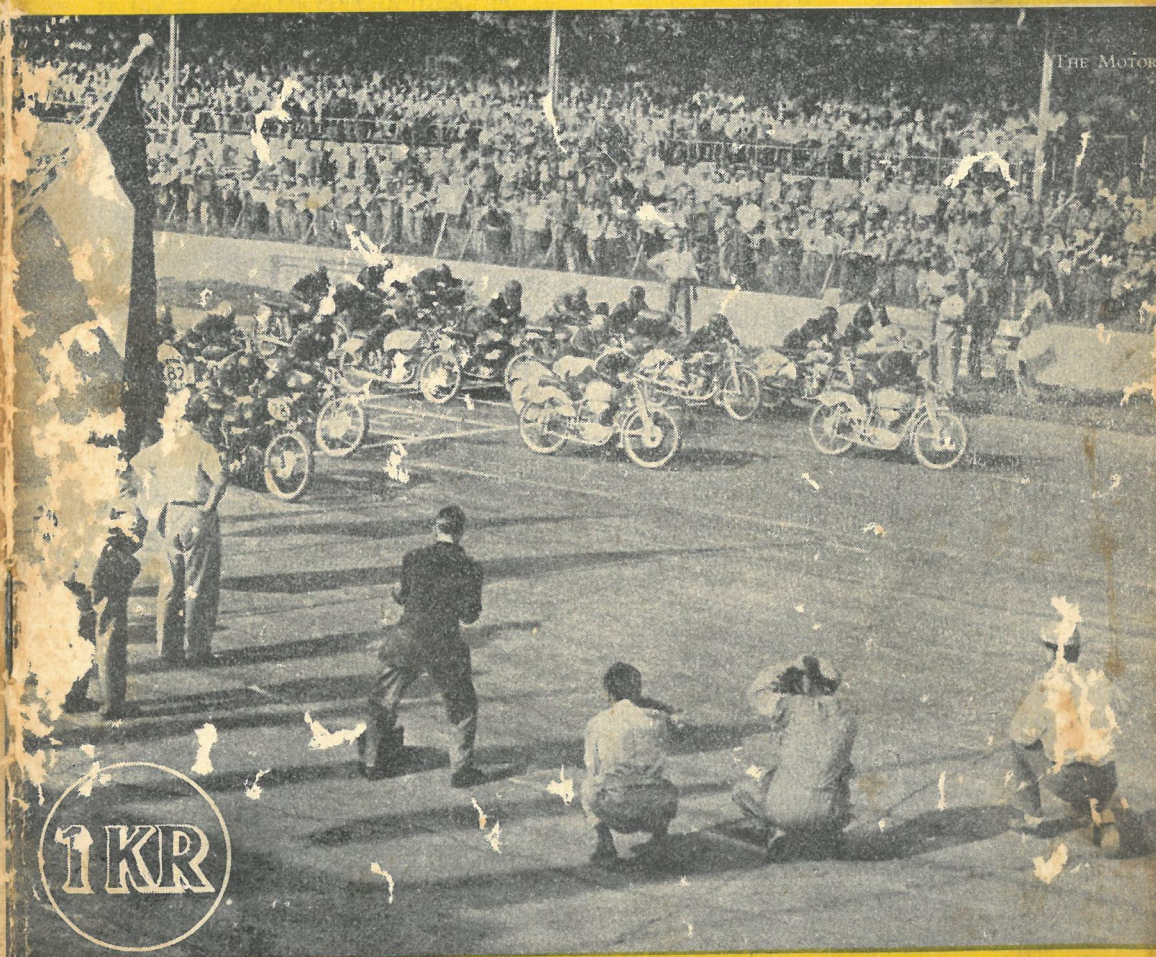


MOTOR OG SPÖRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



1 KR

NOVEMBER

1950

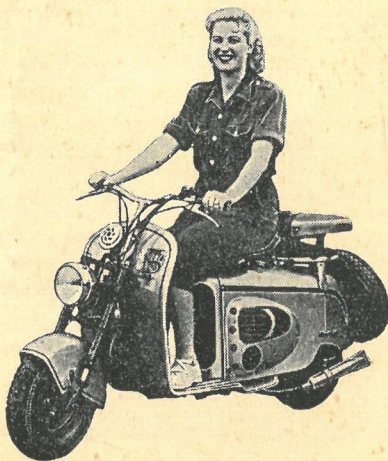
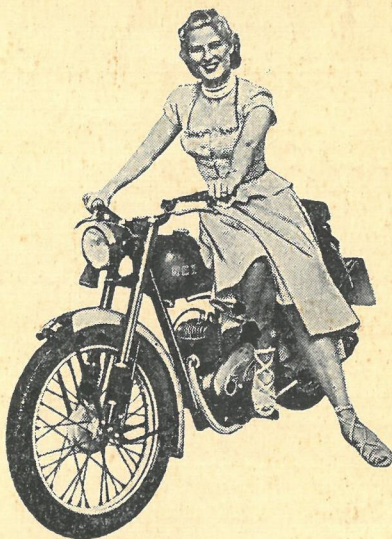
5. ÅRG.

REX

Den førende Letvægter *siden 1913*

Blandt fordelene ved denne svenske kvalitetsmaskine model 1950 kan nævnes: Villiers motor, teleskopforgaffel, automatisk fodgearskifte uden brug af kobling, ny type karburator, som sikrer let start under alle forhold, 300 x 19 dæk, kraftigt lysanlæg samt bagsæde med fodhvile.

**KVALITET
STYRKE
ØKONOMI
SKØNHED
FART
KOMFORT
SIKKERHED**



Litta

Autoroller

Et virkeligt enestående køretøj til al kørsel, RENLIG OG ØKONOMISK, velegnet til danske forhold. Uhyre populær i udlandet og nu for første gang fremme i Danmark. Forsynet med den berømte tyske ILO motor 100- eller 120 ccm Kan leveres med bagsæde og reservehjul, samt i flere farver.

ALLE OPLYSNINGER HOS:

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

1/s SOFUS NELLEMANN

STRØMMEN 27, RANDERS, TELF. 3232 (4 LINIER)

KVALIFICEREDE FORHANDLERE ANTAGES, HVOR VI IKKE ER REPRÆSENTERET

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1950

NOVEMBER

5. årgang

Respekt for hovedvejen

Landets højeste domstol — højesteret — har i de sidste uger afsagt nogle domme, der er egnet til at vække alle trafikanter til eftertanke, fordi de understreger nødvendigheden af respekt for landets hovedveje.

I den ene af sagerne var en motorcyklist kommet kørende ad en lige og fri hovedvej, da en lastbil med påhængsvogn pludselig kom brasende ind fra en uoverskuelig sidevej. Lastbilens fører fik for sent øje på motorcyklisten og nåede først at standse sin vogn, da denne holdt et stykke inde på hovedvejen, med det resultat, at motorcyklisten trods bremsning stødte mod lastvognens venstre side og kom alvorligt til skade.

Underretten, der først fik sagen til behandling, gjorde, som domstole hidtil har gjort: man fordelte ansvaret og kritiserede i dette tilfælde, at motorcyklisten ikke havde »turdet køre foran lastvognen«, hvilket teknikere havde konstateret, at der faktisk havde været plads til, og at motorcyklisten skulle have bremsset lidt hurtigere, hvorfor man pålagde ham en trediedel af erstatningsansvaret.

Landsretten behandlede sagen ganske som underretten, men ved højesteret tilkendtes motorcyklisten fuld erstatning, og det hedder i højesterets præmisser: »Den omstændighed, at motorcyklisten i den for ham ved lastbilens pludselige tilsynekomst opståede farlige situation muligvis ikke har reageret på den mest hensigtsmæssige måde, findes ikke at burde føre til nedsættelse af hans erstatningskrav over for den grove uagtsomhed, der er udvist af chaufføren ved at køre ind på hovedvejen uden at sikre sig, at der ikke på denne var færdsel, som han skulle holde tilbage for«.

Det fremgår med al ønskelig klarhed af højesteretskendelsen, at krænkelse af hovedvejsreglen må betragtes som grov uagtsomhed, over for hvilke der faktisk ikke gælder undskyldninger. Og denne glædelige indstilling hos højesteret bør få alle ansvarsbevidste trafikanter til at huske hovedvejsreglen endnu bedre, end tilfældet hidtil har været, og allerhelst få endnu flere til frivilligt at praktisere det system, der er en forudsætning for øget hastighed på vore hovedveje:

FRIVILLIGT STOP FØR INDKØRSEL PÅ HOVEDVEJE!

FORSIDEN: Starten i 125 ccm klassen ved Grand Prix des Nations i Italien, der blev vundet af den italienske Mondialkører Gianni Leoni med gennemsnitsfarten 132 km/t.



I den forløbne måned er generalsekretær K. J. Ibsen, Kgl. Dansk Automobilklub, udrådt af handelsministeriets bilfordelingsnævn som protest mod den lille tildeling af nye biler, nævnet har haft at fordele i det forløbne år. I 1949 modtog nævnet 24.000 ansøgninger, og der uddeltes ca. 4000 indkøbstilladelser til personvogne. I de første 8 måneder af 1950 er der indkommet ca. 27.800 ansøgninger, hvoraf 2342 blev imødekommet, man venter inden årets udgang at nå op på 45.000, og antallet af ubehandlede sager andrager i øjeblikket ca. 4000.

I den »afskedsaudiens«, som handelsminister H. C. Hansen gav generalsekretær Ibsen, lovede handelsministeren at tage hele spørgsmålet om landets forsyninger med nye biler op til saglig overvejelse i regeringen.

32 mill. til olie

Udenrigsministeriet har modtaget en af de største, samlede Marshall-indkøbstilladelser i hjælpeaktionens historie. Det drejer sig om 4,5 mill. dollars eller 31,7 mill. d. kr. til petroleum produkter, altså benzin og olie. 4,3 mill. dollars af beløbet er reserveret til køb i Venezuela, resten i USA.

I forvejen er der siden nytår blevet anvist 66 mill. kr. til import af petroleum produkter, så med de 32 mill. kommer tallet op på lige ved 100 mill. kr. Det giver et lille indtryk af, hvor betydningsfuld en faktor Marshallhjælpen er i Danmarks genopbygningsprocess. Skulle der have været anvendt frie dollars til hele indførslen af petroleum produkter, var valutakrisen blevet langt alvorligere. Og benzin og olie er jo kun et par enkelte eksempler på værdien af den storstilede USA-aktion.

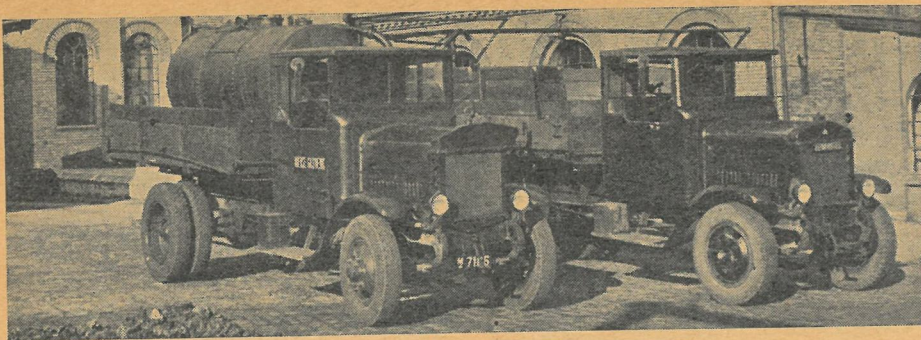
Tyske biler hertil

Med den nye dansk-tyske handelsaftale er Vesttyskland atter trådt ind i billedet som traditionel storaftager — den næststørste — af danske landbrugsprodukter. Der er fra tysk side vist en så positiv interesse for det danske landbrugs varer, at disse figurerer med kontingenter, der er betydeligt større end de tilsvarende kontingenter før krigen.

Tyskland har til gengæld ikke været blind for, at der i Danmark er en betydelig interesse og et stærkt behov for f. eks. den tyske bilindustri produkter, der i mange henseender, ikke mindst hvad angår prisen, på en særdeles flatterende måde kan konkurrere med andre landes produkter. Under de nu afsluttede handelsforhandlinger i Frankfurt blev der fra tysk side fremsat et så stort tilbud til Danmark om personautomobiler, at det udgjorde ca. det dobbelte af Danmarks totalimport i de senere år. Desværre tillod regeringens balanceplan ikke er så stor, men ubestrideligt uhyre tiltrængt import. De danske forhandlere måtte derfor give afkald på en så værdifuld, tiltrængt fornyelse af vor bilpark som fra tysk side foreslået og måtte nøjes med at acceptere en leverance af for 8 mill. kr. personbiler og for 5 mill. kr. last- og varevogne — en fjerdedel af, hvad vi kunne have fået.

Esso-stipendium uddelt

Den 28-årige arkitekt Paul Niepoort, Århus, er rejst til USA på et 10 måneders studieophold på Det internationale Esso-stipendium, som er skænket af Standard Oil Co. i New Jersey, og som er på ikke mindre end 2500 dollars. DDPAs supplerer stipendiet ved at betale rejsen til og fra USA.



Herhjemme administreres stipendiet af Danmark-Amerika-fondet, og en komite, bestående af rektorerne ved universiteterne og de andre højere læreanstalter samt repræsentanter for Danmark-Amerika-fondet gennemgik de indkomne ansøgninger. Den endelige udvælgelse er foretaget af det amerikanske »Institute af International Education«.

Forsyningssituationen

De danske bilimportører har rettet en ny henvendelse til handelsminister H. C. Hansen med det formål at få de resterende kontingenter til import af biler frigivet hurtigst muligt. Det har nemlig vist sig, at Koreakrigen og den senere udenrigspolitiske udvikling har medført ikke blot leveringsvanskeligheder fra udenlandske bilfabriker, som i stor udstrækning må tage sig af store militærordrer, men også prisstigninger, hvilket automatisk vil medføre, at vi får færre — og dyrere — biler for de afsatte importbeløb.

Allerede straks efter Koreakrigens udbrud blev de danske importører gjort opmærksom på faren herfor af de udenlandske fabrikker, og rettede en henvendelse til den daværende handelsminister om sagen, men uden resultat. Siden da er størstedelen af de små, britiske biler steget betydeligt i pris — fra 400 til 1200 kr. — og nu håber importørerne, at den nye handelsminister vil tage sagen op til hurtig overvejelse.

