatra, hvor den kæmpemæssige flydedok skal fungere som en flydende omladningshavn for olie. Den hollandske slæbebåd »Noord Holland« var 67 dage om at slæbe havnen de 16.000 km fra Southampton gennem Middelhavet, Suezkanalen og det indiske ocean til Sumatra, hvor brohovedet forankredes ved hjælp af 12 kæmpeankre.

Afgiften nedsat

Ønsket om nedsættelse af statsafgiften ved motorløb er omsider blevet opfyldt. Den 25. maj blev rigsdagen færdig med loven om forlystelsesafgifter, som fastsætter afgiften ved »Motorvæddeløb og anden opvisning af motorkøretøjer« til $\frac{1}{6}$ af entreindtægten. Loven trådte i kraft den 27. juni.

Russiske biler er begyndt at komme til Skandinavien

Østtysk BMW til Danmark. * Den russiske Opel Kadett til Sverige. * Nye russiske luksus- og lastvogne. * Racermaskine, der kan køre 200 km/t.

DE første østeuropæiske biler er kommet til Danmark. Det drejer sig om nye BMW-vogne, bygget på fabrikken i Eisenach i den østtyske republik. Vognene importeredes af firmaet E. K. Sindberg & Co., og der ventes foreløbig — som resultat af en varebytteaftale — 120 vogne hertil.

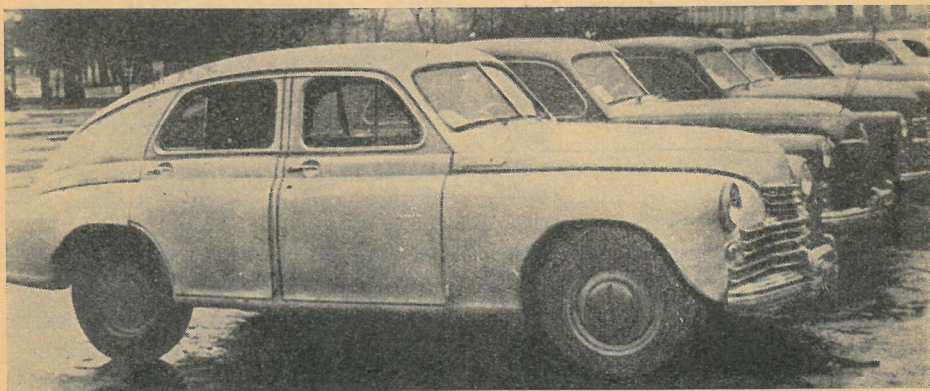
Den nye BMW, der er en 4-dørs 5-personers sedan, bærer typebetegnelsen 340 og er en blanding af de før krigen velkendte typer 326 og 328. Motoren er 6-cyl., topventilet og med et cylindervolumen på 1971 ccm, boring 66 mm, slaglængde 96 mm, kompressionsforhold 6 : 1. Modellen har to Solex-faldstrømskarburatorer, tør enkeltpladekobling og 4 fremadgående gear. Motoren udvikler 55 hk ved 3750 o/min., dækstørrelsen er 50×16 og tophastigheden 120 km/t. Endvidere bør nævnes, at vognen har uafhængig forhjulsaffjedring, tandstangstyring, stiv bagaksel med torsionsstangffjedring og hydraulisk fodbremse. Egenvægten er 1200 og topvægten 1700 kg. Vognen har mange små finesser, f. eks. denne, at den ikke

kan startes med selvstarter, hvis den står i gear, kølerjalousi og en lille fodknap, ved hjælp af hvilken man kan slippe et bestemt oliekvantum løs i centralsmøreapparatet.

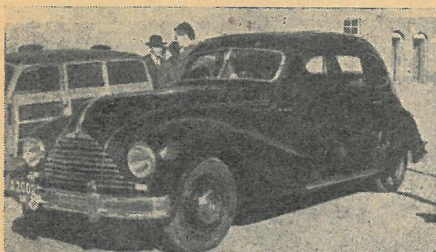
En BMW bliver næppe den eneste, østeuropæiske vogn, vi får at se i indværende år. På Leipzigmessen udstilledes som omtalt ikke mindre end 6 russiske bilmodeller, og de første 44 »rubelgrin« er eksporteret til Sverige. Det drejer sig om den meget omtalte Moskvitsch, en russisk version af Opel Kadett 1938, hvis eneste forskel fra den tyske vogn skal være betegnelsen på benzinmåler og oliemanometer.

Moskvitsch har en 4-cyl. motor på 1070 ccm og 23 hk ved 3400 o/min., hydrauliske 4-hjulsbremses, individuel forhjulsaffjedring og hydrauliske støddæmpere. Benzinforbruget opgives til 8 liter pr. 100 km. marchhastigheden til 90 km/t og prisen (i Stockholm) 6000 sv. eller 8000 d. kr.

I den anledning vil det være på sin plads med nogle oplysninger om den russiske bilindustri, der lige siden kri-



Ruslands mest strømliniedt vogn, Pobeda, fotograferet i Moskva.



Den nye BMW, der nu sælges i Danmark.

gens afslutning har arbejdet under højtryk på at opnå selvstændighed og format, sådan at man bliver uafhængig af tilførsler udefra. Under krigen måtte amerikanerne sende over en halv million lastvogne til Sovjetunionen, og de præger stadig sammen med hjemførte, tyske biler den russiske motortransport. Men i indeværende år, hvor den russiske bilindustri's første femårsplan udløber, regner man med at nå op på en produktion af en halv million motor-køretøjer.

*

FORUDEN Moskvitsch, der fremstilles på en fabrik i Moskva, har russerne koncentreret sig om bygningen af den såkaldte M-20 »Pobeda«, hvis navn betyder sejr. Den fremstilles på Molotov-fabriken i Gorky, er konstrueret af A. Lipgart og stadig hypermoderne, selv om konstruktionen skete allerede under slaget om Stalingrad. Vognen er forsynet med en 4-cyl. motor på 50 hk, hævdes at have en tophastighed på 118 km/t og at kunne køre 10 km på en liter benzin.

Pobeda har (ligesom Opel Kaptajn, der sikkert i nogen grad har været forbilledet) ingen chassissramme og skal være smukt udstyret. Englændere, der har prøvet den, siger, at den ligger godt og støt på vejen og er vel affjedret.

Endnu mere stolte er russerne imidlertid af deres ZIS-modeller, først og fremmest den store ZIS-119, der bygges af Moskva-Stalinværket og ligner Packard 1938 til forveksling. Den er forsynet med en 8-cyl. motor på 140 hk, har en tophastighed på 140 km og plads til 7 personer. ZIS-119, der koster 22.000

rubler, svarende til ca. 40.000 kr., rummer ethvert tænkeligt raffinement, fra trykknaps-vinduesregulering til en overdådighed af elektriske varmeapparater. Den skal have en fremragende god afjedring og acceleration.

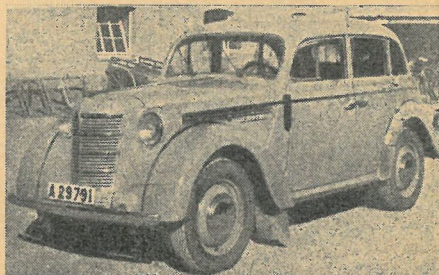
*

OGSÅ lastvogne bygger russerne nu selv i stor stil. I Moskva fremstilles bl. a. en 4-tonns lastvogn »V. 750«, hvis motor udvikler ikke mindre end 100 hk, og fra Molotov-fabriken i Gorky kommer en 2,5 tons »GAS-51«.

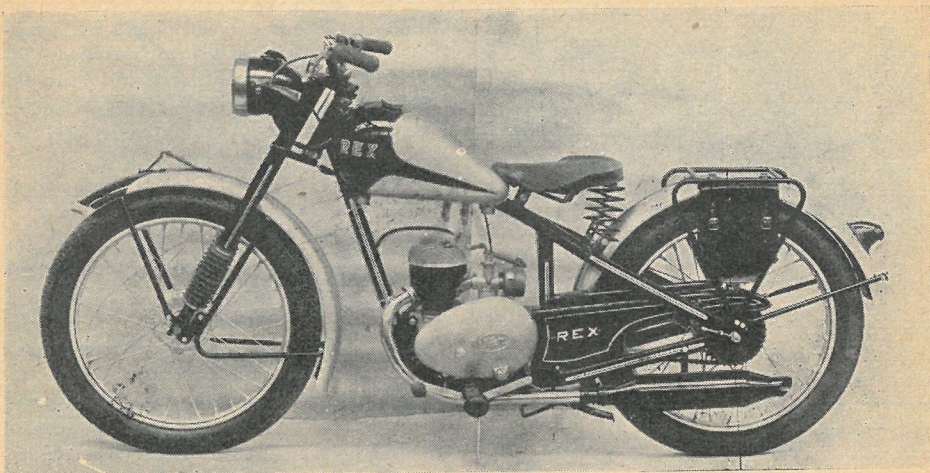
I Jaroslav koncentrerer sovjet-konstruktørerne sig om produktionen af deres første virkeligt svære lastbiler, og man skal der være kommet et godt stykke frem med prototypen af en 7-tonns diesellastvogn. Det nyeste projekt omfatter en dieselvogn med en kapacitet på 12 tons.

Hvad motorcykler angår, har russerne dels overtaget en række tyske modeller, dels påbegyndt konstruktionen af nye typer, som skal prøve at hamle op med de vesteuropæiske mærker. 21 forsøgsmaskiner fra 6 forskellige fabrikker blev fornylig prøvekørt af Sovjetunionens førende ryttere på en meget krævende bane, hvis samlede længde var 5600 km, og een af dem — forsynet med en motor på 47 hk — hævdes at kunne køre 200 km/t.

Også sidevognscyklar bygger russerne, bl. a. GMZ, der formentlig kommer fra Gorky, og som svarer til den store BMW R. 71 (750 ccm) med side-stillede ventiler, som russerne licensbyggede allerede 1939 under betegnelsen M. 71.



Den russiske Opel Kadett »Moskvitsch«.



Den nye, svenske Rex-motorcykle.

Nye modeller fra REX og LINUS i Sverige

»Rex« hedder en motorcykle, der er en af Sveriges ældste og mest solgte letvægtene, og som i/s Sofus Nellemann har overtaget generalrepræsentationen for. Der fremstilles i øjeblikket to Rex-modeller, begge med den berømte 2-takts Villiers-motor. Den ene har et cylindervolumen på 125 ccm, mens den anden er på 200 ccm, og antallet af bkk. opgives til henholdsvis 4,5 og 8,5.

Den lille model, som vi foreløbig må nøjes med herhjemme, hvor den kommer til at koste ca. 2000 kr., har aftagelig cylindertop af letmetal, 3 gear, kickstart og helautomatisk fodgear, en benzintank til 9,1 liter, teleskop-forgaffel, 3,00×19" dæk og flg. dimensioner: længde 198, sadelhøjde 70, vægt 85 kg.

Den svenske speedway-stjerne Linus Eriksson er ved at oparbejde en anerkendt racercykle-fabrik i Linköping. Allerede ved sæsonens åbning kørte over 20 svenske ryttere med »Linus Speedway-Original«, og i øjeblikket er Linus ved at lægge sidste hånd på en ny serie på 20 maskiner, således at

hans værksted bliver den største racerproducent i Sverige. Til cyklen anvendes stel af Erskintypen, mens Linus, der er gammel flyvemaskinesvejer på SAAB-fabriken, fremstiller de øvrige dele i særlige fixtures. Endnu 20 maskiner skal være færdige i sommerens løb, hvorefter LMS begynder fabrikationen af 20 isbanecykler.

Aflysninger af motorløb

Motorklubbernes banefond har aflyst baneløbet for juniorene på Gentofte stadion den 27. juli.

