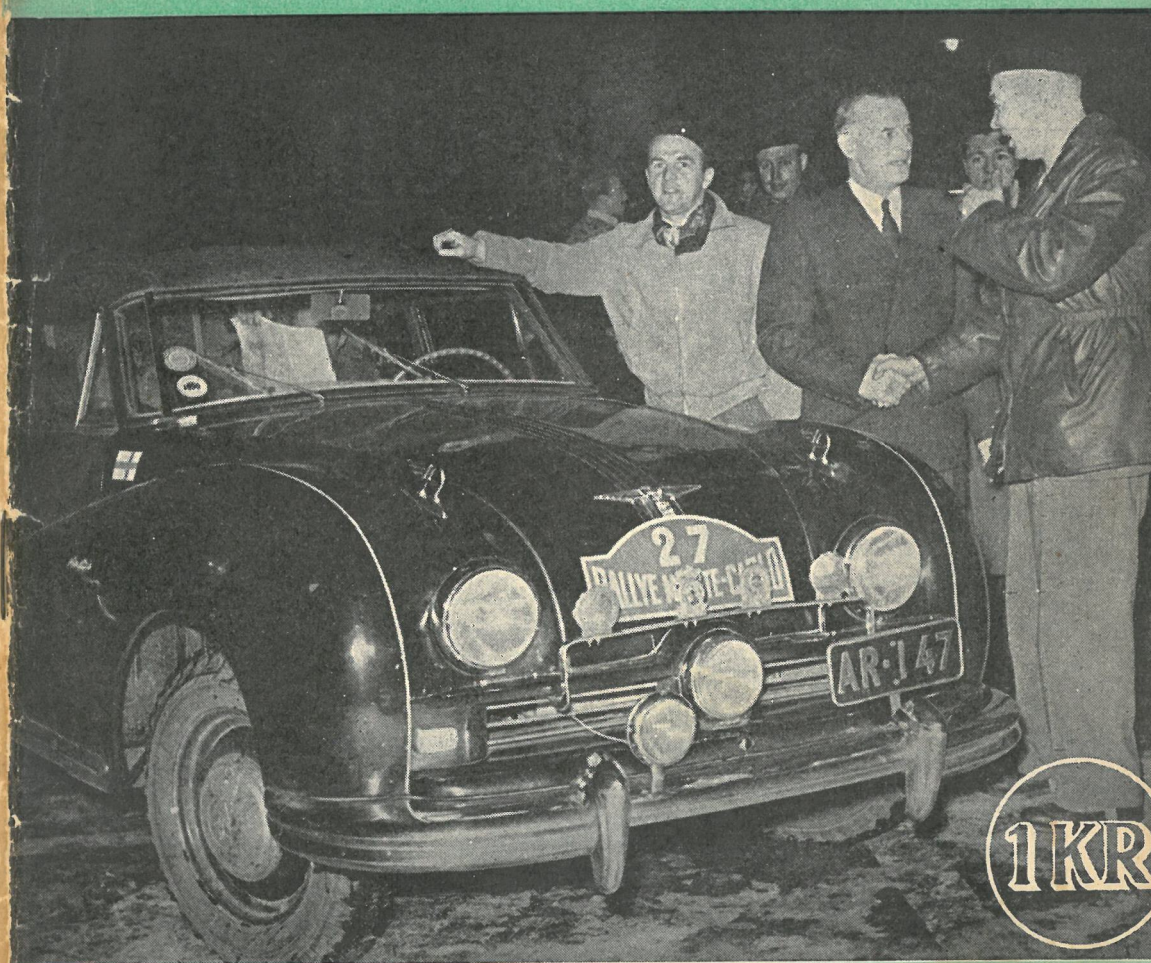


MOTOR OG SPÖRT

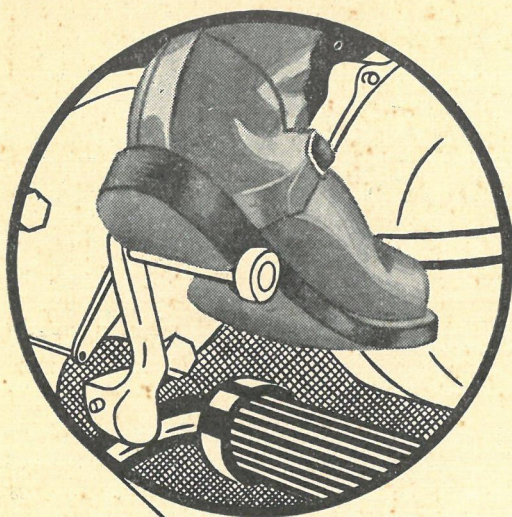
UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



FEBRUAR

1951

6. ÅRG.



LET START!

GIV MIG CASTROL!



ENGELANDS MEST
SOLGTE MOTOROLIE

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . KØBENHAVN K. C. 14075

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1951

FEBRUAR

6. årgang

Unionen og medlemmerne

Medlemsbladet bringer jævnligt meddelelser om de mange arrangementer og møder, som klubberne afholder for deres medlemmer, og som i et samlet hele repræsenterer det, vi kalder klublivet. Alt dette er velkendt for de fleste medlemmer.

Fra det medlem, som ikke i det daglige har lejlighed eller grund til at træde i direkte forbindelse med unionen, stilles man imidlertid ofte overfor spørgsmålet om, hvilken nytte det enkelte medlem drager af klubbens tilknytning til Danmarks Motor Union.

Selv i en udtømmende besvarelse af dette spørgsmål vil det være nødvendigt at holde sig til de områder, hvor medlemmerne optræder som en enhed — som union. Og her er vi, hvis vi skal besvare spørgsmålet om tilknytningens betydning, egentlig allerede ved sagens kerne. Dette »at løfte i flok« er og må være kendetegnet for og formålet med unionsdannelsen. At et enkelt medlem kan drage personlig fordel af den service, organisationen på særlige områder kan yde ham, er kun en af sammenslutningens fordele.

D.M.U.s virke ligger på to i sig selv nært sammenknyttede felter. Det ligger i arbejdet for motorsagen som helhed og i arbejdet for motorsporten.

Ser vi først på arbejdet for motorsagen, vil vi finde det indlysende, at tusinders enstemmige ønske overfor myndigheder og lovgivningsmagt vil have en anden vægt end spredte enkeltpersoners ønsker, og at unionen derfor — ved at fremføre sine medlemmers ønsker — gør medlemmernes indflydelse i offentlige sager stærkt gældende. — Unionen søger desuden til gavn for den enkelte og for helheden at medvirke i arbejdet for turismen og for hele sit virkeområdes vedkommende at gennemføre et oplysende arbejde gennem sit medlemsblad.

Gennem sin tilknytning til Nordiske Motororganisationers Permanente Komité er D.M.U. medvirkende til, at alle aktuelle skandinaviske trafikproblemer overvejes og løses under behørig hensyntagen til de motorkørendes interesser.

I arbejdet for motorsporten finder vi unionen som direkte ledende myndighed. Skal vi finde ud af, hvorledes D.M.U. er sat på denne plads — skal vi spørge, hvem der har givet denne sammenslutning ret til at lave regler og bestemmelser, da må vi søge tilbage til den enkelte motorkører, til klubmedlemmet. Han interesserer sig for motorcyklen som andet og mere end blot som et transportmiddel. Det er ofte trangen til sammenhold, konkurrenceånden, trangen til at vise, at han i fart og koreevne kan måle sig med andre ligesindede, der har bragt ham ind i en motorklub. Hvis han og hans klubkammerater søger udvidelsesfelter for deres konkurrencer, vil de finde mange lignende klubber over hele landet; men for at de

kan konkurrere — individuelt eller klubvis — må de have grundlæggende regler, som de kan enes om. Her sætter Danmarks Motor Union ind. D.M.U. har gennem 37 år ledet og kontrolleret motorcyklesporten i Danmark. Det er en demokratisk sammenslutning af lokale klubber, som er tilsluttet gennem deres landsdelsunioner. Den ledes af en bestyrelse, som udelukkende er valgt af disse klubber, og af et repræsentantskab, som består af klubbernes formænd. Ethvert medlem vil — gennem sin egen klub — kunne forelægge sine synspunkter for repræsentantskabet og har derved mulighed for selv at øve indflydelse på, hvorledes sportens regler affattes.

Denne fremgangsmåde har været bestemmende for udformningen af sportens regler — et resultat af aktive sportsfolks mangeårige erfaringer og stadig tilpasset nye tiders krav. Gennem D.M.U.s tilknytning til Nordisk Motorcykle Forbund og Fédération Internationale Motocycliste bringes medlemmernes ønsker ud over landets grænser og medvirker til international ensartethed i bestemmelserne.

D.M.U. overvåger, at sportens regler overholdes; unionen lægger plan for årets konkurrencer og afværger derved et kaos, som ville skade sporten i udstrakt grad. Tvistigheder mellem medlemmer eller klubber kan indankes for og afgøres af D.M.U., medlemmernes egen domstol i sportslige anliggender.

Dette er altså svaret til den, der spørger, hvad han har ud af sin tilknytning til D.M.U. Den motorcyklist, som føler trangten til samarbejde om motorsagens og motorsportens fremme og pleje, må være med til at sikre de rettigheder, han selv og hans kammerater har.

Den, der står udenfor, har ingen stemme i sportens ledelse og kan ikke gøre krav på at repræsentere motorcyklisternes synspunkter, således som disse kommer til orde fra 8000 medlemmer i unionens 66 klubber.

Mod fjerne strande

Da »Jutlandia« den 23. januar forlod Københavns havn for at virke som hospitalsskib i Korea, var en af vore kørere ombord. Det var Helge Nielsen fra S.M.K.K., der til daglig har gjort tjeneste som portør ved Blegdamshospitalet, og som skal gøre samme arbejde på »Jutlandia«.

Helge Nielsen vil være kendt af mange fra sin deltagelse i Trophée Monaco 1950.

Vi ønsker ham held og lykke i den nye gerning.

★

D.M.U.s sportsudvalg har den 14. jan. holdt møde i Århus.

Sjællands Motor Union

Det kan endnu nås at tilmelde sig til jubilæumsfesten den 14. marts ved omgående henvendelse til S.M.U.s sekretariat.

★

D.M.U.s bestyrelse har ansat Carsten Meyer Petersen som redaktør af »Motor og Sport« fra 1. februar 1951.

★

Udlandet kalder.

D.M.U. har fra Belgien modtaget indbydelse til en eller flere danske kørere til deltagelse i 18. Circuit International de Floreffe den 22. april. Der køres i følgende klasser: solo: 250 cc, 350 cc og 500 cc; sidevogne: 500 cc.

FORSIDEN: Da Monte Carlo-kørerne passerede København: Danmarks Motor Unions præsident, fabrikant N. K. Pedersen, hilser på generalsekretær Nisse Liljegen, Finlands Motorförbund. Direktør K. H. Andersson, der førte den smukke Austin, ses til venstre.

Motorcykle-udstilling i Forum til april

Den første i 18 Aar.

Som tidligere omtalt i »Motor og Sport« har *Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler* besluttet at afholde en international motorcykleudstilling i »Forum« i dagene 6.—15. april incl.

Det er den første motorcykleudstilling i 18 år. I de allersidste år er der sket en ret betydelig udvikling indenfor motorcykle-industrien, så også af den grund må udstillingen imødeses med den største interesse, så meget mere, som der udfoldes bestræbelser for at få så mange mærker som muligt frem på udstillingen, også sådanne, vi normalt ikke ser herhjemme.

Der har allerede fra et meget tidligt tidspunkt været vist udstillingen stor interesse fra de udenlandske fabrikers siden, så der er næppe nogen tvivl om, at

den vil blive en repræsentativ og fuldgældig demonstration af, hvor langt verdens motorcykle-industri er nået anno 1951.

Og der er næppe heller tvivl om, at motorcykle-udstillingen vil være målet for mange motorfolks forårsudflugt i april måned.

Udstillings-komiteen er allerede langt fremme i de omfattende forarbejder. Foreløbig har Københavns og Frederiksbergs overborgmestre indvilget i at indtræde i udstillingens ærespræsidium, og man har knyttet automobiludstillingens pressesekretær, redaktør *Carsten Meyer Petersen*, til udstillingen til varetagelse af presseopgaverne og publicity-arbejde og til at redigere udstillingens katalog, der vil blive en omfattende håndbog.

Motorbranchen blev snydt for 1,5 mill. kr. biler fra Frankrig

Beløbet lovet overført på den nye handelsaftale — men blev »glemt«.

Inden for bilimportørernes rækker hersker der udtalt utilfredshed med, at varedirektoratet — trods et givet løfte — har undladt at overføre et kontingent til import af biler på Frankrig, som ikke blev indfriet i den med udgangen af oktober måned sidste år udløbne dansk-franske handelsaftale, som løber fra 1. november 1950 til udgangen af september 1951.

I den forrige handelsaftale figurerede den danske import af »personvogne, lastvogne, varevogne, omnibusser og trolleybusser« med 13 mill. kr.

I august måned gav varedirektoratet importørerne meddelelse om, at der ikke skulle være noget i vejen for at overføre en del af et beløb på 1,5 mill. kr. af den kvota, der var afsat til personbilimporten til vare- og lastbil-gruppen — idet beløbet ikke havde kunnet absorbe-

res af personbil-importen. Man erklærede sig videre villig til at overføre et eventuelt tiloversblevet beløb fra 1950-aftalen til 1951-aftalen.

Dette skete imidlertid ikke. I den nye aftale figurerer »turistbiler, lastbiler, varevogne, omnibusser og trolleybusser« med 10,4 mill. kr. Personbiler nævnes overhovedet ikke, men det er naturligvis en skrivefejl — og i hvert fald har der *ikke* fundet nogen overførsel sted af det ikke-anvendte 1950-beløb.

I handelsministeriet er man klar over, at motorbranchen er blevet unddraget et så betydeligt beløb, som eengang var stillet den i udsigt. Efter hvad Motor & Sport erfarer, vil branchen da også med det første gøre skridt til at søge denne uretfærdighed udbedret gennem en protest på rette sted.

»Langt dårligere, end vi havde ventet«



Civilingeniør Axel Semler

*udtaler formanden for Motorbranchens
Fællesraad om 1950.*

Formanden for Motorbranchens Fællesraad, civilingeniør *Axel Semler*, er en ukuelig optimist. Hvert år har han set frem til det næste år som det, der ville bringe fremgang for Danmarks bilpark — også fordi han efterhånden har ment, at myndighederne havde fået øjnene op for, hvor uomgængelig nødvendigt det var, at det skete. Hans optimisme er efterhånden blevet noget flosset — men han har den stadig i behold, for i en nytårsudtalelse til Motor & Sport udtaler ingeniør Semler bl. a.:

— Det gik langt dårligere for automobilimporten i 1950, end vi havde ventet. Og når jeg siger, »end vi havde ventet«, så skyldes det, at de danske myndigheder dog efterhånden havde indset, at vor motorparks tilstand er *ganske forfærdelig*. Interessen omkring automobiludstillingen i foråret understregede dette. Ved den lejlighed stillede den daværende handelsminister en import af 5.000 personbiler i udsigt — vi nåede knapt nok 4.000 i 1950. Vore forventninger holdt slet ikke stik.