Fin holdbarhed

På Odense gasværk har man kunnet fejre et sjældent jubilæum, som både gasværket og en anden kendt virksomhed, De forenede Automobilfabriker A/S har grund til at være stolt af. To af gasværkets lastvogne, to Triangelvogne, fremstillet på DFA, har kunnet fejre 25 års jubilæum. Vognene har udelukkende været anvendt til bykørsel — med kul eller flydende tjære — og har hevr især gået ca. 700.000 km. Den ene af dem har tilmed hele tiden været ført af samme chauffør. Motoren har fået tre udboringer, men eller er hverken gearkasse eller bagtøjet rørt.

DFA koncentrerer sig i øjeblikket om produktionen af en ca. 8 tons Triangel-diesellastvogn og forskellige omnubustyper, beregnet på 35—40 personer.

Dom for spritkørsel

Ved Nordre Birks ret i København er en 27-årig chauffør blevet idømt 7 dages hæfte og fradømt retten til at føre bil i et år, fordi han i spirituspåvirket tilstand havde sat sig til rattet i en lastvogn, der ganske vist ikke havde benzin på tanken, men som af to mænd blev skubbet ind til siden for ikke at genere færdslen. Chaufførens arbejdsgiver idømtes en bøde på 100 kr. for at have overladt sin vogn til en spirituspåvirket person.

NORDISK MOTORCYKLE FORBUNDS JUBILÆUMS KONGRES I ÅBO

NORDISK MOTORCYKLE FORBUND (N.M.F.) afholder i reglen sin årlige kongres i forbindelse med et af de nordiske mesterskabsløb, og at såvel 400 m som 1000 m mesterskaberne i år blev afholdt samme sted og med en dags mellemrum, gav naturligvis kongressen en særlig ramme, i forbindelse med, at forbundet i år kunne fejre 25 års jubilæum.

Der var mødt repræsentanter fra samtlige tilsluttede lande: Norge, Finland og Danmark. Norge repræsenteret ved præsidenten for Norsk Motorklub og *Rolf Lau*, Finland ved præsidenten *Otto Brandt* og *Martti Ekroth* og Danmark ved vicepræsidenten *Vald. Hoffmeyer* og formanden for S.M.U. *Poul Rasmussen*.

Efter at præsidenten for N.M.F. *Erling Sande* havde budt velkommen, blev der aflagt en kort rapport fra hvert land om forholdene indenfor den nationale organisation.

I Norge, hvor medlemstallet ligger konstant omkring 5000, meldes om en mærkbar interesse for motorsporten og der vil i 1950 blive arrangeret omkring 100 motorløb, de fleste på baner.

Det store internationale Grand Prix på Gardermoen havde deltagere fra Danmark, Finland, Sverige, Belgien, England og Schweiz. Et arrangement som gardermoen-racet er en kostbar og kompliceret historie og på grund af dårligt vejr, havde man desværre i 1950 et betydeligt underskud.

Norge er meget hårdt ramt af importvanskeligheder, der bevirker, at det er så godt som umuligt at indføre nye maskiner, og dette bevirker igen, at der ikke bliver tilgang af nye køreere.

Norske køreere har deltaget i udlandet i ca. 150 løb fordelt på Danmark, Finland, Sverige, Belgien og Holland, og i norske løb har ca. 70 køreere fra de samme lande deltaget.

FINLANDS MOTORFORBUND tæller 31 klubber med ca. 4000 medlemmer, og motorsporten viser en stigende tendens.

Antallet af motorcykler er stigende og andrager nu ca. 7650. Den største import sker fra sovjetkontrollerede områder, medens der fra England kun er importeret ca. 100 maskiner i årets løb.

Der har været afholdt 38 hastighedsløb, hvoraf 12 med international deltagelse. Yderligere har der været arrangeret ca. 30 orienterings-, trafikultur- og præcisionsløb på landevej, og man har nu optaget afholdelse af scramble- og motor-cross. Publikumsinteressen har været stigende, og Djurgårdsløbet, der samler 60—70.000 tilskuere betyder jo en god støtte for hele landets motorsport. Man anser det for heldigt, at begrænse antallet af løb, for derigennem at holde interessen vedlige og løbenes kvalitet på et højt stade.

Finland har haft et forholdsvis livligt førerudbytte med de øvrige skandinaviske lande, og finske førere har deltaget på hollandske, belgiske, franske, schweiziske, chekoslovakiske og italienske baner, og der forhandles med baner i Algier og Marokko.

*

MAN drøftede spørgsmålet om trafikforsikring for specialmaskiner i Sverige, som man fandt urimelig, da disse maskiner jo overhovedet ikke benyttes på offentlig vej. Det oplystes, at denne forsikring, der desuden inkluderer en vejafgift, er fastsat ved lov, og at en ændring i det bestående forhold altså kræver en lovændring. Man enedes dog om at anmode Sveriges Motorfederation om at være opmærksom på sagen, og at søge en ændring gennemført.

Den internationale løbskalender og de nye ret store afgifter for løb med international deltagelse var dagens ho-

vedemne. Fra 1. januar skal der svares afgift til F.I.M. for alle løb, hvor der deltager førere fra andre lande, end den arrangerende klubs eget land, og disse afgifter er ret store. Man var indforstået med, at der af løb, der ønskes optaget på den internationale løbskalender, skal betales afgift, medens man fandt de stipulerede afgifter for andre banearrangementer, hvor der f. eks. kun deltager enkelte førere fra udlandet, alt for høje.

Man ville mene, at det heldigste ville være, om hvert land for sig indsendte forslag til F.I.M.s kongres, om en ned-sættelse, og at man skulle forsøge at få gennemført, at interskandinaviske løb ingen afgift skal betale, og at der kun skal betales et lille beløb for løb, hvor enkelte førere fra de europæiske lande deltager.

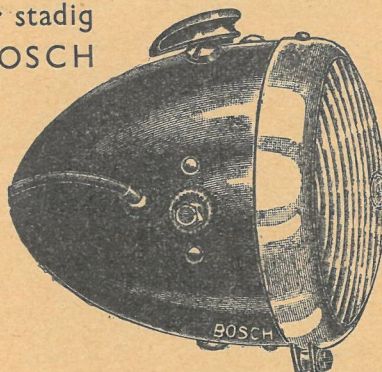
Problemet er af stor betydning, og efter hvad vi senere har erfaret, vil der fra svensk side blive fremsat et forslag, som alle fire nordiske lande skulde kunne samles om.

De nordiske banemesterskabsløb for 1951 blev tildelt Danmark for 1000 m bane og Norge for 400 m. Datoerne blev ikke fastlagt.

På foranledning af præsidenten havde Hoffmeyer udarbejdet en historisk oversigt over N.M.F.s virksomhed gennem de forløbne 25 år. Hoffmeyer overgav et eksemplar af manuskriptet til hvert af N.M.F.s medlemmer, og blev opfordret til at arbejde videre med sagen, ligesom de forskellige organisationer lovede at stille forefindende materiale i form af fotografier og lignende til rådighed, således at man kunne fremstille et festskrift, hvortil hvert land lovede at yde et tilskud til trykning m. m.

Valgene til såvel præsident som generalsekretær blev genvalg. Præsidenten foreslog, at man skulle skifte og vælge *Otto Brandt* til præsident, men såvel Finland som Danmark opfordrede indtrængende dherrer *Sande* og *Lau* til at fortsætte og en afstemning konstaterede dette ønskes oprigtighed, hvorefter *Poul Sande*, Norge, forbliver som præsident og *Rolf Lau* som generalsekretær for det kommende år.

BOSCH
er stadig
BOSCH



Sikker kørsel

efter mørkets frembrud kræver en klart belyst vejbane. Med Bosch lygte monteret på motorcyklen er sagen i orden. Dens kraftige, langtrækkende lys falder på vejbanen præcist, hvor der er brug for det, og med det lodret riflede glas, som modvirker blænding, opnår man et absolut blændfrit, klart, kort lys.

Originale Bosch-dele kan igen leveres fra lager eller tages i ordre til hurtigste levering

BOSCH

LYGTER

— den uovertrufne kvalitet

København
N.



Telf.
Centr. 7716

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

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

I anledning af 25 års jubilæet fik D.M.U.s vicepræsident af præsidenten for Nordisk Motorcykle Forbund overrakt en meget smuk sølvindlagt kortæske, med et spil kort fra hvert af de

tilsluttede lande. Hoffmeyer har gennem samtlige 25 år haft tilknytning til N.M.F. og deltog i det stiftende møde i 1925 i København.

De nordiske banemesterskaber i Åbo i Finland

For første gang blev de nordiske banemesterskabsløb for 400 m og 1000 m bane arrangeret samtidig og på samme sted — Åbo. Det danske hold bestod af Orla Knudsen, Aage Andersen, Kiehn Bertelsen og Uno Jensen med Jørgen Petersen som reserve. Holdet ledsagedes af Poul Rasmussen og D.M.U.s vicepræsident, der skulle deltage i N.M.F.s kongres samtidig med løbene.

Modtagelsen i Åbo var strålende. Efter at vejret i flere dage havde været meget dårligt, oprandt fredagen med fint solskin, og humøret hos de finske arrangører, der mødte ved bånden, var derfor højt. Efter indklareningen og indkvarteringen på byens bedste hotel, blev hele holdet inviteret på en forfriskning hos Åbo-klubbens formand Aug. Aaltonen, der selv er aktiv motorsportsmand og forøvrigt selv deltog i løbene. Finsk cognac er ikke dårlig, og blev serveret i sølvbægre.

Træningen om eftermiddagen viste tydeligt, at der tiltrængtes tørvejr. Man fik kun prøvet 1000 m banen, der er byens travbane, medens 400 m banen er bygget i inderbanen, forøvrigt af Aug. Aaltonen, der er fuldblods motor-entusiast.

Lørdag morgen var det gode vejr forbi, og regnen silede ned. Det var derfor med bange anelser, at man imødeså dagens løb, men trods alt var der mødt 5—6000 tilskuere, da løbene begyndte.

Morsomt var det ikke for deltagerne, banen var opblødt og kørerne ukendelige efter første start.

I selve mesterskabsløbene startede 20 mand, fem fra Danmark, fire fra

Norge og elleve fra Finland. Desuden startedes en afdeling for 350 ccm maskiner udenfor mesterskabsløbene. — Kiehn Bertelsen havde under træningen fået et brud på sin stelramme, og man arbejdede på kraft for at få dette udbedret, hvad der ikke lykkedes helt til første start, og dette indvirkede desværre på Bertelsens tid i nationalholdkampen.

Nationskonkurrencen afgøres før selve mesterskaberne, og det viste sig her, at de tre hold var meget jævnbyrdige. De enkelte heat kom til at se således ud:

Leif Hveem, Norge	2,56,6
(Dagens bedste tid)	
Ilmo Teras, Finland	3,01,0
Orla Knudsen, Danmark	3,05,8
Ingv. Varkold, Norge	3,02,0
Lasse Reivonen, Finland	3,19,7
Kiehn Bertelsen, Danmark	3,24,9
Sverre Gjølmesli, Norge	3,08,4
Aage Andersen, Danmark	3,13,4
Yrjö Heikkili, Finland	3,16,8
H. Wiik Hansen, Norge	3,12,0
Walter Bergström, Finland	3,23,6
Uno Jensen, Danmark	udg.

Resultatet af nationskonkurrencen blev derefter:

Norge ved Basse Hveem, Varkold og Gjølmesli	9,06,9
Finland ved Teras, Heikkili og Reivonen	9,37,5
Danmark ved Orla Knudsen, Kiehn Bertelsen og Aage Andersen	9,44,1

Den individuelle konkurrence fortsattes efter det omstridte heatsystem, som man dog, til Poul Rasmussens til-

fredsstillelse, måtte anerkende. De forskellige køreere får lejlighed til at kæmpe indbyrdes, hvad der ofte giver spændende dystre og overraskende resultater. Resultaterne af den individuelle konkurrence blev:

Leif Hveem, Norge	3,03,6
Ingv. Varkold, Norge	3,05,0
Orla Knudsen, Danmark	3,06,2
Ilmo Teras, Finland	3,09,7
Sverre Gjølmesli, Norge	3,10,4

I 350 ccm klassen vandt Reina Sink-konen 3,13,4. Kaarlo Stenij 3,25,9.
400 m mesterskaberne.

Søndagsvejret var ikke opmuntrende. Gråt i gråt, men dog tørvejr, og publikum svigtede ikke. Tilskuertribunerne var i nattens løb flyttet over på travbanens ene side, medens tilskuerne på resten af 400 m banen, stod ude på de oprindelige pladser, ret langt fra selve 400 m banen, men dog med ret god udsigt, da 400 m banen ligger lidt højere; selve inderbanen var bundløs, men 400 m banen god.

I konkurrencen om mesterskabet for 400 m deltog fra Danmark de samme førere, medens Norge havde sat Henry Andersen og Thorleif Andreassen ind i stedet for Varkold og Wiik Hansen.

For 400 m afgøres mesterskabet ved dagens hurtigste tid og i nationalskampen starter hvert land med 4 førere, hvoraf tiden for de 3 bedste tæller.

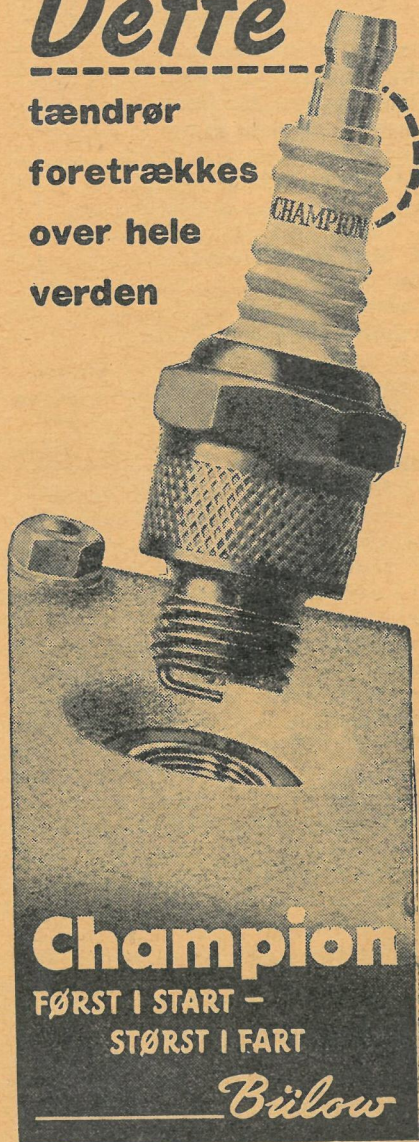
Allerede nationalskampen bragte spænding og i 4. heat sensation. I første heat startede Basse Hveem, Ilmo Teras og Orla Knudsen. »Basse« satte som sædvanlig i i et hårdt tempo, godt fulgt af Orla Knudsen. Basse vandt i 1,15,5, hvilket var ny banerekord, medens Orla brugte 1,19,6 og Teras 1,22. 2. heat blev vundet af Kiehn Berthelsen 1,20,4, 3. heat af Henry Andersen 1,21,6, medens Aage Andersen og Heikkila kørte dødt løb i 1,23,1 og så kom sensationen i 4. heat, hvor Thorleif Andreassen opnåede samme tid som Basse i 1. heat. Altså dødt løb om mesterskabet. To mestre kunne man jo ikke have, og en omstart mellem de to championen gav Basse Hveem mestertitlen.

