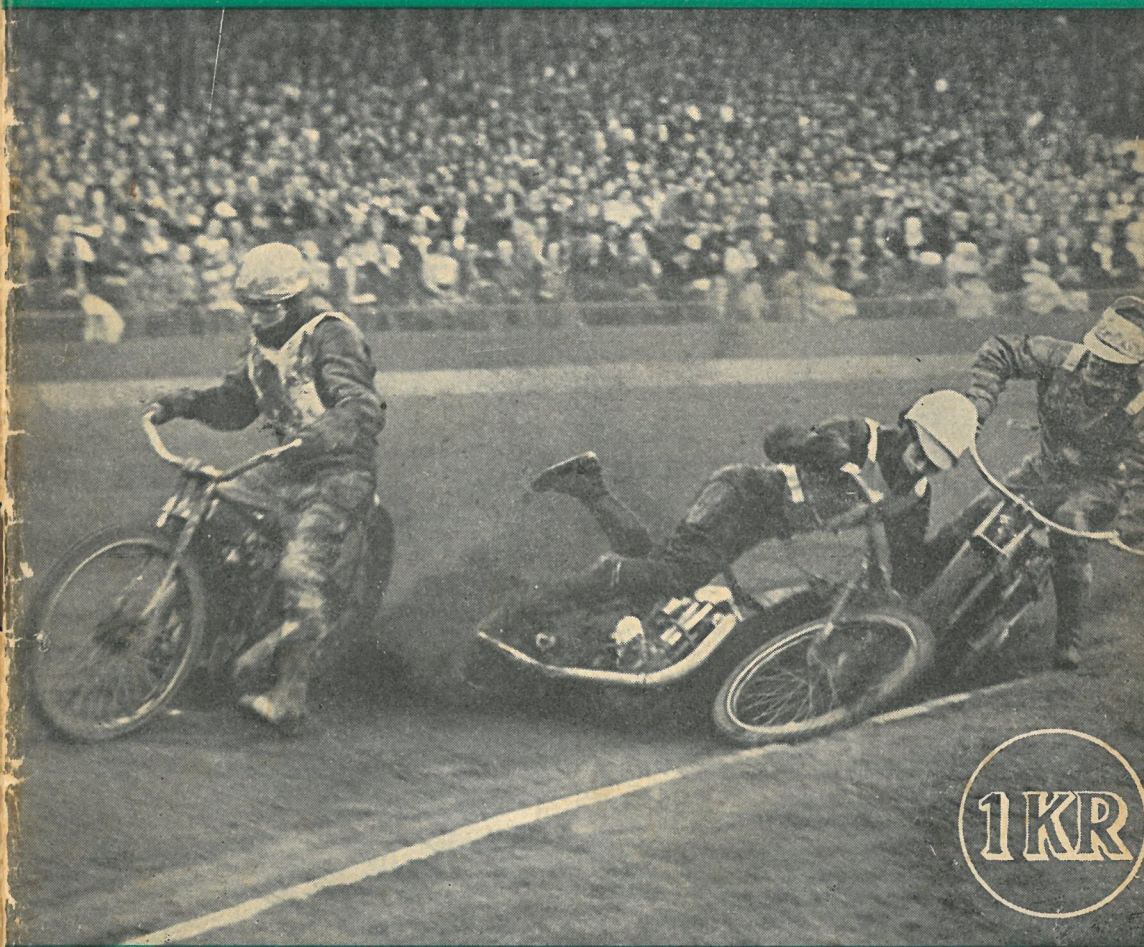


MOTOR OG SPÖRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



1KR

SEPTEMBER

1950

5. ÅRG.

Løbskalenderen

SEPTEMBER

- | | |
|--|-----------|
| 2. Næstved Motorklub
(Junior) | Baneløb |
| 3. Frederiksborg Amts Motor-
klub | Motocross |
| Esbjerg Motor Sport | Baneløb |
| 10. Gladsaxe | Baneløb |
| Korsør og Omegns Motor
Klub | Baneløb |
| Aabenraa og Sønderborg Am-
ters Motorsportsklub | Baneløb |
| Thy Motor Sport | Baneløb |
| 17. Næstved Motor Klub | Baneløb |
| Kolding Motor Klub | Baneløb |
| 24. Nordiske banemester-
skaber i Åbo. | |
| Gentofte | Baneløb |
| Horsens | Baneløb |



OKTOBER

- | | |
|---|---------|
| 1. Sports Motor Klubben Odin
(Danmarks mesterskaber) | Baneløb |
| Motorklubben Slagelse | Baneløb |
| 8. Gladsaxe | Baneløb |
| 15. Søborg og Omegns Motor
Klub | Trial |
| Århus Motor Klub | Baneløb |
| Fyens Motor Sport | Trial |
| 22. Gentofte | Baneløb |
| 29. Motorklubben Vestfyen | Trial |
| BSA Klubben | Trial |

*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

SEPTEMBER

5. årgang

Foran et valg

Vi motorfolk har altid sagt: politik for sig og motorkørsel for sig, hvad enten det gjaldt inden- eller udenrigspolitik. Men det bliver svært for os ikke at tage parti ved det forestående valg. En af de ting, vælgerne skal tage stilling til, er nemlig den afgående regerings forslag om nye afgifter og skatter, der vil betyde en fordobling af vægtafgiften på motorkøretøjer og en forhøjelse af benzin-afgiften med 10 øre pr. liter.

Det nytter ikke vedblivende at stikke hovedet i busken. Vi må desværre give Forenede Danske Motorejere ret, når denne landets største motororganisation med 35.000 medlemmer op til valget har stemplet ministeriet Hedtoft som de motorkørende fjendtligsindet, og vi må ligesom FDM sige til medlemmerne: dette bør give anledning til eftertanke på valgdagen. Vi hverken kan eller skal fortælle vore medlemmer, hvilket parti de bør stemme på. Vi mener ikke engang, at der kan komme noget positivt ud af den forespørgsel, den anden, store motororganisation, KDAK, har rettet til formændene for de politiske partier om deres indstilling til den nuværende og fremtidige motorbeskatning, dertil har vi set alt for meget »valgflask« her til lands.

Men vi synes, de motorkørende vælgere landet over har ikke blot ret, men også pligt til at møde op på vælgermøderne og stille de forskellige folketingskandidater spørgsmål som disse: Vil De, hvis De vælges, være med til at forhøje motorskatterne fra 235 mill. til 296 mill. kr. om året? Er De stemt for bevarelsen af de zonegrænser, der trods den enorme beskatning af motorkørslen gør Danmark til et lukket land for de motorkørende uden for ferietiden? Eller går De ind for en nedsættelse af benzin- og omsætningsafgift samt andre skatter, sådan at hr. menigmands drøm om eget motorkøretøj en dag kan opfyldes? Og vil De gøre Deres til, at forslag fra DMU — f. eks. om samme ret for varemotorcykler som for varebiler til mod betaling af halv omsætningsafgift at blive brugt til privatkørsel — tages alvorligt under overvejelse og gennemføres?

Kan de pågældende politikere ikke give utvetydige svar på disse spørgsmål,

Årets fjerde speedway-match mellem England og Australien, der blev kørt på Wimbledon, blev vundet af England med 62 points mod Australiens 46. Det var Englands 3. sejr i år og 51. sejr ialt mod Australiens 49. Forsiden viser en dramatisk situation fra landskampen. Australieren A. Lawson lægger sig ned foran den anden australier Ron Moore, mens englænderen Bert Roger fortsætter.

så ved vi, hvad vi har at rette os efter i fremtiden — og navnlig den 5. september og på andre valgdage. Vi vil ikke mere stiltiende finde os i, at motorkørsel, der er en betingelse for hele samfundslivet og et uundværligt led i produktionsapparatet, blandt visse politikere anses for at være et bedre og mere taknemmeligt skatteobjekt end f. eks. kaffe. Og vi må have lov til at gøre vore medlemmer opmærksom på, at en gennemførelse af de nye skatteforslag vil koste hver af dem og hver eneste motorejer i dette land flere hundrede kroner om året.

R e d.

Partiernes stilling til motorkørslen

KDAK har stillet flg. samvittigheds-spørgsmål til de store, politiske partier:

- 1) Mener Deres parti, at det er for-svarligt vedblivende at forhøje be-skatningen af motorkørselen, der i sidste finansår gav staten en ind-tægt på ca. 235 mill. kr.?
- 2) Er Deres parti enig i, at motorkør-selen i dag udgør et meget væsent-ligt led i vort samfunds handel og produktion?
- 3) Er Deres parti enig i, at en for-højelse af skatter og afgifter for motorkøretøjer vil medføre alvor-lige konsekvenser m. h. t. forhøjelse af omkostningerne for privat og of-fentlig transport af varer og per-soner?
- 4) Vil Deres parti, hvis der i den kom-mende rigsdagssamling forelægges forslag om forhøjelse af motorbe-skatningen, stemme for et sådant forslag?
- 5) Er Deres parti enig i den principi-elle betragtning, at de indtægter, der tilflyder staten for motorafgif-ter, kun må benyttes til dækning af motorkørselens andel i de løbende vejudgifter?

De fem store partier har besvaret spørgsmålene således:

- Det konservative Folkeparti: 1) Nej.
2) Ja. 3) Ja. 4) Nej. 5) Ja.

- Retsforbundet: 1) Nej. 2) Ja. 3) Ja.
4) Nej. 5) Ja.

Hovedstadens Venstre: Det vil være Dem bekendt, at Venstre aldrig har regnet benzinafgifter og vægtafgift af motorkøretøjer med til luksusbetonede skatteobjekter. Enhver forhøjelse på disse områder vil jo medføre et stigen-de omkostningsniveau til hele samfun-dets skade. Det er Venstres principielle syn, at motorafgifter — i enhver form — kun bør anvendes til forbedringer på det danske vejnet.

Det radikale Venstre: Partiet stemte i sidste rigsdagssamling imod en for-højelse af benzinafgiften. Det radikale Venstre er principielt imod, at man igennem forhøjelser af afgifter af den-ne karakter øger erhvervenes produk-tionsomkostninger og derigennem bi-drager til et stigende omkostningsni-veau.

Socialdemokratiet: Socialdemokra-tiets synspunkt er udtrykt i regeringens forslag, der set som en helhed tilsigter en ligelig byrdefordeling på alle sam-fundsgrupper. Vort parti har fuld for-ståelse for motorkørselens betydning i det moderne samfund, men i den kræ-vende situation, som vort land i øje-blikket befinder sig i, kan benzin og motorkøretøjerne efter vor mening ikke undtages fra den forøgelse af byrderne, som er uundgåelig.



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

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 . København V.

Eva 6621

Sådan erobrede Austin et marked i USA.

Engelsk automobilindustri viste, hvorledes et dollarfremstød skulle gennemføres.

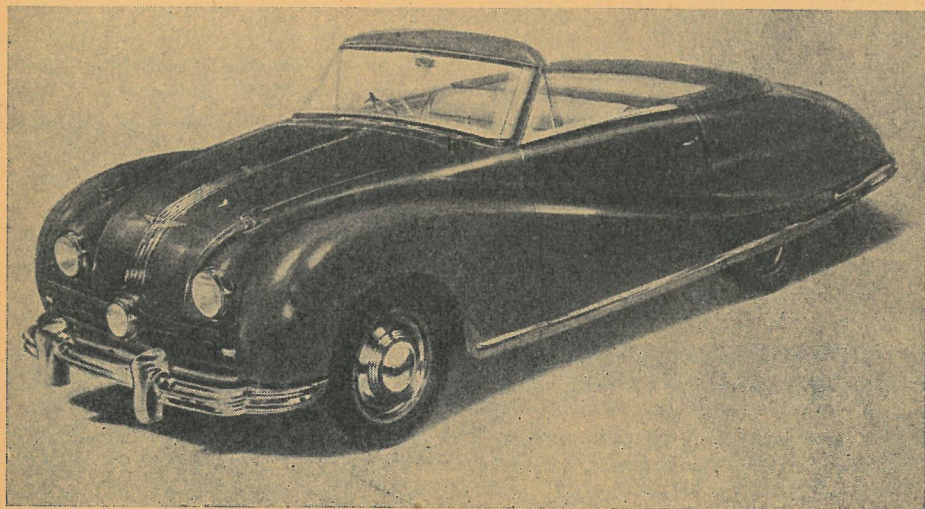
I december 1945 opnåede England det første dollars-milliard-lån. Det var en uundgåelig nødvendighed, hvis landet igen skulle rejse sig efter krigens vunder. Så stort var behovet imidlertid for dollars, at lånet var opbrugt længe før beregnet, og i første halvdel af 1947, kunne England allerede se, hvornår det ville være slut med dollars-ressourcerne. For at genopbygningen ikke skulle standse midtvejs og hele genopbygningsprogrammet dermed blive slået i stykker, kom devisaen for Englands industri derfor meget snart til at lyde: »Tjen dollars eller dø.«

På dette fatale tidspunkt befandt L. P. Lord, bestyrelsesformand og administrerende direktør for Englands største automobilfabrik, *The Austin Motor Company Ltd.*, sig netop på en rejse gennem Amerika. Han havde her ikke svært ved at konstatere, at de amerikanske bilfabrikker endnu ikke var i stand til at tilfredsstille behovet for nye biler

på det amerikanske marked til trods for fabrikernes enorme produktionstal, der dog i nogen grad reduceres gennem strejker, mangel på stål etc.

Han fattede da den dristige idé, at nu var chancen der for den engelske automobilindustri til at vinde indpas på og bide sig fast i det amerikanske hjemmemarked. *Dristig* var tanken, forsåvidt som tidligere bestræbelser i denne retning havde været en sørgelig skuffelse. Der skulle imidlertid sættes ind aldeles omgående, det måtte blive økonomisk »lynkrig« — og den måtte udkæmpes over den bredest mulige front med indsats ikke blot af materiel, men også af en udbredt og bekostelig propaganda. Og med amerikanernes højt udviklede krav til betjeningsmuligheder, service, måtte man samtidig sørge for et vidtforgrenet forhandler-net og et veludbygget reservedelsdepot.

I august 1947 var L. P. Lord i England, hvor han forelagde sine kolleger i



Rekordvognen A. 90 Atlantic Convertible.

bestyrelsen de iagttagelser, han havde gjort og de tanker, han havde dannet sig om mulighederne for et engelsk bilfremstød i USA.