- - - Og så blev døren lukket op på klem til Tyskland sidst på året — for atter at blive smækket i for næsen af os.

Nu ser branchen hen til, at der jo *er* et liberaliseringsprogram. Om det så bliver effektivt for Danmark, er et andet spørgsmål. Vi vil bestemt hævde, at last- og varebiler *uden betænkning* vil kunne overføres til friliste, og ganske uden hensyn til liberaliseringsprogrammet vil man i hvert fald straks kunne frigive de virkelige lastbiler (fra 1½—2 tons og opefter) og så måske vente med varebilerne, til liberaliseringen sætter ind. En øjeblikkelig frigivelse af lastbilerne vil ikke behøve at volde valutariske problemer. Branchen arbejder for tiden med myndighederne for at opnå denne frigivelse.

Automobiltransporten er nøglen til alt erhvervsliv og med min sædvanlige optimisme vil jeg tro på, at man nu ikke længere *kan* holde motortransporten nede, men at det er bydende nødvendigt at forøge importen af motorkøretøjer — sådan som vore nabolande forlængst har foretrukket at gøre det. *Vi er så langt nede, at vi ikke kan blive der længere*

Med en levetid på gennemsnitligt 10 år for motorkøretøjerne — hvilket er højt regnet — skal der importeres 17.000 motorkøretøjer om året. En sådan import har der i en lang årrække ikke tilnærmelsesvis været tale om.

Jeg tror vel ikke på en voldsom bedring i importen, slutter ingeniør Semler, men dog på en bedring. *For det er nødvendigt, hvis Danmark skal bestå mellem civiliserede nationer.*

Bedre smøring giver flere hestekræfter

(Nogle almene oliebetragtninger af CALTEX OIL.s tekniske afdeling).

Motorcyklen er et demokratisk befordringsmiddel, hurtigt, praktisk og relativt billigt i drift. Men nægtes kan det jo ikke, at dette køretøj, der i årene inden sidste verdenskrig var et stort, men dog opnåeligt mål — især for unge menneskers ønsker, har mærket tidernes ugunst. Her skal ikke nævnes vanskeligheder ved anskaffelse eller de stigende skatter og forbrugsafgifter — men kun den kendsgerning, at selve driften med tiden er blevet et spørgsmål, der nok er visse økonomiske betragtninger værd. Idag gælder det mere end nogensinde for motorkøreren at holde sin maskine i god stand, kun derved sikrer han sig mod uforholdsmæssigt store udgifter til reparationer og vedligeholdelse.

Olieteknikerne er praktisk talt daglig udsat for spørgsmålet, om der gennem fornuftig og rationel smøring kan opnås bedre driftsresultat og mere økonomisk kørsel.

Svaret må ubetinget blive et »ja«; men for at belyse problemet nærmere er det nødvendigt, at man gør sig klart, hvad der er oliens egentlige funktion inde i motoren.

Det fundamentale i selve begrebet *smøring* er som bekendt at opretholde en tynd oliefilm mellem to metalflader, der er i indbyrdes glidende bevægelse, således at metallisk berøring undgås. Hvis metallerne nemlig glider direkte på hinanden, vil der opstå så stor gnidningsvarme, at det pågående leje enten smelter eller rives. I motorcykler smøres stempler og indvendige lejer med olie fra krumtaphuset. I 4-taks motorer tilføres olien fra særlig oliebeholder, mens den i 2-taks motorer tilføres med benzinen, idet blandingen benzin/olie forstøves i karburatoren og suges gennem krumtaphuset, der derfor må være absolut tæt.

For at opretholde en oliefilm mellem lejrernes berøringsflader er det nødvendigt at tilvejebringe et minimum af

plads mellem leje og aksel, selv med hensyntagen til at temperaturen stiger lidt over normalen. På den anden side må spillerummet mellem leje og aksel heller ikke være for stort, idet der erved sker et betydeligt spild ved olie-gennemgangen og en risiko for brud på den olieflade, der er betingelsen for rigtig smøring.

I årene under og efter krigen har olieselskaberne eksperimenteret meget med fremstilling af forbedrede smørelolier, der i højere grad end tidligere kan tåle unormale driftsforhold, såsom forøget tryk og temperatur, uden at der derved indtræder forstyrrelse.

Disse forbedringer er opnået ved tilsætning af visse kemiske stoffer, såkaldte inhibitorer, der f. eks. giver olie-filmen større sammenhængskraft ved højt lejetryk og tilfører olien rensende egenskaber, således at koksafsætninger i lejer og cylinder skylles bort og forsvinder, når olien udskiftes.

En vigtig forudsætning for økonomisk kørsel er *ventilernes* tilstand. Smøring af ventilbevægelsen er af største betydning for motorens gang. Man må nemlig erindre, at ventilbevægelsen foregår med meget stor hastighed (f. eks. kan det nævnes, at åbning og lukning af en ventil ved normalt omdrejningstal sker på mindre end $\frac{1}{100}$ sekund). Desuden må man have opmærksomheden henvendt på ventilernes vandring i ventilstyret. For hver tilbagelagt km vejstrækning må der regnes med, at ventilernes samlede bevægelse er ca. $\frac{1}{4}$ km.

Også temperaturpåvirkninger kan spille en rolle, idet der i cylinderen udvikles meget høje varmegrader, som kræver, at ventilerne er af tilstrækkelig varmebestandigt materiale.

Ved *stemplerne*, der også udsættes for høje temperaturer, er det især ringene, man bør være opmærksom på. Det er jo dem, der skal sørge for tæthed i det uundgåelige spillerum mellem stem-pel og cylindervæg. Under motorens

gang foregår der en konstant slitage, hvis omfang foruden smøringen betinges af overflade, temperatur og materiale. I denne forbindelse bør det bemærkes, at adskillige motorfabriker idag fremstiller den øverste stempelring af et forcromet materiale, ligesom man også undertiden forchromer cylinderens indvendige overflade.

Endvidere går tendensen hos motorfabrikanterne nu i retning af at gøre stemplerne større og slaglængden tilsvarende mindre, idet man på denne måde dels opnår en formindsket stempelhastighed og dels et mindre tryk mellem stempel og cylindervæg.

Den nederste stempelring i cylinderen er altid en oliering. Den er beregnet til at skrabe overfladens olie bort fra cylinderen og tilbage til krumtap-huset, for at denne olie ikke skal nå op til forbrændingsrummet — og forbrænde, d. v. s. gå til spilde. Hvis en motorcykle har et unormalt stort olieforbrug, og der tilsyneladende ingen utætheder kan konstateres i systemet, er det som regel her, årsagen skal søges.

En hovedregel er det iøvrigt *altid* at benytte de af motorcyklefabrikerne anviste sværhedsgrader af olie, da disse opgivelser nøje støtter sig til forsøg og praktiske erfaringer.

Iagttaget man ellers nedenstående forholdsregler, vil man uvægerligt sikre sin motor en lang levetid og følgelig en økonomisk drift:

- 1) Skift olie for hver 1000—1500 kms kørsel.
- 2) Motoren bringes hurtigt op på rigtig temperatur ved passende omdrejningstal.
- 3) Ved tilkørsel udvises forsigtighed, men man bør erindre, at også for langsom kørsel kan skade motoren.
- 4) Sørg for rigtig indstilling af motoren (tænding, karburator, ventiler etc.).
- 5) Foretag ofte eftersyn af karburator og benzinledning.
- 6) Foretag første olieudskiftning efter 50 km prøvekørsel, når motoren har været hovedrepareret, derefter næste gang efter ca. 400—500 kms kørsel.

- 7) Anvend kun første klasses smøreprodukter og aftap olien, mens motoren er varm.
- 8) Anvend altid topolie.

Det er otte regler, som begynderen bør sætte sig grundigt ind i, og som den erfarne, selv om de forekommer ham bekendte og selvfølgelig, godt kan skrive sig bag øret.

Et raffinaderi vokser op

Tidsskriftet »The Lamp«, som herhjemme udsendes af Det Danske Petroleumsselskab, fortæller i sit sidst udkomne nummer om bygningen af Europas største olieraffinaderi ved Fawley i England:

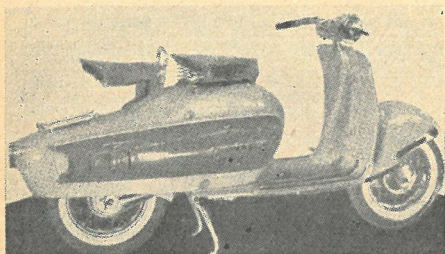
Hele projektet skal være fuldført ved udgangen af 1951, og raffinaderiets kapacitet vil til den tid være ca. 16 millioner liter råolie daglig. Det vil dække Esso-selskabets samlede benzinleverance i England — eller mellem 4 og 5 gange Danmarks årsforbrug.

Der regnes med store tal ved dette byggeri. Over 500 konstruktører og ingeniører har været beskæftiget med projektet, og 4.500 arbejdere deltager i udførelsen. Der måtte flyttes $\frac{3}{4}$ million kubikmeter jord, før byggearbejdet kunne begynde, og hele projektet anslås at ville koste ca. 750 millioner kr. I forbindelse med raffinaderiet bygges en havn, der skal kunne tage tankskibe på 37.000 tons. Det danske firma Christiani & Nielsen deltager i havnebyggeriet.

Fawley, der ligger i nærheden af Southampton, er kendt for sine smukke omgivelser, og siden vikingetiden har de engelske konger brugt denne egn som jagtområde. Dette er taget i betragtning ved opførelsen af raffinaderiet, som, for ikke at skæmme landskabet, vil blive skjult af et bælte af høje træer.

Udstillingen i Milano.

I midten af december holdtes i Milano den 28. internationale Cykle- og Motorcykle-Udstilling. Udstillingen omfattede ikke mindre end 408 stands, og kataloget, der nu er nået til Danmark, er en diger bog på 212 tætskrevne sider. Blandt udstillerne var 58 motorcyklefabrikker omfattende både turistmaskiner og transportmaskiner, 10 scooter-fabrikker og 25 påhængsmotorfabrikker. 200 fabrikker for tilbehør til cykler og motorcykler deltog.



Scooteren har i Italien vundet en enorm udbredelse, og der var mange interessante modeller på udstillingen. Vort billede viser den elegante strømlede Orix-Prima med 125 cc to-takts motor.

En fabrik har specialiseret sig i fremstillingen af tohjulede påhængsvogne til scootere.

Også de motoriserede cykler, »knullerterne«, fandtes i mange forskellige udførelser. De fleste af de italienske mærker har motoren anbragt under kranken mellem pedalerne, medens man kun i få tilfælde ser motoren anbragt over baghjulet.

Selv om de italienske fabrikker dominerede udstillingen, var der dog også udenlandske mærker, som gjorde sig fordelagtigt bemærket. Således udstillede f.eks. Prestwich en interessant turistmodel med 125 cc to-takts JAP-motor, fodgear og fjedrende bagstel. Forbruget angives til 1 liter på 40 km og tophastigheden til ca. 80 km/t.



Over
260 millioner

BOSCH tændrør er i årenes løb udgået fra Bosch-fabrikkerne – et uomstødeligt bevis for disse populære tændrørs fremragende kvalitet.

Med deres diamanthårde isolator, som kan stå for enhver varmepåvirkning, og med elektroder fremstillet af specielt gnistbefordrende materiale, garanterer BOSCH tændrør en absolut effektiv antændelse af benzinblandingen.

De gør motoren mere levende, forøger trækraften og sikrer den mest økonomiske anvendelse af benzinen.

BOSCH

TÆNDRØR

— den uovertrufne kvalitet



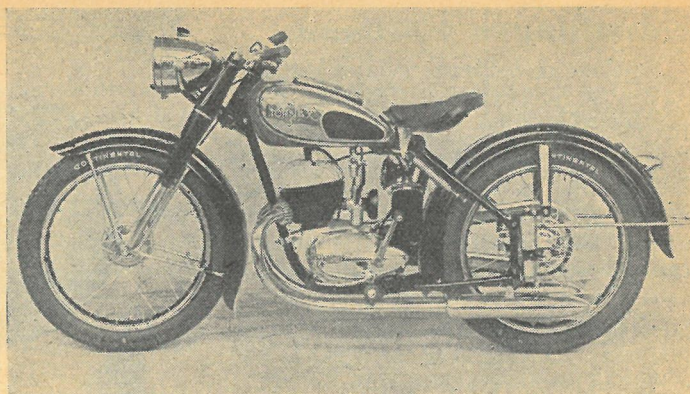
København N.

Tlf. C. 7716

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

DEPOTER & SERVICE-STATIONER i:
Aalborg - Aarhus - Horsens - Odense -
Sønderborg - Haderslev - Slagelse
Vejle og Tønder

Tornax model T 175, der på Frankfurter udstillingen fornylig af mange blev betegnet som udstillingens smukkeste maskine.



TORNAX fylder 25 år

Blandt de mærker, der værdsættes af motorcyklekere, indtager Tornax en fremtrædende plads, fordi denne motorcykle altid har været langt fremme, ja, ofte foran sin tid i udvikling.

Tornax-Werke, der blev grundlagt i Wuppertal i 1926, er ikke en af de store fabrikker; men de modeller, som er udgået fra fabriken under mottoet »bygget af motorcyklekørere for motorcyklekørere«, har i de 25 år, der nu er gået siden grundlæggelsen, vundet mange køberes hjerte.

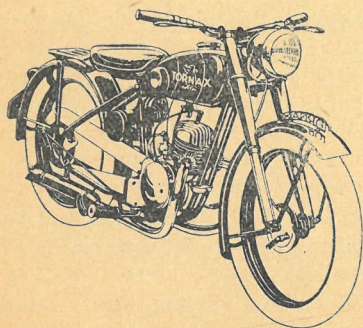
Det begyndte med, at *Ernst Wewer*, der stadig er indehaver af fabriken, syntes, at det egentlig var synd at så mange gode engelske motorer blev indbygget i dårlige stel, og han fik da den idé, at det måtte kunne betale sig at købe engelske motorer og sætte dem ind i et virkelig godt stel og derved skabe en kvalitetsmotorcykle. På dette grundlag gik Wewer i gang med at bygge motorcykler. Han bragte interessen med fra motorsporten, hvor han, som så mange andre, selv havde bygget og forbedret på sin maskine, og de erfaringer, han havde høstet på denne måde, parret med resultaterne fra fabrikens forsøgsarbejder kom til udtryk i de fremstillede køretøjer.

