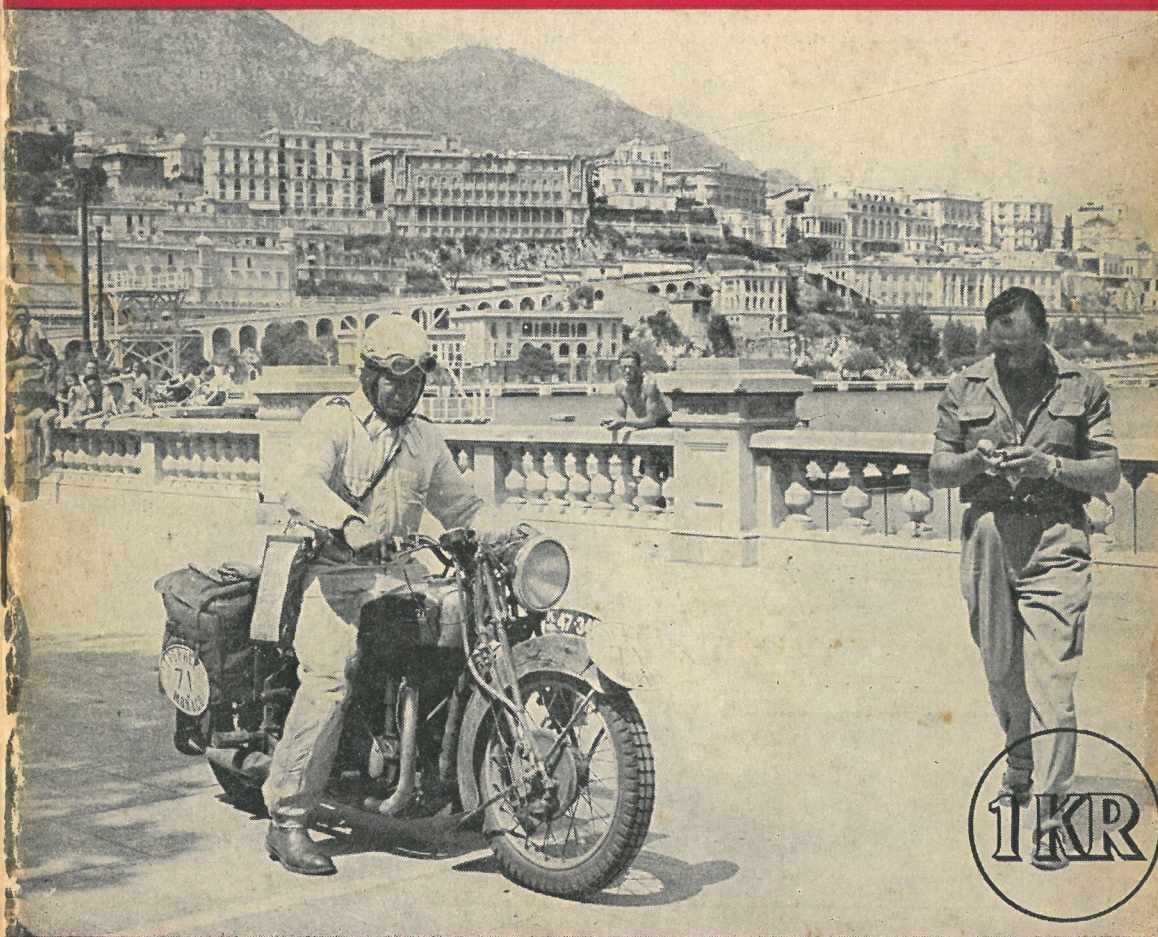


MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



AUGUST

1950

5. ÅRG.

Løbskalenderen

AUGUST

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



SEPTEMBER

3. Frederiksborg Amts Motorklub Moto-cross
 Esbjerg Motor Sport Baneløb
 10. Gladsaxe Baneløb
 Korsør og Omegns Motor Klub Baneløb
 Aabenraa og Sønderborg amters MSK Baneløb
 Thy Motor Sport Baneløb
 15. Nordiske banemesterskaber 100 m i Oslo
 17. Næstved Motor Klub Baneløb
 Kolding Motor Klub Baneløb
 24. Nordiske banemesterskaber 100 m i Oslo
 Gentofte 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

AUGUST

5. årgang

Så går det fremad!

Det er ikke krigen i østen eller dollar-eksporten, der sigtes til med denne overskrift, men dansk motorsport i almindelighed og Danmarks Motor Union i særdeleshed. Vi behøver nemlig ikke i falsk beskedenhed at søge at skjule, at vi omsider er kommet ind på den rigtige vej, og at det gælder både arbejdet udadtil og »hjemmefronten«.

For at tage tingene i den nævnte rækkefølge: dansk motorcyklesport og dens udøvere har i den forløbne måned fået mere smigrende omtale end i måske hele året 1949. Den storstilede danske deltagelse i de to internationale storløb til Monaco og Groningen vakte berettiget opsigt; den gav os en omtale i danske og udenlandske blade, som må siges at være guld værd, og glædeligvis har vi kun hørt kønne ord om de danske motorrytteres optræden under og efter de anstrengende løb.

Også forholdet til myndighederne her i landet synes at være i bedring. Herom vidner den nylig gennemførte skattenedsættelse for motorløb og de udtalelser, som finansminister H. C. Hansen fremsatte ved St. Hans-festen i Gladsaxe, efter at præsidenten, N. K. Pedersen, havde budt ham velkommen.

Alt dette var imidlertid ikke så meget værd, hvis unionen og dens klubber ikke samtidig styrkedes indadtil. Men det gør de. Først og fremmest kan en række klubber landet over melde om betydelig fremgang i medlemstallet. Dernæst har unionen omsider fået sin egen turistservice, som også skulle kunne komme medlemmerne til gode. Og endelig tror vi, at mange medlemmer allerede har kunnet konstatere, hvordan ansættelsen af en ny forretningsfører har sat fart i unionens daglige arbejde.

Vi nævner disse ting, fordi det er den slags lyspunkter, der giver unionen liv og — håber vi — medlemmerne lyst til »endnu et nap«. For vi skal længere frem, både med medlemstallet, med foretagsomheden i DMU og med unionens anseelse udadtil. Og vi kan nå store resultater — også i retning af forøgelse af færdsels-sikkerheden og motorcyklens popularitet, for ikke at tale om interessen for motorsport — hvis vi alle yder en indsats i den offensiv, DMU iværksætter i den forestående vintersæson, og hvis vi står sammen om Unionen.

R e d.

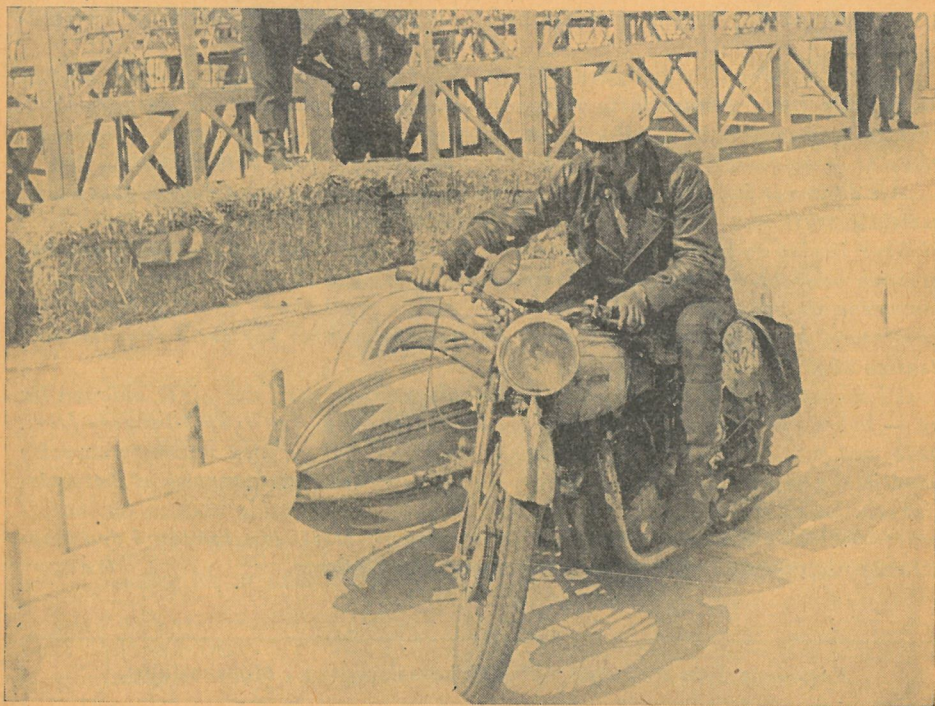
Forsiden: Jens Rasmussen klar til kørselsprøven i Monaco-løbet.

Det første Monaco-løb

SAA er det første Monte Carlo-løb for motorcyklister — Trophee Monaco, som det i virkeligheden hedder — afviklet. Det kørtes i dagene 23.-24. juni med startsteder i Bruxelles, Barcelona, Rom, Geneve og Paris. Rytterne skulle køre ca. 1200 km, og de danske deltagere, der alle startede fra Bruxelles, havde en distance på 1244 km at gennemkøre, inden de nåede Monaco, hvor de afsluttende prøver foregik. Undervejs skulle rytterne holde en gennemsnitsfart på 50 km/t og dog overholde de forskellige landes færdselsregler. Styrthjem var obligatorisk, og assistancer måtte ikke ydes andre kørere undervejs. Kun sidevogne måtte medføre passagerer. Her er løbet i tal:

Af 89 anmeldte ryttere fra 9 lande

mødte 8 ikke til start. Herefter startede 4 englændere, 1 belgier, 1 cubaner, 22 danskere, 2 spaniere, 22 franskmænd, 23 hollændere, 2 monegasquer og 4 schweizere. Undervejs udgik 1 englænder, 3 danskere (Buster Thomasen udgik ved Die, Karl Nielsen ved Dijon og Svend Schultze ved Sisteron, hvor han styrtede), 3 franskmænd, 1 hollænder og 1 monegasquer. Ib Kaasgaard ankom til Monaco med defekt kontrolbog og udgik derved. 71 mand fuldførte således løbet, og de 49, der var kommet pointsfrit til Monaco, stillede næste morgen op til igangsætnings- og accelerationsprøve. Den bedste dansker — Orla Knudsen — placerede sig som nr. 7. Af øvrige danskere fik Viggo Holm og Holger Iversen hver 45 points, for-



Sidevognskøreren Helge Nielsen ved den afsluttende bremseprøve.

di deres bagskærm med nummerplade og baglygte var beskadiget, og Aage Iversen fik 65 points, fordi horn og lygte ikke virkede, og fordi bagskærmen var beskadiget.

En hollandsk dame, fru Hendrika Beltman, gennemførte løbet på en 350 ccm Ogar og placerede sig som nr. 31 med 684 points. Desuden deltog flere damer som sidevognspassagerer, deriblandt fru Toftegaard, Ikast, og englænderinden mrs. Edge, hvis mand, Co-

lin Edge, blev nr. 3 og vinder af sidevognsklassen.

I klasse 1 (125 ccm) gennemføre 9, i klasse 2 (175 ccm) 4, i klasse 3 (250 ccm) 12, i klasse 4 (350 ccm) 10, i klasse 5 (1000 ccm) 31 og i sidevognsklassen 5 maskiner. Blandt de maskiner, der fuldførte, var 10 Jawa 250, 7 Nimbus 750, 5 BMW 500, 5 BSA 500, 4 Ogar 350, 2 Ariel 350, 3 Terrot 125, 2 Ariel 500, 2 BSA 646, 2 Harley Davidson 750, 2 Matchless 500.

Placering	Navn	Mærke	Strafpunkter		Igangsætningsprøve	Regularitetsprøve	Points ialt	
			Tid på etaperne	andre				
1	Antonio Vidal, Spanien	BMW 600 ccm			26	11	0	37
2	Colin Edge, England	BSA m. sidev. 646 ccm			23	8	10	41
3	Jean Josserand, Frankrig	Jawa 250 ccm			24	11	20	55
7	Orla Knudsen	Jawa 250 ccm			28	14	50	92
19	Aage Andersen	Jawa 250 ccm			26	13	290	329
21	Orla Johnsen	Nimbus 750 ccm			27	19	300	346
25	Poul Bøgehøj	Ariel 500 ccm			23	100	330	453
26	Thorvald Thomsen	Triumph 650 ccm			48	10	400	458
35	John Kristjansson	Nimbus 750 ccm			30	25	880	935
37	Arne Lohman Jørgensen	Nimbus 750 ccm			42	20	930	992
40	Jens Rasmussen	Rudge 500 ccm			42	100	1330	1472
46	Henry Toftegaard	Nimbus m. sidev. 750 ccm			42	100	1330	1472
48	Helge Nielsen	Triump m. sidev. 500 ccm			30	18	1910	1958
51	Viggo Holm	BSA 500 ccm		45	23			68
52	Holger Iversen	BSA 500 ccm		45	38			83
55	Mogens Aasted	Nimbus 750 ccm	60		25			85
—	Gunnar Jørgensen	Nimbus 750 ccm	60		25			85
58	Leo Clausen	Jawa 250 ccm	65		32			97
59	Poul Olsson	Nimbus 750 ccm	65		33			98
61	Aage Iversen	BSA 500 ccm	65	65	27			157
62	Karl Andersen	Ariel 500 ccm	145		36			181
71	Francois Cantalupo, Frankrig	Jonghi 125 ccm	740	5	190			935

»Kaptajn« Jens Rasmussen:

Man kører ikke Monaco-løbet alene med håndtaget . . .

Jens Rasmussen, Kastrup, der var en slags uofficiel kaptajn for det danske hold undervejs, fortæller om den danske indsats i Monaco-løbet:

— Vi startede tirsdag morgen fra Fortunstræde, hvor DMU's præsident, fabrikant N. K. Pedersen, ønskede os lykke på rejsen, og kørte 13 cykler i kortege til Korsør. Fra Kiel fortsatte vi i kortege til Hamburg, hvor en del af os overnattede, og hvor vi om aftenen var ude at se på nattelivet i St. Pauli, der ikke forekom os at være spor krigspræget.