... OG BAGERBØRNE FIK HVEDE- BRØD

Kort efter drog mr. Lord atter tilbage over Atlanterhavet, og med sig havde han et eksemplar af AUSTINs nyeste vogne, den lille AUSTIN A-40, som endnu ikke var kommet i produktion, og af den pompøse AUSTIN A-125, SHEERLINE, som netop var lanceret året før. Det var i sandhed at bringe bagerbørn hvedebrød; men lykken stod den kække bi. Mr. Lords rejse blev virkelig begyndelsen til et af de største, smukkeste og dristigste engelske eksportfremstød efter Krigen. AUSTIN Company var det første europæiske automobilfirma, der havde den — man kunne næsten sige *afsindige* — dristighed at gøre forsøg på at skabe et permanent marked for dets biler i automobilernes land fremfor noget. Det var en uset frejdig opfordring til den kapitalmægtige, veludbyggede, millionproducerende amerikanske automobilindustri at ville tage kampen op mod den i dens eget hjemland.

Det begyndte med, at mr. Lord tre dage efter sin genkomst til U.S.A. lod afholde en reception med fremvisning af de medbragte AUSTIN-modeller. Ret omgående blev der stiftet AUSTIN-selskaber i U.S.A. og Canada, finansiel og reklamemæssig fagkundskab blev straks indforskrevet fra England for at anvise vejene til etablering af en afsætningsorganisation. Og da A-40 i november 1947 gik i masseproduktion, var der i New York dannet en importfordelings- og salgsorganisation med repræsentation i en række stater, idet man vestfra var begyndt at bearbejde markedet med Los Angeles som udgangspunkt.

RESERVEDELENE KOM FØRST

For at kunne opbygge en forhandlerorganisation i et land, hvor de store amerikanske bilkoncerner i forvejen var et indgroet og enerådende begreb med et net af trofaste og måske kontraktlig bundne forhandlere, var AUSTIN klar over, at man på en overbevisende måde måtte gøre staternes automobilforhandlere klart, at der stod *alvor* bag tanken om at føre AUSTIN frem i U.S.A. Det var ikke blot et flygtigt påhit. Man var af den faste overbevisning, at man ville have AUSTIN frem — og man agtede at blive på markedet. Og inden den første AUSTIN var dukket op på de amerikanske highways, førte man for et par millioner dollars reservedele over Atlanterhavet, oprettede et hoveddepot i New York og underdepot i Los Angeles.

At det i højeste grad *hastede* med at gennemføre hele salgsorganisationen vil forstås, når det betænkes, at man kunne forudse, at kun 8—10 måneder fremme i tiden ville den amerikanske bilindustri kunne forsyne det amerikanske marked uden ventetider for bilkøbere.

Det amerikanske marked inddeltes i fem zoner, der voksede frem i følgende rækkefølge: New York incl. østkysten, vestkysten, midtvesten, sydstatene samt central-USA. Da de indførte biler pålægges en importtold på 10 %, og da der også løber en del fragt på bilerne fra England, udviskedes den forskel, der måtte forudses mellem de små engelske biler og de amerikanske ret væsentligt. Bedst konkurrencemuligheder er der i denne henseende på øst- og vestkysten, der ligger ret langt borte fra bilcentret Detroit, hvorfor der løber en del leveringsomkostninger på de amerikanske biler her.

AUSTINs eksportfremstød på det amerikanske marked var ikke nogen bil-

lig historie — og en overgang tegnede det til at blive nogle dyre dollars, bilerne skaffede hjem til England. Således vendte de amerikanske konjunkturer i første halvdel af 1949, og importen af de engelske biler tørrede faretruende ind. Men så kom devalueringen og gav fornyede chancer — og disse chancer bæres fortsat oppe af en tilsyneladende fornyet opgangsperiode med voksende købeevne i den brede befolkning.

REKLAMEPROBLEMERNE I REKLAMENS FOREGANGSLAND

Næppe nogen anden engelsk eksportør ofrede så mange penge på reklamen i U.S.A. som AUSTIN. I lokale dagblade og i kontinentals store gennemgående ugeblade placeredes i løbet af det første år for 400.000 dollars annoncer. For et dollarsfattigt England var det en svimlende sum — men set med amerikanske øjne og på baggrund af de millionbeløb, de amerikanske automobilselskaber ustandseligt øser ud til avertering, var det kun meget beskedent. Men det gav bonus. Efterhånden som forhandlerorganisationen byggedes op, gik denne annoncering over til de lokale blade og tidsskrifter for derigennem at yde de lokale forhandlere mere direkte støtte. Også i dette øjemed har man taget radioreklamen med i propagandaen.

I begyndelsen appellerede man i reklamen kun til de familier, som havde brug for en »second car« ved siden af den store amerikanske, altså til husmoderen og husets unge, som til deres ærinder kunne bruge en lille nemt håndterlig og letparkerlig vogn, men efterhånden søger man nu det købende publikum også i de bredere lag og slår på AUSTINs gode økonomiske egenskaber, med et benzin- og olieforbrug, der kun er halvdelen af de billige amerikanske vognes. Og selvom benzinpriserne i Amerika kun er en brøkdel af dem, vi kender i Europa, så er det dog for meget store kredse et argument, der også vejer til.



Over 250 millioner B O S C H tændrør

er i årenes løb udgået fra BOSCH-fabrikkerne — et uomstødeligt bevis for disse populære tændrørs fremragende kvalitet. Med deres diamanthårde isolator, som kan stå for enhver varmepåvirkning, og med elektroder fremstillet af specielt gnistbefordrende materiale, garanterer BOSCH tændrør en absolut effektiv antændelse af benzinblandingen; de gør motoren mere levende, forøger trækraften og sikrer den mest økonomiske anvendelse af benzinen.

BOSCH

TÆNDRØR

— den uovertrufne kvalitet



København N.

Tlf. C. 7716

Generalrepræsentant for **ROB. BOSCH G.m.b.H.**
Stuttgart

DEPOTER & SERVICESTATIONER i:
Ålborg · Århus · Horsens · Odense · Sønder-
borg · Haderslev · Slagelse · Vejle og Tønder

AUSTIN HAR SAT 165 HASTIGHEDS-REKORDER I USA

Som et meget vigtigt led i AUSTINs bestræbelser på at slå sit navn fast i U.S.A., skabe reklame og publicity omkring det, må også de rekordkørsler ses, som den gamle væddeløbskører *Alan Hess*, nu AUSTIN-fabrikkernes publicity-manager, de sidste år har organiseret i Amerika.

De første 111 rekorder blev sat allerede i påsken sidste år på Indianapolis-banen i U.S.A. Banen er i sig selv ualmindelig hård ved materiellet, men dertil kom, at de tapre englændere, der var sejlet over Atlanterhavet med en AUSTIN ATLANTIC A 90, en standardvogn, blev mødt af så mange uforudsete hændelser og uheld — incl. snestorm, hvilket ellers er ganske uhørt på denne årstid — at deres præstation var en meget fin sportsbedrift. I løbet af en uge tilbagelagde de 19.113 km og fravristede derigennem amerikanerne 111 rekorder. Det var en bedrift, der imponerede amerikanerne, og som skaffede AUSTIN en vældig presseomtale, som rigeligt var de penge værd, der havde været forbundet med arrangementet.

I april i år drog som tidligere omtalt de to gamle rekord-kørere, *Hess* og *Gardner* atter over »dammen« med en lille AUSTIN A 40 Devon saloon for på saltsøens bredder at sætte yderligere en række rekorder i klasse F for lukkede vogne i 1100—1500 ccm-klassen. Inden de kom i land i Amerika, var saltsøens bredder blevet i den grad ødelagt af stormvejr, at de ikke ville kunne benyttes den første måned, hvorfor de besluttede at improvisere en rekord-kørsel på Westhampton flyvepladsen ved New York. Det lykkedes dem med den lille vogn at erobre 18 nationale rekorder og 36 standardvogns-rekorder, ialt 54, således at AUSTIN i løbet af et års tid har indtegnet sig i de amerikanske bilrekorders historie med ialt 111 rekorder.

I sit første rigtige arbejdsår havde AUSTINs salgsorganisation i Amerika over 10.000 AUSTIN-vogne at disponere over. 10.000 biler er vel ingenlunde mange i et land, hvis årsproduktion i 1950 anslås til 5 millioner personbiler. Efter europæisk og efter engelsk målestok, er det dog ganske pænt at kunne erobre et så stort salg — det betød mange millioner dollars hjem til England, alene fra denne ene fabriks salg i USA. Igennem tre år har AUSTIN nu fortsat sine bestræbelser på at hente dollars hjem til England, og det er fabrikkens erfaring, at det er muligt at regne med et permanent marked i USA for en vogn som AUSTIN A 40.

Firhjulet motorcykle skal bygges i Danmark

Direktør *Chr. Sørensen*, Birkerød Automobilhandel, der importerer de czekiske Tatra-vogne, har haft besøg af en tysk opfinder, *Poul Kleinschmittger*, Arnsberg, hvis værk — en »firhjulet motorcykle« — man nu undersøger muligheden af at seriebygge i Danmark. Lilleputbilen, der kun vejer 125 kg, er forsynet med en tysk 125 ccm motor på 5 hk og har intet bakgear. Vognen har en marchhastighed på 60 km og skal kunne køre 40 km på en liter benzin. Den er 2,75 m lang, 1,10 m bred og — når kalechen er slået op — 1,12 m høj. Fabriken i Arnsberg seriebygger allerede bilen, leverer den for 1900 mark i Tyskland og har i øjeblikket en ordreliste på 3000. Der eksporteres ca. 200 vogne om måneden til Belgien. Herhjemme ville den firhjulede motorcykle formentlig komme til at koste 4—5000 kr.

25 års jubilæum

Søndag den 16. september kan direktør *John Holme* fejre 25 års jubilæum i a/s Magneto, der er kendt overalt inden for motorverdenen som generalrepræsentant for Bosch, Stuttgart.



Trætte chauffører.

Chaufførernes fagforening har i forningens medlemsblad startet en kraftig aktion mod de overtrætte chauffører. Man henviser til, at chaufførerne på visse varevognskategorier har indtil 35 timers overarbejde pr. uge, at turistbilernes førere kører indtil 1000 km eller 24 timer i træk, og at den slags overanstrengte bilister frembyder en livsfare ikke blot for vognens passagerer, men også for andre trafikanter.

Sejlende olietanke.

Shell har afsluttet den største tankflytning, der nogen sinde er foretaget i Danmark. Flytningen omfattede fire store olietanke med en samlet kapacitet på over 9 mill. liter benzin. Tankene, der er indtil 12 m høje, og som vejer hver 100 tons, blev »søsat« ad særlige beddinge, på hvilken tanken bevægede sig på fire små trolleyvogne, og tankene flyttedes op på disse trolleyvogne ved hjælp af store dunkrafter. Straks efter søsætningen slæbte fiskerkuttere tankene ud på dybt vand, hvor Svitzers »Svava« tog sig af dem og bragte dem til Fredericia, hvor de indtager en betydningsfuld plads i Shells importanlæg.

Sikkerheden på landevejen.

Den tragiske ulykke ved Roskilde, hvor en tysk bilist dræbte tre små børn, har sat fart i diskussionen om landevejskørslen og først og fremmest om udlændingenes hårde kørsel på de danske landeveje. Når udlændingene tilsyneladende ikke ved, hvor hurtigt de må køre i Danmark, eller hvor farlige de danske landeveje er på grund af tæt bebyggelse og manglende respekt for hovedvejssystemet, er det til en vis grad politiets skyld, eftersom FDM allerede i 1948 opfordrede politimestre-

ne i Gråsten og Tønder til at rejse skilte ved grænsen med oplysninger om kørehastigheder m.m. i Danmark. Politimestrene fandt sådanne tavler overflødige, hvorfor FDM lod fremstille nogle små vejledninger »Motoring in Denmark«, der udleveres til alle udenlandske bilister ved toldstederne i Krusaa, Esbjerg, Helsingør m.m. Nu har KDAK ladet fremstille en lignende brochure, så forhåbentlig bliver udlændingene bedre orienteret i fremtiden.

1747 nye personvogne.

I første halvdel af 1950 er der indført 1747 personbiler mod 1078 i samme periode i fjor, 1086 lastbiler (909), 573 lastvognschassis'er (457), 256 personvogne til samling (50) og 478 lastvogne til samling (598), ialt 4140 mod 3292 i samme tidsrum i 1949. Men i betragtning af den stadig stigende efterspørgsel langt fra nok.

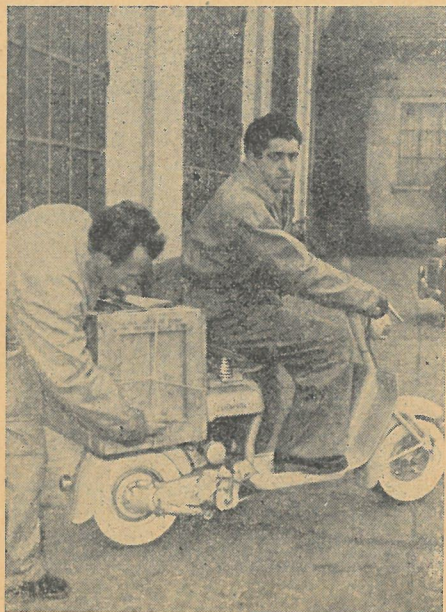
Færdselssikkerheden.

Antallet af færdselsulykker stiger stadig. I første halvdel af 1950 noterede politiet 3293 uheld eller et par hundrede mere end i samme tidsrum i fjor. Heldigvis dalede antallet af alvorlige ulykker dog, skønt antallet af motor-køretøjer samtidig steg. I løbet af halvåret indtraf 20 ulykker med dødelig udgang. Og en lignende glædelig nedgang er der i antallet af spiritusulykker, der er dalet med ikke mindre end 50 pct. Den hyppigste årsag til færdselsulykker er forseelser mod vigepligten, uforsigtig forbikørsel og overhaling i gade- eller vejkryds.

I juni blev der landet over kvæstet 750 og dræbt 25 personer ved færdselsulykker. Af de dræbte var 10 motorcyklister, mens der blandt de tilskadekomne var 385 motorcyklister!

