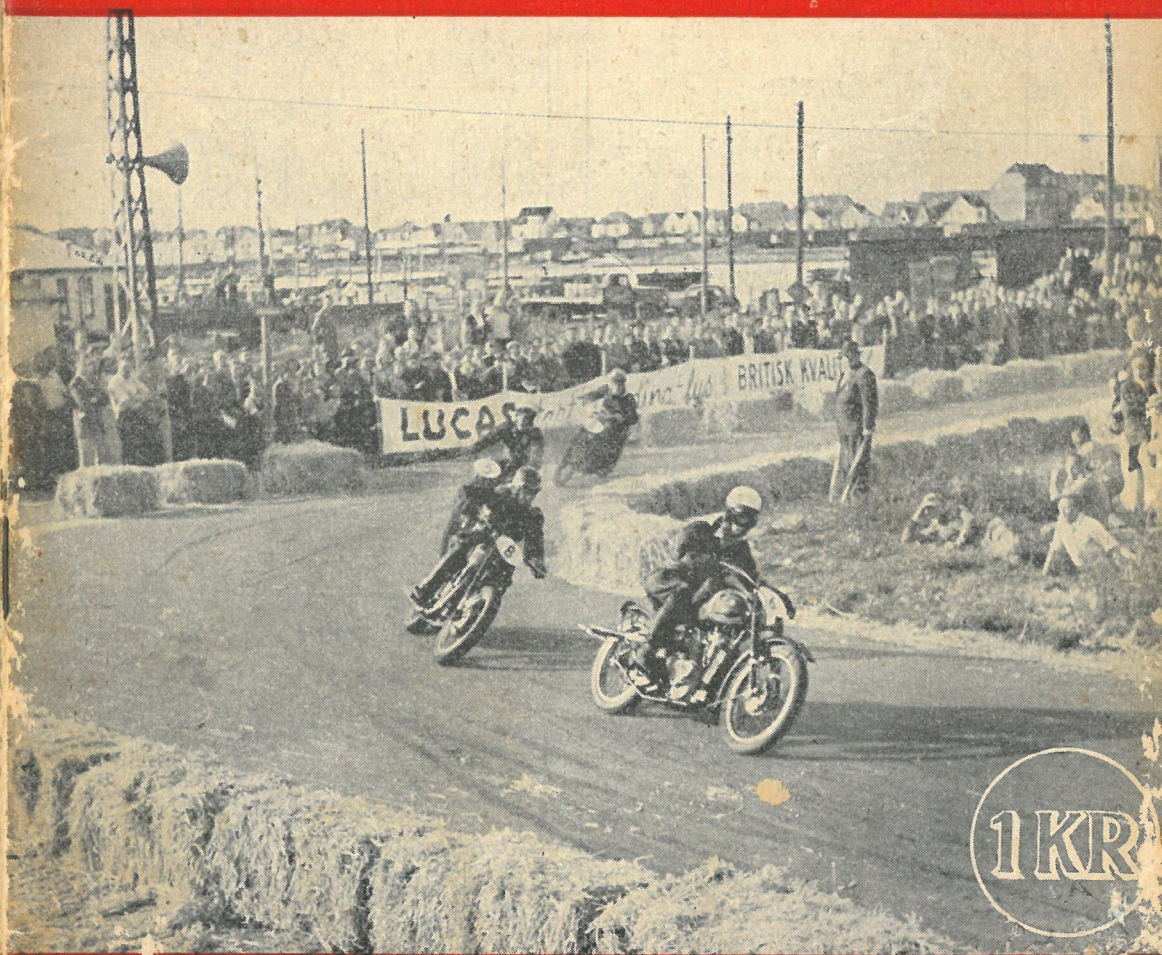


MOTOR OG SPØRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



1 KR

OKTOBER

1950

5. ÅRG.

Løbskalenderen

OKTOBER

1. Sports Motorklubben Odin
(Danmarks mesterskaber) Baneløb
8. Gladsaxe Baneløb
15. Søborg og Omegns MK Trial
Aarhus Motor Klub Baneløb
Holbæk Baneløb
22. Gentofte Baneløb
- 28.—29. BSA-klubben Trial
29. Motorklubben Vestfyn Trial



NOVEMBER

5. Jydsk Mesterskabstrial
Viborg Trial
12. Motorcykle Klubben
Svendborg Trial
Sundby Motorklub Trial
19. Slagelse Trial
Fyens Motor Sport Trial
Sorø (Slagelse og Midt-
sjællands SMK) Fællestrial
26. Sports Motor Klubben Odin
Frederiksborg Amts
Motorklub 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

OKTOBER

5. årgang

Medlemsbladets fremtid

ET indlæg, som bringes andet sted i bladet, viser nødvendigheden af nogle ord om redaktionen af MOTOR & SPORT, om klubstoffets omfang og om bladets udsendelse. Jeg ved udmærket, at klubstoffet forekommer de indsendende klubber at være bladets vigtigste stof, men mener alligevel, at det ikke bør dominere bladet og i hvert fald ikke optage mere plads end hidtil. Dels interesserer en klubmeddelelse meget få uden for den pågældende klub, og dels medfører en eventuel vækst i klubstoffets omfang, at alt andet stof — nyheder, referater af løb ude og hjemme, billedstof, interviews m.m. — må begrænses i tilsvarende grad.

Det bør imidlertid understreges, at klubstoffet faktisk ikke er blevet beskåret hidtil, og at jeg — selv om læserne ved nærmere overvejelse giver mig ret i ovennævnte betragtninger — heller ikke gerne foretager beskæringer i fremtiden, men nøjes med at henstille til klubberne selv at begrænse deres stof til korte, koncise meddelelser og til gengæld sørge for at få meddelelser med hver eneste måned.

Men hvad enten klubstoffet skal dominere bladet eller ej, må det være redaktionen i hænde senest den 20. i måneden, hvis bladet skal nå læserne rettidigt den efterfølgende 1. Måske skal udsendelsesdatoen ændres, sådan at man ikke risikerer forsinkelser hos postvæsenet på grund af travlhed omkring månedsskiftet. Men indtil videre er udsendelsesdatoen den 1. — og sidste frist for modtagelse af stof den 20. Og det skulle næppe være svært at forstå, hvor vanskeligt det kan være at få bladet færdigt til tiden, når man — det var i august — først får de 10 af månedens 12 klubmeddelelser den 21. og derefter skal have de pågældende meddelelser omskrevet til ordentlig dansk, sendt til trykkeriet, sat, korrigeret og brudt om, inden trykningen kan begynde. Vil klubberne ikke hjælpe med til at overholde i hvert fald udsendelsesdatoen, tvinger man mig til enten at begrænse og udskyde det klubstof, der kommer for sent, eller at fralægge mig ansvaret for bladet.

Red.

FORSIDEN: Gadeløbet i Korsør, hvor der blev kørt både godt og hurtigt, og hvor tt-løb endnu en gang viste sig at være et publikumsnummer.

VALGET

SAA blev det folketingsvalg overstået, og selv om socialdemokratiet bevarede magten og regeringen Hans Hedtoft fortsætter — efter at have gennemgået en mindre ansigtsløftning, — må det formodes, at de nye skatter og afgifter, som socialdemokraterne gik til valg på, ikke indfores. Dertil viste der sig for stærk modgang hos de øvrige partier og størstedelen af vælgerne, og dertil er det for nødvendigt for hr. Hedtoft at bevare samarbejdet med de øvrige partier.

Og hvorfor lægge skjul på, at vi motorfolk håber på større forståelse hos den nye handelsminister, hr. H. C. Hansen, end hans forgænger viste os. For hver dag der går, bliver en ting som zonegrænserne mere og mere meningsløse, eftersom Danmark snart er det eneste land i verden med benzinrestriktioner. Nødvendigheden af at åbne for importen af

nye biler og motorcykler — ikke mindst for at holde samlefabrikerne i gang — må også snart gå op for de vise mænd på Christiansborg. Og hvis H. C. Hansen så kan fortælle sin efterfølger som finansminister, Viggo Kampmann, at motorfolkene har krav på en ordentlig behandling, vil vi være tilfredse — i denne omgang.

STOREBÆLT

OG SAA den nye trafikminister, Frede Nielsen, fortjener et par ord med på vejen. Han bør vide, at han omgående bør tage Storebæltsproblemet op til behandling og løsning; for de nye restriktioner, DSB har indført i den sidste tid, hører ingen steder hjemme fem år efter krigen, og vidner om en chokerende magtesløshed hos generaldirektor Emil Terkelsen og hans medarbejdere. Nødvendigheden af Rødby — Femern-rutens gennemførelse og af en decentralisering af gods-

transporten her til lands turde være indlysende, hvis vi ikke rent trafikalt vil sætte den sidste smule af vort renommé til, og hvis den indenlandske trafik ikke skal gå helt i hårdknude den dag, hvor benzinrestriktionerne ophæves.

PRESSEN

FLERE klubledere har henvendt sig til os og spurgt hvordan man får pressen til at interessere sig mere for motorsport. Måske vil svaret interessere en og anden, så her er det: D'herrer journalister ønsker ikke at blive »smurt« med mad og drikke, de ønsker nyheder og pålidelig orientering — både før, under og efter løbene. De forlanger, ganske som alle andre tilskuere til motorløb, spænding og gode arrangementer. Og den dag, disse berettigede krav opfyldes, får man både pressen og dermed det brede publikum i tale.



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

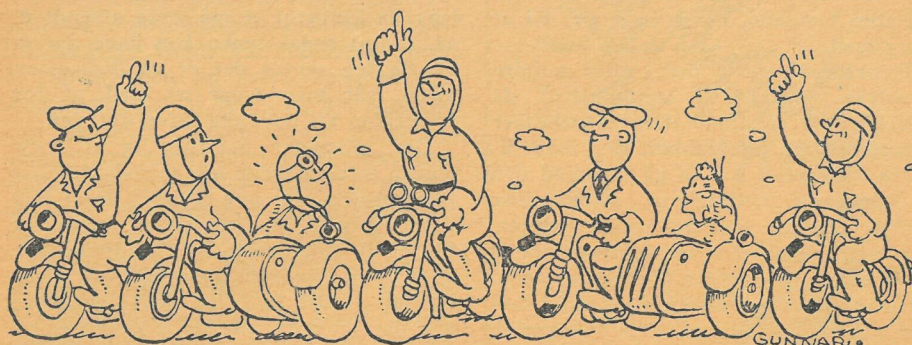
Stort udvalg i motorhandsker, huer, hjelme, køretæpper, luffer til styr o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon NO 2536

Må jeg få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

S.M.U.s sommerstævne.

Som svar på S.M.K. »København«s formands Sv. Aa. Hansens artikel i bladets september nummer, i hvilket han, forhåbentlig ikke mod bedre viden, på en lidt usmagelig måde angriber S.M.U.s ledelse, der dog alle gennem en snes år har ofret deres fritid på motorsporten.

Om så denne ledelse på den årrække ikke har kunnet gøre så stor en indsats som Sv. Aa. Hansen har opnået på de par år han har været med i motorsporten, bliver jo en anden sag.

Som de fleste klubbestyrelser er klar over, udsendte Frederiksborg Amts Motorklub indbydelse til klubberne, til deltagelse i midsommerstævne Skt. Hansdag. Klubben var kommet ret sent ind på tanken om dette arrangement og henvendte sig til S.M.U. med forslaget. Men man kunne på det sene tidspunkt ikke gå ind herfor. Alle klubberne havde arrangeret egne Skt. Hansfester, så man mente ikke at S.M.U. af hensyn til klubbernes arrangementer kunne arrangere en større fest dagen efter, endvidere havde bestyrelsens medlemmer allerede disponeret over lørdagen (Skt. Hansdag). F.A.M.K. ønskede dog selv at gennemføre programmet, og S.M.U.s ledelse enedes om at give klubben tilladelse til på indbydelsen at skrive, at det var i samarbejde med S.M.U. at klubben arrangerede dette midsommerstævne, og den var indforstået med, at kun S.M.U.s

formand ville være i stand til at deltage. Man kunne så samtidig få lejlighed til at se, om der var baggrund for, at S.M.U. næste år arrangerede en sammenkomst for klubberne selve Skt. Hansaften. Dette ville jo afhænge noget af den eventuelle tilslutning til F.A.M.K.s arrangement.

Hele arrangementet lå, som det fremgik af indbydelsen, i F.A.M.K.s hænder, hvilket Sv. Aa. Hansen vel ikke kan have været uvidende om, for det første fordi det kunne læses i indbydelsen, for det andet, fordi Sv. Aa. Hansen havde lovet F.A.M.K. at arrangere motorfodboldkampe, samt selv stille med fodbold og et hold, for man vil ikke nu påstå, at det er til S.M.U.s ledelse løftet er givet, så kunne Hansen da slet ikke være bekendt kun at stille med *een* mand og ingen bold, og så ydermere bagefter angribe S.M.U. for et dårligt arrangement, nå — det er nu heller ikke pænt mod F.A.M.K.

Med hensyn til perfiditeten vedrørende »Gentofteklubberne«, da må der også her være en Erindringsforskydning, idet der dog er 3 af S.M.U.s 5 Mands bestyrelse, der ikke — også må lægge fritid til disse arrangementer, der vel også må siges at ligge indenfor vor »Hobby« motorsporten.

Sv. Aa. Hansen udtalte for et årstid siden på S.M.U.s repræsentantskabsmøde omtrentlig således: »Gentofteklub-

berne« skal ikke fra min side diskuteres mere — S.M.K. »København« er ikke med deri, det er vi kede af, men vi har selv forspildt det, idet klubben, før min tid som formand, havde sagt nej til at være med.

Hvorfor så dette mere eller mindre åbenlyse angreb? I særdeleshed da S.M.U. i de såkaldte »Gentofteklubber« repræsenterer de klubber, der ikke direkte ville eller kunne gå ind med den — dengang nødvendige økonomiske støtte. Der er vist heller ikke nogen, der har bebrejdet disse klubber dette!

Vi beklager overfor klubbernes medlemmer, at vi har måttet optage så megen plads i bladet om dette spørgsmål, der kunne have været belyst på førstkommande repræsentantskabsmøde i S.M.U., hvilket vel også havde været det rette sted, idet medlemmerne landet over vel ikke er interesseret i den slags skriverier, men for at medlemmerne under S.M.U. ikke skulle få et altfor forkert indtryk af dens ledelses evner, har denne redegørelse været nødvendig.