Allerede de første års modeller, hvor hovedsageligt JAP-motoren fandt anvendelse, viste en smagfuld linieudformning, og selv i vore dage vil maskinerne fra dengang ikke virke opsigtsvækkende »gammeldags«. — Et par eksempler vil iøvrigt vise, hvorledes Tornax hurtigt tilpassedes tidens krav. I begyndelsen af tyverne kom sidevognen fra England til kontinentet og vandt mange tilhængere. Selv om de fleste kørte med tilstrækkelig kraftige maskiner, var der dog ikke forudset nogen fastgørelsesindretning til en sidevogn, og hver især måtte selv finde den bedste måde at få denne til at hænge nogenlunde fast på. Såvidt vides, var Tornax den første fabrik, der fremstillede en model med bespændinger, som senere blev en selvfølge på alle sværere maskiner. Det samme gjaldt for fodhvilerne til passageren på bagsædet, og også hvad bremsen angår, var fabriken et skridt foran sine samtidige. Endnu på den tid fandtes ældre modeller med fælgbremse i drift, men det normale var en bremse som den, man i dag finder på en 125 cc-maskine, blot knapt så virksom. Tornax benyttede ikke alene på baghjulet, men også på forhjulet en bremse med 8 tomers diameter, hvad mange — med da-

tidens syn på forhjulsbremsens betydning — anså for stærkt overdrevet. Den senere udvikling har vist, at Tornax havde ret. I midten af tyverne kunne en stor del af det i dag selvfølgelig tilbehør kun fås mod ekstra betaling, dette var således tilfældet med knæpuderne og i de fleste tilfælde også med lysanlægget; hos Tornax var alt dette standardudstyr.

Disse mere historiske kendsgerninger er fremdraget for at vise, at Tornax allerede fra begyndelsen havde anlagt en ganske bestemt linie, der også gav sig udslag på selve det tekniske område. Omkring 1930 leverede fabriken en seriebygget maskine i tre forskellige modeller, hhv. en med 600 cc, en 600 cc ohv og en 1000 cc sv JAP-motor, og man var også i stand til at levere en model med en 1000 cc ohv JAP-racermotor. I 1932 byggedes en fiks lille sportsvogn med DKW-motor, men denne fabrikation standsedes af de politiske omvæltninger i Tyskland, som også medførte, at man måtte gå bort fra anvendelsen af engelske motorer i motorcyklerne.

I dag er det Ilo-motoren, der bruges i fabrikens modeller, den lille 125 cc med teleskopgaffel og den større 175 cc med teleskopgaffel og fjedrende bagstel. Vore illustrationer viser begge disse maskiner. Desuden meddeler firmaet Hardy Hirsborg, der har fået overdraget Tornax' generalagentur for Danmark, at der er en 125 cc sportsmodel på vej. Denne er forsynet med dobbelt



Tornax 125 cc med Ilo-motor og teleskopforgaffel.

karburator og tørluftfilter og vil kunne specialtunes til 8600 o/min, hvorved den vil kunne komme op på ca. 130 km/t.

Specifikationer for standardmodellerne er iøvrigt:

Model T 175 (med trepladekobling)

Vægt med brændstof 112 kg.
Tophastighed ca. 95 km/t.
Forbrug 2,7 l/100km.
Motor 1-cylindret, 2-takts Ilo 7,5 bhh.
Boring 58 mm.
Slaglængde 66 mm.
Kompressionsforhold 1:6,5.
Omdrejningstal 5000 o/min.

Model K 125 (med enkeltpladekobling)

Vægt med brændstof 87 kg.
Tophastighed ca. 75 km/t.
Forbrug 2,4 l/100 km.
Motor 1-cylindret, 2-takts Ilo 5 bhh.
Boring 52 mm.
Slaglængde 58 mm.
Kompressionsforhold 1:6,3.
Omdrejningstal 4800 o/min.

Vi er flyttet!

Den store Succes



den „selvrensende“

For stadig at kunne betjene vor fortsat voksende Kundekreds bedst muligt er vi nu flyttet til

nye og større
Lokaler

GRØNNINGEN 1

Tlf. (uforandret) Central 14 075

C.C. WAKEFIELD & CO. A/S

Nye regler for udstedelse af licens

Danmarks Motor Unions bestyrelse har på et møde i København den 21. januar vedtaget følgende regler for udstedelse af licens:

Der udstedes *almindeligt nationalt licens* gældende til deltagelse i trials, *nationalt moto-cross-licens* gældende til deltagelse i trials og moto-cross, *nationalt bane-licens* gældende til deltagelse i alle danske konkurrencer og *internationalt licens*.

Udstedelse af almindeligt nationalt licens sker første gang mod et gebyr på kr. 6,00. Ansøgning, forsynet med klubbens anbefaling, indsendes af klubben ledsaget af gebyr, senest otte dage før licens første gang ønskes benyttet.

Udstedelse af nationalt moto-cross-licens finder sted til køre, der gennem deltagelse i trials er rykket op i senior-klassen. Ansøgning, forsynet med klubbens anbefaling, indsendes af klubben ledsaget af et gebyr på kr. 5,00 samt foto, senest otte dage før licens første gang ønskes benyttet.

Udstedelse af nationalt bane-licens finder første gang sted efter aflagt baneprov. Ansøgning, forsynet med klubbens anbefaling, indsendes af klubben, senest otte dage før baneprov ønskes aflagt. Ansøgningen skal være ledsaget af foto og et gebyr på kr. 11,00 (for indehavere af almindeligt nationalt licens kr. 5,00, for indehavere af moto-cross-licens intet gebyr). Køre modtager gennem sin klub fra D.M.U. meddelelse om, hvor og hvornår baneproven kan aflægges.

Indehavere af nationalt licens kan — efter D.M.U.s afgørelse i hvert enkelt tilfælde — få udstedt internationalt licens mod betaling af prisforskellen. Gebyret for internationalt licens er kr. 15,00. Andragendet skal være ledsaget af det nationale licens, foto og gebyr.

Fornyelse af licens finder sted som hidtil: Gennem klubben indsendes det

gamle licens, evt. også et fotografi, samt gebyret, der udgør kr. 5,00 for almindeligt nationalt licens, kr. 10,00 for moto-cross-licens og bane-licens og kr. 15,00 for internationalt licens.

Da de her anførte regler nøje må overholdes, må enhver køre, der ønsker at deltage i konkurrencer, men som endnu ikke er i besiddelse af licens, i god tid henvende sig til sin klub for at få licens udstedt rettidigt.

De første licens for 1951 vil blive udsendt i løbet af få dage.

Danmarksmesterskab i trial 1951-52.

Danmarks Motor Unions bestyrelse har vedtaget at udskrive et Danmarksmesterskab i trial for sæsonen 1951/52 efter følgende regler:

Danmarksmesterskabet omfatter fire trials, to i efteråret 1951 og to i foråret 1952, således at der afholdes et trial indenfor hver af landsdelene.

Danmarksmesterskabet omfatter klasserne »senior solo« og »senior sidevogn«.

Vinderen får i hvert trial 8 points, nr. 2 får 6 og nr. 3 4 points, nr. 4 får 3, nr. 5 2 og nr. 6 1 point. Ved afslutningen af mesterskabet sammenlægges for hver deltager de tre bedste pointstal, og den, der herved opnår det højeste sammenlagte pointstal, er Danmarksmester i sin klasse.

I tilfælde af pointlighed medregnes fire resultater. I tilfælde af yderligere pointlighed er antallet af første-, hhv. anden- og tredje-placeringerne afgørende.

Vinderne af Danmarksmesterskabet modtager, foruden de præmier, de eventuelt opnår i de enkelte trials, en af D.M.U. udsat præmie samt unionens plakette.

EN DANSK AUTOMOBILFABRIK

— DER ARBEJDER I DET STILLE

Allerede i 1913 erhvervede fabrikant *Thomas B. Thrige* den tidligere rytterikaserne i Pjentedamsgade i Odense for at anvende den til fabrikation af biler.

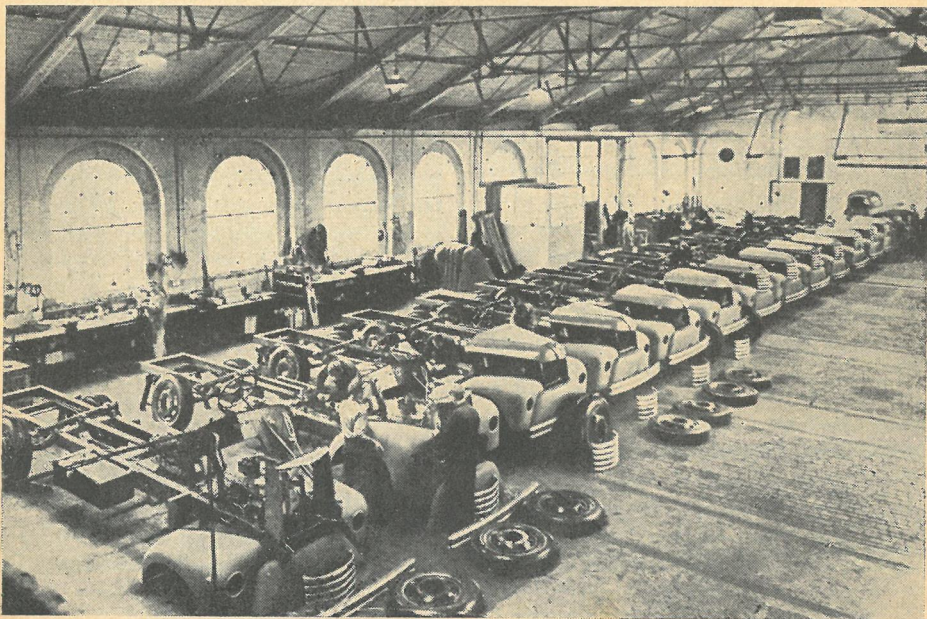
Herfra er der i de mange mellemliggende år udgået tusinder af benzin- eller dieseldrevne lastvogne, omnibusser og jernbanemotorvogne. Det vakte dengang stor opsigt, da TRIANGEL i 1923 byggede sin egen 4-cylindrede motor — iøvrigt en af de første motorer i verden med aluminiumsstempler — og man da lod den gennemkøre 10,000 km med plomberet motor og uden standsning af motoren under kontrol af hærens tekniske korps med det formål at bevise vognens pålidelighed og driftsøkonomi — hvad til fulde lykkedes.

Senere fremstillede TRIANGEL også en 6-cylindret motor, men senere

indlededes et samarbejde med *Continental*-fabrikerne i U. S. A., med *Hercules*-fabrikerne sammesteds og senere tillige også med den engelske fabrik, der fremstiller de verdenskendte 6-cylindrede *Perkins* Dieselmotorer.

UDDANNELSESPLADS FOR DANSKE AUTOMOBILTEKNIKERE

Fabrikens grundlægger, fabrikant *Thomas B. Thrige*, var på mange områder en eksperimenterende *foregangsmand*, der altid søgte at fremstille det til ethvert givet formål *yppest*. Og når han i sin tid gik så stærkt ind for en hjemlig dansk automobilindustri, skyldtes det også det idealistiske ønske at kunne skabe en lære- og uddannelsesplads for danske automobilingeniører, -konstruktører og -teknikere. Dette er da også en af årsagerne til, at de



Fra den danske automobilfabriks samleband, »Triangel«-fabriken i Odense.

biler, der forlader DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER er af en så høj teknisk standard.

OVER HALVDELEN AF PRODUKTIONSPRISEN LÆGGES I DANMARK

Netop i denne tid, hvor Danmark kæmper for at få balance i sit valutamellemværende med udlandet — og som følge deraf langtfra er i stand til at importere det antal biler, som landet behøver for at kunne tilfredsstille blot det mest elementære transport-behov — er det bemærkelsesværdigt, at over halvdelen — nøjagtigt 52 pct. — af TRIANGEL-bilernes produktionspris bliver her i landet. 48 pct. er af importeret oprindelse.

Der kan således for TRIANGEL-vognenes vedkommende med fuld ret tales om, at det er dansk arbejde. Der er ikke tale om en her i landet slet og ret »samlet« bil. Den er bygget her i landet, bygget op af danske teknikere og specialister.

325 ARBEJDERE OG FUNKTIONÆRER ER HELÅRSBESKÆFTIGET

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER holder 325 arbejdere og funktionærer helårsbeskæftiget. Det er specialuddannede folk, så derfor søger man i videst muligt omfang at tilrettelægge en kontinuerlig, rationel drift. Det er *ikke* den arbejdsstyrke, man under *normale* forhold ville kunne mønstre, de vanskelige valutaforhold gør, at man må køre med nedsat arbejdsstyrke. I det hele taget er efterspørgslen så stor, at alle vogne er solgt, før de forlader fabriken. Man er nu gået i gang med at bygge en ny serie lastbiler. Den får betegnelsen TRIANGEL Type L 80 D model 1951, og da det drejer sig om en 8 tons lastvogn, får hele denne serie en pæn lastekapacitet og vil på mærkbar måde kunne afhjælpe et transportbehov. Den kraftige vogn er forsynet med vacuumforstærkede,

hydrauliske bremses og kan påhænges en 6 tons påhængsvogn, hvorved dens lasteevne i endnu højere grad vil kunne udnyttes.

En prøvevogn af denne model har i forvejen gennemgået mange tusinde kilometers nøje efterkontrollerede prøvekørsler gennem længere tid — med 300 km's kørsel pr. dag — og det har vist sig, at med hele det 14 tons vogn-tog — med fuld last — kunne den køre 4,7 km pr. liter dieselolie, mens den 8 tons hovedvogn alene kørte 7 km pr. liter dieselolie. Den fine Perkins dieselmotor er forsynet med omdrejningstæller, der ved enhver given last og hastighed kan fortælle føreren, hvornår og med hvilket gear han finder den gunstigste, den mest økonomiske omdrejningshastighed for motoren. Det er en finesse, som den, der gerne vil have mest muligt ud af sit køretøj, vil vide at værdsætte. Videre er vognene forsynet med et kølgardin, der kan reguleres fra instrumentbordet, så man ved at afkonferere kølevandstermometret hele tiden vil kunne holde den rigtige motortemperatur — alt sammen noget, der tjener til at forlænge motorens levetid.

Motoren er ganske særlig let at starte takket være en speciel startanordning, der forvarmer det forstøvede brændstof, inden det sammen med luften suges ind i cylindrene. Et særligt arrangement i koblingen har fjernet al transmissionsstøj, således at vognen er usædvanlig behagelig at køre i. Den 5 gears gearkasse er forsynet med overgear, således at vognmanden, efter at have afleveret sin last, hurtigt kan returnere med den tomme vogn.

TRIANGEL — DET MÆRKE, DER INDREGISTRERES FLEST BUSSE AF

Hvilken betydning denne virkelige danske automobilfabrik har for den danske motorpark og det danske trafikbehov, vil man forstå, når det nævnes,

at TRIANGEL var det mærke, hvoraf der indregistreredes flest busser i de første 9 måneder i 1950. Over 20 pct. af samtlige indregistrerede busser i dette tidsrum var TRIANGEL.