De nye modeller:

Lambretta som varecykle — Den nye Nimbus og Ariel



NU varer det næppe længe, inden Nordisk Dieselauto kan påbegynde samlingen af den fikse, italienske scooter »Lambretta«. Scooteren fremstilles oprindeligt af Innoncenti-fabrikerne i Milano, men Nordisk Dieselauto vil selv samle den og oparbejde en eksport til Norge og Sverige. At Lambretta også vil blive en succes i Skandinavien, er der næppe tvivl om. Siden fremkomsten i Italien for et par år siden har den nået en udbredelse, der næsten kommer op på siden af cyklens i Danmark, og Belgien, Schweiz og Østrig f.eks. er den også allerede blevet en drønende succes.

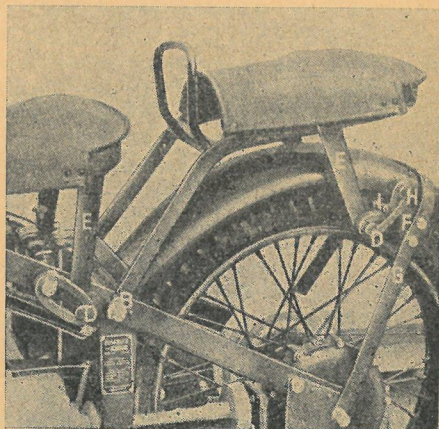
Lambrettaen har mange fordele. Den er forholdsvist billig — ca. 2200 kr. på gaden herhjemme — økonomisk i drift

og kræver ikke nogen større garage, eftersom den kan stå i et almindeligt cykleskur. Dertil kommer, at den har en kraftig motor og med ganske få ændringer kan laves om fra person- til varetransport.

Lambretta'ens vigtigste tekniske data er: 1-cyl. 2-takts motor på 4,3 hk, tandhjulstransmission til kardanakslen, flerpladekobling, tre håndstyrede trådgear, lysanlæg og tænding ved hjælp af dynamo, tromlebremsere på begge hjul. Scooterens hastighed ligger på 65—70 km/t. Tanken kan rumme 6 liter og reservetanken 0,7 liter. Blandet smøring med 5 pct. olie. Man regner med, at scooteren kan køre 50 km på 1 liter og ca. 300 km på hele tankens indhold.

Lambretta'ens stel er konstrueret af lette stålrør, sædets højde er 76 cm fra jorden. Hjulene er forsynet med Pirelli-gummiringe 4"×8", og hele køretøjet vejer 68 kg.

BLANDT de relativt få nyheder på Nimbus-cyklen er det nye fjedersystem med gummiaffjedret sadel og bagsæde. Anvendelsen af gummi byder på mange



fordele. Bl. a. har gummi større elasticitet end stål, en betydelig indre dæmpning, der forekommer at være en stor behagelighed, da det gælder om at bringe det svingende system i ro på kortest mulig tid, og meget stor holdbarhed over for såvel skiftende vejrlig som alder. Endvidere kan pludselige, uventede brud næsten lades ude af betragtning, hvad der ikke kan siges at være tilfældet med stålfjedre.

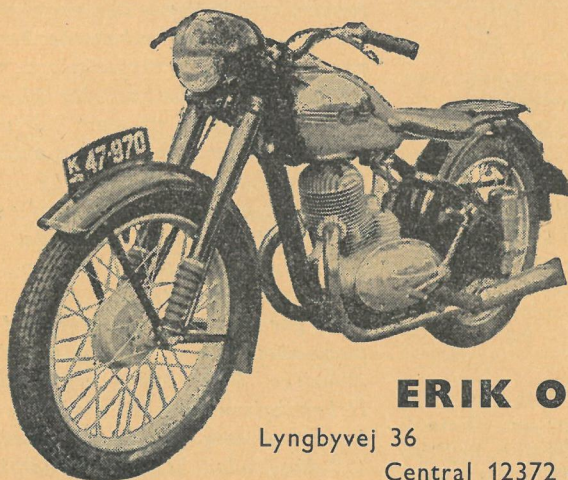
Naturligvis er der forbehold at tage, først og fremmest fordi anvendelse af gummi i konstruktionen kræver et meget stort kendskab til dette materiale. Men Nimbus-konstruktionen, hvis virkemåde ses på billedet, ser ud til at skulle blive en ubetinget succes. Sadel og bagsæde er fortil fastgjort til stellet gennem punkterne A og B og gennem gummibøsninger, der eliminerer smøringen af disse steder. Bagtil er sadlerne ophængt i en gummistrop, som for sadlens vedkommende er slynget om en tap C (fastgjort på stellet) og tappen D, fastgjort på en bærestang E,

som er en del af sadelstellet. Gummistroppen er anbragt i en fra det lodrette afvigende retning, når sadlen (bagsædet) er ubelastet, hvorimod retningen af gummistroppen og dermed den kraft, den yder, nærmer sig det vertikale ved belastning af sadlen, hvorved man har opnået en progressiv fjedring.

Gummistropperne på bagsædet er, ligesom for sadlens vedkommende, slynget om en tap, der står i forbindelse med bagsædestellet gennem bærestangen E, hvorimod forbindelsen til motorcyklens stel er etableret gennem bærepladen F, som er boltet på skærmstiveren G. Bærepladen F har foruden bæretappen H en stoptap I, som bremser bevægelsen af bagsædet ved tilbageslaget.

I sidste nummer af MOTOR OG SPORT skrev jeg, at *Poul Kalørs* nye maskine var en Ariel Twin, og var ærlig talt ikke klogere. Nu er jeg imidlertid blevet klar over, at det er en Com-

Sælges mod letvægts-købstilladelse



250 ccm
den populære,
lyddæmpede
maskine
til alle formål

ERIK ORTH

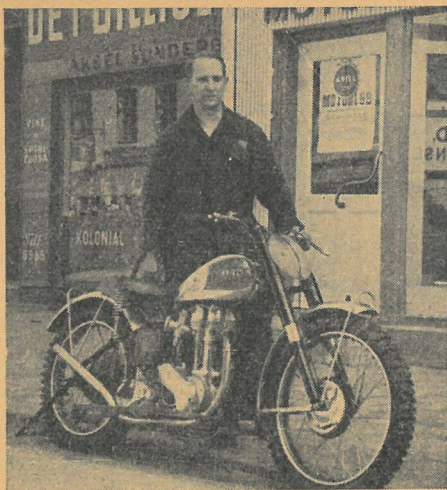
Lyngbyvej 36

Sejrøgade 2-4

Central 12372 og 12375

Generalrepræsentant for tjekkisk motorcykleindustri

Nærmeste forhandler anvises



petition, for øvrigt den eneste, firmaet Isidore Meyer har fået her til Danmark, og da det var en sådan fyr, Poul Kalør og for øvrigt også den dygtige svensker Helge Brinkeback kørte i Motocross des Nations i Sverige, skyn-der vi os at bringe nærmere oplysning-er om den.

Ariel Competition er principielt set mage til Red Hunter-modellen, men har lavere vægt og større manøvreduktig-hed derved, at der i udstrakt grad er anvendt letmetal ved motorkonstrukti-onen. Motoren er 1-cyl. og topventilet med et cylindervolumen på 497 ccm, diameter 81,8 mm og slaglængde 95 mm. Cylinderen er udført i letmetal og har udskifteligt foer af en nikkellegering, mens toppen er af aluminium med ven-tilsæde af rustfrit stål. Ventilåbninger-ne er polerede, svinghjulet er af stål, og motorakslen har særlig stor diame-ter. Der er 4 gear med fodskifte, tre-pladekobling med neoprenbelægning, indbygget hastighedsmålerdrift og ud-vekslingsforhold på 13,9 - 8,8 - 6,5 og 5,15 fra 1. til 4. gear.

Af de øvrige tekniske data kan næv-nes BTH-magnet af racertype, olietank til 3 liter, forhjul på 3.00×21, baghjul på 4.00×19, benzintank til 11 liter, olie-forbrug 1 liter pr. 750 km og benzin-forbrug 1 liter pr. 20 km, hjulafstand 54 tommer, længde 84 tommer, styrets

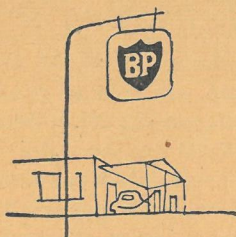
bredder 27 tommer, sadelhøjde 30 tom-mer, fri højde over jorden 5,5 tommer og egenvægt uden benzin og olie 136 kg. Motoren udvikler 25 hk ved 6000 o/min og et kompressionsforhold på 6,8:1.

Dødsfald

Norsk motorsport har lidt et stort tab, idet sekretær i NMK O.W. Johan-nessen, Oslo, er omkommet ved en druk-neulykke. Også herhjemme vil medde-lelsen herom blive modtaget med be-styrtelse, for bedre ven og kollega end Johannessen havde dansk motorsport ikke i Norge. Han var utrættelig i sin elskværdige hjælpsomhed, alvidende, en slider og en stor arbejdskraft inden for Norsk Motor Klubb. Dertil et fint og nobelt menneske, hvis minde vil blive æret overalt i Norden.

Også svensk motorsport har lidt et slemt tab, idet den 31-årige motorkører Birger Nord, Linköping, er død som følge af de kvæstelser, han pådrog sig i Hedemora-tt-løbet. Birger Nord hørte til Sveriges mest lovende motorung-dom. Sidste år deltog han i 36 konkur-rencer, og i år havde han været med i 26 løb, da skæbnen indhentede ham. Han var en ypperlig motocrossfører og der-til en fin sportsmand, der bl. a. hjalp Ragge Sunnqvist til start i Djurgårds-loppet ved at låne ham sin splinternye Norton Manx 350, og som tog lidelserne under det ugelange sygeleje efter Hede-mora-uheldet med strålende humør. Han vil blive savnet også uden for ven-nekredsen i Filbyterna.

Birger Nords kvæstelser ved Hede-mora-uheldet var tilsyneladende ikke alvorlige. Han pådrog sig et brud på lårbenshalsen og blev indlagt på syge-huset i Avesta. Der lå han imidlertid i tre dage uden at blive ordentligt be-handlet, hvorefter han overførtes til sy-gehuset i Linköping, hvor hans tilstand forværredes.



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

ENERGOL giver Deres motor mere liv
— og længere liv!



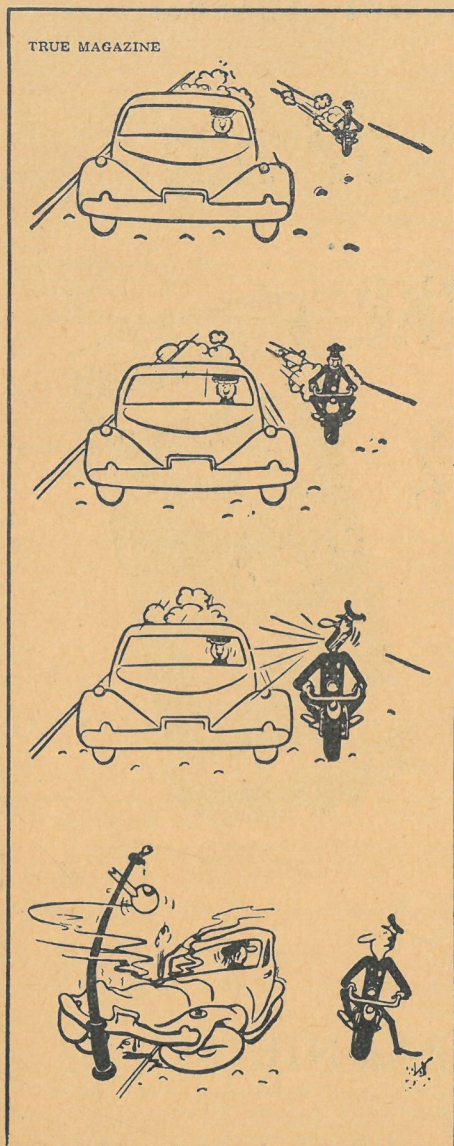
TEKNIKKENS TRO TJENER

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

☆ I FORBIFARTEN ☆

DET var en bitter skæbnens ironi, at det dejligste strandvejr og ikke øsregn ødelagde Fyns Motor Sports store stævne på Fyns Vædeløbsbane den 6. august, for FMS havde tegnet en

regnvejrsforsikring på 10.000 kr. i et engelsk selskab, der mod en præmie på 1200 kr. forpligtede sig til at betale arrangørerne 10.000 kr., hvis der i tidsrummet kl. 11—12 løbsdagen faldt blot 2 millimeter regn på væddeløbsbanen — altså uanset om man alligevel kørte løbet. Opmand i »væddemålet«, som man vel har lov til at kalde den slags forsikringer, var en meteorolog fra Blangstedgaard, men der blev desværre ikke brug for ham. Solen skinnede så kraftigt hele dagen, at der kun kom ca. 5000 tilskuere, og FMS undgår ikke et stort underskud på arrangementet.



APROPÓS Fyns Væddeløbsbane var løbene der også en bitter skuffelse for veteranen David Axelsson. Her debuterede han nemlig med sin splinternye HRD »Vincent« med tilnavnet »Black Lightning«. Maskinen, der har kostet den hurtige københavner henmod 10.000 kr., skulle være verdens hurtigste med en tophastighed på 240 km/t, men hverken i Odense eller søndagen efter på Charlottenlund travbane kunne David følge med de andre HRD-kørere Carlo Sejr Jensen og Thorkild Sørensen. Men vi skulle nu kende den gamle mesterkører dårligt, om han ikke kunne få den nye cykle til at gå tilfredsstillende.

HVORFOR har vi ikke en rask klub, der arrangerer et dameløb? I andre lande er den slags løb ikke så ualmindelige, og i Norge har man tilmed en ung, kvindelig kører — endda en overordentlig sød! — der deltager i manneløb med fint resultat. Hun hedder Edna Falla o, er kun 16 år gammel og vejer blot 50 kg. Ikke desto mindre har hun allerede hentet flere præmier på Bjerkebanen. Til hverdag

kører hun en letvægter, og Odd Sam-sing har hjulpet hende med at rigge den til til baneløb. Hvornår får Edna nogle medsøstre her til lands?

DEN 18. august fyldte manden bag Nimbus, Nilfisk og en række andre, storartede opfindelser, direktør P. A. Fisker, 75 år. Han, der oprindelig blev uddannet til historielærer på Gjedved seminarium og blev timelærer i Store Heddinge, har i årenes løb gjort ikke mindre end 100 opfindelser. Så mange patenter har han i hvert fald udtaget, og han sysler stadig.