S.M.U.s bestyrelse:

*Ib Junggaard. Holm Madsen
Jens Rasmussen. Edgar Hansen.
Poul Rasmussen.*

Hr. Svend Aage Hansen

Uden at komme ind på indholdet af Deres indlæg i sidste nr. af Motor og Sport, ønsker jeg dog at udtale til Dem, at jeg beklager den dag, hvor vi inden for motorsporten får flere klubformænd, der som De bevidst fremstiller en sag forkert og har så lidt forudsætning for overhovedet at kunne kritisere motorsport og motorsportsarrangementer, men som alligevel i tide og utide lufter deres viden eller uviden.

Poul Rasmussen.

Klubstoffet.

Jeg tillader mig at komme med nogle bemærkninger angående redaktørens svar på Sv. Aa. Søgårds forespørgsel om indskrænkning af klubstoffet, samt truslen om at for fremtiden vil klubstoffet ikke blive optaget i bladet, når det først bliver modtaget d. 21.

Jeg tillader mig at gøre opmærksom

på, at den 20. var en søndag, og det er almindelig kotume, at når dagen falder på en helligdag, så betragter man den efterfølgende dag som rettidigt indsendt, især da klubstoffet må være afsendt d. 19. for at redaktionen kan have det d. 21. Så jeg syntes det er en diskussion værd, når man truer os med, at for fremtiden vil det ikke blive optaget.

Det afhænger selvfølgelig af, hvor megen interesse den ærede redaktør har i klubstoffet, for mig er det i hvert fald det vigtigste, da jeg endnu betragter Motor & Sport som mit medlemsblad. Man taler om indskrænkning af klubstoffet, da der jo gerne skulle stå mere end det i bladet. Motor & Sport er på 36 sider, deraf fylder klubstoffet de 3 sider. Der er 11 klubber og 2 unioner, der har indsendt på disse 3 sider. Vi er 61 klubber under D.M.U., der alle har ret til at indsende sit klubstof; hvis de alle benyttede denne ret, kunne der vel blive ca. 3 linier til hver klub, når man taler om indskrænkning nu, hvor vi kun er 11 klubber.

Når man samtidig ved, at vores medlemsblad koster os 61 klubber 25.000 kr. i underskud om året, så får man en flov smag i munden. Jeg har altid troet, at tanken med Motor & Sport var, at det først og fremmest skulle være et medlemsblad for klubberne og deres medlemmer. Jeg syntes desværre at det mere og mere arbejder hen på at blive en slags offentlig motor månedsblad, som forhandles i kiosker og i reservedelsforretninger og på offentlige steder. Det sælges til enhver, der vil give 1 kr. for det. Hvis det er tanken med vores Motor & Sport, så må jeg give redaktøren ret, så skal der så lidt klubstof som muligt, for hvad kan det interessere hr. Peddersen i Istedgade, hvad de forskellige klubber har at meddele deres medlemmer. Mon det ikke også er grunden til, at der er så få klubber der indsender deres klubstof. De foretrækker deres eget Kluborgan, da de ikke ønsker helt uvedkommende som læsere af deres klubmeddelelser?

Hvorfor er vi kun 11 klubber der benytter vores medlemsblad?

*Knud Erik Ousen,
Harley Davidson Klubben.*

Økonomi-prøve for USA-vogne

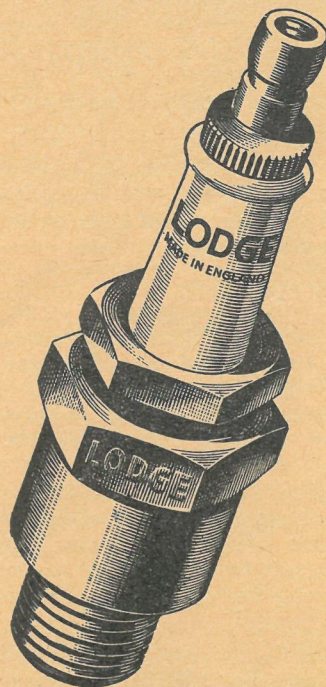
Forleden dag rullede en karavane på 31 splinternye personvogne ud af Los Angeles. Samtlige vogne var standardudgaver af 150-modellen, og hvert eneste mærke med undtagelse af Buick og Pontiac var repræsenteret. Vognene kørte østpå og deltog i de næste døgn under American Automobile Associations kontrol i et 1200 km langt økonomiløb, i hvilket de skulle holde en gennemsnitsfart på godt 67 km/t.

Turen gik over San Gabriel-bjergene, gennem Mojave-ørkenen, Death Valley, hvis 40 graders varme ikke kunne få alle kørerne til at rulle vinduerne ned, da de var bange for at forøge luftmodstanden, gennem Las Vegas over Hoover dæmnin-gen til et sted i nærheden af Grand Canyon, hvor der var både frost og sne.

Da vognene var ankommet dertil, gik dommerne i gang med at regne ud, hvor meget benzin vognene havde brugt pr. ton-kilometer, idet man tog vognenes og lastens vægt i betragtning. Den mest økonomiske viste sig at være — ikke en af de billige, lette vogne, men en repræ-sentant for mellemklassen: en Mercury, der vejer 1635 kg. Den havde — med Long Beach-forhandleren Art Hall ved rattet — klaret 21,7 ton-kilometer pr. liter benzin. Cadillac besatte 2.- og 3.-pladser-ne. I den billige klasse kørte en 6-cyl. Ford længere end både Chevrolet og Ply-mouth, mens i den dyreste klasse en Kaiser Special var bedst — foran en Studebaker Landcruiser og en Frazer Manhattan. Regner man udelukkende med benzinforbruget, blev præstationen pr. liter:

	km
Studebaker Champion	9,40
Mercury	9,39
Nash Ambassador	9,35
Nash Statesman	9,02
Studebaker Landcruiser	8,81
Kaiser Special	8,48
Frazer Manhattan	8,46
Studebaker Commander	8,42
Ford 6	8,25
Cadillac 61	8,13
Cadillac 62	7,97
Cadillac 60	7,81

*Start
og Fart
med*



LODGE
tændrør

Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

Nørrevold 9
København K.

Et menneskeliv om dagen!

STATENS færdselspoliti har udsendt en beretning om arbejdet i første halvdel af 1950. I disse seks måneder optoges 4055 rapporter, deraf 2264 i Jylland, 1129 på Sjælland, 410 på Fyn og 252 på Lolland-Falster, blev givet 4127 vejledninger. 73 motorførere viste sig ikke at have noget førerbevis, 67 andre havde glemt det, og 19 havde ugyldigt bevis.

I AUGUST 1950 blev der landet over dræbt 32 mennesker — altså mere end eet om dagen — og kvæstet 728 ved færdselsulykker mod henholdsvis 21 og 680 i samme måned i fjor og mod 21 og 740 i juli 1950.

IKKE mindst som følge af denne foruroligende statistik er domstolene i den senere tid slået ind på en skarpere kurs end den hidtidige. Og glædeligvis synes landsretten at ville slå fast med syvtommersom, at **DEN UBETINGEDE VIGEPLIGT FOR HOVEDVEJSTRAFIK SKAL RESPEKTERES**. Ikke blot ansvaret for ulykker, der skyldes denne vigepligts tilsidesættelse, men også erstatningspligten lægges over på den trafikant, der braser ind på hovedvejen.

OGSAA spritbilister og -cyklister får en prisværdig, hårdhændet behandling hos dommerne. En københavnsk mejeridirektør, der idømtes 14 dages hæfte for spirituskørsel og fik kørekortet indtaget for et år, fik således af dommeren at vide, at en ordentlig motorfører ikke tyllede spiritus i sig hver eneste dag, da iagttagelsesevnen før og efter spiritusnydelse ikke er den samme.

I Odense har politiet og Falck indledet et samarbejde, der skal befri byen for berusede motorførere. Får en bilist eller motorcyklist sig en tår over tørsten, kan han blot meddele politiet eller Falck, at han gerne vil køres hjem, og han hentes så og bringes hjem —

for den billige takst af 5 kr. pr. time om dagen og 7,50 kr. om natten, minimum dog 7 og 10 kr..

A PROPOS spritkørsel er den første dom for en sådan kørsel med en »knallert« faldet. Det skete ved Nordre Birks ret, hvor en 47-årig, københavnsk inkassator idømtes 10 dages hæfte og mistede kørekortet i seks måneder.

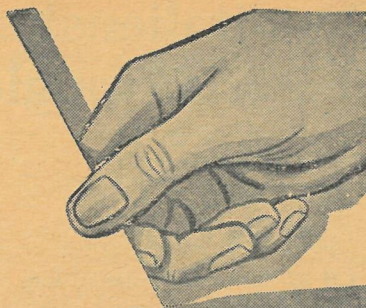
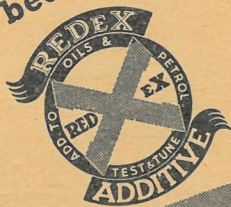
STATENS færdselspoliti har afgivet en større ordre på den nye Ariel Hunter-model, der med sin 4-cyl. topventilede 1000 ccm motor hævdes at kunne klare 170 km/t. Så fremtidig skal man altså køre stærkt, hvis man vil smutte fra landevejspatruljerne.

SORØ Amtstidende har foretaget en interessant hastighedskontrol på hovedvej 1 mellem Slagelse og Korsør og konstateret, at 80 pct. af de kontrollerede biler kørte mere end de tilladte 60 km/t. Af de 96 afprøvede biler kørte 6 100—120 km/t, 44 90—100 km/t, 31 65—90 km/t, 14 55—65 km/t og kun 1 under 50 km/t. Af vognene kørte de udenlandske personvogne stærkest, og det var ligeledes dem, der foretog de mest hasarderede overhalinger.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

INDKØBSTILLADELSE
til en bedre vogn



- en REDEX-kur
forbedrer Deres vogn

— det er ikke en mirakelkur, vi foreslår Dem, men en gennemprøvet specialbehandling. Nedenstående kontroltal forklarer virkningen bedre end mange ord.

	FØR REDEX-KUR:	EFTER REDEX-KUR:
ACCELERATION fra 20—60 km/t i højeste Gear	18.9 sek.	15.9 sek.
BENZINFORBRUG	7.8 km pr. l.	8.5 km pr. l.

Disse tal er gennemsnitsresultater af ca. 40 tilfældigt udvalgte REDeX-kure, foretaget landet over.

Hvad er REDeX?

REDEX er en specialraffineret mineralolie, der opløser beg, renser oliegangene for slam, forhindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m.v. REDeX ned sætter motorens friktion og forlænger motordelenes levetid. Med REDeX kan De rense Deres motor, uden at den behøver at adskilles, og give den nye kræfter og forøget acceleration og tophastighed. Systematisk anvendelse af REDeX i olie og benzin giver den højeste effektivitet i smøringen af alle bevægelige dele i motor, gearkasse og differentiale.

Dunk med målebæger til anbringelse under motorhjelmen



Dunk med teleskopisk tud




F. BÜLOW & CO.

Kongelig Hofleverandør

Politortorvet, København V. Central 1722

INDHENT NÆRMERE OPLYSNINGER OM REDeX HOS DERES AUTOREPARATØR

Den italienske bilindustri nøjes med nogle få modeller

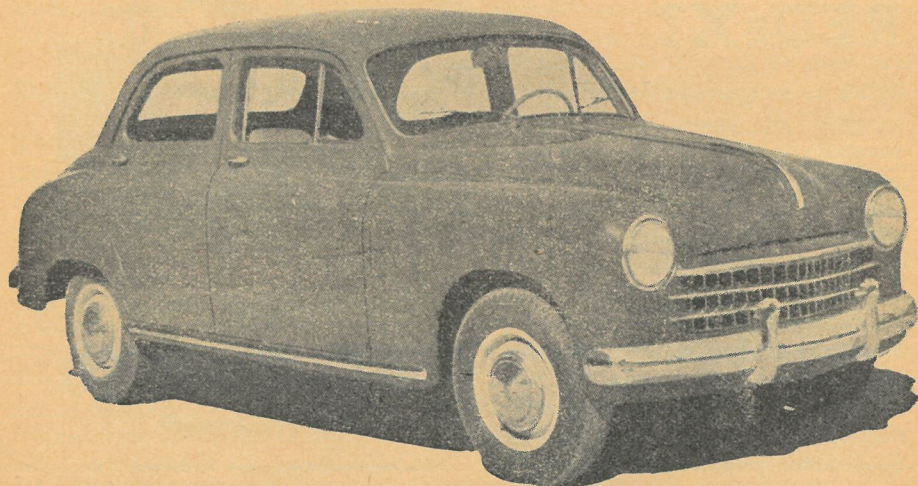
- ✧ Fiat-fabrikerne beskæftiger 60.000 mand.
- ✧ 400 nye Fiat-vogne om dagen.
- ✧ Den nye Fiat 1400 er lækker.
- ✧ Fiat-chefen er manden bag »Juventus«.
- ✧ Mange bil-nyheder fra Italien.

DEN 32. italienske biludstilling, der blev afholdt i Turin i maj, viste tydeligt, hvordan den italienske bil-industri nøjes med at bygge nogle få modeller og til gengæld fremstiller dem i virkelig masseproduktion. Kun 11 af de 42 udstillede personvognsmærker var italienske, 13 kom fra England og 16 fra USA.

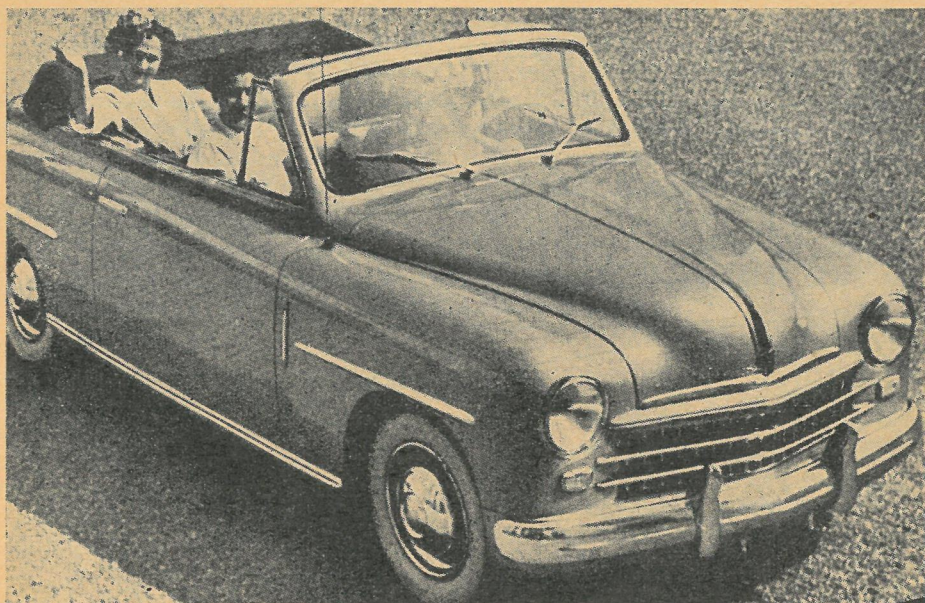
Sensationerne på udstillingen var den nye 1,5 liters Cisitalia-racer med 12-cylindret hækmotor, liggende cylindre, 450 hk, brændstoftanke på begge sider af førersædet og et karosseri, som folkevognens skaber, dr. *Porsche* har været med til at konstruere, Alfa-Romeos nye 2-liters sportsvogn på 1894 ccm og 94 hk, en ny sportsvogn med navnet IM (Italia Meccanica) og den nye Fiat 1400. Mange andre nyheder fra den

italienske bil-industri, der i 1949 producerede 65.379 person- og 20.700 lastvogne, af hvilke ialt 17.550 eksporteredes, mod henholdsvis 44.425 person- og 14.100 lastvogne samt 14.337 eksportvogne i 1948, kan imidlertid ventes, og italienerne imødeser dem med længsel, da landets vognpark under krigen reduceredes med over 50.000 stk., af hvilke over 40.000 blev stjålet af tyskerne.