Næste morgen stod vi tidligt op og kørte ved 8-tiden direkte til Arnhem, hvor vi tilbragte næste nat, og som efter min mening er en af de smukkeste byer i Europa. Vi kunne ikke undgå at bemærke atmosfære-forandringen, da vi kørte fra det hærgede og kyniske Tyskland ind i det venlige, smilende Holland, hvor danskere er hjerteligt velkomne. Der havde vi — tre bornholmere, Svend Schultze, Poul Bøgehøj fra Odense og jeg — en dejlig aften, men næste morgen stod vi meget tidligt op for at holde aftalen om at møde de øvrige danske kørere kl. 12 ved hovedbanegården i Bruxelles. De var der alle, da vi kom, med undtagelse af Orla Knudsen og Aage Andersen, der var blevet et kvarter forsinket, og vi kørte samlet hen til startstedet i Rue Fansfort for at finde ud af, hvordan vi lettest slap ud af byen. Vi kunne dog have sparet os de bekymringer, for næste morgen viste ruten gennem byen sig at være fint afmærket med hvide pile. Da vi havde fået cyklerne mærket, gik nogle i seng, andre var lidt ude at se på byen, og for én af dem blev det så sent, at han sov over sig næste morgen.

Nå, vi kom godt af sted, klarede hurtigt de 54 km til Mons og fortsatte endnu 141 km til Reims. Jeg fulgtes hele

vejen med Poul Bøgehøj, der kørte en splinterny Ariel Twin, men min gamle Rudge kunne sagtens klare de 75-80 km/t, vi kørte. Efter Reims var der 121 km til Troyes, noget mindre til Langres og 65 km til Dijon, som vi nåede lige ved mørkets frembrud. De følgende 197 km til Lyon kørte vi i mørke, men holdt 100 km/t hele vejen på den fine landevej og kom en halv time for tidligt til Lyon. Godt det samme, for det kneb lidt med at finde kontrollen, indtil vi fik en cyklerytter, der var sent ude for at få lidt natlig træning, overtalt til at være master for os.

I Lyon var der som ved de øvrige tidskontroller et 200 m langt frifelt før kontrollen. De første 180 m måtte vi gerne holde med cyklen, men denne måtte ikke berøre det gule felt inden for det 20 m brede kontrolfelt førend den fastsatte tid, så vi satte cyklen fra os og gik hen til kontrollen, hvor vi fik vore ure stillet. I Lyon, hvorfra vi startede efter tre timers hvil, der efter min mening gjorde mere skade end gavn, fordi man ikke havde lyst til at spise og nærmest faldt sammen, begyndte løbet omsider for alvor, idet vi straks uden for byen kom ind i Alperne. Og inden længe befandt vi os på de serpentin-veje, der satte kørerne på den virkelige prøve. Ved siden af de 536 km, vi havde foran os, tog de hidtidige 708 km sig ud som en søndagstur.

De første 100 km til Valence var nogenlunde. Derefter skulle vi køre 65 km ad biveje til Die midt inde i Alperne og derpå ad hovedvej til Digne, hvor vi skulle passere et pas, som man havde advaret os meget imod. Og advarslerne var ikke overdrevne. Det var på denne tur, Schultze og hans Savolea væltede 15-20 meter opad en skrænt i et hårnålesving. Vi havde tidligere lagt mærke til, at han kørte meget stærkt, idet

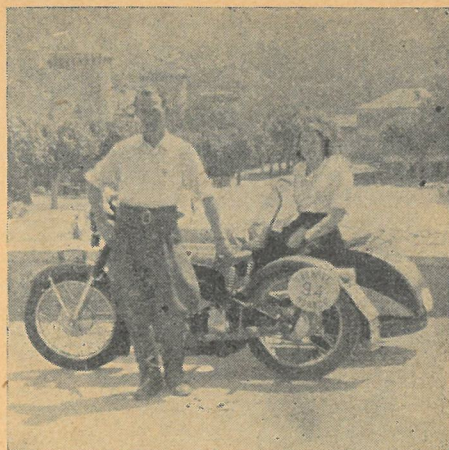
han på en stejl bakke nedad, hvor Poul Bøgehøj og jeg kørte de sædvanlige 75-80 km/t, overhalede os i en sådan fart, at det så ud, som om vi andre stod stille. Det fik Poul Bøgehøj til fornøjethed at bemærke:

— Det er wild-west, det her!

De følgende 114 km fra Digne til Draguignan var de værste på hele turen, for 85 af dem bestod udelukkende af serpentinveje, og på denne strækning op over bjergene havde jeg ikke rigtig luft nok til at følge med Poul Bøgehøj. Heldigvis holdt vi en sådan fart, at vi havde fire minutter tilovers ved ankomsten til Draguignan, og resten af løbet — 56 km til Grasse og andre 56 km til Monaco — gik af sig selv.

Hele vejen fra Nice til Monaco var der sort af mennesker, som hyldede alle kørerne, men så snart vi havde underskrevet kontrolbogen, skulle vi i gang med bremse- og accelerationsprøve. Denne måtte være overstået på tre minutter, inden næste kørers ankomst, så det gik slag i slag. Prøven foregik på den måde, at man skulle holde på en streg med et hjul på hver side af strengen, køre 100 m frem, vende om en pæl, der i tre meters afstand var omgivet af en pælerække, returnere til strengen og bremse op der med et hjul på hver side af den igen. Hver væltet pæl gav 5 points, og hvert sekund, turen tog, gav et point. Jeg brugte 25, hvad de fleste andre — bl. a. også vinderen — gjorde.

Efter denne prøve skulle vi aflevere cyklen på en afspærret parkeringsplads, der bevogtedes af politi og kontrolører, og efter en iskold øl og et stykke kage på et nærliggende hotel blev vi i bil kørt til vort eget hotel. Resten af dagen gik med at bade og se på byen, og mærkeligt nok var vi ikke spor trætte. Om aftenen fik alle, der var kommet pointfri igennem, imidlertid et brev om at møde søndag morgen kl. 7.15 på parkeringspladsen til startprøve, så vi holdt alligevel en pæn sengetid. Startprøven foregik på følgende måde: cyklerne, der ikke havde været til at komme i nærheden af hele natten, blev trukket til startstedet,



Henry Toftegaard og hans kone, den eneste danske kvinde, der har gennemført Monaco-løbet, omend som passager.

hvorefter rytteren skulle lukke op for benzinen, starte og køre 10 meter frem, og den tid, dette tog, var igen en form for strafpoints. Jeg brugte 22 sekunder, mens vinderen, der kørte BMW, klarede sig med 8 sekunder. Poul Bøgehøj kunne ikke få sin maskine startet og blev jaget væk efter et minuts forløb med 100 strafpoints.

Endelig fulgte den egentlige prøve, et bjerg-race, som kom helt bag på os. Vi skulle køre 15 km på 18 minutter, men distancen var opdelt i to lige lange baner med vidt forskelligt terræn, og kørerne skulle have samme tid for hver etape. Hvert sekunds forskel gav 10 points, og det lykkedes mig at score 1190 points på denne tur ved at tabe



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

cyklen, da en anden dansker overhalede mig. Vinderen, som vi allerede tidligere havde bemærket på grund af hans koldblodighed, slap pointfrit gennem prøven.

Klokken 12 var der så cocktail-party, hvor vi ikke fik spor at spise eller drikke, men til gengæld en masse taler, som vi ikke forstod et ord af, bagefter rodeo på byens torv og endelig præmieuddeling. Hjemturen foregik gruppevis, men nogle af os kørte over Grenoble, hvor vi beundrede denne universitetsbys valnøddetræer og svævebane, og Reims for at besøge Svend Schultze i Sisteron. Han viste sig at have fået kravebensbrud og andre kvæstelser, men var allerede i god bedring, og jeg hører, at han senere fik besøg af to landsmænd, direktør Norregaard og direktør Petersen, SAS, der begge var overmåde hjælpsomme mod ham.

Ved hjemkomsten til København havde vi kørt 5000 km, og for mit vedkommende havde jeg lært, at færdslen i Frankrig og Belgien afvikles anderledes hurtigt end herhjemme, at man dernede forstår at respektere hovedvejene, at de to vigtigste ting i et Monaco-løb er motorcyklen og kontrolbogen, at cyklerne skal være fuldstændig i orden ved starten, og at man ikke kan køre Monaco-løb alene på gashåndtaget. Der skal også omtanke, hjerne og taktik til. Heldigvis klarede danskerne sig fint, og vi blev hyldet for vor store deltagelse. Når vi ikke placeredes bedre, skyldtes det først og fremmest manglende sprogkundskaber. Men sikken en tur! Jeg gjorde den gerne om igen med det samme og anbefaler sportskammerater landet over at tage med næste år.

Jens Rasmussen.

Oktantallet stadig for lavt, siger olieekspert

Udtalelse af Esso-laboratoriernes chef, overingeniør P. Gregers Jensen.

I sidste nummer gengav MOTOR & SPORT det angreb, som en tysk specialist, ingeniør P. Kloske, har rettet på benzinkvaliteten. Han påstod, at benzinen har for stort et svovlindhold, og at fordampningskurven for benzinen er for høj og først slutter ved 220 grader celcius. Dette forhold skulle forårsage fortyndelse af smøreolien, idet de svært fordampelige stoffer når forbi stempelringene ned i krumtaphuset, hvor oliefilmen afvaskes, hvad der resulterer i utilstrækkelig smøring. Den høje fordampningskurve var ifølge Kloskes foredrag også årsag til den hyp-pige banken med deraf følgende ødelæggelser i motorerne, medens det store svovlindhold skulle medføre unormalt slid, idet den forbrændte svovl virkede stærkt angribende. I anledning af disse angreb på den mellemøstlige benzin udtaler chefen for DDPAs laboratorier,

overingeniør P. Gregers Jensen, til »Esso-bladet«:

— Jeg har nøje studeret disse angreb på benzinenes kvalitet, som stammer fra et foredrag, der er holdt af en tysk ingeniør P. Kloske. Jeg kender ham ikke, men kan ikke tro, at han nogen sinde særlig har beskæftiget sig med benzin- og olieproblemer. Hele angrebet bygger jo i øvrigt på forholdene i Vest-Tyskland, hvor automobilreparatorerne har fremsat klagerne og givet benzinen skyld for unormalt slid på motorerne. Men det er helt forkert umiddelbart at overføre kritikken på danske forhold. Hvis kritikken er berettiget, baserer den sig i alt fald udelukkende på kvaliteter, der aldrig har været indført her i landet.

— Jeg er den første til at beklage, at vi ikke i dag kan importere benzin med tilstrækkelig højt oktantal, fortsætter overingeniøren. Men det er ikke importørernes skyld. Det er handelsministe-

riet, som ønsker at holde importen på kvaliteten oktan 70-72 af valutamæssige grunde, skønt der efter min bedste overbevisning ikke er nogen reel besparelse heri. Men det skal vi ikke komme ind på her. Den benzin, der importeres til Danmark i dag, er i overensstemmelse med de internationale forskrifter for en første klasses motorbenzin, når man ser bort fra oktantallet.

Angrebet er møntet på den mellemøstlige benzin, men dens egenskaber er, på de punkter, hvor pjecen sætter ind, i det store og hele de samme som den amerikanske benzins af tilsvarende kvalitet. Selv om råolierne ikke skulle være ens, er det med de moderne raffineringsmetoder, hvorefter man fremstiller benzin, muligt at udligne eventuelle mangler. Det lave oktantal, vi er henviset til at bruge, giver ganske vist bankning i motorerne, men ikke mere med den mellemøstlige benzin end med den amerikanske, og svovlindholdet har aldrig efter de analyser, jeg har foretaget, ligget over det internationalt anerkendte maksimum 0,10 pct. Jeg kan give Dem nogle analysetal for benzin-kvaliteterne på det danske marked før og efter krigen. De vil af denne tabel også se, at vi ikke engang tilnærmelsesvis har nået de 200 grader celsius, som man ellers regner for maksimum.

		Svovl-	Destillations-	Oktan-
		procent	kurves slutning	tal
1. termin	1939	0,05	192° C	70,5
2. »	1939	0,08	192° C	70,5
1. »	1949	0,04	190° C	72,0
2. »	1949	0,02	194° C	70,0
1. »	1950	0,05	192° C	72,0
2. »	1950	0,04	191° C	72,5

Hvis der findes danske motorreparatører, som mener, at det er benzinen, der medfører det store slid, kan skylden ene og alene lægges på det lave oktantal, der også efter min mening er for ringe:

Må jeg få ordet

Da vore m/c-boldspillere har anket over arrangmentet ved midsummerstævnet i Vinderød den 25. juni, tillader jeg mig på holdets og SOMK's vegne at forespørge:

— Når man engagerer et hold til at spille m/c-bold ved et stævne, kan man så forlange entré af spillerne, fordi de er villige til at gøre arrangørerne en tjeneste?

— Når arrangørerne er uheldige og ikke kan stille med flere hold, kan de så dele det fremmodte hold ved at supplere det med 2 mand uden m/c i mål?

— Hvem stod som arrangør af stævnet?

Felix Andersen,

Søborg og Omegns Motor Klub.

Motorløb i Charlottenlund

Det er nu afgjort, at motorklubbernes banefond afholder løb på Charlottenlund Traverbane den 13. august som planlagt. Dagens hovedbegivenhed bliver Elektroløbet, hvor Svend Aage Engstrøm stiller op til start for at forsvare sine to aktier i den fornemme pokal. Blandt hans konkurrenter vil være en anden »veteran«, Svend Aage Sørensen, men anmeldelsesfristen udløber først den 5. august. Dagens program omfatter endvidere standard- og sidevognsløb, men i begge klasser skal de deltagende maskiner bære normal lydpotte — af hensyn til beboerne omkring banen.

258 KM I TIMEN

Amerikaneren Stanley S. Sayres har på Washington-søen i USA forbedret Sir Malcolm Campbells motorbådsrekord, sat på Lake Coniston i England 1939, fra 228 til 258 km i timen.



Udstødningsrør til alle mærker. — Ventil og ventilstyr. — Kædehjul og Kickstartdele. — Rå kædehjul. — Tandkrans på lægges. — Håndtaggummi. — Fodgummi.

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361 Helgolandsgade 13 . København V.