Fabriken, som han i sin tid startede fra bunden, beskæftiger i dag 650 mand, producerer 1100 »busser« og 40—50.000 støvsugere samt et større antal bonemaskiner om året, og navnene Nimbus og Nilfisk er kendt langt uden for Danmarks grænser. På sin fødselsdag fik P. A. Fisker overrakt et guldhorn (af sølv) i to tredjedele af den rigtige størrelse og med billeder af Nilfisk, Nimbus og bonemaskiner i stedet for de originale inskriptioner.

JEG er spændt på, hvordan statens færdselspoliti bliver tilfreds med de sidste nyhvervelser — de to lækre Jaguar-vogne, som politiet har købt hos firmaet E. Sommer. Det er jo en vogn, der kan gå stærkt — fabriken hævder, at den snildt klarer 165 km/t — og

tilmed er den betydeligt billigere end de Buick-modeller, færdselspolitiet ellers har foretrukket. Det har været kritiseret, at man ikke ligesom det amerikanske færdselspoliti, eller rettere sagt New Yorks, foretrak Citroën, der er lige så hurtig i optrækket, har omtrent lige så store tophastigheder og i alle tilfælde fine vejegenskaber, samtidig med at den er væsentligt billigere end Jaguaren, der uden omsætningsafgift koster godt 23.000 kr. Men politiet foretrækker Jaguaren, fordi den kan vende meget hurtigere end forhjulstrukne vogne, og viser Jaguarens 3,5 liters motor sig at kunne holde, fortsætter færdselspolitiet sikkert med at købe det mærke.

Ex.

SAMLEPRODUKTIONEN BEGYNDT HOS ERIK ORTH

Samlingen af czekiske motorcykler er nu begyndt hos grosserer Erik Orth på Lyngbyvej. Det første kontingent, Erik Orth har fået stillet til rådighed, gør det muligt at samle 100 Jawa'er (250 og 350 ccm) eller 10 pct mere, end dette kontingent ville gøre det muligt at indføre af færdige maskiner. Foreløbig beskæftiges 7—8 mand ved samleproduktionen, og de kan gøre 10 maskiner færdige hver dag, hvis det skulle være. Erik Orth håber inden længe at få nye kontingenter og at kunne påbegynde samlingen også af CZ-maskiner.

Maskinskrivning — Duplikering

Regnskaber, cirkulærer, klubmeddelelser, adressering samt udsendelse af meddelelser udføres hurtigt, korrekt og smukt til billig pris fra dag til dag. Indhent venligst tilbud. Alt hentes og bringes. Provinsordrer ekspederes fra dag til dag.

ALI HANSENS BUREAU

Valbygaardsvej 76 A . Telefon Valby 6011

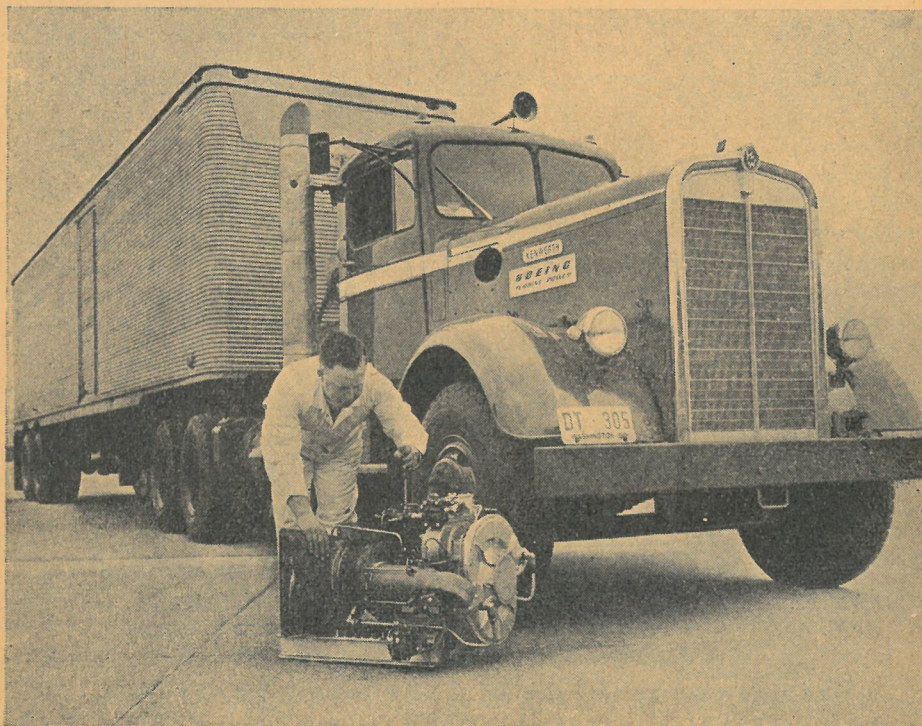
Lydløs dieselmotor og jet-lastvogn

MENS Rover-fabriken i England har konstrueret den første jet-bil eller rettere sagt gasturbinedrevne personvogn, er amerikanerne kommet først med en gasturbinedreven lastvogn. Den er konstrueret af Boeing-flyvemaskinefabriken i Seattle og gennemprøves for tiden under alle forhold i USA.

Gasturbinen, som den amerikanske lastvogn er forsynet med, vejer kun 100 kg og præsterer 175 hk eller en sjettedel af, hvad en dieselmotor med tilsvarende styrke vejer. Gasturbinen er konstrueret efter samme system som Rover-turbinen og har lige som denne et meget stort brændstofforbrug, efter forlydende dobbelt så stort som en al-

mindelig stempelmotors. Konstruktøren hedder Lloyd Hudd, og konstruktionen skal være betydeligt mere lydløs end den engelske jet-bil.

Gasturbinen er installeret i en lastvogn fra Kenworth Motor Truck Corporation, en stor lastvognsfabrik i Seattles udkant, i hvilken adskillige svensk-amerikanere er beskæftiget. En Kenworth var den første amerikanske lastvogn med dieselmotor, og nu til dags er de kæmpemæssige Kenworth-vogne, der kan tage 10 eller 20 tons, med til at sætte deres præg på amerikanske landeveje. Det bliver interessant at se, hvor langt Boeingfabriken når med jet-bilen.



DER er stadig mulighed for store forbedringer af den moderne dieselmotor. To af de vigtigste problemer er støjen og røgen fra udstødningen, og disse problemer påvirkes foruden af motorkonstruktionen også af den type brændstof, der forbrændes i cylindrene. Derfor er Shells laboratorier stadig aktive på dette felt, og man kan allerede opvise bemærkelsesværdige resultater på det nye dieselbrændstof-laboratorium i Thornton i England.

Hovedgrunden til oliemotorens støj er det fænomen, der almindeligvis kaldes »banken« eller mere videnskabeligt »forsinket tænding«. Brændstoffet tænder takket være den stærke varme, der opstr ved at presse luften sammen i cylinderen, når stemplet når topstilling. Her starter brændstofpumpen at sprøjte brændstoffet ind i forbrændingskammeret i meget fin forstøvning. For at motoren skal gå lydløst, må oliepartiklerne tænde hurtigt og brænde jævnt, så der dannes et kontinuerligt stigende tryk i cylinderen, der sætter stemplet i jævn nedadgående bevægelse.

Imidlertid forløber der desværre lidt tid, fra indsprøjtningen begynder, og til tændingen sker. I dette tidsinterval sprøjtes brændstoffet ind i cylinderen med jævn hastighed, og der er derfor, når tændingen begynder, en del uforbrændt olie i forbrændingskammeret. Når denne olie endelig tændes, forbrænder den med meget stor hastighed — meget hurtigere end den normalt ville fra injectoren — og resultatet er, at der opstår en pludselig, voldsom stigning i trykket inde i cylinderen i stedet for den tilsigtede jævne, stadige stigning af trykket. Det er disse pludselige eksplosioner i forbrændingskammeret, der giver banken.

I Thornton angreb Shell's ingeniører ondet på en måde, der vel tidligere har været foreslået, men aldrig rigtig gennemprøvet, og resultaterne viser, at den generende støj, der hænger sammen med

HVEM

bliver

Danmarks-
mester i år



Eliten af Danmarks motor-
kørere (ialt 135) fortæller
om deres raske sport i sæson-
ens MOTOR-BOG, 1950—
51, 4. udgave. Sendes porto-
frit mod 1 kr. i frimærker.

MOTOR-BOGEN

St. Glasvej 53 . Odense

»forsinket tænding«, kan overvindes. Dette opnås ikke så meget ved at afskaffe tændingsforsinkelsen som ved at give plads for den. Ideen er den, at man først indsprøjter en lille oliemængde en passende tid, før hovedladningen pumpes ind. Den lille oliemængde får den nødvendige tid til at tænde og danner således en flamme, der får hovedindsprøjtningen til at tænde øjeblikkelig når den kommer ind i cylinderen. Derfor er der ikke på noget tidspunkt opkoblet olie i forbrændingsrummet og forbrændingen sker jævnt og stadig under hele indsprøjtningen.

Dette system, der kaldes »pilot indsprøjtning« blandt dieselingenører, blev først studeret i Thornton på en en-cylindret dieselmotor i 1946 og viste sig fra starten at være en succes. Der var imidlertid mange vanskeligheder at overvinde, før systemet var fuldkomment selv i en en-cylinder, men derefter overførtes resultaterne straks til en stor 6-cylindret motor med alle de vanskeligheder dette medfører. Et stort engelsk dieselmotorfirma anvender nu Thornton-princippet i produktionen og afprøver det i praksis. Man nærer det bedste håb om på denne måde at mindske trafiklarmen på vore gader og veje.

På den fornylig afholdte årlige generalforsamling i det hollandske olieselskab Royal Dutch Petroleum Company modtog mr. F. A. C. Guépin udnævnelse til en af de fire administrerende direktører for dette selskab. Royal Dutch er som bekendt et af Shell-gruppens to hovedselskaber, og mr. Guépin er således rykket ind i den øverste ledelse for denne verdensomspændende virksomhed.

★ LØST OG FAST ★

MOTORCYKLIST DEKORERET

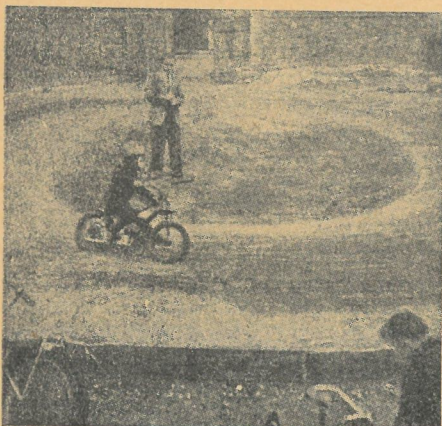
Robert Gibson hedder en motorcyklist fra Glasgow, der har været i audiens hos den engelske konge på Buckingham Palace for at blive dekoreret med George-Medaillen. Robert Gibson blev alvorligt såret for nogle måneder siden, da han var med til at pågribe en bank-tyv i Glasgow.

BELLE VUE TIL SVERIGE

Det fremragende, britiske speedwayhold Belle Vue, der for øjeblikket fører i speedway-turneringen, kommer i denne måned til Sverige og starter i Göteborg den 3. Holdet, der tæller berømtheder som Jack Parker og Louis Lawson, er inviteret til Sverige af Vargarna i Norrköping.

BRITISKE EKSPORTTAL

I første halvdel af 1950 importerede Australien britiske motorcykler til en værdi af 25 mill. kr., mens U.S.A. importerede for 10 mill., Canada for 7 og Schweiz for 6 mill. kr.



Den 6-årige George Cole i England er søn af en tidligere professionel motorrytter og har allerede fået sin egen lilleputracer med tilhørende træningsbane bag faderens ejendom.



I Italien findes også Vespa-klubber for kvinder, og her ses en af dem på udflugt til Nizza.

AFVISER TIL MC

En tekniker i Würzburg i Tyskland har konstrueret en retningsviser til motorcykler. Den anbringes over den bageste nummerplade og over forlygten og betjenes med en enkelt finger.

TRIUMPH TIL AUSTRALIEN

Medens det danske færdselspoliti holder sig til Nimbusmaskiner og enkelte Ariel-eksemplarer, har det australske politi New South Wales netop modtaget 43 Triumph Thunderbird (650 ccm). Også Ontario-politiet i Canada er begyndt at anskaffe Thunderbirds.

NY GENERALSEKRETÆR I DAU

På grund af manglende tid er automobilforhandler Roed-Sørensen fratrådt som generalsekretær for Dansk Automobilsports Union og afløst af Irs. Elvin Petersen, Nørrevoldgade 62.

UDVIDET SVENSK TURNERING

I Sverige er man allerede ved at tilrettelægge vinterens isbane-serie og næste års speedway-serie. Der synes foreløbig at være enighed om en speedway-serie på to divisioner, af hvilke 1. division skal omfatte syv hold ganske som nu, mens 2. division skal bestå af 2 grupper à fire hold.

PÅ LANGTUR MED GUZZI

Montoleggera hedder en Guzzi-letvægtsmodel med en motor på 65 ccm. Den demonstreres for tiden i England af en italiensk præst professor Don Mario Javazzi, der sammen med en god ven har gjort turen tværs gennem Europa på den lille maskine.

MERE AUTOSTRADA

I Tyskland er man begyndt at bygge 3200 km ny autostrada, bl. a. Frankfurt-Køln og München-Nürnberg. Prisen pr. mile (1609 m) er 2,5 mill. kr. I Belgien er der bevilget 800 millioner francs til anlæg af nye hovedveje, hvortil kommer 1870 mill. francs til reparation og udbygning af bestående veje.

RADIOSTYRET FÆRDELSFYR

I Paris afprøver man for tiden nogle radiostyrede færdselsfyre. Der er foreløbig opstillet fire stykker på Petit Pont. Alle fire dirigeres af færdselsbetjenten ved hjælp af en lille sender, er uafhængige af ledninger etc. og kan altså let opstilles et eller andet sted, hvor man får brug for regulering.