Dette skyldes ikke mindst, at man har tilstræbt at skabe et kvalitetsprodukt efter *danske specifikationer*, så det passer til danske forhold.

De opnåede resultater har vist, at det har været muligt at skabe en af udenlandsk kapital uafhængig *dansk* automobilfabrik, der iøvrigt selv under krigen var i stand til at levere reservedele til alle kørende Triangel-vogne.



Monte Carlo Løbet 1951.

Natten mellem den 23. og 24. januar passerede Monte Carlo-kørerne København. Dansk Automobilsports Union havde oprettet kontrol i K.D.A.K.s lokaler i Nørre Farimagsgade, og her var der i tiden kl. 0.15—kl. 2.00 et vældigt rykind. 68 hold passerede København, heraf var 3 danske startet fra Oslo og 11 fra Stockholm. Turen gennem Sverige var gået fortrinligt; kun en enkelt af de svenske vogne havde været ude for en kolbøtte.

De danske deltagere blev naturligvis hilst med jubel både af deres pårørende og de mange tilskuere, der var mødt op i de sene nattetimer. Blandt de udenlandske vogne bemærkede man især *Greta Molanders* cremefarvede SAAB. Finlands Motorförbunds generalsekretær *Liljegren* deltog i direktør K. H. Anderssons vogn, og Svemos generalsekretær *Ragnar Gullberg* kørte sammen med de kendte svenske automobilsportsfolk *Gunnar Olsson* og *John Olsson*.

F. Bülow & Co. har meddelt, at køre-
re, der anvender Redex, har mulighed for at vinde en række ekstrapræmier, såfremt de placeres i løbet. Den største af disse præmier er 100.000 franske frcs., som tilfalder vinderen af rallyet.

Løbskalenderen

FEBRUAR

- | | |
|----------------------------------|-------------------|
| 1.-14. Gladsaxe | Baneløb |
| 10.-11. Nimbus Klubben København | Nat og dag-trial. |
| 15.-28. S.M.U. m. fl. | Baneløb |
| 25. Motorklubben Vestfyn | Trial |
| Motorsportsklubben Slagelse | Trial |

MARTS

- | | |
|----------------------------------|----------------------|
| 4. Motorcykle-Klubben Svendborg | Trial |
| 11. Sjællands Motor Union | Jubilæumsarrangement |
| | Moto-cross |
| 22. Nordvestsjælland's Motorklub | Trial |



Årets første trial

Nimbus-Klubben afholder den 10.—11. februar sit årlige nat- og dag-trial fra Tureby kro.

Der bliver 5 natetapper og 6 dagetapper. Natetapperne vil blive startet kl. 20,00 lørdag aften og dagetapperne kl. 8,00 søndag morgen.

Alle etapperne er beliggende i nærheden af kroen.

Klubben har inviteret nogle svenske køre-
re herover, foruden alle vore hjemlige køre-
re fra Sjælland, Fyn og Jylland, så der skulle blive noget at se på.



LØST OG FAST



D. D. P. A.-FONDET

D.D.P.A.-fondet har i disse dage foretaget uddeling af fondets midler for 1950 — ialt kr. 31,500 til nationale, sociale, videnskabelige, erhvervsmæssige og humanitære formål.

Hermed er fondets uddelinger, siden det blev stiftet i 1936 af Det Danske Petroleums Aktieselskab, kommet op på kr. 540,500.

Kapitalen, der oprindeligt var på kr. 300,000, er ved renter og selskabets tilskud vokset til kr. 945,000 pr. 31. december 1950.

CA. 300 D.K.W.-BILER TIL DANMARK GENNEM PRIVAT VAREBYTTE-FORRETNING MED ØST-ZONEN

Efter hvad »Motor og Sport« erfarer, er det gennem en privat varebytteforretning med østzonen lykkedes at sikre Danmark en import af et betydeligt antal D.K.W.-biler fra de i denne del af Tyskland beliggende D.K.W.-fabriker.

Det drejer sig om en — fra et dansk synspunkt — ret fordelagtig varebytteforretning, og for yderligere at få bilkontingentet bedst muligt udnyttet er der truffet den ordning, at dette leveres i form af chassis'er, idet det derigennem skulle være muligt at tilføre den danske bilpark 300 biler.

Det er hensigten fortrinsvis at opbygge chassis'erne med vare- og lastbilkarosserier, og da man tidligere herhjemme har modtaget D.K.W.-chassis'er på denne måde, har man i forvejen erfaringerne og forudsætningerne for at kunne få noget godt ud af en sådan hjemlig produktion, der jo tillige giver en god beskæftigelse på flere forskellige områder her i landet.

Bilerne vil kunne ventes til landet i den allernærmeste fremtid.

OLIEDOK TIL 80 MILLIONER KRONER

Ved Eastham nær Manchester er foreløbig 500 mand begyndt at foretage udgravninger til en oliedok, der bliver Englands største og vil kunne tage verdens største tankskibe, når de kommer med råolie fra det mellemste Østen.

Manchester Ship Canal Company investerer 80 millioner kr. i denne oliedok, der vil komme til at forsyne SHELLs nye kæmperaffinaderi ved Stanlow med råolie. Da SHELL allerede har søsat de første 3 af foreløbig 4 supertankskibe på hver 28,000 t., arbejdes der i alle døgnets 24 timer for at få den store dok færdig på kortest mulig tid.

Ved hver af dokkens fire moler bliver der plads til et kæmpetankskib, og fra hver mole fører en 16 tommers rørledning på 10 kilometers længde direkte til Stanlow raffinaderiet langs Manchester kanalen.

Den nye dok vil, når den er færdig, betyde en væsentlig aflastning for de to mindre oliedokke ved Stanlow, der for tiden betjener 8—10 tankskibe ugentlig, ligesom den vil lette passagen for den gennemgående trafik i Manchester kanalen.

MONTE CARLO-LØBET OPTAGET PÅ FILM

Olieselskabet SHELL, der allerede tidligere har optaget film af internationale motorbegivenheder som f. eks. det engelske Grand Prix og T.T.-løbet på Isle of Man, har nu optaget en film om Monte Carlo-løbet. Filmen følger faserne i det spændende løb lige fra starten i henholdsvis Oslo, Stockholm, Glasgow, Lissabon og Palermo og til afslutningen i Monte Carlo.

Optagelserne var lagt i hænderne på det engelske filmsselskab »Faro«, der

her i landet havde overdraget optagelserne til Nordisk Film.

Når optagelserne i de forskellige lande er færdige, vil materialet blive sendt til London og koordineret. Derefter bliver filmen distribueret til SHELL-selskaber verden over.

»JUTLANDIA« HAR EGEN BIOGRAF

Da »Jutlandia« stævnedes ud på den lange rejse til Korea, var hospitalsskibet forsynet med det mest moderne tonesmalfilmsudstyr og en righoldig

samling film. Blandt andet indeholdt samlingen 8 SHELL-film med en samlet spilletid på ca. 2 timer, omfattende både en videnskabelig film og film af mere underholdende karakter.

Da filmene ikke alene skal ses af skibets personale, men til sin tid vil blive anvendt som underholdning for rekonvalescenter fra F.N.-hæren, er alle filmene med engelsk tale.

Lederen af »Jutlandia«s filmtjeneste er skibspræsten, pastor J. Schultz.

HÅB OM SNARLIG FRIGIVELSE AF MOTORCYKLE-IMPORTEN

Et forslag fra branchen mødt med velvilje i handelsministeriet.

Efter hvad Motor og Sport erfarer, har der i disse dage i handelsministeriet på foranledning af Erhvervssammenslutningens motorbrancheforening været ført drøftelser om en frigivelse af motorcykleimporten. I forhandlingerne har deltaget både handelsminister Weikop selv og dennes øverste embedsmænd indenfor dette område.

Det forslag, der fra branchens side blev fremsat, og som vi nedenfor kort skal omtale, blev mødt med den største forståelse og med imødekommende velvilje både fra handelsministeren og hans rådgiveres side og må således formodes at have de største chancer for at kunne gennemføres.

Skulle det virkelig være tilfældet, må det noteres som noget virkelig bemærkelsesværdigt, idet det da er første gang i den sidste halve snes år, der gives fri import af færdige motorkøretøjer til den — hvad liberalisering angår — så mishandlede og forsømte motorbranche.

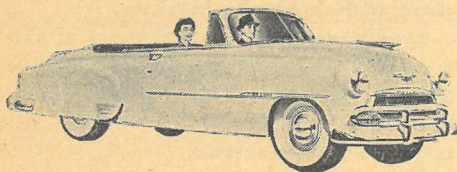
Importørerne foreslår, at 80 % af motorcykleimporten gøres helt fri på basis af »varen-følger-indkøbstilladelse«-ordningen. Den frie import af motorcykler skulle omfatte alle de lande, hvorfra der i øje-

blikket omporteres, og salget af motorcykler på det danske marked skulle være fuldstændig frit. De resterende 20 % skulle stå til rådighed for de købere, der i det frie marked ikke i øjeblikket har kunnet finde netop den specielle motorcykle, som han kan dokumentere, han har brug for til udførelsen af sit erhverv.

For at kunne imødekomme en forudset stigende efterspørgsel under en sådan frigivelse af handelen, skønner branchen, at en årsimport på ca. 6.000 motorcykler (hvoraf mange formentlig vil være af letvægtsklassen) vil være nødvendig. Hertil vil kræves et valutabeløb på ca. 9. mill. kr. Dette svarer ikke engang til to års normalimport af motorcykler og dele til motorcykler, idet dette skønsmæssigt ligger på omkring de 5 mill. kr., hvortil videre i det kommende år ville komme en ikke ringe import fra Vesttyskland.

Dette forslag ser meget besnærende ud, og for handelsministeren vil det sikkert yderligere virke tiltalende, at man derigennem — i en sparetid — vil kunne udvikle et besværligt, generende og fordyrende administrationsapparat.

DEN NYE CHEVROLET



I U.S.A., bilernes land, hvor der ifølge de officielle statistikker findes et automobil til hver 4. eller 5. amerikaner, er det naturligvis i langt højere grad end i vort betrængte lille land en begivenhed, når de nye personvognsmodeller kommer på markedet.

I en lang årrække har Chevrolet domineret det amerikanske personvognsmarked, og af de foreliggende produktionsoversigter fremgår det, at dette verdens mest solgte personvognsmærke i de første 10 måneder af 1950 blev fremstillet i ikke mindre end 1,292,144 eksemplarer eller godt og vel 200,000 flere personvogne end nr. 2 blandt bilproducenterne.

Chevrolet 1951 personvognsmodeller fremkommer i 14 forskellige karosserityper, og for dem alle gælder det, at de byder fører og passagerer større kørselssikkerhed, større kørselskomfort, og i det ydre såvel som det indre bemærkes en række forbedringer. Ændringerne i karosseriliniere får Chevrolet 1951 modellerne til at virke længere og lavere end nogen forudgående model.

Chevrolets helautomatiske kraftoverføring, den såkaldte »Power Glide«, som i 1950 blev installeret i 1/4 million Chevrolet De Luxe modeller, kan igen leveres i De Luxe modellerne.

Der lægges i beskrivelsen af 1951 Chevrolets bremsesystem vægt på at fremhæve, at det på en hel række punkter fraviger de tidligere konstruktioner og gør det muligt for føreren at fore-

tage sikre opbremsninger i vanskelige situationer. Det er karakteristisk for det nye bremsesystems effektivitet og bidrag til at gøre kørselen behageligere, at fodens tryk på bremsepedalen skal være 25 pct. mindre end tidligere.

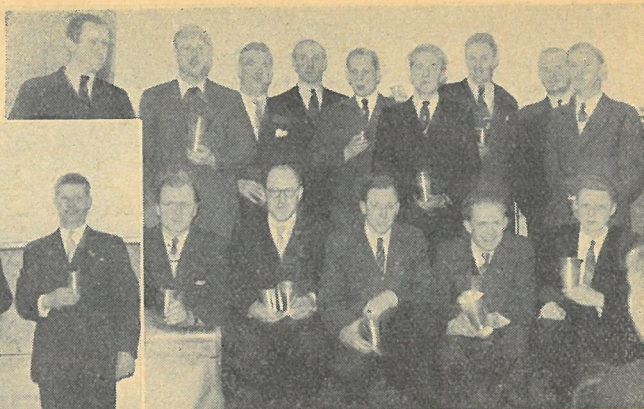
Der er større udveksling på rattet, hvilket vil gøre det lettere at parkere på de overfyldte parkeringspladser og iøvrigt gøre styringen mere behagelig. — Der er også lagt vægt på at gøre det lettere for føreren at betjene de forskellige kontrolorganer. Det kraftige kardanrør og en perfekt afbalanceret kardanaksel har gjort kraftoverføringsvibrationen endnu mindre følelig. Kølerpartiet såvel som vognens bagparti er betydeligt forenklet og stødfangerkonstruktionen endnu mere effektiv.

Som det vil ses af illustrationen har bagskærmene fået en ændret form, som bidrager til at give karosseriet mere linieflugt.

Chevrolet 1951 standard modeller leveres med 92 HK topventil motor, medens der i De Luxe-modellerne med »Power Glide« kraftoverføringen leveres en topventil motor, som yder 105 HK.



— Kan De ikke lige tage bindet fra munden, så han kan få det kys, han ville have, da vi kørte i grøften ...



Billedet herover viser præmietagerne fra Frederiksberg Motor Klubs trial den 10. december 1950 sammen med klubbens formand, Hans Johansen, og Danmarks Motor Unions præsident, fabrikant N. K. Pedersen. Stående fra venstre: Hans Johansen, sjællandsmestrene Svend Vendelbak, GOMK, og Harry Frandsen, MKO, derefter de to sidevogsmænd Ejnar Madsen, MKO, og Erik Rasmussen, GOMK, A. Juul Sørensen, GOMK, Erhardt Fisker, NKK, præsidenten og Ove Madsen, SOMK. — Siddende fra venstre: Helge Andersen, FAM, Helmuth Carlsen, FAM, Henning Jensen, FAM, Gudmand Petersen, FAM, og John Havnbo, SOMK. — På billedet til venstre ses de sjællandske præmietagere fra DM 1949: Erik Greve, SMKK, Erling Nygaard, KOM, Finn Larsen, BSA, Aage Andersen, Rapid.

Sjællands Motor Unions filmsaften

Den 24. januar havde Sjællands Motor Union arrangeret filmsaften for sine medlemmer i Karnappen i København. Der var mødt over 400 tilskuere til de dels morsomme, dels interessante film, og aftenen fik et vellykket forløb.

