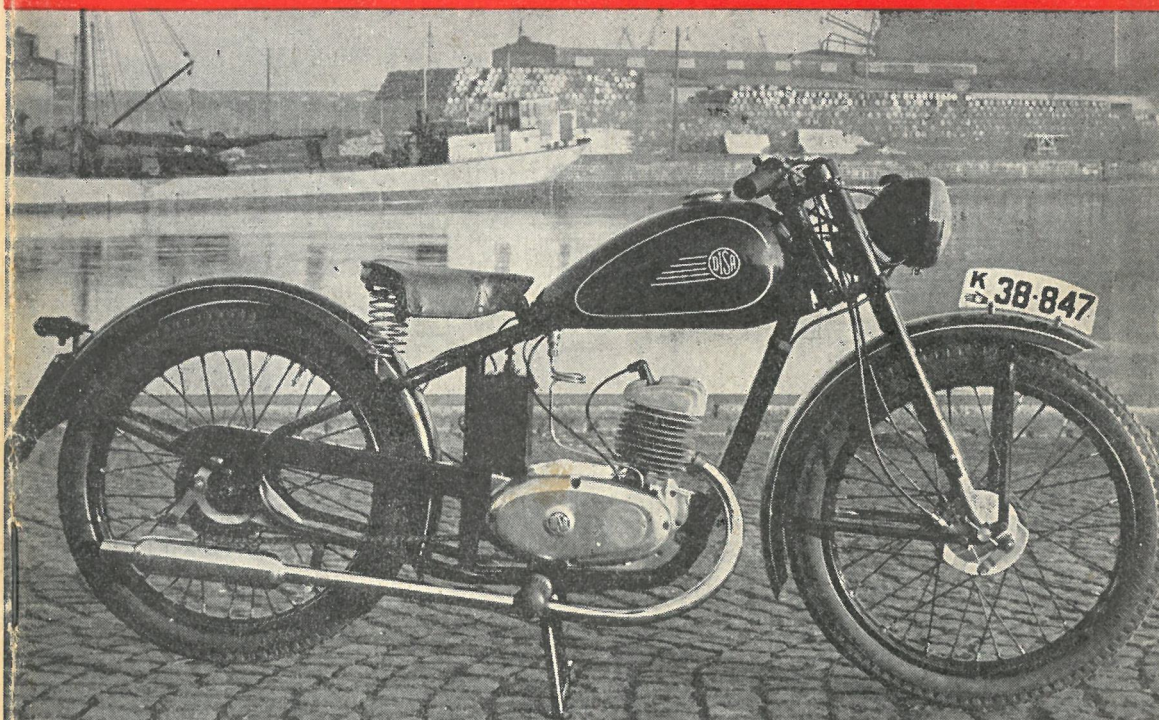


MOTOR OG SPORT

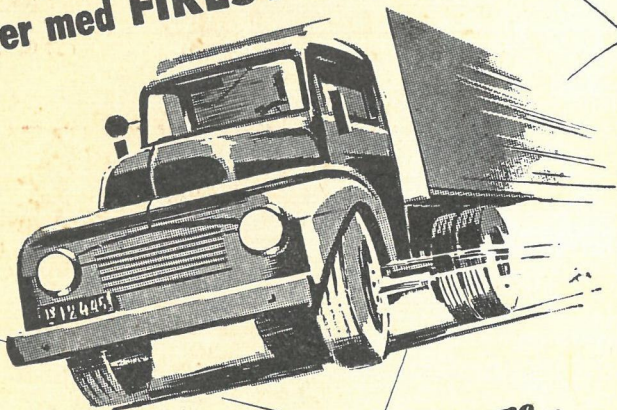
UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Den danske Disa-motorcykle, der vil blive forsynet med en opsigtsvækkende nykonstrueret verdenspatenteret motor. — (Se artiklen inde i bladet.)

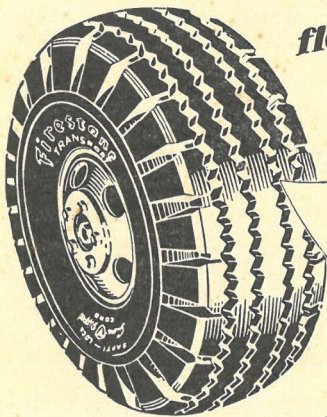
1 KR

kører De med underskud
eller med **FIRESTONE**



flest kilometer

pr.krone...

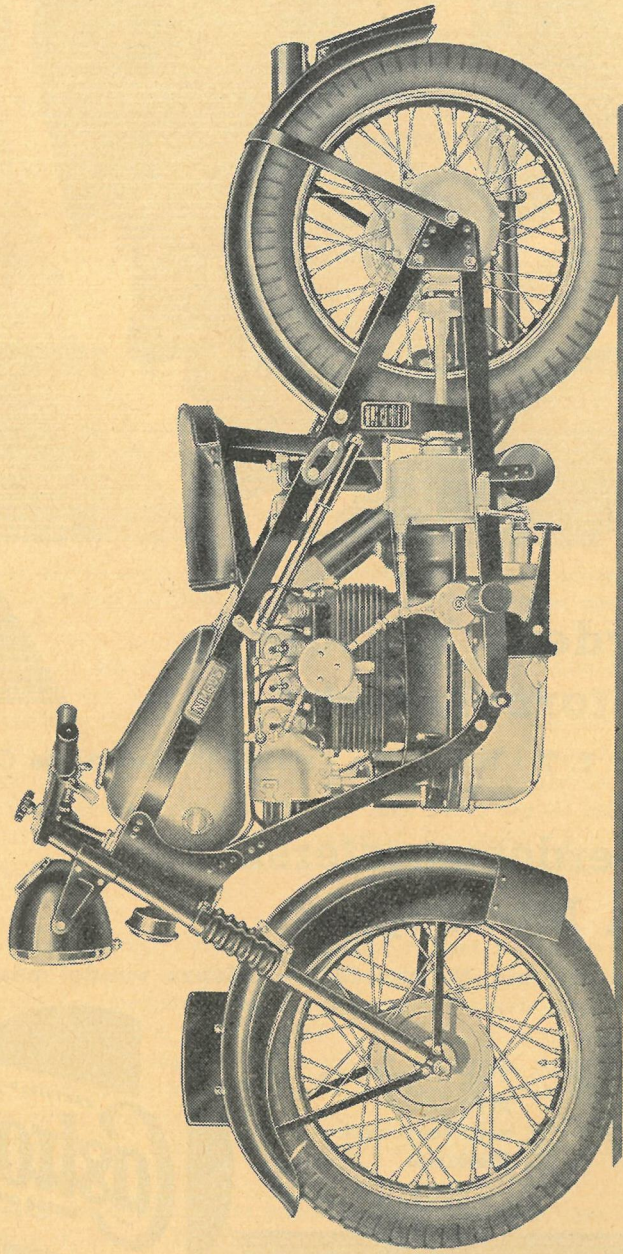


Paa vognens udgiftskonto er autogummi en vigtig post - for på den kan der spares penge, hvis De bruger de rigtige dæk. Køb Firestone dæk, de giver flest kilometer pr. krone og er verdensberømte for sikkerhed

Firestone

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S, KØBENHAVN, ODENSE

NIMBUS



FOR LANG VORT NYE ILLUSTREREDE KATALOG TILSENDT

AKTIESELSKABET FISKE & NIELSEN • KØBENHAVN F • TELF. FASAN 5301



Verdens haardeste Motorcykleløb

Senior T. T. - Isle of Man - vundet 26 Gange paa CASTROL

4 Verdensmesterskaber paa Motorcykle

Grand Prix de Nations 1950 — Monza vundet paa Castrol.

Følg Eksperterne —
brug den
»selvrensende«
Motorolie



C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1951

APRIL

6. årgang

Foran et nyt forår...

Nogle få dage efter at disse linier når frem til MOTOR OG SPORTs læsere, slår *Forum* sine porte op for den første motorcykle-udstilling i 18 år. 18 år er præcis kørekort-alderen, så de, der var spædbørn, da den sidste udstilling fandt sted, kan nu stå med et kørekort i hånden ved denne motorcykle-udstillings åbning. De, der var med til at arrangere den sidste udstilling som mænd i deres bedste alder — måske tilmed unge, sprælske og rebelske — de er nu ældre, halvtrætte og halvt-mismodige mænd ... hvis da ikke netop motorkøretøjet har holdt dem unge og begejstrede.

Men de har i og for sig grund nok til at føle sig trætte og gamle — hvis de altså gør det — for i den grad kan myndighedernes besværligheder, trakasserier og importbegrænsninger give dem grå hår. Kampen for tilværelsen har været mere end broget nok for dem, for det har været en evig kamp mod importreguleringer og -begrænsninger. Og det er vel sikkert, at det ikke er under de allerbedste auspicer denne motorcykle-udstilling afholdes. Men hvem ved — måske når det ser allermost trist og gråt ud, er foråret nærmest. Det gælder blot om ikke at tabe modet og humøret og troen på, at der er lys at skimte forude.