Dagens endelige resultater blev:

ALL OVER THE WORLD

Dette

tændrør
foretrækkes
over hele
verden



Champion

FØRST I START -
STØRST I FART

Bülow

Nationskonkurrencen:

Norge ved Hveem, Th. Andreasen og Gjølmesli	3,52,2
Danmark ved Orla Knudsen, Kiehn Berthelsen og Aage Andersen	4,03,1
Finland ved Teras, Reivonen og Heikkilä	4,11,1

De individuelle resultater:

Basse Hveem, Norge	1,15,5
Th. Andreasen, Norge	1,15,5
Orla Knudsen, Danmark	1,19,2
Henry Andersen, Norge	1,19,8
Kiehn Berthelsen, Danmark	1,20,4
S. Gjølmesli, Norge	1,20,7
Aage Andersen, Danmark	1,21,6
I. Teras, Finland	1,22,6
V. Heikkilä, Finland	1,23,3
Uno Jensen, Danmark	1,24,4
Koskela, Finland	1,25,2
Helminen, Finland	1,26,6

De finske kørere er endnu ikke tilstrækkelig vant til 400 bane, men til trods herfor følger de, som man ser godt med.

Efter mesterskabsløbene startedes en cup-match om en af Finlands Motorforbund udsat sølvpokal. Der startede 16 mand i fire heat a 4 mand, hvoraf de 2 bedste uanset tiderne gik videre til mellemheat.

I slutheatet, hvor man fik en virkelig fin og spændende kamp at se, fik Henry Andersen en fin start og udnyttede den. Han holdt spidsen trods Basse Hveems anstrengelser for at komme forbi, og Basse fik, hvad der jo sjældent sker, hele »koksspanden« og blev godt pyntet. Han bed dog tænderne sammen, og i allersidste sving lykkedes det ham at presse sig forbi, og dermed at vinde den femte sejr — og sølvpokalen.

Om aftenen var der en smuk, festlig og hyggelig præmieuddeling, hvor såvel kørere som officials og gæster blev rystet yderligere sammen.

Præmietagerne med Basse Hveem, der havde noteret sig for fem førstepladser (2 mestertitler, 2 nationalskampe og pokalmatchen), i spidsen blev hyldet efter fortjeneste, og som rosinen i pølseenden fik D.M.U.s vicepræsident

Vald. Hoffmeyer overrakt den arrangerende klub Åbo Motorklubs hædersplaket, der først ganske nylig er indstiftet, men ikke nok hermed: I anledning af Nordisk Motorcykelforbunds 25 års jubilæum overrakte hr. Ekroth på Finlands Motorforbunds vegne forbundets hædersemlen i guld, der forud kun indehaves af ganske enkelte, og præsidenten for Norsk Motor Klubb overrakte klubbens nyindstiftede guldmedaille, der samtidig overrakte Finlands Marti Ekroth.

NY TYSK BABYCAR

Champion hedder en ny baby-car, der har set dagens lys i Tyskland. Den fremstilles i Ulm i Würtemberg, har en 2-cyl. 2-takts motor på 400 ccm og en top-hastighed på 90 km/t, og produktionen ventes i nær fremtid forøget til 300 vogne om måneden.

Løbskalenderen

NOVEMBER

5. Jydsk mesterskabstrial	
Viborg	Trial
12. Motorcykle Klubben	
Svendborg	Trial
Sundby Motor Klub	Trial
19. Slagelse	Trial
26. Sports Motor Klubben	
Odin	Trial
Frederiksborg Amts Motorklub	Trial



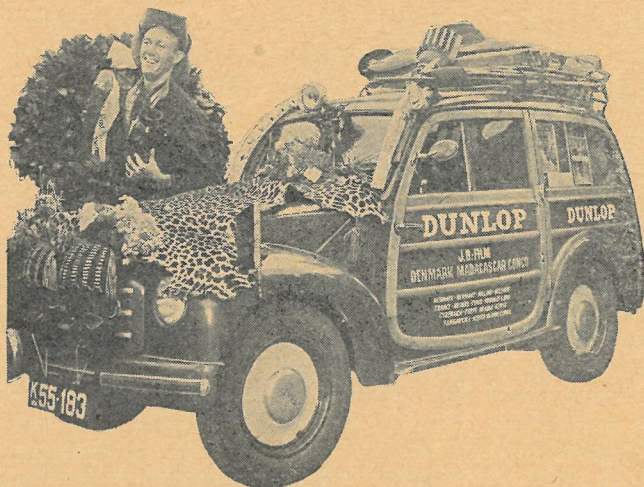
DECEMBER

3. Bogense Motor Klub	Trial
10. Frederiksberg Motor SMU mesterskab	Trial

EN GLOBETROTTER

vender hjem!

- baaret af DUNLOP DÆK



Globetrotteren Jørgen Bitsch vendte forleden Dag hjem fra sin lange, spændende Tur fra Danmark gennem Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Algier, Tunis, Tripolis, Libyen, Cyrenaica, Ægypten, Arabien, Kenya, Tanganyika til Congo — og retur!

Meget har han set paa Vejen, og meget har han oplevet — ogsaa Strabadser — men de er alle veloverstaaede, blandt andet paa Grund af hans DUNLOP DÆK, der bar ham sikkert de mange tusinde Kilometre.



DUNLOP

VERDENS SIKRESTE DÆK

DUNLOP RUBBER CO. A/S . VENNEMINDEVEJ 30 . KBHVN. Ø.

Nyhederne på efterårets store biludstillinger

SÅ er efterårets to første, internationale biludstillinger — Paris-salonen og den britiske udstilling i Earls Court i London — sluttet og dønningerne efter dem ved at ebbe ud, indtil sensationerne fra de to udstillinger når til Danmark.

Og hvad var der så af sensationer? På Paris-salonen ikke så forfærdelig mange. Blandt de største skal nævnes den nye, lækre sportsvogn, Triumph Roadster, der forekommer at være endnu mere strømlinieformet end berømt-heder som Jaguar Super Sport og Jowett Javelin, samt en række andre, lækre sportsvogne, bl. a. de italienske Ferrari og Alfa Romeo-modeller, den franske Simca 8 og den engelske Healey med en Nashmotor på 3,8 liter.

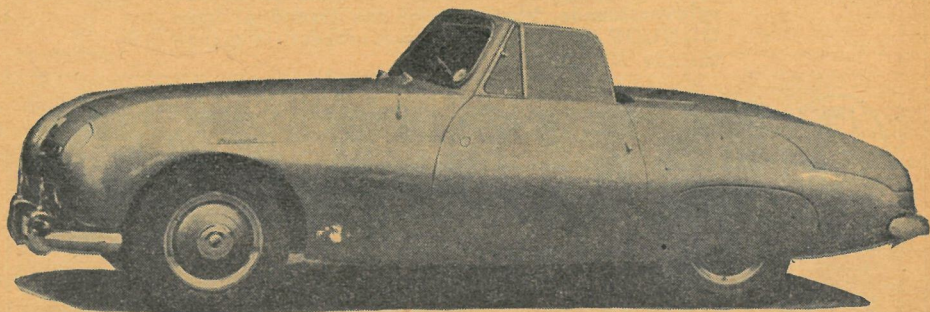
Blandt de tekniske finesser ved den nye Triumph-model skal nævnes hydraulisk manøvreret kalesche, automatiske klapper ved forlygter, buet vindspejl i eet stykke, selvlåsende bagagerum, ægte læderbetræk overalt, også på instrumentbrædtet, reservehjul indbygget under bagagerum, donkraft, der betjenes fra vognen, varme- og defroster-anlæg, en 4-cyl. topventilet motor på 71 hk på 2088 ccm med en tophastighed

på 145 km/t samt Lockheed olietryksbremses. Vognen er 4,21 m lang og 1,77 m bred og har en hjulafstand på 2,13 m.

En anden nyhed fra Triumph var en Mayflower Cabriolet, der har samme særprægede linier og ligger i samme prisklasse som den Mayflower, der var med på udstillingen i Forum. Stålkarosseriet er bygget, sådan at karosseri og chassisramme udgør en enhed, hvilket er en stor fordel ved et cabrioletchassis, hvor tagets bæreevne savnes. Endelig er vognen forsynet med et rummeligt bagagerum og særskilt rum for reservehjul.

I Paris så man endvidere en fransk Voisin, der kun koster godt 3000 kr., den meget omtalte, spartanske Citroën 2 CV, som leveres — dog kun i Frankrig — for godt 4000 kr., endnu en billig franskmænd Labourdette og en række tyske folkevogne med en 3-cyl. DKW, en 2-cyl. Goliath og en 2-cyl. Gutbrod til 6—8000 kr. i spidsen. Endvidere kunne man ikke lade være at beundre den nye Porsche-folkevogn, der har flotte linier, men koster ca. 15.000 kr.

I den lidt større prisklasse dominerede den nye Lancia Aurelia, som prin-



Så lækker og tiltalende er den nye Triumph-sportsvogn »Roadster«.

serne Axel og Bertil var stærkt interesseret i, og Hotchkiss-modellerne, af hvilke navnlig den, ingeniør Gregoire havde ansvaret for, var fængslende. Blandt de amerikanske vogne vistest ved denne lejlighed for første gang for det europæiske publikum: den mellemstore Kaiser »Henry J.«, som skal kunne sælges for 1300 dollars, den lidt større Nash Rambler og den raffinerede Packard. Derudover en ny Studebaker-Champion med 8-cyl. motor m.m.

I London præsenteredes en række nye, britiske modeller, der omhyggeligt var blevet gemt til Earls Court. Det gjaldt bl.a. en sportsmodel af Austins A.40, hvis hurtige og levende topventil-motor leveres med de to SU-karburatorer, hvis karosseri er 22 cm længere og 6 cm bredere end den almindelig A.40's, og hvis motorkraft er forøget til 46 hk mod tidligere 40 hk.

Samtidig lader Austin en ny Austin A.70 Hereford Saloon erstatte den tidligere Hampshire-serie. Også den har fået karosserilængde og akselafstand forøget til henholdsvis 4,39 og 2,51 m. og helt ny er den store A.70 Hereford Cabriolet, en 5—6 personers model, der



De to Ford-sensationer, øverst den 4-cyl. Consul og nederst den 6-cyl. Zephyr Six.



Tre nye Austin-modeller, fra oven A.70 Hereford 5—6 personers cabriolet, A.70 Hereford 5—6 personers saloon og A.40's sportsudgave med to karburatorer.

utvivlsomt vil vække begejstring både i Europa og i USA.

Endelig præsenterede Ford-fabrikerne i Dagenham de to nye, mellemstore vogne, der skal afløse »Pilot« og »Perfect«, og som er Fords første modeller med topventilede motorer. Det drejer sig om den 4-cyl. Consul og den 6-cyl. Zephyr Six, som begge minder stærkt om den amerikanske Ford V-8, og som udvikler henholdsvis 47 og 68 hk og er forsynet med ratgear, indbygget ventilationssystem og forskydeligt forsæde samt buet vindspejl og bagrude. Sæderne er som i de amerikanske modeller placeret mellem for- og bagaksel, og derudover kan nævnes, at begge modeller har helsvejest stålkarosseri, uafhængig forhjulsaffjedring, hydrauliske bremses på alle fire hjul og en sædebredde på 132 cm. Tophastighederne opgives til 120 km/t for Consul og 150 km/t for Zephyr.

Nyheder fra Morris og General Motors

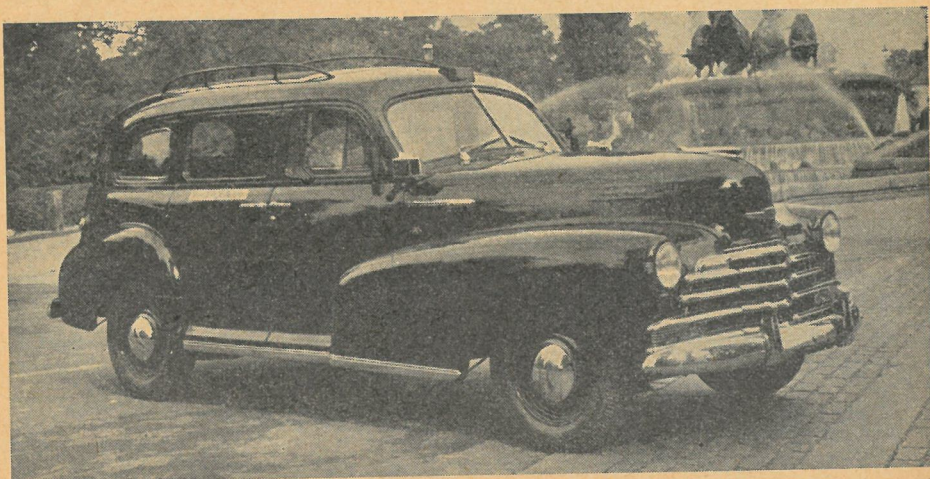
SOM et glædeligt resultat af forhandlingerne med myndighederne er nogle store Chevroletter blevet frigivet til droskekørsel. Karosserifabriken Kronborg i Helsingør har fremstillet en stor og rummelig Chevrolet-droske, og General Motors regner med at kunne levere den fuldt færdig til autoriseret droskebrug for ca. 23.000 kr., incl. omsætningsafgift. Drosken vejer med fuld last 2150 kg. dens største tilladte forakselsetryk er 900 og bagakselsetrykket 1500 kg, egenvægten er 1550 kg. Droskens akselafstand er 2,94, sporvidden 1,46—1,52, totallængden 4,99 og bredden 1,84 m. Den 6-cyl. Thrift-master motor med topventiler har en boring på 88,9 og en slaglængde på 95,25 mm, cylindervolumen 3,55 liter, kompressionsforhold 6,5:1, maksimal bremse-hk 90 ved 3300 o/min. og maksimalt drejningsmoment 24.01 kgm. ved 1200—2000 o/min.