Eva 6621

Dansk andenplads i det nye rallye

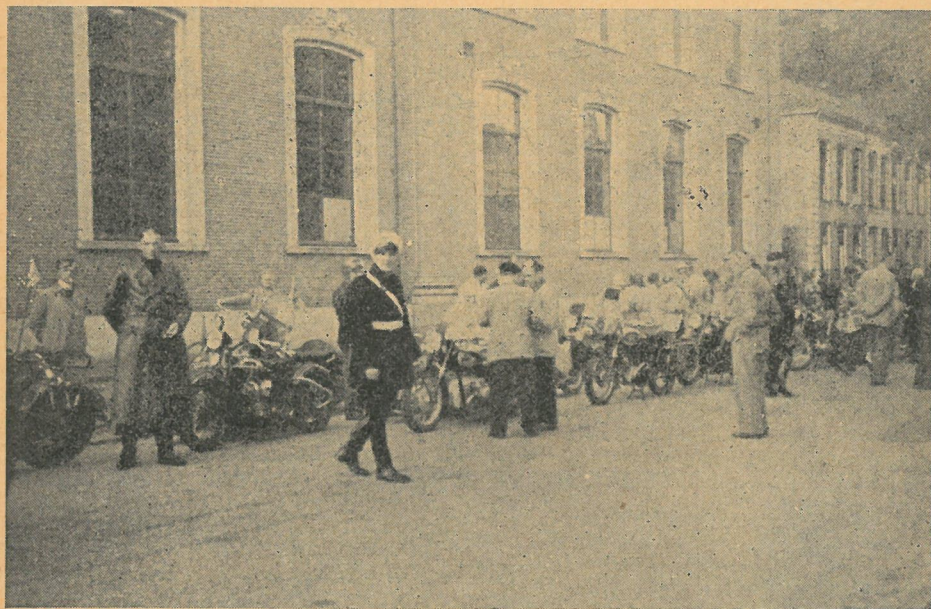
Niels Oluf Christensen fra Søborg fortæller om sine oplevelser på turen til Holland.

IKKE mindre end 17 danske maskiner med tilsammen 29 kørere og passagerer deltog i FIM's internationale rallye til Groningen i Holland den 7. og 8. juli, og det lykkedes os blandt 54 deltagere fra England, Italien, Frankrig, Belgien, Schweiz og Luxembourg at opnå en andenplads med 16.150 points på den 1600 km lange distance. Italien vandt med 17.200 points.

De danske deltagere kørte til Groningen hver for sig. Jeg fulgtes dog med en anden Velocette-kører, John Havnbo, og i Sønderborg samlede vi en tredje dansker, der kørte Jawa, op. Turen fra Sønderborg til Holland var slem, da det regnede det meste af vejen, og det kneb for os at holde balancen på de berygtede, sorte landeveje i Tyskland. I Hamburg kom jeg bort fra de to andre kørere og ventede, ind-

til jeg blev klar over, at de måtte være taget videre. Så kan det nok være, at Velocetten fik kniven — med kurs mod Bremen, og det lykkedes mig at indhente dem ved en benzintank uden for Bremen. Her havde Jawaen fået vrøvl med karburatornålen, og da klokken i mellemtiden var blevet 11 om aftenen, forekom situationen os alt andet end lys. Tankstationens indehaver var imidlertid en rask mand, som på stående fod drejede en helt ny nål, og så gik toget videre mod Holland, stadigvæk i silende regn.

Da vi hen på morgenkvisten nåede den hollandske grænse, havde de andre vist mere lyst til at sove, men jeg fik dem på bedre tanker og med til en lille, hollandsk by, hvor vi spiste morgenmad. Medens vi sad fordybet over den, hørte vi den



De danske kørere venter på at køre ind i Assen i procession.

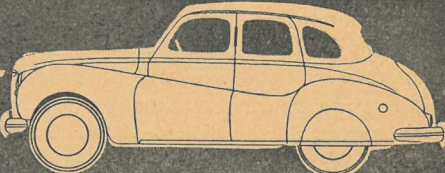
sjældne lyd, en Nimbus-motor er i udlandet. Vi for ud og standsede et par af vore landsmænd, der også havde Groningen som mål. Den ene af dem viste sig at være Frederik Asmussen, som har et godt tag på orientering; han fik lov til at overtage hvervet som master, og selv om Holland forekom os at være uendeligt stort med de mange bebyggelser og med det trættende murstensveje, gik det godt fremad.

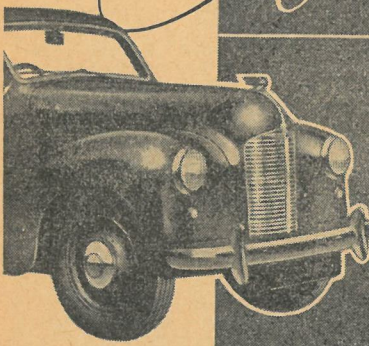
Den første kontrol efter militærpolitipatruljen ved den hollandske grænse fandt vi i Breda, hvor hver af os fik overrakt en flot kuvert med turistbrochurer, et glimrende Hollandskort og hotelanvisning. I Rotterdam, målet på næste etape, blev vi også vist hen i en meget eksklusiv restaurant, der ligger lige ved tunnellen under Maasfloden, og da vi havde stillet den værste hunger, kløede vi på igen, denne gang mod Amsterdam, idet vi dog lagde turen hen forbi badestedet Scheve-

ningen — dog uden at føle os hjemme i luksusatmosfæren der. I Amsterdam fik vi så den første søvn efter overnatningen i Sønderborg, og ærligt talt trængte vi stærkt til en lille en på øjet efter at have klareret de 927 km i eet stræk.

Næste morgen fortsatte vi til Horne og Hyppolotushof, hvor vi i øvrigt hilste på den meget elskværdige formand for Commission International de Tourisme Motocyclist, belgieren Stienlet, som fortalte os, at turen næste år ville gå til Italien, og videre over dæmningen til Harlingen, Leeuwarden, hvor der også var kontrol, og Groningen. De to sidstnævnte steder skulle vi være til en bestemt tid, men der var udmærket tid til reparationer etc.

I Groningen blev vi budt velkommen af formanden for den hollandske motorunion KNMV, G. Joh. Bruinsma, der duperede os ved at tale både engelsk, tysk og fransk, og der hilste vi på mange interessante køreere fra andre lande, bl. a.

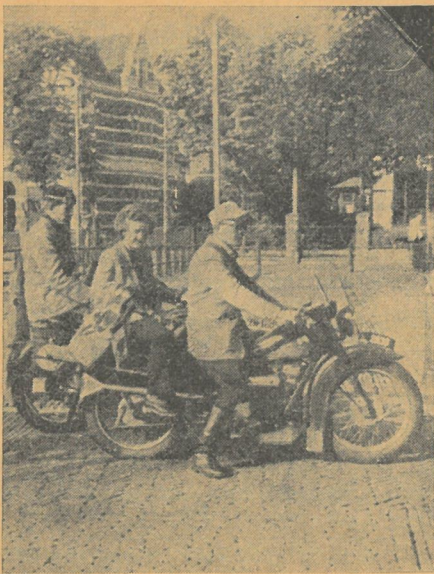





A. 40 DEVON — Den er rummelig og kraftig — udstyret med 40 HK. topventilet motor, hydro-mekaniske bremses og uafhængig affjedrede forhjul, soltag, varmeapparat og dugtjerner. Den har lige sat 36 nye hastighedsrekorder for standard-udstyrede vogne.

A. 70 HAMPSHIRE — Austin dækker navnet på Europas største automobilfabrik. A 70 har en 70 HK. topventilet motor, ratgear, 3 personers forsæde og praktisk indbygget værktøjsskab i bagklappen. Den leveres med soltag, varmeapparat og dugtjerner.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER AKTIESELSKAB
 ODENSE Tlf. 172 • KØBENHAVN C. 14,301.10.862 • AARHUS Tlf. 82 00 • AALBORG Tlf. 11 98 • ESBJERG Tlf. 22 23



En af de Nimbusser, der deltog i det internationale rallye til Groningen.

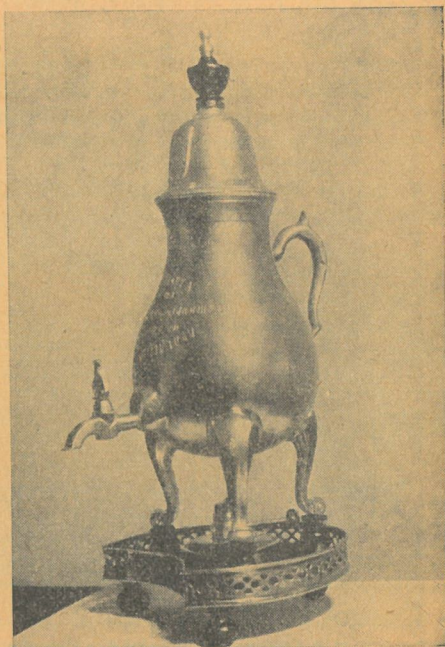
en midaldrende italiener, der havde taget turen helt fra Milano til Groningen på en stor 1000 ccm Ariel for at se sønnen Felice Benasedo starte næste dag i tt-løbet, hvor han først kørte en letvægter og senere en 500 ccm Guzzi-racer. Ved banquetten blev Danmark hyldet for den talstærke repræsentation, og Hans Johansen, der er formand for Frederiksberg Motor Klub, modtog på de danske deltageres vegne den flotte pokal, som nu står i Fortunstræde.

Om aftenen kørte vi i rutebil til Assen by, der i anledning af tt-løbet var festligt illumineret, og hvor tusinder af mennesker var på gaden. Foran rådhuset musicerede et stort orkester i sorte uniformer samt 20 kvindelige trommeslagere i hvide kjoler, der tog sig flot ud i projektørlyset, og efter en reception på rådhuset kørte vi — stadigvæk i rutebil — tt-banen rundt. Nu var vejret endelig blevet fint, og godt det samme, for ude ved banen fandt vi flere hundrede biler og motorcyklister

parkeret, og flere tusinde mennesker havde forberedt sig på at overnatte på stedet for at få en ordentlig plads næste dag. På hjemturen til Groningen besøgte vi en lille kro og havde nogle hyggelige timer, inden vi gik til køjs.

Næste morgen kørte vi i sluttet trop til Assen, hvor vi så tt-løbets deltagere ligge og køre rundt i byens gader på deres grand prix-racere. Vi kørte den 16,6 km lange bane rundt med master i spidsen og blev mødt med venligt bifald, og derefter indtog vi vore reserverede pladser blandt de andre 100.000 tilskuere. Må jeg i den forbindelse nævne, at hollænderne gav os en enestående fin service.

Selve tt-løbet skal jeg ikke sige meget om, udover at der blev kørt stærkt. I letvægtsklassen, der havde 30 deltagere og kørte 7 omgange, altså ca. 115 km, lå tophastigheden helt oppe på 147 km. Englænderen A. J. Foster, der med Velocette vandt 350 ccm-klassen, nåede op



Den flotte andenpræmie, som de danske kørere erobrede, og som nu står på DMU's kontor.

på 178 km/t, og i 500 ccm-klassen, der blev en dobbelt triumf for de italienske Gilera-kørere, var tophastigheden ikke mindre end 193 km/t. Resultaterne blev:

125 ccm: R. Buffo (Mondial) 57.27.2, G. Leoni (Mondial) 57.27.3, G. Matucci (Morini) 59.28.3. — 350 ccm 15 omg. eller 247 km: A. J. Foster (Velocette) 1.44.23.7, G. E. Duke (Norton) 1.44.56.1, W. Lomas (Velocette) 1.46.03. — 500 ccm, 18 omg. eller 297 km: U. Masetti (Gilera) 2.0.43.2, N. Pagani (Gilera) 2.1.16, H. Hinton (Norton) 2.3.1.

Hjemturen gik fint, selv om Havnbos Velocette nåede at løbe sur. Og jeg skal til slut opsummere de erfaringer, som turen til Groningen, der blev en stor oplevelse for alle de danske deltagere, gav mig: husk regnvejrstøj. Vær klar over, at fjedrende bagstel er en uhyre fordel. Lær før starten din cykle at kende tilbunds. Forsyn den med nye dæk og vær ikke bange for at skifte olie ofte. Topolie er en nødvendighed ved de store hastigheder. Og gør alt for at lære sproget!

Niels Oluf Christensen.

Ny Axel Ketner-service

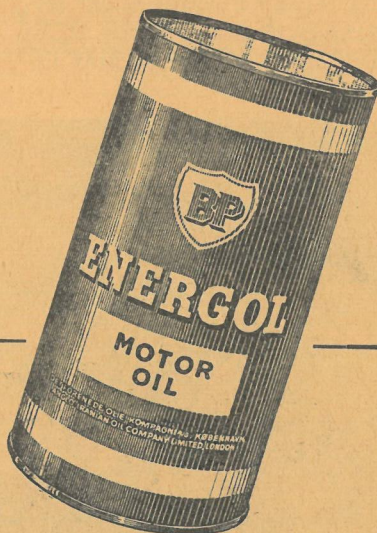
Firmaet Aksel Ketner har etableret en ombytnings-service på Lucas elektriske anlæg, foreløbig omfattende dynamoer, startere, strømfordelere, magneter og regulatorer, monteret på alle gængse vogn- og traktormærker årgang 1939—50 med Lucas standardudstyr. Denne service arbejder på den måde, at en gammel starter, dynamo etc. ved indsendelse enten til den sædvanlige forhandler, det lokale Lucas-depot eller til firmaet på Nørrevold ombyttes med et tilsvarende aggregat, der er genopbygget til samme standard og udførelse som nye, men til en pris, der ligger væsentligt under.

Endvidere har firmaet sikret sig repræsentationen for Wilkson elektriske prøvesæt, der er fremstillet i samråd med Lucas-fabrikkerne, og som foruden en udførlig vejledning indeholder alt det, der er nødvendigt til en hurtig afprøvning af det elektriske udstyr på person- og lastvogne samt traktorer.

ENERGOL motorolie giver Deres
motor mere liv og længere liv



TEKNIKKENS TRO TJENER



BP OLIE-KOMPAGNIET $\frac{A}{S}$

De nye modeller:

TO NYE ENGLÆNDERE

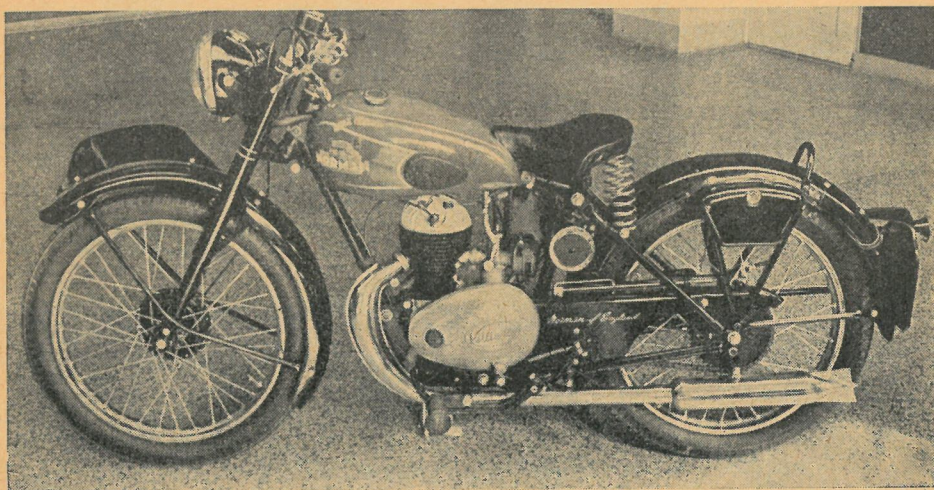
BEMÆRKELSESVÆRDIGT sent har den berømte Ariel-fabrik i England, som ellers har mange års erfaringer med flercylindrede motorcykler, udsendt sine første Twin-modeller. De hedder KH og KG og er konstrueret af fabrikens chefkonstruktør Val Page, som tilsyneladende har været særdeles heldig.