— — —
Inden for Danmarks Motor Union går arbejdet fortsat sin støtte gang. Store og rige arbejdsfelter i mange retninger vil fortsat kalde på ledelsens arbejdskraft og indsats, til gavn for medlemmerne. Siden læserne fik det sidste nummer af MOTOR OG SPORT ihænde, har vi således endnu en gang foretaget en henvendelse til regering og rigsdag i et meget vigtigt spørgsmål, som gøres til genstand for omtale andetsteds i bladet — og vi kan forsikre vore medlemmer for, at det ingenlunde bliver den sidste henvendelse, vi fra D.M.U.s side foretager til regering og rigsdag, når det gælder om at bedre og mildne kårene for medlemmerne, de motorkørende.

En uges avisudklip fra over et halvt hundrede dagblade spredt over hele landet viser, at de problemer, som D.M.U. går ind for, interesserer i endog meget vide kredse af befolkningen.

Inden for to af vore store landsdelsunioner har der fundet formandsskifte sted i dette forår. Dygtige og ansete mænd med fremsyn og udsyn er blevet sat i spid-

sen for de levende og talstærke unioner på Fyn og på Sjælland og er rede til at gøre et stort og ansvarsbevidst arbejde for at føre unionerne endnu videre frem, gøre dem større og stærkere i deres samarbejde med Danmarks Motor Union.

Jo, der er forår i luften! Slut derfor op omkring Danmarks Motor Union, agiter blandt venner og bekendte for at få dem til at melde sig ind i en af de mange klubber under D.M.U. — og fortæl dem om de mange fordele, de opnår derved!

Vel mødt til foråret - - - under D.M.U.

CARSTEN MEYER PETERSEN.

Hvordan motortransporten kunne spare 20 millioner kr. om året — og få meget bedre kørsel!

Danmark importerede 525 mill. liter benzin i 1950.

Den samlede import af benzin til Danmark udgjorde i 1950 ca. 525 mill. liter. Det er 6 pct. mere end i 1949.

Da den indførte benzin af »valutamæssige« årsager holdes nede på en meget »dårlig« kvalitet, nemlig på oktantalet 70—72, har »Motor og Sport« forsøgt at opstille et regnestykke over, hvor meget landets motortransport kunne spare, hvis man i stedet for anvendte en til den nuværende motorpark bedre egnet benzinkvalitet. Der skal dog straks gøres opmærksom på, at den nuværende benzin rent teknisk set ikke på nogen måde er dårlig, den er blot ikke så velegnet som langt den største del af de nuværende vognejere kunne ønske det.

Udregningerne baseres på den kendsgerning, at der i øjeblikket er indregistreret ca. 115,000 personbiler og ca. 60,000 vare- og lastbiler m. v. i Danmark.

Af dette antal er ca. 65,000 personbiler af årgang 1936 og nyere dato, det svarer til 56½ pct. og ca. 40,000 — eller ca. 67 pct. — af last- og varebilerne er af tilsvarende nyere årgang, fra 1936 og fremefter.

Når årgang 1936 er anvendt som skæringstermin, skyldes det, at biler af

denne årgang og nyere med fordel vil kunne anvende den bedre benzin af f. eks. oktantal 78—80, og jo nyere bilerne er, des større vil fordelene være ved at anvende en sådan benzin. Det kan eksempelvis anføres, at den gængse benzin i Amerika i øjeblikket har et oktantal på omkring 84.

Da man må have lov at regne med, at de nyere biler kører 2—3 gange så meget som de ældre biler, anvendes langt mere intensivt — det viser tilgængeligt rundspørge — kommer man til følgende resultat: Af den importerede benzinmængde har parken af de nyere lastbiler anvendt de ca. 320 mill. liter benzin, idet lastbilgruppen forbruger mindst de ¾ af landets totalforbrug, og gruppen af nyere personbiler har anvendt ca. 88 mill. liter benzin, tilsammen 408 mill. liter. Forbruget for de ældre grupper fordeler sig således: De ældre lastbiler 80 mill. liter og de ældre personbiler 36 mill. liter — men det er iøvrigt ikke denne gruppe, vi skal beskæftige os med. Vi skal fastholde de 408 mill. liter, som er forbrugt af de nyere modeller. Dette kvantum kunne have været ca. 10 pct. mindre, idet en mere velegnet benzin, altså en benzin med et højere oktantal, gennem-

BOSCH

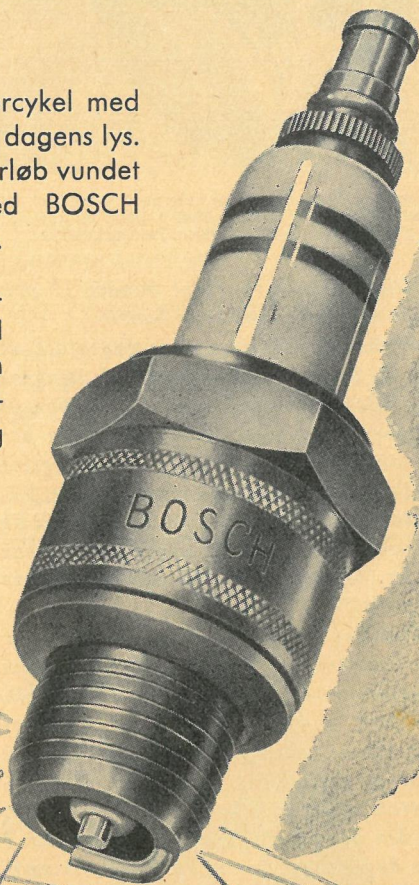
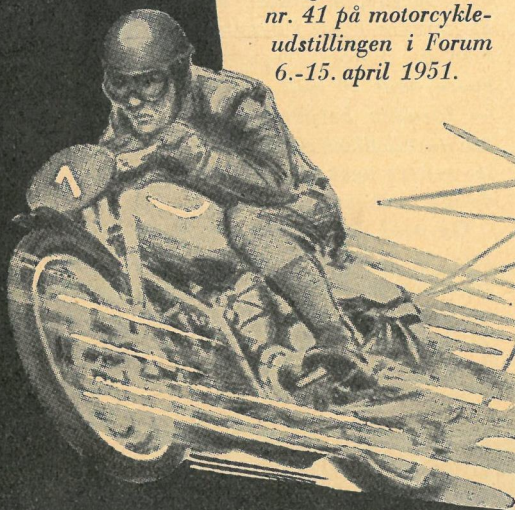
Motorcykle tilbehør



1896 så den første motorcykel med BOSCH magnet-tænding dagens lys. Siden er et utal af motorløb vundet og rekorder sat med BOSCH udstyr på motorcyklen.

Også i hverdagens kørsel opfylder BOSCH 100 % de krav, den kritiske motorcyklist stiller til pålidelig tænding og godt lys.

*Besøg BOSCH stand
nr. 41 på motorcykle-
udstillingen i Forum
6.-15. april 1951.*



BOSCH

*-den uovertrufne
kvalitet*

AKTIESELSKABET MAGNETO, JAGTVEJ 155, KØBENHAVN N. TELEF. C. 7716

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



Så mishandlede bliver stemplerne i mange af de nyeste og bedste danske biler i løbet af kort tid takket være en for dårlig benzinkvalitet.

snitligt ville have givet mindst 10 pct. flere kilometer pr. liter benzin.

Praktiske erfaringer har godtgjort, at der vil kunne køres 10—15 pct. længere pr. kilometer med den bedre benzin sammenlignet med den i øjeblikket her til landet importerede benzin, alt efter hvilken kompression de forskellige bilmotorer har — vi vil her holde os til de 10 pct. — der er jo en udpræget tendens til at forhøje kompressionen i de nyere bilmodeller år for år.

Idet der gøres opmærksom på, at der i ovenstående beregninger hele tiden snarere er regnet for lavt end for højt, kommer man altså til det resultat, at der kunne være sparet et forbrug på godt 40 mill. liter på eet år. Totalimporten af benzin kostede ca. 140 mill. kr. Da den bedre benzin vil være ca. 1 øre dyrere pr. liter at indkøbe, vil merudgiften til erhvervelsen af den bedre

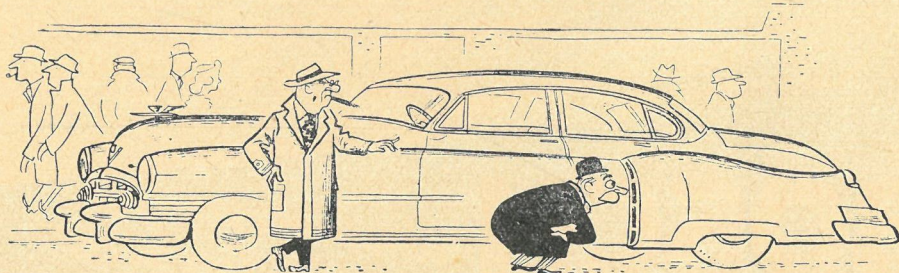
benzin udgøre knap 5 mill. kr., medens besparelsen ved at indføre de ca. 40 mill. liter mindre andrager ca. 10 mill. kr., vil besparelsen i udenlandsk valuta blive ca. 5 mill. kr. eller ca. 3 pct. af totalbeløbet til importen. Dette vil betyde det samme som 10 dages gratis kørsel for hele Danmarks motorpark.