FIN PRÆSTATION

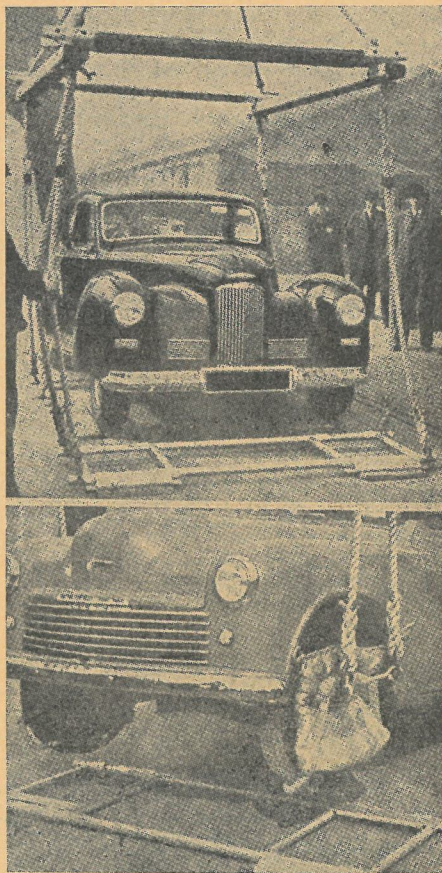
Firmaet Fred. Rasmussen i Odense har haft besøg af en rask motorcyklist, den 58-årige engelske cheffingeniør, mr. Kershaw fra de store Villiers-fabriker, som i denne tid gør Europa på sin lille 98 ccm »James«. Han har været i Frankrig, Holland, Belgien, Italien, Schweiz, Østrig og Tyskland og har tilbagelagt 5000 km uden uheld af nogen art.

RANGLISTE FRA USA

De tre store bilkoncerner i USA — General Motors, Ford og Chrysler — fremstiller nu 86 pct. af de biler, der bygges i staterne. Resten fordeles på følgende firmaer — i denne rækkefølge: Studebaker, Nash, Hudson, Kaiser-Frazer, Packard, Willys-Overland og Crosley.

AUSTRALIEN KØBER

I de første tre måneder af 1950 overtog Australien ikke mindre end 40 pct. af den samlede, britiske bileksport.



Den engelske Rootes-Koncerns shipping-eksperter har konstrueret et nyt »seletøj« til biler, som herefter ikke risikerer skrammer under lastning eller losning.

SPORTEN UDE

I speedway-verdensmesterskaberne er man nu nået til finalen, hvori 48 af de oprindelig 252 aspiranter deltager og mødes i denne måned på de engelske baner. Af de 48 er 32 englændere, 13 australiere, 1 canadier, 1 amerikaner og 1 newzealænder. Samtlige køreere deltager i tre stævner, og de 16 bedst placerede deltager i den endelige finale på Wembley stadion den 21. september.

Af de skandinaver, der nåede frem til mesterskabernes 3. runde, gled Sune Karlsson ud ved stævnet i Ashfield, hvor han blev nr. 7 med kun ... points. Sune Karlsson måtte dog i en del af sine heats køre på en maskine, han lånte af australieren Keith Gurtner. 25.000 så Jack Young blive topscorer med 15 points foran Derek Close 14.

Olle Nygren »faldt af i svinget« i Southampton, hvor 10.000 så Mery Harding vinde med 13 points foran Ron Mason med 12. Svenskeren måtte dele 11.-pladsen med Ken Adams, der ligeledes fik 5 pt. Leif Basse Hveem opnåede også kun 5 points i Stoke, hvor Junior Bainbridge opnåede 14 og Mike Erskine 13 pt. Endelig skred brdr. Bertil og Eskil Carlsson i henholdsvis Newcastle og Birmingham, hvor de scorede henholdsvis 6 og 1 pt. — nok til henholdsvis en 9. og en 17. plads.

LEIF HVEEM SLÆT I SVERIGE

I Mälila satte Leif Basse Hveem ny banerekord, men undgik dog ikke at blive slået af hjemmebanekøreren Lars-Erik Østerberg. Også i Linköping, hvis Filbyter-hold var blevet forstærket med Olle Nygren, fik Basse bank, skønt Norsk Motorklubb vandt over hjemmeholdet. Men i Kopparberg slog nordmanden hele den svenske elite med Olle Nygren, Linus Eriksson og Eskil Carlsson i spidsen.

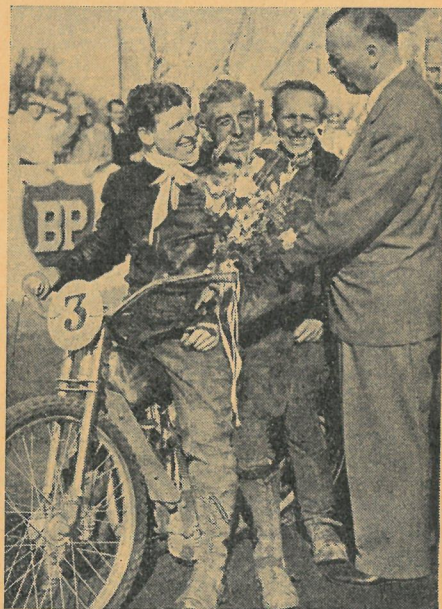
Speedwaystævnet i Arlöv den 6. august havde dansk deltagelse, og både Irving Irvinger og Morian Hansen hævdede de danske farver bravt ved at pla-

cere sig som henholdsvis nr. 2 og 5. Vinder blev Dick Weider, der fik 10 points, så fulgte Irvingir med 9, Rune Sörmander 9, Hasse Danielsson 7 og Morian Hansen, der måtte nøjes med to starter, da han blev forsinket undervejs til banen.

I Eskilstuna slog et MSK-hold den 20. juni det fremragende, britiske hold New Cross med 60 points mod 46. Evert Fransson og Linus Eriksson tog hver 16 og Sune Karlsson 15 points. New Cross tog revanche i Norrköping ved at slå Vargarna med 58—49, og der tog Bill Longley, Cyril Roger og Eric French tilsammen 45 points.

TT-VERDENSMESTERSKABET

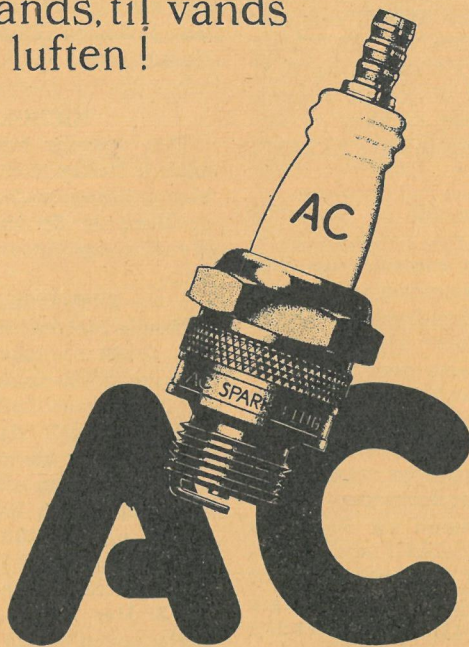
Efter at Frankrigs, Ulsters og Europas grand prix, sidstnævnte i Italien, er kørt, fører den italienske Gilera-kører i kampen om tt-verdensmesterska-



DMU's præsident, fabrikant N. K. Pedersen, lykønsker sejrherrene i Arlöv, fra venstre Irvingir, Morian Hansen og Bror Stenström.

SKIFT TIL **AC**-TÆNDRØR

Verdens mest
anvendte tændrør -
til lands, til vands
og i luften !



bet med 22 points foran N. Pagani, Gilera, 12, Geoffry Duke, Norton, og Les Graham, AJS, hver 11 og C. Bandilora, Gilera, 10 pt.

I 350 ccm-klassen er stillingen følgende: Bob Foster, Velocette, 22, Geoff Duke, Norton, 16, Artie Bell, Norton, 14, Les Graham, AJS, 11.

BELGIENS GRAND PRIX

Ikke mindre end 50 maskiner startede i 350 ccm klassen på Spa-banen, der er forkortet til 14,12 km. Løbet fik et dramatisk forløb med mange styrt og et forrygende opgør mellem Artie Bell, Norton, A. R. Foster, Velocette, Les Graham, AJS, og Geoff Duke, Norton. Resultatet blev, at Foster vandt det 155 km lange løb i tiden 59.28,8, svarende til en gennemsnitsfart på 156,5 km/t, mens Bell blev nr. 2 i 59.53,4 og G. E. Duke nr. 3 i 1.0.23,8. A. J. Bell opnåede dagens bedste tid ved at køre en omgang med en gennemsnitsfart af 158,21 km/t.

Også senorklassen fik et dramatisk forløb, idet tre af favoritterne — italieneren Bandirola og englænderne Graham og Bell kørte sammen og havnede i et træskur, da Bandirola pludselig bremsede op. Bell blev alvorligt kvæstet, mens Graham slap med overfladiske skrammer, og Bandirola kunne fortsætte. De resterende britiske kørere prøvede forgæves at hamle op med italienerne, og AJS-køreren nåede kun med nød og næppe at forhindre Gilera-folkene Masetti, Pagani og Bandirola i at hjemføre en tredobbelt sejr til Italien. Han blev nr. 3 i tiden 1.13.22 for de 211,8 km, mens Masetti brugte 1.12.48,8 (162,65 km/t), Pagani 1.13.20,5 og Bandirola 1.13.40,3.

I sidevognsklassen førte englænderen E. J. Oliver derimod fra start til mål med sin store Norton, og hans vinder-tid for de 98,84 km var 44.43,9, svarende til en gennemsnitsfart på 132,5 km/t. Blandt de kvæstede deltagere i løbet var englænderen M. D. Whitworth, der nogle dage senere afgik ved døden.

SCRAMBLELØB I ENGLAND

Den forløbne måned har været rig på scrambleløb i England, og BSA-køreren B. W. Hall har fejret store triumfer. Han vandt både Expert's Grand National (ligesom i fjor) foran den anden BSA-kører W. Nicholson og Ipswich Scramble's junior- og seniorafdeling. I Cotsvold Scramble måtte han derimod nøjes med en andenplads efter Nicholson, dog kun i seniorklassen, idet han vandt juniorklassen.

I Clayton Trophy Trial var J. Tyrer på en 347 ccm Matchless bedst af de 264 deltagere. TT-løbet ved Blandford i Dorset blev vundet af G. E. Duke, Norton, der forbedrede sin egen banerekord til 146 km/t. Et landevejsløb ved Scarborough blev vundet af S. T. Barnett med en 499 ccm Norton, mens Allan Jefferies Trial gik til en anden Nortonkører, R. B. Young.

NICHOLSON KAN

Den ovenfor omtalte Nicholson var også i Italien for at deltage i Italian Motocross d'Imola, hvor han vandt ved at klare de 84 km på 1.46. Belgierne Meunier og Jansen blev nr. 2 og 3.

SRM-TRIUMF I NORGE

Norsk Motorklubbs løb på Bjerkebanen (1000 m) blev en triumf for den svenske SRM-maskine. Eje Sandin førte, indtil hans Indsugningsventil gik i stykker. Indtil da havde Leif Basse Hveem ikke kunnet få sine motorer, hverken JAP'en eller SRM'en, til at gå ordentligt, men Sandin lånte ham methanol, og med 109 kilometers fart foer Basse banen rundt og vandt i tiden 2.44.5, mens Edvin Frederiksen brugte 2.56.8. Der var 15.000 tilskuere. — På Dælenengen vandt NMK over Filbyterna med 60,5 mod 47,5 pt., men Leif Basse Hveem, der havde dagens hurtigste tid, måtte se sig slået af Linus Eriksson.

SCHWEIZISK GRAND PRIX

blev for 250 ccm klassens vedkommende en triumf for de italienske maskiner. Storfavoritten D. Ambrosini, der kørte Benelli, vandt ved at gennemkøre

de 21 omgange eller 126 km med en gennemsnitsfart af 122 km/t. Guzzikøreren B. Ruffo blev nr. 2, R. H. Dale, Benelli, nr. 3.

I juniorklassen, der kørte 150 km, var det til gengæld englænderne, der havde det store ord at sige. R. L. Graham vandt på AJS med en gennemsnitsfart af 126 km/t, mens A. R. Foster blev nr. 2 på Velocette, og G. E. Duke, Norton, nr. 3.

I selve grand prix'et gentog Graham sit kunststykke, ligeledes med en AJS, ved at vinde med en gennemsnitsfart på 126,1 km/t, mens gilerakørerne Massetti og Bandilora blev nr. 2 og 3 med 1,6 km mindre i gennemsnit. G. E. Duke måtte nøjes med en fjerdeplads. Sidevognsklassen blev en Norton-triumf, idet E. S. Oliver og F. Aubert blev henholdsvis nr. 1 og 3, førstnævnte med en gennemsnitsfart af 115,9 km/t, medens Gilerakøreren E. Frigerio kilede sig ind på andenpladsen.

NORDMÆNDENE FIK BANK I LANDSKAMPEN MOD SVERIGE

Der blev kørt hurtigt i speedwaylandskampen mellem Norge og Sverige på Arlöv's Motorstadion den 15. august. Allerede i første heat forbedrede Leif »Basse« Hveem den bestående banerekord (1.23,2) til 1.22,6, og i tredje heat fik den endnu en tand nedad af Olle Nygren, der blev noteret for dagens hurtigste tid 1.21,5.

Motorklubben Tändstiftet hostede mange laurbær på arrangementet, der havde samlet 15.000 tilskuere. Banen havde fået asfalteret startfelt, og lands-

kampen kørtes i projektorbelysning. Der var en egen kolorit over løbene, efterhånden som mørket faldt på. Lysene blinkede i forkromningerne, og slæbeskoene slog gnister i svingene. Der var mange spændende heats — især naturligvis når »Basse« Hveem og Olle Nygren var sammen på banen. Selv om nordmanden var stærkt plaget af et ildebefindende, afgjordes den indbyrdes strid mellem de to kæmper i reglen ikke før sidste sving.

Selve landskampen fik dog ikke det ventede spændende forløb. Med Olle Nygrens sejr i tredje heat tog svenskerne føringen med 11 points mod 7. Ved pausen stod det 34—20 i svenskernes favor, og de øgede sikkert forspringet, indtil de efter 18. og sidste heat havde vundet landskampen med 70—38.