Den nye Ariel kaldes officielt en trial- og scramble-maskine, men er i virkeligheden en regulær væddeløber, hvilket Poul Kalør nok skal vise, når han får sin maskine, det første eksemplar af modellen, der kom til Danmark, trimmet rigtigt. Motoren er på 498 ccm, har et kompressionsforhold på 6,8:1 og — ved 6000 omdrejninger/min. — en tophastighed på 170 km/t, hævder fabrikken.

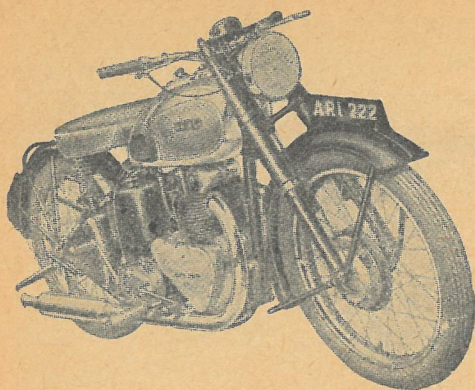
Twin'ens stel er noget kortere end den berømte Red Hunter's, benzintanken er mindre, og karburatoren har specielt oliefilter. Magneten er en BTH-racermode, og de tre laveste gear lig-

ger meget nær hinanden, både bogstaveligt og udvekslingsmæssigt. Boringen er 81,5 mm og slaglængden 95 mm, og top og cylinder er af aluminium. Af øvrige tekniske data skal nævnes: baghjuls-dækstørrelse 400×19, forhjul 300×21, gummisaddel, løftebøjler på for- og bagskærm, eet udblæsningsrør, som er bøjet helt ind under maskinen for ikke at komme i vejen ved styrt, og beskyttelseskugler på såvel koblings- som bremsehåndtag. Prisen på maskinen, som Poul Kalør vil deltage i det norske grand prix på Gardermoen med, er 5320 kr. «på gaden».

Bygningen af denne maskine betyder ikke, at Ariel har standset fabrikationen af 1-cyl. maskiner. Competition, som regnes for en af verdens hurtigste scramble-cykler, fremstilles således stadig, og af den store 4-cyl. model er netop kommet en Square Four, som er endnu mere strømlinet end forgængeren — og ligesom denne forsynet med en motor på 1000 ccm.



Den fikse Norman med 197 ccm motor.



Den nye lækre Ariel Twin.

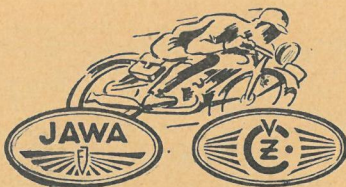
En anden, engelsk maskine, man vil lægge mærke til i den kommende tid, er »Norman«, som har opnået stor popularitet i sit hjemland takket være sin store driftsøkonomi, gode køreegenskaber og fikse udseende, og som sikkert også bliver populær herhjemme.

Norman har en specialkonstrueret ramme af fineste stålør. Den særlige

konstruktion har gjort det muligt udelukkende at anvende lige rør og undgå bøjninger, og det giver rammen en enestående styrke. Forgaflen er teleskopgaffel af specialkonstruktion med glimrende affjedring.

Maskinen er ret stor af en letvægter at være — en 197 ccm 2-takts motor på 7,5 hk. Alligevel vejer cyklen kun 94 kg, idet man har anvendt aluminium overalt, hvor det lod sig gøre, uden at styrken formindskedes. Boringen er 59 mm og slaglængden 72 mm. Der er tre fremadgående gear, fodgear, indbygget i blok med motoren, og et jævnstrømsanlæg på 6 volt 35 watt med sædvanlig afblændingsanordning ved lygterne. Selve transmissionen sker normalt med kædetræk, og cyklen har speedometer. Maskinens danske forhandler oplyser, at benzinforbruget kun er 2,5 liter pr. 100 km, og at tophastigheden ligger på 80 km i timen. Pris: 2700 kr. incl omsætningsafgift.

De førende Letvægtere



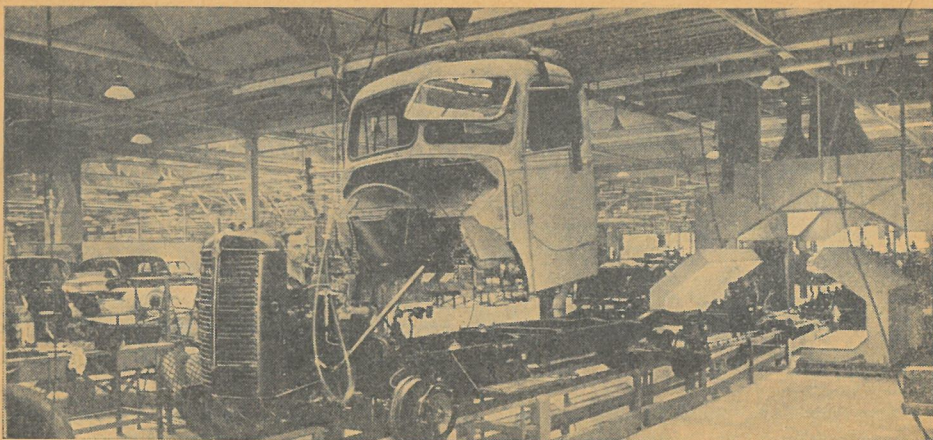
Generalrepræsentant for tjekkisk motorcykleindustri:

ERIK ORTH

Lyngbyvej 36

Sejrøgade 2-4

Central 12372 og 12375



En britisk Bedford-lastvogn samles hos GM i Aldersrogade.

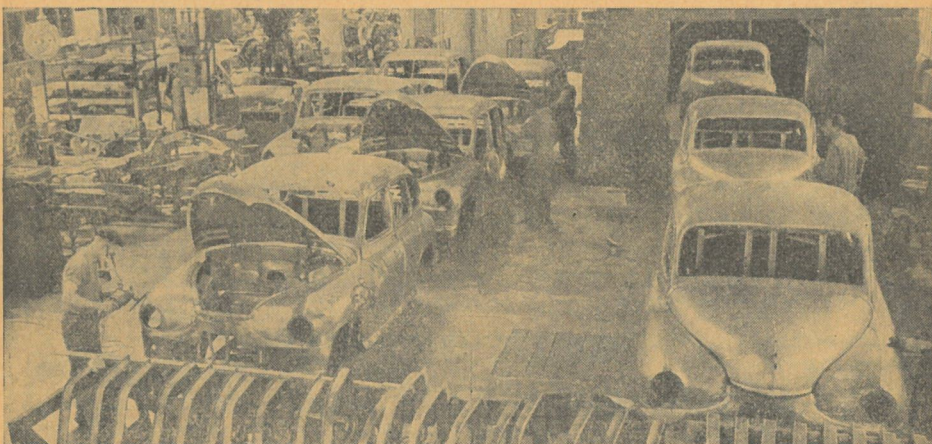
Endnu to samlefabriker er kommet i gang

Samlebåndet ruller hos Nordisk Diesel og General Motors.

SOM den anden af landets store samlefabriker har Nordisk Dieselauto i Sydhavnen optaget en produktion, der er, omend ikke så stor, som fabrikenes initiativrige direktør Jens Yde kunne ønske det, så dog af betydning. I fabriken, der er et datterselskab af Burmeister & Wain, er investeret adskillige millioner kroner, og for øjeblikket beskæftiger den omkring 250

mand med en anslået yderligere beskæftigelse på et halvt hundrede mand den dag, importen af dele til at bygge biler af lempes. I øjeblikket, hvor man kører på sagte fart med nedskåren ration, bygges 10—12 vogne om ugen, medens kapaciteten af fabrikenes maskineri ligger oppe på 30—40 vogne om ugen.

Nordisk Dieselautos fabriksområde omfatter nu ca. 17.000 kvadratmeter,



Vanguard-vogne samles hos Nordisk Dieselauto i Sydhavnen.

hvoraf foreløbig 10.000 er under tag. Fabriken, der gennem de 100 forhandlere og underforhandlere landet over har solgt mere end 5000 Fergusonstraktorer og 15—20.000 tilhørende redskaber, har egen bus- og rutebil-afdeling, gennem hvilke der er leveret Scania-Vabis og AEC-busser.

Også General Motors-fabriken i Aldersrogade har omsider genoptaget fremstillingen af person- og lastvogne, hvilket i øvrigt skete under udfoldelsen af megen festivitas og i overværelse af den amerikanske ambassadør, mrs. Eugene Anderson. Ved denne lejlighed udtalte den administrerende direktør, *Albin Madsen*, håbet om, at den mulighed, der nu gives for levering af dansk fremstillede biler til det danske marked og vore eksportmarkeder, symboliserer en glædelig udvikling henimod normale handels- og forsyningsforhold.

27. august

Hobro Motor Sport's baneløb

aflyst grundet vejarbejde

Til at begynde med vil produktionen på fabriken, hvis kapacitet er 80 biler på en 8 timers arbejdsdag, være begrænset til 15—20 vogne om dagen, men man ser frem til den dag, hvor den store og hypermoderne samlefabrik kan blive udnyttet mere effektivt og tilfredsstillende det store, akutte behov for nye biler. Indtil da må man nøjes med at bygge engelske Vauxhall personvogne og Bedford lastbiler samt tyske Opel person- og lastvogne.

GM-folk på skolebænken



Som et led i General Motors arbejde for gennem nært samarbejde med autoriserede forhandlere og deres serviceafdelinger at dygtiggøre værkstederne og deres personale i trit med tidens stærkt stigende krav, har fabriken i Aldersrogade holdt en række service-møder med stor deltagelse af danske og norske GM-værkstedsledere. Møderne har nærmest karakter af rundbords-samtaler, hvor deltagerne som vist på billedet samles til konference og drøfter alle aktuelle værkstedsproblemer.



LØST OG FAST



FORD TIL SØS

Transporten af nye biler til forbrugerne er et stort problem for de amerikanske bilfabriker, da de færreste købere ønsker at overtage en vogn, som allerede har kørt henimod 1000 km. Man har hidtil klaret sig med jernbanetransport, der dog er alt andet end billig, og ved store lastvogne, som på et specielt stålskelet er i stand til at transportere fire vogne.

Det nyeste nye er en stor 3-etagers pram, der hver uge sejler op ad Mark Twains berømte Mississippi. Den 400 hk store »Commercial Tennessee« går fra Ford-fabrikerne i Memphis, Missouri, om torsdagen og er i St. Louis, Missouri, den følgende mandag morgen. På den måde transporteres op imod 200 vogne med næsten 20.000 slumrende hestekræfter mere end 750 km. 12 mand bor til stadighed på den store pram og fører tilsyn med den dyre last, der omregnet i danske penge er godt 3 mill. kr. værd.

DYR BIL-REKLAME

De tilbagevendende salgs- og reklamekampagner, som går forud for hver ny models introduktion, har et endog efter amerikanske forhold anseeligt omfang. Da således den nye Mercury 1950 blev bragt på markedet i USA, annoncerede man i 1170 byers 1460 aviser, der tilsammen har et oplag på over 50 mill. eksemplarer. 6850 store friluftsklamer i nærheden af 6000 byer agi-

terede for årets sensation, og desuden anvendtes tryksager, demonstrationer, udstillinger, filmforevisninger samt kostbare radio- og fjernsynsudsendelser.

STIGENDE GUMMIPRIS

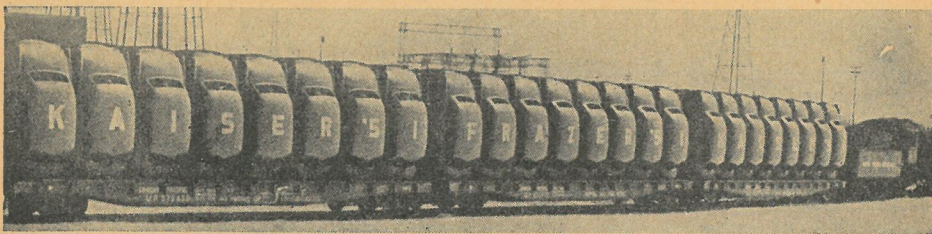
I England er gummiprisen siden 22. juni steget med 12½ pct. som følge af de stigende priser på rågummi.

KLUB FOR UHELDIGE

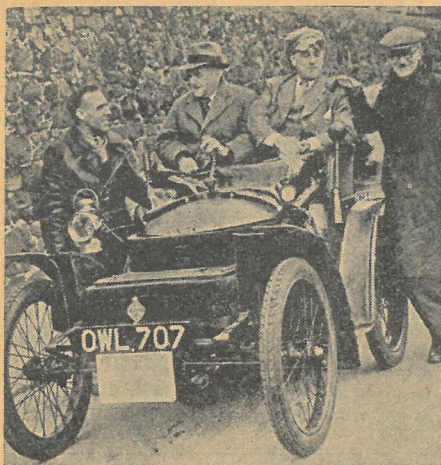
Det har altid været en klam fornøjelse at lande med sin bil i Clearwater floden i det nordlige Idaho i USA, men nu har de uheldige den trøst, at de kvalificerer sig til optagelse i »Halvanden skrænts klubben«. Navnet på den eksklusive forening forklares derved, at man på hovedvej 14, hvor vejen et sted slår et skarpt sving, har en hel skrænt mellem sin bil og floden, og at en lille afvigelse på en halv skrænt er ensbetydende med en forfriskende dukkert i Clearwater. Siden sin start i 1947 har klubben kunnet glæde sig over et stadig voksende medlemstal, som nu er oppe på 110.