Nu er 5 mill. kr. vel ikke nogen stor besparelse på Danmarks samlede importbudget, men i en tid, hvor det gælder om at spare på alle leder og kanter, må også 5 mill. tages med i overvejelserne. Og det så meget mere, som den nuværende ringere benzin betyder, at mange af de nye biler, og det er jo dem, der kører mest, næsten hver måned må på værksted for at have rensset motoren, specielt ventilerne, for sod. Dette betyder ekstra udgifter og overflødige »liggedage« for alle nyere biler, hvis formål er at opfylde et stort transportbehov.

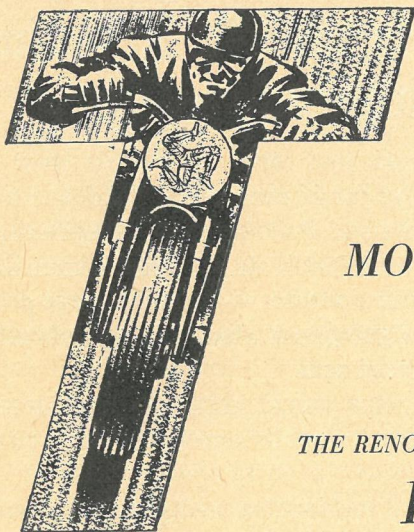
Den gennem den forbedrede benzin formindskede benzinimport vil ganske vist betyde, at staten vil få 16,4 mill. kr. mindre hjem i benzinafgift om året, men da motortransporten samtidig vil spare over 20 mill. kr. i driftsudgifter — foruden betydelige værkstedsudgifter — vil disse mange millioner for eler senere også slå igennem i det almindelige omkostningsniveau!

Og også det gælder det jo for enhver pris om at holde nede. Det har jo været regeringens — og den samlede rigsdags — hovedpine de sidste måneder.

Carsten Meyer Petersen.



En sagkyndig ser på »Dollargrin«.



RENOLD

MARK 10

MOTORCYKELKÆDER

ENEREPRESENTANT FOR

THE RENOLD AND COVENTRY CHAIN CO. LTD.

E. T. GREW

RADMANDSGADE 43 · KBHVN. N. · TELF. ÆGIR 700

Større motor-energi...

ERGO

ENERGOL

MOTOR OIL



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

Danmarks Motor Union går til regering og rigsdag med kravet om effektiv grusning og stop for benzinprisstigninger

Flere artikler i det forrige nummer af vort medlemsblad har været genstand for omfattende citater og diskussioner rundt omkring i den danske presse.

Det gælder således først og fremmest den artikel, hvori jeg rejste kravet om at låse benzinprisen fast for at undgå yderligere prisstigninger på benzinen, navnlig for udefra kommende konjunkturstigninger. Dette krav var da også så indlysende rigtigt, at det ikke var vanskeligt at vinde sympati for det i vide kredse. Vil man have pristallet ned, må dette være een af vejene. Samtidig skulle en sådan fastlåsen af benzinprisen naturligvis tage sigte på at undgå yderligere beskatnings-aktioner mod det ømfindtlige produktions-apparat, motorkøretøjet.

At noget parti under de langstrakte økonomiske forhandlinger på rigsdagen, der har strakt sig over måneder, kunne finde på at komme med forslag om at beskatte benzinen med 5 ekstra ører, således som det, mens disse linier skrives, nævnes, var vist ikke ventet blandt sundttænkende mennesker. Thi dette vil uvægerligt have en yderligere pristaltsstigende tendens til følge. Og at en sådan pristaltsstigende tendens tilmed er **provokeret på hjemmemarkedet**, gør kun det hele endnu mere absurd, så

man med rette må spørge: Hvor er den sunde sans henne i al denne forvirring? Politikernes pligt og bestræbelser skulle da så sandelig være den stik modsatte — **nemlig at søge prisstigningerne standset, og pristallet bragt ned.**

Kun meget kortsynede og motorfjendtlig politikere kunne finde på at fremsætte en så afsindig tanke.

I forbindelse med det ovennævnte forslag har jeg haft en samtale med folketingsmand Tholstrup — alle dage motorkørsleens varme fortalere og utrættelige forkæmper på rigsdagen. Han udtalte over for mig, at hans parti ikke kunne gå ind for forslaget, idet retsforbundet ønskede, at benzinafgifterne skulle reduceres, sættes klækkeligt ned. Men det er jo det samme, **vi** ønsker. Vi finder blot, at en fastlåsen af benzinpriserne for at undgå **udefra kommende** prisstigninger er en akseptabel udvej til det samme, som direktør Tholstrup og hans parti ønsker, en genvej om man vil, idet forslaget bør kunne gennemføres, uden at noget af partierne »taber ansigtet« ved at gå ind for det.

En sådan fastlåsen af benzinprisen mod udefra kommende prisstigninger skal naturligvis på ingen måde berøre prisværdige bestræbelser på at få de forskellige afgifter på

benzinen reduceret eller gradvis afskaffet. Sådanne bestræbelser vil naturligtvis altid have Danmarks Motor Unions ubetingede støtte og tilslutning.

Blot tror vi ikke — desværre — at en aktion på denne front vil have nogen som helst mulighed for at vinde fremgang.

At nogen fornuftigt tænkende politikere i den politiske studehandel, der i måneder har stået på på rigsdagen kunne finde på at stille krav om en yderligere beskatning på benzinen, havde vi til gengæld absolut heller ikke ventet.

Blandt de dagblade, der varmt er gået ind for den her i bladet fremsatte tanke, er **B.T.**, der i to- og tre-spaltede artikler er kørt frem med de synspunkter, som ved flere lejligheder tidligere har været fremsat i **MOTOR OG SPORT** som et velunderbygget og veldokumenteret materiale. Jeg kan ikke lade være med at citere en leder-artikel fra samme blad, som netop fremdrager de argumenter, som — tildels for et år siden — har været fremført her i **MOTOR OG SPORT**. Under overskriften: »Afgift, der bør sættes ned«, hedder det i B.T.s leder:

Der er skatter, der tilsyneladende flyder let og villigt — benzin-skatten f. eks. Millionerne blinker i strømmen fra tankanlæggenes pumper, og de flyder ind i statskassen, stadig flere og flere. Det var en snild mand, der fandt på den skat, men det går nu lidt for villigt og giver lidt for meget.

Det var en forudsætning, at disse penge fortrinsvis skulle bruges til vejreparationer til gavn for de automobilister, der betaler

MOTOR OG SPORT

Ja, motorsport er dejlig, hvis man da ikke en mørk aften kører tom for strøm, thi da vil det bevirke at

**motoren standser
og lyset slukkes.**

Derfor bør De få Deres vogn eller motorcykle forsynet med et

DYMAX SPÆNDINGSRELÆ,

der sørger for, at køretøjet altid er velforsynet med strøm.



TELEFON 931 . ROSKILDE

5 Triumph



på een hånd!

Alle størrelser motorcykler 1 cyl. 38—98—125—200 cc. **Priser fra kr. 550—1990**
2 cyl. fra kr. 2500 250—350—500 cc.
650 cc, den store »Thunderbird« **kr. 3700 excl.** — Nu skal De indlevere Deres købstilladelse til en af vore aut. 100 % motorcykleforhandlere. Om ønskes tilsendes katalog og nærmeste forhandler-adresse.

C. REINHARDT A/s

Gl. Kongevej 6, København V.

Et 100 % motorcyklefirma

Vi har stand nr. 4 i Forum

pengene. Trafikministeren har i år forhøjet beløbet både til by, amt og sogne, og det er meget naturligt, fordi reparationerne overalt er blevet mere omfattende og dyrere.

Men endda er der tilbage 45 millioner kr., som vejfonden vil vokse med, og der er så sandt også fra 1932 en kriseafgift til landbruget, som just ikke længere er i krise. Derfor går pengene nu i statskassen.

Vi synes, at staten midt i sine hidtil mislykkede planer om stop af priserne skulle sætte ind her, hvor det virkelig er muligt at stoppe en pris og meget nyttigt at gøre det. Den aktion, Danmarks Motor Union har rejst for at låse for benzin-skatten, er i situationen så logisk, at man næppe kan komme uden om den.

Der er mange forhold, der driver priserne i vejret her i landet. Men der er ingen varer, der i den grad som benzinen er med til at sætte prisen. Det er jo ikke spørgsmålet om familiens skovtur, men om varens transport og udbringning, om rutebiler og lastvogne, om snart sagt ethvert afsnit af det moderne, snurrende, rullende samfund. Der går benzin med i det alt sammen, og benzin-prisen virker på tusind måder pris-sættende for borgernes tilværelse. Her var det værd at sætte ind med et prisstop!