Olle Nygren scorede fuldt pointstal 18, Linus Eriksson fik 16 points, og »Basse« Hveem delte tredjepladsen med Eskil Carlsson, idet de begge opnåede 15 points. Derefter fulgte Einar Lindqvist, Sverige, 9, Sverre Gjølmesli, Norge, og Sune Karlsson, Sverige, hver 7, Henry Andersen, Norge, 6, Thorleif Andreassen, Norge, 5, Bertil Carlsson, Sverige, 4, Edv. Fredriksen, Norge, 3, og af reserverne opnåede Reidar H. Jensen, Norge, 2 og Joel Jansson, Sverige, 1 point.

BRITISK Udstilling

Den 35. internationale motorudstilling i London afholdes i dagene 18.—28. oktober.

De faar mest

for Deres Indkøbstilladelse hos

Excelsior



SVEND AAGE SØRENSEN

AGENTUR FOR
BRITISK EXELSIOR

CLASSENGADE 7 - ØBRO 3544

Tredobbelt britisk triumf i Moto-Cross des Nations

Ikke mindre end 42.000 mennesker overværede verdensmesterskaberne i motocross på Skillingaryd skydebane den 20. august, og de fik noget for pengene, eftersom der blev kørt godt og hårdt, og eftersom Sverige fik 7 mand med i finalen og blev næstbedste hold, englænderne kunne ikke røres, men da Belgiens bedste mand, Marcel Meunier ikke kom i gang i forsøgsstarten, og da 1948's verdensmester, belgieren Nic Jansen, væltede i finalen, fik svenskerne deres store chance.

Af de fem danske deltagere nåede Kaj Larsen, Midtsjællands SMK, ikke til start, da hans cykel brød sammen før træningen. Knud Nielsen, Aarhus Motor Sport, gik ud i 1. omgang efter et styrt, og Poul Kalør, Fyens Motor Sport, havde tænderørvanskeligheder hele tiden. John Helfeldt, SMK, København, klarede sig længe, men måtte udgå, da hans ene fodhvilér knækkede. Tilbage var så Ejvind Hansen, Fyens Motor Sport, og han fuldførte både i indledende heat og finalen, glimrende gjort, da han de sidste 12 omgange af finalen kørte med blokeret forgaffel. Resultaterne:

Individuelt: 1) G. J. Draper, England, BSA, 1.05.48, 2) B. W. Hall, England, BSA, 1.06.04,2, 3) H. Rietman, Holland, 1.06.20; 4) H. H. Lines, England, 1.07.30,0; 5) G. H. Ward, England, 1.07.48,2; 6) W. Nicholson, England, 1.07.54,6; 7) M. Cox, Belgien, 1.07.56,0; 8) Stonebridge, England, 1.07.57,2; 9) Olle Nygren, Sverige, 1.07.59,2; 10) E. Eriksson, Sverige, 1.08.04,0; 11) H. Brinkeback, Sverige, 1.08.10,4; 12) K. Johansson, Sverige, 1.08.22,8; 13) A. Meert, Belgien, 1.08.37,2; 14) V. Leloup, Belgien, 1.08.45,0; 15) F. Baudoin, Holland, 1.08.53; 16) F. Pairiot, Belgien, 1.09.02,0; 17) A. Ljungstrand, Sverige, 1.09.08,0; 18) G. W. Beamish, England, 1.10.02,0; 19) F. Theuwissen, Belgien, 1.12.54,0; 20) I. Nilsson, Sverige, 1.13.28,8.

Holdkampen blev vundet af England med den sammenlagte tid for de tre bedste 3.19.30.2, mens svenskerne brugte 3.24.13.6 og belgierne 3.25.

*

Den 12. og 14. august kørtes i Holland på henholdsvis Speedway Rijswijk og Amsterdam løbet om den gyldne hjelm. Der var 16 deltagere fra USA, Canada, England, Australien, New Zealand, Skotland, Belgien, Holland og Danmark. Resultatet blev en hollandsk dobbeltsejr, idet J. W. Boef besatte førstepladsen med 24 points af 27 mulige foran Th. Bisschops, der opnåede 21 points. Jørgen Petersen blev nr. 7 med 13 points og Uno Jensen nr. 12 med 7 points. Jørgen Petersen fik i Amsterdam en ekstrapremie som hurtigste udlænding (1.24). Dagens hurtigste tid var 1.23.4.

*

DAU arrangerer Danmarks mesterskaber i de fire sidste klasser — vogne indtil 750 og 1100 ccm, vogne under 2000 ccm og specialvogne — på Fangelbanen den 17. september i samarbejde med Fyns Stifts Motor Klub og Sportsmotorklubben Odin. Endvidere arrangeres løb for klasserne under 1500 ccm, midget og specialvogne.

Den 7. september starter Rallye Interlaken Internationale med startsted i bl. a. København, hvorfra dog kun een bil afsendes. Efter ankomsten til Interlaken den 9. september deltager kørerne i et slalomløb og et alpeløb med stigninger på indtil 1000 m.

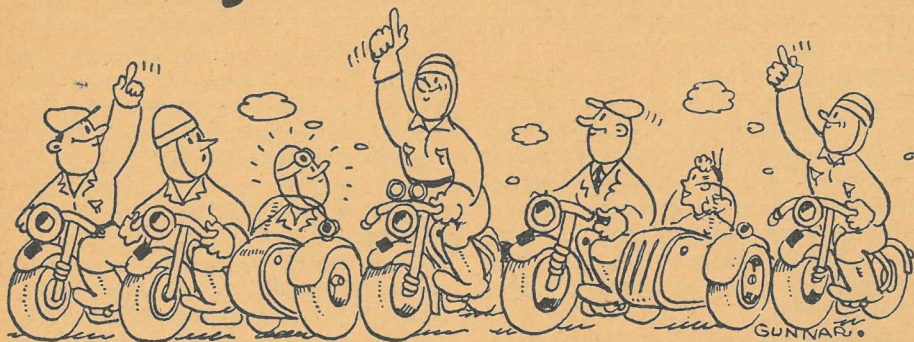
*

I Paris holdes i midten af oktober en stor motorcykle-, person- og lastvognsudstilling, hvortil Atlas turistbureau arrangerer bustur med besøg på store, franske bilfabriker, udflugter i Paris m. m. Nærmere oplysning: DMU.

*

Det livsfarlige, skiferbelagte vejstykke mellem Neumünster og Hamburg er nu for størstedelens vedkommende dækket med asfalt.

Må jeg få ordet....!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

SMU.s sommerstævne

Ideen var god, men det var også det hele. Der var mødt mange motorsports folk på banen ved Vinderød, og de tog derop med store forventninger om en rigtig motorkomsammen, idet SMU her havde lejlighed til at samle alle klubber under SMU i et kammeratligt samvær, hvor fælles interesser kunne blive drøftet mand og mand imellem, men ak og ve, SMU kunne ikke siges at have samlet os med disse interesser for øje, idet man ud over at takke værten på Sandkroen for hans flotte gestus ved at overlade Danmarks motorfolk en campingplads m.m. og så konstatere, at det var et overordentlig dårligt vejr, havde de fleste af de fremmødte motorfolk den opfattelse, at SMU's ærede formand nærmest ønskede os alle hen, hvor peberet gror.

Et særsyn var det også, at samme formand var den eneste fremmødte repræsentant for SMU's bestyrelse, idet alle de andre bestyrelsesmedlemmer glimrede ved deres fraværelse, men måske de havde en anelse om, hvor kedeligt og interesseløst det ville blive. Der havde ellers været en glimrende lejlighed, nu da så mange sportsfolk var samlet, for SMU's formand at fortælle om løbene på øen Mann, det ville have gjort stor lykke, og så var der da sket noget, og deltagerne ville have været glade, og sammenkomsten havde fået

en værdig afslutning, som alle deltagerne ville have husket til næste år, når der igen skal arrangeres midsommerstævne, — på samme sted og arrangeres af SMU. Det kan også godt blive en god fest, altså den til næste år, når SMU bare den ene dag vil glemme de sikkert meget krævende arrangementer på Gentofte stadion, og huske på, at SMU består af andre end netop lige de såkaldte Gentofteklubber. Når SMU engang kommer til den erkendelse, vil meget være vundet for den sag, der står os alle nær, den sag, der er vor »hobby«, den »hobby« vi giver al vor fritid: »Motorsporten«.

Svend Aage Hansen
SMK, København

Skud forbi!

Da jeg er gjort bekendt med, at der går slette rygter om Hobro Motor Sports betalingsevne angående afregninger fra danmarksmesterskaberne på Jydsk Motorbane i 1949, kan jeg til kørererne oplyse, at vi har indbetalt til DMU pengene til præmier og kørerne og DMU's andel i overskuddet 8. januar 1950, så har d'herrer ikke modtaget nogen præmie, så ret bøssepiberne i en anden skudvinkel, så giver det gevinst med tiden.

A. Westergaard
Hobro Motor Sport.

SPORTEN HJEMME

IKKE FLERE MOTORLØB PÅ BANEN I LØNG

Motorløbene på Løng-banen den 6. august overværedes af 4000 mennesker, og formanden for Korsør og Omegns motorklub, skrædermester Henry M. Jensen, udtalte efter løbene, at det var sidste gang, der kørtes på banen i Løng. Næste år regnede man med at kunne starte på den nye idrætspark bane i Korsør.

Uno Jensens rekordforsøg mislykkes, idet han brugte 1.52.9 eller 7,2 sekunder mere end Kiehn Bertelsen i sin tid, og i specialklassen blev Uno Jensen kun nr. 2, idet »gamle« Hans Hansen fra Næstved fik et fint come-back. Resultaterne blev:

Specialløb: Hans Hansen, Næstved,, 10, Uno Jensen 9, Jørgen Petersen 4, Peter Nielsen 4 points. — Senior standard: Erik Wincentz, Slagelse, 7, Svend Larsen, Stenløse, 6, Nordan Andersen, Kalundborg, 4 points. — Junior standard: Kaj Larsen, Ringsted, 15, Poul Sørensen, Mørkøv, 12, Carl Egelund, Skævinge, 8 og Helmuth Carlsen, Helsing, 6 pt. — Sidevognsløb: Hans Nielsen, Skelskør, 8, Helmuth Carlsen, Helsing, 7, Thorkild Thy, København-udgik. — Blandet handicap: Peter Nielsen, Slagelse, 2.00.5 (40 m tillæg), Lindegaard Petersen 2.01.4 (50), Hans Hansen 2.10 (180 m). — Standard handicap: Falle Jensen, Jyderup, 2.19.6 (60), Helmuth Carlsen, Helsing, 2.22.9

(80), Poul Sørensen, Mørkøv, 2.24 (160), Kaj Larsen, Ringsted, 2.24.4 (200). — Sidevognshandicap: Hans Nielsen, Haderslev, 2.31.2 (0), Helmuth Carlsen, Helsing, (20).

ELEKTROLPOKALEN GIK TIL SVERIGE

Over 15.000 mennesker overværede motorløbene på Charlottenlund traverbane den 13. august, og såvel for dem som de danske aspiranter til den kostbare Elektrolpokal (værdi ca. 8000 kr.) blev den unge, svenske rytter Göte Brester en stor overraskelse. Göte Bresters maskine gik, som var den smurt, og i en meget sikker stil vandt svenskeren slutheatet om pokalen foran sin landsmand Thord Larsson, mens nordmanden Harald Wiik-Hansen blev nr. 3, Kiehn Bertelsen nr. 4, Aage Andersen nr. 5 og Svend Aage Engstrøm, der havde chancen for at få pokalen til ejendom, nr. 6. Spnding under løbet var det så som så med, men bortforklares kan det ikke, at der blev kørt stærkt, og Göte Brester var den hurtigste.

Göte Brester, der er ingeniør i Ørebro, har kørt motorløb siden 1938, men har tidligere kun startet en enkelt gang i Gentofte, hvor han blev nr. 3. Hans første andel i Elektrolpokalen kostede ham en ny kjole, som han i et letsindigt øjeblik havde lovet konen.

Standardklassen blev et forrygende opgør mellem Leif Hirsborg og Knud



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

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

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon NO 2536

Nielsen. Hirsborg vandt 1. afdeling, men blev diskvalificeret, fordi han kørte uden lydpotte og tyvstartede, sådan at afdelingen gik til Knud Nielsen. Til gengæld vandt Hirsborg 2. afdeling, men da Knud Nielsen passerede målstregen først i tredje omgang, var der ikke tvivl om hans sejr. Han vandt med 18 points foran Hirsborgs 11 og Robert Rasmussens 10. Standard blev vundet af Strandgaard Nielsen med Karl Aage Egelund på andenpladsen.

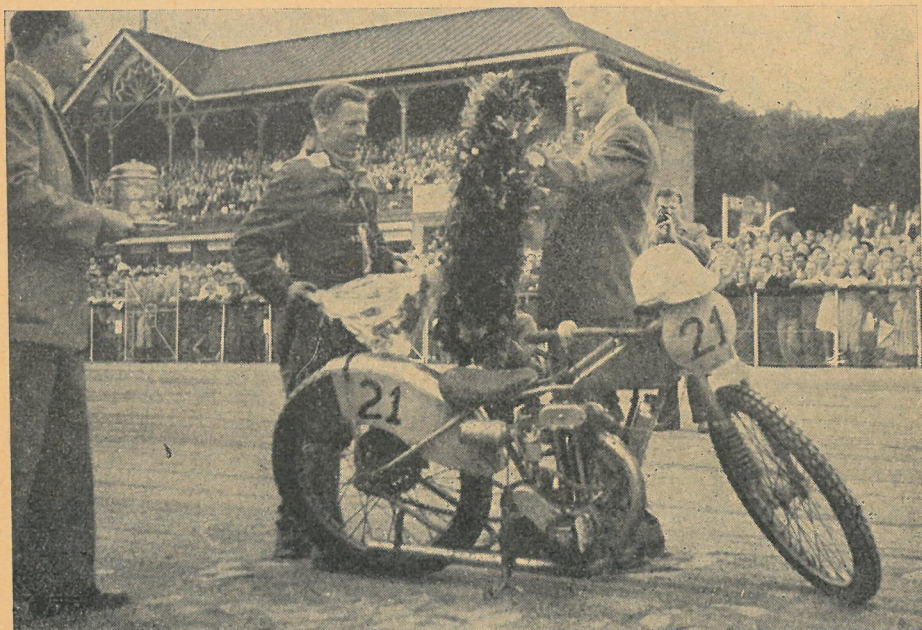
I sidevognsklassen indtraf et dramatisk styrt, idet Helmer Albrechtsen slog en kolbøtte med sin tunge maskine. Han kom ikke selv noget til, men »sand-sækken« Orla Larsen blev slynget ud af sidevognen og påkørt af den efterfølgende Carl Sejr Jensen med det resultat, at han fik brud på knæet og måtte på hospitalet. Da løbet blev kørt om, vandt Carlo Sejr Jensen med 8 points foran Thorkild Sørensen 6. Endelig vandt Hans Jacobsen den lille sidevognsklasse foran Kresten Krestensen.