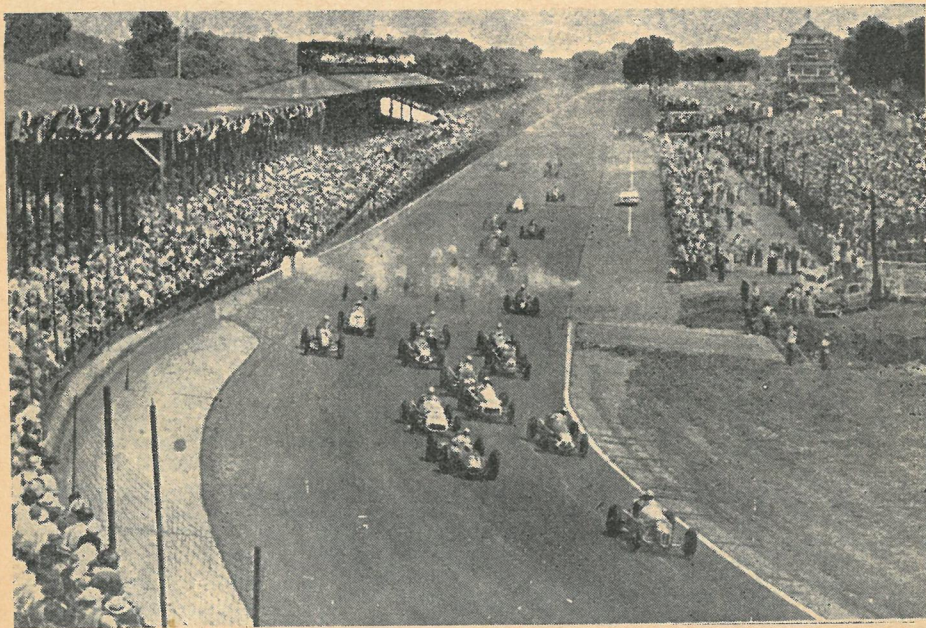
Randers Motor Sport har aflyst baneløbet den 16. juli.

Regnen stoppede USA's største automobil-løb

NORDAMERIKAS største billøb, Indianapolis 500 Mile Race, fik i år et usædvanligt forløb, eftersom det måtte stoppes, da 555 af de 800 km var kørt. Årsagen var regn. Afbrydelsen kom på det mest spændende tidspunkt, hvor vognene i førerfeltet var ved at skifte dæk etc. efter 138 omganges hård kørsel. Allerede på 95. omgang tændte løbsledelsen dog det gule lys, der forbød deltagerne at køre over 145 km/t (90 miles) og at overhale. Den sejrsvante, tidligere midgetkører Johnny Parsons, blev derefter erklæret for vinder i det 33. Indianapolisløb. Han havde tilbagelagt de 555 km på 2.46.55, med en gennemsnitsfart af 199,51 km/t, havde sat ikke mindre end 13 nye rekorder undervejs og havde præsteret under et depotophold at skifte to hjul og få benzin påfyldt sin »Wynn's Friction Proof Special« i løbet af 90 sekunder. Sidste års vinder Bill Holland blev nr. 2 i en »Blue Crown Special« med gennemsnitsfarten 197,35, Mauri Rose — vinderen 1947 og 1948 — nr. 3 med

195,83 i en »Howard Keck Special«. Parson erklærede efter løbet, at han havde taget føringen i hårdt tempo og i håb om at blive vinder, hvis løbet var blevet afbrudt før tiden, hvilket ikke er sket siden 1926. Hans beregninger holdt stik, men han fik først overtaget føringen fra Mauri Rose efter 9. omgang. Da løbet blev afbrudt, var 23 af de oprindelige 33 vogne stadig med. De første 10 havde en 4 cyl. Offenhausermotor under hjelmen.

Af de 125 deltagere i det svenske bil-løb til midnatssolens land nåede kun 113 at gennemføre den 2200 km lange tur til Kiruna uden pointstab. 12 biler udgik undervejs, og 6 kom ikke til start. Stockholmkøreren Per Fredrik Cederbaum, BMW, vandt klasse 2 og hele løbet, medens Porsche-vogne hjemførte sejren i to andre klasser. Af de danske deltagere blev P. Skarring i BMW nr. 4, Finn Nielsen, BMW, nr. 11 og Peder K. Jespersen, Citroën, nr. 13. Resultaterne blev: Kl. 1 Arne Hemmingson, Stockholm, Healey. — Kl. 2:



Indianapolis 1950 startes af Benson Fords Mercury. Forrest Walt Faulkners »Grant Piston Ring Speciale«.

Per Fredrik Cederbaum, Stockholm, BMW. — Kl. 3: Thedde Svensson, Linköping, HRG. — Damekl.: Cecilia Koskull, Linköping, Porsche. — Kl. 4-5: J. Fürstenberg, Tyskland, Porsche.

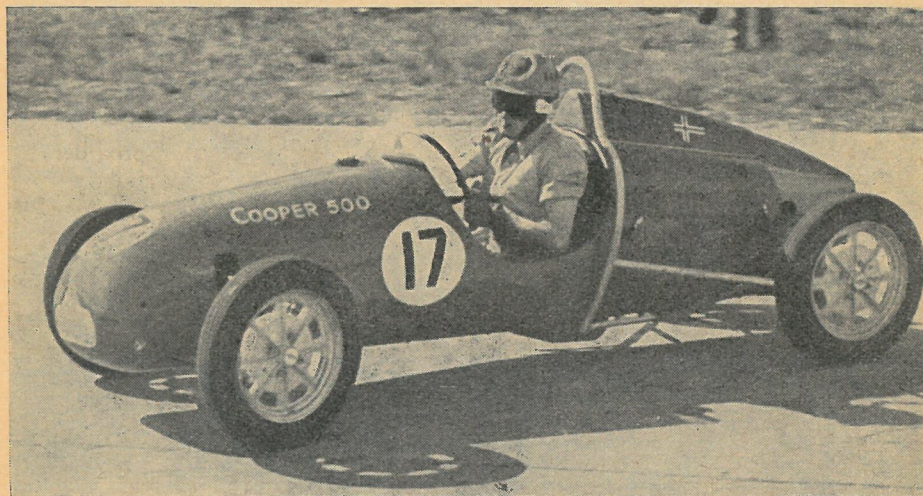
KNA's Grand Prix på Gardermoen ved Oslo omfattede 4 klasser, af hvilke A og B (standardvogne indtil 2000 og 4500 ccm) kørte 6 omgange à 4,5 km, mens sportsvogne og midgetcars kørte 12 omg. Kun 14 af de 32 startende vogne fuldførte. I midgetklassen fuldførte kun 4 af 11 vogne, 3 af dem var norske (Leif Hveem, Werner Lorentzen og Harald Wiik-Hansen), og kun englænderen Coldham hindrede en tredobbelt norsk sejr. Der var mange uheld, og et af de værste ramte Morian Hansen, som rullede rundt med sin Humber spec. Han slap dog med lettere ansigts- og skulderkvæstelser. Resultaterne blev: Standard A: Gunnar Wahlberg, Sverige, 15.55, Bjørn Atterberg, Sverige, 16.02, Grue, Sverige, 17.46.9. — Standard B: Arvid Fische, Norge, 17.12.6, Gunnar Henriksen, Danmark, 17.31.9. — Sportsvogne: Gunnar Karlsson, Sverige, 28.12.4, Erik Lundgren, Sverige, 29.51.2, Evert Saloranta, Finland, 29.43.3. — Midgetcars: Leif Hveem, Norge, 30.31.4, Werner Lorentzen, Norge, 31.14.3. De øvrige danske deltagere, Ar-

nold Jensen og Svend E. Andersen udgik.

Bern Grand Pris i Schweiz blev en dobbeltsejr til Alfa-Romeo, idet G. Farina og L. Fagioli besatte henholdsvis 1. og 2. pl. foran L. Rosier (Talbot) og prins Bira (Maserati). Vindertiden svarede til en gennemsnitsfart på knap 150 km/t. Formula 2 blev vundet af Ferrari-køreren Raymond Sommer (godt 147 km/t) foran tre Simca-Gordini-kørere.

Ved »Kanonloppet« i Karlskoga i Sverige blev resultaterne: midgetcars: Åke Jönsson, Effyh, 29.05.7, K. E. Carter, England, Cooper, 30.23.2, Coldham, England, Cooper, 30.50.7. — Specialvogne indtil 4500 ccm: Gunnar Karlsson, Ford, 21.55.2, Gunnar Olsson, Goon, 25.44.2. — Sportsvogne indtil 2000 ccm: Gunnar Wahlberg, BMW, 17.20.6, Rune Bertilsson, BMW, 17.25.2.

Også det internationale baneløb i Tammerfors blev overlegent vundet af den 21-årige svensker Gunnar Karlsson, der tilsyneladende har været urørlig siden sejren i Djurgårdsloppet. Han blev her nr. 1 foran de andre Ford-kørere Erik Lundgren, Sverige og Evert



Leif »Basse« Hveem med sin Cooper 500 efter Gardermoen-sejren.

Saloranta, Finland. Midgetklassen blev vundet af Erik Lindqvist, Effyh, foran Åke Jönsson, Effyh, og Fred. Geitel, Cooper. Derimod havde Gunnar Karlsson maskinskade i Villmanstrand og tabte til Erik Lundgren, mens Saloranta blev nr. 2 og Asser Wallenius nr. 3. Åke Jönsson vandt midgetklassen og BMW-køreren Leo I. Matilla A-lassen.

Monaco Grand Prix blev vundet af Alfa-Romeo-køreren J. M. Fangio, hvis gennemsnitsfart på den 310 km lange tur var 98 km/t. Derefter fulgte 2 Ferrari- og 2 Maserati-vogne, mens Cooper-JAP besatte de to første pladser i Prix de Monte Carlo for midgetcars.

Ved de store billøb på Long Island ved New York opnåedes flg. resultater: 1000 ccm: Brete Hannaway, MG TD, 112 km/t. — 1450 ccm: John Bentley, MG, 114 km/t. — 1950 ccm: Briggs Cunningham, Ferrari, 116 km/t. — 3000 ccm: Tom Cole, Cadillac-Allard, 122 km/t. — Åben kl.: Briggs Cunningham, Ferrari, 120 km/t.



Nye flagsignaler

DMU's forretningsudvalg har vedtaget følgende tilføjelser, der er trådt i kraft, til »Reglement for Motorsport i Danmark«. Flagsignaler ændres til de internationale regler:

Hvidt flag: start.

Gult flag: fare.

Rødt flag: løbet standset.

Sort flag med hvidt 1-tal: sidste omg. begyndt.

Sort-hvidt ternet flag: løbet slut.

Den frie ende på koblingsgrebet skal afsluttes i en kugle på mindst 15 mm i diameter.

Udblæsningsrør skal være fastgjort mindst 3 steder.

Sidevognshjulets skærm skal være lukket ind mod maskinen. Ved benyttelse af enhver udvendig afstivning, såvel af skærm som stel, skal skærmens udvendige side også være lukket.

Sporten i juli

Den 2. juli køres Belgiens grand prix, den 8. Hollands grand prix, den 22. Polens grand prix og den 22.-23. Schweiz' grand prix. Endvidere er der internationale motorcykleløb den 1.-2. juli ved Weiningen i Schweiz, den 2. juli ved Paris, den 9. på Wien stadion, den 15.-16. ved Hedemora i Sverige og Porrentruy i Schweiz, den 16. ved Albi i Frankrig og Slovansky-Okruh i Tjsekoslovakiet.

Hertil kommer moto-cross den 2. juli ved Marchine i Belgien, Amité og Banelieve i Frankrig, Imola grand prix, Italien, den 9. ved Herentals i Belgiens, den 16. i Dison, Frankrig, og grand prix i Luxembourg, den 21. Liege-Sheffield i Belgien og den 23. ved Kattekensb i Belgien.