Nu er det sandt, at benzinen er en import-vare, og vi er ikke i Danmark herre over dens pris. Men dens pris er nu mest dens skat, og det er en fortrinlig idé at bruge den komiske landbrugs-krisehjælp som regulator for prisen. Lad prisen blive sat fast nu. Lad alle drømme hos skatte-teoretikerne om yderligere forhøjelse af benzin-skatten blive sat på porten og lad så en variation af krise-afgiften fastholde prisen.

Her kunne vi virkelig få et prisstop. Og staten selv kunne give os det.

Med den store støtte i den offentlige opinion, som Danmarks Motor Union gennem den udbredte omtale i dagspressen har fået, besluttede Danmarks Motor Union sig til at foretage en henvendelse til regeringen og rigsdagen for på dette sted at fremføre sine synspunkter.

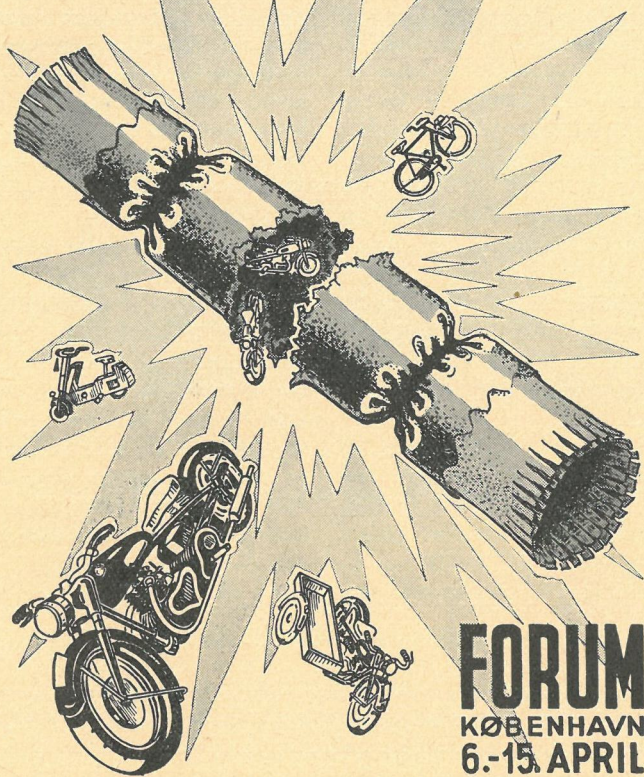
Da også det dokumentariske materiale i samme nummer af bladet, der blev offentliggjort fra forsikringsselskaberne om de forfærdende følger forårsaget af den mangelfulde grusning af de glatte veje om vinteren, rundt om i pressen har været genstand for omtale, besluttede man også at forebringe dette materiale for samme forum, idet man formulerede sit krav udfra den konklusion, som artiklen mundede ud i: At motorkørslen til gengæld for de uhyre byrder, den er pålagt, må have et rimeligt krav på, at de veje, den skal benytte, er farbare og i videst mulig udstrækning sikrer motorkørslen mod totalhavari og ulykker med dødelig udgang.

I den anledning er de to artikler, der behandler de nævnte problemer i særtryk blevet tilstillet rigsdagens medlemmer, og Danmarks Motor Union har ved præsidenten, N. K. Pedersen, ledsaget af forretningsfører J. Zenth haft foretræde for trafikminister Victor Larsen, hvem man forelagde D.M.U.s krav om en effektiv grusning af gader og veje. Også finansminister Thorkil Kristensen vil ved først given lejlighed få besøg af D.M.U.s ledelse, så snart de politiske forhandlinger levner ham tid til at høre vort krav om stop for yderligere stigning i benzinprisen.

D.M.U. hos trafikministeren.

Det var torsdag den 15. marts, D.M.U.s ledelse søgte foretræde hos trafikminister Victor Larsen i ministeriet for offentlige arbejder.

International
MOTORCYCLE^{OG} CYCLEMOTOR
UDSTILLING



FORUM
KØBENHAVN
6.-15. APRIL

DAGLIG KL. 10—22

ENTRÉ: 2 KR. BØRN 1 KR.



På instruktionsophold

på Tysklands største specialfabrik for motorer

Motorforhandler *Hardy Hirsborg* har sammen med *Svend Clemmensen*, som de første i Skandinavien, været på studierejse til *Ilo*-fabrikerne ved Hamburg. Her fortæller de »Motor og Sport«s læsere lidt om besøget.

I Pinneberg ved Hamburg ligger *ILO-Werke*, Tysklands største specialfabrik for motorer. Fabrikken beskæftiger ca. 1300 mand og strækker sig over et kolossalt areal. Her bliver så godt som alle de motorer, der bliver brugt i tyske letvægtsmotorcykler, fremstillet, idet de fleste motorcyklefabrikker ikke selv laver deres motorer, men nøjes med at bygge stelrammer, forgafler og de øvrige ting, der udgør en motorcykel.

Når man ankommer til Pinneberg, er en af de første ting, der møder ens blik *ILO Werkes* store hvide facade, med de karakteristiske bogstaver *ILO* i sort. Kommer man ind i modtageisen, bliver man modtaget af en smilende ung

dame, der spørger om ens ærinde. Da hun hører, at det drejer sig om en specialuddannelse, hvortil vi er blevet inviteret, sender hun bud efter en herre, der, efter at have fået vore navne, spørger, om vi vil se fabrikken. Vi er naturligvis straks interesseret, og går fra kontorerne ud i selve de store haller, hvor hundrede af arbejdere står ved deres specialmaskiner og hver forarbejder sin lille del af det, der engang skal blive en *Ilo*-motor.

Vi begynder ved de store drejebænke, hvor krumtappene drejes og følger nu fremstillingen af de enkelte dele, indtil motoren er samlet og bliver afprøvet på den store prøvestand i kælderen. Efter afprøvningen bliver motoren igen adskilt, og de enkelte dele bliver undersøgt, om de er, som de skal være. Hvis en del i en motor efter afprøvningen ikke nøjagtigt passer efter de mål, den skal have, bliver den kasseret og en ny del monteret.

Vi bliver derefter vist over i skole-

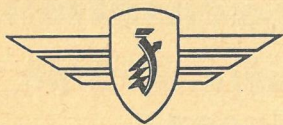
Det viste sig meget hurtigt, at ministeren, der selv har været bilist siden 1917, så på hele spørgsmålet på samme måde som *D.M.U.*

Navnlig gav ministeren udtryk for, at man burde stille særskilte midler til rådighed for amterne til gennemførelse af en forsvarlig grusning, således at de penge, der skulle anvendes hertil ikke skulle tages fra amternes ordinære midler til vedligeholdelse af vejene, men at de skulle holdes adskilte fra disse, så amterne ikke behøvede at frygte for, at grus-

ningspenge skulle gå fra pengene til vejarbejderne, så dette arbejde blev beskåret.

I en samtale på en halv times tid gennemdrøftede *D.M.U.s* præsident problemet med trafikministeren for at tilrettelægge vor aktions videre forløb. *D.M.U.* agter nu at træde i forbindelse med det folketingsudvalg, under hvilket spørgsmålet sorterer, for over for dette at fremføre unionens ønsker.

Carsten Meyer Petersen.



ZÜNDAPP

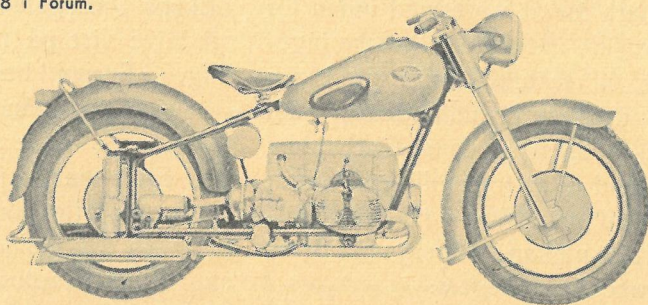
— den lydløse...

ZÜNDAPP motorcyklen, der på grund af sin kvalitet har opnået verdensry, er nu vendt tilbage. Se den nye efterkrigsmodel med de sidste nye tekniske raffinementer på motorcykleudstillingen, stand nr. 18 i Forum.

Generalrepræsentant

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

Sejregade 15, København Ø., RYvang 6888



stuen, hvor der står en snes forskellige motorer. En montør kommer og hilser på os, hvorefter han begynder at adskille en maskine. Det er en 98 ccm, og for hver del han afmonterer, forklarer han, hvad dens betydning er — tysk ordenssans og akkuratessse fornægter sig heller ikke her. Efter at motoren er fuldstændig adskilt, begynder han at samle den, og vi holder øje med hver at hans bevægelser, idet vi er klar over, at vi selv skal foretage hele processen, når han er færdig.