DEN af de italienske bilfabriker, der er kommet bedst i gang efter krigen, er uden tvivl Fiat-virksomheden, hvis hovedsæde ligger i Turin. Dette foretagende, der i sin tid blev grundlagt af familien Agnelli, har netop fejret 50 års dagen for fabrikens opførelse. Jubilæet markeredes med nogle gigantiske festligheder og udsendel-



Så elegant er den nye Fiat 1400.



Den lækre Fiat 1400 Cabriolet, der er standardmodel.

sen af 100.000 postkort og 20.000 tegninger, allesammen reproduktioner af et maleri, som den berømte, italienske Giorgio de Chirico var mester for — og fik en splinterny Fiat-vogn for.

Fabriken, som stadig er i familiens eje, beskæftiger i øjeblikket 60.000 mand og fremstiller 400 vogne om dagen — foruden dieselmotorer i alle størrelser, motorbåde, skoleflyvemaskiner med Alfa-Romeo- eller Rolls-Royce Merlin-motorer og — om kort tid — jet-jagere (de Havilland Vampire, som licensbygges). I 1949 fremstillede Fiat alene 75.000 nye biler. Denne kæmpe-mæssige produktion muliggøres af Marshall-lån på tilsammen 16 millioner dollars, som det er lykkedes Fiat-chefen professor *Vittorio Valetta* at opnå til Fiat og datterselskabet RIV, der fremstiller kuglelejer. Professor Valetta må siges at være en dygtig mand, eftersom han har formået at neutralisere de mange kommunister blandt fabrikens arbejdere og stort set at undgå strejker i virksomheden.

En anden af Fiat-direktørerne er en 28-årig *Agnelli*, direkte efterkommer efter fabrikens grundlægger. Han er meget sportsinteressert og dirigerer ret åbenlyst den berømte fodboldklub Juventus, på hvis førstehold bl. a. *John Hansen* spiller. Og der er faktisk ikke den ting, han ikke er villig til at gøre for sine sportsmænd, hvis de kommer i vanskeligheder.

DET nyeste skud på Fiat-fabrikens ærværdige stamme er den meget omtalte Fiat 1400, den første, italienske vogn med amerikanske linier. Modellen er allerede kommet til Norge og Sverige og holder formentlig også snart sit indtog i Danmark — til en pris af 14.000 kr., regner man med. Vognen er 4,20 m lang og har en akselafstand på 2,60 m. Den er forsynet med en 4-cylindret topventilmotor på 1395 ccm og 44 hk ved 4400 omdrejninger i minuttet. Motoren har en boring på 82 mm og en slaglængde på 66 mm, sådan at stempelsliddet skulle blive mindre

Det er ikke blot i linierne, Fiat 1400 skal tage konkurrencen op med de amerikanske vogne. Også dens indre er stærkt luksusbetonet, og det vil man forstå ved at høre, at bilen er chassisløs og forsynet med helautomatisk ventilations- og varmeanlæg, lydisoleret karosseri, kraftoverførsel gennem gummiaksel og en kardanaxel med torsionsstang, støddæmpere med kompressionsringe, spiralfjedre og uafhængig forhjulsaffjedring samt sæder med plads til seks passagerer. Kompressionsforholdet er 6,7:1. Vognen har fire fremadgående gear, hvoraf det fjerde dog er et overgear til landevejskørsel, og tophastigheden skal ligge på 120 km i timen. Endelig bør det nævnes, at vognens bredde er 1,65 cm, højden 1,51 m, den frie jordhøjde 17 cm og tomvægten 1095 kg. Brændstoftanken rummer 48 liter. Cabriolet-modellen koster 30 pct. mere end den lukkede.

BLANDT de andre, opsigtsvækkende, nye modeller i Italien er Lancia Aurelia, Lancia-fabrikens første helt nye efterkrigsmodel, der skal erstatte den kendte Aprilia, medens den lille Ardea bibeholdes med mindre ændringer. Aurelia har en 6-cyl. motor på 1754 ccm og 65 hk med overliggende kamaksel, og prisen opgives til ca. 20.000 kr.

Alfa-Romeo har ladet konstruere en forholdsvis billig model med nogenlunde samme køreegenskaber som den flotte model 2500. Den er udstyret med en 4-cyl. motor på 1900 ccm og 80 hk, rummer 5—6 personer og har en tophastighed på 140 km/t. Serieproduktionen af denne model ventes dog ikke påbegyndt i indværende år.

I de laveste prisklasser finder man også en række nye, italienske modeller. For eksempel den nye babyvogn Volugrafo, som aldrig hedder andet end »Bimbo«, hvilket betyder baby. Den

vejer kun 155 kg, er 2,63 m lang og 1,26 m bred og forsynet med 1-cyl. topventilmotor på 125 ccm. Tophastigheden opgives til 60 km/t. Volpe, der bygges i Trient, har ligeledes en motor på 250 ccm og en tophastighed på henholdsvis 75 og 65 km/t. Siendata Fiat er bygget på basis af den lille Fiat 500 og har ikke mindre end 22 hk og elegante linier.

Dødsfald

Sverige har mistet en af sine bedste og mest populære motorryttere, *Rune Larsson*, Kumla, der den 27. august kvæstedes så hårdt på Gislaved stadion, at han nogle dage efter afgik ved døden. *Rune Larsson*, der i dag (den 1. oktober) ville være fyldt 30 år, kom ind i motorsporten ved at stå i mekaniklære hos *Evert Fransson*, debuterede i 1945 og havde i de forløbne fem år vundet sig et fint navn både i Sverige og i udlandet, ikke mindst herhjemme. Også vi vil sent glemme denne fine og dygtige sportsmand.

Frankrigs bedste væddeløbskører, den 44-årige *Raymond Sommer*, blev den 10. september dræbt under et løb i Cabours, da han væltede med sin vogn. Han var søn af *Roger Sommer*, en af Frankrigs flyvepionerer, deltog i den anden verdenskrig som flyver og var en så fremragende og sympatisk kører, at englænderne havde hentet ham til at køre deres stolthed, den nye, kostbare *BRM-racer*, ved debuten på Silverstone den 26. august. Nogle få dage før sin død udtalte *Raymond Sommer* til en engelsk journalist, at motorsporten var hele hans liv, og den kom til at koste ham livet — på et tidspunkt, hvor han som så ofte før lå forrest og havde alle betingelser for at vinde.

SPORTEN UDE

Verdensmesterskaberne i speedway, der kørtes den 21. september på Wembley stadion, overværedes af 93.000 tilskuere. Verdensmester blev den 24-årige Fred Williams fra Wembley-holdet, med 14 points af 15 mulige, mens Wally Green, West Ham, blev nr. 2 med 13, Graham Warren, Birmingham, nr. 3, Aub Lawson, West Ham, nr. 4 og sidste års verdensmester Tommy Price nr. 5.

Væltede med 250 kilometers fart

Det bliver næppe til noget med at slå verdensrekorden for motorcykler i år. Englænderen Bob Berry, der lige siden krigens afslutning har været ude efter tyskeren Ernst Hennes 13 år gamle rekord (sat i 1937 ved Frankfurt med en 493 ccm BMW) på 279,53 km/t, styrtede, da han forleden på Pendine Sands i Carmathenshire gjorde et nyt forsøg med sin strømliniede maskine og kørte 250 km/t. Bob Berry slog flere saltomortaler og førtes til hospitalet med chok og svære kvæstelser.

Orla Knudsen vandt

Ved motorløbene på Jägersro den 3. september vandt Orla Knudsen ekspert-

klassen i 2.51.3 foran Harry Lundberger, mens Eje Sandin blev nr. 3 og Aage Andersen nr. 4.

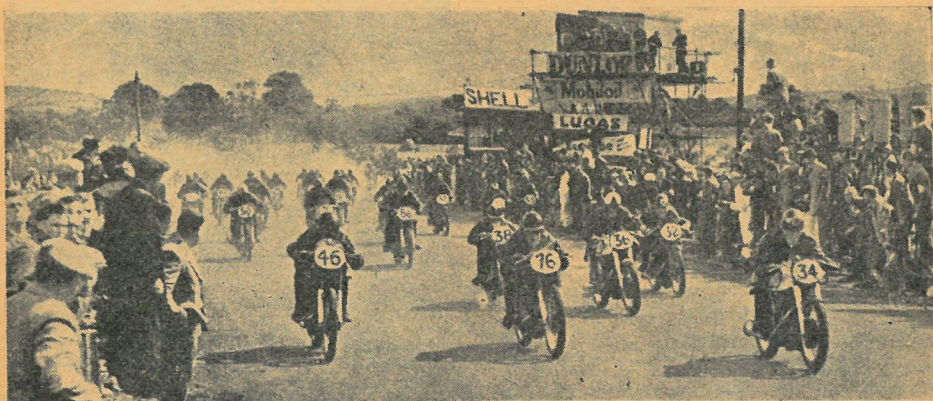
Belgisk og schweitzisk triumf på Gardermoen

Det lykkedes ikke Svend Aage Sørensen at gøre kunststykket fra Skarpnäck om igen ved det norske grand prix på Gardermoen flyveplads. I begge klasser fik han maskinskade, og i seniorklassen var han ved at få sin maskine ødelagt, da et benzinrør knækkede, og benzinen flød ud over motoren. 350 ccm blev vundet af schweitzeren Wagner Gerbe foran englænderen Leschley Harris, mens belgieren Leon Martin, Gelar, vandt 500 ccm klassen foran finnen Reino Lampinen og svenskeren Kuno Johansson.

Det norske mesterskab på 1000 m bane blev vundet af Harald Wiik-Hansen foran Ingv. Varkold, Sverre Gølmeslie og Edv. Fredriksen.

Ulster grand prix

blev for seniorklassens vedkommende en ny triumf for Norton-køreren Geoff Duke, der opnåede en gennemsnitsfart 160 km/t og vandt foran R. L. Graham, AJS, som brugte 2 timer 30 min. 12



Starten til 350 ccm i Ulster Grand Prix.

SJÆLLANDS MOTOR UNION

afholder

repræsentantskabsmøde

søndag den 5. november kl. 10

i »Karnappen«,

Niels Hemmingsensgade 10.

Dagsorden i henhold til lovene.

Kun klubber, der har indbetalt
kontingent for oktober kvartal
har møderet.

P. B. V.

Edgar Hansen.

sek. eller eet minut mere end vinderen, og J. H. Lockett, Norton. — 350 ccm blev vundet af A. R. Foster, Velocette, med en gennemsnitsfart af 146 km/t foran H. R. Armstrong, der ligeledes kørte Velocette, og H. Hinton, Norton.

Derimod vandt en Guzzi, ført af M. Cann, 250 ccm klassen foran en anden italiensk maskine, Benelli, ført af D. Ambrosini.

Basse kan stadig

På Templebanen i Trondhjem har Leif Basse Hveem vundet 500 ccm klassen foran nordmanden Sverre Gjølmesli. I Jesheim vandt Henry Andersen ekspertklassen med 15 pt. foran Thorleif Andreassen 13, Edvin Fredriksen 12, Sverre Gjølmesli 11, Leiv Samsing 11, Jac. Stousland 9 og E. Storm Larsen 7.

Sverige slog Norge

Kortbane-landskampen mellem Norge og Sverige på Dælenengen stadion blev vundet af svenskerne med 58 points mod Norges 48, skønt Norge i forrige

måned i Malmø vandt 70—38. Leif Basse Hveem fik dagens bedste tid — 1.16.5 — og scorede toppoints: 18. Derefter fik Olle Nygren 16, Henry Andersen 15, Sune Karlsson 10, Gunnar Hellqvist 9 og Sverre Gjølmesli 7.

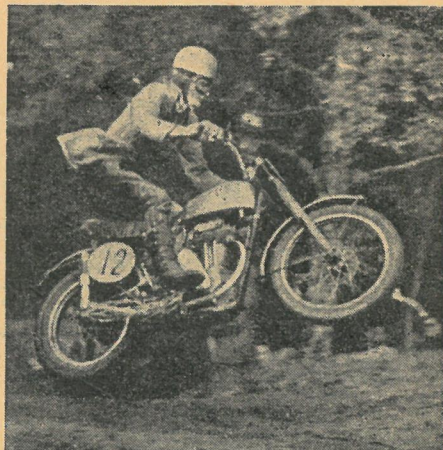
Også i en klubmatch i Norrköping mellem Norsk Motorklubb og SMK vandt svenskerne, men det var kun med 55—53. Til gengæld var nordmændene Leif Basse Hveem og Henry Andersen dagens bedste kørere, og de opnåede hver 18 points.

Sveriges Speedwayserie

I den svenske speedwayserie er stillingen den, at Linus Eriksson fører med 168 points foran Gösta Zanderholm 142, Olle Nygren 132, Joel Jansson 129,5, Evert Fransson 129, Sune Karlsson 115, G. Hellqvist 115, Eskil Carlsson 114, Dick Weider 110 og E. Lindqvist 109.

FASTE LØBSDAGE

For at publikum skal have lettere ved at huske, hvornår der er speedwayløb, tænker de svenske seriekubber på at indføre faste løbsdage næste år, sådan at Getingarna kører tirsdage, Griparna torsdage, SMK Stockholm og Vargarna fredage, Filbyterna onsdage, Indianarna lørdage og Dackarna søndage.