Det tidligere omtalte store tt-løb på en 6 km lang rute i Jugoslavien får ikke dansk deltagelse. Derimod starter tre svenskere, Peppis Nilsson, Alvar Strandberg og Nisse Jönsson, som kører henholdsvis Ariel, Triumph og Norton. Alvar Strandberg hævder at have tunet sin maskine til at køre over 200 km/t.

Det britiske speedway-hold New Cross kommer til Sverige i denne måned og skal køre i Norrköping den 21., Gislaved den 23. og Eskilstuna den 24. Endvidere venter svenskerne at få besøg af Jack Parkers klub Bellevue, som i øjeblikket fører i 1. division.

DMU har modtaget indbydelse til det 2. belgiske motocross-grand-prix, der køres den 6. august på motocross-banen ved Citadelle, Namur. Banen er 3150 m lang, og løbet er kun for solocykler indtil 500 ccm. Endvidere til dette års Ulster grand prix, der køres den 19. august for cykler indtil 500 ccm. Arrangørerne yder 500 kr. i startpenge til hver deltager fra kontinentet. Nærmere oplysninger: unionens kontor.

Det kan endelig oplyses, at DMU fra Göteborgs Motor Allians har fået meddelelse om, at man er rede til at sende enkelte kørere eller hele speedway-hold til Danmark.

★ I FORBIFARTEN ★

TO amerikanske forskere, W. A. Tillmann og G. E. Hobbs, har undersøgt 40 droskechauffører og 196 almindelige bilister og er kommet til det resultat, at der findes to skarpt adskilte grupper af motorførere: en, som hyppigt indblandes i trafikuheld, og en, som meget sjældent har uheld.

Bilisterne, der hyppigt har uheld, er tit »skilsmissebørn« og kommer fra uharmoniske hjem, hævder de to videnskabsmænd. De har vanskeligheder i skolen, er som voksne impulsive og slemme til kun at kritisere andre, og deres familieliv er ofte ulykkeligt, fordi de ikke interesserer sig for hustru og børn. Modsat kommer de med de få uheld som oftest fra harmoniske hjem, er gode familiefædre og tit interesseret i foreningsliv og organisationsliv. Det er altså ikke blot tekniske færdigheder, der bestemmer kørselsevnerne.

*

DEN engelske motorcyklekonstruktør Jock West, der er mester for den AJS-racer, hvormed *Lesley Graham* vandt 1949's verdensmesterskab, efter at maskinen havde slået 18 verdensrekorder på Monthlery-banen, fortæller denne morsomme episode fra sin racerkarriere:

— Jeg tvivler på, at Isle of Man's politi nogen sinde har anklaget en væddeløbskører for beruselse, mens han deltog i TT-løbet, men i 1933 var jeg ved at opnå denne tvivlsomme ære. Det gik sådan til: Dagen før juniorløbet, i hvilket jeg deltog med en NSU, var jeg helt ødelagt af influenza. Takket være regelmæssige doser whisky og aspirin følte jeg mig bedre tilpas næste morgen, skønt jeg stadig var noget mat. Jeg fik det derfor arrangeret sådan, at der, hvis jeg nåede så langt som til depotet, skulle stå en lille drink parat til mig der. Motoren gik fint, og i rette

tid rullede jeg op foran depotet for at få maskinen og mig selv »fyldt op«. Jeg syntes dog nok, vædsken i det glas, man rakte mig, så noget kraftig ud, og da jeg nåede toppen af Bray Hill, gik det op for mig, at man havde givet mig en tredobbelt cognac. Ved Quater Bridge var jeg i mægtig fin form, og ved Braddan havde jeg noget besvær med at finde ud af, hvilken vej jeg skulle vælge. Fra Union Mills til Balacrairie forekom vejen mig vanvittig smal, og jeg håbede inderligt, at motoren ikke ville gå i stå, for jeg var sikker på, at jeg var lige til spjældet, hvis den skulle finde på at stoppe.

På dette tidspunkt konstaterede jeg til min tilfredshed, at jeg tog nogle sving med fuld gas, skønt disse sving tidligere havde aftunget kørerne en ikke helt ubetydelig respekt og derfor blev taget med noget nedsat hastighed. Heldigvis varede spiritussens indflydelse kun kort tid på grund af anstrengelsen, og jeg rullede for anden gang til depotet for at få fyldt på. Forestil Dem min forbavselse, da der for anden gang blev rakt mig et glas med en gylde vædske. Der var ingen tid til forklaring, og min hjælper, som forstod, at jeg ikke trængte til mere, anbragte glasset på en murkant foran depotet. Da jeg var gledet igen, og min hjælper var færdig med sit arbejde, mente han at have gjort sig fortjent til en belønning, og han gjorde kort proces med den drink, jeg havde afslået. Uheldigvis var der imidlertid kommet en god sjat benzol-benzol-blanding op i glasset med cognac, og i adskillige dage turde min hjælper ikke tænde sig en cigaret.

*

DEN britiske motorudstilling i New York i april blev besøgt af 109.712 gæster og skal have forøget Englands eksport af biler til USA.

Mr. Ex.

DE FLYVENDE TALLERKENERS GÅDE

er løst i U.S.A. —

Det ansete, amerikanske tidsskrift »US News & World Report« har bragt denne opsigtvækkende artikel, hvori det hævdes, at mysteriet »de flyvende tallerkener« nu er løst.

DE TUSINDER af mennesker i U.S.A., der hævder at have set »flyvende tallerkener«, er hverken for fantasifulde eller ofre for optiske bedrag. »Tallerkenerne« eksisterer virkelig. Det er bemandede flyvemaskiner, der bevæger sig med en fantastisk fart, og som kan starte og lande næsten lodret. Der er endnu ikke fremsat nogen officiel meddelelse om dem, men den eneste virkelige hemmelighed nu er, hvem der fremstiller dem. Meget tyder på, at det er den amerikanske flåde, der eksperimenterer med dem.

De flyvende tallerkener er ifølge udtalelser fra sagkyndige iagttagere i hele U.S.A. flyvemaskiner af en revolutionerende type, en kombination af en helikopter og et jetplan. Der er for så vidt ikke noget mystisk ved dem, eftersom de er konstrueret under hensyntagen til de aerodynamiske love og ikke er i stand til at overskride disse.

Amerikanske flyvemaskine-konstruktører byggede den første model af disse maskiner så tidligt som i 1942, og den gennemførte over 100 vellykkede prøveflyvninger. Både Tyskland og Italien udførte lignende eksperimenter på samme tid. Den første amerikanske model blev tegnet af Charles H. Zimmermann, der sad i Den rådgivende Komité for flyvetekniske Anliggender (National Advisory Committee for Aeronautics). Modellen var elipse-formet og blev drevet af to kraftige cylinder-motorer med hver sin firbladede propel. Dens maksimum-hastighed lå på 700—800 kilometer i timen. Det mest opsigtvækkende var, at den kunne gå næsten lodret i

vejret og lande med ganske ringe fart — ca. 60 kilometer i timen. Det var en meget stor fordel for en maskine til krigsbrug, eftersom den næsten ingen start- og landingsplads behøvede. Desuden var maskinen usædvanlig let at manøvrere. Den eneste ulempe var, at det vingeløse plan ikke var særlig stabilt.

*

DE nyeste modeller af de flyvende tallerkener har løst dette problem ved forskellige ændringer i konstruktionen. De er cirkelrunde af form og har en diameter på 30 meter. De er lavet af en hvidlig metal-legering og har hverken ror, balanceklapper eller andre ting, der kan rage frem. Fra siden ser de ud til at være ca. 3 meter tykke og bygget i tre lag, hvoraf det midterste synes at være lidt større i diameter end de to andre.

Planet drives øjensynligt af jet-motorer, der er anbragt rundt langs hele tallerkenens periferi. Det vides ikke, hvilken art brændstof, der anvendes. — Fartøjet styres efter alt at dømme ved at sætte større eller mindre kraft på de forskellige motorer og ved at ændre udstødningsrørenes stilling. På samme måde kan piloten sandsynligvis dirigere stigningen og hastigheden. Hvis alle udstødningsrørene vender nedad, stiger maskinen lodret op; vendes alle bagkroppens udstødningsrør bagud, kommer maskinen op på største hastighed.

Disse oplysninger underbygges af rapporter fra adskillige flyve-eksperter, der har observeret de flyvende tallerkener. De har alle set små vindues-lignende

huller langs tallerkenens yderkant. Hullerne glødede, hvilket underbygger påstanden om, at de er udstødningsrør. To piloter fra Chicago and Southern Air-Lines passerede i 300 meters højde over Arkansas en flyvende tallerken. En anden rapport foreligger fra to piloter i Eastern Air Lines. De undgik med nød og næppe at støde sammen med en flyvende tallerken, da de var på vej over Georgia.

Fartøjets evne til at stå stille i luften, accelerere med fantastisk fart og gå næsten lodret op omtales i så godt som alle rapporter, hvoraf en stammer fra luftvåbnets officerer i Fort Knox, Kentucky. Her gik tre meget hurtige F-51-planer på vingerne for at forfølge en flyvende tallerken, men den rasede ud af synsfeltet på få øjeblikke. Ved hjælp af instrumenter på jorden lykkedes det imidlertid nogenlunde nøjagtigt at beregne dens hastighed, der lå betydeligt over lydens.

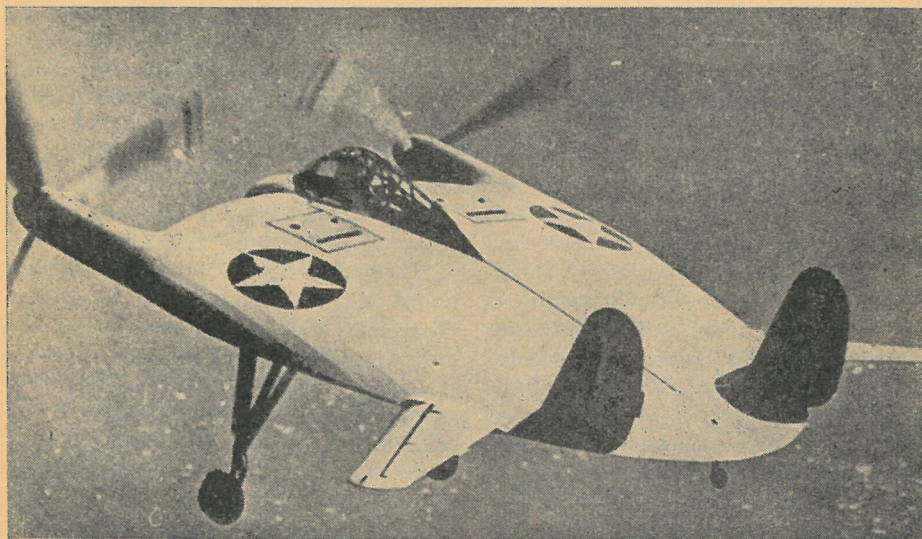
*

ENDNU er der som nævnt ikke fremsat nogen officiel meddelelse om de flyvende tallerkener, og den eneste mulighed for at få en at se på nært hold

er faktisk, at en af dem styrter ned under en flyvning langt væk fra sin base. Det er imidlertid meget usandsynligt på grund af dens helikopter-manøvrerings-evne, der gør den usædvanlig sikker i luften.

Men der er andre ting, der viser, at de flyvende tallerkener ikke er mystiske fartøjer fra Mars eller en anden planet. Da beviserne for, at de eksisterer, begyndte at tårne sig op, blev der fremsat krav om, at det amerikanske luftvåben skulle foranstalte en tilbundsgående undersøgelse, men den blev ikke iværksat. Det viser, at luftvåbnets officerer har kendskab til de flyvende tallerkener og sandsynligvis også til, hvor de fremstilles.