Således gennemgår vi alle fabrikkens produkter og tilegner os en masse viden. Vi opdager snart, at man ikke kan lave ret meget på en motor, med mindre man har det specielværktøj, der hører til, og ligeledes ser vi, at det næsten vil være en umulighed at adskille en Ilo-motor, såfremt man ikke har den specialuddannelse, som fabrikken giver dem, der i de forskellige lande bliver udset til at udføre Ilo-service. Fabrikkens garanti

gælder iøvrigt kun når en reparation er udført på et værksted, hvor skiltet »ILO-Dienst« findes.

Vi beder nu om nogle tekniske oplysnelser, og får at vide, at fabrikken, som allerede anført, beskæftiger ca. 1300 mand, at der bliver fremstillet ca. 200 motorer om dagen, og at man laver ikke alene motorer til motorcykler, men også til biler; f. eks. er den lille »Tempo«-lastvogn, som vi jo også kender herhjemme, udstyret med en Ilo-motor på to cylindre. Der fremstilles også en Ilo-motor, der passer i D.K.W.-vognen. Endvidere laves der stationære motorer, der bruges til malkemaskiner og centrifugalpumper, samt til utallige andre formål. Af motorcyklemotorer fremstilles en 98 ccm, en 125 ccm standard og sport, den sidste er udstyret med to karburatorer, trepladekobling og tørluftsfiltre, og endelig laves en 175 ccm, der ved 4800 omdrejninger udvikler 7,5 bhk.

En dansk motorcykle-sensation

Der dog ikke når at komme med på motorcykle-udstillingen

Der er indgivet ansøgning om verdenspatent.

Der udfoldes et prisværdigt initiativ og dygtige bestræbelser her i Danmark for at være med inden for motorcykle-industrien. Danske ingeniører og teknikere står på ingen måde tilbage for udlandets — det vides — og også danske arbejdere er i stand til at fremstille produkter, der hvad præcision og kvalitet angår, fuldt ud kan måle sig med deres udenlandske kollegers.

At dette allerede for mange år siden er fastslået, behøver vi næppe at nævne. At dette også gælder motorcykler, ved flere end dette blads læsere. Snart har vi ikke længere kun eet nationalt motorcykle-mærke. »Knallert«-fabrikerne er forlængst skudt op, har erobret sig en position — og deres produkter sætter allerede nu deres præg på gader og veje. Også danske scooter-typer vil snart glide ind i gadebilledet for alvor.

Længe har der været talt om **Dansk Industri Syndikats** nyeste frembringelse, D I S A-motorcyklen. Når et så seriøst foretagende som Dansk Industri Syndikat for alvor går ind for at fremstille en motorcykle, så er det for at »blive i billedet«.

I snart et par år har man projek-

teret, kalkuleret, tegnet og prøvekørt den motorcykle, der skal bære fabrikens forbogstaver D-I-S-A. Den vil blive vist på motorcykle-udstillingen i Forum i begyndelsen af april — og et par måneder efter vil den første serie kunne sendes på markedet. Efter mange indledende forsøg er det besluttet foreløbig at udstyre den med den gennemprøvede engelske Villiers-motor, Mark 1 F, på 98 ccm.

Den opsigtsvækkende motorcykle-motor.

MOTOR OG SPORT har aflagt et besøg på Dansk Industri Syndikat — ikke så meget for at høre om Villiers-DISA'en, for den er i forvejen ret omtalt, men for at erfare de nærmere enkeltheder om en sensationel ny motor, konstrueret af ingeniør **SKAFTE-RASMUSSEN** junr., en søn af D.K.W.-fabrikernes skaber. Der er allerede for nogen tid siden indgivet ansøgning om verdenspatent for denne motor, og så opsigtsvækkende og revolutionerende er den i sin konstruktion, at man ikke regner med, at det vil volde vanskeligheder at opnå verdenspatent på den. Principet i den er, at gassen udnyttes på en ganske anderledes effektiv måde, end det er tilfældet i de hidtil kendte motorer af tilsvarende størrelse; den bliver derigennem i stand til at præstere 15—20 % større kraftydelse end andre motorer af samme størrelse og tilsvarende større økonomi og akcelleration. Hvad dette betyder for en sådan to-takts motor af et givet cylindervolumen, er indlysende.

Den nye motors funktionsmåde.

Overfor **Motor og Sport** fortæller den sensationelle motors skaber, at motoren er konstrueret efter et princip, hvorved det ved en simpel anordning er lykkedes at få motoren til at arbejde efter **et usymmetrisk styredigram** for skylningen, hvorved der opnås en højere ydelse og et ringere brændstofforbrug i sammenligning med en motor, der arbejder efter et symmetrisk styredigram.

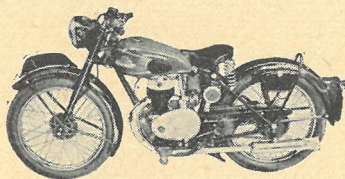
Det er kendt at udføre motoren med dobbelt-stempel i den hensigt at opnå den efterstræbte usymmetri, men denne udformning af motoren betyder en fordyrelse, idet der kræves to stempler og to plejlstænger i stedet for een — og desuden er den efterladning, der kan opnås, begrænset, da denne afhænger af anbringelsen af den anden plejlstang. Den normale totaktsmotor med eet stempel og med et symmetrisk styredigram har bl. a. den ulempe, at der afgår frisk gas under udstrømningen, ligesom der ikke kan opnås en tilfredsstillende skylning. Endvidere forekommer der en uønsket blanding af den indsugede gas med forbrændingsprodukterne samt tilbageslag af disse i krumtaphuset med en deraf følgende trykstigning i dette.

De nævnte ulemper er kendte og er årsag til, at den samlede virkningsgrad bliver ringe.

Den nye motor har følgende fordele:

1. En fuldstændig udnyttelse af den i krumtaphuset indsugede laddings-

NORMAN



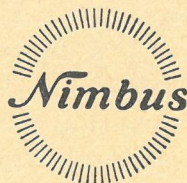
Letvægtsmotorcykle
der g'r økonomisk fart.

Norman har 2 takts motor med af-tageligt aluminiumstopstykke. Gear-kasse og fodskittet er sammenbygget med motoren. Maskinen er forsynet med oliedæmpet teleskopforgaffel samt speedometer. Se den på stand nr. 18 i Forum.

Generalrepræsentant

FRISIA A/S

Vognmagergade 2, København K., C. 15,435



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gt. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

- mængde ved efterladningen og eventuelt brug af overladning, f. eks. ved hjælp af en kompressor anbragt ved karburatorens indsugningsside, hvorved et højere middeltryk kan opnås,
2. ingen tab af frisk gas med forbrændingsprodukterne og ingen blanding af frisk gas med forbrændingsprodukterne, hvorved risikoen for en for tidlig opvarmning og en delvis forbrænding undgås,
 3. en bedre termisk virkningsgrad og en effektiv skylning af cylinderen,
 4. en bedre gang af motoren under belastning og under tomgang, hvilket betyder bortfald af de kendte tilbageslag,
 5. ingen adgang for forbrændingsprodukterne til krumtaphuset, hvorved en trykstigning undgås,
 6. ingen strømning, der virker mod den friske gas' opadstrøm,
 7. en højere volumetrisk virkningsgrad,
 8. beskyttelse af lejerne i krumtaphuset mod påvirkning fra forbrændingsprodukterne,
 9. højere ydelse og mindre brændstofforbrug.

Desværre ønsker fabriken ikke gerne at offentliggøre de med patentansøgningen indsendte tegninger, så længe patentet ikke er godkendt. Af dem ville motorens arbejdsgang og funktionsmåde på en letfattelig måde fremgå for læseren.

Når denne nye motor, der vil blive på 150 ccm — engang til næste år, før bliver det næppe — går i produktion, vil de fremtidige DISA'er blive forsynet med den; dette vil kræve en mindre ændring af det stel, der anvendes på den nuværende DISA.

Planerne med DISA'en: At skabe en populær og billig allemandsmotorcykle.

I en samtale med MOTOR OG SPORT fortæller direktør **E. Sætter-**

Lassen, at hensigten bag en produktion af DISA-motorcyklen er den at skabe et grundlag for en kontinuerlig beskæftigelse af fabrikens store og dygtige stab af arbejdere i perioder, hvor produktionen af våben ligger stille. I denne lille motorcykle har man fundet et produkt, der udmærket kan glide ind i fabrikens maskinelle udstyr og i den veltrænede arbejderstabs naturlige arbejdsområde.

Nogen konkurrent til den eksisterende danske motorcykle-produktion vil den med sin 150 ccm store motor ikke blive. Det er meningen at skabe en billig allemandsmotorcykle af denne størrelse, som netop har vundet så stor udbredelse f. eks. i Sverige. Gennem en rationel produktion og ved at lægge denne tilrette, så den passer ind i fabrikens øvrige produktion, som et middel til at holde arbejderstaben beskæftiget i ellers døde perioder, er fabriken indstillet på at kalkulere med så lave fremstillingsomkostninger for DISA'en, at den vil kunne sendes ud på markedet til den lavest mulige pris. Også af den grund venter man, at den vil få en meget stor udbredelse.