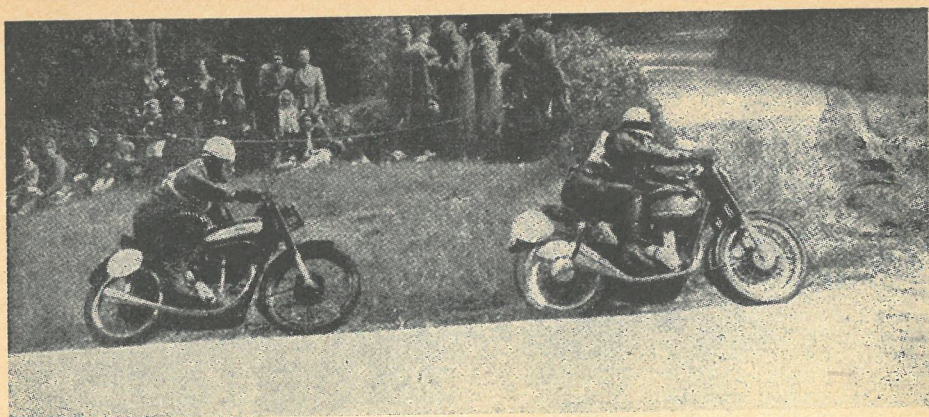
For at give efternølere lejlighed til at komme på plads, indledte man, efter at S.M.U.s formand, Poul Rasmussen, havde budt velkommen, med en munter film og en af Shell's filmrevyer.

Svend Aage Sørensen fortalte derefter om sine oplevelser på Isle of Man. Han gav en oversigt over de store TT-løb, der hvert år trækker hundretusinder til øen, lige fra disse løb i 1907 for den tocylindrede klasses vedkommende blev vundet af en Norton og for den encylindrede klasses vedkommende af en Triumph med en gennemsnitsfart på omkring 65 km/t, og op til vore dages kæmpearrangementer, hvor gennemsnitsfarten ligger omkring 150 km/t. Fremstillingen var krydret med mange interessante enkeltheder fra træ-

ning, løb og rute, som Svend Aage Sørensen kender til bunds, idet han, siden han i 1935 debuterede som deltager, har deltaget i ialt 16 løb på Isle of Man. I 1950 gennemførte han sammen med 62 andre af ialt 100 deltagere. — Poul Rasmussen, der var med Svend Aage Sørensen på Isle of Man sidste år, supplerede fremstillingen med enkeltheder fra depot og kontrol. Begge pegede på, at øen var et besøg værd, og at danske kørere burde vise disse TT-løb betydeligt større interesse.

Foredraget fulgtes af en film, som Shell havde optaget under løbene i 1950, og som fulgtes med stor interesse fra de mange tilskueres side. Det var filmens Danmarks-première.

Efter en kort pause uddeltes præmier fra Sjællandsmesterskabet i trial 1950 og fra Danske Jordbanemesterskaber 1949. Næsten alle præmietagerne var mødt op, og de fik overrakt pokalerne af Danmarks Motor Unions præsident, fabrikant N. K. Pedersen. Der rettedes



En situation fra Isle of Man.

en særlig tak til formanden for Frederiksberg Motor Klub, der havde arrangeret det udmærkede mesterskabstrial.

Aftenen sluttede med fremvisningen af en Laurel og Hardy-film.

Flotte præstationer af Lambretta-cyklerne

i en næsten klode-omspændende konkurrence.

Professor Nr. 2 med 9,572 km.s kørsel.

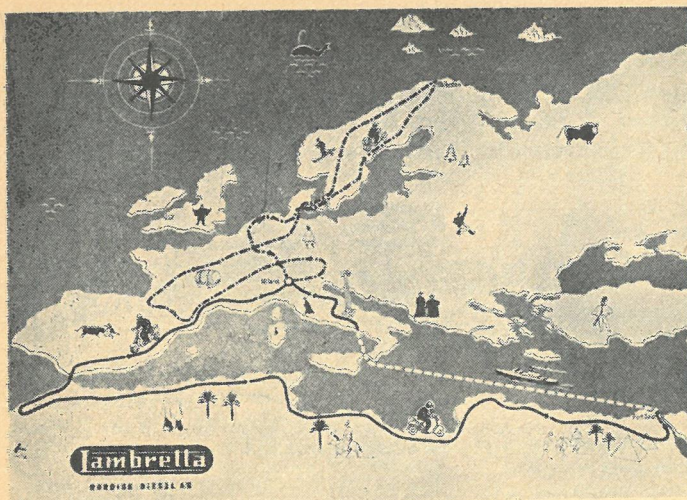
Når der tales om motor scooters, tænker man sædvanligvis på en lille maskine til hurtigt at smutte om i byen med, eller til kørsel til og fra arbejdspladsen. For at vise, at **LAMBRETTA** scooteren også er andet og mere havde de italienske Innocenti fabrikker i Milano, der fremstiller Lambretta'en, i efteråret udskrevet en konkurrence, om hvem der kunne køre den længste distance på Lambretta scooter. Derigennem ville man vise, at Lambretta'en — sin lidenhed til trods — også er fuldt tilfredsstillende som transportmiddel over lange distancer.

Der deltog et meget stort antal kørere — hovedsagelig italienere, men også amerikanere, belgiere og schweizere var med — i Lambretta løbet, hvis ruter gik gennem hele Europa fra det nordligste Norge til Gibraltar og der-

fra videre gennem den nordafrikanske ørken. Løbet var arrangeret som en international turist-konkurrence, idet det var turens længde og antallet af besøgte steder, der var det afgørende ved resultaternes bedømmelse. Og de resultater, der opnåedes, var meget fine.

Bedste kører blev italieneren Rolando Piazzoli, der startede fra Milano — Lambretta'ens »fødeby« — kørte til Skibotn i det nordligste Norge, derfra til den spanske grænse og tilbage til Milano. Det var en tur på 11,819 km, og den indbragte Piazzoli en halv million lire i præmie fra Innocenti fabrikkerne. (Den punkterede linie på kortet viser vinderens 11,819 km lange rute).

Nr. 2 blev professor Tironi, der ligeledes startede fra Milano. Han valgte at køre langs Middelhavets kyst gen-



Scooternes rute i
Europa og Afrika.

nem Frankrig og Spanien til Gibraltar, derfra over til Afrika og langs den nordafrikanske kyst til Port Said. Det blev, da professor Tironi var hjemme igen i Milano, en tur på 9,572 km — den indbragte 100,000 lire.

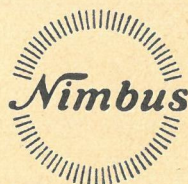
Til disse resultater kommer en række Lambretta køreere, der tog turen fra Italien op til den nordlige polar-kreds, til Stockholm eller Edinburg — ture på henholdsvis 7,524 km, 6,551 og 4,215 km. Disse distancer blev præmieret med hver 50,000 lire. Blandt deltagerne var et belgisk ægtepar, der skiftedes til at køre deres Lambretta på den 4,329 km lange tur fra Bruxelles til Hendaye i Pyrenæerne og retur.

Disse langdistance-ture er et klart bevis på, hvilket driftsikkert køretøj Lambretta scooteren er. At den er fremtidens køretøj, når det gælder bykørsel, er en erfaring, man forlængst har gjort over hele Europa — også i Danmark, hvor Lambretta'en, der samles hos Nordisk Diesel, har vakt stor interesse. Med resultaterne fra løbet er det godt gjort, at Lambretta scooterens motor og hele konstruktion kan stå for de største anstrengelser, og at enhver kan køre denne scooter selv under meget krævende forhold.

Løbskalenderen.

Løbskalenderen for 1951 foreligger nu og kan rekvireres fra D.M.U.s sekretariat mod indsendelse af kr. 0,25 pr. stk.

*



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vernlandsvej 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

Den internationale løbskalender 1951

Da mange medlemmer i lighed med tidligere år sikkert ønsker at tilrettelægge deres ferie under hensyntagen til

de internationale sportsbegivenheder, bringer »Motor og Sport« her *den internationale motorcyklekalender for 1951:*

De klassiske løb:

8. april	Spaniens Grand-Prix
26.-27. maj	Schweiz' Grand-Prix
4.-9. juni	Isle of Man
1. juli	Belgiens Grand-Prix
7. juli	Hollands TT
14.-15. juli	Frankrigs Grand-Prix
18. august	Ulster Grand-Prix
9. september	Nationernes Grand-Prix
5. august	Moto-Cross des Nations (Belgien)
18.-23. sept.	Internationalt Seks-Dages løb
11.-12. aug.	F.I.M.s intern. Rally (Italien)

Internationale landevejsløb:

3. maj	Luxembourgs Grand-Prix
6. maj	Czechoslovakiets Grand-Prix
	Finlands Grand-Prix
26. august	Tysklands Grand-Prix
23. september	Norges Grand-Prix

Marts	Chile
25. marts	Frankrig
8. april	Belgien
15. april	Italien
22. april	Belgien
	Frankrig
28. april	Frankrig
29. april	Belgien
1. maj	Frankrig
	Østrig
5. maj	Ulster
6. maj	Italien
	Holland
10.-12. maj	Ulster
12.-13. maj	Frankrig
13. maj	Finland
	Belgien
	Spanien
14. maj	Sverige
20. maj	Frankrig
	Italien
27. maj	Belgien
2.-3. juni	Frankrig
3. juni	Belgien
9. juni	Frankrig
10. juni	Belgien
16.-17. juni	Sverige
17. juni	Schweiz
	Belgien
	Frankrig
23.-24. juni	Jugoslavien
24. juni	Italien
	Belgien
1. juli	Frankrig
8. juli	Belgien
14.-15. juli	Sverige
	Belgien
15. juli	Tyskland
	Frankrig
	Czechoslovakiet
22. juli	Frankrig
5. august	Italien
	Tyskland
	Sverige
	Spanien
	Frankrig
	Holland
6. august	England
12. august	Tyskland
	Schweiz

18. august	Holland
18.-19. aug.	Spanien
19. august	Czechoslovakiet
	Sverige
26. august	Czechoslovakiet
2. september	Schweiz
	Østrig
	Finland
9. septbr.	Frankrig
15. septbr.	Frankrig
16. septbr.	Czechoslovakiet
	Sverige
19.-22. septbr.	England
23. septbr.	Frankrig
22. el. 29. sept.	England
7. oktbr.	Østrig

Moto-Cross stævner:

4. juni	Italiens Grand-Prix
12. august	Luxembourgs Grand-Prix
26. august	Belgiens Grand-Prix
9. septbr.	Frankrigs Grand-Prix
18. marts	Frankrig
25. marts	Belgien
1. april	Frankrig
8. april	Frankrig
	Belgien
15. april	Frankrig
22. april	Frankrig
29. april	Holland
6. maj	Belgien
	Frankrig
14. maj	Sverige
20. maj	Frankrig
27. maj	Frankrig
3. juni	Holland
	Sverige
	Frankrig
10. juni	Sverige
	Belgien
	Frankrig
24. juni	Belgien
1. juli	Frankrig
8. juli	Frankrig
15. juli	Frankrig
21. juli	Belgien
5. august	Sverige
	Frankrig
12. august	Frankrig
19. august	Frankrig
26. august	Sverige
2. septbr.	Belgien
	Sverige
9. septbr.	Frankrig
16. septbr.	Frankrig
23. septbr.	Frankrig
30. septbr.	Sverige
	Frankrig
7. oktbr.	Sverige
28. oktbr.	Sverige

Trials:

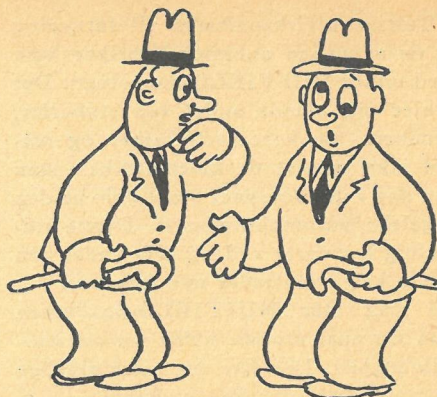
31. marts	} Belgien (12-timers)
1. april	
22. april	Belgien
30. april-5. maj	Skotsk seksdages
5.-6. maj	Sverige
2.-3. juni	Belgien (24-timers)

3. juni	Frankrig
8.-10. juni	Liège—Milano—Liège
16.-18. juni	Frankrig (Alperne)
16.-17. juni	Østrigsturen
22.-24. juni	Trophee Int. Monaco
30. juni-1. juli	St. Etienne—Paris—St. Etienne
7.-9. juli	Paris—Rom
15. juli	Belgien
23. septbr.	Østrig (Tyrol)
8. oktbr.	Belgiensturen
10.-11. nov.	Sverige

Internationale Rallies:

10.-11. marts	Automobilsalonen i Geneve
2.-3. juni	Rimini (Italien)
23. juni	Holland
27.-28. juni	Holland (Benelux-runde)
2. septbr.	Italien
14.-15. aug.	Italien

Nærmere oplysning om, hvor de enkelte stævner finder sted, vil for de fleste løbs vedkommende kunne fås på D.M.U.s sekretariat, der ligeledes vil kunne fremskaffe propositionerne, så fremt henvendelse sker i god tid.



— Hvorfor er du vindøjet?
— Det er af at køre motorcykel, det ene øje skal jo være nede på gaden og det andet oppe på lyskurven ...

Eventyret om, hvordan 80 kr. blev til utallige millioner

En af automobilindustriens store.

Dette er i få ord historien om, hvorledes Europas største automobilkoncern udviklede sig af en enkelt mands lille værksted, der var stablet på benene for medelst 80.— kr.

Den mand, der er tale om, hed William Richard Morris, nu Lord NUFFIELD. Han er født i 1877, og med sine 80.— kr. begyndte han som sekstenårig en virksomhed med fremstilling og reparation af cykler i Oxford.

Hans specielle interesse for forbrændingsmotorer blev imidlertid bestemmende for hans skæbne. Op til i dag har hans liv været viet til motordrevne køretøjer.

Han begyndte i det små med at sende en MORRIS-motorcykel på markedet i 1902, og de følgende 8 år stod i motorcyklernes tegn. I 1910 blev den første bilmodel til en overkommelig pris holdt over dåben med William R. MORRIS som fadder. De næste 2 år gik med forbedringer og de første 400 MORRIS-

vogne blev produceret i en ombygget skolebygning. Vognens succes var sikker, men planer om at fremstille et automobil til en salgspris af ca. 3000 kr. blev ikke realiseret, fordi krigstrommen rørtes i 1914.

Under krigen stilledes fabriken kapacitet til rådighed for den engelske regering — det samme skete under verdenskrig nr. 2.

MORRIS-fabrikerne fik rigelig andel i den kortvarige højkonjunktur efter krigen, men mødte også depressionens store vanskeligheder. Lord NUFFIELD skar igennem enhver diskussion og nedsatte i 1921 priserne på alle sine efterkrigsmodeller med ca. 2000 kr.

Dette var et stort skridt, men det viste sig at være rigtigt. MORRIS-vognene fik rivende afsætning, og i 1925 lå salget på over 53.000 enheder.

De følgende år oprettedes under Lord NUFFIELDS ledelse bl. a. M.G., WOLSELEY og RILEY fabrikkerne.