Den forsvarsgren, der ville kunne drage størst nytte af de flyvende tallerkener i krigstid, er flåden. Alle flådeoperationer behøver luftbeskyttelse, bl. a. til observation og bekæmpelse af u-både, og et luftfartøj, der kan starte og lande næsten lodret, vil kunne benyttes af en stor del af flådens krigsfartøjer. Det er derfor, den første amerikanske forsøgsmodel blev købt af flåden i 1942. Den blev gennemprøvet af



Zimmermanns V. 173 (flyvende pandekage), der hævdes at være den første »tallerken«.

flådens eksperter, men senere udsendtes meddelelse om, at planerne om en produktion af de nye fartøjer var blevet skrinlagt.

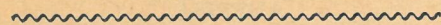
De store bevillinger til flådens forsøg med fjernstyrede våben lader også formode, at disse eksperimenter kombineres med forsøg med de flyvende tallerkener. Flåden anvender over dobbelt så mange dollars som luftvåbnet til sine forsøg, og der gives ikke detaljerede oplysninger om, hvad de forskellige poster på budgettet anvendes til. Alt tyder på, at centret for forsøgene med de flyvende tallerkener ligger i flådens forsøgsstationer.

Rent bortset fra spørgsmålet om, hvor de flyvende tallerkener fremstilles, så er det åbenbart, at de vil medføre radikale ændringer i konstruktionen af fremtidens luftfartøjer. I krig vil de kunne udmanøvrere alle andre typer flyvemaskiner. I fredstid vil passagermaskiner af denne type kunne øge sikkerheden og farten i luften i væsentlig grad.

*

UMIDDELBART efter offentliggørelsen af denne artikel fremsatte det amerikanske forsvarsministerium på en direkte henvendelse denne indrømmelse:

— Disse mystiske genstande stammer ikke fra en anden planet eller et andet land. De er en ny form for flyvemaskiner. Offentligheden vil få fuld besked, når det rette øjeblik er inde ...



Stor dansk deltagelse i Monaco-løbet

Når dette nummer af MOTOR & SPORT kommer læserne i hænde, er motorcyklisternes Monte Carlo-løb — Trophée International Motorcykliste de Monaco 1950 — kørt, og resultatet utvivlsomt offentliggjort i dagspressen. Løbet tegnede til at blive en enestående propaganda for motorcyklen som billigt og pålideligt befordrings-

middel, også på længere ture. DMU modtog anmeldelse fra 22 solo- og 2 sidevognskørere, der sammen med 25 deltagere fra England, Holland og Belgien skulle starte fra Bruxelles og køre ad følgende rute: Bruxelles-Mons-

Reims-Troyens-Langres-Dijon-Lyon-Valence-Did-Digne-Druguignan-Grasse-Monaco.

Ruten, der var på ialt 1244 km, skulle af de to mindste soloklasser (indtil 200 ccm) gennemkøres på 34 timer 38 min., af de tre største soloklasser (over 200 ccm) og sidevognsklassen på 28.26. I tiderne var medregnet 3 timers tvungen hvil. Ved ankomsten til Monaco skulle alle deltagere aflægge bremse- og accelerationsprøve, og de deltagere, der kom til Monaco uden strafpoints, underkastedes yderligere prøve. De danske deltagere var:

Solo 350-1000 ccm: Mogens Aasted, Lemvig (Nimbus), Karl Henning Andersen, Lemvig (Ariel), Paul Bøgehøj, Odense (Ariel), Viggo Kofoed Holm, (BSA), Orla James Sigurd Johansen, Rønne (Nimbus), Arne Lohmann Jørgensen, Hillerød (Nimbus), Gunner Jørgensen, Asserbo (Nimbus), Ejvind Kaasgaard, Odense (Triump), John Kristjansson, Liseleje (Nimbus), Karl Ejvind Nielsen, Hillerød (Ariel), Poul Artur Olsson, Rønne (Nimbus), Jens Rasmussen, Sundby (Rudge), Buster Thomassen, København (Triumph), Thorvald Thomsen, Århus (Triumph).

Solo 250-350 ccm: Svend Schulze, København (Sarolea).

Solo 175-250 ccm: Aage Andersen, København (Jawa), Leo Thorvald Clausen, Odense (Jawa), Orla Knudsen, København (Jawa), Skjold Petersen, København (Puch).

Solo indtil 125 ccm: Bjarne Jørgensen, København (Puch).

Sidevogne: Helge Hans Nielsen, København (Triumph) og Henry Toftegaard, Ikast (Nimbus).



LØST OG FAST



LAND ROVER I VANDET

I Devon i England har man foretaget nogle vellykkede forsøg med den terrængående »Land Rover«, der er et britisk sidestykke til den amerikanske jeep. Bortset fra nogle rør, som ragede op over vandet og gav lufttilførsel til karburator og brændstof, var der kun foretaget de sædvanlige vandbeskyttende foranstaltninger, som kendes fra den sidste krigs amfibieoperationer: indsmøring af ledninger m. v. i en blanding af asbest og fedt.

Forsøget gik ud på at køre Land Roveren ud fra et landgangsfartøj på dybt vand, tilbagelægge afstanden til stranden på ca. 6 min. og så umiddelbart derefter, uden justeringer af nogen art, fortsætte kørslen ind i landet med en halv ton gammelt jern på slæb i en trailer. Billedet viser land-roveren i sit uvante element.



INDISK BILINDUSTRI

Den største motorproducent i Asien uden for Rusland, Hindustan Motors ved Uttrapara, Calcutta, har besluttet at licensbygge biler fra bunden og har foreløbig sluttet overenskomst med Morris og Studebaker. Den første, indiske Morris-model skal hedde »Hindustan 10«.

15. MILL. BILRADIOER

Af de 85 mill. radiomodtagere, der findes i USA, er de 15 mill. installeret i biler.

NYE ITALIENSKE RACERE

Guzzi-fabriken i Italien arbejder for tiden med fremstillingen af flere nye racermotorcykler, bl. a. en 4-cyl. 500 ccm, en 1-cyl. 350 ccm og en 2-cyl. 250 ccm (Gambalunghinos).

GODT BETALT

Charles E. Wilson, chef for General Motors i USA, er blevet tildelt 2,2 mill. kr. i kontanter og 1243 aktier til en værdi af godt en halv million kr. Dertil kom en fast gage på 1,4 mill. kr., en samlet indtægt i finansåret 1949—50 på 4,1 mill. kr., af hvilke skattevæsenet levnede 1 mill. kr.

DANSKBYGGET FORD-FABRIK I SYD-AMERIKA

Christiani & Nielsens datterselskab i Rio de Janeiro har sluttet kontrakt med Ford om bygning af en fabrik, der skal klare hele Fords produktion for Brasilien. Anlægene skal placeres i Sao Paulo, og det vil vare et par år at opføre dem.

GANG I BILTYVERIERNE

I U.S.A. stjæles der gennemsnitlig en bil hvert 3. minut — d. v. s. ca. 18.000 biler om året. Det lykkes dog politiet at skaffe ca. 90 pct. til veje igen.

HOLLANDSKE SIMCA-VOGNE

Efter aftale med den statsejede, franske Simca-fabrik i Nanterre vil Kaiser-Frazers samlefabrik i Rotterdam begynde at samle Simca-vogne i løbet af foråret. Kaiser-Frazer har endvidere investeret 1 million dollars, altså næsten 7 millioner kroner, i bygningen af en samlefabrik i Israel.

STØRRE FÆRDELSSIKKERHED

Antallet af dræbte ved trafikulykker i U.S.A. var i 1949 ca. 31.500 mod 32.000 i 1948 og 32.697 i 1947. I forhold til trafikens størrelse er antallet af dræbte personer pr. 161 mill. kørte kilometer dalet fra 13,9 i 1935, 12 i 1941 og 8 i 1948 til 7,6 i 1949.

HVEDEBRØDS-BUS

Hiroshima-jernbaneselskabet har åbnet en luksus-busrute til Taisha ved Honshu-kysten, hvor den japanske ægteskabsgud har sit tempel. Busserne er bygget med bryllupsrejser for øje — forsynet med alle moderne bekvemmeligheder og indrettet med hver 5 dobbeltsenge.

LETTERE START I FROST

Amerikanske bilejere vil om kort tid kunne købe en lille kapsel, der vil hindre bilmotererne i at gøre knuder i frostvejr. Kapslen er en tredjedel så stor som et hønseæg og indeholder en vædske, hvis vigtigste bestanddele er Æthylalkohol og æter. Kapslen anbringes således, at vædsken let kan suges ind i motoren. Den er i stand til at opvarme motoren så meget, at den kan starte i løbet af 10 sekunder, selv om det fryser indtil 40 grader celsius.

NY FORD-TEGNER

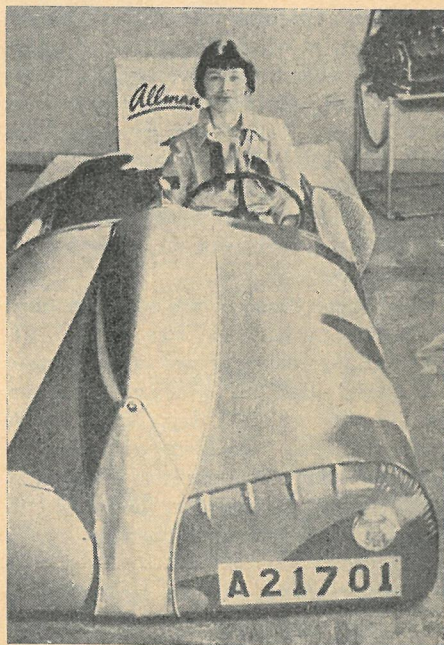
Den svenskfødte E. O. Schjölin, der bl. a. har tegnet og konstrueret flere Volvo-modeller, er blevet knyttet til det britiske Ford-selskab i Dagenham som chaefingeniør.

BILTELEFON I HOLLAND

Den hollandske regering har påbegyndt bygningen af et kortbølge-net med 22 stationer over hele landet, der vil muliggøre telefonering til og fra biler overalt i landet. Samtidig er man ved at lægge sidste hånd på installationen af telefoner i de hollandske jernbanetog.

ENDNU EN SVENSK FOLKEVOGN

Ingeniør Claes Allander, Stockholm, har konstrueret denne mellemting mellem en bil og en motorcykle. Den hedder »Allman«, har 4 hjul, en 1-cyl. 2-takts motor på 4 hk, 3 fremadgear og intet baggear. Vognens egenvægt opgives til 140 kg. Chassisrammen består af stålør, bremsene er mekaniske, længden 3,15 m, bredden 1,40 m, akselafstanden 2,00 m, sporvidde 0,95 m og hjuldiameteren 40 cm. Claes Allander regner med at starte en serieproduktion på 50—100 vogne om ugen. Disse vogne vil få en noget kraftigere motor (6—7 hk) og kunne leveres for 2500 sv. kr.



Tilkørsel bør ikke ske for forsigtigt!

HOVEDREPARATION af en bilmotor er et arbejde, der kræver den største omhu og nøjagtighed. Samtidig med, at motorerne år for år udvikles og forbedres, stiger kravene til de virksomheder, der har gjort det til speciale at foretage hovedreparationer. Nye, kostbare specialmaskiner må stadig anskaffes og ændrede reparationsmetoder udvikles og indøves i takt med konstruktionen af mere og mere ydegytne bilmotorer.

Til trods for det nuværende høje stade for cylinderudboringsfabrikernes arbejde har der i den senere tid i nogle tilfælde — selv ved de nye vogne, og selv om alle forskrifter under tilkørslen er fulgt — kunnet konstateres mindre gode resultater. Almindeligvis klages der i sådanne tilfælde over, at ventilerne brænder, motoren banker under kørslen, men kun under visse omstændigheder, at lejerne udmattes og knuses i metallet, at olieforbruget er tiltagende, og at et unormalt stort slid i motoren gør sig gældende efter kun kort tids forløb. Tilfældene er indtruffet for vidt forskellige motortyper både nye og ældre modeller, endog så gamle motorer som 1929-30 »gør knuder« i en udstrækning, som man slet ikke kendte før krigen.