Fra verdensmesterskaberne i motocross i Skillingaryd i Sverige: englænderen B. G. Stonebridge's Matchless stejler.

Kør på stop-metret, siger Ulrik Duurloo

INDLAGT i dette nummer af MOTOR OG SPORT vil man se et mærkat, et såkaldt stop-meter, som vi har lovet Justitsministeriets Udvalg for Færdselspropaganda at distribuere blandt DMU's medlemmer. Om baggrunden for stop-meter, der bekostes af udvalget i samarbejde med firmaet Caltex Oil, og om kampagnen »Kør på stopmeteret — ikke på speedometeret« siger propagandachef Ulrik Duurloo:

— Selv om forholdet endnu ikke er legaliseret, er det jo ikke nogen hemmelighed, at de motorkørende i Danmark ikke længere slavisk overholder de maksimalhastigheder, der er fastsat i motorloven. Det er heller ikke nogen hemmelighed, at myndighederne ser med forståelse på dette forhold, når blot det livligere tempo bliver afpasset efter omstændighederne. Det er derfor meget påkrævet at det nu kraftigt indskræpes de motorkørende, at de kører med et meget stort ansvar, når det for en stor del er overladt til dem selv at afgøre, hvor

og under hvilke forhold de kan sætte tempoet i vejret. Man vil søge at få bilisterne til at forstå, at det er meget vigtigere for dem at vide, hvor mange meter de efter en tvungen opbremsning må beregne at skulle køre, før vognen står stille, end det er at vide, hvor mange kilometer de kører i timen. Det er derfor, vi ønsker begrebet stopmeter indført i stedet for speedometer, og det er derfor, vi i denne tid fordeler 250.000 mærkater landet over, gennem motororganisationerne, autoforhandlere og servicestationer og fagblade. Mærkatene kan klæbes på instrumentbrættet eller et andet passende sted. På mærkatet findes nogle røde tal. De står ud for kilometertallene og viser det antal meter, man må beregne at skulle køre efter at være blevet tvunget til at foretage en pludselig opbremsning. Disse stoplængder indeholder også reaktionstiden, og tallene er udregnet af statens færdselspoliti.

ENERGOL motorolie giver Deres
motor mere liv og længere liv



TEKNIKKENS TRO TJENER



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



DAGBOGEN



Forsyningssituationen

Såfremt der ikke snarest udstedes nye importbevillinger, må de danske samlefabriker atter indstille produktionen af nye personvogne efter kun at have været i gang nogle få måneder. Kontingenterne til import af dele er opbragt, og man har ikke engang dækning for udstedte indkøbstilladelser.

Samlefabrikerne har bestræbt sig for at strække tildelingerne længst muligt for at holde på staben af mangeårige arbejdere, og der har kun været tale om en minimal udnyttelse af kapaciteten. Når de sidst hjemførte dele til samling er opbragt — og det sker for General Motor's vedkommende omkring 1. oktober, medens Ford og Nordisk Diesel-auto kan fortsætte til udgangen af oktober — må man atter standse produktionen og kaste ialt 500 mand ud i arbejdsløshed. Hvis den nye handelsminister ikke kommer til fornuft forinden.

Benzinstationerne

Benzin forhandlerne har på et landsmode vedtaget at fremme planerne om indforelse af døgnvagt på skift for byernes servicestationer. Ordningen vil i meget nær fremtid få sin debut i Svendborg.

Vejtræerne

Den vejtræ-kommission, som trafikministeriet har nedsat, og hvori generalsekretær K. J. Ibsen repræsenterer motororganisationerne, har holdt sit første møde, hvor formanden, overvejsingenør K. O. Larsen meddelte, at 15—20 pct. af samtlige færdselsuheld er forårsaget ved påkørsel af faste genstande — træer, parkerede vogne m. m., — og at man i U.S.A. har foretaget forsøg, der viser, at påkørsel af et træ med 60 kilometers fart svarer til at styrte bilen ud fra godt 25 meters højde (8.—9. etage). Man har nemlig i staterne kastet en bil ud fra

denne højde! Overvejsingeniøren fremhævede, at problemet foruden en sikkerhedsmæssig også har en æstetisk og militær side.

Vicepolititiinspektør P. Brondt udtalte, at færdselsmyndighederne er af den opfattelse, at vejtræer ikke kan undværes i mørke og snefog, men at færdselspolitiet i øvrigt er ganske enig, at de farlige vejtræer må fjernes. Det er et spørgsmål, hvor meget hensyn man skal tage til den hurtigkørende trafik. Færdselsmyndighederne er også inde på tanken om at tynde ud i trærækkerne, men vil snarere gøre opmærksom på en anden beplantningsform som f. eks. den engelske. Kaptajn B. B. Iversen erklærede, at hæren var betænkelig ved helt at fjerne vejtræerne, da det vil gøre det muligt fra luften at følge marcherende og kørende kolonner, ligesom de store, brede landeveje så bliver anvendelige som landingsbane for fjendtlige luftfartøjer.

Forsikringerne

Fra den 1. oktober skal enhver privatbil og motorcykle være ansvarsforsikret for mindst 60.000 kr. — en fordobling af summen for bilernes vedkommende og en firdobling af motorcyklernes ansvarsforsikring. Forsikringsselskaberne vil opkræve den forhøjede præmie i forhold til den hidtil opkrævede, altså f. eks. med en fjerdedel af forhøjelsen hvert kvartal.

Storebæltsbroen

Ikke mindst de nye restriktioner på Storebæltsoverfarten, hvorefter biler stort set henvises til bilfærgerne, får motorfolk til at gå ind for bygningen af en Storebæltsbro snarest muligt. Statsbanerne har som bekendt været imod en sådan bro, og det samme viser sig nu at være tilfældet med i hvert fald den ene af de implicerede byer, idet borgmester Struck, Korsør, udtaler, at broen vil bli-

ve en ulykke for byen. Alene det, at 350 tjenestemænd forsvandt fra byen, ville være et hårdt økonomisk slag, hvortil så kom tabet af den handel, færgeruten skaber.

Tolden spiller tiden

Den nye ordning, hvorefter varevogne kan indregistreres til privatkørsel mod betaling af halv omsætningsafgift har andre mangler end umuligheden af at opnå tilladelse til feriekørsel og de skærpede krav m. h. t. vognens indretning. I København har toldvæsenet, som skal vurdere vognene før indregistreringen til privatbrug, været så bureaukratisk kun at foretage vurdering hver tirsdag kl. 13, og det medfører, at hundrevis af last- og varevogne må spille kostbar tid om tirsdagen og risikere ødelæggelse af lasten, hvis denne består af letfordærvelige varer.

Nye lægeattester

Politiet har indført nye bestemmelser m. h. t. ansøgning om førerbevis. For det første skal ansøgeren fremtidig selv besvare en række spørgsmål — 17 ialt — på lægeblanketten. Dernæst skal denne blanket indsendes af lægen direkte til politiet, sådan at kørekort-aspiranter ikke, hvis en attest er utilfredsstillende, kan kassere den og anskaffe en ny hos

en anden læge. Endelig afskaffes ædruelighedsattesten. Man skal kun attestere, at man fører en ordentlig vandel, og — ved fornyelse — at man jævnlig har ført den pågældende motorkøretøjstype.

Telefon undervejs

Benzinfirmaet Schröder & Schröder, Odense, har indført en udmærket service, der nok skal blive populær blandt motorfolk. Ved firmaets benzinstation i Gribsvad, halvvejs mellem Odense og Middelfart, er rejst et stativ, ved hvis hjælp man kan advisere bilister eller motorcyklister om en besked, som stationen har modtaget telefonisk til den pågældende. Den, der ønsker at tale med en motorfører på vej over Fyn, ringer blot til tankstationen — Aarup 345 — og beder stationens leder stoppe motorkøretøj nr. det og det. Et skilt med det pågældende nummer hænges ud i stativet, og bilisten eller motorcyklisten kan så se, at der ligger en besked til ham.

SVERIGE KØBER UNION

Den svenske hær har bestilt 500 eksemplarer af den nye Unionmotorcykle, der fremstilles i Charlottenberg. Cyklen vejer 150 kg og har en garanteret tophastighed på 140 km/t. Foruden standardmodellen fremstilles en sportsmodel, hvis tophastighed er 160 km/t.



★ LØST OG FAST ★

Nash Airflyte Rambler hedder en ny Nash-model, som Vilh. Nellemann har importeret, og som hævdes at være den billigste station-car på det amerikanske marked. Vognen er en helmetal-konstruktion med de øverste stålpaneler og rammen om bagdøren lakeret, sådan at de synes udført i træ. De to sæder er beregnet på langbenede mennesker, idet passagerummet er 2,75 m langt, og bagsædet kan på få sekunder slås ned, sådan at bagagerummet bliver over 1,50 m langt. Slår man yderligere bagdøren op og ned, bliver gulvet næsten to meter langt.

Med sin 6-cyl. motor, der udvikler 82 hk og har et kompressionsforhold på 7,25:1, skal Nash Rambler station wagon kunne køre ca. 13 km på en liter benzin. Af vognens standardudstyr kan nævnes De Luxe radio og antenne, Weathereye luftkonditionering, svampegummisæder, automatiske afvisere, forkromede hjulkapsler, elektrisk ur, indendørs oriente-

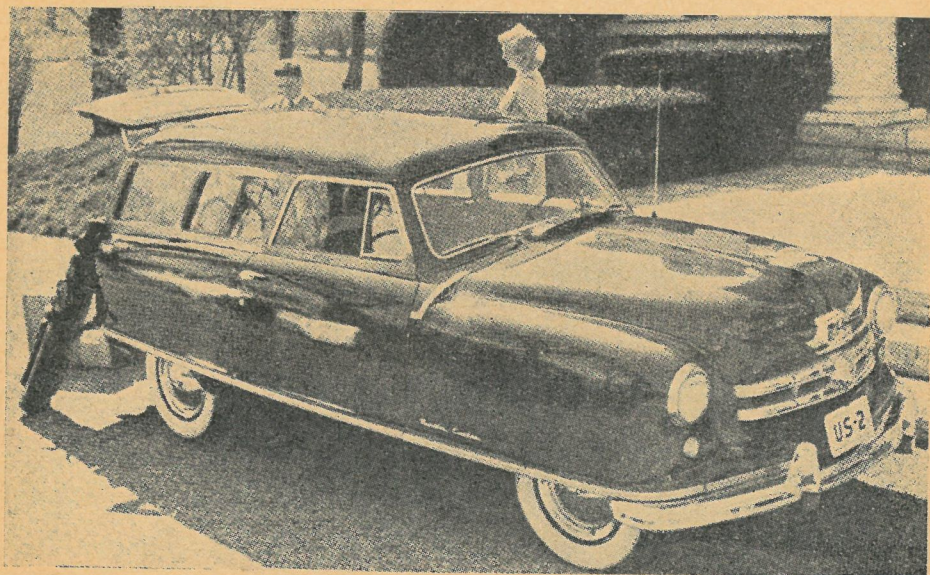
ringslys, som automatisk tændes, når en dør åbnes, og løse hynder, som let kan tages ud.

MANGE NUFFIELD-ORDRER

Det er ikke blot herhjemme, vi mangler biler, også i England findes et umådeligt stort, udækket behov. Salgsdirektør Donald Harrison fra Nuffield-fabrikkerne oplyser således, at hans selskab alene har ordrer på over 300.000 vogne til hjemmemarkedet, og at 10 pct. af disse ordrer stammer fra 1946. Med den nuværende produktion paa 3000 enheder om ugen kunne Nuffield-koncernen levere disse vogne på to år, men med den eksportforpligtelse, de britiske bilfabriker har måttet påtage sig, vil det vare over 12 år.

ENGELSK EKSPORT

England var i 1949 hovedleverandør af nye biler til Sverige. Af Sveriges import for 9,5 mill. pund sterling var der for 5 mill. pund engelske, 2 mill. pund tyske og 2 mill. franske, mens Amerika kun var



repræsenteret med for ca. 350.000 pund.

I Australien var 78 pct. af alle nyindregistrerede vogne i 1945 engelske mærker, og for begyndelsen af indeværende år var tallet 82 pct.

Alene Nuffield-koncernen, der fremstiller Morris, Riley og Wolseley-vogne, eksporterede i første halvdel af 1950 40 pct. flere vogne end i samme periode i fjor. Det drejede sig om 51.500 enheder eller 86 pct. af hele eksporten i 1949. Bedste kunde var Canada, der aftog dobbelt så mange biler som i hele det foregående år.

PRÆMIER TIL PASSAGERENE

I Havana på Cuba er der indført et lotteri i forbindelse med busbilletterne, således at der hver uge trækkes lod mellem passagererne om ca. 100 præmier. Baggrunden for dette lotteri er ønsket om at forbedre de offentlige trafikmidlers rentabilitet.

Cuba har i øvrigt bestilt Leyland-busser til en værdi af 70 mill. kr. i England, idet man vil udskifte øens sporvogne med busser.

NY EUROPÆISK BIL

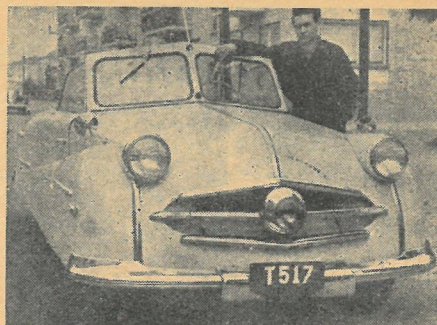
Den hollandske fabrik DAF (van Doornes Automobielfabriek) regner med ved årsskiftet 1952—53 at kunne sende en helt ny personvogn på markedet. Den skal være mindre end Ford og Chevrolet, men større end de almindelige, mellemstore, europæiske vogne. Fabriken beskæftiger i øjeblikket 4—500 menne-

NYT SAMARBEJDE

Mellem Dansk Automobil Byggeri a/s i Silkeborg og Nordisk Dieselauto i Sydhavnen er indledt et samarbejde, hvorefter DAB går ind for salget af de kendte AEC- og Scania-Vabis-bus- og rutebilchassisser og BUT-trolleybusser.

NY RENAULT-DROSKE

Den franske Renault-fabrik vil på biludstillingen i Paris i denne måned præsentere en ny taxatype, der er udstyret med den berømte 85-motor, cylindervolumen 2383 ccm, og som skal være ualmindelig stor og rummelig.