Talrige bivirksomheder til forsyning af de egentlige automobilfabriker kom med under NUFFIELD-koncernen. Det drejer sig blandt andet om støberier, tilbehørs- og karosserifabriker og måske ikke mindst de kølerfabriker, som den dag i dag forsyner store dele af den engelske automobilindustri. Denne udvikling har været ved, og selv under den sidste krig oprettedes nye fabrikker.

I dag står NUFFIELD-koncernen som Europas største inden for automobilbranchen. Den har det mest alsidige vognprogram, der kan opdrives:

4 typer MORRIS-vogne, 2 WOLSELEY-modeller, 2 M.G.-modeller, 2 typer RILEY-vogne, et omfattende antal last- og varevognsmodeller samt bustyper. Endvidere bygger man NUFFIELD-traktoren og fabrikkerer båd- og industrimotorer.

Over hele verden — nærmere betegnet på 83 markeder — sælges produkter fra de fabrikker, der opstod af MORRIS' værksted i Oxford. 2000 enheder sendes hver uge ud af landet, og der er stigende tendens i fabrikernes produktion.

Organisationen beskæftiger ca. 21.500 mennesker, og personaleforsorgen overstiger langt, hvad der er foreskrevet i

lovene. Alle får andel i fortjenesten iflg. en ordning, som Lord NUFFIELD indførte i 1936, da han skænkede for 20 mill. kr. MORRIS-aktier til formålet, og der er siden blevet fordelt knap 30 mill. kr. Herudover har Lord NUFFIELD personlig bortsøgt i alt 600 mill. kr. til velgørende formål. »Men nu er mine lommer desværre tomme«, erklærede Lord NUFFIELD fornylig i Belfast, hvor han er udnævnt til æresdoktor ved det juridiske fakultet. Alle de store fabrikker har sportspladser, læge- og tandlægeklinikker med faste læger og sygeplejersker. Der findes røntgen-, radioterapi- og massageklinikker, frisørsaloner og talrige andre moderne foranstaltninger. Det er forståeligt, at der ikke har været en eneste større strejke inden for organisationen i den tid, den har eksisteret.

Det er iøvrigt morsomt at iagttage det fælles træk for NUFFIELD-fabrikkerne og den herværende repræsentant, DOMI, at begge firmaers grundlægger er startet i cyklebranchen, Lord NUFFIELD i den engelske provinsby Oxford og VILH. NELLEMANN i en dansk, Randers.

Skal Moto-Cross være en special-sport?

I sidste nummer af »Motor og Sport« omtalte vi planerne om oprettelse af et verdensmesterskab i moto-cross. I denne forbindelse er det interessant at se nedenstående betragtninger over moto-cross-konkurrencernes opståen og fremtid, som fremsættes af Peter Peregrin i det sidste nummer af »Auto- und Motorradwelt«. Peregrin skriver bl. a.:

»Moto-cross er ikke en opfindelse af nyere dato. Da racermaskinernes udvikling i midten af tyverne var kommet så langt frem, at selv den bedste kører på en almindelig sportsmodel ikke havde nogen chance for at opnå resultater i et rent hastighedsløb, hvor specialma-

skiner deltog — da farten øgedes til højder, som kun mestredes af en håndfuld elitekørere, var det ikke mere muligt for en klub at afgøre sit klubmesterskab på en i hast afspærret vejtraktant. Løb på ikke-afspærret vej faldt bort af sig selv. Den tanke var da nærliggende, at søge ud i terrænet, udlægge en kort, men vanskelig rute og lade tiden alene være afgørende for bedømmelsen. Ved denne opgave ville maskinens topdydelse ikke spille hovedrollen. Her kom det an på kørerens og motorens udholdenhed, på maskinens letbevægelighed og accelerationsevne. Her ville også en godt trimmet, men i

sin opbygning normal sportsmaskine have berettiget udsigt til placering.

Afspærringen og afmærkningen af ruten og kontrollen med kørslen kunne gennemføres ganske enkelt og med små midler, og tilskueren kunne i disse konkurrencer få det hele med. Han kunne hele tiden se noget, og kørerens rent legemlige indsats på den vanskelige strækning kunne overværes på nærmere hold end ved rene hastighedsløb. Talrige små klubarrangementer af denne art blev afholdt over hele verden, og af disse udvikledes efterhånden Moto-Cross des Nations, som efter krigen blev officielt anerkendt og fik sit eget reglement gennem F.I.M. Herefter har moto-cross taget et uhyre opsving overalt. I lande, der ikke selv bygger racer-maskiner, er moto-cross stærkt på vej til at blive mere populært hos publikum end de rene landevejsløb. Således har f. eks. Sverige kun ganske få rene hastighedsløb på landevej, medens der bydes køerne mulighed for deltagelse i et stort antal scrambles og moto-cross.

Der er dog også en krise på vej for moto-cross: Hastighedsløbene tabte deres betydning som sport for den almindelige kører i det øjeblik, da de kostbare specialmaskiner greb ind i kampen, specialmaskiner, som kun de færreste var i stand til at erhverve. Løbene tabte deres interesse for en stor del af industrien, da specialmaskinerne fjernede sig mere og mere fra seriemaskinernes udformning, og erfaringerne derfor ikke umiddelbart kunne overføres på serieproduktionen.

Krisen ligger for moto-cross deri, at kravene til maskinens og kørerens ydeevne øges så stærkt, at kun specialmaskiner har udsigt til resultat. Udformningen af de engelske og belgiske competition-modeller viser tydeligt den udvikling, der er ved at sætte ind. Det er lette specialmaskiner, hvor tyngdepunktet er anbragt relativt højt og langt tilbage, og hvor motorydelsen ved høj-

kompression og letmetalcyylinder er bragt meget højt op. Motorerne minder i deres karakteristiske træk allerede om de for slagge- og jordbaneløb almindelige speedway-motorer. Det er sprinter-motorer med høj specifik ydelse, egnet for den forholdsvis korte distance, som er nødvendig i moto-cross af hensyn til den store legemlige belastning af køren. God højde over jorden, lang afjedring på begge hjul, brede, løftede styr og sadelen anbragt højt er den udformning, strækningen kræver. Denne udvikling er — desværre — allerede så langt fremme, at en seriebygget sportsmaskine i dag knapt nok har udsigt til at gøre sig gældende. Et tegn herpå ses i den kendsgerning, at der ved det sidste Moto-Cross des Nations udelukkende anvendtes 500 cc maskiner med lette specialrammer, medens den dog egentlig mere bevægelige 350 cc maskine ikke mere bruges. Jeg har engang prøvet at beregne de nødvendige ydelser for en sådan strækning, for såvidt dette overhovedet er muligt, og jeg tror, at med de nuværende betingelser vil en let og godt affjedret 250er have mindst lige så gode chancer.

Moto-cross har utvivlsomt en chance for at blive den helt rigtige konkurrence for den seriebyggede sportsmaskine, men det er påkrævet, at betingelserne ændres. Fra at være akrobatik må deltagelsen i moto-cross igen blive kørekunst under ugunstige terrænforhold. Derfor vil det være nødvendigt at gøre forhindringerne mindre og strækningen længere. Det bør overvejes, om man ikke skulle indføre en hård kontrol med tilstanden efter løbet. Hvis moto-cross skal være et — velkomment og nødvendigt — bindeled mellem ren hastidessport og pålidelighedsprøver over lange afstande, forekommer en ændring af kravene i denne retning stærkt påkrævet. Denne ændring måtte snarest foretages, således at udformningen af de moto-cross-egnede sportsmaskiner kan ledes på det rette spor.«

Danmarks MotorUnions ekstraordinære repræsentantskabsmøde

Stenografisk referat fortsat fra forrige nr.

Kl. 14,00 fortsattes mødet, og man gik over til 4. punkt på dagsordenen: Valg af vicepræsident.

Dirigenten meddelte forsamlingen, at der fra bestyrelsen var indkommet et forslag, dateret 3. decbr. 1950, om, at vicepræsidentstillingen nedlægges, men at forslaget efter lovene ikke kunne behandles på mødet, idet der i lovene står, at forslag skal være indsendt inden 3 uger før repræsentantskabsmødet og senest 14 dage før fremsendes til repræsentanterne. Desuden indeholdt forslaget en lovændring, idet der ifølge lovene skal være en vicepræsident i unionen.

Hoffmeyer kunne ikke tiltræde forslaget.

Lymark, Rapid, spurgte, om der ikke i lovene står, at repræsentantskabet er højeste myndighed.

Cilius Nielsen spurgte, om forslaget ikke i anledning af, at det var et bestyrelsesforslag, kunne nyde fremme.

Dirigenten meddelte, at hvis man skulle følge lovene, kunne forslaget ikke nyde fremme, og at der ligeledes var blevet fremsat forslag om, at repræsentantskabsmødet blev udsat, men da heller ikke dette forslag var fremsendt indenfor den i lovene fastsatte frist, kunne det ikke vedtages.

Hoffmeyer jun., KMK, sagde, at forslaget om nedlæggelse af vicepræsidentstillingen var en decideret lovændring og protesterede imod, at forslaget gik igennem.

Dirigenten gav Hoffmeyer jun. ret i dette synspunkt og sagde, at forslaget ikke kunne behandles på mødet.

Cilius Nielsen fremsatte herefter forslag om, at mødet konstituerede en vicepræsident i tiden fra nu til det ordinære repræsentantskabsmøde i april, idet der indenfor det fastsatte tidspunkt fremsattes forslag om nedlæggelse af vicepræsidentstillingen på dette, således at man på det ordinære

repræsentantskabsmøde kunne vedtage lovændringen.

N. Westergaard støttede Cilius Nielsens forslag og foreslog, at Kaj O. Nielsen blev konstitueret som vicepræsident indtil det ordinære repræsentantskabsmøde.

Poul Rasmussen protesterede imod, at lovene ikke blev overholdt, men at man forsøgte at gøre, hvad der passede bedst i øjeblikket.

Hoffmeyer mente ikke, at Cilius Nielsens forslag var rigtigt gennemtænkt. Præsidenten var valgt, og der syntes på visse steder at være stemning for at nedlægge vicepræsidentstillingen, men når man så samtidig foreslog en jyde til at lede unionens daglige arbejde, var dette lidet velovervejet.

Vald. Pedersen mente, at det måtte være en fordel for unionen stadig at have en mand på stedet, og når man havde en sådan mand, som gennem mange år havde udført et stort og godt arbejde for sagen, kunne han ikke se, at det kunne være nogen fordel at få en jyde ind, og han foreslog derfor Hoffmeyer som vicepræsident.

Holm Madsen udtalte, at når han tidligere på dagen havde tilsluttet sig forslaget om, at præsidentvalget blev udskudt til april, var grunden den, at han forudså, at man skulle komme ud i den situation, man nu var i, og desværre havde det jo vist sig, at hans profeti havde slået til, og man var ikke kommet et skridt videre.

Cilius Nielsen sagde, at når han havde foreslået, at Kaj O. Nielsen blev konstitueret som vicepræsident indtil det ordinære repræsentantskabsmøde, var det netop for at undgå, at der blev spektakler. Han kunne ikke se, at det kunne gøre noget, at den foreslåede mand var en jyde, idet folk fra Jylland dog ikke var afskåret fra deres medmennesker, og de folk, der sad på kon-

toret, kunne jo nok klare det daglige arbejde i de måneder, det drejede sig om, så han mente ikke, at der skete nogen skade ved det.

Kai Boilesen delte ikke *Vald. Pedersens* frygt, men mente tværtimod, at der skulle unge mennesker med initiativ til, og han kunne ikke se, at det gjorde noget, at *Kaj O. Nielsen* boede i Jylland. Når *Hoffmeyer* blev vicepræsident, var det tildels, fordi han skulle hjælpe til på kontoret, men han mente, at tiden nu var inde til, at der kom unge kræfter til.

Vald. Pedersen havde ikke noget imod, at de unge mennesker kom til, når bare de havde forstand på at administrere, men hvis de skulle til, måtte der ryddes helt ud, og så måtte hele bestyrelsen gå med præsidenten i spidsen.

Roesgaard Kjær, *Aabenraa*, sagde, at de ældre nu måtte træde tilbage og lade de unge komme til, således at der blev gjort noget mere for motorløbene.

Kaj O. Nielsen udtalte, at han var blevet spurgt, om han mente, at han kunne være bekendt at modtage valg, og dette var jo en sag, som kun han selv kunne afgøre, men hvis han modtog valg, var det ikke for hans egen skyld, men for unionens.

Han sagde endvidere, at dirigenten var bestilt af D.M.U. og lønnet af den, og han kunne ikke forstå, at han holdt så stejlt på et forslag, som ønskedes sat igennem, at han bevidst holdt det tilbage. Det havde altid været kutyme, at bestyrelsen kunne stille forslag samme dag som mødet fandt sted. Endvidere kunne han oplyse, at *Hoffmeyer* ikke var valgt til vicepræsident, idet

afstemningen ikke havde været rigtig, så der var faktisk ingen vicepræsident i D.M.U.

Dirigenten meddelte, at han selvfølgelig havde været uvidende om, hvad kutymen har været i D.M.U., men da han havde de klare love liggende foran sig, måtte han holde sig til dem, og da der desuden var protesteret imod, at forslaget gik igennem, kunne han ikke se, at man kunne vælge *Kaj O. Nielsen* til vicepræsident.

Cilius Nielsen mente, at man nu kunne slutte diskussionen og gå over til afstemning om forslaget.

Dirigenten meddelte, at *Vald. Pedersen* havde foreslået *Hoffmeyer* til vicepræsident, hvorefter man kunne gå over til afstemning om *Vald. Pedersens* forslag.

Der blev afgivet 22 ja-stemmer og 146 nej-stemmer, således at forslaget om *Hoffmeyers* valg var forkastet.

Kaj O. Nielsen fastslog herefter, at man nu var klar over, at man ikke skulle have *Hoffmeyer*, så han foreslog, at stillingen blev holdt åben indtil det ordinære repræsentantskabsmøde.

Cilius Nielsen spurgte herefter dirigenten, om forslaget om, at *Kaj O. Nielsen* blev konstitueret som vicepræsident indtil det ordinære repræsentantskabsmøde, kunne nyde fremme, eller om stillingen skulle stå åben.

Poul Rasmussen mente ikke, at man kunne komme uden om lovene, og for øvrigt syntes han ikke, at det var godt at vælge en vicepræsident, der sad i Aalborg, til at lede unionens daglige forretninger, så han mente, at det ville være naturligt, at præsidenten overtog



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås fra kr. 46.55
Læderveste med stof og varmt pelsfoer 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, luffer, huer, hjelme, briller, køretæpper o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon NO 2536

den daglige ledelse indtil repræsentantskabsmødet i april.