I sådanne tilfælde har selv den mest omhyggelige kontrol ikke kunnet afsløre saglige mangler ved reparationens udførelse, ligesom kvaliteten af anvendte reservedele i dag står på højde med eller over 1939-reservedelene. Følgelig kan disse faktorer ikke belastes de opståede vanskeligheder. Herefter må opmærksomheden samle sig om

selsforholdenes vedkommende konstateres, at de omtalte vanskeligheder som regel indtræffer for vognejere, der betegnes som forsigtige køreere.

For *oliens* vedkommende er tilfældet det, at de i dag anvendte olier er af bedre kvalitet end før krigen, hvorfor man kan se bort fra, at de har andel i vanskelighederne.

Herefter bliver så *benzinen* tilbage som evt. årsag til miseren. Her viser det besynderlige sig, at reklamationer over slitage først og fremmest har sat ind, efter at Danmark i lighed med visse andre lande delvis er henvist til benzinimport fra det mellemste østen. Og da et foredrag, som overingeniør P. Kloske, Hamburg, fornylig holdt for en yderst sagkyndig kreds inden for den tyske bilindustri, har vundet overordentlig megen anerkendelse for sit bidrag til belysning og delvis afhjælpning af den mellemøstlige benzins påståede uheldige indflydelse på en motors ædlere dele, har den danske cylinderudboringspecialist, fabrikant Carl Christensen (Aarhus, Odense og København) udsendt et uddrag af foredraget til danske sagkyndige. Overingeniør Kloske gør opmærksom på, at Mellemøstbenzinen har et relativt højt svovlindhold, at svovl- og salpetersyring virker henholdsvis stærkt angribende på metal og olieslamdannende, at benzin med højere fordampningskurve er mere tilbøjelig til at forårsage bankning i motoren, at de fleste motorer arbejder med for lav temperatur, og at det største slid på en motor indtræder i startperioden. Han giver flg. gode råd til motorejere og reparatører:

Kørselsforhold, smøring og benzin.

Op mærkeligt nok kan det for kør-

- 1) Olien bør skiftes efter 1000, senest efter 1500 kilometers kørsel for at

- forebygge enhver skadelig syredannelse i olien eller skadelig fortyndelse af denne. Ved de mere omfindtlige personvognsmotorer med højt omdrejningstal anbefales at skifte olien efter 500, højst 1000 km.
- 2) Motoren bør hurtigst muligt bringes op på den rigtige driftstemperatur, og dette bør ske med et mellemliggende omdrejningstal, d. v. s. ikke for langsomt og ikke for hurtigt. Den reparerede motor må kun drives med egen kraft, også på prøvestand, idet motoren har brug for sin driftsvarme for at opnå den rigtige forbrænding og smøring med en samtidig varmeudvidelse af de forskellige dele. I den kolde årstid bør jalousiet ved bykørsel kun være lidt åbent, og ved tilkørsel af motoren på prøvestand må man under ingen omstændigheder nedkøle motoren ved at lade koldt vand strømme igennem den.
 - 3) Tilkørsel bør ikke ske for forsigtigt. For langsom kørsel er lige så skadelig som for hurtig kørsel. Ved for langsom kørsel opnår motoren ikke tilstrækkelig gode smøringsforhold og forbliver også for kold. Kondensering af benzin, bortvaskning af oliefilmen, fortyndelse af olien, dannelse af syre er følgen, og der opstår unormalt stort begyndelsesslid.
 - 4) Vær opmærksom på rigtig indstilling af motoren og kontroller ofte indsprøjtningspumper og dyser. Membranen i benzinpumpen skal hyppigt kontrolleres og om nødvendigt udskiftes.
 - 5) Karburatoren må ofte kontrolleres og luftfiltret renses. Ellers må der regnes med de farlige benzinskyllinger i cylindrene.
 - 6) Den første olieudskiftning efter hovedreparation bør foretages allerede efter 50 kilometers kørsel, idet oliefiltret samtidig renses.
 - 7) Anvend først og fremmest en tyndflydende kvalitetsolie, selv om sommeren, idet en sådan olie hurtigere tilvejebringer de rigtige smøreforhold end en tyk olie. Desuden skylles den tyndflydende olie lettere alle de små slidpartikler fra de farlige steder i motoren. En olie, der er forurenset af sådanne metalpartikler, virker som fin smergel og medfører derfor hurtigere slid på alle bevægelige dele. Når olien skal skiftes, bør aftapningen af den gamle olie finde sted med varm motor, straks efter at vognen har været ude at køre, således at urenhederne ikke kan nå at aflejre sig. Gennemskylning af motoren bør foretages med en tyndflydende opvarmet kvalitetsolie af tilsvarende mærke som den olie, motoren kører med.
 - 8) Det anbefales at anvende topolie i benzinen, fordi det har vist sig, at denne olie, som er tilsat alkaliske stoffer, har den gode egenskab at nedsætte syredannelsen og derved mindske mulighederne for korrosion.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Jack Parker (tv.) lykønsker den australske captain Vic Duggan efter Australiens sejr.

SPORTEN UDE

Verdensmesterskaberne fortsættes i England. I første omgang kvalificerede Stig Pramberg sig til fortsat deltagelse ved i Liverpool at blive nr. 2 med 12 points, mens Sune Karlsson i Poole sluttede på fjerdepladsen med 9 points. Sidstnævnte sted måtte en af svenskenes hårdeste konkurrenter, Vic Pitcher, køres på hospitalet med kraniebrud efter at være kørt i hegnet. Poole speedway er dog interesseret i at købe Sune Karlsson, men foreløbig har organisationerne i England og Sverige lagt et sådant arrangement hindringer i vejen. I 2. runde af WM, der går den 5.-8. juli, starter bl.a. Bertil Carlsson.

AUSTRALIEN

Australiens senior og junior-tt er begge blevet vundet af den kun 20-årige Morrie Quincey fra Victoria, hvis Velocette

opnåede en gennemsnitsfart på 106 km i begge løb. Nr. 2 blev i seniorløbet en Norton og i juniorløbet en AJS, medens sidevognsløbet blev vundet af en Norton, hvis gennemsnitsfart var 85 km/t. Seniorer kørte 122 og juniorer 92 km.

ENGLAND

På Westham stadion i London er kørt en speedway-landskamp mellem Australien og England. Australien vandt med 60 points mod 47. I den britiske speedway-serie er stillingen iøvrigt den, at Bellevue overraskende har fortrængt Wembley fra førstepladsen i 1. division. Begge hold har dog 14 points, medens New Cross på tredjepladsen har 11, Odsal og Bristol hver 8, West Ham, Birmingham og Harringay hver 6 og Wimbledon 5. I 2. division fører Halifaè med 20 pt. foran Ashfield 18, Edingburgh og Hanley hver 17. I 3. division har Oxford 20 og Swindon 12 pt. — Det 320 km

lange klassiske tt-løb »North-West 200« blev ligesom Isle of Man en Norton-sukces. I 500 ccm klassen vandt A. J. Bell med en 499 ccm Norton og tiden 2.19.31, svarende til en gennemsnitsfart på 137 km/t, foran J. Lockett, Norton, 2.19.31.2, H. Hinton, Norton, 2.24.33. I 350 ccm klassen, der knap kørte så langt, vandt G. E. Duke, Norton, med en gennemsnitsfart på 132 km/t foran A. F. Wheeler, Velocette, og A. J. Glazebrook, AJS. 250 ccm: R. A. Mead, Velocette, 116 km/t.

BELGIEN

Det 136 km lange Circuit de Floreffe, hvor man engang kørte det belgiske grand prix, er blevet kørt med følgende resultat: 350 ccm: 1) W. Doran, AJS, 2) R. L. Graham, AJS, 3) F. W. Fry, Velocette. — 500 ccm: 1) R. L. Graham, AJS, 2) F. P. Heath, Norton, 3) H. R. Armstrong, Triumph. — Sidevogne: 1) E. S. Oliver, Norton, 2) F. Vanderschrick, Norton, 3) J. Deronne, Norton. Grahams vinder-tid var 140,8 km/t.

FINLAND

Et af Finlands tre store 11-løb, Run-sala-løbet ved Åbo, er ligesom Djurgårdsloppet blevet vundet af Triump-rytteren Raine Lampinen, hvis vindertid var 40.50, mens Walter Bergström, AJS, brugte 41.17, Leo Nyman, Norton, 41.19 og Viljo Kopra, Triumph, 42.01. I 350 ccm klassen vandt Curt Ginman, Velocette, 41.25 foran Bertil Bergström, AJS, 41.36.8, Pauli Koskela, Velocette, 42.01.2 og Olli Rieki, AJS, 42.13.6.

HOLLAND

Ca. 35.000 mennesker overværede det store tt-løb ved Zandvoort den 31. maj. Løbet blev for 250 ccm klassens vedkommende vundet af Excelsior-køreren Simons, hvis tid var 34.52.5, mens Knijnenburg blev nr. 2 på DKW i 35.9. Vindertiden svarede til en gennemsnitsfart på 108,2 km/t. I 125 ccm vandt Heineman, Eysink, med en gennemsnitsfart på 97,5 km/t foran Wierda på en Batavus. Sidevognsklassen blev vundet af van Rooyen, Zündapp, foran Zuur, BMW, og Dijkman, Zündapp. En stor Harley Davidson, ført af Hommel, lå i spidsen, da den væltede i sandet.

I den internationale 350 ccm klasse opnåedes dagens bedste tider med en gennemsnitsfart på 120,2 km/t. Petch vandt med en AJS foran van Rijkswijk, Velocette. 500 ccm klassen blev vundet af Veer, Triumph, med en gennemsnitsfart på 113,7 km/t foran Scott, Norton.

Den 11. juni kørtes i Schiphol lufthavn ved Amsterdam et stort motorløb for letvægtscykler ($\frac{1}{10}$ hk) fra 10 hollandske byer. Der var 1000 deltagere.

NORGE

Opgøret på Dælenengan stadion mellem NMK og SMK, Stockholm, overværedes af 9500 tilskuere og resulterede i en overvældende sejr til svenskerne på 63 points mod nordmændenes 45. SMK viste strålende holdkørsel. Leif Basse Hveem og Olle Nygren havde nogle forrygende dueller, men opnåede lige mange sejre. Til gengæld forbedrede Leif Hveem to gange sin egen banerekord - sidste gang til 1.14.3.

De faar mest

for Deres Indkøbstilladelse hos

Excelsior



SYEND AAGE SØRENSEN

AGENTUR FOR
BRITISK EXELSIOR

CLASSENGADE 7 - ØBRO 3544

SCHWEIZ

Engländeren Eric Oliver vandt Berns grand prix for 600 ccm sidevognsmaskiner. Han klarede med sin Norton de 116,48 km på 57.43.1, svarende til en gennemsnitsfart af 124,091 km/t. Italieneren Frigerio blev nr. 2 på Gilera i 59.13.2. — Bern grand prix 500 ccm blev vundet af englænderen Fergus Anderson på Guzzi.

SVERIGE

Det hidtil blodigste løb i Skandinavien blev kørt på Jægersro travbane den 11. juni med dansk deltagelse. Ikke mindre end 10 ryttere måtte på hospitalet efter uheld, og 6 af dem blev indlagt. Deriblandt Svend Aage Engstrøm, som blot var ude efter at træne med sin nye JAP-motor, der er erhvervet med Elektroløbet for øje. Engstrøm lagde sig på andenpladsen og inderbanen i sin første start, men kørte i den støvsky, som et tommetykt aske-lag på banen rejste, ind i en jernstolpe og brækkede to ribben. Han kunne dog udskrives fra hospitalet allerede tirsdag og regner med at komme til start i Elektroløbet. Blandt de kørere, hvis hospitalsophold blev mere langvarigt, var Stig Karlsson og S. Stenström. Danskeren Robert Nellesmann tabte endnu en gang et hjul på sin midgetcar, og hjulet havnede blandt tilskuerne, hvor det brækkede et ben på en yngre mand. Ekspertklasse A blev vundet af Stellan Strand, Borås, i tiden 3.00 foran Kiehn Bertelsen 3.03. I B-klassen vandt Aage Andersen 3.01.5, mens Leif Hirsborg, Agner Hansen og John Helfeldt klarede sig pænt i standardklassen.