EN HJEMMELAVET

En 19-årig bilmekaniker i Örebro i Sverige, Wasel Lindahl, har bygget den elegante sportsvogn. Han har brugt 2500 arbejdstimer og en mængde DKW-dele. Motoren er på 700 ccm og udvikler 20 hk ved 3500 o/min., længden 4,20 m, bredden 1,75 m og vægten 950 kg. Walter Lindahl regner med, at vognen har kostet ham ca. 8700 d. kr.

KØLEREN KAN RENSES

Polyradia hedder en fransk opfindelse, der nu er kommet i handelen herhjemme. Det drejer sig som et lille glasrør, der indeholder radioaktive stoffer. Når dette glasrør nedsænkes i en bilkøler eller en anden og større kedel, opløses kedelstenen, ligesom nye stendannelser hindres, sådan at motoren bliver bedre varmeleder og derfor får mindre olie- og benzinförbrug.

KVINDELIGE CHAUFFØRER

Den engelske motororganisation Automobile Association har ansat en del kvindelige chauffører, der kan engages af klubbens medlemmer som chauffører i London, hvis de pågældende medlemmer er bange for storbytrafiken.

NYE MELLEMSTORE

Opel-fabrikerne i Tyskland er gået i gang med konstruktionen af en ny, mellemstor vogn, formentlig en ny version af den populære Kaptajn.

Også Citroën-fabriken i Frankrig forbereder udsendelsen af en ny model, der synes at skulle være en mellemting mellem 11 og 15.

SPORTEN HJEMME

Haderslev Motor Sport. 27/8.

På Bøghovedbanen overværede mere end 5000 tilskuere en række udmærkede løb. Især satte den unge svenske kører Carl Johan Hultman kolorit på dagen og blev meget afholdt for sin fine sportslige optræden. De danske kørere stod imidlertid på ingen måde i baggrunden og dagens sportslige resultat var meget fint. H.M.S. vandt en mængde nye tilhængere til motorsporten.

Ekspertklassen: 1. C. J. Hultman, Sverige (12 p.), 2. Jørgen Nielsen (8), 3. Svend Olsen (8).

Senior standard: Knud Nielsen (18), 2. Aage Iversen (13), 3. Børge Mørck (11).

Juniorklassen blev vundet af Tage Hansen og sidevognsklassen af Kr. Krestensen.

Motorklubben Vestfyn. 27/8.

Motorløbene på Fangelbanen havde ikke samlet det antal tilskuere, som løbene fortjente. Både arrangører og kørere kunne være tilfredse med dagens arbejde, og alle heats bød på spændende opgør. David Axelsson måtte kæmpe hårdt for at besætte førstepladsen i sidevognsløbet, men hans erfaring og teknik gør ham naturligvis selvskreven til at vinde selv i hård konkurrence. Specialklassen blev først afgjort på målstregen.

Resultaterne afgjordes efter to hurtigste sammenlagte tider i 3 heats:

Senior solo: 1. Ejvind Hansen. 2. Poul Kalør.

Special solo: 1. Sv. Nissen og Niels E. Nielsen. 3. C. O. Jensen.

Sidevogne: 1. Carlo S. Jensen, 2. Thorkild Sørensen.

Junior solo: 1. Jørgen Hansen. 2. Laurits Frandsen.

Nordvestsjælland's Motorklub. 27/8.

Banen i Aarby var meget fedtet efter de foregående dages regnskyl, men den friske blæst havde tørret overfla-

den noget, og det viste sig, at der kunne opnås fine tider i en række spændende løb. Man bemærker især Orla Knudsens fine kørsel i specialklassen. Hans og dagens hurtigste tid var 1.33.4. I standardklassen var Lennart Svensson overlegen.

Aarby-løbet, 1. afd. 1. Orla Knudsen 1.33.6, 2. Kiehn Berthelsen 1.34, 3. Uno Jensen 1.37, 4. Jørgen Petersen 1.38.3.

2. afd.: 1. Ejvind Petersen 1.36.5, 2. Sverre Gjølmesli 1.37.5, 3. Hans Hansen 1.38.1, 4. Villy Matthiasen 1.41.3.

Senior standard: 1. Lennart Svensson (12 p.), 2. G. Nordahl Andersen (7), 3. Leif Hirsborg (6), 4. John Helfeldt (5).

Sidevogne: 1. Johannes Hansen (18 p.), 2. Helmuth Carlsen (15), 3. Josef Koch (9).

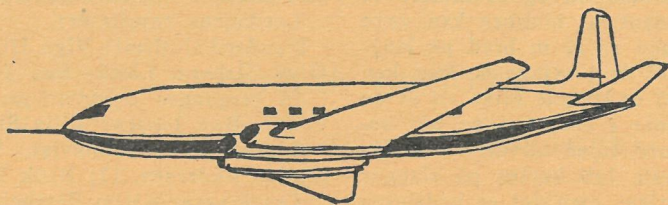
Næstved Motorklub. 2/9.

Det er beklageligt, at juniorløb ikke kan samle et så stort antal tilskuere, at klubberne i højere grad føler sig fristet til at gennemføre sådanne arrangementer. N.M.K. har i år med prisværdigt initiativ afholdt to af disse løb, hvor vore ganske unge kørere — og især naturligvis klubbens egne — har haft lejlighed til at vise deres færdigheder. Ved disse løb har det vist sig, at juniorkørerne er i stand til at skabe en ofte større spænding i deres heats, end man oplever dem i ekspertheatene. En sportslig oplevelse af denne art leverede bl. a. de fire kørere, der deltog i N.M.K.'s juniorløb den 2. september.

Specialløbet blev vundet af Peter Jacobsen med 9 points, Krone Jørgensen og E. V. Mathiasen fik hver 4 og Garland Eriksen 1 point.

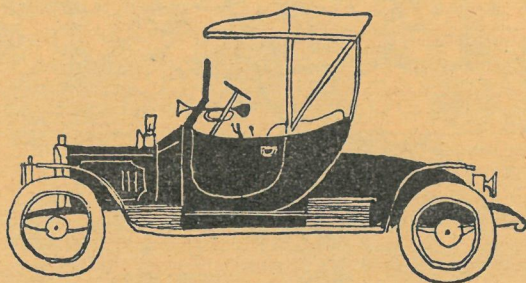
Standardløbet slutte: 1. Poul Sørensen 1.40.5, 2. Alf Larsen 1.42.6, 3. Svan Didriksen 1.45.9, 4. H. Nøhr Nielsen 1.46.7.

Sidevognsløbet vandtes af Ejberg Hansen på bedste sammenlagte tid foran Mogens Torp.



Gennem de sidste 50 år har Shell haft en ledende rolle i udviklingen og forbedringen af forbrændingsmotorer til lands og til vands og i luften. Shell-forskning har også sin store andel i fuldkommengørelsen af den moderne reaktionsmotor. Fra »vognn uden heste« af i går til »Cometen« af i dag gælder det

de kan stole på



Bornholms Motor Sport. 2. og 3. sept.

Ca. 4 km uden for Rønne har klubbens medlemmer sommeren igennem udført et stort arbejde for at bygge et rigtigt motorstadion, og resultatet er blevet et sådant, at klubben kan være tilfreds. Banen er 12 m bred på langsiderne og 16 m i svingene. Den kan med sine 400 m længde blive en af de hurtigste baner i landet, når belægningen med tiden bliver helt i orden. De første løb kørtes på slagger på sandunderlag; men det er hensigten at give banen et underlag af lergrus, så den bliver mindre blød. Det giver et billede af medlemmernes store arbejde, når det oplyses, at det har været nødvendigt at rydde en fjerdedel af arealet for skov, før banen kunne etableres.

Banens officielle indvielse fandt sted lørdag eftermiddag. Formanden for Sjællands Motor Union, Poul Rasmussen, holdt åbningstalen. Lørdagens løb overværedes af ca. 1500 tilskuere. Lørdag aften udtalte Bornholms Motor Sports formand, hr. Kaj Andersen, ved en fest på Dams hotel sin glæde over, at klubben, der i år fylder 20 år, endelig har fået sin egen bane på eget areal. Jens Rasmussen, der var D.M.U.'s delegerede ved løbene, ønskede til lykke med banen og omtalte det meget store arbejde, der var ydet.

Søndagens løb samlede ca. 2.500 til-

skuere. En af de lokale kørere, Vigo Holm, som iøvrigt vil være kendt fra sin deltagelse i Monaco-løbet, blev dagens mand. Han sikrede sig bl.a. førstepladsen i standard-handicap.

Lørdagens resultater:

Standard slutheat: Vigo Holm, 1.49.5; Oluf Elsberg, 1.50.9; Bue Jensen 1.52.

20 omganges Standard-parløb: Vigo Holm; Bue Jensen; Villy Strandgaard.

Special-løb: Holmkvist, 12 points; Ejvind Pedersen, 11; Brok Book, 9.

Crack race: Kiehn Berthelsen, 1.29.5; Irving Irvinger, 1.31.1; Sture Persson, 1.39.1.

Handicapløb (Standard): Oluf Elsberg (tillæg 0) 1.50.8; Bue Jensen (tillæg 10 m) 1.51.1; Vigo Holm (tillæg 20 m) 1.52.

Søndagens resultater:

BMS's åbningsløb: Irving Irvinger, 1.27.2; Kiehn Berthelsen, 1.30.1; Sture Persson, 1.33.5.

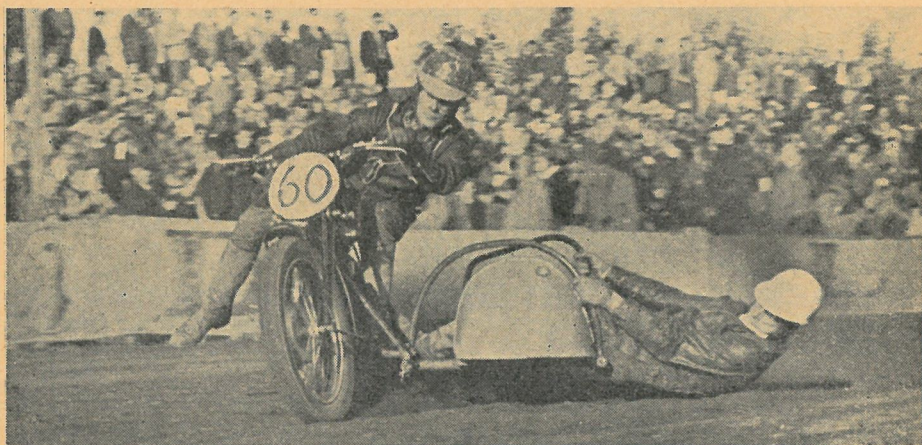
Special løb: Sture Book; Bror Stenstrøm; Helge Karlsten.

Standard løb: Vigo Holm, 7 points; Oluf Edsberg, 5; Bue Jensen, 4.

Ekspert match: Kiehn Berthelsen, Sture Persson, Irving Irvinger.

Standard handicap: Vigo Holm (tillæg 75 m) 1.48.8; Aage Buch Jensen (tillæg 0) 1.50.4; Oluf Edsberg (tillæg 75 m) 2.05.0.

Handicap: Alan Nilsson (tillæg 40 m) 1.41.0; Bror Stenstrøm (tillæg 50



Hollænderne Coe Boef og van der Wreugde på Gladsaxe.

BANELØB

Holbæk stadion

Søndag den 15. oktober kl. 15

liderede og styrtede i banens nordre m) 1.42.2; Kurt Alm (tillæg 60 m) 1.45.8.

Esbjerg Motor Sport. 3/9.

Korskrobanen var i fin stand, og arrangementet var i orden. Løbene gennemførtes uden alvorlige uheld — der skete et enkelt styrt — men ingen tog skade. 5.000 tilskuere fulgte løbene med stor interesse, og at de har fået fin kørsel at se, viser de opnåede resultater.

Ekspertløb: 1. Uno Jensen (13 p.), 2. Jørgen Petersen (12), Svend Aage Rasmussen (9), 4. Niels Nielsen (6).
Senior solo: 1. Knud Nielsen (19), 2. Aage Iversen (16), 3. Axel Jensen (13).

Senior sidevogn: 1. Rasmus Kornum (20), 2. Kr. Krestensen (16), 3. Wosny (12).

Junior solo: 1. Tage Hansen (15), 2. Knud Termøhlen (12).

Junior sidevogn blev vundet af H. Frikke og midget-løbet af Sv. Andersen.

Frederiksborg Amts Motorklub. 3/9.

Sæsonens sidste moto-cross samlede næsten 10.000 tilskuere, og klubben kunne rose sig af et meget fint arrangement. Alle løbene var spændende, og de blev naturligvis ikke mindre interessante af, at det i sidevognsløbene et par gange lykkedes køreren at tabe »sandsækken«.

I et af løbene skete et uheld, der til at begynde med så meget alvorligt ud.

Joerges Bagger og Svend Schmidt kolende. Svend Schmidt kunne selv gå fra stedet; men Joerges Baggers benklæder blev flået fra øverst til nederst, og efter at være »syet sammen« kunne han selv gå fra samariterteltet og senere igen deltage i løbene. Han havde dog beskadiget knæet lidt ved sammenstødet og tog derfor lidt forsigtigt på kørslen efter uheldet.

Junior solo: Helmuth Carlsen, Helsingør, 4.42.9, Henning Larsen, Hillerød, 4.53, Henning Carstensen, Tikøb, 5.04.9.

Senior solo: Lennart Svensson, Karlskrona, 6.39.3, Viking Cervin, Kristiansstad, 6.46.2 og Kuno Johansson, Karlskrona 6.52.9.

Sidevogne: Egon Walther, København, 3.56, Hans Th. Jacobsen, København, 4.01, Erik Greve, København, 4.08.

Solo handicap: Poul Egon Hansen, København, (30 m) 4.31.8, Viking Cervin, Kristiansstad, (250 m) 4.31.9, Lennart Svensson, Karlskrona, (280 m) 4.37.8.

Korsør og Omegns Motorklub. 10/9.

Der blev prøvet noget nyt, da de smalle asfaltveje langs havnemolerne og kanalerne omkring fæstningen i Korsør gav plads for et gadeløb. Selv om der skete en del styrt, blev arrangementet heldigt gennemført. Gennemsnitsfarten på den vanskelige bane kunne ikke blive stor; men til gengæld fik kørerne, hvoraf Svend Aage Sørensen naturligvis var suveræn, i høj grad brug for erfaring og teknik på asfalten i de smalle sving. Den største interesse samlede sig naturligt om motorcyk-

lernes løb, da banen ikke gav bilerne mange chancer for overhaling.