INDIEN—UPPSALA

En indisk ornitolog, dr. Salim Ali, er ankommet til Uppsala i Sverige for at deltage i et kursus for fugleekspertter. Han havde foretaget hele rejsen fra Indien til Skandinavien på motorcykle, en stor Indian, og ikke haft eet eneste uheld undervejs.



Sådan kan biler også transporteres — i USA: på højkant med 16 vogne pr. jernbanevogn. Billedet viser nye Kaiser-Frazer-biler.



STILL GOING STRONG

Et par raske englændere, St. J. C. Nixon og Robert McKinnon, har præsteret at køre 1300 km fra John O'Groats Land's End i England med denne Wolseley 1899-model. Vognen kostede i sin tid 5500 kr. og deltog i et 1600 km langt hastighedsløb så tidligt som 1900.

FORD-LEVERANCER

Ford Motor Co. i USA har påbegyndt leveringen af 1800 lastvogne til det amerikanske postvæsen. Det drejer sig om store, 6-cyl. vogne med specialudstyr. Samtidig har det amerikanske færdselspoliti bestilt et nyt parti personvogne til patruljering på hovedvejene.

HONNØR FOR EN SPORTSMAND

Den berømte, britiske motorcyklist *Freddie Frith* er af den engelske konge blevet dekoreret med Order of the British Empire som påskønnelse af den fine rekordliste, han havde lavet, inden han i 1949 vandt verdensmesterskabet i 350 ccm og trak sig tilbage.

CYRIL ROGER PÅ ISBANE

Den kendte, engelske motorrytter *Cyril Roger*, der er en af kanonerne på New Cross-holdet, har meddelt sin organisation, at han ikke vil til Australien i vinter og derfor ikke kan køre på det engelske landshold. I stedet vil han en tur til Sverige og køre isbaneløb, siger han.

SCHRÖDER-SERVICE

Benzinfirmaet Schröder & Schröder i Odense har som en velkomst til turisterne forsynet firmaets benzinanlæg på den fynske del af hovedvej 1 med 8 nationers flag (dansk, norsk, svensk, engelsk, amerikansk, hollandsk, belgisk og fransk) samt udsendt en lille, fiks service-parlør til brug for danske bilister, der kører til udlandet, samt udenlandske bilister, der passerer Danmark.

VERDENS YNGSTE?

Det vakte stor opsigt, da en 7-årig søn af Skive-rytteren Henry Kjærgaard i sidste måned gav opvisning på en motorcykle under et løb i Nordjylland. Endnu yngre var imidlertid en lille fyr, der gav opvisning på en bane i Birmingham med det resultat, at hans far, dirt-track-rytteren George Howard Cole, og baneledelsen idømtes en bøde, og italieneren Raffaele Badoni fra Genua, som her ses med sin lille maskine ved ankomsten til Rom sammen med 3000 andre repræsentanter for de italienske motorcykle-klubber, der deltog i det katolske jubelårs festligheder. Raffaele er 6 år gammel og tilbagelagde de 640 km fra Genua til Rom på tre uger.



DMU opretter rejseservice

- ✧ Hjælp til medlemmerne ved enhver udenlandsrejse.
- ✧ Oversigt over pas-, viserings- og valutabestemmelser.

ALLEREDE for længere tid siden tog DMU's sekretariat fat på arbejdet med at hjælpe medlemmerne ved fremskaffelse af visa og gennemrejse-tilladelse til udlandsrejser. Mange medlemmer har gjort brug af denne service og derved sparet både tid og besvær. Det har imidlertid vist sig, at der blandt vore medlemmer er et stærkt behov for en endnu mere omfattende rejseservice, hvorfor DMU har indledet samarbejde med Atlas Tourist Bureau. Dette samarbejde gør det muligt for os at tilbyde medlemmerne al den hjælp, som et rejsebureau kan yde. Har De brug for billetter til inden- og udenlandske flyveruter, skibs- og jernbanelinier samt busruter (Linjebuss, Continentbus etc.), skal De bruge et hotelværelse i Danmark eller udlandet, eller vil De vide noget om rejseruter og seværdigheder, kan De trygt henvende Dem til vort kontor i Fortunstræde.

Naturligvis kan De også fremover få Deres visa og carnets ekspederet hos os ved henvendelse til os i tide. Og hvis De samtidig meddeler os, hvilke egne eller lande De gerne vil besøge, sender vi Dem brochurer med en mængde værdifulde oplysninger. Vi håber, at medlemmerne i vid udstrækning vil benytte DMU's kontor, når de skal på rejse, og vi håber, medlemmerne også vil gøre deres til, at denne rejseservice bliver så effektiv som mulig — ved at meddele os særlige iagttagelser, om dårlige vejstrækninger, særlige attraktioner etc.

Viseringsbestemmelser.

For de fleste vesteuropæiske lande gælder det, at ind- og udrejse kun er betinget af, at man har gyldigt pas.

Dette gælder bl. a. også for Italien og Schweiz. Ved rejser til Spanien, Tyskland og Østrig kræves derimod visum. Visum til Spanien koster 18 kr. og fremskaffes gennem DMU mod indsendelse af pas, udfyldt ansøgningsformular og vidnesbyrd fra skole eller arbejdsgiver. Østrigsk visum koster 5 kr. og fremskaffes ligeledes gennem DMU ved indsendelse af pas og udfyldt ansøgningskema.

Til rejser til eller gennem Tyskland kræves et visum (permit), der findes i flere former: Transit tur-retur koster 7 kr. og giver ret til to rejser i Tyskland med et ophold på 3 dage hver vej. Det gælder seks måneder. Gentagne transitrejser koster 14 kr. Til fremskaffelse af transitvisa skal DMU foruden passet have en udfyldt ansøgningsformular. Enkeltopholdsvisum koster 14 kr., gentagne ophold 28 kr. Ophold plus transit, der koster 21 kr., er nødvendigt, hvis man skal igennem Tyskland og ønsker at gøre ophold der i længere tid end de ovennævnte tre dage. Til fremskaffelse af visa kræves foruden passet en strafattest fra politiet og to udfyldte ansøgningsformularer. Til ophold plus transit kræves tre ansøgningsformularer.

Alle ansøgningsformularer fås ved henvendelse til DMU's kontor. De skal udfyldes meget omhyggeligt med blok-bogstaver og underskrives, da de ellers returneres. Endelig skal man regne med en ekspeditionstid på 8 dage for hvert visum. Skal De f. eks. til Østrig, må vi have passet og alle nødvendige formularer mindst 14 dage før afrejsedagen for at kunne fremskaffe gennemrejsevisa til Tyskland og østrigsk visum.

Til ovennævnte priser kommer et ekspeditionsgebyr på 1 kr. pr. pas samt — hvis De ønsker passet tilsendt pr. efterkrav — posttilæg. Der findes sta-

dig en del pas, som kun er gyldige til rejser til Sverige og retur. Hvis disse pas skal anvendes til andre lande, må de først af politiet gøres gyldige til »udlandet og tilbage«.

Valutabestemmelser.

Ved rejser til Island, Norge og Storbritannien kan De uden særlig bevilning i banken købe for indtil 2000 kr. af det pågældende lands valuta. Ved rejser til Belgien, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Eire, Portugal, Spanien, Sverige og Østrig kan man købe for indtil 500 kr., og til rejser i Vesttyskland kan man købe D-mark for 150 kr.

Udover disse valutatilodelinger kan motorkørende, der i eget køretøj kører til det sydlige udland, få hollandsk, engelsk, fransk, irsk, portugisisk, græsk eller tysk valuta til benzinindkøb. Den tyske »benzinvaluta« skal man dog sørge for at få i rejsechecks, da man ellers ikke får udleveret benzinkuponer ved indrejsen i Tyskland. Der tildeles

»benzinvaluta« for 150 kr. til hver bil og 75 kr til hver motorcykle.

Ved køb af rejsevaluta skal passet for hver person fremvises og stemples i banken. Det må påregnes, at banken for hver ekspedition beregner sig et ekspeditionsgebyr på 1,50—2 kr.

Ved udrejse fra Danmark må man ikke medføre fremmed valuta, som ikke er stemplet i passet. Der må højst medføres 100 danske kroner og ikke i større sedler end tikronesedler. Ved indrejse må ikke medføres mere valuta, end der blev bragt ud.

Udflugter til Paris.

For den, der selv sørger for befordring til Paris, arrangerer Atlas Tourist Bureau's kontor i Paris 2 gange ugentlig bytur i Paris (pris incl. entreer og dansk fører 450 francs + 3 kr., som betales i København). Desuden arrangeres 2 gange ugentlig en natur i Paris til en pris af 2000 francs + 10 kr., prisen inkluderer foruden entreer og fører også de obligatoriske drikkevarer.

Skal De sydpå?

BENYT KORSØR-KIEL RUTEN

Hurtig og behagelig forbindelse med daglig fart i begge retninger.

Afgang Korsør	10.30	Afgang Kiel	10.30
Ankomst Kiel	16.00	Ankomst Korsør	16.00

BILLETPRISER: Enkelttur kr. 23,00, dobbelttur kr. 40,00.
Solomotorcykler kr. 10,00.
Automobiler efter vægt, ca. kr. 35,00.

Pladsbestilling og nærmere oplysninger på DMU's kontor og

P. JØRGENSEN & CO., KORSØR . TLF. 6 og 666

En udflugt til Versailles med dansk fører koster 600 francs + 3 kr.

Hvis De bestiller Deres værelse i Paris gennem D.M.U. (gode, billige hoteller i Latinerkvarteret), kan De endvidere vederlagsfrit gøre brug af den service, som kontoret i Paris kan yde Dem.

Pas på de sorte.

KDAK har udsendt en lille, kombineret advarsel og vejledning m.h.t. kørsel på de tyske veje, hvoraf mange er belagt med de berygtede sorte basalt-brosten. Sedlen anviser også omkørsel de steder i Slesvig, hvor der foregår store vejarbejder i sommer, og den fås på KDAK's kontorer landet over.

Korsør-Kiel-ruten, der genåbnedes i år, har allerede været benyttet af mange af vore medlemmer. Ruten besejles hver dag af komfortable moderniserede skibe. Der spares både tid og besvær ved denne sejlads, motor-kørende fra Sjælland undgår store-

bæltsfærger og sparer 250 km kørsel. Bådene ankommer så tidligt til Kiel, at man uden anstrengelse kan nå Hamburg (100 km fra Kiel) eller Bremen (230 km) samme dag. Hvis man foretrækker et længere »fremstød« kan man køre til den hollandske grænse, der ligger 380 km fra Kiel. Ruten har endvidere forbindelse med hurtigtog både i Kiel og Korsør.

Java-grunden overdraget

Grosserer Erik Orth har overdraget DMU en strandgrund ved Smidstrup Strand vest for Gilleleje. Grunden er beliggende for enden af Poppelvej helt ned til stranden og er velegnet til camping. Alle medlemmer af klubber under DMU er velkomne til at opsøge dette åndehul ved Kattegats friske kyst.

Grunden bliver nu nøjagtigt afmærket, og muligheden for opstilling af toiletter og indlæg af vand undersøges. Nærmere besked vil fremkomme i MOTOR & SPORT.

Benzinpriserne i udlandet pr. 1. juli 1950.

		Danske kr. pr. liter
BELGIEN:	Priserne varierer indenfor de forskellige zoner.	
	5,00—5,15 belg. francs (alm. kval.)	kr. 0,69—0,71
	5,35—5,50 belg. francs (spec. kval.)	» 0,74—0,76
ENGLAND:	Priserne varierer indenfor de forskellige zoner.	
	3 s. $\frac{3}{4}$ d. — 3 s. $1\frac{1}{4}$ d. pr. gallon ($4\frac{1}{2}$ liter)	» 0,66—0,67
FRANKRIG:	Priserne varierer indenfor de forskellige zoner.	
	45,40—49,10 francs	» 0,90—0,97
HOLLAND:	Priserne varierer indenfor de forskellige zoner.	
	35,1—35,5 hdl. cents	» 0,64—0,65
ITALIEN:	116 lire (alm. kval.)	*) » 1,33
	126 lire (spec. kval.)	*) » 1,45
NORGE:	86 norske øre (alm. kval.)	» 0,83
	90 norske øre (spec. kval.)	» 0,87
SCHWEIZ:	0,60 schweizer francs	» 0,95
SPANIEN:	4,25 pesetas	*) » 1,21
SVERIGE:	74 sv. øre i alle importhavne (Göteborg, Malmö, Stockholm o.l.)	» 0,99
	Højeste pris i fjerntliggende egne 80 sv. øre	» 1,07
TYSKLAND:	0,55 vestmark	» 0,91
ØSTRIG:	1,88 schilling	*) » 0,51

*) Kurs for rejsevaluta.

SPORTEN I JULI

7000 til terrænløb ved Køge.

Ikke mindre end 7000 mennesker overværede terrænløbene på den hidtidige moto-cross-bane i Sædder ved Køge. Dagens mest dramatiske styrt indtraf i solo a-klassemens slutheat, hvor Ejvind Hansen, Ejlstrop, styrtede og blev liggende ved siden af sin maskine. Han slap dog uden alvorlige skrammer og kunne senere deltage i et parløb. Resultaterne blev:

Solo A: 1. Kn. Nielsen, Århus, 2,08,1.
2. Lennart Svensson, Karlskrona, 2,08,3.
3. Stig Lindahl, Karlskrona, 2,16,2.

Solo B: Helmuth Carlsen, Helsingør, 4,45,3. 2. Joerges Bagger, København, 4,48,6. 3. Karl Åge Egelund, Skævinge, 4,53,2.

Det almindelige sidevognsløb vandtes af Josef Koch, København, i tiden 2,25,1. Nr. 2 blev Erik Greve, København, 2,25,6 og nr. 3 Johs. Hansen, Odense, 2,26,4.

Et parløb med seks deltagende par vandtes af Stig Lindahl, Karlskrona, og Kuno Johansson Landskrona, i tiden 10,46,1. Nr. 2 blev Lennart Svensson, Karlskrona, og Svend Smith, Keremunde, 10,55. Svend Edvin Nilsson,

Landskrona, og Ejvind Hansen, Ejlstrop, blev nr. 3 i 11,13,2.