Cilius Nielsen gjorde i anledning af Poul Rasmussens indlæg opmærksom på, at når man havde valgt en mand til dirigent, og dirigenten afgjorde, hvad der var lovligt, så måtte man holde sig til det, men da der var så stor stemning for, at der blev valgt en midlertidig vicepræsident i dag, mente han, at der i hvert fald skulle stemmes om Kaj O. Nielsens forslag om, at stillingen holdtes åben til april.

Efter forskellige indlæg udtalte *dirigenten*, at når Kaj O. Nielsen havde foreslået, at stillingen blev holdt åben til april, og når man inden den tid fremsatte forslag om, at stillingen blev nedlagt, mente han, at man skulle gå over til afstemning om Kaj O. Nielsens forslag.

Der foretoges derefter afstemning om, hvorvidt stillingen som vicepræsident skulle holdes åben indtil det ordinære repræsentantskabsmøde i april.

Der blev afgivet 148 ja-stemmer, og 20 nej-stemmer, og spørgsmålet om valg af vicepræsident er altså udskudt til april 1951.

Man gik herefter over til *femte* punkt på dagsordenen: Valg af formand for sportsudvalget.

Egon Nielsen ønskede ikke at modtage genvalg, for repræsentanterne fra Jylland var enige om at give Kai Boilesen deres stemmer, og han håbede, at de øvrige ville gøre det samme.

Cilius Nielsen meddelte, at Sjællands Motor Union havde haft møde i morgen, og man var enige om at stille sig bag ved Jyllands repræsentanter og stemme på Boilesen.

Vald. Pedersen foreslog Jens Rasmussen, København, som han vidste var en god motormand, som virkelig ville gøre noget for løbene.

Jens Rasmussen takkede *Vald. Pedersen* for tilliden, men som sagerne stod, ville han helst være fri og trække sig tilbage til fordel for Boilesen.

Kaj O. Nielsen udtalte, at han satte stor pris på Jens Rasmussen, og når man havde foreslået Boilesen, skyldtes det, at man mente, at når københav-

nerne i forvejen havde to repræsentanter i ledelsen, skulle jyderne også have to repræsentanter.

Herefter blev Boilesen enstemmigt valgt som formand for sportsvalget.

Kai Boilesen takkede for valget, idet han udtalte, at han selvfølgelig ikke havde ventet så stor tilslutning til sit valg, men han var glad for den tillid, der blev vist ham, og han ville forsøge på bedste måde at gøre sig fortjent til den og udføre sit arbejde på en måde, som alle kunne være tilfreds med.

Man gik herefter over til *sidste* punkt på dagsordenen: Eventuelt.

Børge Termansen, Nakskov, gjorde opmærksom på, at man i øjeblikket var i færd med at anlægge en god træningsbane i Nakskov, således at der kunne blive gjort noget virkelig effektivt for motorkørerne, og han gjorde opmærksom på, at man dernede ville være glade for, om også medlemmer fra andre klubber ville benytte banen.

Vald. Pedersen udtalte sig herefter om trials, og han henstillede, at der blev gjort noget mere for disse løb.

Herefter havde forskellige deltagere ordet, hvor de udtalte sig om de forskellige løb m. v., idet *Th. Eriksen*, Næstved, gjorde opmærksom på, at man også i Næstved har en udmærket træningsbane, som ville blive yderligere udbygget, og han meddelte, at hvis andre ønskede at benytte banen, var de velkomne.

Lymark havde modtaget et brev vedrørende redaktørposten, som skulle afleveres på repræsentantskabsmødet, hvilket brev blev oplæst.

Roesgaard Kjær kritiserede medlemsbladet, hvilken kritik blev imødegået af Poul Rasmussen.

Dirigenten meddelte, at der nu ikke var flere, der ønskede ordet, hvorfor mødet kunne hæves, og han foreslog, at man udbragte et leve for D.M.U., idet han udtalte håbet om, at det, der var blevet vedtaget i dag, måtte blive til gavn og glæde for unionen.

Mødet hævet.

— — —

Ved mødets afslutning motiverede Sv. Aa. Thomsen et leve for *Vald.*

Sæt kryds ved datoen!

Februar:

3. B.S.A. Klubben, stiftelsesfest.
Nimbus Klubben, Kbhvn., kostumefest.
Fyns Motor Sport, karneval.
Mk. Star, maskebal.
4. S.M.K., København, maskebal.
Nimbus Klubben, Kbhvn., fastelavnsfest.
S.M. Lolland-Falster, fastelavnsfest.
Glostrup og Omegns Mk., —
Harley Davidson Kl., —
Mk. København og Omegn, —
Nimbus Klubben, Aalborg, —
Frederiksborg Amts Mk., —
Mk. Scratch, —
Søborg og Omegns Mk., —
Fyns Motor Sport, tøndeslagning.
6. Harley Davidson Kl., klubaften.
Nimbus Klubben, Kbhvn., trial-instruktion.
Mk. Vestfyn, klubaften.
7. Nimbus Klubben, Aalborg, klubmøde.
10. Nimbus Klubben, Kbhvn., trial.
13. S.M.K. Dan, generalforsamling.
14. Mk. Star, øvelse.
15. Glostrup og Omegns Mk., diskussionsaften.
Mk. København og Omegn, torskegilde.
17. Midtsjællands Sports Mk., stiftelsesfest.
Mk. Scratch, fastelavnsfest for damer.
S.M.K. Dan, stiftelsesfest og karneval.
18. S.M. Lolland-Falster, generalforsamling.
Sundby Motor Klub, badetur.
20. Harley Davidson Kl., klubaften.
Holbæk og Omegns Mk., klubaften.
24. S.M. Odin, karneval.
Holbæk og Omegns Mk., øvelse.
25. Fyens Motor Sport, filmaften.
Mk. Vestfyn, trial.
- Msk. Slagelse, trial.
27. Nimbus Klubben, Kbhvn., filmaften.
28. S.M.U., filmaften.

Slut op om klubbernes arrangementer!

Hoffmeyer som tak for den store indsats han gennem mange år havde gjort for motorsporten, og som den yngre generation måske ikke i fuldt omfang var i stand til at vurdere.

Til slut bad Cilius Nielsen forsamlingen udbringe et leve for dirigenten, sagfører Copmann, der, som han sagde, vel nok havde haft en af dagens vanskeligste opgaver og havde røgtet sit hverv på udmærket måde.

Ved 15,30-tiden kunne repræsentanterne derefter gå hver til sit.

Sjællands Motor Union

Husk filmsaftenen onsdag den 28. februar. Billetter hos klubformændene.

JUSTITSMINISTERIETS MOTOR-SAGKYNDIGE MEDDELER

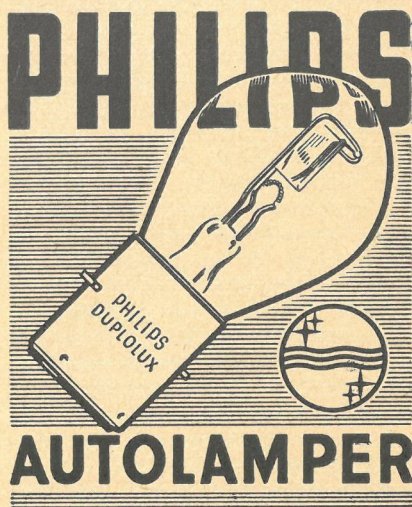
at der for nedennævnte motorcykler er fremlagt dokumentationer, der godtgør, at de opfylder betingelserne for at kunne godkendes med bagsæde, når dette anbringes passende langt fremme:

TERROT, model ETPC, 125 cm³,
MONARK, M 71, 125 cm³.

*

Motor-lommebogen

Den nye lommebog, som vi har omtalt i et tidligere nummer af »Motor og Sport«, kan nu leveres til medlemmerne under D.M.U. til en fordelagtig pris. Ved en særlig aftale med forlaget kan D.M.U.s sekretariat levere lommebogen til en pris af kr. 2,50.



FRA KLUBBERNE

Frederiksborg Amts Motorklub

Søndag den 4. februar afholder vi fastelavnsfest på Nødebo kro kl. 15,00. Der bliver tøndeslagning fra motorcykle og bil (medbring knippel). Efter tøndeslagningen spises den medbragte mad, og bagefter er der dans til Willy's musik.

Torsdag den 8. marts kl. 19,30 klub-aften på hotel »Kronprinsen«, Hillerød, med forevisning af interessante rejsefilm. Desuden vil vor klubmester Arne Lohmann Jørgensen fortælle os om sin deltagelse i Monte Carlo-løbet.

Reserver disse to dage for klubben og agiter for god tilslutning. Se iøvrigt det udsendte program. Aktive kørere med licens bedes omgående indsende dette ledsaget af kr. 5,00 for alm. licens og kr. 10,00 for banelicens til sekretæren, J. Ransdal, Tamsborgvej 1, Hillerød.

Fyens Motor Sport

FYNS MOTOR SPORT afholdt torsdag den 4. januar juletræsfest på Industripalæet, Odense, for 450 børn og voksne. Børnene fik som sædvanlig deres julegave og godtepose og balletinstruktør fru Palludan og hendes balletbørn underholdt med leg og opvisning. Ialt blev det en festlig og fornøjelig aften for børnene og vi takker vore medlemmer for deres medvirken til, at vi atter år har kunnet afholde en smuk juletræsfest.

Karneval afholdes den 3. februar i Næsbyhoved skov. Det er blevet en tradition for F.M.S. at afholde karneval fastelavnslørdag, og da det plejer at være den største fest, vi afholder, håber vi atter i år, at der må blive stuvende fuldt hus.

Tøndeslagning finder sted, ligeledes i Næsbyhoved skov, søndag eftermiddag den 4. februar med »motorkørende tøndeslagere«, men om disse fester har alle vore medlemmer fået direkte meddelelse inden dette blad er udkommet, ligesom den *filmsaften*, der bliver ar-

rangeret den 25. februar, er omtalt i samme meddelelse.

Vi håber, så mange som muligt af vor store medlemsstab vil slutte op om ovenstående arrangementer, så vi kan få nogle gode og fornøjelige timer sammen.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegn Motorklub

At vi har fået en sjællandsmester i trial i klubben, kan vi kun være stolte af. At det så samtidig bliver den mand, der har fortjent det, er vel ikke mere end rimeligt. Svend Vendelbak er kendt som en god kammerat, og en mere flittig mand til at møde op ved løbsarrangementer har vi ikke. Hjertelig tillykke med mesterskabet.

Husk sneorienteringsøvelsen. Alle er velkomne, også medlemmer fra andre klubber. Ring til Glostrup 725 og tilmeld jer. Navn og adresse og evt. tlf. nr. skal opgives. Der vil blive indkaldt til øvelsen med kort varsel.

Den 4. februar har vi fastelavnsfest. Kl. 14,00 mødes vi på den gamle fodboldbane i Solvang. Kl. 16,30 er der tøndeslagning for medlemmernes børn på »Siesta« i den lille sal. Mød op med alle børnene, så de rigtigt kan komme til at more sig. Der bliver lidt godter til børnene.

Kl. 20,00 er der bal og tøndeslagning for damerne på »Siesta« i den lille sal. Der kommer et godt orkester.

Husk at medbringe køller til hele dagen.

Den 15. februar har vi diskussionsaften. Mød op. Det er interessante aften.

Ordet — fotoalbum — siger det hele.
Gunnar s.

Holbæk & Omegns Motorklub

Tirsdag den 20. februar kl. 19,30 afholdes klubaften med damer på hotel Postgården i Holbæk. Film, underholdning m. v.

Lørdag den 24. februar afholdes kluborienteringsøvelse. Nærmere herom vil tilgå medlemmerne.

Harley Davidson Klubben

Tirsdag den 27. decbr. afholdt klubben sin julefest, og den forløb som enhver H.D.K. fest gør, nemlig stor tilslutning, fin stemning, alt i alt en rigtig H.D.K. fest.

Som du allerede har fået meddelelse om, afholdes klubbens fastelavnsfestude i Ørholm søndag den 4. febr. kl. 10.

Vore klubaftener i februar bliver tirsdag den 6. og tirsdag den 20., begge ude i Vanløse kl. 19,30.

Angelo. Kastrup 1913.

Midtsjællands Sports Motorklub

25 års stiftelsesfest afholdes den 17. februar på hotel Postgården i Ringsted. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne, som bedes møde talrigt op, så vi kan få en festlig aften.

Husk at indbetale kontingentrestancer til kassereren. P. b. v.

C. E. Godtfredsen.

Motorklubben »København og

Omegn«

Søndag den 4. februar har vi fastelavnsfest på Dragør Strandhotel. Tøndeslagning for køretøjer, hvor det bedst pyntede køretøj og udklædte rytter får en ekstra præmie, desuden 1 tønde for børnene, 1 for damerne og 1 for herrene.

Vi starter fra Rådhuspladsen ved fordudstillingen kl. 10,30 fm. Bussen starter samme sted og kører lige til hotellet hvert kvarter. (Husk frokostpakken).

Torsdag den 15. februar kl. 19,00; torskegilde (kun for herrer), blå sal, Gimle. Anmeldelse senest mandag den 12. februar til Taga 4180 og 324 u. Prisen bliver kr. 6,50 pr. kuvert.

Klubben fejrer i år 10 års stiftelsesfest med spisning på Gimle, prisen bliver kr. 10,00 pr. kuvert. Det er onsdag den 21. marts, dagen før skærtorsdag, så der bliver 2 helligdage til at hvile ud i. Sæt allerede nu et kryds ved datoen.

K.-A.

Motor Klubben »Scratch«

Tirsdag den 16. jan. havde vi sammenkaldt til filmsaften med kaffebord og kammeratligt sammenvær, det var

et par interessante timer, vi havde sammen med hr. Berg fra Caltex Oil A/S, der indledte med et lille orienterende foredrag om oliens fremkomst, de første primitive borer og senere de moderne boretårne på indtil 70 m højde, hvordan olien pumpedes igennem flere hundrede km lange rørledninger til raffinaderierne og udskibshavnene. Derefter så vi nogle af selskabets pragtfulde farvefilm. Til slut fik vi »Mit livs historie« fortalt af en Jeep. Der var stor begejstring for filmene hos de fremmødte, og de, der ikke var med, er gået glip af noget virkeligt godt. Vi kan roligt anbefale andre klubkammerater at se filmene.

Ved kaffebordet fik klubben af fru Ketty Nielsen overrakt en pokal, skænket af Caltex service, Roskilde, i forbindelse med Caltex Oil A/S.

Formanden takkede for den smukke pokal og takkede Caltex service, Roskilde, for den smukke tanke, derefter gik pokalen rundt til alles beundring og vi sad og sludrede en times tid, hvorefter vi sluttede, og alle var enige om, at vi havde haft en dejlig aften.

Husk nu, at vi den 4. februar slår katten af tønden på dyrskuepladsen kl. 14, og når katten er faldet ned, kører vi ud til Axel kromand og drikker kaffe med rigtig mange boller til. Den 17. februar er der fastelavnsfest med tøndeslagning for vore damer på Fjordvilla kl. 20.