Resultaterne i ekspertklassen blev:

1. heat: Aage Andersen 2.48.4, Sv. Aa. Engstrøm 2.50.9, C. O. Jensen 2.51.4. — 2. heat: Göte Brester 2.45.1, Wikk-Hansen 2.46.8, Kiehn Bertelsen 2.47.5. — 3. heat: Orla Knudsen 2.45.8, Thord Larsson 2.47.8, Morian Hansen 2.48.1. — 1. mellemheat: Göte Brester 2.48.1, Morian Hansen 2.51.4, Hans Hansen 2.52.5. — 2. mellemheat: Kiehn Bertelsen 2.48.1, Thord Larsson 2.49.6, Aage Andersen 2.50. — Slutheat: Göte Brester 2.40.9, Thord Larsson 2.46, Wikk-Hansen 2.49.3, Kiehn Bertelsen 2.51.5, Aage Andersen 2.51.9, Sv. Aa. Engstrøm 2.52.4, Morian Hansen 2.54, Hans Hansen 2.58.8.

TRE ÅRHUSIANERE BLEV JYDSKE MESTRE

Jydsk Motor Sports banemesterskaber på Viborg Motorklubs bane ved Løvel overværedes af næsten 7000 tilskuere og fik et fint forløb. Resultatet blev, at Århus vandt 3 mesterskaber,



DMU's præsident, fabrikant N. K. Pedersen, overrækker Elektroløbets vinder, Göte Brester, den flotte laurbærkrans. Til venstre SMU's formand, Poul Rasmussen, med Elektropokalen og i baggrunden den fotograferende Erik Orth.

Aalborg og Esbjerg hver 1. I ekspertklassen vandt K. Lindegaard, Esbjerg, i 2.13.5 foran Jeppe Ussing, Århus, 2.14.2. — Knud Nielsen, Århus, vandt standardklassen i 1.58.4, med Ernst Østerlund, Silkeborg, på andenpladsen 1.59.8. — Standardklassen indtil 350 ccm gik til Børge Petersen, Århus, 2.0.3, mens Jens Nielsen, Silkeborg, brugte 2.04. — Rs. Kornum, Aalborg, vandt sidevognsklassen indtil 500 ccm i 2.07.2 med Frank Larsen, Aalborg, på andenpladsen i 2.13.3. — Og Carlo Sejr Jensen, Århus, vandt den store sidevognsklasse i 1.59.8 foran Hans Nielsen, Haderslev, 2.02.9.

HIDTIL STØRSTE HASTIGHED PÅ FYNS VÆDDELOBSBANE

Vejret var for godt ved Fyns Motor Sports store løb på Fyns væddeløbsbane, og kun 5000 mennesker overværede løbene, der fik et meget fint sportsligt forløb. I ekspertklassen var nordmanden Harald Wiik-Hansen meget overlegen, og han gav Leif Basse Hveems banerekord et ordentligt tryk, idet hans gennemsnitsfart var 110 km mod Leif Hveems 107 (ved de nordiske mesterskaber i fjor), og hverken Orla Knudsen eller Kiehn Bertelsen kunne gøre nordmanden og dagens næstbedste kører, svenskeren Göte Brester, noget.

I sidevognsklassen havde Egon Walther et dramatisk styrt, idet hans forgaffel brød sammen, mens han kørte med 80 kilometers fart. Københavneren kom til at ligge under maskinen, men slap uden en skramme. Resultaterne blev:

Ekspertklassen: Wiik-Hansen 3.25.3, Göte Brester 3.30.7, Orla Knudsen 3.33.8, Kiehn Bertelsen 3.41.6, Oluf Cederström, Sverige, 3.43.5, Sv. Aage Rasmussen, Odense, 3.45.8, C. O. Jensen, 3.46.3, Svend Nissen 3.46.7, Aage Andersen 3.51.6, Niels E. Nielsen 3.46.3.

Standardklassen: Børge Mørck, Kolding, 3.55.4, Knud Nielsen, Århus, 3.56.8, Leif Hirsborg 4.00, Ejvind Hansen, Ejlstруп, 4.02, Poul Kalør, Odense, 4.03.6, Johs. Mygind, Odense, 4.08.8, Aage Chr. Iversen, Sønderborg, 4.11,

John Helfeldt, København, 4.22.4, Robert Rasmussen, Sønder sø, 4.28.4, Jørgen Paaske, Hjulby, 4.39.4.

Sidevogne indtil 500 ccm: Kresten Krestensen, Århus, 4.32, Hans Th. Jacobsen, København, 4.33, Erik Greve, København, 4.33.7, Vagn Poulsen, Skanderborg, 4.37.6, Johs. Hansen, Odense, 4.56.9.

Sidevogne over 500 ccm: Carlo Sejr Jensen, Århus, 4.01.8, Thorkil Sørensen, Horsens, 4.06.1, David Axelsson, København, 4.20.

Handicap: Kiehn Bertelsen 1.59.3, Børge Mørck 1.59.4, Sv. Aage Rasmussen, 2.04, Knud Nielsen 2.05.

KUMLA SATTE REKORD I ESBJERG

Trods regnvejret havde motorløbene i Esbjerg den 23. juli samlet mange mennesker, og de fik nogle underholdende løb med fin kørsel at se. Dagens stærkeste bifald fik den 7-årige John Kjærgaard fra Skive, som vandt løbet for mindreårige med den 11-årige Horst Whesel, Aabenraa, på andenpladsen.

Evert »Kumla« Fransson opnåede dagens bedste tid, forbedrede Orla Knudsens banerekord på 1.21.6 til 1.19.5 og vandt ekspertklassen med 13 points foran Thorleif Andreasen 10, Orla Knudsen 9 og Kr. Lindegaard 2. Senior standard blev vundet af Børge Mørck, Kolding, med 12 points foran Rob. Rasmussen 9, Aage Iversen 6 og Niels Blumensaadt 1, junior standard af Harry Andersen med 10 points foran Egon Nielsen 9, Tage Hansen 6 og Knud Aage Termøhlen 4 pt. og junior special af Henry Kjærgaard 11, Børge Breinsborg 7 og Sv. Olsen 5 pt.

ALVORLIGE STYRT PÅ HOBRO-BANEN

Motorløbene på Jydsk Motorbane ved Hobro den 6. august bød på megen dramatik, idet der skete adskillige styrt med motorcykler. Det alvorligste ramte Thorkild Rasmussen, Århus, der måtte indlægges på Hobro sygehus til observation for rygvæstelser, og Aage Sørensen, Aalborg, der pådrog sig en

Sæsonens sidste scrambleløb

på Vinderød-banen

køres søndag den 3. september kl. 14.30

Svensk og dansk deltagelse . Stort sidevognsløb

Frederiksborg Amts Motorklub

ELEKTROL-POKALENS VINDER 1950

Göte Brester

KØBER PÅ GLADSAXE SPEEDWAY

den 10. september kl. 15.00

Desuden stort felt af uden- og indenlandske
ryttere, bl. a. hollandsk deltagelse.

Motorklubben »Rapid«

NÆSTVED MOTORBANE

(Slaggebane)

Søndag den 17. september kl. 15.30

Jack Parker . Morian Hansen

Som sædvanlig et rytterfelt af højeste kvalitet

Engelsk, svensk, norsk, hollandsk deltagelse

Den danske elite møder op

hjenerystelse. Resultaterne af løbene, der overværedes af 6—7000 mennesker, blev:

Junior standard: Chr. Hansen, Hobro, 3.35.5, B. Jacobsen, Hobro, 3.36.6, Niels H. Eriksen, Bogense, 3.39.1, — Senior standard indtil 350 ccm: Arne Mikkelsen, Aalborg, 6.25.4, N. O. Jensen, Aalborg, 6.32.2, E. Svendsen, Aalborg, 6.39.4. — Senior standard indtil 500 ccm: Axel Jensen, Aalborg, 6.01.1, Ernst Østerlund, Silkeborg, 6.01.6, Vagner Larsen, Aalborg, 6.12.5. — Sidevognskl.: Frank Larsen, Aalborg, 6.43, Søren Juul, Viborg, 7.21. — 10 km løb for motorcykler indtil 350 ccm: Victor Simonsen, Aalborg, 8.17, Henry Vorre, Viborg, 8.33.8, N. O. Jensen, Aalborg, 8.41. — 15 km for motorcykler indtil 500 ccm: Axel Jensen, Aalborg, 11.44.2, Viggo Thomasen, Randers, 11.46, Ernst Østerlund, Silkeborg, 11.51.

20.000 TIL MOTORLØB I NÆSTVED

Tilskuerpladserne på Næstved Motorbane var fyldt til bristepunktet under motorløbene den 20. august. I det dejlige vejr havde ca. 20.000 mennesker fundet vej til banen, og ingen gik skuffet bort. Allerede fra middagstid var der sørget for underholdning for publikum, idet der først var model-flyveropvisning og derefter gymnastikopvisning af Kr. Krogshedes piger og karle. Motorløbene var af højeste klasse. Der vistes usædvanlig flot kørsel i alle heats, især var naturligvis opgøret i den internationale ekspertklasse mellem Jack Parker, Bill Kitchen og Morian Hansen spændende fra start til mål. Jack Parker vandt første afdeling i tiden 1.18,5 foran Bill Kitchen, der fik noteret samme tid — der var en ringbreddes forskel på målstregen; Morian Hansen blev nr. 3 (1.21,8). Anden afdeling vandtes af Bill Kitchen (1.19,0) foran Jack Parker (1.19,4) og Morian Hansen (1.22,0). I tredje afdeling førte Morian Hansen indtil udgangen af sidste sving, hvor han styrtede. Jack Parker, der lå lige i Morians baghjul, undgik ved en lynsnar manøvre at køre over den styrtede rytter. For

denne præstation tildelte banens ledelse Parker en konduitepræmie. Slutresultatet blev, at Jack Parker vandt matchen med 8 points, Bill Kitchen fik 7 og Morian Hansen 2.

Bill Kitchen og Jack Parker tilbød »Morian« Hansen at køre matchens tredje afdeling om; men »Morian«s maskine var ikke i orden efter styrtet, så dysten måtte udsættes. De to kæmper, Jack Parker og »Morian« Hansen mødes igen i Næstved den 17. september.

Blandt dagens øvrige matcher lagde man især mærke til det drabelige opgør mellem Kiehn Berthelsen og Irving Irvinger. Et pokallob for danske køre-re vandt Kiehn Berthelsen (1.18,8) foran Irvinger (1.20,5), Jørgen Petersen og Aage Andersen.

Resultaterne i øvrigt: Ekspertmatch A: Irving Irvinger 7, Henry Andersen, Norge, 5, Kiehn Berthelsen 4 og Orla Knudsen 2 points. — Ekspertmatch B: Aage Andersen 9, Jørgen Petersen 4, Uno Jensen 3 og Hans Hansen 1 point.

Specialklasse A: Ejvind Petersen 7, Peter Nielsen 6, Helge Carlsen 3 og Kurt Henriksen 2. — Udfordringsmatch: Bill Kitchen 1.20,7, Kiehn Berthelsen 1.20,9 og Henry Andersen 1.21,8. I en anden udfordringsmatch vandt Kiehn Berthelsen (1.21,8) over Orla Knudsen (1.22,5).

Blandet handicap I: 1. Uno Jensen (60 m tillæg), 2. Ejvind Petersen (40 m) 3. Aage Andersen (100 m).

Blandet handicap II: 1. Kiehn Berthelsen (100 m), 2. Bill Kitchen (120 m) 3. Jack Parker (120 m), 4. Jørgen Petersen (50 m).

SLEMT STYRT VED LØBENE I BOGENSE

Ved de fynske banemesterskaber på Bogense motorbane skete et alvorligt styrt, idet svenskeren Arthur Ovesen væltede og pådrog sig et lårbensbrud. Han blev indlagt på Bogense sygehus og kommer til at blive der i nogle dage.

Mesterskaberne erobredes af Sv. Nissen (specialkl.), Johs. Hansen (sidevogn) og Johs. Mygind (standardkl.), alle Odense.

UNIONEN og KLUBBERNE

Klubfortegnelse foreligger nu og kan fås på unionens kontor. Rettelse til den: Kolding Motorklubs adresse ændres til Kongebrogade 71, telf. 3278. — Tilføjelse: Skagen Motorklub, Aksel Jensen, Clemmen 2, Skagen, telf. 9.

Frederiksberg Motor Klub

Søndag den 3. september klubbetur til Sverige. Turen vil bl.a. gå til Söderåsen, hvor vi spiser den medbragte frokost 190 meter over havet. For at så vidt muligt alle kan komme over med samme færgе, mødes vi ved Rudersdal kro, hvorfra vi starter samlet kl. 8 prc. Der bliver ikke tid til at vente på evt. efternølere. Husk nu alle nødvendige papirer, pas, politiattest, svenske penge o. s. v.

Lørdag den 16. september har vi afslutnings- og høstfest på lejrpladsen i Kregme, men herom ivl medlemmerne få nærmere oplysning i FMK-bladet.

H. J.

Fyens Motor Sport

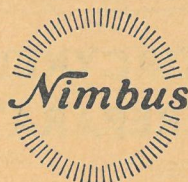
Som det allerede vil være medlemmerne bekendt gennem den udsendte meddelelse, har FMS fået overdraget det ærefulde hverv at stille med 40 solocykler og 10 sidevognscykler til justitsministeriets og organisationernes store færdselskampagne, der finder sted i Odense og slutter med kortgekørsel lørdag den 9. september til stadion. Det er vort håb, at så mange af vore medlemmer som muligt vil møde op på stadion efter propagandakørslen gennem byen. Det bliver både interessant og lærerigt, for selv om vi alle mener at køre korrekt, så er der sikkert ingen motorkører eller bilist, som ikke kan læse noget nyt. Lad os alle være med, for at komiteen for færdselskampagnen kan få succes og et resultat af sit arbejde.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

afholder øvelseskørsel den 16. september. Alle er velkomne. Instruktionsmøde på Jægerkroen den 12. Medhjælperе bedes henvende sig til bestyrelsen pr. telefon eller senest på instruktionsmødet. Den 9. september holdes høstfest på Siesta i den lille sal kl. 19.30. Mændene møder uden jakke. Den 1. oktober er der efterårstur med øvelse. Start fra Roskildekroen kl. 9.30. Frokosten spises kl. ca. 12 på Ganløse kro.