I Skövdes Kyrketorpslopp satte Leif Basse Hveem ny banerekord på 2.26.4 for 4000 m. Brødrene Bertil og Eskild Carlsson blev nr. 2 og 3, mens østrigeren Fritz Dirlt havde maskinskade. 350 ccm klassen blev vundet af Tomten Ny-

holm, mens Sven Andersson vandt midgetløbet med sin SVEBE-SRM. Handicappet blev vundet af Bertil Carlsson.

Ved baneløbet i Norrköping gav den 43-årige englænder Jack Parker hele den nordiske speedway-elite en ordentlig lektion ved at vinde alle sine fem heats og score maksimumpoints: 15. Derimod måtte australieren Graham Warren dele points med Olle Nygren. De fik hver 13, mens Eskil Carlsson opnåede 12, Stig Pramberg 11, Linus Eriksson 10, Bertil Carlsson 9, Helge Brinkeback 7 og Henry Andersen 6.

Stillingen i den svenske speedway-serie: Division I: Vargarna 11, Filbyterna 10, SMK 7, Indianerna og Griparna hver 6, Getingarna 2, Dackarna 0 pt. Eskil Carlsson 98, Linus Eriksson 96, Olle Nygren 90, Stig Pramberg 90, Bertil Carlsson 88, Gösta Anderholm 84, Sune Karlsson 83, Joel Jansson 82.5, Einar Lindqvist 76, Rune Sørmander og Dick Weider hver 71, Gunnar Hellqvist 70, Evert Fransson 67, Rune Larsson 65.

TYSKLAND

Der begynder for alvor at komme gang i den tyske motorsport. I kampen om det tyske mesterskab, der afgøres ved ialt 6 stævner, er den mangeårige champion Georg Meier, BMW, foreløbig detroniseret af den tidligere DKW-rytter Heiner Fleischmann, der nu kører en splinterny, supercharged NSU, som siges at udvikle 92 bhk, og hvis brændstoftank rummer 40 liter. Maskinen kører på 97 pct. methanol, 2 pct. benzol og 1 pct. af en hemmeligholdt vædske. Resultaterne ved løbene på den 4,8 km lange bane ved Hannover: 125 ccm: Raid, DKW, 250 ccm: H. P. Müller, DKW, 600 ccm sidevognsløb: Böhm, NSU, 350 ccm: Fleischmann, NSU, 1200 ccm sidevognsløb: Suppenhauser-Wenshofer, BMW 750, 500 ccm: Fleischmann, NSU.



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

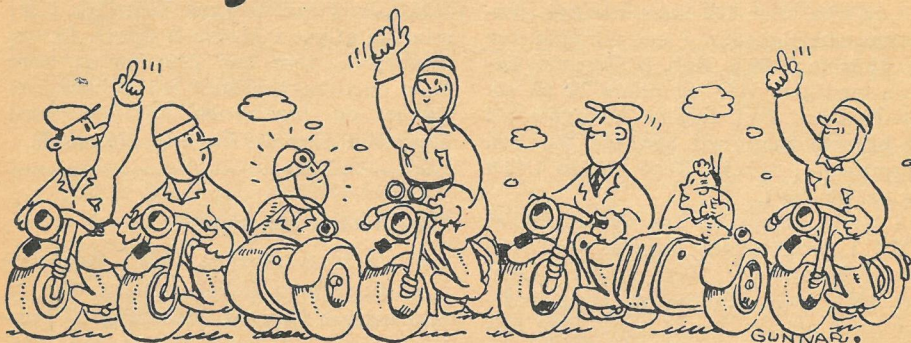
HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 · København V.

Eva 6621

Må jeg få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Motorløbet på Fyns Væddeløbsbane

Når man har været til motorløb på væddeløbsbanen og set det, som foregik søndag den 7. maj, og har læst avisreferaterne den 8. maj, så tager man sig til hovedet.

Jeg er ganske klar over, at F.M.S. har nogle meget dygtige folk og kapaciteter inden for klubben, men hvorfor så ikke bruge dem, ja, man fristes til at spørge, hvorfor herr Karl Madsen skal være starter? Jeg ved godt, at herr Madsen har været en stor og dygtig mand inden for motorsporten, såvel som aktiv kører som i ledelsen af FMS og FMU. Men herr Madsen som starter — nej, fri os for dette.

Jeg kunne tænke mig at spørge herr Madsen: »Hvilken paragraf i DMU's vedtægter tillader Dem at stå i vejen for de ryttere, De skal starte i et handicap?« Her skete jo nemlig dette, at

3—4 ryttere blev sendt afsted samtidig, ligesom de to sidste blev sendt afsted i omvendt orden grundet på, at herr Madsen stod i vejen for dem. Dette skete i Standard Handicap. Herr Madsen tilfod ligeledes, at Midget Cars i 1. heat ikke stod på linie, ligesom Bent Jensen som sædvanlig fik lov til at tyvstarte.

Jeg fristes til at tro, at FMS har sat herr Madsen på programmet som starter, blot for at give ham en post med navn på programmet, nu da han jo ellers er sat ud af alle poster inden for motorsporten.

Man læser avisreferaterne og forbavses. Er det ikke motorfolk eller kyndige, der anmelder disse løb. Man skulle ikke tro det, når d'herrer overser disse fejl og ikke omtaler dem. Man får uvilkårligt det indtryk, at det drejer sig om at forherlige FMS's motorløb, men det var måske også musikanmelderen,



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

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

Varene sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon no. 2536

der var til stede og fandt fryd i drønerne. Hvorfor skriver d'herrer om hastigheder, som ikke er opnået. Der skrives om de små biler 130 km/t, medens gennemsnitshastigheden i eet tilfælde var ca. 93 km/t (1.56.6. Rob. Nellemann, dagens hurtigste tid) og ellers lå på ca. 80—89 km/t. Nej, dagens hurtigste tid og højeste hastighed opnåede Sv.. Aa. Rasmussen i Special Race i tiden 1.49.8 lig ca. 99 km/t.

Til slut: Hvordan kan det gå til, at FMS i programmet anfører som den ene æresdommer: Herr vicepræsident for DMU Vald. Hoffmeyer. Herr Hoffmeyer er nemlig den 23. april 1950 fratrådt sin stilling ved DMU (se Motor & Sport, maj nr.).

Alle disse ting gavner ganske afgjort ikke motorsporten. Det skulle dog være sådan, at såvel publikum som ryttere og klub var tilfredse med dagen.

M. Foxholm, Spidsbjerg, Holmstrup.

Valdemar Hoffmeyer er fortsat vicepræsident i DMU og medlem af forretningsudvalget, hvilket også fremgik af maj-nummerets referat af det bestyrelsesmøde, hvor hr. Hoffmeyer fratrådte den daglige ledelse. Endvidere bør det påpeges, at gennemsnitshastigheder på 90—100 km/t forudsætter betydeligt større hastigheder på langsiderne.

Red.

Det var en kedelig tur!

Der er mange måder at blive til grin på, men denne her syntes jeg godt kunne være undgået. Vi var den 11. juni en del mennesker, som var kørt til Sorø for at se på Korsør og Omegns Motorklubs motorløb, som efter løbskalenderen i Motor og Sport skulle være kørt. Men da vi kom til banen, var der tomt undtagen på parkeringspladsen, hvor der stod en del utilfredse menne-

sker. Der var endda nogle, som sagde, at lægen også var mødt. Jeg synes, at klubberne, som får deres løb tildelt af DMU, hvis de ikke kører disse løb, i det mindste aflyse i Motor & Sport. Så var motorfolk, som har 200 km at køre frem og tilbage, skånet for at køre for-gæves, og jeg synes, det var mest sportsligt. *Dyvald Restrup, Nykøb. F.*

Redaktøren siger:

Forretningsudvalget har modtaget flere forslag til DMU-emblem, men er interesseret i større tilslutning til konkurrencen, og forslag kan derfor afleveres indtil udgangen af juli. Det forslag, der foretrækkes, vil som nævnt blive præmieret.

En jydsk arkitekt spørger mig, om ordet er frit i MOTOR OG SPORT, »sådan at enhver kan skrive en artikel og få den optaget, eller om medlemskab i en motororganisation er nødvendigt«. Normalt er ordet frit, men artikler og indlæg skal have et indhold, der må formodes at interessere DMU's medlemmer, og naturligvis skal tonen være sømmelig.

En anden læser ønsker oplysninger om »Speedway Annual 1950«. Jeg ved ikke, om den forhandles her i landet, men råder evt. interesserede til at henvende sig til bogens danske medarbejder, red. Otto Heller, Vestbanevej 18, Valby. Endelig efterlyser Vejen og Omegns Motorklub tegninger til en midgetcar. Kan nogen hjælpe VOM med sådanne?

Fra 1. juli er min private adresse: Ekstrabladet, Raadhuspladsen, Kbh.v. V., hvor jeg bedst træffes i tiden kl. 12—14 på telf. Central 9114. Red.

— SVOGERSLEV KRO —

er samlingsstedet for motorfolk —

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

Tlf. Svogerslev 30

A. Christensen

SPORTEN HJEMME

HOBROS »JERNSENG« POPULÆRESTE RACER

Sensationen ved årets første jordbaneløb på Jydsk Motorbane ved Hobro var Hobro Motorsports hjemmebyggede racer med en Ford V-8 motor, kaldet »jernsengen«. Den fik folk til at trække på smilebåndet, da Egon Hansen, Aalestrup, præsenterede den for publikum, men smilene stivnede, da »jernsengen« erobrede en førsteplads i bilklassen over 1500 ccm.

Resultaterne blev: Juniorer: Kjær Holm Jacobsen, Randers (BSA) 3.12, P. Abildgaard, Hjørring, BSA, 3.23, Jørgen Ajstrup, Hjørring, AJS, 3.27.3, Preben Hansen, Aalborg, Triumph, 3.27.5. — 350 ccm: Børge Petersen, Aarhus, BSA, 8.01.8, Aksel Vorre, Viborg, Ariel, 8.02.4, Bent Mogensen, Kjellerup, BSA, 8.05.1. — 750 ccm: Axel Jensen, Aalborg, Norton, 5.59.6, Vagner Larsen, Aalborg, AJS, 6.11.7, Kjeld Jensen, Aalborg, Triumph, 6.13.

Sidevogne indtil 750 ccm: Rasmus Kornum, Aalborg, 6.57.4, Wagn Paulsen, Aarhus, 7.05.2, Søren Juul, Viborg, 7.17.1. — Handicap for motorcykler: Jørgen Dons, Viborg, foran Børge Petersen, Aarhus, og Niels Østergaard, Aarhus. — Biler indtil 1500 ccm: Vilh. Nellesmann, København, MG, 3.42.2, Aage Friis, København, Fiat, 3.42.5, Kurt Christensen, København, Morris, 3.47.9. — Biler over 1500 ccm: Hans Hansen, København, Ford V-8, 6.31.6, Egon Hansen, Aalestrup, Ford 6.33.9, H. Boberg Hansen, Hedehusene, Ford V-8, 6.52.1.