Resultaterne blev iøvrigt:

Solo-motorcykler indtil 250 ccm: 1. Erling Nygaard, Excelsior, der kørte de 20 omgange svarende til 14 kilometer på 13.48.7. 2. Erh. Fisker, Puch, 14.09.2. — Solomotorcykler indtil 500 ccm: 1. Sv. Aage Sørensen, Norton — 25 omgange — 16.31.05. 2. Poul Egon Hansen, Ariel, 16.31.07. Midget-racerbiler: 1. Robert Nellemann, Jap, 2. Carl Amelung, Jap-Effyh, 3. Kaj Hansen, Jap-Effyh. Sportsvogne indtil 11 ccm: 1. Ernesto Campeotto, Fiat, 2. Vilh. Nellemann, MG, 3. Kurt Christensen, Morris special. Sportvogne indtil 1500 ccm: 1. Bent Steffensen, MG, 2. Frede Lillelund, MG, 3. Louis Schnackenburg, Triumph.

Motorklubben »Rapid«. 10/9.

På Gladsaxe Speedway havde man sat 12 eksperter fra fem nationer sammen i et ekspert-løb på points over 12 heats. Ideen var fremragende. Man opnåede i dette løb at se en række afvekslende matcher. Bill Kitchen og Kiehn Berthelsen, der viste sig i fineste form, fulgtes ad gennem kampen og opnåede begge 11 points. Kiehn Berthelsen vandt matchen på bedst sammenlagt tid. Orla Knudsen var iøvrigt i fineste form og vandt det 4. heat i dagens hurtigste tid (1.20.5). Han var en hård konkurrent til førstepladsen, men måtte se sig passeret af både Bill Kitchen og Kiehn Bethelsen i 2. heat.

De to hollandske kørere Co Boef og J. J. van der Vreugde kunne ikke gøre sig gældende i ekspertmatchen; til gengæld opnåede de stor popularitet i sidevognsløbet, hvor v. d. Vreugde som »sandsæk« på Boefs maskine med vinstregående sidevogn i svingene fejede banen med ryggen. 12.000 mennesker overværede løbene.

Ekspertløb: 1. Kiehn Bethelsen (11 points), 2. Bill Kitchen (11), 3. Orla Knudsen (10), 4. Morian Hansen (9), 5. Göte Brester (7), 6. Aage Andersen (6), 7. Co Boef (6), 8. J. J. v. d. Vreugde (4), 9. Leiv Samsing (3), 10. Jørgen Petersen (2), 11. Ingvar Andersson (2) og 12. Hans Hansen (1).

Sidevognsløb: 1. Hans Jacobsen (4 p.), 2. Co Boef (3) og 3. Erik Greve (2).

Junior special: 1. O. Elfsberg 1.31, 2. A. Fischer 1.33.1, 3. H. Carlsen 1.35.5.

Junior standard: 1. Ove Madsen, 2. Jørgen Lykke, 3. John Havnbo.

Ekspert A: 1. Bill Kitchen 1.20.4, 2. Orla Knudsen, 1.21.5, 3. Kiehn Berthelsen 1.22.9.

Ekspert B: 1. Co Boef 1.22.8, 2. Ingvar Andersson 1.23.4, 3. Aage Andersen 1.24.6, 4. Göte Brester 1.24.9.

Ekspert C: J. J. v. d. Vreugde 1.25, 2. Jørgen Petersen 1.25.7, 3. Hans Hansen 1.26.9.

Thy Motor Sport. 10/9.

Løbene kørtes på en græsbane og blev afviklet på bedste måde, selv om der blev kørt hårdt til, da kørerne først blev fortrolige med banen.

Resultaterne blev bl. a.:

Seniores indt. 350 ccm: 1. Ib Nielsen, Skive, 2. Ejler Svendsen, Aalborg, 3. Viktor Simonsen, Aalborg.

Seniores over 350 ccm: 1. Aksel Jensen, Aalborg, 2. Ernst Østerlund, Silkeborg, 3. Viktor Simonsen, Aalborg.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub. 17/9.

Løbene var desværre præget af en række styrt. Værst medtaget blev Ejvind Hansen. Han måtte efter en saltomortale i 16. start bringes til hospitalet i bevidstløs tilstand, og han har senere måttet holde sig i ro i nogle dage.

7.000 mennesker overværede de dramatiske løb.

Ekspertklassen: 1. C. J. Hultman, Sverige (13 points), 2. Svend Nissen (11), 3. Kr. Lindegaard (11).

Specialklassen: 1. Ejvind Hansen (12), 2. Børge Mørck (11), 3. Aage Iversen (10).

2. Holger Iversen (10), 3. Svend Seniorsklassen: 1. Johs. Mygind (11), Schmidt (6).

Juniorklassen: 1. Tage Hansen (14), 2. Jørgen Paaske (10), 3. Niels E. Eriksen (4).

Et pokalløb vandtes af Aage Iversen, handicap af Svend Nissen, der hav-

de 30 m tillæg, foran Holger Iversen (5 m).

Parløb over 20 omgange: 1. Tage Hansen og Svend Schmidt 8.52.4, 2. Aage Iversen og Holger Iversen 9.08.2.

Næstved Motorklub. 17/9.

Det sidste slaggebaneløb i denne sæson på Næstved Motorbane satte en ganske enestående publikumsrekord, idet ikke mindre end 21.504 tilskuere gik gennem tælleapparaterne. Dagens program var imidlertid også af den kvalitet, som man efterhånden anser for en selvfølge på Næstved Motorbane, idet man foruden verdensmesterskabsfavoritten Jack Parker, hans broder Norman Parker og Bill Kitchen fik både nordmanden Edvin Fredriksen, svenskerne Bengt Gustavsson og Lennart Svensson, hollænderne Co Boef og J. J. v. d. Vreugde og hele den danske elite at se til. Bill Kitchen var dagens mand, Han lagde for med at forbedre den bestående banerekord med 1,7 sek. til 1.16.3. Knud Nielsen tangerede standard-rekorden 1.28.4.

Dagens match vandtes af Morian Hansen i 1.19.2 foran Klehn Berthelsen 1.20.

Pokalløbet for danske ryttere vandtes af Kiehn Berthelsen (1.21.3) efter et drabeligt opgør med Orla Knudsen, der blev nr. 2 i 1.21.6 foran Aage Andersen (1.23.1) og Uno Jensen (1.26.2).

I standard A var der gennem alle tre heats hård kamp mellem Knud Nielsen og Lennart Svensson. Førstnævnte vandt på bedste sammenlagte tid med 7 points. Lennart Svensson fik ligeledes 7, Leif Hirsborg 3 og Ejvind Hansen, der endnu var noget hæmmet efter uheldet i Aabenraa søndagen før, fik 1 point.

Ekspert B: Aage Andersen 8 points, Uno Jensen 5, Jørgen Petersen 4, J. J. v. d. Vreugde 1.

Ekspert A: Kiehn Berthelsen 8 pt., Orla Knudsen 7, Bengt Gustavsson 3, Co Boef 0.

International ekspert: Bill Kitchen 6 points (udgik i et heat), Norman Parker 5, Jack Parker 4, Morian Hansen 3.

Næstved-løbet vandtes af Orla Knudsen foran Edvin Fredriksen og Kiehn Berthelsen, medens Bengt Gustavsson tegnede sig for sejren i Blandet Handicap, efter at have kørt 100 m tillæg ind. Morian Hanse (130 m) blev nr. 2 og v. d. Vreugde (50 m) nr. 3.

Blandet Handicap II: Bill Kitchen (120 m), Edvin Fredriksen (70 m), Kiehn Berthelsen (100 m).

Et junior-standardheat vandtes af Alfr. Larsen i 1.40.

Rejselivet

Faren for tysk told

Truslen om en genindførelse af en tysk benzintold har fået KDAK til at henvende sig til Automobilclub von Deutschland og bede denne få situationen klarlagt, og den tyske klub har nu oplyst, at skønt den tyske toldlov hjemler opkrævelse af en sådan told, har man fra det tyske toldvæsens side udvist en prisværdig konduite ved ikke at praktisere de strenge bestemmelser for personvognes vedkommende. Efter lovens bestemmelser kan der imidlertid afkræves told på al benzin, der medføres ud over 20 liter i tanken, og man kan derfor hvert øjeblik risikere, at denne bestemmelse bliver sat i kraft. Navnlig er rikoen for en toldafgift af den benzin, som medføres i ekstra dunke, ret stor efter indførelsen af de nye regler om tildeling af indkøbstilladelse til benzin for udenlandske turister i Tyskland.

Mange danske motorførere fylder jo imidlertid stadig 20—40 liter på et par ekstra dunke for at spare den kostbare udenlandske valuta, og da det desuden ville virke overordentligt uheldigt, om der skulle betales toldafgift af det kvantum benzin i den rigtige tank, der overstiger 20 liter, har KDAK anmodet den tyske klub om at foretage en demarche over for det tyske toldvæsen for at fremtvinge en principiel udtalelse fra de kompetente toldmyndigheder, at der ikke vil blive tale om opkrævning af en sådan afgift.

Tre måneders ventetid på nye biler i USA.

T^D fremtrædende, amerikanske bil-mænd har i den forløbne måned besøgt København. Den ene var mr. R. A. Hutchinson, eksportpræsident for Studebaker, den anden mr. C. N. Galer, chef for Chryslers salgsorganisation for Europa og nærorienten. De kunne begge fortælle, at leveringstiden for en ny vogn i USA i dag er tre måneder — bl. a. som følge af de panikopkøb, som Koreakrigen startede.

Mr. Hutchinson, der skulle forhandle med Nordisk Dieselauto, oplyste, at priserne på de brugte vogne samtidig er steget 10—15 pct. Han troede ikke på jet-bilen, fordi den tekniske side af turbinemotoren til en sådan vogn ikke er løst endnu, og heller ikke på en lille, amerikansk vogn, da bilejeren på de amerikanske fabrikers første marked — USA — ønsker en stor, komfortabel vogn. Om de amerikanske fabrikers arbejde for militæret i dag sagde han:

— Hos os er vi i gang med at fremstille kæmpemæssige lastvogne, der kan bære 5000 kilo fragt. Vi skal lave for 50 millioner dollars vogne, altså for næsten 350 millioner danske kroner, og da vi for denne sum kun kan fremstille mellem 8—9000 vogne, siger det sig selv, at det drejer sig om meget store køretøjer.

Hele automobilindustrien har påtaget sig opgaver, hos Cadillac for Eksempel bygger man tanks med to Cadillac-motorer, Cadillac har lavet et «tank-arsenal». Men selv om bilindustrien er i gang med disse militær-produktioner, påvirkes den daglige fremstilling af person- og lastvogne ikke. Og eksporten lider ikke under det.

Mr. C. N. Galer, der besøgte DOMI i Glostrup, fortalte, at Chrysler Corporation i dag fremstiller 8000 vogne, deraf 750 lastvogne, om dagen, hvilket er maksimumproduktion. Det vil sige, at Chrysler ligger på andenpladsen blandt bilfabrikerne, idet GM i ugen, der slut-

tede 5. august i år, fremstillede 64.000 nye personvogne, Chrysler 37.000 og Ford 30.000. Den 100 dages strejke, der sluttede 4. maj, kostede iflg. »New York Times« hver af de 78.000 arbejdere ved Chrysler 950 dollars, mens fabrikken og dens forhandlere mistede en omsætning på 950 mill. dollars. Man led et produktionstab på 65.000 vogne. I øjeblikket er Chrysler ved at bygge 10.000 militær-lastvogne til en samlet værdi af 25 mill. dollars.

Mr. Galer fortalte også, at man ikke er bange for konkurrencen fra europæiske bilfabriker — jo flere biler, der kommer på markedet, des bedre for alle bilfabriker verden over, — at Sydafrika og Australien er Chryslers bedste marked næsteften USA, at Chrysler sidste år eksporterede 100.000 vogne, og at man ikke udsender ny model førend hen på året 1951.

GM-DIESELTRAKTOR

General Motors har påbegyndt en seriefabrikation af to nye langturs-lastvogne på 22 og 27 tons. Begge er forsynet med en dieselmotor på 133 hk med automatisk olietilførsel.

STORE ENGELSKE TAL

Den britiske Auto Cycle Union tæller nu ikke mindre end 580 klubber med ialt 37.500 medlemmer eller dobbelt så mange som før krigen. — Englands Automobil Association, der startedes i 1905 med 90 medlemmer, har i dag 900.000 medlemmer.

BILER I CELLOFAN

Britiske biler, der eksporteres, ankommer nu til bestemmelsesstedet i en art cellofan-overtræk. Dette består af en petroleum-politur, der sprøjtes over vognen, når den forlader samlebandet, og let fjernes ved modtagelsen. Hensigten er at undgå beskadigelse af vognen.

Mange triumfer for de britiske biler

Alfa Romeo-triumfer

Det 321 km lange italienske grand prix blev vundet af italieneren Giuseppe Farini i Alfa Romeo foran argentineren Manuel Fingio, Alfa Romeo, og Stirling Moss, England, HMW.

Til gengæld vandt Fangio det 412 km lange Pescara grand prix i tiden 3.02.57 foran Talbot-køreren L. Rosier og den anden Alfa Romeo-kører L. Fagioli.

Åke Jönsson som luftakrobat

Ved motorløbene på Jägersro den 3. september fik midgetklassen et dramatisk forløb, idet Åke Jönsson slog flere kolbøtter med sin midgetcar uden dog at komme noget alvorligt til. Sven Andersson vandt Svebe-Jap foran Eiler Svensson, Effyh-Jap, og Kai Hansen, Effyh-Jap.

10.000 til Danmarksmesterskaber

Danmarksmesterskaberne på Fangel motorbane overværedes af 10.000 mennesker og fik et dramatisk forløb, idet Morriskøreren I. P. Rasmussen kørte i hegnet med 80 kilometers fart. Mestre blev: 750 ccm: Torben Strand, Fiat. — 1100 ccm: Kurt Christensen, Mor-

ris Special. — 2000 ccm: Frede Andersen, BMW. — Specialvogne: Robert Nellemann, Randers Allard. Robert Nellemann kørte den Allard sportsvogn, han har lånt af den engelske bilfabrikant og kører Sydney Allard.

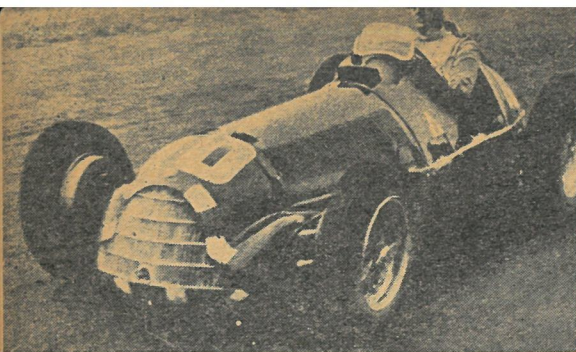
1500 ccm klassen blev vundet af Bent Steffensen og midgetklassen af Robert Nellemann.