Derudover kan nævnes, at drosken har vandpumpe af centrifugaltypen, kølevandstermostat, tør enkeltpladekobling på 232 mm i diameter, en benzin-

tank til 60,5 l, 6-volt-system, tændrør af typen AC M8 10 mm, akkumulator Delco 6 volt med 15 plader, træseparator og ebonitkasse, 100 amp.timers kapacitet, kobberkølerlegeme af V-celletypen, 50,8 mm tykt med en køleflade på 2413 cm².

Forhjulsaaffjedringen består af uafhængig knæledsaaffjedring af SLA-typen. Foran knæleddene og ophængt gennemgående på undersiden af rammesidevangerne er anbragt en isoleret stålstang i rundprofil. Enderne af denne stålstang er forbundet til hvert af knæleddenes nedre fjedersæder gennem ledede forbindelser, og anordningen tjener til dæmpning af krængningstendensen ved kørsel i sving. Bagfjedrene består af halvelliptiske parallelfjedre.

RÆKKEN af Morris-vogne (Minor, Oxford og Six) forøges nu med en ny model — Morris Major — der efter det ydre at dømme skulle have gode chancer for at falde i danskernes smag. Den nye Morris-model er en 4-dørs saloon af monokonstruktion. Som i alle andre Morris-vogne er dens sæder an-



DANMARKS MOTOR UNION

Ekstraordinært repræsentantskabsmøde

afholdes *søndag den 3. december 1950 kl. 10* i Fyns Forsamlingshus, Dronningensgade, Odense.

DAGSORDEN:

*Valg af dirigent
Konstatering af møderet og stemmetal
Valg af præsident
Valg af vicepræsident
Valg af formand for sportsudvalget
Eventuelt*

Kun klubber, for hvilke der er indbetalt kontingent for oktober kvartal 1950, har adgang til mødet.

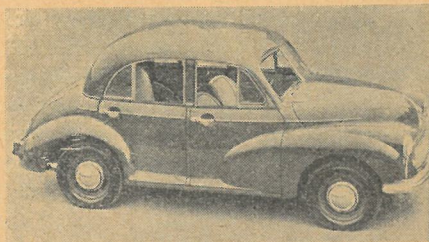
Bestyrelsen.

bragt ikke alene foran bagakslen, men helt fremme foran baghjulene, hvorved der opnås den behageligste kørsel.

Sådanne tekniske fordele som hypoid bagaksel, separat oliebadsluftfilter, hydrauliske bremses med to bremsecylindre i hvert forhjul, tandstangsstyring og affjedring af forhjulene ved torsionsstænger findes også i Majoren. Vinduesrammerne i dørene er af rustfrit stål, og alle vognens dele har gennemgået den bekendte bonderiseringsproces, som gør Morrisvognene rustfrie, foruden at undervognen er behandlet med støjdæmpende materialer.

Morris Major har v-format vindspejl, to solskærme, dobbelte vindskærmsviskere, der ligesom baglygten er forkromet, polstring af forsædet med svampegummi og af bagsædet med hairlock. Ventilationen skal være komplet trækfri, og endelig kan nævnes, at afviservingerne er indbygget i dørstolperne, og at vognen har et stort bagagerum.

DOMI kan endnu ikke oplyse den nøjagtige pris, hvortil vognen vil kunne købes i Danmark, men man regner med, at den vil komme til at ligge et sted mellem priserne på Minor og Oxford og under 11.000 kr. »på gaden«. DOMI mener i øvrigt, at der vil gå nogle måneder endnu, inden produktionen af Major er blevet så stor, at den forventede store efterspørgsel efter vognen kan tilfredsstilles, men man regner dog med at få den nye model frem på det danske marked i løbet af nogen tid.



Svensk forslag til 1951's speedway-mesterskaber

PÅ FIM-kongressen i denne måned vil svenskeren Axel Löfström iflg. det svenske »Racing« forelægge følgende forslag fra SVEMO's generalsekretær Ragnar Gullberg til næste års speedway-verdensmesterskaber.

1. OMGANG: national kvalifikationsomgang i England ligesom 1950's verdensmesterskaber. De 76 bedste kørere går videre til 2. Omgang.

2. OMGANG: international kvalifikationsomgang, bestående af en gruppe I, hvori de 76 kørere fra 1. omgang mødes med 52 britiske kørere fra 1. og 2. division, sådan at de 64 bedste kørere fortsætter, en gruppe II, hvori 16 kørere fra Danmark, Finland, Norge og Sverige (henholdsvis 2, 2, 4 og 8 kørere) mødes, sådan at de 8 bedste går videre, og en gruppe III, hvori 16 kørere fra kontinentet mødes i Holland, sådan at de 8 bedste går videre.

3. OMGANG: international omgang, der køres på fem baner i England med ialt 80 ryttere, sådan at de seks bedste fra hver bane fortsætter.

4. OMGANG: mesterskabsomgang køres i England på ni baner ligesom dette års verdensmesterskaber, med 30 deltagere fra 3. omgang og med 18 ryttere fra Englands 1. division, hvorefter de 16 bedste kørere fortsætter til finalen.

5. OMGANG: finalen på Wembley stadion.

DEN svenske generalsekretær foreslår endvidere, at arrangørerne skal betale deltagernes rejseudgifter — svarende til 3. klasse på skib og jernbane — fra de pågældende køreres hjemsted, samt 20 pund sterling om ugen for personlige udgifter og startgodtgørelse som i Englands 1. division, når han kører på engelske baner. Re-

server, som indsættes i fjerde omgang i stedet for kvalificerede kørere, skal have lov til at køre, selv om den kvalificerede rytter skulle blive i stand til at køre ved en senere konkurrence i omgangen. Reserver skal altid udpeges blandt de bedste af de ikke kvalificerede kørere fra den foregående omgang. Og reglen om, at der altid skal være fire mand på startlinien, sådan at der straks indsættes reserver ved evt. uheld, bør udstrækkes til også at gælde ved de kvalificerende omgange og ikke blot ved finalen, hvilket var tilfældet i dette års mesterskabsturnering.

Må jeg få ordet!

Jeg har med interesse læst det sidste nr. af vort medlemsblad, og særlig har jeg hæftet mig ved red. bemærkning om, at det er vanskeligt at nå at få bladet færdigt til rette tid, da mange meddelelser først fremkommer i sidste øjeblik, og af disse er, iflg. red. mange skrevet på et så elendigt dansk, at det er en hel kryds & tværsopgave at finde ud af, hvad der skal stå.

Til det første vil jeg gerne bemærke. I sidste måned afgik vort brev til bladet den 18., men dette er åbenbart ikke tidligt nok, for der var ikke en stavelse i alligevel, derfor sender jeg også denne gang vort brev den 17., idet der jo er en lang vej fra Odense over »Valby Bakke« til København.

Og hvad bemærkningen angående de mange breve, der skal omskrives til ordentlig dansk angår, kan det vel ikke være fordi, redaktøren er gået til »Hartvig Frisch's brigade«, og ikke mere kan læse almindelig dansk, hvilket dog de fleste mennesker her i landet kan skrive.

Dines Langæble.

Magisk øje, centrifugalkraft og nyt, norsk anti-dugmiddel

DIREKTØR Jack Kotschack, Scan-american Products i Stockholm, har været i København for at demonstrere det magiske øje, der helt automatisk foretager op- og nedblænding af en bils lygter. Øjet består af en lille fotocelle, som — når den rammes af en modgående vogns projektører — automatisk blænder ned på den vogn, der har fotocellen påmonteret.

Fotocellen, der i Danmark ventes at ville koste ca. 250 kr. er naturligvis af tvivlsom værdi, hvis kun den ene af vognene har den påmonteret, men i Vesttyskland vil det magiske øje blive gjort obligatorisk for alle biler fra 1952.

EN norsk ingeniør, der hedder Kerlor og er teknisk chef ved Norsk Kjemikaliefabrikk, har sendt et middel, som skal hindre frost og dugdannelse på bilruder, på markedet. Midlet blev gennemprøvet i norske droskevoogne sidste vinter og skal være i stand til — ved påsmøring af ruderne to gange ugentlig — at holde vindspejl skinnende blanke. Duggmæster, som midlet hedder, skal påsmøres ruden, hvorefter denne pudses.

Man regner med, at midlet også vil kunne bruges til udstillingsvinduer og

store spejlglasruder i beboelsesejendomme.

CHRYSLER-koncernen i USA har konstrueret en bremse af en ny type, hvor bremsekraften applikeres aksialt i stedet for radialt som hidtil. Den nye bremse består af to runde trykplader, som adskilles af seks stålkugler indfattede mellem små modstående fordybninger i pladen. Når man trykker på bremsepedalen, drejes ad hydraulisk vej den ene plade et lille stykke, så at kuglerne presses ud af fordybningerne. Herved tvinges pladerne fra hinanden, sådan at de presser en bremsebåndsskive mod inderfladen af det roterende bremsehylster, der bærer hjulet.

Bilens bevægelse bidrager til at forstærke bremseeffekten, efter at den oprindelige hydrauliske impuls har virket. Bremsen bliver herved selvkompenenserende, og pedaltrykket kan holdes betydeligt end ved andre, direkte bremssystemer. Andre fordele ved denne bremsekonstruktion skal være 30 % større bremseoverflade og bedre afkøling, hvorfor bremsen tåler betydeligt større påvirkninger. Endvidere kan bremsehylstret gøres betydeligt stivere end ved konstruktioner, hvor bremse-trykket applikeres radialt.



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås fra kr. 51.85
Læderveste med stof og varmt pelsloer fra kr. 148.00
Oilskindstrakker, 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



LØST OG FAST



SHELL'S FILMBIBLIOTEK

A/S Dansk Shell har udsendt et nyt filmkatalog. Shells filmbibliotek omfatter nu over 50 tonefilm og er dermed landets største privatejede filmbibliotek. Filmene, der udlånes gratis til foreninger, skoler og læreanstalter, omfatter oliefilm, flyvefilm, have- og landbrugstekniske film samt billedrevyer om forskellige emner. Blandt de nyeste kan nævnes en film om de nye sulfosæber og om fremstilling af flyvebenzin.

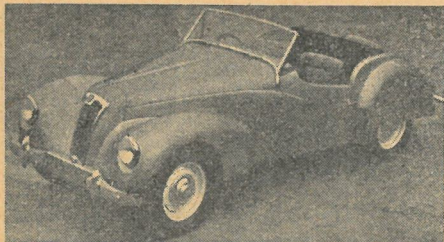
Statens Filmcentral, det danske flyvevåben og Folk & Værn har kopier af flere Shellfilm, der også er blevet et fast led i programmerne ved forevisninger på tekniske skoler og sømandsskoler landet over. Shell-filmene blev i 1949 vist for ca. 75.000 tilskuere, og tallet er i stærk stigning.

FLERE KVINDELIGE KØRERE

Norges første og eneste kvindelige racerfører, Edna Falao, får nu konkurrence i letvægtsklassen, idet to unge Kongsberg-damer, søstrene Lande, er begyndt at køre og foreløbig har anmeldt sig til et løb i Hokksund, hvor frk. Falao også skal starte.

NY LEA-FRANCIS

Den britiske bilfabrik Lea-Francis har udsendt to nye modeller, en »fourteen four-light saloon« og en 2,5 liters sportsvogn, af hvilke den sidstnævnte ses her. Den er 3,90 m lang, har 100 hk, en topventilet motor og kompressionsforhold 7:1.



DANSK VEJVÆRN I USA

Opfinderer af det danske autoværn, fabrikant Svend Aage Rasmussen, Silkeborg, har gennem en repræsentant i USA sluttet kontrakt om levering af ca. 135 km autoværn til amerikanske veje, og der forhandles om andre, store leverancer. Fabrikant Rasmussen har netop søgt patent på en forbedret version af autoværnet.

STORE ORDRE

Austin-fabrikerne i England oplyser, at de har fået en ordre fra det britiske forsyningsministerium på flere tusinde militærvogne uden motorer. Vognene skal bruges til militæret.

I det år, der sluttede den 31. juli, havde Austin i øvrigt en rekordproduktion af vogne — nemlig 157.628, og fabriken eksporterede for 800 mill. kr., deraf 360 mill. kr. i hård valuta.

SELVBETJENING I USA

I Los Angeles er der blevet åbnet en ny slags service-station, hvor motorkørerne selv kan reparere deres køretøj, leje garager og købe de reservedele, der er nødvendige til reparationerne. Mekanikere undersøger bilen eller motorcyklen og fortæller kunden, hvordan den skal repareres, men man kan også benytte den normale fremgangsmåde og lade mekanikeren ordne det hele. Ejeren af det nye anlæg, Ray Wooley, hævder imidlertid, at kunderne kan spare 25—50 % af vedligeholdelsesudgifterne ved selv at reparere køretøjet.

UDSTILLING I TURIN

I Turin i Italien holdes der i dagene 4.—15. april 1951 en stor international motorudstilling, den 33. i byen.

PRODUKTIONEN I TYSKLAND

Den tyske bilfabrik Daimler-Benz melder om stigende produktion. I september fremstilledes 3110 personvogne mod 3005 måneden før samt 635 lastvogne (510) og 88 omnibusser (131).

FLOT BILSPEJL WYD-VUE hed-

der dette nye automobilspejl, der er sendt på markedet i USA af et Chicago-firma (Am-Ben Corp., Belmont Ave, Chicago). Det består af fem små spejle med et samlet spejlareal på 70 kvadrattommer, og det sætter motorføreren i stand til samtidig at se til højre, til venstre og bagud. Fabrikken hævder at have modtaget bestilling på foreløbig 131.000 spejle — til 7,50 dollars stykket.

BILFABRIK I JAPAN

Amerikanske Kaiser—Frazer—vogne skal nu samles i Japan. Produktionen ventes optaget i begyndelsen af 1951 på en fabrik mellem Tokio og Yokohama, og kapaciteten ventes at ville blive mellem 500 og 1000 vogne om året. Modelerne, der skal fremstilles, er dels Kaiser, dels den mindre Henry J.