Dansk Industri Syndikat vil således gøre sit for at motorisere Danmark. ... Og når den nye model kommer frem, kan man være sikker på, at den vil være gennemprøvet i alle enkeltheder.

Carsten Meyer Petersen.

»BARE FOR SJOVS SKYLD«

En kæk, australsk

motor-pige

imponerer en

verdensdel

Dette er i al korthed fortællingen om en sød ung australsk motorpiges 3 ugers, ca. 9.000 kilometers, ferietur frem og tilbage gennem sin verdensdels ørken- og øde landstrækninger på en solo-motorcykel.

Det gør godt at læse den i dette land, hvor der er altfor langt mellem de motorcyklende damer, selv om »knallertene« uden tvivl vil medvirke til at gøre dem mere hyppigt forekommende i trafikbilledet.

Og foran den kommende motorcykleudstilling i Forum er det værd at have øje for, at motorcyklen også er et robust arbejdsredskab, der for en forholdsvis billig penge gør sin værdifulde indsats indenfor de givne transportopgaver.

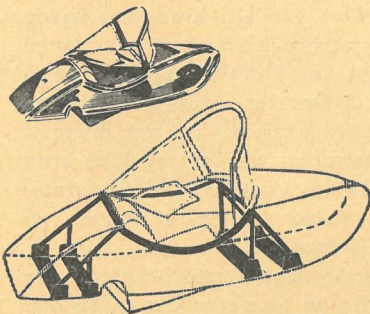
»Jeg gjorde det bare for sjovs skyld,« var det svar en lille australsk brunette gav en journalist, der spurgte, hvad der havde fået hende til at foretage en af de kækkeste og farligste langture i motorcyklings historie.

Den kække pige er den 22-årige Winifred Wells, Shenton Park, Vest-Australien, og rejsen, som endte den 16. januar 1951, var en solotur fra Perth i det sydvestlige Australien til Sidney i

sydøst Australien. En strækning på 8.800 km på 21 dage, og den bliver betragtet som en enestående dåd i den australske motorsports historie.

Den lange distance og den korte tid, som Winifred Wells brugte, vil imponere enhver motorcyklist, men man må kende de nøjagtige forhold og omstændigheder for at kunne vurdere og anerkende miss Wells enestående mod og udholdenhed.

VERDENS BEDSTE —



Aut. Nimbusforhandler . Vermlandsgade 40 . Telefon Sundby ★4900

Se S.A.E.-sidevognen på stand nr. 11 i Forum



Den kække 22-årige australske pige, Winifred Wells, der forbløffede et par verdensdeles motorsportsfolk.

At forcere Nullabor Plains ødemarker, en gold, sandet og vandløs ørken, der strækker sig over 1600 km, er et forehavende, som i sig selv nok skulle virke afskrækkende på selv det dristigste mandfolk, og vovede man sig endelig ud på turen, ville man vist meget betakke sig for at gentage den. Og alligevel kørte Winifred Wells 2 gange igennem på 3 uger.

Hun startede 2. juledag 1950 ved middagstid fra Perth efter at have anbragt sin bagage på sin 350 cc *Royal Enfield »Bullet«*. I lommen havde hun 25 £ sterling. Det var alt, hvad hun havde tænkt sig at bruge på sin 3 uger lange ferie. Hun var iført ridestøvler, knæbukser, blå sweater, læderjakke og en gammel tweed kasket. Det var højsommer i Australien, og der var ikke brug for regnfrakke, tværtimod blev størstedelen af turen tilbagelagt under en nådesløs bagende sol.

Den første dags kørsel bragte hende til den lille by Southern Cross, og den næste morgen startede hun på turens værste del, forceringen af Nullabor Plains. Den 27. nåede hun ved aftenstid Norseman, men den følgende aften kunne hun ikke nå frem til Eucla, som hun havde tænkt sig. Det løse sand og grus sinkede hende, og hun havde endog

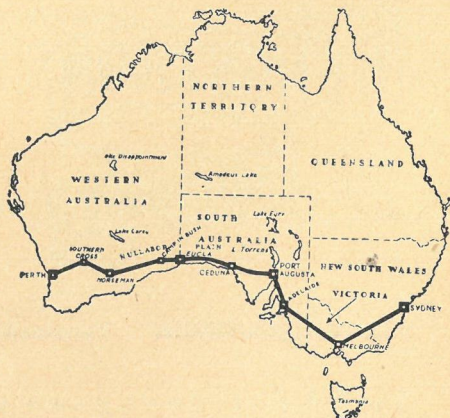
af samme grund haft et regulært styrt en 30 km uden for Coolgardie og det afholdt hende fra at presse maskinen. Så der stod hun altså alene ved nattetide i ørkenen.

Det mest ensomme hul på jorden ...

Ved hjælp af sin motorcykel, en lille busk og et tæppe lavede hun en lille hule. »Det var,« sagde hun selv senere, »det mest ensomme hul på jorden. Men jeg var ikke bange.«

Nytårdsdag nåede miss Wells velholdent Adelaide, hvor hun blev genstand for begejstrede motorfolks hyldest med den stedlige Royal Enfield forhandler mr. George Bolton i spidsen. Han beskriver i det følgende miss Wells færd til Sydney, hvorfra hun efter kun een dags hvile startede mod Adelaide.

»Efter at have tilbagelagt ca. 3000 km gennem den brændende hede ørken forlod miss Wells Adelaide samme dag, som hun var ankommet om morgenen, nemlig den 1. januar. Den 5. januar nåede hun Sydney kl. 18.30. Hun tilbragte en dag her og så på byen, og den 7. januar begyndte hun sin hjemtur. Hun ankom til Adelaide den 10. januar, idet hun havde haft en dags hvil i Melbourne. Strækningen fra Melbourne til Adelaide 539 km tilbagelagde miss Wells



Et kort over verdensdelen Australien, med den raske motorcyklepigens rute indtegnet som en sort linie.

fra kl. 6.30 til 19.20. Hun forlod os den følgende dag kl. 15 med vore bedste ønsker og bønner om en lykkelig hjemkomst indenfor de 21 dage, som hun havde foresat sig. Den 12. januar modtog vi et telegram, der underrettede os om at hun havde forladt Port Augusta kl. 6 og var vel ankommet til Ceduna kl. 16. Vi afventer nu nærmere om resten af turen.

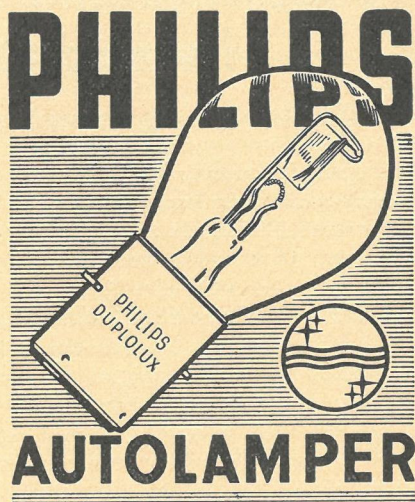
De veje, som hun nu kører på, er kun sandede spor i et øde og udtørret ørkenland, og hendes liv afhænger af hendes maskine. Jeg har adviseret politiet i Port Augusta, og bedt dem advisere andet politi langs denne øde strækning, for at de i nødstilfælde kan eftersøge strækningen.

Winifred Wells er en charmerende lille dame, med et behageligt tilbageholdende væsen. Hun tager alting med en knusende ro, og er i besiddelse af en enestående udholdenhed og kækhed, som har sat hende i stand til at udføre en enestående dåd i motorcyklings historie.»

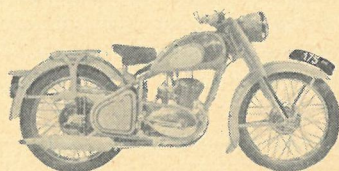
Få dage efter modtog Royal-Enfield fabrikken et telegram fra sin repræsentant i Perth. Det lød: »Winifred Wells ankom til Perth i dag kl. 13. Lykønsket af borgmesteren for at have udført en enestående tur. Fra kyst til kyst og retur — på 21 dage. Hun er i fin form. Royal Enfield »Bullet« ligeledes. Motoren går som et urværk.»



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



Geugeot
-den franske letvægter



175 cc blokmotor med 4 gear, fodskift og Teleskopforgaffel. Den elegante letvægter med alle tekniske raffinementer. Se den på stand nr. 18 i Forum.

Generalrepræsentant

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

Sejregade 15, København Ø., RYvang 6888

Motorcyklens uhyre betydning i varedistributionen.

Det billige og demokratiske befordringsmiddel.