400.000 til billob på Nürburg Ring

Ikke mindre end 400.000 mennesker overværede det 13. tyske grand prix på Nürburg Ring, hvor resultaterne blev: 2000 ccm: Fritz Riess i Veritas foran BMW-køreren Gunther Bechem. — 1500 ccm: M. Trintignant i Simca-Gordini foran Helm Glöckler i Veritas. — 1100 ccm: Robert Manzon i Simca-Gordini foran Elie Bayol i Dyna. — Tysk 500 ccm: Walter Schlüter i Monopoleta foran Toni Kreuzer i Cooper-Jap. — Grand prix: Alberto Ascari i Ferrari, der kørte de 360 km på 2.57.21, foran Rene Simon i Simca-Gordini og Maurice Trintignant, Simca-Gordini. I sportsvognsklassen blev svenskeren Gunnar Wahlberg, BMW, nr. 5 med en gennemsnitsfart på 105,9 km/t.



Starten til de standardbyggede sportsvognes opgør på Silverstone.



Giuseppe Farina med den Alfa Romeo, hvormed han vandt det italienske grand prix ved Monza og dermed verdensmesterskabet 1950.

BRM'en svigtede

Ved Silverstone-løbene den 26. august, der overværedes af hertugen af Edinburgh, skulle verdens dyreste væddeløbsvogn, den engelske BRM, der har kostet 3 mill. kr., have sin ilddåb, men den blev en frygtelig skuffelse, idet den ikke kunne starte og måtte skubbes ud til siden. Det internationale Trophy blev vundet af Alfa Romeo-kørersens G. Farina med en gennemsnitsfart af 144 km/t foran argentineren Fangio, der ligeledes kørte Alfa Romeo, og englænderen Peter Whitehead, der kørte Ferrari, mens to ERA-vogne besatte 4. og 5. plads.

TT-LØB I SVERIGE

Ikke mindre end 12—14.000 mennesker overværede det tt-løb for motorcykler og midgetcars, som SMK's Ørkeljunga-afdeling arrangerede den 22. juli på Fagerhult flyveplads. 8 svenske vogne stillede op til start i det 16 km lange midgetløb, der gik over 10 baneomgange — à 1600 m og 9 sving. Vinder blev som ventet Åke Jönsson i tiden 14.19, mens Eiler Svensson brugte 14.19.4 og Bengt Pettersson 14.52.

JAVELIN JUPIER SATTE VERDENSREKORD

60 af verdens hurtigste sportsvogne deltog i dette års 24 timers løb på Le Mans i Frankrig. Løbet blev en hård kamp mellem de britiske og franske biler, men sidstnævnte vandt en dobbeltsejr, idet brødrene Louis og Cloia Rosier vandt med deres 4,5 liters Talbot foran deres landsmænd Pierre Meyrat-Guy Mairesse, ligeledes i en 4,5 liters Talbot, foran englænderne Sidney Allard-Tom Cole, 5 liters Allard med Cadillacmotor, A. P. R. Holt-Duncan Ha-

milton, 3,8 liters Healey, og Abecassis-Macklin, 2,5 liters Aston Martin. Brødrene Rosier, der opnåede den hurtigste baneomgang ved at køre de 18,9 km på 4 min. 53.5 sek., svarende til en gennemsnitsfart på 165,4 km/t, kørte på de 24 timer 256 omgange (3417 km) med en gennemsnitsfart på 142,4 km/t, mens de fire efterfølgende nåede at køre henholdsvis 255, 251, 250 og 249 omgange.

Vandt England ikke løbet, blev dette dog en triumf for den britiske bilindustri. Af 16 deltagende engelske vogne fuldførte de 14 og placerede sig blandt de første 20, mens kun 15 af de øvrige 44 vogne fuldførte. Louis Rosier kørte selv de 23 timer 50 min., og han satte rekorderne på de 256 omgange og den hurtigste omgang. Duncan Hamilton kørte i 12 timer sin Healy med ødelagt gearkasse og havde kun topgearet til sin rådighed. Englænderen Eddy Hall, der blev nr. 8, kørte i en 16 år gammel Bentley.

1,5 liter-klassen blev vundet af Jowett-fabrikens nye sportsvogn, Javelin Jupiter, der i sin første start satte ny verdensrekord ved at køre 2938 km med en gennemsnitsfart på 122,4 km/t.

BELGIENS GRAND PRIX

blev til gengæld vundet af Fangio, hvis Alfa-Romeo gennemkørte de 35 omgange eller 493 km på 2.47.26, en gennemsnitsfart på 177 km/t. Fagioli, ligeledes Alfa-Romeo, blev nr. 2 kun 14 sekunder efter og franskmænden Rosier nr. 3 i 2.49.43. Dagens største hastighed noteredes Fagioli for. 295 km/t!

HOLLANDS GRAND PRIX

kørtes ved Zaandvort og gik over 90 omgange på tilsammen 375 km. Det blev vundet af Le Mans-vinderen Louis Rosier, hvis 4,5 liters Talbot var 3 timer 3 min. 36,3 sek. om distancen, en gennemsnitsfart på 122,3 km/t. Villorresi blev nr. 2 med Ferrari 1500 i 3.4.49,3, Ascari nr. 3 i Ferrari 2000 med 3.4.49,8. Argentineren Fangio måtte opgive efter 24 omgange, men havde forinden kørt dagens hurtigste omgang, hvor hans 4 liters Maserati opnåede en gennemsnitsfart på 133 km/t, Prins Bira blev nr. 5 og Gonzales nr. 7.

JAGUAR-TRIUMF I ALPELØBET

En anden engelsk vogn, Jaguar Super Sport, fejrede store triumfer i det internationale Alpe-trial ved at blive nr. 1 i klasserne A, B og C, nr. 1 i klatrekonkurrencen og nr. 1 over »flyvende km«. Jaguaren førtes af Ian Appleyard og hans kone, der i løbet af de seks dage ikke fik eet minuspoint, og hvis gennemsnitsfart på den flyvende kilometer var 16,2 km/t.

DET SCHWEIZISKE GRAND PRIX

fik et meget dramatisk forløb, da Villoresis Ferrari på vejen Geneve-Lausanne skred ud og dræbte fire tilskuere. Villoresi, der kørte med 160 kilometers fart, slap med et brækket ben. Løbet blev vundet af argentineren Fangio, der med sin Alfa-Romeo gennemkørte de 68 omgange på 272 km på 2.7.55, svarende til en gennemsnitsfart på 127,58 km/t. Schweizeren E. de Graffenried, ligeledes Alfa-Romeo, blev nr. 2 med 68 omgange, og en tredje Alfa-Romeo-kører P. Taruffi nr. 3 med 66 omgange.

Det forudgående Geneve Grand Prix for væddeløbsvogne efter formel 2 blev vundet af franskmanden Maurice Trintignant, hvis Simca-Gordini tilbagelagde de 30 omgange på ialt 180 km på 1.29.18, svarende til en gennemsnitsfart på 120,8 km/. En Simca-Gordini, ført af A. Simon blev nr. 2 og Ferrarikøren D. Serafini nr. 3.

Nye bilrekorder

På Monthlery-banen ved Paris er sat en del nye, internationale rekorder. Først satte en Austin A.40 nye rekorder under syv døgn's kørsel ved at tilbagelægge 10.000 miles (16.090 km) på 166 timer 39 min. med en gennemsnitsfart af 96 km/t. og ved at forbedre rekorderne for 5, 6 og 7 dage og 15.000 km.

Derefter satte en tysk folkevogn en ny, international rekord i 750—1100 ccm klassen ved at køre 10.000 km på 81 timer 12 min., svarende til en gennemsnitsfart på 123,14 km/t.

Og endelig har en Hansa 1500 personvogn med særligt aerodynamisk karosseri forbedret følgende rekorder: 1000 miles: 172 km/t, 2000 km 169 km/t, 12 timers kørsel: 2037 km eller gennemsnitlig 170 km/t, 3000 km: 153,3 km/t, 2000 miles: 153,5 km/t, 24 timer: 3648 km eller gennemsnitlig 152 km/t, 4000 km: 152,052 km/t, 3000 miles: 147,23 km/t, 5000 km: 147,23 km/t, 4000 miles 147,21 km/t, 48 timer: 7101 km eller 147,95 km/t og 5000 miles: 144,36 km/t.

Sporten i oktober

Motor Sportsklubben Slagelse har aflyst sit trial den 1. oktober, da det har vist sig at være umuligt at få nogle etaper på grund af jagtens begyndelsen. I stedet holder »Slagelse« sammen med Midtsjællands Sports Motorklub et fællestrial den 19. november med start fra Ny Kro i Sorø. Propositioner tilsendes de forskellige klubber under DMU.

BSA-klubben afholder åbent nat- og dagtrial lørdag den 28. og søndag den 29. oktober. Hovedkontrollen bliver i Slimminge kro, hvorfra løbet startes lørdag ved 21-tiden. Instruktionsmøde fredag den 20. på Centralbanehotellet, Halm-torvet 14, København, hvor anmeldelse finder sted For provinsløbere kan anmeldelse også ske til klubbens sekretariat, J. E. Pitznersvej 36, Herlev, telf. Yrsa 851, senest 21. oktober.

Tre af Englands fineste speedwayhold kommer i denne måned til Sverige, og den 14. oktober mødes Harringay-Wembley på Stockholm stadion. Den 8. oktober kører endvidere Belle Vue, hvis hold består af Jack Parker, Ron Mason, Dent Oliver, Henry Long, Ken Sharples og Louis Lawson, i Göteborg, samme hold skal den 10. møde Vargarna, forstærket med Leif Basse Hveem, i Norrkøping, og den 12. i Eskilstuna mod Griparna.

Nye tændrør og nye motorer

DE verdenskendte Lodge tændrørsfabriker har overdraget firmaet Axel Ketner eneforhandlingen for Danmark. Samtidig er prisen på Lodge tændrør nedsat. Axel Ketner har endvidere udvidet sin Lucas-ombytningservice til også at omfatte Lucas-ankre for dynamoer, startere og magneter.

DEN svenske lastvognsfabrik Scania-Vabis i Södertälja har lanceret en ny lastbilmotor, som hævdes at kunne gå 15 km på en liter benzin og 400.000 km før udskiftning af cylinderfoer, og efter tre års forsøg er man begyndt at forsyne de nye vogne med denne motor.

Brændselsbesparingen er en følge af, at selve forbrændingskamret i cylinderen er ændret, og at motoren bygges til direkte indsprøjtning af brændslet i cylinderen. Selv smøreolieforbruget bliver mindre.

Scania-Vabis har foreløbig en større eksport til Brasilien i gang, og man regner med, at alene denne eksport kan dække en større svensk købstads kaffeforbrug i valuta. For at kunne udvide eksporten har man påbegyndt opførelsen af en ny værkstedshal med et gulvareal på 12.000 kvadratmeter.

KOMBINEREDE turbine-stempelmotorer er for første gang installeret i en flyvemaskine og de første prøveflyvninger har allerede fundet sted, meddeler den amerikanske flåde og Lockheed Aircraft Corp. Maskinen er en Lockheed P2V-4 Neptun, der bruges af flåden til patruljering, særlig i kampen mod ubåde. Winston Churchill omtalte for kort tid siden denne maskine i den engelske forsvarsdebat, han erklærede, at han ikke havde læst noget så opmuntrende som svar på ubådstruslen i mange, mange år.

Motorene er Turbo-Cyclone 18 Compound-motorer, fremstillet af Wright Aeronautical Co. i Wood-Ridge, New Jersey. Med almindelige motorer har

Neptunen en non-stop aktionsradius på mere end 6000 km, med de nye motorer gøres det muligt at lade Neptun-maskiner med fuld militær ladning flyve fra USA til Europa og retur uden mellem-landing eller benzinpåfyldning. Udrustningen består af torpedoer og raketter, bomber, miner, maskingeværer og en 20 mm kanon. Den nye P2V-4 er tillige udstyret med radar og andre specialinstrumenter, der gør det muligt at opdage Schnorkel-ubåde, som man ikke hidtil har kunnet opdage med radar.

De første flyvninger med Neptun-maskiner, udstyret med de nye motorer, fandt sted i Burbanks i Californien ved Lockheed-fabrikerne, hvor det viste sig, at de 3250 hk motorer havde egenskaber, der gav hurtigere start og meget indre motorstøj. Motorerne har 20 pct. mere kraft end den oprindelige Wright stempelmotor og vil kunne nedsætte benzinforbruget. Motorerne får deres ekstra kraft fra tre små turbiner, der udnytter udstødningsgassen, som diver turbinehjulene. Disse er ved hjælp af serier af gear koblet til krumtapakslen og giver altså mere kraft uden at benytte noget brændstof.

ET stort, engelsk transportfirma, Jarvis Robinson i Liverpool, der har specialiseret sig i vanskelige transporter, begyndte sidste år at fylde vand i de bageste traktorringer i stedet for luft, idet man havde konstateret, at vandfyldte hjul slingrede mindre end luftfyldte, holdt sig bedre afkølet, hvilket er en stor fordel ved lang landevejskørsel, og i det hele taget lå bedre på vejen.

Den blanding, man fylder i dækkene, består af vand og kalciumklorid, som dels forlænger slangens levetid og dels eliminerer faren for frost. Trykket ved påfyldningen opgives til 3,8 kg/cm², som automatisk falder til 3,0 kg/cm² efter en times kørsel, og kun i undtagelsestilfælde skulle det være nødvendigt med ekstra påfyldning.

UNIONEN OG KLUBBERNE

Klubfortegnelsen

SMK »Dan«, Nakskov: ny formand: Mekaniker Henry Jørgensen, Reventlowsgade 2, Nakskov, telf. 480.

Unionens Kontor

har fra og med den 3. oktober aften-ekspedition tirsdag kl. 17—19 i stedet for som hidtil onsdag.

Bogense Motor Klub

holder ordinær generalforsamling torsdag den 12. oktober kl. 20 på Bogense hotel. *Birch.*

Frederiksberg Motor Klub

Ordinær generalforsamling afholdes tirsdag den 24. oktober kl. 20 prc. i café Andedammen med flg. dagsorden: 1. Valg af dirigent. 2. fmd. aflægger beretning. 3. kassereren fremlægger det reviderede regnskab. 4. valg til bestyrelsen. 5. indkomne forslag, 6 evt.