PRODUKTIONEN I ENGLAND

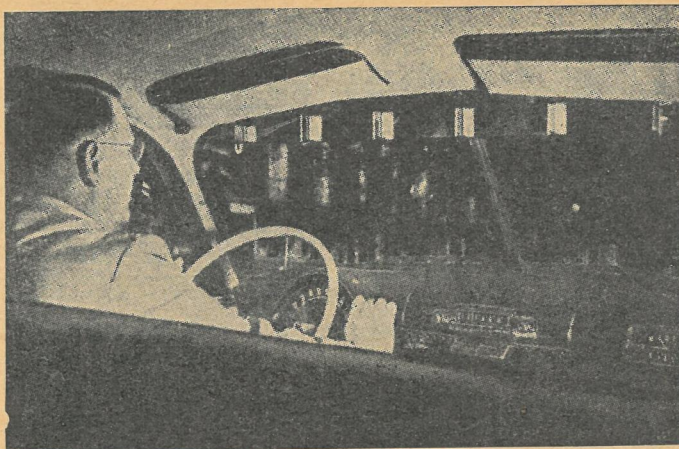
De britiske bilfabriker fremstillede i juli 43.456 nye personvogne, hvoraf 34.435 gik til eksport.

NY AUSTRALSK BIL

Reville Ranger hedder en ny, australsk bil, en tourer, som har set dagens lys og snart sættes i serieproduktion. Luksusudgaven af den forsynes med Lanchester-motor og Daimler-fluid drive.

HÅNDJERN OM BENENE

I Wien er gjort en opfindelse, der skal vanskeliggøre tyveri af biler. Når ejeren forlader sin vogn, indstiller han en jernbøjle, der slår i om førerens ankler, hvis en anden prøver at starte vognen, og samtidig giver et horn sig til at tude, så tyven får det ikke godt.



USÆDVANLIG HOLDBARHED

En usædvanlig festlighed har fundet sted hos Helsingør Omnibil-Selskab. Årsagen var, at en af selskabets store Guy-busser med Gardner dieselmotor siden maj 1947 havde kørt 400.000 km eller 10 gange jorden rundt uden en eneste reparation i motor, kobling, gearkasse eller differentiale. Såvel de engelske Guy-fabriker som den danske leverandør, firmaet E. Sommer, markerede det bemærkelsesværdige jubilæum med små opmærksomheder til det personale, der har betjent eller haft opsyn med bussen.

FORD I CANADA

har nu fremstillet 100.000 nye vogne i 1950, et produktionstal, der blev nået to måneder tidligere end det tilsvarende tal i fjor. 90 pct. af bilerne sælges i Canada.

VEJBYGGERI I GRÆKENLAND

Fuldførelsen af en ny highway fra Kalamata i Kastanies i Grækenland nærmer sig nu. Vejen bygges for Marshallmidler, og der er endvidere bevilget penge til istandsættelsen af den 1300 km lange vej fra Kalamata til den græsk-tyrkiske grænse. Sidstnævnte vej går gennem Athen og Saloniki. Man håber ved udgangen af 1952 at have nået at bygge over 7000 km ny hovedlandevej.

SPORTEN HJEMME

Første løb på »ODENSE SPEEDWAY«

Lørdag den 14. oktober var en af de største dage i Sportsmotorklubben Odins historie, idet vi for første gang fik lov til at køre på Odense stadion. Der havde forud for denne dag været mange og slemme forhindringer at overvinde; og beklageligvis kom mange af dem fra den side, vi mindst havde ventet dem; her må jeg særlig rette skytset mod DMU.

Dagen var imødeset med stor interesse overalt på Fyn, og den fik da også stor sportslig betydning, idet der i samtlige starter blev kørt på livet løs fra start til mål.

Vi havde til denne dag fået fat i hele den danske elite med Morian, Orla og Kiehn i spidsen, til at køre mod 1 englænder, 1 New Zelænder, 1 nordmand, 1 svensker og 2 hollændere; men desværre fik vi sent fredag afbud fra de 2 første. Det lykkedes dog gennem den kendte internationale starter, Mronga, at få en hollænder mere, ligesom vi også fik en kører mere fra København.

Som starter havde vi hr. Mronga, og det skyldes ikke mindst ham, vi kom igennem samtlige 21 starter på under 2 timer; det er derfor med glæde, vi bringer ham en hjertelig tak for hans store arbejde under dette løb.

Vinder i de forskellige løb blev:

Ekspert-løb A: Orla Knudsen, 11 p.
Ekspert-løb B: Morian Hansen, 11 p.
Ekspert-løb C: Aage Andersen, 9 p.

Ekspert-løb D: Erh. Fisker, 11 p. Standardløb: Børge Mørch, 12 p.

Om aftenen havde vi som sædvanlig en fornøjelig præmieuddeling med fælles kaffebord og bal på »Skandia«.

D.L.

Svend Nissen blev danmarksmester

Danmarksmesterskaberne 1950 på jordbane, der den 1. oktober blev afholdt på Fangelbanen, belv ret dramatiske, idet der var nogle grimme styrt, der dog kun havde materiel skade. Det var Jens Nielsen, Silkeborg, der væltede og Erh. Fisker, der lå lige i hans baghjul, havde ingen chance for at dreje af, men fik sig en flyvetur hen over ham. I den store sidevognsklasse tabte Helm. Albrechtsen, Lyngby, sin »sandsæk«, men fortsatte en omgang alene og nåede i mål som nr. 2 under stort bifald fra publikum, der så afgjort var med ham, da dommerne kom til den afgørelse, at han ikke kunne starte i slutheat.

Iøvrigt viste samtlige ryttere fin kørsel, og i de fleste løb var det først på målstregen, vi var klar over, hvem der var vinder.

Det vil føre for vidt at gentage hele resultatlisten her, og jeg vil derfor nøjes med at nævne mestrene.

Letvægtere indtil 200 ccm: Johs. Hansen, Odense, Puch, 3.09. Sportsmaskiner indtil 250 ccm: Erik Vincentz, Slagelse, 2.59.0. Indtil 350 ccm: Ib Nielsen, Skive, Matchless, 2.51.5 Indtil 500



Sejrherrerne ved danmarksmesterskaberne på jordbane i Fangel.

SKIFT TIL **AC**-TÆNDRØR

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



ccm: Aage Iversen, Sønderborg, BSA, 2.39.8. Special 500 ccm: Svend Nissen, Odense, JAP, 2.28.8. Sidevogne indtil 600 ccm: Johs. Hansen, Odense, BMW, 2.50.0. Sidevogne over 600 ccm: Carlo S. Jensen, Århus, HRD, 2.39.5.

Efter løbet samledes vi på »Skandia«, hvor de forskellige vindere blev hyldet, og hvor vi fik den glædelige meddelelse, at »K.L.G.« Tændrør gennem sin danske importør fa. Vilh. Nellesmann i København, havde udsat 2 smukke pengepræmier til vinderne af kl. indtil 250 ccm og indtil 500 ccm.

D.L.

Uheld ved Ballerup, da målet var passeret

Søborg og Omegns Motor Klub indledede trial-sæsonen lidt dramatisk ved et stort trial i omegnen af Ballerup og med fordelerkontrollen beliggende i Smørum kro. Trods det regnfulde vejr var tilslutningen overvældende, idet lige ved 60 deltagere skulle igennem fem ufremkommelige markvejs-etaper, som krævede den højeste ydelse af hver deltager. Premieren forløb dog ikke uden uheld. I det første tilfælde var det sidevognskøreren Chr. Petersen, der styrtede og fik trykket et par ribben. I det andet tilfælde var det begynderen Ole Prehm Mortensen, Hillerød, der væltede og fik maskinen over benet, hvorved det brækkede. Begge uheld skete efter målstregen. Der er grund til her at minde kørerne om ikke at slappe for tidlig af, lige efter at målet er passeret, hvor maskinen er i top-

fart. De to fynboer Svend Schmidt og og viste præstationer, der var faretruende for de sejrssikre københavnere.

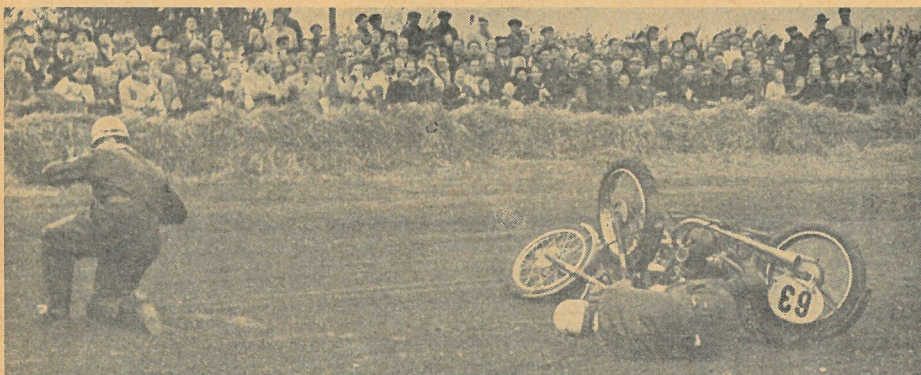
Resultaterne blev:

Senior solo: Lion Hansen, S.O.M.K., 455 p., Svend Vendelbak, G.O.M.K., 450 p., Svend Schmidt, Fyens M. S., 445 p. Senior sidevogn: Egon Walther, S.M.K.K., 470 p. Niels E. Hansen, Køge M.K., 450 p., Harry Frandsen, M.K.O., 445 p. Junior solo: Ove Madsen, S. O. M.K., 440 p. Jørgen Paaske, Fyens M.S., 430 p., Karl Aage Egelund, F.A.M.K., 405 p. Junior sidevogn: A. Juul Sørensen, G.O.M.K., 465 p., Verner Andersen, G.O.M.K., 450 p., Kaj Nielsen, Nimbuskl., 450. p. Begynderklassen: Skjold Jørgensen, BSA Kl., 435 p., Villy Andersen, S.M.K.K., 375 p., Poul Andersen, S.O.M.K., 350 p., John Poulsen, G.O.M.K., 345 p., Henning Jensen, F.A.M.K., 320 p., John Havnbo, S. O. M.K., 305 p. Letvægtsklassen: Jens Chr. Nielsen, F.A.M.K., 450 p., Erik Frandsen, M.K.O., 440 p., Børge Christensen, H.O.M.K., 420 p.

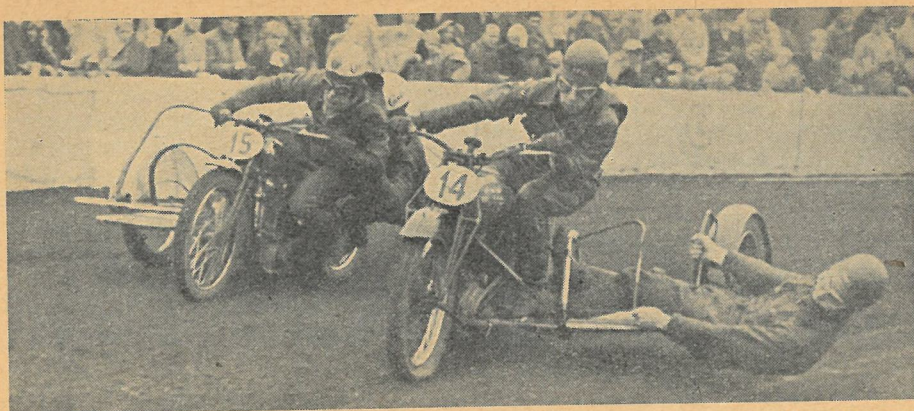
Felix.

Vestfyns baneløb i Fangel

Søndag den 19. august holdt Motorklubben Vestfyn baneløb i Fangel, et meget interessant og jævnbyrdigt løb, men desværre manglede man Sv. Jensen, som ikke deltog på grund af maskinskade. I udfordringsmatchen mellem fynsmesteren Sv. Nissen og Niels E. Nielsen viste Niels, at han endnu en



Erhard Fisker tager sig på Fangelbanen en flyvetur over Jens Nielsen.



Hård kamp i sidevognsklassen ved afslutningsløbene i Gladsaxe mellem Hans Jacobsen, JAP (15) og Erik Greve, Ariel (14).

gang kunne slå fynsmesteren. I øvrigt var alle heats så jævnbyrdige, at man ikke kunne forudsige resultaterne før på målstregen.

Special solo: Sv. Nissen 404, Niels E. Nielsen 404, C. O. Jensen 404.8. — Standard solo: Ejvind Hansen 418,2, Poul Kalør 421, Rob. Nellemann 424,1. — Junior solo: Jørgen Hansen, Sdr. Næraa, 440,4, Laur. Frandsen, Tommerup, 444,6, Ove Floor, Randers, 450,6. — Sluthandicap: Ejv. Hansen (160 m) 213,2, C. O. Jensen (250) 213,9, Svend Nissen (260) 215, Sv. Schmidt (0) 216,4, Poul Kalør (135) 218,2. — Sidevogne: Carlo S. Jensen 415,3, Thorkild Sørensen 428,4, David Axelsson 436. — Sidevognshandicap: David Axelsson (20) 211,6, Carlo S. Jensen (100) 213,1.

4000 tilskuere i Holbæk

I overværelse af 4000 tilskuere afviklede Holbæk og Omegns Motorklub sæsonens sidste motorløb på Holbæk stadion søndag den 15. oktober. Det var ikke det helt store arrangement, men løbene afvikledes hurtigt og præcist, og der vist god sport og flere fortræffelige løb. Resultaterne blev:

Standardløb: Nordahl Andersen 1.31.4, Kaj Larsen 1.32.5, Joerges Bagger 1.33.8, John Helfeldt 1.33.9. — Specialløb: Bengt Gustavson (Sv) 8 p., Rune Sørmander (Sv) 5 p., Jørgen Petersen 3 p., Uno Jensen 2 p., — Sidevognsløb: Hans Jacobsen 5 p., Helmuth Carlsen 4 p., Erik Greve (venstregående side-

vogn) 0 p. — Blandet handicap: Bengt Gustavsson (150 m tillæg) 1.30.9, Rune Sørmander (160 m tillæg) 1.32.6, Uno Jensen (130 m tillæg). I dette løb var Poul Erik Hansen så uheldig at beskadige det ene knæ ret alvorligt. — Sidevognshandicap: Helmuth Carlsen (60 m tillæg) 1.42.5, Hans Th. Jacobsen (70 m tillæg) 1.43.2, Erik Greve 1.46.4.