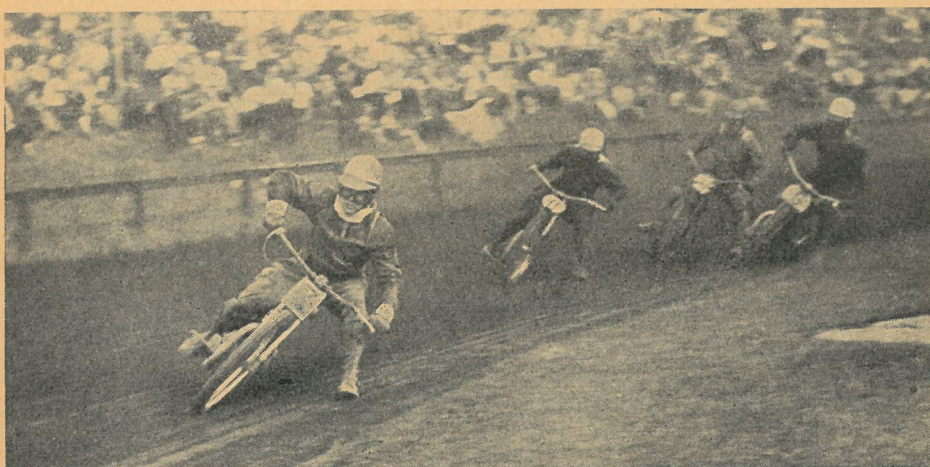
Sidevognshandicap: 1. Johs. Hansen, Odense, 2,28,3. 2. Kr. Krestensen, Århus, 2,32,8. 3. Erik Greve, København, 2,33.

Endelig vandt i et udskilningshandicap Karl Åge Egelund, Skævinge, 2,58, med Falle Jensen, Jyderup, på andenpladsen i tiden 2,58,1.

Baneløbet på den nye bane ved Sæby.

Det var med nogen skepsis, man så hen til åbningsløbet på den nye bane ved Sæby, idet arbejderne stadig gik og arbejdede til løbet skulle begynde kl. 13.30. Nå, men dagen oprandt, og det blev et knagende godt løb. Der blev kørt usædvanlig hårdt på de gode slagger, ingen støv og ingen huller. Der deltog ca. 30 ryttere fra hele landet, to nordmænd og to svenskere. Svenskeren Folke Bjørnqvist viste fin kørsel og satte den første banerekord.

Løbene afvikledes hurtigt og præcist, hvilket ikke mindst skyldes Hans Damborg og flere klubkammerater fra Aalborg, der viste en usædvanlig hjælpsomhed ved arrangementet og derved



Irving Irvinger kører i Gentofte fra — fra venstre — Jørgen Petersen, Eskild Carlsson og Orla Knudsen.

bidrog stærkt til den succes, løbet fik — både blandt de 6000 tilskuere og i pressen.

HJP

12.000 så Morian vinde i Næstved.

Baneløbene i Næstved den 2. juli overværedes af henimod 12.000 mennesker og fik et fint forløb. Morian Hansen forbedrede banerekorden til 1.21 og dominerede ekspertklassen ved at vinde to af dens tre heats foran englænderne Bill Kitchen og Cyril Brine, medens Orla Knudsen måtte se sig henvist til fjerdepladsen. Morian fik 8, Bill Kitchen 7 og Cyril Brine 3 points. Til gengæld forbedrede sidstnævnte rekorden for flyvende start til 1.18.

I ekspertmatch B opnåede Kiehn Bertelsen 8, Rune Larsson 7 og Aage Andersen 2 points, medens Rune Larsson vandt handicappet foran Orla Knudsen. Begge havde 40 meters forspring for Cyril Brine, der blev nr. 3, mens Bill Kitchen udgik efter styrt.

Specialklassen, der fik et dramatisk forløb, idet Hans Hansen, Næstved, tog en del styrt, blev vundet af Ejvind Petersen med 7 points foran Hans Hansen 5 og Oluf Elsborg 3 pt. Standardklassen gik til Sverige, repræsenteret ved Stig Lindahl, der slog Ejvind Hansen og Robert Rasmussen. Hans Hansen vandt

det blandede handicap foran Ejvind Petersen og Ejvind Hansen, i en udfordringsmatch kørte Orla Knudsen og Kiehn Bertelsen dødt løb, og et pokalløb blev vundet af Aage Andersen.

Dansk deltagelse i hollandsk speedway.

8. og 9. juli deltog Uno Jensen og Jørgen Petersen i hollandske speedway-løb. Lørdag den 8. kørtes på Speedway-Rijswijk, den Haag, hvor der er teglbelægning, i elektrisk belysning. Danskerne deltog i to heats med følgende resultat:

I: 1. Jørgen Petersen, 2. W. Hermarij, 3. van Aartsen, 4. Uno Jensen. — II: 1. Co Boef, 2. J. Bosman, 3. Jørgen Petersen, 4. Uno Jensen. Co Boef havde dagens bedste tid, 1.19, i klubkampen før pausen, mens hans og Jørgen Petersens vindertider var henholdsvis 1.20 og 1.22. De to danskere blev i deres heats sat op mod de bedste hollændere fra klubkampens to hold — Windmolens og Vliegende Hollanders.

Om søndagen kørtes på Olymp. Stadion i Amsterdam, hvor danskerne deltog i to heats med følg. resultat: I. 1. G. Jonker 1.25.1, 2. Uno Jensen, 3. Jørgen Petersen, 4. A. Hartman. — II: 1. Co Boef 1.20.5, 2. Jørgen Petersen, 3. H. Dammers, 4. Uno Jensen. På denne bane havde van Aartsen dagens bedste tid 1.20.2, der ligeledes fremkom i klubkampen Vliegende Hollands-Faijencoord-Tijgers.

3 danskere med i Nybroloppet.

Orla Knudsen, Aage Andersen og Irving Irvinger deltog i Nybroloppet den 9. juli, hvor resultaterne blev: Ekspert A: Helge Brinkeback, Norrköping, 1.13.9, Irving Irvinger 1.15.5, Dick Weider, Linköping, 1.18, Orla Knudsen 1.18.9. — Nationskampen: E. Frederiksen, Norge, 1.41.4, Gösta Zanderholm, Sverige, 1.44.7, Orla Knudsen 1.47.1 og Helge Brinkeback, Sverige, 1.41.9, Aage Andersen 1.45.5.

Tommy Price blev slået i Växjö.

I speedwaytävlingarna på Växjö motorstadion den 16. juli fik verdensmesteren Tommy Price, England, bank



Egon Walther — og i sidevognen hans broder — vandt i foråret NVMK's trial trods denne grøftetur.

af såvel nordmanden Leif Basse Hveem som svenskeren Olle Nygren. Disse to opnåede henholdsvis 14 og 12,5 points, mens Tommy Price nøjedes med 12. Orla Knudsen nøjedes med en 12. plads — med 5 points.

4 svenskere med i verdensmesterskaberne.

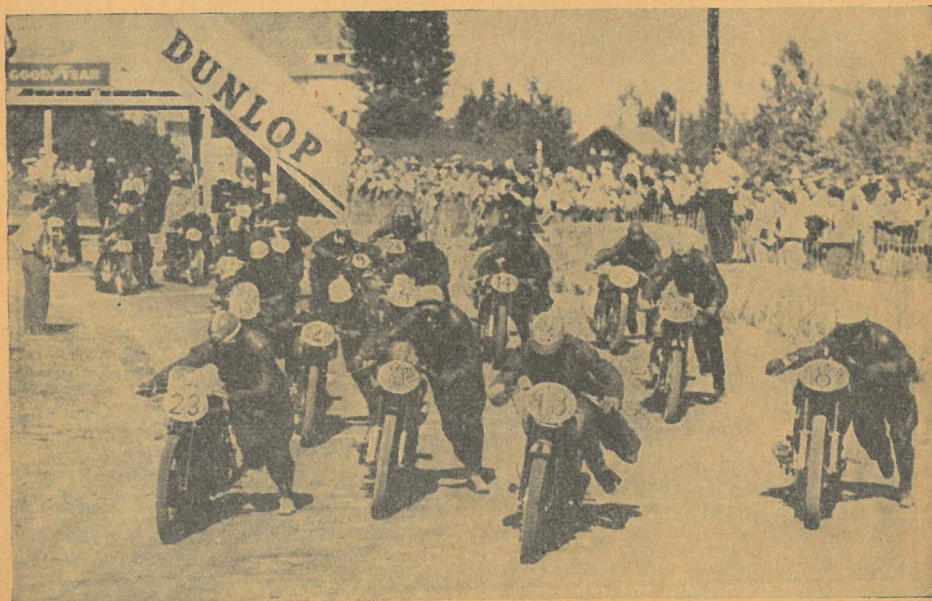
Ikke mindre end fire svenskere er stadig med i kampen om verdensmesterskaberne i speedway. Det drejer sig om Olle Nygren og Sune Karlsson, der den 25. juli skulle køre i henholdsvis Southampton og Glasgow, samt brødrene Bertil og Eskild Carlsson, der skulle køre henholdsvis i Newcastle og Cradley Heath ved Birgmingham den 31. juli.

Olle Nygrens værste modstandere: de australske landsholdskørere Ken le Breton og Merv Harding samt de britiske 1. divisionskørere Ron Mason og Bob Oakley. — Sune Karlssons: Fred Williams, Alan Hunt og Jack Young. — Bertil Carlssons: Henry Long, Frank Lawrence, Wilf Plant og Junior Bainbridge. — Eskild Carlssons: Eric Williams, Vic Emms, Phil Clarke og Ken Sharples.

Dobbeltsejr til Sv. Aage Sørensen i Hedemora.

Det internationale tt-løb i Hedemora ved Stockholm blev en meget stor triumf, for Svend Aage Sørensen. Skønt han havde adskillige uheld med sin maskine og måtte arbejde det meste af lørdag nat med at skifte motor, præsterede han at vinde begge de internationale racerklasser, både 350 og 500 ccm, og ikke for ingenting blev han i svenske blade bagefter udnævnt til Nordens fartkonge.

Svend Aage Sørensen havde kun taget sin Norton-maskine med til Sverige og startede først om lørdagen med en 350 ccm motor. Han beherskede løbet lige fra starten og førte det gennem alle 25 omgange à 7,2 km foran britiske og svenske konkurrenter. På 21. omgang brød danskerens stel sammen, og han blev tvunget til at nedsætte farten, sådan at hans farligste modstander, Ragge Sundqvist, slap forbi, men på de sidste to omgange kom Svend Aage igen, og hans sejr var sikker nok — omend kun på fire sekunder. Svend Aage forbedrede banerekorden til 129 km/t.



Fra starten til 500 ccm klassen i Hedemora tt. Forrest til højre Svend Aage Sørensen (8).

I 500 ccm klassen tog Bigge Berggren føringen foran Svend Aage Sørensen og Peppis Nielsson, men på anden omgang faldt danskeren tilbage til sidstepladsen på grund af vrøvl med tændrøret, men efter depotbesøg vendte han frygtelig tilbage, og resten af de 30 omgange jagede han de øvrige kørere. Da halvdelen af løbet var kørt, havde han kun tre mand foran sig — Evert Carlsson, Kuno Johansson og Bertil Andersson. På 24. omgang fik Svend Aage signal til at komme i depot og få tanket, men han fortsatte ufortrødent og viste sig at være stærkest i slutspurten.

I midgetklassen skabte Robert Nellemann traditionen tro dramatik ved, da han blev blanded af grus og støv fra en konkurrents vogn, at køre mod en brokonstruktion med sin bil. Denne blev knust, og Robert Nellemann slyngedes ud på vejbanen — heldigvis uden at komme noget alvorligt til. Robert Nellemann havde ellers opnået de bedste træningstider, og han var ved at overhale favoritten Åke Jönsson, da uheldet skete. Resultaterne blev:

500 ccm tt: Svend Aage Sørensen, Norton, 1.41.04.2, Kuno Johansson, Triumph, 1.43.03.6, Bertil Andersson, AJS, 1.44.16.6, Albert Vertriest, Belgien, Triumph, 1.46.56. Derefter fulgte Ragge Sundqvist, AJS, Leif Samsing, Velocette, Thorleif Andreassen, Velocette, Eibel Hansen, Danmark, AJS, og Poul Kalør, Danmark, Ariel.

350 ccm tt: Svend Aage Sørensen, Norton, 1.26.41.7, Ragge Sundqvist, AJS, 1.26.45.5, W. Gerber, Schweiz, AJS, 1.26.45.5, Bertil Andersson, AJS, 1.28.29.5, Thorleif Andreassen, Velocette, 1.29.08, Valter Bergström, Finland, AJS, 1.30.

Midgetcars: Åke Jönsson, Effyh, 35.47.5, Fred Geitel, Finland, Cooper, 37.28.4, Eiler Svensson, Linkøping, Effyh, 37.33.

Campingpladser i Norge.

NMK's Osloafdeling har sendt os en brochure om klubbens tre campingpladser ved Oslo. Norgesrejsende kan få brochuren på kontoret i Fortunstræde.

HARPO's STADSVOGN

Den berømte komiker Harpo Marx, der også uden for scenen er fuld af skæg, kom engang kørende til millionæren Alexander Woolcotss landsted for efter indbydelse at tilbringe en weekend der. Han ankom under øresønderrivende larm i en klassisk Ford T, og værten, der overværede hans ankomst, spurgte undrende:

— *Hvad i alverden er det dog for noget?*

— *Min stadsvogn, svarede Harpo.*

— *Stadsvogn, hvilken stad?*

— *Pompeji, selvfølgelig.*

Sporten i august

Til verdensmesterskaberne i moto-cross, der afvikles i Skillingaryd i Sverige den 20. august, er anmeldt seks nationer. Det engelske hold, der må anses for storfavorit, kommer til at bestå af J. C. M. Avery, G. W. Beanish, G. J. Draper, B. W. Hall, W. Nicholson og W. J. Stocker, alle BSA, E. R. Sheney, D. S. Evans og H. H. Lines, Ariel, P. H. Alves, Triumph, B. G. Stonebridge, Matchless og G. Ward, AJS.

Den 27. august køres Norges grand prix for motorcykler på Gardermoen flyveplads. Gardermoracet 1950, som løbet kaldes, arrangeres af Norsk Motorklubbs Osloafdeling efter FIMs internationale regler. Løbet køres på en 4,5 km lang betonbane mod solen, er kun åbent for solomaskiner og afvikles i følgende klasser: indtil 125, 350 og 500 ccm, der kører henholdsvis 2, 5 og 5 omgange, 350 ccm racer og 500 ccm racer, der kører henholdsvis 20 og 25 omgange. Udførlige propositioner fås hos DMU.

I dagene 17.—21. august arrangerer Royal Motor-Union i Liege et stort motorcykle-championat i form af et turistløb Liege-Milano-Liege og Liege-Annecy-Liege. DMU står ligeledes til rådighed med propositioner derfra. Endelig køres det 25. 6-dages trial i England i dagene 18.-24. september, og det giver DMU også gerne nærmere oplysning om.