Når den internationale motorcycle- og cycle-motor-udstilling den 6. april slår portene til FORUM op, vil det som nævnt være 18 år siden, der sidst blev afholdt en motorcykle-udstilling i FORUM, der dog er motorbranchens egen udstillingsbygning og opført specielt med henblik på regelmæssig afholdelse af bil- og motorcykle-udstillinger. Man kan således med sikkerhed fastslå, at motorbranchens ikke har trættet sit publikum med for mange udstillinger, og tilstrømningen til den sidste bil-udstilling i Forum viste da også, at der var en stor interesse hos publikum og et stort behov for at blive orienteret og informeret om det sidste nye, der var fremme.

Da bilen — med de overordentlig strenge regler for import og tildeling af indkøbstilladelser — for de allerfleste kun kunne være en skøn og uopnåelig drøm, men alligevel formåede at kalde ca. 170.000 besøgende til Forum — hvor mange besøgende vil da ikke motorcyklerne og de populære cyklemotorer, »knallerterne«, kunne trække til huse?

Motorkøretøjet uden indkøbstilladelse.

Navnlig de sidste er jo i allerhøjeste grad en nærværende realitet, idet de kan erhverves uden utallige bønsskrifter til varedirektoratet etc. De kan frit købes af enhver — og der skal kun et lille og let opnåeligt kørekort til for at køre dem.

Cyklemotorerne har været længe om at slå igennem her i Danmark, cyklernes land frem for noget, men der er in-

gen tvivl om, at de er kommet for at blive. Det danske landskab med de beskedne stigninger i terrænet er som skabt for cyklemotorerne, og da befolkningen er i højeste grad cykle-minded, vil det ikke vare længe, før de allerfleste har indset fordelene ved at føje en lille motor til deres cykle og drage nytte af de fordele, som større fart, større bevægelsesfrihed og større radius giver dem. *Og dette så meget mere, som cyklemotoren, knallerten, næst efter cyklen er det mest demokratiske befordringsmiddel, der står til det moderne samfunds rådighed.*

Med de sidste takstforhøjelser for de offentlige befordringsmidlers vedkommende er disse små cyklemotor-cykler billigere at køre med end tog og sporvogne. Ved 600 kilometers kørsel om måneden koster de mindre end 30 kr. at køre med, iberegnet afskrivning, drift, slitage, vedligeholdelse etc. — og så har man, og det er vel næsten det mest værdifulde, sin bevægelsesfrihed i behold, er uafhængig af offentlige befordringsmidler.

Ved opbygningen af civilforsvaret vil de små lette »knallerter« utvivlsomt komme til at spille en betydelig rolle.

Motorcyklen som et nyttigt led i varedistributionen.

Fra udstillernes side vil der ganske særligt blive lagt vægt på at vise de større motorcyklers nytte og uundværlighed i varedistributionen. Forlængst har benzinmotoren fastslået sin suveræne betydning i varefordelingen, både som last- og varebiler og som motorcykler

med varelad i forskellig udformning. Desværre har myndighederne i altfor ringe grad ofret den kendsgerning opmærksomhed, at man i motorcyklen har et langt billigere og mindst lige så effektivt transportapparat for mange mindre varers vedkommende — end en hvilken som helst anden form for vare-distribution.

Oftentimes ser man store og i drift forholdsvis kostbare lastbiler køre i byen med små eller enkelte pakker, der langt billigere kunne være udbragt med en motorcykle med varelad. Mange store firmaer ville da også gerne gå over til at supplere deres motorpark med en eller flere motorcykler med sidevogne for derigennem at spare benzin og skåne deres i valuta langt dyrere lastbiler — men her er det, de importregulerende myndigheder har vist for lidt forståelse og smidighed, ved at holde for meget igen på importen af større motorcykler, velegnet til sidevognskørsel. Derigennem afskæres mange firmaer fra at rationalisere og billiggøre deres transportapparat — og dette tjener i sidste instans til at fordyre varerne.

Statistiken viser iøvrigt netop også, at motorcyklerne hvad importen angår har været stedbarn, idet der procentvis — sammenlignet med importen af de øvrige motorkøretøjer — er importeret færre motorcykler i årene efter krigen, sammenlignet med importen før krigen.

Motorcykler på friliste?

Med kravene udefra om en stedse større liberalisering af importen af fær-digvarer kunne det — selvom den økonomiske situation i øjeblikket er gået noget i hårdknude — være rimeligt at vente, at motorcykler var en af de første varer, der blev overført til friliste, idet det beløb, der ville medgå til en sådan overførsel, kun ville være meget beskedent.

Små-noter

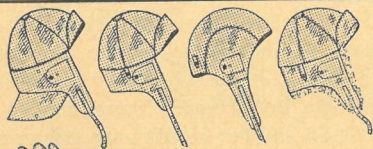
omkring motorcykle-udstillingen

PRINS KNUD SOM MOTOR-CYKLE-UDSTILLINGENS PROTEKTOR

Hans kongelige højhed prins Knud har givet tilsagn om at ville overtage hvervet som protektor for den internationale motorcycle- og cycle-motor udstilling i Forum i dagene 6. april—15. april incl. I denne egenskab vil tronfølgeren foretage den højtidelige åbning af udstillingen fredag den 6. april kl. 16.

I udstillingens ærespræsidium har handelsminister O. Weikop sæde tillige med Københavns overborgmester H. P. Sørensen og Frederiksbergs borgmester, folketingsmand A. Stæhr Johansen, Monte Carlo-kører, kendt motorsportsmand og motororganisationsmand.

Naturligvis ser man inden for motor-kredse med stor interesse hen til denne



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse fra kr. 46.55
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148.00
Oilskindsfrakker, sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 37.55
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

Stort udvalg i motorhandsker, luffer, huer, hjelme, briller, køretæpper o. s. v. Originale engelske TT-hjelme.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2536

den første motorcykle-udstilling i Forum i 18 år. Det kan således nævnes, at Danmarks Motor Union har henlagt sit årlige repræsentantskabsmøde til afholdelse i København søndag den 8. april for at give deltagerne lejlighed til samtidig at studere udstillingen.

Mange motorklubber landet over har på deres generalforsamlinger og medlemsmøder vedtaget at arrangere busrejser til motorcykleudstillingen for de af deres medlemmer der ikke selv er kørende.

Også fra udlandets side har der været vist motorcykle-udstillingen stor interesse. I vore nordiske broderlande er man nemlig heller ikke forvænt med internationale motorcykle-udstillinger, så arrangørerne regner med en lignende invasion fra disse lande — navnlig fra Sverige — som under automobiludstillingen for et år siden.

11 LANDES BEDSTE MOTORCYKLER PÅ UDS STILLINGEN

På motorcykleudstillingen vil 11 forskellige lande vise de teknisk mest fuldkomne produkter fra deres respektive motorcykleindustri.

Foruden de danske motorcykle-fabriker vil fabrikker i Czekoslovakiet, Belgien, England, Frankrig, Italien, Sverige, Tyskland, Ungarn, U.S.A. og Østrig vise de sidste nye frembringelser inden for motorcykle-produktionen. Fem forskellige lande vil vise de snildeste og mest praktiske versioner af cykle-motorer, »knallerter«. Et dusin forskellige »knallert«-mærker vil blive udstillet i forskellige versioner.

Ialt vil udstillingen tælle 58—60 forskellige motorcykle-mærker, som vil fremtræde i over 200 forskellige modeller og motorstørrelser.

Også sidevognsfabrikerne vil i stor udstrækning vise eksempler på, hvor fuldkomne og praktiske sidevogne der

fremstilles i 1951. Således vil de danske sidevognsfabriker udstille hele deres farvestrålende serie af sidevogne, anvendelige til alle tænkelige formål.

En speciel opmærksomhed vil forretningsfolk sikkert hellige de mange forslag til motorcyklernes løsning af deres transport-spørgsmål, idet man her for første gang i 18 år vil finde en samlet udstilling af de mange forskellige variationer af varesidevogne og varelad. Ikke mindst på dette område har der i de senere år fundet en bemærkelsesværdig udvikling sted.

Iøvrigt vil de besøgende på udstillingen også få en udmærket orientering med hensyn til det sidste nye inden for tilbehør og udstyr til motorcykler.

D.M.U.