I pausen kørt et morsomt »knallertløb«, der vandtes af Poul Sørensen 1.49.4, Svend Larsen 2.02.0, Helge Carlsen 2.55.0.

Svensk styrt i Århus

10.500 mennesker overværede Århus Motorklubs løb på Århus stadion, der fik et dramatisk forløb, idet den svenske kører Göte Brester havde et farligt styrt uden at komme noget til. Brester havde haft en hård tur til Århus, idet



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

han stadig blev forsinket og først nåede frem længe efter stævnets begyndelse. Af de øvrige ekspertkørere havde Morian Hansen vrøvl med sin maskine, og Orla Knudsen vandt sikkert den danske klasse, mens hollænderen van Aartsen tog sig af den internationale. Resultaterne blev:

Ekspertklasse specialmaskiner: Orla Knudsen, København, 9 p., Co Boef, Holland, 5 p., Kiehn Bertelsen, København, 4p. — International ekspertklasse: van Aartsen, Holland. — Standard 500 ccm: Børge Mørch, København, Ernst Østerlund, Silkeborg. — Standard 350 ccm: Ib Nielsen, Skive, Jens Nielsen, Silkeborg.

I dagens match sejrede van Aartsen med 1/10 sek over Göte Brester. Endelig bør det noteres, at Knud Nielsen, Århus, med sin standardmaskine i et heat havde en tid, der var hurtigere end flere af specialkørernes, men siden var århusianeren uheldig.

Dramatik i Åbenrå

Åbenrå og Sønderborg Amters Motorsportsklubs løb i Åbenrå fik et dramatisk forløb, idet Bogenserytteren Niels E. Nielsen og Ejvind Hansen, Ejstrup måtte bringes på Åbenrå i ambulance efter alvorlige styrt. Flere andre kørere væltede, men uden at komme noget alvorligt til. Hvad de øvrige ryttere angår, kørte svenskeren Carl Johan Hultman så strålende, at han gang på gang fik de 6000 tilskuere til at juble. Den lovende juniorrytter Hans Chr. Callesen fik lov til at starte på ekspertmaskine, men havde først kædeuheld og blev senere vist ud, fordi han forsyndede sig mod banereglementet.

Ekspertklassen blev vundet af Hultman foran Lindegaard Petersen, Ribe, og Svend Nissen, Odense. Svenskerens tid var 1.23.4 eller 5/10 sek. bedre end Carl Otto Jensens banerekord for flyvende start. I specialklassen fik Aage Iversen en konduitepræmie for at »lægge sig fint« for at undgå påkørsel med Rob. Rasmussen. Ejvind Hansen vandt med 12 points foran Børge Mørch 11 og Aage Iversen 10.

Johs. Mygind, Odense, vandt seniorklassen med 11 points, mens Holger Iversen fik 10. Tage Hansen, Horsens, vandt juniorklassen, og Aage Iversen gik af med sejren i pokalløbet og Lucasløbet. I handicappet blev Hultman sat ud af spillet ved et styrt, og Svend Nissen vandt foran Holger Iversen. Endelig besatte Tage Hansen, Horsens, og Svend Schmidt, Kerteminde, førstepladsen i parløb foran brdr. Holger og Aage Iversen.

Hårde afslutningskampe i Gladsaxe

Der var næsten 15.000 tilskuere til »Rapid«s afslutningsstævne i Gladsaxe, og de fik noget for pengene, eftersom Morian Hansen endnu en gang viste, hvor godt han kører, når han vil. Da han sammen med englænderen Kiddie Curtiss, australieren Lloyd Geoffe og Orla Knudsen skulle vise taktisk kørsel, lå Morian længe på fjerdepladsen, men pludselig kom han i en sky af støv og slagter og passerede på mindre end 100 meter alle de andre kørere under publikums begejstring.

Også de britiske køreres festlige optog og sang vakte jubel, og den nye verdensmester Freddie Williams præsterede i sit første heat tiden 1.17.4 — den hurtigste, der nogen sinde er opnået i Gladsaxe. Og skønt de danske kørere opnåede særdeles fine tider, havde de svært ved at hævde sig over for de stærke englændere. Dagens dramatik indtraf i sidevognsklassen, hvor Erik Greve slog en kolbøtte, og hvor hans »sandsæk« blev slynget langt ud af vognen. Erik Greve blev beordret indlagt på Gentofte amtssygehus til observation for ribbensbrud, men viste sig at være sluppet billigt. Resultaterne:

Ekspertmatch: Freddie Williams, slutheat 1.18.9, Trevor Reedmond, New Zeeland, 1.20.2. — Ekspert-match c: Kiddie Curtiss, England, 9 point, bedste tid 1.19.2, Aage Andersen 5 point, bedste tid 1.22.9. — Ekspert-match b: Bill Kitchen, England, 9 point, bedste tid 1.19.7, Orla Knudsen 4 point, bedste tid 1.22. — Ekspert-match a: Freddie Williams, England, 8 point, bedste tid i denne afdeling 1.20.1, Trevor Reedmond

6 point, bedste tid 1.19.2. — Junior standard: Jørgen Lykke, Ariel, 1.38.2, Ole Hansen, Ariel, 1.38.9. — Junior

spec.: H. Carlsen i 1.29.2, Crone Jørgensen 1.34. — Sidevognsløb: Hans Jacobsen.

SPORTEN UDE

FIM har udsendt følgende liste over resultaterne af verdensmesterskaberne på landevej, afgjort ved løbene Tourist Trophy Races, Isle of Man, Belgiens Grand Prix, Hollandsk TT, Schweiz Grand Prix, Ulster Grand Prix og Grand Prix des Nations.

Sidevognsmaskiner: 600 ccm: E. Oliver, England, 24 points, E. Frigerio, Italien, 18, H. Haldemann, Czechoslovakiet, 8, F. Aubert 7. — 500 ccm: U. Massetti 28, G. E. Duke 27, R. L. Graham 17, N. Pagani og C. Bandirola 12. — 350 ccm: A. R. Foster 30, G. E. Duke 24, R. L. Graham 17, A. J. Bell 14, H. R. Armstrong 11. — 250 ccm: D. Ambrosini 30, M. Cann 14, F. Anderson og B. Ruffo hver 6. — 125 ccm: B. Ruffo 17, G. Leoni og C. Ubbiali 14.

Hvad maskinerne angår, var Norton det mest vindende mærke i sidevognsklasse, 500 og 350 ccm, mens Benelli scorede flest points i 250 ccm og Mondial flest points i 125 ccm klassen.

Danske placeringer i Kristiansstad

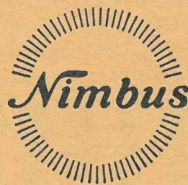
TT-løbet i Kristianstad den 24. september, der kørtes på meget dårlige sten- og lerveje, havde to danske deltagere: Svend Aage Sørensen og Poul Kalør på henholdsvis Norton og Ariel. De placerede sig fint, idet Svend Aage Sørensen blev nr. 2 i den store ekspertklasse med tiden 44.15.7, mens vinderen Kuno Johansson, der kørte Triumph, brugte 43.11. Derefter fulgte Gustav Johansson, BSA, 44.24.9, Pentti Sirkiä, Triumph, 45.20.7 og Poul Kalør 47.25. Vindertiden svarede til en gennemsnitsfart på 95 km/t.

I juniorklassen (350 ccm) vandt finnen Curt Ginman på Velocette i tiden 46.29.2 foran Bertil Andersson, Sverige, AJS, 47.24.3 og Olli Riekkö, Finland, AJS, 47.32.8.

Løbet overværedes af ca. 25.000 mennesker.

Britiske triumfer i Grand Prix des Nations

Det store løb Grand Prix des Nations, der afgjorde verdensmesterskaberne på landevej, kørtes på en 6,3 km lang vejbane ved Monza i Italien og blev en stor triumf for de britiske deltagere, idet G. E. Duke vandt såvel 350 som 500 ccm klassen på Norton, hvilket mærke sidevognsklassens sejrherre E. S. Oliver, også kørte. Derimod vandt italienerne de små klasser, nemlig 125 ccm ved Mondialfører Gianni Leoni



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vernlandsgade 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



En situation fra det internationale Trophy i England. Man ser F. Wilkins, J. V. Brittain og A. Ormesher forcere et vandløb på henholdsvis en Ariel, en Royal Enfield og en BSA.

og 250 ccm ved D. Ambrosini på Benelli. Resultaterne blev:

125 ccm, 16 omgange på 100 km, Leoni 45.44.8, hastighed 135 km. 250 ccm, 32 omgange på 200 km, Ambrosini 1 t. 23.3.6, hastighed 149 km. 350 ccm, 24 omgange på 150 km, Duke 59.18, hastighed 157 km. 500 ccm, 32 omgange på 200 km, Duke 1 time 11.6.6, hastighed 168,86 km. Sidevogne, 16 omgange på 100 km, Oliver 43.43.4, hastighed 141,75 km.

Seksdagesløbet i Skotland

Det britiske seksdages trial i Lake-distriktet blev en triumf for englænderne, der vandt det internationale Trophy uden pointstab foran Østrig, der tabte 1225 pt. og Italien 2582 pt. Ligeledes vandt briterne det store sølvvaseløb foran Holland og Sverige, der mistede henholdsvis 300 og 307 pt., og fabrikskonkurrencen blev vundet af AJS, Ariel og Triumph, hvis kørere ikke mistede points, foran Matchless 8, Royal Enfield 200, BSA Holland 300. Af de 213 startende ryttere fuldførte kun de 81.

AJS og Norton-sejr i Manx Grand Prix

Det store Manx Grand Prix, der kørt på den berømte TT-bane på Isle

af Man, havde ikke mindre end 96 deltagere i juniorklassen, hvor rytterne startede med 10 sekunders mellemrum. Amatørerne kørte fortræffeligt og opnåede fine tider.

Juniorklassen blev vundet af AJS-køreren D. G. Crossly, hvis tid — 2.44.30.6 — svarede til en gennemsnitsfart på 132 km. Norton-køreren P. Romaine brugte 2.44.55, og Velocetterytteren Julian 2.55.10. Seniorklassen, der kørtes to dage senere, havde 84 deltagere og blev vundet af P. Romaine på Norton og i tiden 2.41.30 foran 14 andre Nortonmaskiner. M. Featherstone blev nr. 2 i 2.44.5 og H. Clark nr. 3 i 2.47.31.

Leif Hveem var suveræn

Ved et stort skandinavisk-hollandsk stævne på Solvalla ved Stockholm vandt Leif Basse Hveem sikkert i tiden 1.37.2 i ekspertklassen og 2.38.4 i et St. Eriksløb. Svend Aage Sørensen blev nr. 16 i sidstnævnte løb og måtte udgå i ekspertklassen.

Norsk speedwayserie?

Ifølge Norsk Motorblad er det sandsynligt, at der oprettes en norsk speedwayserie i løbet af efteråret — med deltagelse af fem hold fra Oslo og et fra Fluberg, Trønder, Østfold og Romerike.

International uoverensstemmelse om alkohol og trafik

DET er sikkert en overraskende afsløring for de fleste, at man i nogle lande er kommet til det resultat, at kun een p.c.t. af færdselsulykkerne skyldes spiritus, medens man i andre lande er af den bestemte opfattelse, at spiritus har haft indflydelse på de 50 p.c.t. I Sverige påstår man f.eks., at af 600 færdselsdrab er de 200 »spiritus-tilfælde«.

Oplysninger af denne art blev givet af de delegerede på »Första internationella Konferensen om Alkohol och Trafik«, som netop er blevet afholdt i Stockholm. Under hele kongressen, hvortil der mødte delegerede fra samtlige kontinenter, konstaterede man den mest vidtgående uoverensstemmelse med hensyn til erfaringer, mål og med.

Naturligvis blev de forskellige metoder, som de respektive lande anvender for at konstatere, om en bilist er spirituspåvirket, gjort til genstand for megen diskussion. Men om den ideelle fremgangsmåde kunne man ikke blive enige. Tendensen var dog den, at man ville foretrække blodprøver, men at det langtfra alle steder er muligt at foretage disse prøver, fordi lovgivning og andre menneskelige synspunkter i mange lande slet ikke tillader, at man uden den mistænktes samtykke foretager indgreb af en sådan art.

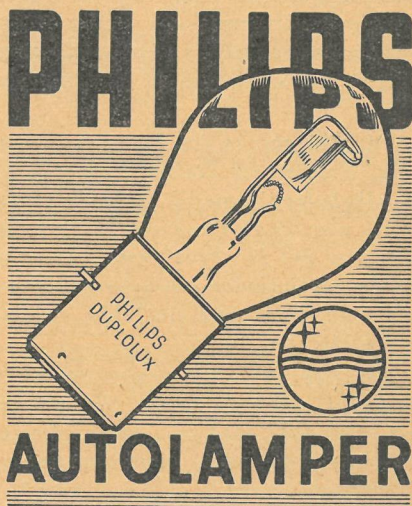
Men højst gik bølgerne om den kliniske prøve. Det gik endda så vidt, at en svensk taler kunne oplyse, at hvis 10 læger foretog den samme undersøgelse, ville de 7 komme til forskellige resultater angående »patientens« tilstand. Der var talere, der rent ud sagde, at de kliniske prøver ikke alene er komplet overflødige, men også direkte misvisende.

Og hvorfor så det? Jo, hævdede man, de allerfleste spiritusprøver foretages

mellem kl. 24 og kl. 5 morgen. På det tidspunkt er de færreste mennesker helt på højde med sig selv, men det kan man endda tage i betragtning. Derimod er det vanskeligt at forsone sig med, at en læge, der bliver tilkaldt på dette tidspunkt, må anses for heller ikke at være på højde med sig selv!

Man sagde også, at lægen slet ikke havde nogen mulighed for at fastslå, hvordan den mistænkte reagerer under normale forhold, og at det psykiske pres, »patienten« udsættes for, er en faktor, der i høj grad gør sig gældende.

Kongressen præsenterede forskellige navnlig amerikanske, metoder til at analysere udåndingsluften, og det er givet, at man ad denne vej med stor nøjagtighed kan finde frem til alkoholpromillen i blodet.