SCRAMBLE-LØB I LANGESØ

Uden forud at have studeret andre scramble-baner har Fyens Motor Sports sportsudvalg haft en meget heldig hånd ved ændringen af den gamle og landskendte Langesø-terrænbane til en glimrende og af kørerne — specielt den svenske kører Kuno Johansson — rosende omtalt scramble-bane. Og efter

publikums reaktion kunne man forstå, at den også faldt i dets smag, men det må også indrømmes, at de forskellige løb blev kørt med tempo fra først til sidst. Med sine kurver og skarpe hårnålesving giver denne bane ingen større fordel til ryttere med de supertunede motorer. Her er det nemlig lige så meget kørefærdigheden, det kommer an på. Løbene blev afviklet i et forrygende tempo uden uheld af nogen art. Der var selvfølgelig nogle få styrt, men ganske ufarlige. Resultaterne blev:

Solo junior (sammenlagt tid for to hurtigste heats): Viggo Rasmussen 9.51.2, Emil Hougaard 9.51.6, Niels H. Eriksen 10.03.3, Laur. Frandsen 10.06.5. — Solo-senior: Svend Schmidt 8.58.1, Johs. Mygind 8.59.8, Kjeld Hansen 9.07.2, Rob. Rasmussen 9.50.3.

Solo-eksperter: Kuno Johansson 8.26.4, Poul Kalør 8.27, Ejvind Hansen 8.35. — Senior-sidevogn: Johs. Hansen 9.50.2, Kresten Krestensen 10.01.2, Erik Greve 10.02.4, Josef Koch 10.19.8. — Letvægttere: Henry Wozny 10.21.4, Laur. Jørgensen 10.39.8, Ivar Häggman 10.52.2, Svend Aa. Nielsen 11.04.6.

Sidevognshandicap: Josef Koch 4.59.9, Erik Greve 5.06.6, Kresten Krestensen 5.18.2, Johs. Hansen 5.20.5. — Sluthandicap: Ejvind Hansen 4.24.4, Kuno Johansson 4.26.2, Poul Kalør 4.27, Svend Schmidt 4.39.3, Johs. Mygind 4.43.2, Poul Bøgehøj 4.55.8, Robert Rasmussen 5.08.6.

KNUD NIELSEN SATTE NY BANEREKORD

Kjellerup og Silkeborg Motorsport holdt 2. pinsedag et vellykket løb på Hingebanen. Der blev kørt hårdt, og man fik igen bevis for, at banen er både hurtig og spændende. Knud Nielsen, Aarhus, satte ny banerekord for 4 omgange med flyvende start i tiden 1.32.8. Ib Nielsen, Skive, havde den gamle rekord på 1.35.7. Juniorklassen blev vundet af Harry Andersen, Aarhus, foran

den samme, var der ingen tvivl om danskerens sejr. Forinden havde Kiehn Bertelsen klaret en farlig situation med bravour. Tommy Price's gashåndtag satte sig fast, sådan at verdensmesteren kørte ind i siden på danskeren, men denne formåede at blive siddende og få kontrol over maskinen. De øvrige danske ryttere så man ikke meget til, selv om Orla Knudsen vandt et enkelt heat. Bill Kitchen og George Wilks havde vrøvl med henholdsvis maskinen og en skulder, så de var svært handicappet. Resultaterne:

Gentofteløb: George Wilks 1.29.3, Bill Kitchen 1.30.2. — Standardløb: Leif Hirsborg 8 pt., Eivind Hansen 7 pt. — Specialmatch A: Aage Andersen 5 pt. og bedste tid, Uno Jensen 5 pt. — Specialmatch B: Jørgen Nielsen 4,5 pt. — Ekspertmatch A: Tommy Price 10, Kiehn Bertelsen 7 pt. — Ekspertmatch B: Irving Irvinger 9, Eskild Carlsson 4 pt. — Handicap: Jørgen Nielsen 1.41.5, Robert Rasmussen 1.41.9. — Engländermatch over 3 omg.: Bill Kitchen 1.04.9, George Wilks 1.05.5, Tommy Price 1.05.8.

KUN EEN MAND KOM HJEM OG HAN TABTE

Motorløbene på dyrskuedagen i Holbæk var fyldt med dramatik, og de 8000 tilskuere fik både spændende underholdning og mange styrt at se. I første løb forsøgte Henry Andersen, Norge, at slå Orla Knudsens banerekord for 4 omgange med flyvende start, men uheldigvis væltede han i sidste omgang. Til gengæld satte Gösta Zanderholm i første afdeling af Holbækløbet ny rekord for stående start 1.20, mens Orla Knudsens gamle rekord var 1.20.8. I 3. afdeling væltede Leif Bech og beskadigede sit dårlige ben, så han ikke kunne køre mere. De to sidste afdelinger kørtes som crack race og vandtes af henholdsvis Morian Hansen og Orla Knudsen. Resultaterne: Gösta Zanderholm 12, Morian Hansen 10, Henry Andersen 10, Irving Irvinger 10, Kiehn Bertelsen 7, Orla Knudsen 4, Thorleif Andresen 3, Erhard Fisker 0 pt.

I standardløbet vandt Knud Nielsen

første afdeling i den fine tid 1.28.3. I 5. afdeling, der kørtes som crack race, væltede Knud Nielsen. Eivind Hansen kørte lige op i ham, og dernæst lagde Nordahl Andersen sig ved siden af dem. Leif Hirsborg nåede ved en dygtig manøvre udenom og kørte ene mand over mållinien. Han tilbød at køre løbet om, og så vandt Knud Nielsen foran Leif Hirsborg, Nordahl Andersen og Eivind Hansen. Resultaterne: Knud Nielsen 14, Leif Hirsborg 12, Eivind Hansen 10, Nordahl Andersen 9, Gunnar Due 5, Svend Larsen 5, Poul Egon Hansen 2, Chr. Petersen 0 pt.

Dyrskueløbet: Joerges Bagger 6, Fal-le Jensen 4, Poul Sørensen 2. — Bl. handicap I: Irv. Irvinger (210 m til-læg) vandt foran Kiehn Bertelsen (22) og Poul Egon Hansen (0). — Bl. han-dicap II: Leif Hirsborg (70) foran Poul Egon Hansen (0), Erh. Fisker (170), Irv. Irvinger (219), Kiehn Ber-telsen (220) og Morian Hansen (240). — Standard handicap: Falle Jensen (80) foran Gunnar Due (120), Chr. Petersen (0). Her styrtede Joerges Bagger og Svend Larsen, der undgik påkørsel ved at kaste sin maskine i sikkerhedsnettet, fik en konduitepræmie, medens Nordahl Andersen væltede.

UHELD I KORSBRO

Motorløbene ved Korsbro den 18. juni overværedes af henimod 8000 men-nesker og prægedes af hård kørsel, der forårsagede to uheld. Først kørte Peter Andersen og Kr. Lindegaard sammen. Sidstnævnte pådrog sig et ribbensbrud og måtte udgå, mens Peter Andersen kunne fortsætte. Forinden havde nord-manden Walter Wolland måttet udgå, fordi han beskadigede den ene fod. Rækkefølgen i de forskellige løb blev:

Specialmatch: Knut Ekeberg, Norge, Peter Andersen, Villy Andersen. — Standardmatch: Knud Nielsen, Aarhus, Aage Iversen, Sønderborg. — Junior-match: Egon Nielsen, Horsens, Hans Petersen, Vejen, Børge Breinsborg, Es-bjerg. — Seniorsidevogne: Johs. Han-sen, Odense, Kr. Krestensen, Aarhus. — Sidevogne: Carlo S. Jensen, Aarhus, Thorkil Sørensen, Horsens.

UNIONEN OG KLUBBERNE

UNIONENS LEDELSE

DMU's bestyrelse har ansat den 30-årige revisor John Zenth som unionens forretningsfører fra og med 1. juli. Samtidig er kontortiden for unionens kontor, Fortunstræde 4, ændret til: ugens fem første hverdage kl. 9—17, lørdag kl. 9—13 og onsdag tillige kl. 17—19.

B. S. A. Klubben

Medlemmerne erindres om aftenturen onsdag den 12. juli til gummifabrikken i Køge. Vi mødes på Toftegaards plads kl. 19 og kører samlet derned. Venner og bekendte er som sædvanlig hjertelig velkomne. Da vi går ud fra, at de fleste af medlemmerne holder ferie i juli, bliver den næste tur først i august, hvorom der udsendes nærmere meddelelse.

Yrsa 851.

Frederiksberg Motor Klub

Selv om vi holder en lille feriepause, kan der udmærket indbetales kontingent på postkontoen. Sørg for, at kassereren også med god samvittighed kan holde sin ferie! Første møde efter ferien bliver klubturen den 20. august, men herom nærmere i næste nr. af FMK-bladet, som udkommer i midten af august.

Bestyrelsen.

Fyens Motor Sport

Opmærksomheden henledes på, at FMS ved Jørgensø strand i smukke og sunde omgivelser og lige ud til vandet har indrettet lejrplads til gratis afbenyttelse i kortere eller længere tid for medlemmerne, til hvilke det blot henstilles at overholde de givne ordensregler. På pladsen findes et hus, hvor

maden kan tilberedes, ligesom der er toilet.

Bestyrelsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 6. juni afholdtes ordinær generalforsamling. Der var mødt 30 medlemmer. Knud Elmborg blev valgt til dirigent. Han blev en kort tid afløst af Kaj Roholte. Formandens beretning blev ikke godkendt, hvorfor bestyrelsen nedlagde deres mandater. Formanden og Knud Schulze blev ikke genvalgt. Schulze udeblev fra generalforsamlingen, og formanden ønskede på grund af manglende tid ikke genvalg.

Bestyrelsen består herefter af Kaj Roholte (formand), Gunnar Jacobsen (næstfmd. og sekretær), C. O. Jensen (kasserer), Hans Edv. Hansen og Egon Hansen. Sportsudvalget består af Chr. Frederiksen og Jess Hansen. Klubbens banekørere ankede over, at de omtrent skulle være forlovede med de forskellige løbsarrangører for at komme til at køre. Af andre grunde var det vanskeligt at komme til Sverige og køre, og når endelig en begynder fik chancen til at køre — det sker så godt som hvert sted — bliver han under løbet generet af speakeren, som ikke kan tøjle sin munterher over den fantastiske fart og de rige evner, som de forskellige begyndere lægger for dagen. Husk, alle er begyndt engang! Skont det var en bevæget generalforsamling, sluttede edn i bedste forståelse medlemmerne imellem. Dirigenten takkede for god ro og orden.

Gunnar Jacobsen.

Hjørring Motor Sport

holdt den 4. april ordinær generalforsamling med Asmund Larsen som dirigent. Formanden, Chr. Hesthoven, oplyste i sin beretning, at medlemstallet

viser en god fremgang. Kassereren, politibetjent Poul Schiøler, oplæste regnskabet, der viste en pæn fremgang og godkendtes. Da kassereren ikke ønskede genvalg, blev købmand H. B. Jacobsen nyvalgt. De øvrige valg var genvalg.

H.M.S. har i årets løb haft en hel del sportslige arrangementer, der ikke har været nogen stor økonomisk succes, men som i høj grad har bidraget til at øge interessen for klubbens arbejde. Ved en kop kaffe drøftedes den kommende løbsæson og evt. banekøb. Klubbens trial i Kærsgaard Klit den 16. april kørtes over tre meget krævende etaper med flg. resultat: 1) Per Abildgaard 290 pt., 2) Gunnar Thomsen 260, 3) Erik Winther 255.

Den 10. juni holdt vi en efter forholdene god og vellykket øvelse med flg. resultat: biler: Carl Eriksen 100, Gunnar Christensen 100, Niels Carstens 90, Erling Hvims 90, Karl Villadsen 90, Gunnar Larsen 85 pt. Motorcykler: Carl M. Christensen 100, Paul Tønnesen 90, Kjeldsen Nielsen 90 pt. — Og så husker vi klubmøderne den første tirsdag i måneden!

Skr.

Københavns Motor Klub

Klubaftenen den 14. juni på Bakken blev særdeles fornøjelig og vellykket, såvel under som efter spisningen. I juli holder vi ferie, men mødes atter i august, da vi skal have en fest med damer i anledning af klubbens 38 års stiftelsesdag, nærmere meddelelse ang. programmet tilsendes, men husk at reservere aftenen.