Hver tirsdag har vi klubaften i Andedammen, og vi håber, medlemmerne møder talrigt op. *Bestyrelsen.*

Fredericia Motorklub af 1945

Vi har nedlagt vor bane i Snoghøj på grund af gårdens salg på tvangsauktion. Vi havde lejet banen med en opsigelsesfrist på 5 år fra ejerens side, men da kontrakten ikke var tinglyst, måtte vi, da den nye ejer overtog gården, trække vore pæle op, da han ikke ønskede en motorbane på sin jord. Vi advarer i den anledning andre klubber, hvis de ikke har tinglyst kontrakt, om at få det gjort, så de er på den sikre side.

Aage Larsen.

Fredericia Auto- og Motorsport

holdt den 2. september sommerudflugt. Der startedes fra Landsoldaten, hvorfra vi kørte ud til Skærbækværket, som vi fik forevist. Derfra kørte vi til Hvandlund, hvor et mægtigt kaffebord ventede os. Efter at vi havde nydt kaffen, spadserede vi en tur i de smukke omgivelser, og derpå kørte vi til Skyde-

pavillonen på fællede, hvor der blev trakteret med smørrebrød, og derefter var der bal til hen på de små timer. Det var en fest, som vi vil mindes længe, og som vi håber at kunne gentage næste år. Nu stunder de lange aftener til, og vi erindrer herved medlemmerne om, at der er klubaften i Håndværkerforeningens lokaler den 1. og 3. onsdag i hver måned, mødetid kl. 20. *A. Hansen.*

Fyens Motor Sport

Lørdag den 9. september blev justitsministeriets og organisationernes færdselskampagne indledt, FMS stillede 50 motorcykler til rådighed for kompagnen, og vi vil gerne takke vore medlemmer for deres beredvillighed. Man samledes kl. 15.30 på Sejrskovsvej ved den fynske landsby, og kl. 16 satte kortegen sig i bevægelse med stadion som endeligt mål, og her fik vi et par gode,

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

underholdende timer med såvel spøg som alvor. For mig, der lå bagest i kortegen, var det et smukt syn at se vore medlemmer køre gennem byen næsten alle førende vór gule og sorte stander, og jeg blev overbevist om, at alle disse 50 køere var sig absolut bevidst, hvorledes man skal bevæge sig fejlfrit i trafikken. Så meget mere grelt var det at se et par bilister, som absolut stod fast på deres »forkørselsret« og skulle bryde midt igennem kortegen, men selv dette kunne ikke få vore køere til at miste besindelsen. De var helt igennem »trafikeyffi'e«.

Vort forestående efterårstrial, hvor klubmesterskabet skal afgøres, og som skal køres den 19. november, bliver et meget stort arrangement, idet det skal køres som nat- og dagtrial med deltagelse af motorcykler og muligvis biler, og vi får derfor brug for et stort antal af vore medlemmer til kontrol-tjeneste m.m. Derfor beder vi dem, som har interesse for det — udover de medlemmer, som plejer at medvirke — melde sig til formanden for sportsudvalget, Marius Poulsen, Dronningensgade 38, st. th., Odense. Den 28. oktober holder vi stort andespil, men herom vil der tilgå medlemmerne direkte meddelelse. Af hensyn til den forestående generalforsamling og årsregnskabs afslutning beder vi venligst alle medlemmerne betale kontingent for oktober kvartal ved første påkrav.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 20. august holdtes klubmesterskaberne i trial. Bilklassen blev vundet af Carl Lynenskjold, nr. 2 Egon Hansen. Senior solo: Sv. Vendelbak, der endvidere vandt vandrepræmien udsat af Hardy Hirsborg, nr. 2 Villy Strandgaard Petersen. Junior solo: Carl Nielsen, 2 »Skipper«. Sidevognsklassen: Gitter

med Henning Flyttemand på andenpladsen. En fin dag for klubben.

Den 9. september har vi haft høstfest på Siesta. Salen var for lille, men ellers gik aftenen som sædvanlig godt. Flere af klubbens medlemmer optrådte og gjorde lykke. Næste gang vi skal have fest, må vi se os om efter en større sal. Den 1. oktober har vi efterårstur. Start fra Roskildekroen kl. 9,30. Frokosten spises på Ganløse kro kl. ca. 12.

Den 7. oktober holdes stiftelsesfest. Alle bør møde op. Nærmere meddelelse vil blive udsendt om sted og tid. Husk endelig vort store andespil den 3. november på Siesta i den store sal. Alle skal med. Sørg for at tage rigeligt med pårørende med. Det er med garanti det største andespil, der nogensinde er afholdt i Glostrup. Vi mødes til klubbens arrangementer.

Gunnar.

Harley Davidson Klubben

Den første klubaften i oktober bliver tirsdag den 5., hvor det genvalgte festudvalg har lovet at komme med den store overraskelse. Tirsdag den 17. er der filmaften, tirsdag den 31. er det udeaften, men nærmere meddelelse vil blive tilsendt.

Anmeldelse til Carl Mortensens øvelse sker mandag den 16. kl. 18—21 hos formanden, Brøndsted Allé 7, mez. Instruktion den 20. kl. 20 i Vanløse. Medlemmerne erindres om, at klubbens årlige revy løber af stablen søndag den 12. november på Gimle, og det er jo en aften, hvor alle i HDK sætter hinanden stævne for at få en munter og gemytlig fest ud af det. Alle medlemmer under DMU og SMU er hjertelig velkommen.

Angelo, Kastrup 1913.

Køge Sports Motor Klub

Ordinær generalforsamling afholdes den 8. oktober kl. 9 fmd. på hotel Hafnia. Dagsorden: 1. Protokol. 2. Beret-



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

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 . København V.

Eva 6621

ning. 3. Regnskab. 4. Valg. (På valg er Hans Pedersen og Poul Cederstrøm Larsen, endvidere valg af ny formand, da Ib Junggaard ikke ønsker at fortsætte). 5. Indkomne forslag. 6. Evt.

Lyngby og Omegns Motor Klub

Lørdag den 7. oktober klubaften på hotel Rustenborg kl. 20. Det er efterårets første klubaften, og vi lægger ud med præmieuddeling og dans, danselege m. m., og vi kan blive der til kl. 1. Søndag den 15. oktober er der familietur med start fra torvet kl. 9. Tag mad og drikkevarer med. Det bliver en tur ud i det blå af den helt rigtige slags, men lad os nu se en smule modelyst. *Sekr.*

Lemvig og Omegns Motor-Sport

havde den 17. september en kortlæsningsøvelse med tilslutning af 18 biler og 25 motorcykler. Kun eet køretøj fuldførte ikke. Der sluttedes af med en festlig sammenkomst på Jespersens hotel, hvor boghandler Aksel Møller, der havde udarbejdet ruten, foretog præmieuddelingen. Biler: 1. pr. Aage Madsen, Struer, 2. Aksel Nielsen, Lønborg, 3. Henning Willemoes, Lemvig. — Motorcykler: 1. pr. Karl Henning Andersen, Lemvig, 2. Herman Jensen, Struer, 3. Mogens Aasted, Lemvig.

Formanden for Lemvig Motorklub, der var indbudt, driftsleder Chr. Christensen, udtalte på sin klubs vegne en tak til LOMS for det fint tilrettelagte løb, som det havde været både lærerigt og fornøjeligt at deltage i. *K-p.*

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Månedsmøde afholdes i Borgerforeningen den 4. oktober. Orienteringsprøve afholdes den 4. oktober, start fra Ryttervej kl. 19. Scrambleløb køres i Galbjerg den 22. oktober, start kl. 13 fra Raadhuspladsen. Der afholdes andespil først i november, derom nærmere iflg. motorblad. *Egon Rasmussen.*

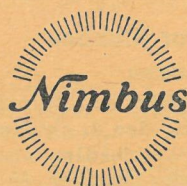
Motorklubben »København og Omegn«

Skovturen den 27. august blev som de foregående år en stor succes, ca. 100

medlemmer deltog i turen. Søndag den 10. september afholdt klubben bakkeløb på schæfergården. Resultaterne blev: solo nr. 1 Aage Mørch, 2 Harald Ingvorsen, 3. Poul Larsen. — Sidevogne: 1. Svend Larsen, 2. Poul Nielsen.

Lørdag den 16. september afholdt vi en øvelse ved Rendeby kro med 30 deltagere. Solo 1. Harald Ingvorsen, 2. Arnold Jensen, 3. Henning Johansen. — Sidevogne sen.: 1. Schou Andreassen, 2. Evald Jørgensen, 3. Max Madsen. — Sidevogne jun.: 1. Børge Jeppesen, 2. Walther Nielson, 3. Poul Larsen, 4. Poul Nielsen. — Vogne: 1. Børge Nielsen, 2. H. Andersen, 3. Arne Jensen. Klubben takker deltagere og kontroller.

Søndag den 8. oktober har vi klubmesterskab på Schæfergaarden med start fra Slangerupbanen kl. 8.30 pr. Efter løbet frokost på Smørum kro. Hr. Mikkelsen, Schæfergaarden, har udsat en flot vandrepokal. Tirsdag den 24. kl. 19.30 generalforsamling på Gimle. Lørdag den 4. november opfører klub-



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

ben sin store jubilæumsrevy. Festudvalget har gjort sig store anstrengelser for at overgå tidligere års successer.

K.A. Taga 4180.

Nimbus Klubben, København

Søndag den 1. oktober har vi nødde-tur og rævejagt, start fra Lygten kl. 10. Lørdag den 14. oktober har vi åbningsfest i Falkonerallé 96. Der vil blive afholdt en hvem-ved-hvad konkurrence, vi prøver at finde noget, vi ikke har haft før, og så er der naturligvis bal-falderne bagefter og desuden præmieud-delning fra den nylig afholdte øvelse. Den 31. oktober har vi filmaften, den 18. november andespil. Vinterprogrammet vil blive tilsendt medlemmerne. Det er jo tilladt at tage et par venner med.

Sv. Aage Søgaard.

Sjællands Motor Union

Ballerup og Omegns Motorklub er i henhold til lovenes paragraf 7 stk. 2 ud-trådt af SMU pr. 1. oktober.

P. B. V.

Edgar Hansen.

Sports Motor Klubben

»København«

Klubben afholder kortaflæsning i marken lørdag den 7. oktober. Instruk-tionsmøde i klublokalet onsdag den 4. oktober. Andre klubber er velkomne. Generalforsamling den 8. november i Karnappen. Kortaflæsning påbegyndes i klublokalet onsdag den 11. oktober.

S.W. Taga 6139 v.

Sportsmotorklubben »Dan«

Nakskov

Efter generalforsamlingen på Boule-vardcafeen den 28. august har bestyrelsen flg. sammensætning: fmd. Henry Jørgensen, næstfmd. Henry Justesen, kasserer Ejgil Ploug, fmd. for sportsudvalg Erik Melhede, sekretær Børge Termansen, Egon Sklander og Hans Bondesen. Endvidere er Henry Justesen opkræver, og han tager vi godt imod og betaler vort kontingent første gang, han henvender sig med de nye medlemskort.

Busturen til Næstved den 17. sep-tember blev en tur af første klasse med fint vejr og højt humør. Max leve-rede førsteklases musik og Ejgil dej-lige øller. Endvidere overværede vi en serenade for to jomfruer i lygteskin, og vi sluttede af med en lille svingom på Mogenstrup kro.

Husk at købe godt med lodsedler. Der er fine gevinster, og de skal sæl-ges allesammen.

B.T.

Søborg og Omegns Motor Klub

Vi har nu fået nye lokaler i Luna-kroen, Aldersrogade 1, 1. sal, som det anbefales medlemmerne at besøge flit-tigt. Der er mødeaften hver onsdag, og der vil blive afholdt en billardturne-ring i lighed med sidste år m.m.

Det afsluttende klub-trial i grusgra-ven ved Kr. Værløse den 2. september for juniorer og begyndere fik flg. re-sultat: Juniorklassen: 1. John Havn-bo 290, 2. Ove Madsen 275, 3. Poul Andersen 260. — Begynderklassen: 1. Tage Petersen 285, 2. Jørn Ludvigsen 270, 3. Hermann Poulsen 265.

SOMK's næste arrangement bliver det åbne trial søndag den 15. oktober fra Smorum kro. Medlemmer, der vil være behjælpelig som kontroller o.l., bedes melde sig til bestyrelsen. *Felix.*

Sundby Motor Klub

afholder ordinær generalforsamling onsdag den 18. oktober kl. 20 i ung-domshjemmet i Gejlsersgade på 1. sal. Dagsorden: 1. Valg af dirigent, 2. pro-tokol og beretning, 3. orientering om klubbens økonomi, 4. valg (a. fmd. J. Chr. Christensen, b. næstformand Ar-nold Jensen, c. sekretær, Bent Lynge, d. sportsudvalg Arnold Jensen, Frede Olsen, Anker Jensen), 5. indkomne forslag, 6. evt.

Indkomne forslag skal sendes til for-manden senest 8 dage før generalfor-samlingen: J. Chr. Christensen, Polens-gade 31, III. Det henstilles til medlemmerne at møde. Kassereren meddeler, at der endnu er mange, som ikke har betalt kontingent, og som skal betale, inden generalforsamlingen for at have stemmeret.

B. Lynge.

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



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER

En gros . En detail

N. O. JENSEN
Østerbro 50 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-DEPÔTET

Nørregade 12 . Aarhus . 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

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

Motorcykleforhandler

WARNSTRØM - STRØMMEN

Telefon 4325 . Randers

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

Specialværksted for MOTORCYKLER
Specialværksted og stort reservedelslager. — Re-
serve dele for alle mærker føres. Speciale: Cylind-
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.

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant N. K. Pedersen, Vasbygade 54, Tlf. Eva 5068.
Vicepræsident Vald. Høfmeier, 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, Bogense, tlf. 415. Sekretaria: Jern-
banegade, Bogense, 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, 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 29. september.



Ø-K-O-N-O-M-I!

Mange Bilister er saa ivrige for at vride de sidste kostbare Draaber ud af Tankmandens Slange, — skønt det vilde være langt bedre Økonomi at ofre Tændrørene lidt Opmærksomhed. Det er jo nemlig en Kendsgerning, at 1 af hver 10 Liter Benzin let gaar uforbrændt gennem Motoren, dersom Tændrørene er defekte. Husk paa det — og skift saa i Tide til AC med den diamanthaarde Isolator.



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

BOGTRYKKERIE ANTIKVA A/S - KØBENHAVN V.

Love Bookman