Hvad man derimod ikke fik oplyst på kongressen er, at disse såkaldte drunkometre er meget ømtålige over for klimatiske forandringer. Jeg spurgte en amerikansk delegeret, som netop havde demonstreret et drunkometer, om det ikke var rigtigt, at de vædske, man anvender, og hvorigennem udåndingsluften skal passere, er meget ømfindtlig overfor fugtighed, varme og kulde? Han måtte give mig ret i, at den vædske, der blev fremstillet i et laboratorium ved almindelig stuetemperatur, slet ikke kunne anvendes i frostvejr i fri luft. Den amerikanske metode, der går ud på at anvende drunkometeret ude i marken, kan derfor ikke gennemføres her i landet. Noget andet er det så, at man jo nok herhjemme vil betakke sig for, at politiet bliver forsynet med nok så effektive apparater, som de kan anvende på stedet, når de fatter mistanke til en bilist!

Kongressen i Stockholm led af en stor skavank, nemlig den, at langt de fleste talere var fanatikere. Det var totalafholdsfolk, som gjorde deres synspunkter gældende, og som ville fremtvinge resolutioner, der i nogen grad kom på tværs af de statistiske oplysninger om årsagerne til færdselsulykker.

Når delegerede fra lande som Frankrig, Belgien og Italien kunne hævde, at alkoholproblemet i forbindelse med trafik slet ikke er noget problem i disse lande, er det jo noget vanskeligt at udsende resolutioner om bekæmpelsen af tilstande, som man slet ikke er enige om eksisterer.

Naturligvis var alle enige om, at bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand ikke må finde sted, men man kunne slet ikke nå til enighed om, hvor grænsen for »påvirket« ligger.

Fra dansk side blev det hævdet — og også påvist — at en politimæssig, præventiv indsats mod »ratfylleri« er særdeles nyttig. Men nogen internatio-

nal enighed om, i hvilket omfang ratfylleri er et problem, og hvordan dette problem skal bekæmpes, kunne man ikke enes om.

Svenskerne, som har taget det prisværdige initiativ til denne kongres, er villige til at fortsætte et forskningsarbejde til en analyse af de divergerende meninger, men det er endnu vigtigere at konstatere, at svenskerne, foranlediget af denne kongres, har indset, at der er mange områder indenfor trafik-sikkerhedsarbejdet, som bør tages op internationalt, og hvorom der måske er en mulighed for at opnå enighed.

Ulrik Duurloo.

Specialister i bil-mishandling

Amerikaneren Joie Chitwood har gjort sig det til speciale at rejse rundt i U.S.A. med sin »bil-cirkus« bestående af otte standard Ford V-8 og lige så mange »dare devils«. (»djevle-kørere«) som for øjnene af store tilskuere-skarer gør alt, hvad de kan for at forsøge at ødelægge bilerne. De bibringer gang på gang de — hvad dødsfølelse angår — ellers så forvante amerikanere »det store gys«.

Til dato har hans bilartister optrådt for over een million tilskuere, som har måbet og gyset, når det dramatiske skuespil nåede sit højdepunkt, der består i, at en Ford model 1949 foretager et livsfarligt 30 meter langt hop mellem to ramper, medens en anden ny Ford suser afsted nedenunder med en hastighed af over 90 kilometer i timen.

Chitwood's Ford automobiler — han bruger 8 standardmodeller — bliver anvendt ved den ene opvisning efter den anden, uge ind og uge ud gennem hele sæsonen. De eneste forholdsregler, Chitwood iagttager, er at fjerne hjulkapslerne, anbringe benzintanken inde i

kuffertrummet og binde de forreste støddæmpere ned. Det er alt! Eller stoler han på, at '49 Ford'ens nye karosseri og chassis kan tåle den brutale behandling, han giver den.

Det kan den, fordi den nye »rygrad« i '49 Ford'en er usædvanlig stærk og

modstandsdygtig. Faktisk har dens chassisramme og karosseri i forening ikke mindre end 59 pct. større stivhed end den chassisramme, som blev anvendt i 1948 modellerne. Hvor de gamle chassisramme var nittet sammen, er den nye både svejst og nittet.

FN organiserer et vejnet over Europa

For første gang siden det gamle romerriges fald findes der nu en samlet plan for et landevejssystem for hele det europæiske kontinent. Planen omfatter et net af landeveje, bestående af 23 hovedveje og 61 mindre veje. Ved dette landevejssystem forbindes byer, der ligger så langt fra hinanden som Helsingfors og Marseille, Edinburgh og Rom. Planen til systemet er udarbejdet i Geneve af transportsagkyndige fra 10 europæiske lande og USA. Disse eksperter er indkaldt af FN's økonomiske Europakommision.

Vejekspertene mener, at bedre veje ikke alene vil fremme den mellemeuropæiske handelsudveksling og være til gavn for rejsende. De vil også hjælpe europæere i forskellige lande til at komme til at forstå hinanden bedre ved en friere, gensidig udveksling af tanker, varer og mennesker nationerne imellem. De sagkyndige fremhæver, at landevejsplanen for Europa har megen lighed med det overordentligt værdifulde vejnet, der er udarbejdet i USA af den federale vejadministration i samarbejde med de pågældende stater.

Den økonomiske Europakommision har allerede fastsat standards for forbedring af de eksisterende europæiske veje og for bygning af nye. Disse standards omfatter sådanne faktorer som vejbredde, overskæringer, stigninger, udstikninger, kurver, vejbelægning, broer, tunneller etc.

I disse standards regner man med tre kategorier af veje:

- 1) *Hovedveje med 2 vejbaner og en bredde på 7 meter.*
- 2) *Veje med 2 vejbaner og en bredde på 3 meter. De to vejbaner skilles af en linie på midten.*
- 3) *Veje med 3 vejbaner og en bredde på ialt 10 meter.*

Desuden regner man med cyklestier og gangstier overalt, hvor trafikken kræver dette. Man er allerede gået i gang med det næste skridt m. h. t. omsætningen af disse planer til virkelighed. Den økonomiske Europakommision har spurgt de pågældende lande, om arbejdskraft, materialer, maskiner og redskaber til udbygningsarbejderne er til rådighed de første 10 år. De fleste lande har svaret, at arbejdskraft og materialer kan præsteres, men adskillige lande mangler en del af det nødvendige materiale samt maskiner og redskaber, og kommissionen undersøger nu, hvilke muligheder der er for finansiering af foretagendet.

Et andet, stort projekt, som berører vejbygning, er ved at blive realiseret som resultat af en overenskomst mellem Frankrig og Italien. Det drejer sig om bygningen af en tunnel gennem Alperne i nærheden af Mont Blanc. Tunnellen bliver ca. 13 km lang og ventes færdigbygget i 1953. Den går fra Chamonix i Frankrig til Cormayeur i Italien og kommer til at ligge 5050 m under bjergtoppene. Den skal rumme en landevej med to vejbaner og plads til en elektrisk jernbane, der anlægges senere.

UNIONEN OG KLUBBERNE

Præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen, har på et bestyrelsesmøde i Odense den 1. oktober 1950 nedlagt sit hverv. Bestyrelsen vedtog herefter at indkalde til ekstraordinært repræsentantskabsmøde, hvor vicepræsidenten Vald. Hoffmeyer og formanden for sportsudvalget, Egon Nielsen, Horsens, stiller deres mandater til rådighed.

Klubber, der agter at afholde løb i 1951, skal inden den 1. december i år indsende ansøgning om løbsdage sammen med den stipulerede løbsafgift.

D. M. U.'s bestyrelse har vedtaget, at der til opnåelse af international licens (banelicens) fremtidig ikke kan aflægges prøve på motorcykler under 200 ccm.

D. M. U.'s sekretariat mangler to numre af »Motorbladet«, nemlig 20. årgang nr. 18 fra fredag den 2. sept 1938 og 21. årgang nr. 16 fra fredag den 4. aug. 1939. Er der et medlem, der kan hjælpe os med at fremskaffe et eksemplar af dette blad?

Jubilæumsrevy i MKO.

Motorklubben København og Omegn, hvis årlige reevy plejer at være en begivenhed af rang, har i år lavet en jubilæumsrevy, der løber af stabelen den 4. november kl. 19.30 på »Gimle«. Revyen er begået af Eigil Jørgensen og Allan Larsen, og blandt de medvirkende er Chr. Bernth.

Trial på ny måde

Den 12. november 1950 afholder Sundby Motor Klub efterårstrial i Odsherred. Man vil i år forsøge at give dette trial en helt ny form, idet der kun køres en bakke-etape med flere forsøg. — Der vil tilgå alle klubber under S.M.U. nærmere meddelelse.

Jyllands Motor Sports Union

Formandsmøde afholdes i JMS den 12. november kl. 10 prc. på Østergades hotel i Århus vedr. fastlæggelse af løbskalenderen for 1951. Ansøgning om løbsdage (løbenes art) må være formanden i hænde senest den 1. november. Til mødet har kun formændene (stedfortræder) adgang. Kl. 12 frokost-pause. Kl. 14 afholdes ordinært repræsentantskabsmøde samme sted med flg. dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Konstatering af klubbernes møde-ret og stemmetal.
3. Protokol.
4. Beretning.
5. Evt. indkomne forslag.
6. Valg af formand. Kaj O. Nielsen afgår.
7. Valg af 1 bestyrelsesmedlem. Kaj Boilesen afgår.
8. Evt.

Forslag, der ønskes behandlet på mødet, må være sekretæren i hænde senest 3 uger før mødets afholdelse. Til mødet har formændene samt 1 bestyrelsesmedlem adgang. Husk at medbringe klubbens medlemsbog iflg. § 7.

Kaj O. Nielsen, formand.

Bogense Motor Klub

afholdt torsdag den 12. oktober halvårlig generalforsamling. Formanden, Bernhard Hjerensen, aflagde beretning. Kassereren, Axel Ramhøj, oplæste regnskabet, der viste en balance på 7550 kr. Formuen er 1153 kr. Ved valg af formand fik klubben atter sin tidl. formand Johs. Jensen, der valgtes med stort flertal. Da Rich. Rasmussen frabad sig hvervet som bestyrelsesmedlem, valgtes i hans sted Axel Thomsen, som skal fungere i det flg. halvår. Ordinært valgtes til bestyrelsen Peter Jørgensen og Henry Christensen, mens Niels Petersen og Berh. Hjerensen blev suppleanter. Til sportsudvalgsmedlemmer uden for bestyrelsen valgtes Niels

Petersen og Carl Ovesen og Carl Dahl Jørgensen. Revisorer blev Mar. Johansen og Eglof Jensen.

Under evt. mønstrede Niels Nielsen sin gamle kæphest: landevejs -og gadeløb. Det skal nu vise sig, hvad det nye sportsudvalg kan gøre ved den sag.

B. S. A. Klubben

Klubbens årlige ANDESPIL afholdes lørdag den 11. november kl. 19,30 prc. i Cafe Nørre Centrals selskabslokaler, Nørrebro Runddel. Der bliver ialt 12 spil, hvoraf det første er gratis, så det gælder om at være med fra starten. Efter spillet er der som sædvanlig dans. Husk at venner og bekendte er hjertelig velkommen.

Resultatet af klubmesterskabet blev følgende:

Soloklassen: Skjold Jørgensen, 290 p. (klubmester), Jørgen Gram 280 p, Jørgen Lykke 255 p.

Begyndere: W. Aarekrogh 275 p., Kaj Jensen 270 p., Leif Borup 255 p.

Sidevogne: Alfred Jensen 300 p. (klubmester).

Automobiler: Herluf Carlsen 300 p. (klubmester), Kaj Jensen 265 p.

Præmieuddelingen vil senere blive bekendtgjort.

Yrsa 851.

Frederiksberg Motor Klub

Søndag den 10. december afholder klubben åbent trial, der tillige gælder SMU's mesterskab for 1950. Propositioner vil blive tilsendt klubberne i løbet af måneden, og nærmere oplysninger vil blive givet i næste nr. af MOTOR & SPORT.

Klubaften afholdes fremdeles hver tirsdag aften i cafe Andedammen. De allerede afholdte afholdte kulbafter har alle haft stor tilslutning, vi håber dog, at endnu flere medlemmer vil indfinde sig, for jo flere vi er, desto mere morskab får vi naturligvis ud af det.

H.J.

Frederiksborg Amts Motorklub

Ordinær generalforsamling afholdes tirsdag den 14. nov. kl. 20.00 på hotel Leidersdorff, Hillerød. Dagsorden i

henhold til lovene. Generalforsamlingen indledes med spisning for medlemmerne kl. 18.30.

Fyens Motor Sport

Som omtalt i oktober-nummeret af MOTOR & SPORT kører vi vort efterårstrial, hvorunder klubmesterskabet for 1950 afgøres, lørdag og søndag den 18. og 19. november som dag- og nat-trial. — Hovedkontrollen bliver lagt på Korinth kro, hvor der ligeledes bliver instruktionsmøde. — Tidspunktet herfor vil tilgå deltagerne direkte. — Kø-rere, som kommer langvejs fra og evt. ønsker nattelogi, kan få værelse på Korinth kro, som har 22 værelser, og disse kan bestilles på telefon: Korinth nr. 5.

Vi kan endnu bruge nogle få medhjælpere til løbet, og man bedes henvende sig til formanden for sportsudvalget, Marius Poulsen, Dronningens-gade 38, st. th., Odense.

Ordinær generalforsamling afholdes torsdag den 23. nov. 1950 kl. 20 i Næsbymhoved skov med Dagsorden i h. t. lo-vene:

1. Aflæggelse af årsberetning.
2. Aflæggelse af regnskabet.
3. Valg af bestyrelsesmedlemmer, sports- og festudvalg, samt revisorer.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på ge-neneralforsamlingen, skal være indleve-ret til bestyrelsen mindst 3 uger før generalforsamlingens afholdelse.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Resultaterne fra kortlæsningsøvelsen d. 16. sep. 1950: Bilklassen: nr. 1. Holger Christiansen, G.O.M.K., 2. Preben Jensen, S.M.K.K. Sidevogn: nr. 1. Villy Hansen, Sundby M.K., nr. 2. Hans Nordal Rasmussen, Søborg og Omegns M.K. Soloklassen: nr. 1. A. Jørgensen, F.M.K.