Flyvning:

Luftens motorer er mere sindrige, end de ser ud til at være

Sindrig installation kontrollerer luftkonditioneringsystemet. — Ørepropper til beskyttelse mod supersoniske lydfrekvenser. — Fra 300 til 2500 hk pr. motor. — Fra vand- til luftkøling. — På vej til jet-motorerne.

NÅR den moderne flyvepassager sidder i en behagelig lænestol og kikker ud af kabinevinduet, strejfer blikket motorgondolen på den hurtige 4-motors flyvemaskine. Imidlertid ved han sikkert ikke, at der indeni aluminiumsdækket foruden en kraftig 2400 hk motor befinder sig et instrument, som ikke har noget med fremdriften af flyvemaskinen at gøre, men som ikke desto mindre bidrager meget til passagerernes komfort.

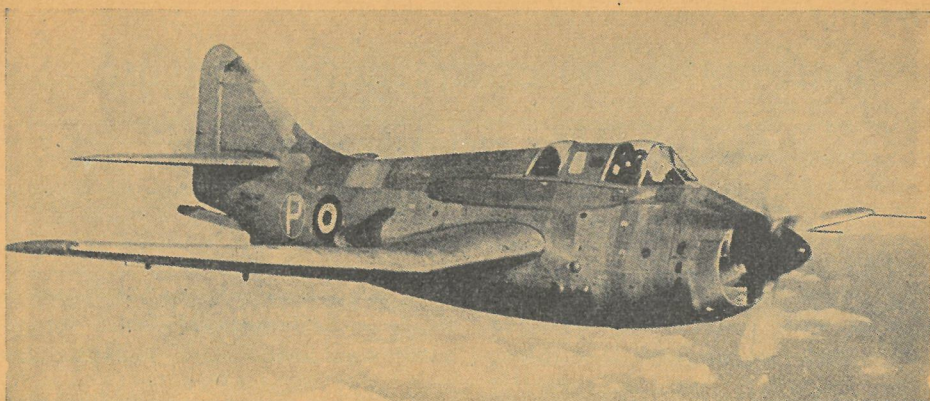
Når man flyver i en højde af ca. 6.500 meter — i et luftlag, som er alt andet end passende for det normale åndedræt — føler passagererne ikke den mindste forskel fra de luftforhold, de er vant til på jorden. De er ikke besværet af kortåndethed eller svimmelhed takket være det gode instrument, man kalder »kabine-kompressor« eller »supercharger«. Apparatet bringer luft til kabinen og holder denne på et bestemt tryk, fugtighedsgrad og temperatur. Ti »superchargers« (installeret i motorerne nr. 1 og 4 i Douglas DC-6 og »Lockheed Constellation«) suger den tynde luft ind og bearbejder denne ved hjælp af ventiler og regulatorer, indtil den er næsten som på jorden. En speciel varmeinstallation, som i troperne erstattes af en køleinstallation, sørger desuden for, at der holdes en passende temperatur; denne anordning reguleres fra panelet i cockpittet, hvor et antal mindre instrumenter og målere angiver luftforholdene inde i kabinen. Naturligvis tilses det, at der

består et vist forhold mellem luften udenfor og luften inde i kabinen. Bagest i flyvemaskinen er der en hovedventil, der automatisk udstøder lige så meget luft, som der indgår i flyvemaskinen.

Flyvemaskiner som DC-6, Constellation og Convair-Liner..... har alle trykluftkabiner, og det siger sig selv, at det er overordentlig vigtigt, at dette luftkonditionerings-system, som spiller en så stor rolle for passagerernes komfort, arbejder tilfredsstillende.

For at tilsikre dette, er der i f. eks. det hollandske luftfartselskab KLM's tekniske afdeling i Schiphol lufthavn et særligt værksted, hvor kabine-kompressorerne regelmæssigt skilles ad og underkastes en minutiøs undersøgelse og desuden en prøveinstallation, hvor effektiviteten kontrolleres.

Ligesom i de store motorprøveværksteder består værkstedet til kontrolring af luftkonditionerings-systemet af to rum; et kontrolrum med et enormt panel, hvorfra man kan følge og dirigere instrumentet under prøven, og et andet rum, der er udstyret på en sådan måde, at en »supercharger« kan udsættes for ganske de samme atmosfæriske forhold som de, der hersker i de meget høje luftlag. Dette rum kan observeres fra kontrolrummet gennem et tredobbelts glaslag. Luften ledes via et rørsystem gennem en kompressor, som får trykket og temperaturen til at stige, en kontrolventil, en køler og en venturimåler for endelig at bringes i cirkula-



Den nye, britiske ubåds-jager Fairey GR-17, der ses her, er forsynet med en helt ny motorkonstruktion, Armstrong Siddeleys Double-Mamba, to gasturbiner, som sidder ved siden af hinanden og trækker hver en propel — i modsat retning.

tion i »superchargeren« på prøvestanden, nøjagtig sådan som luften er i store højder. Fra instrument-panelet kan man kontrollere, om apparatet opfylder de stillede krav. To »supercharges« kan prøves samtidig i installationen. De bringes i bevægelse ved hjælp af en drivende aksel, hvis omdrejningsfart kan varieres fra 1600 til 8000 omdrejninger pr. minut, medens kompressorens kan forhøjes fra 17.000 til 34.000. Det kvantum luft, der suges ind af kompressoren, andrager 1800 kubikmeter pr. time; der arbejdes med et olietryk på indtil 300 lbs., hvilket svarer til et tryk på 250 atmosfærer. Kort sagt alle forhold, som kan indtræffe under en flyvning, såsom hård kulde og tropisk hede kan efterlignes i denne prøveinstallation.

A propos KLM var de første motorer, KLMs flyvemaskiner for 30 år siden havde, anbragt på et efter vore begreber meget mærkeligt sted, nemlig ved siden af piloten, sådan som det ofte er tilfældet i de moderne autobusser. Føreren af flyvemaskinen sad i fri luft ved siden af motoren (en 6 cylindret Armstrong Siddeley Puma) med det resultat, at han navnlig i de kolde vintermåneder var mere eller mindre stegt på venstre side og stivfrossen på højre

side. Ikke desto mindre var det alligevel en fordel, at motoren og føreren af luftfartøjet sad side om side; for eksempel da forbindelsesstangen til gashåndtaget engang gik itu, behøvede piloten blot at stikke hånden ind i motoren og selv betjene spjældet. Imidlertid fremkom allerede i 1924 en kraftigere motor »Rolls Royce Eagle«. Den blev installeret i den Fokker F-7, som foretog den første flyvning til Batavia i 1924. KLM's teknikere forsynede den med en ekstra oliekoeler med henblik på heden i troperne, men uheldigvis svigtede apparatet i et kritisk øjeblik, og flyvemaskinen måtte foretage en nødlanding i nærheden af Philippalis. Året 1925 var revolutionerende i flyvemaskinemotorernes historie; betydningen heraf kan bedst sammenlignes med den ændring, der er ved at foregå på flyvemaskine-propulsionens område fra cylinder til jetmotorer.

I 1925 forlod KLM — som det første luftfartsselskab i verden — vandkølesystemet, der hidtil havde været i brug og gik over til luftkølede motorer; det vejede mindre. I tredive blev Pratt & Whitney motorerne taget i brug af KLM. Sidstnævnte var ikke så tilbøjelige til at komme i uorden som de motorer, der tidligere havde været brugt,

og de bidrog i høj grad til den regelmæssige beflyvning af Amsterdam-Batavia ruten. Pratt & Whitney motorer blev installeret i Fokkerne F-12 og F-18. De havde fra 230 til 480 hk. Ved indførelsen af helmetal Douglas flyvemaskinerne, udstyret med Curtiss Wright Cyclone motorer steg hk til 720. Samtidig indførtes anvendelsen af high grade metal. Siden da er der foretaget en række tekniske forbedringer, således at de 4-motors og 2-motors flyvemaskiner, der for øjeblikket er i brug, er i stand til at udvikle ikke mindre end 2.540 hk pr. motor.

I de forløbne 30 år har man ikke alene anvendt mange motorer, men også mange forskellige systemer har været prøvet, for eks. med hensyn til igangsætning af motorerne. I begyndelsen startedes motorerne af et hold mekanikere på 3 mand. En mand greb fat i et propeller-blad og holdt med den anden hånd fast i sine to kollegaer. Alle tre trak i propellen af alle kræfter for at starte motoren. Samtidig gav de to bageste mekanikere den første et godt skub, for at han ikke skulle blive ramt af den roterende propel. «Rolls Royce Eagle» motoren bragte en forbedring i starte-systemet, idet der på siden var anbragt et startsving, således at motoren kunne stares ligesom en automobilmotor. Den eneste forskel var, at den mand, som drejede startsvinget, måtte hænge i venstre knæ og hånd ca. 1 meter fra jorden. Senere indførte man den såkaldte »startpistol«. Hovedforbindelsesstangen til en af cylindrerne blev bragt i bevægelse ved affyring af en startpistol, således at motoren kunne starte. Nu er den elektriske starter i brug overalt. Gennem de mange år, KLM har bestået, har selskabets teknikere opfundet og indført talrige forbedringer og opfindelser.

En af de bedste af disse opfindelser er sikkert den såkaldte »fault detector«, som blev opfundet længe før den anden

verdenskrig, og som nu findes i enhver flyvemaskine-motor. Grundprincippet i denne opfindelse er, at der, såfremt der opstår brud på en bestemt motordel, frigøres små metaldele, der føres bort med smøreolien. Fornylig har KLM som det første luftfartselskab optaget til prøve et nyt system for udstødningsgassen; dette system er opfundet af Lockheed selskabet. Systemet går ud på, at udstødningsgassen forceres ud gennem små jetstrålerør på hver side af motoren og således hjælper med til at drive flyvemaskinen frem.

HOJTTALER I HORNET

Den hollandskfødte bilkonstruktør John Twaarda, der arbejder for Ford og Packard i USA, har konstrueret en ny folkevogn, som skal være både billigere, lettere og mindre end de hidtil kendte, amerikanske vogne. Han har lavet en brugsvogn, som ventes i handlen næste år. Foran førersædet er indbygget en mikrofon, der ved en kontakt kan sættes i forbindelse med hornet, sådan at dette virker som højttaler. Føreren kan på den måde spørge om vej eller råbe en advarsel, hvis det passer ham.

PRINS BERTIL KUNNE

Den svenske motorprins Bertil havde for nogen tid siden et par gæster boende i sin villa, mens han selv var bortrejst, sådan at gæsterne måtte bruge drosker, når de skulle til og fra huset. En dag skete der imidlertid det, at drosken sank i en græsplæne og kom til at sidde uhjælpeligt fast. Gæsterne fik fat i en anden vogn, og chaufføren spadserede hen til en nærliggende landsby for at hente hjælp hos sine kolleger der. Medens droskeførerne mandsstærke tumlede med den fastkørte vogn, kom prins Bertil hjem, og da han så, hvad der var i vejen, satte han sig ved rattet og havde — som gammel væddeløbskører — vognen på ret køl på mindre end et minut.

Småglimt omkring Goodyearjubilæet, og gummiindustrien

Når vi til daglig betragter motor-køretøjet og dets selvfølgelig anvendelse i det moderne, produktive samfund, skænker de færreste af os *dækkene* en tanke. Og dog er det i ikke ringe grad netop bilgummien, dens opfindelse og udvikling, der så afgjort har bidraget til selve motorkøretøjets næsten eksplosive udvikling frem til det høje stade, det i dag har nået, og derigennem medvirket til at bekvemmeliggøre og effektivisere transportproblemet i det moderne samfund.

Således som selve automobilindustrien og olieindustrien hører til de virkeligt bærende industrier i de automobilproducerende lande, gør også gummiindustrien det. Disse tre, så nogenlunde jævnlidende, industrier har — rent beskæftigelsesmæssigt — haft en så afgørende indflydelse på højnel- sen og udformningen af ikke blot arbejderklassens rent økonomiske og sociale placering i samfundet, men også på hele samfundets — i takt med disse tre industriers udvikling — kolossalt forbedrede levestandard i dette århundredes første halvdel. Enorme pengebeløb er bundet i disse tre industrier. I det efterfølgende skal der gives et lille indblik i, hvor store summer, der omsættes i blot en enkelt gummifabrik, Goodyear, der startedes i 1898 eller to år efter bygningen af de tre forsøgsbiler Duryea, Ford og Haynes, og hvis danske afdeling fyldte 25 år den 4. juli.

I dag er over 72.000 mennesker ansat i Goodyear. De 52.000 arbejder på fabrikkerne i USA, de 20.000 uden for USA. I fabrikkerne i Akron har over 20 pct. af mandskabet været ansat hos Goodyear i 25 år eller mere.

I 1939 kostede det godt \$ 6.000 at

holde hver enkelt af disse 72.000 i arbejde. I dag koster det \$ 9.000 pr. arbejder. Disse penge er investeret i fabrikkerne, i værktøj, i maskiner samt laboratorier. De stærkt forøgede investeringsomkostninger skyldes nybyggeriets fordyrelse og udskiftning til nye og bedre maskiner og værktøj. Selskabets aktier ligger på mellem 45.000 og 46.000 hænder og aktionærerne er jævne og sparsommelige amerikanere fordelt over alle staterne og alle samfundslag.

Da GOODYEAR startedes, skete det med et banklån på \$ 3.500 og \$ 10.000 aktier. Der eksisterede dengang 300 lignende gummi-fabriker, men GOODYEAR var formentlig den økonomisk svagest funderede. Arbejdsstyrken var dengang 10 mand. 600 koncerner har i de forløbne 50 år forsøgt sig indenfor branchen — kun 25 er i dag tilbage.

Den 15. juli kunne Goodyear producere dæk nr. 500.000.000 (incl. traktor- og flyvemaskinedæk). Dagen blev valgt for samtidig at fejre præsident P. W. Litchfields' 50 års jubilæum i GOODYEAR. Forinden man nåede den første halve milliard dæk, havde GOODYEAR i de første 50 år af sin levetid solgt for 9 milliarder dollars.

I 1949 er solgt for lige ved 4½ milliard kr., \$ 636.636.000. Firmaets udgifter opdeles på følgende måde:

Råvareindkøb ca.	320.000.000	\$ (50.3 %)
Lønninger	187.660.000	» (29.5 %)
Bestyrelseshonorar	1.000.000	» (0.1 %)
Skatter etc.	26.635.000	» (4.2 %)
Afskrivninger	20.000.000	» (3.1 %)
Driftsudgifter	61.610.000	» (9.7 %)
Udb. t. aktionærer	11.133.000	» (9.7 %)
Henlæggelser	9.000.000	» (1.4 %)



Et Goodyear kæmpedæk.