Den 3. november afholdes andespil i Siestas store sal. Der bliver kun andespil. Store og fine præmier er indkøbt. Den 7. oktober er der stiftelsesfest på Siesta i den lille sal. Møder kl. 19.30. Medbring godt humør m.m. til klubbens arrangementer. Der vil ikke blive udsendt nærmere meddelelser.



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Th. Goth. 6538

Klubben har afholdt nogle glimrende aftenture og halvdagsture. Det bliver for besværligt at komme ind på dem alle, men det kan siges, at ikke een af dem har været kedelige. De har været godt tilrettelagt, og medlemmerne har haft udbytte af dem. Klubbens bane-kørere klarer sig godt. Oluf Elsberg og Helge Karlsen kørte sidst på Charlottenlund og viste fin kørsel. Villy Strandgaard blev nr. 1 i standard b. Fint gjort. Det er tre kørere, der må regnes med i fremtiden, særlig hvis de får noget bedre materiel at køre på. Men det kommer vel efterhånden. Held på vejen! Mød nu op til klubbens arrangementer!

Gunnar.

Harley Davidson Klubben

Den første klubaften efter ferien var henlagt til Elisenborg i Dragør, hvor vi tilbragte en god og hyggelig aften, og hvor forskellige konkurrencer blev afviklet til stor more for dem,

som ikke deltog. Den første klubaften her i september bliver den 5. kl. 19 på Greve Badhotel. Søndag den 10. har vi den årlige skovtur med futtog og mødes kl. 9 prc. ved Slangstrupbanen med lilleemor under den ene arm og madpakken under den anden. Turen i år er ud i det blå, og der vil i dagens løb blive forskellige overraskelser. Mød nu op allesammen, så vi kan få en rigtig HDK-dag ud af det.

Tirsdag den 12. kl. 19.30 afholdes klubbens halvårslige generalforsamling i Vanløse. Dagsorden iflg. lovene. Mød alle! Tirsdag den 19. flytter vi igen ud i Vanløse, og vi starter vintersæsonen med en pakkefest. Sportsudvalget har atter betænkt os med en øvelse, men nærmere herom på klubaftenerne. Da vi nærmer os tiden, hvor vor revy skal skrives, anmodes de af medlemmerne, der har noget lokalt stof, om at komme med det så hurtigt som muligt.

Angelo,

Kastrup 1913.

MOTORCYKEL- REPARATION

af alle mærker

Specialitet Harley, Indian

Udboring

Stempler

Lejearbejde

Opretning af stel

Enhver reservedel fremtilles

SPEEDWAY-RAMMER

hjul — nav — koblinger —
countershaft — alt i racermateriale
Aftale træffes med værkfører
Hans Skov

UNO JENSEN

Frankrigsgade 30 . København S.
Tlf. Sundby 3593

Hjørring Motor Sport

Søndag den 3. september har vi rodeo på den gamle markedsplads. Mød op og vær med, og husk så klubmøderne hos Thorvald den første tirsdag i måneden. Disse møder er alt for sparsomt besøgt.

S.M.

JMU.s sommerstævne

Veller Koller-stævnet blev en virkelig succes. Allerede ved starten morede man sig hjerteligt over de morsomme proportioner: tæl 41 træer plus 5 juletræer på venstre hånd, drej mod vest og gå 37 skridt osv. Løbet blev vundet af Niels Fisker, Silkeborg, med 329 points, mens Karlo Jensen, Herning, blev nr. 2 med 323 og Elvin Christensen, Århus, nr. 3 med 321 points.

Muntre taler blev holdt ved middagen, og Tom vandt damerne med sin humørfyldte tale for motorpigerne. Efter middagen blev der danset til den lyse morgen, så var det lettere at finde

campingpladserne eller de interimistiske sovepladser, der fandtes bag hotellet. Rævejagten søndag var spændende og blev vundet af Niels Petersen, Vejle, og Rasmus Lorentzen, Aabenraa. Den tredje ræv, alias Henry Sørensen, var for snu og lod sig ikke fange.

Søndag eftermiddag var forbeholdt fornøjelige konkurrencer. Motorcykleroede blev vundet af Herluf Heiberg, Silkeborg, med bysbørnene Jens Nielsen og Hans Ernst på de næste pladser, bilrodeo'en af Robert Møller, Vejen, med Ove Klint, Esbjerg, på andenpladsen, ballonkampen på motorcykle af Jens Peter Platz, Vejen, »En motorcykle for lidt« af Ejnar Rasmussen, Vejen, en holdkonkurrence i tovtækning af Randers, damerækken af Silkeborgs stærke piger og damernes forhindringsløb af frk. Anne Margrethe Jacobsen med fru Henry Sørensen på næste plads.

Westergaard viste stort talent som bondekompiker, men det er farligt at vise sig for et kvindeligt publikum i lange underbukser. Dette syn kan kvæle de bedste følelser i et kvindesind. Cirkusdirektør Benneweis befandt sig tilfældigvis blandt tilskuerne, men der foreligger endnu intet om engagement.

Gamle motorfolk udtalte, at stævnet var ligeså godt som jydsk sommerstævner i »gamle dage«, og bedre kritik kan vel ikke fås. Stævnelederen Verner Nielsen, Silkeborg, kunne desværre ikke deltage på grund af hospitalsoophold, men sendte telegram til stævnedeltagerne, og unionen kvitterede med en blomsterhilsen. I Verner Nielsens fravær blev det største læs trukket af Laurits Olsen, Silkeborg. Han var alle steder på een gang og fik alt til at glide på rette måde. Han blev støttet på bedste måde af bestyrelsesmedlemmerne fra Silkeborg, der både før og efter stævnet ofrede megen fritid, for at alt kunne klappe så fint, som det gjorde. Til stævnet var skænket værdifulde præmier af jydsk benzin og motorforhandlere, der ligeledes havde muliggjort stævnets flotte program ved flittig annoncetegning. Vi siger tak herfor.

E. E. L.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Månedsmøde den 6. afholdes på V. Skerninge kro. Start fra rådhuspladsen kl. 19.30. Så er det slut med månedsmøderne udenbys. Derefter forsætter vi med møderne i Borgerforeningen. Den 17. september er der rævejagt, start kl. 14 fra rådhuspladsen. Vi havde en god tur til Langeland, men vejret var ikke for godt. Dog var ca. 30 sportsmænd mødt, resten blev hjemme. Lørdag aften var der fest og bal til hen på de små timer. Om søndagen var der ballonkørsel på stranden, hvor Erik Lundsgaard fik 1. og Paul Madssen 2. pr.

Egon Rasmussen.

Nimbus Klubben, København

Den 3. september har vi klubbetur og mødes som meddelt i brev ved Svane-møllen st. lige tilhøjre, når vi er kommet over jernbanebroen her fra byen. Turen går ud i det blå. Den 17. september har vi en anden tur, og Børge Hansen — Va 9084 x (efter kl. 17) — giver besked om, hvor vi starter fra. Det bliver en god tur. Så har vi nøddetur og rævejagt den 1. oktober med start fra Lygten kl. 10. Det bliver nok den sidste klubbetur i denne sæson. Skulle der blive flere gode søndage, har vi jo lejrpladsen.

Sv. Aa. Søgaard.

Sports Motor Klubben »København«

Medlemmerne gøres opmærksom på, at der påbegyndes et kortaflæsningskursus den 4. oktober. Det varer ca. 6 måneder, og der stilles opgaver ud i terrænet, så det skal nok blive interessant. Kursus koster 10 kr., ved indm. betales 5 kr. Ligeledes påbegyndes gymnastiken til november, og den tager formanden sig af igen i år. Træning foregår nu om lørdagen kl. 16—18. Andre medlemmer under DMU er velkomne på banen til træning.

S. W.

Taga 6139 v.

Sports Motor Klubben »Odin«

Den årlige udflugt, der i år gik til Rømø, havde 70 deltagere med 25 køretøjer og gik gennem det smukke Sønderjylland. Hotellet nåede vi kl. 19.30, og ved bordet kom den første overraskelse i form af en fin pose med rygelse til hvert enkelt, til børnene dog chokolade. Efter spisningen serveredes der kaffe ved småborde, og så tog dansen fat. Senere fik vi fyldt chokolade. Kl. 24 var der tudehornsdans med præmier, og dansen fortsatte til kl. 2.

Søndag havde vi konkurrencer på strandbredden. Vindere blev: Kl. 1, biler: Gunner Eriksen, Kaj Jørgensen, Kaj Knudsen (trøstpr.). — Kl. 2, mc: Erik Hansen, Osvald Hold. Kl. 15 forlod vi Rømø og kørte til Løgumkloster, hvor vi var til marked, og kl. 18 samledes vi på hotel Løgumkloster til et dejligt stykke smørrebrød. Derefter vendte vi næsen hjemad, alle enige om, at det havde været en dejlig tur, som ganske afgjort skal gentages til næste år.

Da dette er sidste nr. af M & S inden danmarksmesterskaberne, der som bekendt køres på Fangelbanen den 1. oktober, vil jeg bede kørerne om i god tid at rekvirere og indsende anmeldelsesblanket, der bl.a. fås Lollandsgade 34, Odense, hos *Sekretæren.*

Sundby Motor Klub

Lørdag den 5. august havde vi en dejlig tur til Tureby kro. Vi ankom til kroen kl. 21. Frede Olsen og frue overrakte præmierne fra øvelsen den 20. juni. Derefter var der bal til kl. 24, men inden vi kom fra Tureby, var klokken 1, og vi nåede først København kl. 2.30. Vi fortsætter med vore klubaftener hver onsdag i Kastelskroen, hvor vi håber at se jer alle. *B. Lyng.*

Søborg og Omegns Motor Klub

Pakkefesten den 19. august i Skovbrynet, der afholdtes i fællesskab med MKO og LOM forløb særdeles tilfredsstillende. Et bedre eksempel på samarbejde og fordragelighed skal man

lede længe efter. Man fristes til at ønske, at samme egenskaber var til stede i rigsdagen, når motorfolkets problemer skal drøftes. Auktionarius, Rich. Høgsbro, udfoldede store oratoriske evner, og auktionen gav et pænt overskud til de tre klubber. Ved præmieuddelingen uddeltes ikke mindre end 35 sølvbægre for sommerens anstrengelser, og efter uddelingen var der præmiedans m.v.

Torsdag den 21. september begynder de ugentlige klubaftener i café Nørrehus, Griffenfeldsgade 6, 1. sal. Mød flittigt op! Der er kræfter i gang for at leje en bus til at køre til danmarksmesterskaberne i Fangel den 1. oktober. Turen med banebillet vil blive 25—26 kr. pro persona. Anmeldelse til formanden, bestyrelsen eller Lion Hansen, SØ 2126 — snarest. *Felix.*

— — —

Sv. Aage Søgaard spørger mig, hvorfor klubstoffet bliver beskåret. Det er sjældent, det bliver det, og jeg stryger ikke gerne i klubstoffet. Men det kan være nødvendigt, når klubberne indsender for meget stof, og når det kommer for sent, da læserne gerne vil have bladet til tiden, og da der helst skulle stå mere i det end klubstof. Gennemgående kommer klubstoffet alt for sent, alene til dette nummer (sept.) modtog jeg den 21. august 10 breve med klubstof, skønt alt stof skal være mig i hænde senest den 20. i måneden, og fremtidig vil den slags stof ikke nå at komme med. *Red.*



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

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. Ørstedesvej 23, F. — Centr. 6581
Reserve dele - Tilbehør



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

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

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

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

MOTORCYKLER

Reserve dele — Tilbehør

Matchless . Terrot . James . AJS

MOTOR-DEPOTET

Nørregade 12

Telefon 13835

Randers

Motorcykleforhandler

WÄRNSTRÖM - STRÖMMEN

Telefon 4325 . Randers

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

Specialværksted for MOTORCYKLER

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

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

MOTORCYKLER

Reserve dele og Tilbehør
Spec. reparationsværksted. — Har De Indkøbstill.,
kan vi lev. NORTON og ROYAL ENFIELD. Køresk.
for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN

v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517.

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. Sekretaria: 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, Aalborg.
Lolland-Falsters Motor Union: Formand Anton Hansen, Maribovej 35, Saxkøbing. Telf. Saxkøbing 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 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

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

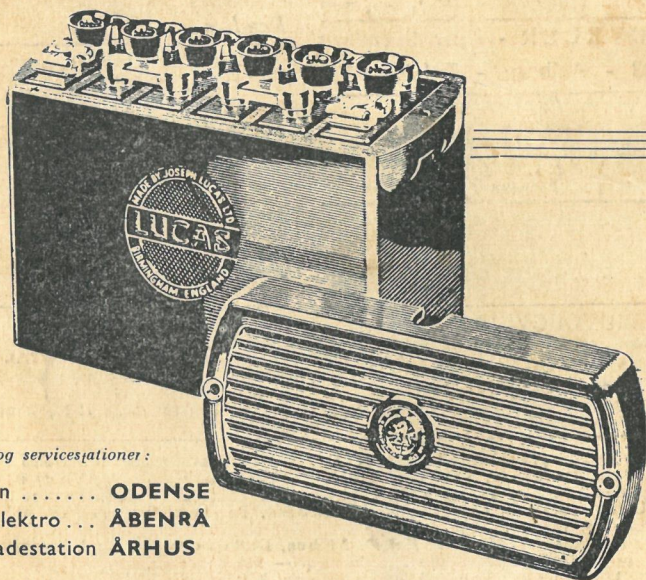
Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K
Aflæveret til postvæsenet den 31. august.

Ln 1

LUCAS BATTERIER



*- et Britisk
Kvalitetsprodukt*



Depoter og servicesstationer:

Axel Åkerman ODENSE
Sønderjysk Elektro ... ÅBENRÅ
A/S Aarhus Ladestation ÅRHUS

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER . NØRREVOLD 9 . KBHVN. K.

TELEFONER CENTRAL 4195 - 6819 - 9279