Mød nu op og vis at der endnu er rigtige »Scratch'ere« til, som kan og vil gøre noget for klubben. P. S.

Motorsportsklubben »Slagelse«

Klubben har afholdt sit klubmesterskabstrial i Kirkerup ved Slagelse. Sjældent er de deltagende køretøjer og kørere blevet udsat for lignende prøver, som tilfældet var her. Der blev kørt på fire meget krævende etaper. De foregående dages frost og sne havde skabt et næsten ufremkommeligt pløre, der nogle steder var en halv meter dybt. De mange interesserede tilskuere fik flere nervepirrende situationer at se, f. eks. når bilerne forsvandt i vand.

Resultaterne blev: Biler: 1. Alf Jensen, Ford, 385 points. 2. Børge Clar-

skov, Ford, 355. Motorcykler solo: 1. Børge Eriksen, A.J.S., 385, 2. Willy Jensen, N.S.U., 355. Motorcykler med sidevogn: 1. Chr. Rasmussen, Nimbus, 400.

Klubben afholder trial den 25. febr. med hovedkontrol på Mullerup kro. Der køres over fem etaper, som alle er beliggende i nærheden af kontrollen. Propositioner vil blive tilsendt samtlige klubber under D.M.U.

N.B. Efter henstilling fra klubbens tidligere kasserer, Josef Kühnell, skal det herved oplyses, at han er udtrådt af bestyrelsen, da han ikke ønskede at fortsætte.
E. M.

Motorklubben »Star«

Medlemmerne erindres herved om maskeballet i restaurant »Cleyton« lørdag den 3. februar.

Billetter fås hos bestyrelsen eller telf. RØ 1666.

Nu er vi atter i gang med orienteringsøvelserne, der er ret god deltagelse; men vi skal have mange flere med. Reserver allerede nu disse datoer, hvor vi afholder øvelser i forårssæsonen:

Onsdag den 14. februar. Lørdag den 10. marts. Lørdag den 5. maj.

Medlemmer fra andre klubber er hjertelig velkommen til alle vore arrangementer.

P. b. v.

J. R. J.

Motorklubben Vestfy

Lørdag den 13. januar afholdt vi nytårsfest, der var god tilslutning, ca. 175 var mødt.

Kl. 19,15 bød formanden velkommen, og derefter begyndte fællesspisningen af medbragt madkurv. Under spisningen var der forskellig underholdning, fællessang og prolog, »Årets erindringer«, som blev oplæst på en fornøjelig måde af A. Scharfe, Knarreborg. Der var også præmieuddeling, men desværre manglede der en del præmietagere. Derefter var der kaffebord, og så blev der spillet op til dans af »Stoffers orkester«, og stemningen var god. Kl. ca. 22 kom pølsemanden »Frederik« fra Odense med sin pølsevogn og den vakte jubel. Senere var der pakkefest, som der var

god tilslutning til. Fru I. Andersen, Gelsted, sang en solosang, hvor vi fik et lille hip allesammen; den var god. Sidst på programmet var der ballondans, og den heldige vinder fik en præmie. Jeg tror godt, at vi kan sige, at helt igennem var det en vellykket fest.

Vi minder om medlemsmødet første tirsdag i februar. Mød talrigt op, da det er gode og fornøjelige film, der bliver vist og vi håber på en god aften.

Sekretæren.

Nimbus Klubben, København

Ved vor første filmsaften i det nye år, som fandt sted tirsdag den 16. januar, var der fin tilslutning, men filmene var ikke så vellykkede som beregnet (vi havde ikke selv haft lejlighed til at vælge disse film). Næste gang, det bliver den 27. februar kl. 20, skal det blive bedre, idet vi da vælger filmene selv, bl. a. Klubfilmen, som mange af vore nye medlemmer endnu ikke har set og desuden nogle morsomme film for børnene.

Den 3. februar har vi karneval, der må vi alle med. NB. Husk næse, maske eller skæg, eller allerbedst, lav selv en morsom dragt.

Den 4. februar tager vi til Buddinge kro, hvor fastelavnsfesten løber af stabelen, vi begynder først kl. 12, da vi jo sikkert kommer lidt sent hjem aftenen før.

Den 6. februar er der instruktionsmøde til trial på Gimle, blå sal, kl. 20, og der må vi se alle medlemmer, som kan og vil støtte os som kontroller, vi skal bruge ca. 100 i år. Køerne må huske at forny deres licens.

Den 10.—11. februar nat- og dag-trial. Start fra Tureby kro kl. 20 lørdag.

På given foranledning skal vi rette en meddelelse fra forrige nummer, hvor vi opgav at Karlo Hansen havde været formand i 18 år, det stemmer ikke, det er 14 år som formand og 4 år som bestyrelsesmedlem.

P. b. v.

Børge Hansen.

Nimbus Klubben, Aalborg

Nimbus - Klubbens juleorienteringsøvelse fra »Karolinelund« lørdag den 16. dec. 1950 fik en mægtig succes. Der

startede 25 deltagere fra de to Ålborg-klubber, og når man tager de spejl-blanke veje i betragtning, er det næsten umuligt at tænke sig, at det kunne afvikles uden uheld. Men heldigvis gik det godt og der blev kørt blændende i alle 3 klasser.

Bl. a. gennemførte i autoklassen: Ejnar Kjær, N.M.S., Gunnar Velløv, N.M.S., Erik Madsen, N.K.A. — Sidevognsklassen: Gunnar Madsen, N.K.A., N. O. Jensen, N.M.S., Aksel Jensen, N.M.S. og Osc. Madsen, N.M.S. — Soloklassen: Ejler Svendsen, N.M.S., Roden, N.M.S.

Ved henvendelse til motorsportens velyndere var der samlet 105,00 kroner ind, således at man kunne få råd til nogle fine gaver til de gennemførende deltagere i form af julegæs, ænder m. v. Vi benytter lejligheden til at takke de ædle givere og håber, at denne juleøvelse kan blive en årlig tilbagevendende begivenhed.

Damernes juletræ for klubbens børn blev atter i år særdeles vellykket, ligesom festen om aftenen for medlemmerne med damer fik en fortjent succes og et klækkeligt overskud, som damerne selv gemmer til et bedre formål og ikke, som sidst, giver det til klubbens kasserer, der med et bredt grin stak dem i klubbens kasse. Næh, vore damer er blevet klovere.

Vi minder om fastelavnsfesten den 4. februar og klubmødet den 7. februar, hvor vi venter at se alle medlemmerne.

For Bestyrelsen

B. J.

Sports Motor Klubben »Dan«

Klubaftenen hos Bob den 18. januar fik et fint forløb, trods den ringe tilslutning. De, der var med, fik en hyggelig aften. Klubbens halvårslige *generalforsamling* afholdtes tirsdag den 13. februar kl. 19,30 præcis i BOBs lokaler, Søndergade 10, Nakskov. Dagsorden iflg. lovene: Eventuelle forslag, der ønskes optaget på dagsordenen, bedes indsendt til formanden, H. Jørgensen, Reventlowsgade 2, Nakskov, senest fem dage før generalforsamlingen.

Klubbens *stiftelsesfest* afholdes lørdag den 17. februar kl. 20 pr. i »Den borgerlige Forening« i Svingelen, Nak-

skov. Alle deltagerne skal denne aften møde maskerede (mindst en halvmaske), og der udsættes en præmie til den mest komiske. Der bliver præmiedans og solistoptræden; nærmere meddelelse om festen er iøvrigt udsendt til alle medlemmer under L.F.M.U.

Bestyrelsen håber, at medlemmerne i stort tal vil møde op til festen og tage mange flere venner og bekendte med, end de plejer.

B. T.

Sports Motor Klubben

»København«

Juletræsfesten, som afholdtes i Kar-nappen den 6. januar, blev en rigtig fest for børn og voksne, der var mødt fuldtalligt op. Der var stemning fra starten, dette sørgede musikerne og Tribini for. Nissefamilien sørgede for julelege, uddeling af godteposer, Mester Jakelteater m. m.

En børnemotorcykle, som Egon Walther havde monteret, var alle drengenes drøm, men ved lodtrækningen var det en pige, der vandt gevinsten. Derefter var der bal for voksne til kl. 1. Festudvalget havde fortjent festens gode forløb.

Husk fastelavnsfesten på Jægerkroen den 4. februar. Vi samles på Toftegårds plads kl. 10 og kører i samlet trop til Jægerkroen.

Vi vil som sidste år forsøge at få en turistbil til at køre for familie og pårørende. Hvis dette ikke lykkes bedes alle om at undersøge D.S.B.-rutebiler-nes afgang fra Valby station.

Medlemmer under D.M.U. er velkomne.

Program for dagen: kl. 10 samlet start fra Toftegårds plads, kl. 11,30 fællesspisning på Jægerkroen, kl. 13,00 tøndeslagning for herrer, kl. 14,00 tøndeslagning for damer, kl. 15,00 tøndeslagning for børn, derefter pause. Kl. 16,00 ringridning.

Der er præmie til den mest komiske rytter og cykle, så mød udklædt!

Husk at medbringe madpakke og køle. Præmie til kattekonge og stavkonge samt Sørensen to udsatte vandrepræmier til klubbens medlemmer.

Vel mødt til fastelavnsfesten.

S. W. Taga 6139 v.

Sportsmotorklubben »Lolland-Falster«

Søndag den 4. februar lægger vi ud med fastelavnsfest ved Guldborg Færgesgård. Tøndeslagning og derefter festlig sammenkomst. Vi medbringer madkurv og så mødes vi alle kl. 14,00.

Søndag den 18. februar ordinær generalforsamling på hotel Ritz, Nykøbing, kl. 14,00. Dagsorden iflg. lovene og vi håber at alle medlemmer kommer, så vi kan få talt ud om klubbens arbejde i den kommende sæson, så arrangementerne kan blive udtryk for alle medlemmers ønsker.

Vi opfordrer alle medlemmer til at bære klubbens emblem.

Hilsen

Bestyrelsen.

Sports Motorklubben Odin

Juletræsfesten 3. juledag blev en dejlig aften, der var mødt godt 100 børn med forældre samt en del andre gæster, så alt i alt blev det en god fest. Børnene fik både gaver og godter, der var julenisse og dans for børnene til kl. 9. Derefter tog de voksne fat, og først kl. 1 sluttede festen og alle var inde på at det havde været en god aften.

Klubbens berømte karneval finder sted den 24. februar på Skandia og vi lover medlemmerne at det skal blive det helt store sus. Reserver allerede nu aftenen, det skal blive en rigtig S.M.O. fest. Der vil blive forskellige overraskelser og dans til morgenstunden.

Fastelavnsfest afholdes den 4. marts kl. 14,30 i Røde Hus, der bliver fælles kaffebord og derefter slås katten af tønden, der bliver 3 tønder, 1 for børnene, 1 for damerne og 1 for mændene, og vi skal rigtig vise os, vi skal nemlig køre på knallert. Medlemmer, der er ejer af sådanne luksuskøretøjer, stiller dem til rådighed. Tilmeldelse må gerne ske til Dines telf. 9308.

Desuden afholder vi stor præmieuddeling og fest med efterfølgende bal den 24. marts 1951 på Skandia. Det vil blive en aften ud over det almindelige, idet vi skal møde med medbragt madkurv, men derom faar I nærmere meddelelse. Reserver dog allerede nu aftenen.

Klubben har fået tildelt to løb på Odense stadion, og derudover kører vi jo også i Fangel. Der vil således blive lejlighed til at køre i Fangel både for vore begyndere og også vore dygtige sidevognskørere.

Fox.

Sundby Motor Klub

Søndag den 18. februar er der badetur — kun for herrer. Vi mødes kl. 9 foran Frederiksberg svømmehal. Bag efter samles vi til et par snitter og et glas øl på et hyggeligt sted. Der bliver måske anledning til en pot kegler.

Kassereren minder om, at det nye kontingent er forfaldet, og da klubben fattes midler, bedes kontingentet snarest indbetalt til kassereren.

P. k. v.

B. S. P.

Søborg og Omegns Motorklub

Fastelavnsfest afholdes på Emdruplund kro den 4. februar kl. 11 med tøndeslagning for damer og for kørere på motorcykle samt ringridning, plankekørsel m. m. — Husk denne dag at pynte køretøjerne. Der er præmie til den pæneste og bedst pyntede. Der afsluttes med fællesspisning af medbragt mad; præmieuddeling ved påfølgende kaffebord.

Til S.M.U.s jubilæum i Lorry den 14. marts skulle vi gerne møde så mange som muligt, så ring omgående og bestil billetter. Prisen er 25 kr. pr. par.

I februar måned afholdes en orienteringsøvelse. Nærmere i klublokalet.

Pakkefesten i Erik Bøghs alle var godt besøgt og varede til kl. 2 nat. Den gav et pænt overskud til kassen; »Niels smilte«. Ved frokostbordet talte motorforhandler Axel Wang Hansen for det gode kammeratskab i klubben og udtalte, at medlemmerne ved at møde, når klubben kalder, giver bestyrelsen lyst til at lave noget, og dette giver sammenhold.

En tak til festudvalgsformanden Hiligsøe for det strålende arrangement og ikke mindst tak til fru og hr. Rasmusen, der gør alt for, at kammeraterne skal befinde sig godt.

Egon. Tlf. Søborg 126.

MOTOR - MARKEDET



København

MOTORTØJ REPARERES

og omforandres, *Buntmager K. H. ANDERSEN*,
Blågårdsgade 44 kld. — Tlf. Nora 6219

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

Eiler 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

Triump-Zündapp Specialværksted

Harley Davidson Reserve dele-Udstyr

AABO-MOTOR

Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628

Motorcykleværksted . Reserve dele

Olje . Udstyr . BSA Køreskole

Odense

A. J. S. Odense

MATCHLESS — JAMES

HERMAN LARSEN

Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

— **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

Danmarks Motor Union: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen*, Vasbygade 54, Kbhvn. SV. Tlf. Eva 5068.

Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.

Fyens Motor Union: Formand: kørelærer *Arnold Nielsen*, Torvet 27, Bogen. Tlf. 415.

Sekretær: *Aage C. Nielsen*, Møgeløs 10, Odense. Telf. 8967.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Kaj O. Nielsen*, Dannebrogsgade 52, Aalborg. Telf. 6762.

Kasserer: *Peter Frarck*, Absalonsgade 2, Silkeborg.

Lolland-Falsters Motor Union: Formand: *Anton Hansen*, Maribovej 35, Saxkøbing. Telf. Saxkøbing 4520.

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

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

Redigeret af John Zenth

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.

Aflleveret til postvæsenet den 1. februar.

*Kører — eller ikke kører
aktiv — eller mindre aktiv*

**Så bør De være MEDLEM af en klub under
Danmarks Motor Union**

Vær med til at styrke og gavne *motorsagen og motorsporten!*
Vær med i det raske, fornøjelige og afvekslende klubliv!
— — og saa får De »Motor og Sport« *gratis* hver måned!