Af det store årsbudget endte over 13 mill. dollars eller 91 mill. kr. i onkel Sam's lommer i form af skatter.

Goodyear tegner sig for ikke mindre end en sjettedel af hele verdensproduktionen af gummi, i de sidste 20 år har Goodyear været det mest solgte dæk i Danmark, og samtidig er optaget en produktion af mange andre ting. Her må man tage i betragtning, at der findes mere end 400 forskellige typer og størrelser gummi til almindelige motorkøretøjer, at en 1950-bilmodel anvender 350—400 forskellige former for gummi med en samlet vægt på 32—45 kg, og at priserne på de dæk, Goodyear sælger i Danmark, varierer fra 27 til 6000 kr. pr. stk. De største standarddæk vejer 892 kg eller lige så meget som en engelsk bil, og fremstillingsprisen for hvert enkelt af disse dæk er

den samme som fremstillingsprisen for en amerikansk gennemsnitsbil.

Endelig bør det nævnes, at Goodyears balloner har domineret en mængde nationale og internationale ballonvæddeløb, og at Goodyear under krigen fremstillede Corsair-flyvemaskiner samt reservedele til andre typer. Selskabet har 21 fabrikker liggende spredt over hele USA, 21 udenfor, har egne gummiplantager og bomuldsspinderier — samt agenturer i 117 lande verden over.

Blandt de nye produkter, Goodyear i jubilæumsåret bringer frem herhjemme, er Super-Cushion-dækket, som kører på kun 24 lbs. lufttryk, den berømte sikkerhedsslange Lifeguard, som nu fabrikeres i England, Pliofilm, Goodyears nye luft- og vandtætte indpakningsmateriale samt den nye vidunderlim Pliobond.

Motornyt fra England

I FEBRUAR 1950 nåede totalproduktionen af biler op på 40.694, hvoraf 32.620 eksporteredes. Alene Standard-fabrikken eksporterede 4200 vogne eller 86 pct. af produktionen. Vauxhall co., der i 1949 fremstillede 84.167 vogne eller 9591 mere end i 1948, får i denne måned en ny kæmpebygning, der vil udvide Luton-fabrikens gulvareal med en tredjedel, under tag. Bygningen vil koste 50 mill. kr. og er en del af det udviklingsprogram, der lyder på 200 mill. kr.

TRAKTORMILLIONÆREN Harry Ferguson har fiancieret konstruktionen af en krabbe-vogn, der næsten kan alt med undtagelse af flyvning: køre sidelæns, sejle, forcere pløjemarken m.m. Den har 4-hjulstræk.

DEN nye Bentley Mark VI, der er en »folkeudgave« af Rolls-Royce, er som følge af skattnedsættelser blevet 14.000 kr. billigere, sådan at den nu koster 50.000 kr. eller på gaden ca. 66.000 kr.

UNIONEN OG KLUBBERNE

Glostrup og Omegns Motor Klub

Øvelseskørslen for damer og nybegyndere den 25. juni blev vundet af fru Frederiksen med »Frederik« ved styret. Et godt løb, hvor alle havde ære af deres indsats. Da øvelsen var forbi, spistes der frokost på Avnsøhus. Efter spisningen var der præmiekonkurrence for børnene, og alle børnene fik præmie. Turen gik derefter i samlet trop tværs ind over Sjællands skønne egne til Sorø, hvor aftensmaden skulle indtages på Axelhus. Der blev serveret biksevad, og den smagte åbenbart, idet der efterhånden blev konkurrence. Den vandt Egon med Sv. Ring på andenpladsen. Efter maden gjorde damerne smidighedsøvelser og imponerede alle ved deres energi og dygtighed. Kl. 21.30 var vi igen hjemme i Glostrup. Det var en god dag.

Den 10. eller 11. august har vi aftenur ud i det blå. Bliver det regnvejr den 10., kører vi den 11. Mød op med venner og bekendte. Midt i august, antagelig den 20., arrangerer klubben trials (mesterskaberne for 1950—51). Klubmesterskaberne vil blive arrangeret i forbindelse med en tur for de medlemmer, der ikke deltager i løbet.

Gunnar.

Harley Davidson Klubben

Lørdag den 10. juni fejrede klubben sin 20 års stiftelsesfest, og ca. 100 festglade medlemmer var samlet ude i Vanløse for at fejre begivenheden, der fik et smukt og værdigt forløb. Formanden takkede de medlemmer, som for 20 år siden tog initiativet til HDK's start, og medlemmerne for deres trofasthed, når klubben kaldte. Ligeledes takkede formanden Carl Mortensen, brdr. Friis-Hansen, Banyo og Erik Orth for deres smukke præmier til klubbens jubilæumsøvelse. Alt i alt en rigtig HDK-fest.

Nu håber vi, at ferien er overstået og godt overstået, for lørdag den 5. august har vi en week-end- og badetur til Strøby ladeplads. Start fra Damhustorvet kl. 17 for de af medlemmerne, der har telt og vil overnatte dernede. De øvrige mødes på Damhustorvet søndag kl. 9 med badetøj.

Vi begynder også vore klubaftener, og de første afholdes således: 8. august kl. 20 på Elisborg i Dragør, 22. august kl. 20 på Skovlyst i Hareskoven, 5. september kl. 20 på Greve badhotel. Den 19. september rykker vi igen ud i Vanløse. Sportsudvalget har endelig tilrettelagt en træningsøvelse til lørdag den 26. august, men nærmere herom på klubaftenerne.

Angelo, Kastrup 1913.



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

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

Varene sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon NO 2536

Motorklubben »København og Omegn«

Søndag den 6. august: klub- og bade-tur med start fra Damhustorvet kl. 9. Husk madpakke og badetøj. Lørdag den 19. august kl. 19.30 afholder klubben pakkefest i restaurant Skovbrynet. Hver deltager medbringer en pakke til værdi mindst 1 kr. Festen holdes i samarbejde med Søborg og Lyngby, så mød talrigt op. Søndag den 27. august kl. 9 klubtur ud i det blå. Det er sommerens bedste og billigste tur. Borde, stole, øl og sodavand, snaps og likør medbringer Chr. Bernth. Den dag kommer vi ikke på restaurant. Kaffen laves også på stedet. Madpakken og det gode humør medbringer vi selv.

K.A. Taga 4180.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Månedsmøde den 2. august afholdes på Grasten badhotel. Start fra rådhuspladsen kl. 19.30. Og så har vi arrangeret en dejlig tur den 12. og 13. august. Turen går til Ristinge badestrand på Langeland, og vi venter at se mindst 75 deltagende motorcykler. Vi starter den 12. august kl. 14 fra Vindebyfærgen og kører over Tåsinge til Vemmenæsfærgen og videre fra Rudkøbing til Ristinge, hvor der er en vidunderlig strand med badhotel. Vi har fået lov at benytte salen til soveplads og medbringer kun tæpper. Vi har sørget for billig mad til søndag. Morgenmåltid koster 1,60 kr. og middag 3-4 kr. De medlemmer, der først kan komme om søndagen, kan tage returbillet til

den billige pris. Der bliver ballonkørsel på stranden med præmier.

Den 16. august bliver der atter øvelse med start fra Ryttervej kl. 19. Angturen til Langeland bedes medlemmerne ringe til undertegnede, telf. 2741, ellers Lundsgaard, telf. 2089, af hensyn til maden, der skal bestilles. Såfremt det bliver øsende regnvejr, aflyses turen.

Egon Rasmussen.

Motorklubben »Vestfyen«

Efter lidt stilhed agter vi at køre motorløb på Fangel motorbane den 27. august. Der vil blive kørt med sidevogn og solokørere. Samtidig gør vi medlemmerne opmærksom på, at der stadig er medlemsmøde den første tirsdag i hver måned i Frøbjerg.

M.K.V.

Nimbus Klubben, København

For manges vedkommende er ferien overstået nu, men der er jo en væsentlig del af sommeren tilbage endnu, og der vil tilgå medlemmerne brev snarest muligt om resten af sommerprogrammet. Husk indtil da lejrpladsen. Det er en herlig tur derop, stranden er haderlig, og pavillonen gør jo gavn i denne regnvejrstid. Vi vil nok alle hjælpes ad med at holde justits deroppe og overvåge, at kun medlemmer af klubben får lov at slå telt op.

Sv. Aage Søgaard.

Nordvestsjælland's Motor Klub

Skovturen den 2. juli blev en god tur med fint vejr hele dagen. Der deltog

Stort internationalt

MOTORLØB

på motorbanen ved Kalundborg søndag den 27. august kl. 15.00 med svenske og norske deltagere samt »Morian«, Orla, Kiehn, Uno, Jørgen, Ejvind Petersen, Leif Hirsborg m. fl. kendte køreere.

Standard Løb . Stort Sidevognsrace

Arrangør **N. V. M.**

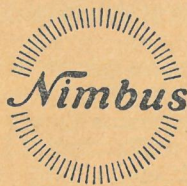
ca. 50 medlemmer, og turen gik til Herlufsholm, hvor den medbragte mad blev spist. Derefter til motorløb på Næstved stadion, og man samledes til slut på Axelhus til spisning og fest sammen med Næstved Motorklub m. fl. Den 27. august arrangerer NVM sit hidtil største motorløb på motorbanen i Aarby ved Kalundborg med både norske og svenske kørere samt hele den danske elite med Morian, Orla og Kiehn.

G.N.A.

Roskilde og Omegns Motor Klub

Der vil blive afholdt fugleskydning i lighed med i fjor, blot med salonriffel i stedet for luftbøsse, i Wolffhechels have søndag den 20. august kl. 9 — med medbragt mad. Der bliver også pilekast, 3 og 5 skuds præmieskydning med mange præmier. Her er formandens og kassererens adresser, som mange har ønsket: fmd. Schelde Hansen, Helligkorsvej 28 B, II th., kasserer Egon Jensen, Fælledvej 24 C, I tv.

Otto Hansen.



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

Sports Motor Klubben

»København«

forsøger igen med træningsbane, og alle interesserede er velkomne. Banen er en 380 m lang græsbane og ligger ved Jægerkroen. Vi starter onsdag den 9. kl. 7.30. Husk klubbens skovtur den 20. august. Sv. Aa. Hansen, Luna 895.

Sports Motor Klubben »Odin«

Som omtalt i sidste nummer af M. & S. vil vor sommerudflugt blive en week-end-tur. Denne går til Rømø. Vi starter lørdag den 12. ds. fra Albani torv kl. 14.30 prc., kører i samlet kortege med master og højtalervogn i spidsen og gør undervejs ophold for at nyde en forfriskning. Efter ankomsten til Rømø nydes den medbragte mad, og der bliver lejlighed til en svingom og måneskinstur inden sengetid. Hjemturen om søndagen vil gå over Løgumkloster, hvor der denne dag er Bartholomeusmarked, som vi vil overvære. Der har indtil nu været ovenud god tilslutning til turen. Skulle der endnu være enkelte, der kunne tænke sig at være med, vil bestyrelsen gøre alt for at skaffe plads.

D. Langæble.

Søborg og Omegns Motor Klub

Træningen i grusgraven viser god fremgang og kørelyst hos deltagerne, og den derved opnåede færdighed skal nok give resultater i efterårets trials. De næste træningsaftener bliver torsdagene den 3 og 17. august. Trial-matichen afholdes søndag den 3. september.

Lørdag den 19. august holder klubben i samarbejde med MKO og LOM en pakkefest i Skovbrynet kl. 19.30. Efter auktionen er der præmieuddeling for trial-træningen og derefter dans. Adgang til festen får man ved at aflevere en pakke ved indgangen — mindste værdi 1 kr.

Vore flinke kørere Frd. Rasmussen, Karl Henriksen, N. O. Christensen, John Havnbø og Erling Sørensen har lige været en tur i Holland, hvor de var med til at skaffe Danmark en andenplads i FIM's internationale rallye.

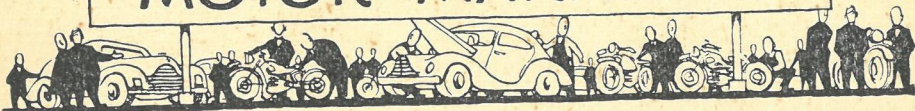
Felix.

FLYVNING TIL NEDSAT PRIS

Alle medlemmer af DMU kan få rundture over København og omegn til fordelagtig pris

Sv. Aa. Søgaard, Classensgade 71, tlf. Tria 1438

MOTOR - MARKEDET



København

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
Reserve dele - Tilbehør



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

Aalborg

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

VELLØV
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

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

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

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant N. K. Pedersen, Vasbygade 54. Tlf. Eva 5068.
Vicepræsident Vald. Hoffmeyer, Valbygaardsvej 26 København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.
Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.
Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 27, Bogen, tlf. 415. Sekretariat: Jernbanegade, Bogen, tlf. 391.
Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52. Aalborg, tlf. 6762. —
Kasserer: Peter Franck, Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekretær: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Ålborg.
Lolland-Falsters Motor Union: Formand Anton Hansen, Maribovvej 35, Sækkøbing. Telf. Sækkøbing 4520.
Sjællands Motor Union: Formand, faktør Poul Rasmussen, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV. —
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Redaktør: Erik Eriksen (ansvarsh.).

Redaktion og ekspedition: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

Annonceekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.

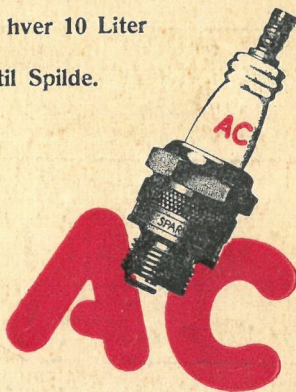
Afleveret til postvæsenet den 31. juli.



Han køber 30 Liter, – men faar kun Glæde af de 27 . . .

Hvorfor det? — Jo, for han kører som saa mange andre
med defekte Tændrør, og derfor ryger let 1 af hver 10 Liter
Benzin uforbrændt gennem Motoren og gaar til Spilde.

Lad hellere Deres Mekaniker kontrollere
Deres Tændrør den Dag i Morgen, og er de
ikke absolut perfekte, saa skift straks til
A C med den diamanthaarde Isolator.



Verdens mest anvendte Tændrør til Lands, til Vands og i Luften!