Villy Eggen.

Lyngby og Omegns Motor Klub

Sveriges tur den 16. juli. Afgang fra Lyngby torv kl. 6.30 prc. og husk at have alt i orden, navnlig: 1) svenske penge, 2) pas til alle personer, 3) Told- og motorattest, 4) DK-plade. Er der noget, du ellers vil vide, fås alle oplysninger på Gentofte 376 og 5447 hos E. Christiansen.

Lørdag den 29. juli køres week-end-

tur. Med telte og badetøj drager vi af fra torvet kl. 17. For de, der ikke kan tage af sted lørdag, er der afgang fra torvet søndag kl. 9 samme sted.

Den halvårslige generalforsamling holdes på Rustenborg den 29. august, men derom senere.

E. J.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Månedsmøde afholdes den 5. juli på Lundeberg kro. Start fra Raadhuspladsen kl. 19.30. Husk, at såfremt et medlem kommer for sent, og vi er kørt, hænger der altid opslag i skrådermester Lundsgaards vindue om, hvor vi er kørt hen.

Egon Rasmussen.

Motorklubben »København og Omegn«

Til generalforsamlingen var mødt ca. 80 medlemmer. Hardy Hirsborg var dirigent. Beretning og regnskab godkendtes. Alle valg var genvalg. Sportsudvalget udvidedes med Freddy Olsen.

Klubturen den 12. maj til Skjoldnæsholm blev vellykket, den var lagt ad smukke biveje. Øvelsen den 17. maj havde sportsudvalget og Harald Ingvorsen stor ære af. 24 kørere deltog, og resultaterne blev:

Solo: 1) Helge Aagaard, 2) Poul Larsen. Seniorsidevogn: 1) Schou Andreasen, 2) Freddy Olsen. Juniorsidevogn: 1) Børge Jeppesen, 2) Karlo Jensen, 3) Walther Nielson. Vognklassen: 1) Kaj Østergaard, 2) Børge Nielsen.

Torsdag den 25. maj begyndte træningen i Kirke Værløse, og der trænes foreløbig 6. og 20 juli samt 3 august. Vi mødes ved Slangerupbanen kl. 18.45 prc. og samles efter træningen i restaurant Skovbrynet. Æ 6. august: Klub- og badetur. Start fra Damhustorvet kl. 9. Husk madpakke og badetøj.

K. A. Taga 4180.

Nimbus Klubben Aalborg

2. pinsedag havde klubben arrangeret en vellykket udflugt i »Det grønne«, og selv om vejret ikke var allermest strålende, er der ingen tvivl om, at de 45 deltageres ansigter strålede veltilfred-

se hele dagen. Fra BP-tanken kørte kortegen med vor smukke stander i spidsen til Hals, hvor man efter megen søgen omsider fandt ud af, hvor Hals kommende havn skal ligge. Derefter besøgte vi kassererens sommerhus, fortsatte op til Storskoven, hvor termoflaskerne kom frem. Efter hvil og en tur gennem skoven fortsatte vi over Flauenskjold til Sæbygaardsskov, hvor vi tilbragte resten af dagen med spadsereture, sejlture for børnene ved onkel Erik, fodboldkamp med knokkelspil mod bestyrelsesmedlemmerne, spisning og en times sving-om til etablissemmentets rytmeorkester.

Bestyrelsen turde ikke gå i gang med vort motorløb den 18. juni, da der fra flere medlemmers side er udtalt, at man ikke vil være med til at betale mere underskud. I øvrigt har klubben nu solgt det opdyrkede areal fra til gdr. Krogh for 2000 kr., så alle vore kreditors øjne blev duggede af glæde. Og så slutter vi referatet med at minde jer allesammen om, at det at være medlem af Nimbus-Klubben forpligter. Husk derfor at betale jeres kontingent til tiden. Vi må se at få orden i vor økonomi.

B. J.

Nimbus Klubben, København

bringer sin hjerteligste tak til de klubber og personer, som viste os deres opmærksomhed ved klubbens 25 års jubilæum.

Jubilæumsfesten den 10. juni blev en virkelig fest. Der var tegnet og mødt 150 personer, og stemningen var fin — fra 18.30 til 3.30 uden afbrydelse — og det trods ændringerne i programmet. Palle Huld og Elith Foss skulle som bekendt have optrådt og underholdt, men de havde vist fået det forkert i halsen — ikke maden, for den bekom dem vist meget godt — men de havde medbragt en Saharafilms. Havde det så endda været en wintersportsfilm til afsvaling, så kunne man forstå det, men hvem gider se film en festsaften. Vi undskyldte ulejligheden, og der var vist ingen, som savnede d'herrer senere på aftenen.

Så er huset på lejrpladsen under tag. Sommeren er begyndt, der er et mål at kvæde efter. Klubtur siger nogle, ja, måske, at det avr ellers meningen, lejrpladsen skulle have besøg hver søndag i år med små køreture i den skønne omegn, men efter ferien kan der jo blive mange klubture, hvis der er stemning derfor.

Sv. Aa. Søgaard.

Sports Motor Klubben

»København«

Skovturen til Sydsjælland blev en vellykket tur, og tilslutningen var god. Forårsfesten i Karnappen var lagt godt tilrette, og festudv. havde gjort et godt stykke arbejde, men medlemmerne svigtede p. gr. af det gode vejr. Fra onsdag den 28. juni vil der blive lavet klubture med damer hveranden onsdag. Der startes fra klublokalet kl. 19.30, og vi skal nok finde på forskellige morsomheder i form af orienteringsløb for damer og herrer, løb m.m. Skovtur vil finde sted sidst i august, men derom nærmere besked.

Sports Motor Klubben »Odin«

Vort løb den 25. juni så vi os desværre af skattemæssige grunde nødt til at aflyse indtil videre. Vi har søgt unionens tilladelse til at køre det i august eller september, nærmere vil fremkomme i Motor & Sport. Bestyrelsen syntes ikke at kunne forsvare over for klubbens økonomi at køre den 25. til den høje skat, når afgiften nedsattes fra den 27., og efter hvad vi erfarer, har Århus gjort det samme.

Sommerudflugten, der foreløbig er afstået til den 12.—13. august, vil i år blive en week-end-tur. Nærmere herom i bladet her og vort blad, da vi skal forhandle med værten etc. Det kan dog røbes, der er en herlig badestrand og megen plads til forskellige konkurrencer. Det eneste, der ikke er rigeligt af, er sengeplads, så når den er optaget, må vi standse for yderligere tilgang, medmindre I selv medbringer soveplads i form af telt.

Sekr.

Sundby Motor Klub

Præmieuddelingen for vor øvelse den 20. maj foregår på Tureby kro i forbindelse med en sommerfest den 5. august. Der er gratis bal for alle klubkammerater med venner og bekendte. Da SMK har lejet nogle turistvogne til de, som ønsker at more sig, kan plads til en pris af 7,50 kr. pr. person bestilles senest den 15. juli hos Arnold Jensen, Amagerbrogade 296, telf. Central 7317 A mellem kl. 17 og 18 eller hos Jens Rasmussen, Kastrupvej 83, telf. AM 867 efter kl. 18.

B. L.

Søborg og Omegns Motor Klub

Søndag den 23. juli arrangeres klubtur »ud i det blå«. Mødested Gladsaxevej—Søborg Hovedgade kl. 8.30. Medbring mad til hele dagen. De næste træningsaftener i grusgraven ved Kr. Værløse bliver torsdagedene den 6. og 20. juli. P. gr. af formandens store udenbys virksomhed bedes alle meddelelser vedr. SOMK adresseret til Felix Andersen, Godthaabsvej 11 b, Frederiksberg, GO 1694 x.

Felix.

Vejle og Omegns Motor Klub

holdt den 24. maj ekstraordinær generalforsamling med forretningsf. Skovgaard Andersen som dirigent. Dagsorden: Valg af fmd. og evt. Næstfmd. Johs. Tobiassen redegjorde for Bjer-

ring Jensens beslutning om at nedlægge sit mandat som formand (manglende tid). Foreslået blev Skovgaard Andersen og Johs. Tobiassen samt disponent Jes Langager. De to førstnævnte frabad sig bestemt valg, hvorfor Jes Langager valgtes enstemmigt med 26 stemmer. 3 sedler var blanke. Han takkede for valget og lovede at gøre sit bedste for klubben.

Medlemmerne bedes huske at se på vort sommerprogram. Der er for ringe tilslutning til vore arrangementer.

Sekretæren.

Viborg Motor Klub

afholdt den 28. maj ordinær halvårlig generalforsamling i arbejderforeningen med farver Fagervold som dirigent. Efter formandens velkomst og beretning oplæste kassereren det reviderede regnskab, der godkendtes efter en del forespørgsler. Protokollen oplæstes og godkendtes.

Formanden, fabrikant Gunnar Christensen genvalgtes med akklamation, og af den øvrige bestyrelse afgik efter tur entreprenør Søndergaard Jensen, mekaniker Henry Vorre. Nyvalgt blev tømrer Aage Jensen med Søndergaard Jensen og Henry Durup som suppleanter. En del indkomne forslag udsattes.

Før generalforsamlingen, der var meget sparsomt besøgt, foreviste atelier Munksgaard en udmærket og interessant film fra bakkeløbet i Kistrup den 2. april.

Sekr.

MOTOR - MARKEDET



København

VELHOLDTE MOTORCYKLER KØBES

For fine cykler er prisen underordnet.

H. S. HANSEN, motorcykler,

Gl. Kongevej 11 . Eva 827 . Eva 7502

MOTORCYKLE-REPARATION

Alle reparationer udføres solidt og billigt.

Alle mærker repareres.

MOTOROPA Adelgade 101 . Palå 8267

NORTON — FRANCIS-BARNETT

Cylinderudboring m/ slebne stempler. — Leje- og krumtaparbejde. — Rabat til mekanikere.

LUND NIELSEN

Tingvej 8 . Sundby 5610—6041

VELOCETTE Excelsior-Henderson

Motor Co., H. C. Ørstedsvvej 23, F. — Centr. 6581
Reservedele - Tilbehør



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER

En gros . En detail

N. O. JENSEN
AALBORG

Telefon 7952

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

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

WÄRNSTRØM - STRØMMEN

Telefon 4325 . Randers

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

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-
derubb. 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 Diesel-
pumper og Dyser.

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

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^a, København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.

Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 27, Bogen, tlf. 415. Sekretariat: Jern-
banegade, 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, Ålborg.

Lolland-Falsters Motor Union: Formand Anton Hansen, Maribovvej 35, Sakkebøing. Telf. Sakkebøing 4520.

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

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

Redaktør: Erik Eriksen (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.

Aflleveret til postvæsenet den 30. juni.

NU omgående

LUCAS

OMBYTNINGS-



Service på

- ★ DYNAMOER
- ★ STARTERE
- ★ STRØMFORDELERE
- ★ MAGNETER
- ★ REGULATORER

LUCAS - B90

ombytningsplan

arbejder således, at Deres gamle starter, dynamo etc. for en særlig lav pris udskiftes med en anden, der er genopbygget til samme standard og udførelse som tilsvarende nye og med samme garanti, nemlig 6 måneder.

LUCAS B90-ombytningservice omfatter startere, dynamoer, fordelere, magneter og regulatorer monteret på alle gængse vogn- og traktormærker, årgang 1939—50 med LUCAS standardudstyr.

LUCAS B90-ombytningservice betyder *omgående* service, uden kostbar ventetid. Deres forhandler giver Dem nærmere oplysninger.

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

NØRREVOLD 9 . KØBENHAVN K
TELEFON: CENTRAL 4195 - 6819 - 9279

Autoriserede depoter
og servicestationer:

ÅRHUS: telefon: 9510
ÅLBORG: telefon: 4901

ODENSE: telefon: 472
ÅBENRÅ: telefon: 3663