Den 1. okt. havde vi en glimrende rævejagt, som blev vundet af Sv. Ring. »Rasmus« var en glimrende ræv. Han var næsten ikke til at finde. Nødde-konkurrencen blev vundet af Jørgen

Madsen. Den falske konkurrence blev vundet af en dame nemlig Kirsten Petersen, der også vandt en gættekonkurrence. Det var en glimrende dag.

Kortlæsningsøvelse afholdes for klubbens medlemmer den 25. nov. 1950 kl. 16 fra »Roskildekroen«. Alle må komme og være med.

Husk vort store andespil den 3. nov. 1950. Der bliver 15 ænder + ekstragevinster. Spillet afholdes på »Siesta« i den store sal. Der bliver kun andespil. Det er nødvendigt, at hvert medlem tager mindst 10 pårørende med.

Der afholdes ordinær generalforsamling den 6. dec. 1950 kl. 19,30 på »Siesta« i den lille sal. Dagsorden ifølge lovene. Husk at indsende forslag i rette tid og husk at bringe dit kontingent i orden.

Gunnar Jacobsen.

Harley Davidson Klubben

Tirsdag d. 17. okt. havde vi på klub-aftenen præmieuddeling og filmaften. Filmene var stillet til rådighed af USA-informationsservice og var meget interessante, herfor siger klubben tak.

Klubbafterne i nov. bliver tirsdag d. 17. og **husk mandag d. 27. ude i Vanløse.**

Søndag d. 12. kl. 19 løber Harley revyen af stabelen, om selve revyen kan kun siges, at den tegner til at blive den bedste revy, vi endnu har opført.

Husk at sikre dig billet, såfremt du har solgt dem, du har fået tilsendt, hvad du selvfølgelig har.

Alle medlemmer under DMU og SMU er hjertelig velkommen. Billetter kan bestilles hos formanden, Knud Ousen, Brøndsted Alle 7, telf. Eva 8678.
Angelo — Kastrup 1913.

Holbæk og Omegns Motorklub

Klubbens kursus i kortlæsning og orientering afsluttedes med en »hyggelig« øvelse søndag den 21. sep. d. å. Øvelsen var godt besøgt, og vi håber, at der kommer mindst lige så mange til øvelsen den 28. okt.

Den 18.—19. nov. afholder klubben en større øvelse, hvortil vi indbyder alle inden for unionen, der måtte være interesserede. De forskellige klubber vil

om kort tid modtage nærmere besked om øvelsens afholdelse. Vi håber på stor tilslutning.

Torsdag den 23. nov. d. å. kl. 19,30 afholdes »klubaften« i Strandparkens restaurant. Vi håber at se mange medlemmer, og evt. deltagere i orienteringsløbet er velkomne, idet der på denne aften bliver præmieuddeling, kammeratligt samvær og måske en filmsforevisning.
I.P.P.

Horsens Nimbus Klub

afholder generalforsamling den 8. nov. kl. 20 på Nørregades hotel.
A.C.

Lyngby og Omegns Motor Klub

Torsdag den 2. nov. er der klubaften på hotel Rustenborg kl. 20, filmaften med ny-optagne motorfilms, så det ser ud til at blive en god aften, og tag så en ven eller bekendt med. Det er jo rart med en sal, som er helt fyldt. Fredag den 17. nov. stort andespil på Virum forsamlingshus — lige ved stationen — kl. 20. Det forhåbentlige overskud går til hjælp for juletræet, som bliver på hotel Rustenborg den 5. jan. 1951, men derom nærmere.

Søndag den 19. nov. kl. 9.30 start fra torvet, og så kører vi klubbesterskabs-trial. Der bliver i år nogle helt nye etaper, så mød op alle mand og lad os få en fin dag ud af det. Tilmeldelse til løbet skal ske senest den 11. nov. på telf. Gentofte 376 og Gentofte 5447, Frederiksdal 8478 og Sorgenfri 4245, og det er bindende.
E.J.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Den 5. nov. afholdes der spillelegde i Rottefælden kl. 19 og samme dato er der træning til trial kl. 8 morgen, start fra Hvidkilde ladegård.

Det før omtalte åbne trial afholdes den 12. nov. Deltagerne bedes henvende sig til formanden eller komme til møde.
Egon Rasmussen.

Motorklubben »København og Omegn«

Søndag den 8. okt. blev klubbesterskabet i trial afviklet på Schæfergården. Klubmester i soloklassen blev Poul

Larsen, i sidevognsklassen Harry Frandsen.

Lørdag den 4. nov. kl. 19 mødes vi alle på Gimle, Grundtvigsvej 14, til klubbens store jubilæumsrevy. Vore motorkammerater fra andre klubber er hjertelig velkomne.

Fredag den 24. nov. kl. 19.30 andespil på Gimle, der er som sædvanlig flotte gevinster og efter spillet gratis dans.
K.A., taga 4180.

Nordjyllands Motor Sport

holdt den 18. okt. generalforsamling på restaurant Grand med Folmer Olsen som dirigent. Formanden, Hans Damborg, bød velkommen, hvorefter sekretæren, Aksel Jensen, oplæste protokollen. Af formandens beretning fremgik, at klubben havde haft en god løbssæson, men ikke så god økonomisk. Formanden takkede kørerne for deres indsats og ligeledes de medlemmer, der altid mødte op, når klubben kaldte. Til bestyrelsen genvalgtes med 39 stemmer Henning Mortensen og nyvalgtes Badstue (20) og Ove Rødslet (19) i stedet for Aksel Jensen og Viggo Rubin, der ikke ønskede genvalg.

Et forslag fra Viktor Simonsen om at ændre klubbens navn til Aalborg Motor Klub skabte en større diskussion, men det vedtoges at lade bestyrelsen undersøge, om DMU kan godkende det. Et andet forslag fra Viktor Simonsen om at ændre klubbens motorbanes navn til Aalborg Motor Bane overlodes til bestyrelsen, idet vi — såfremt DMU efterkommer ønsket om nyt navn — vil rette begge navne samtidig. Under evt. uddeltes to pokaler til N. O. Jensen og Vagner Larsen samt æresemblemer til N. O. Jensen, H. Nielsen-Bang og Chr. Jensen som tak for deres gode og store indsats for motorsporten. Endelig uddeltes præmier fra skiveskydningen, men da nogle af deltagerne lå lige i points, skal der på førstkommande klub-

møde foretages omskydning. Formanden takkede sluttelig den afgående sekretær, Aksel Jensen, for hans friske initiativ og gode sportsånd.

Svend Lehmann Christensen.

Nordvestsjællands Motor Klub

holdt generalforsamling den 10. okt. på restaurant Gisteløre med deltagelse af kun 25 medlemmer. Det er alt for få. Aksel Andersen var dirigent. Formanden, P. Pedersen, aflagde beretning, og sekretæren, G. Nordahl Andersen, oplæste protokollen med stort besvær. Kassereren, Kaj Jensen, oplæste regnskabet, som efter en del diskussion godkendtes. Hans Christiansen valgtes til kasserer, Holger Larsen og Aksel Andersson til bestyrelse, Arby Øer og Jens Krogh til revisorer, Jens Krogh og Knud Nielsen til sportsudvalg og H. C. Andersen og Oskar Sørensen til festudvalg.

Under evt. vedtoges det at afholde det årlige trial den sidste søndag i marts 1951. — Henvendelse til fmd. kan ske på telf. Kalundborg efter kl. 17.

Aksel.

Næstved Motorklub

har holdt ekstraordinær generalforsamling på Sass hotel med fiskeeksportør Brammer, Rødvig, som dirigent. Formanden, Th. Eriksen, omtalte i sin beretning samarbejdet med I/s Næstved Motorbane. Ved valgene, hvor bestyrelsen stillede deres mandater til rådighed, genvalgtes formanden med 66 st., mens næstfmd., installatør Lodal Mortensen, kassereren, kølefabrikant Ejberg Hansen, og politibetjent Eivind Hansen genvalgtes med akklamation. I stedet for sekretæren, installatør Fjordside, nyvalgtes kørelærer Beck Petersen. Til suppleant valgtes værkfører Absalonson. Medlemstallet er 250.

Sundby Motor Klub

På generalforsamlingen den 18. okt.



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

HARRY PETERSENS EFTF.

C. 14361

Helgolandsgade 13 . København V.

Eva 6621

blev der næsten valgt en ny bestyrelse, da hverken fmd., næstfmd. eller sekretær ønskede genvalg. De nye blev Werner Grøndlund Andersen (fmd.), Anker Jensen (næstfmd.) og Bent Strømbeck Petersen (sekretær). Til sportsudvalget valgtes Frede Olsen, Henning Frændig og Jens Mortensen.

Bakketrial køres den 12. nov. Anmeldelse og instruktion i Kastelskroen i Classensgade den 8. november kl. 20. Vi husker alle, at klubben afholder stiftelsesfest den 18. nov., så reserver den dag.

B.L.

Sportsmotorklubben »Dan«

Nakskov

Må jeg gennem disse linier bringe klubbens tak til »Bob«, Kragenæs kro, for den smukke vandrepokal, som han havde udsat til vinderen af motorcykleklassen ved pålidelighedsløbet i Birket grusgrav, som hr. H. K. Rasmussen velvilligt havde stillet til vor rådighed.

Der deltog ialt 42 kørere, også til det efterfølgende træningstrial var der god tilslutning, og der var flere gode emner imellem.

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

Såvel pålidelighedsløbet som træningstrialet forløb planmæssigt og blev afviklet i fint tempo takket være en god tilrettelægning, og nogle dygtige og stabile kontroller, som kunne deres job. Resultatet af pålidelighedsløbet blev:

Motorcykler: 1. O. Andersen (pokalen), 2. Tommy Hansen, 3. Benno Hansen. Biler: 1. Clarens Clausen, 2. H. Dichmann.

Klubben afholder orienteringsløb for sine medlemmer søndag den 12. nov. 1950. Med start fra hotel Børsen kl. 8 om formiddagen, tilmelding til Rysse, telf. Nakskov 480.

B.T.

Søborg og Omegns Motor Klub

Alle, der var medvirkende til vort trials organiserings, det derved gode forløb, det være officials, kontroller og den overvældende deltager-interesse, bedes herigennem modtage vor varmeste tak, samtidig sender S.O.M.K. Chr. Petersen og Ole Prehm Mortensen en hilsen med ønsket om snarlig restitution. O. P. Mortensens adr. er f. t. Diakonissestiftelsen, P. Bangsvej 1. B. 2, stue 7.

Onsdag den 15. nov. kl. 19,30 afholder klubben ordinær generalforsamling i Lunakroen, Aldersrogade 1, 1. sal, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger beretning.
3. Behandling af indkomne forslag.
4. Valg af formand.
5. Valg af kasserer (ekstraordinær).
6. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer.
7. Valg af revisor og -suppleant.
8. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må indsendes til formanden, Frd. Asmussen, Jonas Lies Vej 16, 2. sal, Søborg, senest fredag den 10. nov.

Kassereren har på grund af anden stilling bedt sig fritaget for kassererposten, som han har beklædt i 18 år med fuld tilfredshed — og dette skylder vi ham tak for.

Klubmesterskabet afvikles søndag d. 19. nov. i de sædvanlige klasser, men herom nærmere i klublokalet.

Felix.

MOTOR - MARKEDET



København

NORTON — FRANCIS-BARNETT
Cylinderudboring m/ slebne stempler. — Leje- og
krumtaparbejde. — Rabat til mekanikere.
LUND NIELSEN
Tingvej 8 . Sundby 5610—6041

VELOCETTE Excelsior-Henderson
Motor Co., H. C. Ørstedsvvej 23, F. — Centr. 6581
Reserve dele - Tilbehør



Motorcykle-Værksted
EGON WALTHER
Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER
En gros . En detail

Østerbro 50 N. O. JENSEN
AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER - Ejler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

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

VELLØV
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

MOTORCYKLER
Reserve dele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET

Nørregade 12 Telefon 13835

TRIUMPH - DOUGLAS
Specialværksted for Motorcykler

AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 = Aarhus = Tlf. 599

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628

Motorcykleværksted . Reserve dele
Olie . Udstyr . BSA Køreskole

Odense

A. J. S. Odense
MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN
Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

Motorcykleforhandler
WÄRNSTRØM - STRØMMEN

Telefon 4325 . Randers
A. J. S., Matchless og James. — Alle motorcykle-
reparationer udføres samvittighedsfuldt.

— Specialværksted for MOTORCYKLER —
Stort lager — Reserve dele og stempler for alle
mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag
til dag. — Reparation af magneter og dynamoer.
— Alt elektrisk udstyr føres.

BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

MOTORCYKLER Reserve dele og Tilbehør
Spec. reparationsværksted. — Har De Indkøbsstill.,
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:

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, Bogense, tlf. 415.
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.

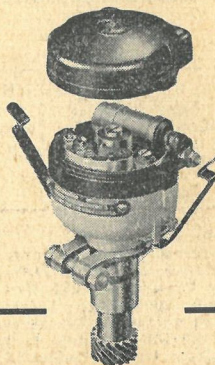
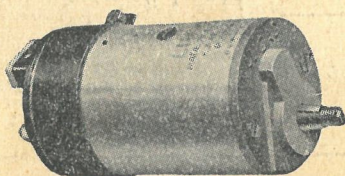
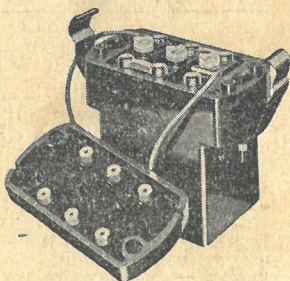
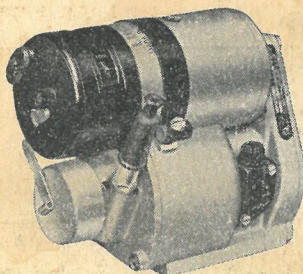
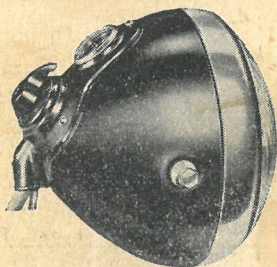
Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.
Afleveret til postvæsenet den 1. november.



LUCAS

elektriske kvalitets anlæg
til

MOTORCYKLER



Repræsentant for Danmark:

AXEL KETNER

NØRREVOLD 9
KØBENHAVN K.
CTR. 4195 - 6819

Servicedepoter:

ÅRHUS: Telf. 9510

ODENSE: Telf. 472

ÅLBORG: Telf. 4901

ÅBENRÅ: Telf. 3663