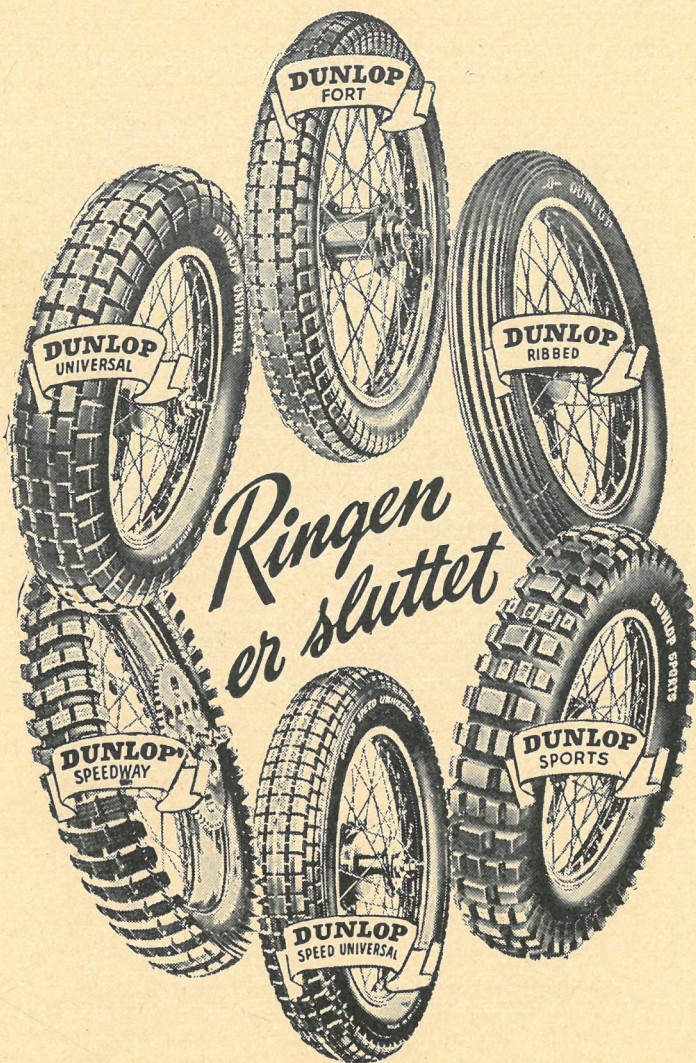
på motorcykle-udstillingen.

Som en ganske naturlig ting har Danmarks Motor Union etableret sig med sin egen stand på den internationale motorcykle-udstilling i Forum.

Den får den bedst tænkelige beliggenhed, idet den er placeret lige til venstre for hovedindgangen, endnu inden man går ned ad trappen til selve ustillings-rummet.

D.M.U.s stand, der har nr. 54, vil blive indrettet på en iøjnefaldende og bemærkelsesværdig måde. Den skal tjene til at orientere de mange besøgende om Danmarks Motor Unions arbejde og om de talrige fordele, der er ved at være medlem af en af de 66 klubber landet over, der er tilsluttet D.M.U.

Fra standen vil der bl. a. blive uddelt en fiks brochure, der skal fortælle de interesserede om dette.



Der er et

DUNLOPDÆK

til ethvert Formaål

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

Det er tid at tænke på sommerferie-rejserne

**ca. 500 fik ordnet grænsepapirer
gennem D.M.U. i 1950**

Danmarks Motor Union vil allerede nu henlede medlemmernes opmærksomhed på, at det ikke er for tidligt at tænke på og planlægge sommerens ferierejser.

Som vore medlemmer vil vide, lykkes det allerede forud for sidste feriesæson — takket være elskværdig imødekommethed fra K.D.A.K. — Danmarks Motor Union at få skabt et arrangement, der muliggør at formidle grænsepapirer etc. for de af vore medlemmer, der skal rejse til udlandet — og for en betydelig nedsat pris.

At denne service har vundet overordentlig stor påskønnelse blandt vore medlemmer, vil vi tillade os af aflæse af den kendsgerning, at ialt ca. et halvt tusinde forskellige grænsepapirer i 1950 er blevet ekspederet gennem D.M.U.s turist-afdeling. Derigennem har vore medlemmer kunnet spare en ikke uvæsentlig del af deres medlemskontingent til deres respektive klubber.

D.M.U.s turistafdeling står også i år — i udvidet målestok — til rådighed for vore medlemmer, der skal til udlandet. Kun vil vi meget indtrængende henstille, at man med turist-afdelingen i så god tid, som overhovedet muligt, drøfter og planlægger sin udenlandsrejse. For det første, fordi det i højsæsonen rent ekspeditions-mæssigt kan knibe at overkomme et altfor koncentreret pres af bestillinger på grænsepapirer, men også fordi det i de udenlandske ambassader og repræsentationer, hvor D.M.U. skal have pas viseret etc., kan være ret lang ventetid — og da også ikke mindst i højsæsonen.

I D.M.U.s turistafdeling råder vi

over et særdeles righoldigt udvalg af brochurer og kortmateriale. Med motor-køretøjet kan man i år nå langt omkring selv i en måske ikke altfor rigeligt tilmålt ferietid. Der gives valutatildelinger til ferierejser til de fleste europæiske lande udenfor jerntæppet, på selve carnet'et gives der udover den stipulerede rejsevaluta adgang til ekstra køb af for 150 kr. rejsevaluta, beregnet til at udligne den fordel andre rejsende har ved at kunne købe deres billet i danske penge.

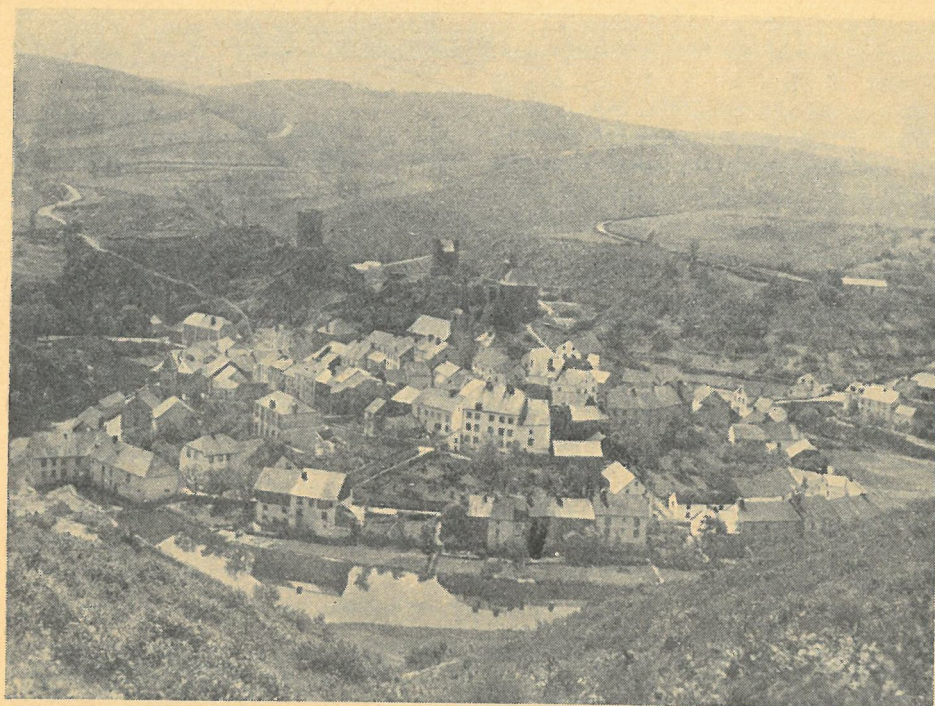
Men — det må jo ikke glemmes, at finansminister Thorkil Kristensen ublu-færdigt tolder 20 % på hver smule rejsevaluta, der købes. Og de penge ser man



Ferien planlægges.

aldrig igen, hvis man er så »uheldig« at få nogle penge tilovers, som man vil bytte tilbage ved hjemkomsten.

Med motorkøretøjet kan man faktisk nå langt omkring i en ferie i Europa. Ja, Nordafrika er faktisk indenfor ræk-



Så idyllisk er der i Luxembourg.

kevidde — og det samme er Svalbard, langt oppe i det nordlige Ishav, tæt oppe i nærheden af Nordpolen. Man tager motorkøretøjet som transportmiddel til Narvik (gennem Sverige, Harparanda op gennem Finland og videre over Laplands hovedstad Rovaniemi og nordvestud over til det nordligste Norge). Fra Narvik regner man med at få fast rutebådsforbindelse til Svalbard, måske i forbindelse med moderne fangstfartøjer med passagerbekvemmeligheder. Dette sidste arrangement dog nok især beregnet på turister, der vil kigge rundt i fjordene og måske overvintré på den fjerne øgruppe. Arktisk Forening i Tromsø arbejder med sådanne planer.

Det billigste turistland er dog — endnu — Danmark. Mange egne vil sikkert være flertallet af vore medlemmer ubekendte. Også på dette område er turistafdelingen parat til at yde assistance,

rede til at vejlede, og også her ligger et talrigt brochure-materiale til medlemmernes rådighed.

Mange vil utvivlsomt være interesseret i at planlægge deres ferietur, så de kan nå at overvære et eller måske to af de større motorløb indenfor deres ferie. Vi kan her henvise til listen over de store internationale løb i forrige nummer af »Motor og Sport«, men oplysninger om andre sportsarrangementer, der eventuelt måtte være på Deres rute, vil altid kunne fås på D.M.U.s kontor.

Følgende ekspeditions-mæssige oplysninger kan vi bringe til vore medlemmers orientering:

Viseringsbestemmelser.

For de fleste vesteuropæiske lande gælder det, at ind- og udrejse kun er betinget af, at man har gyldigt pas. Dette gælder bl. a. også for Italien og

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

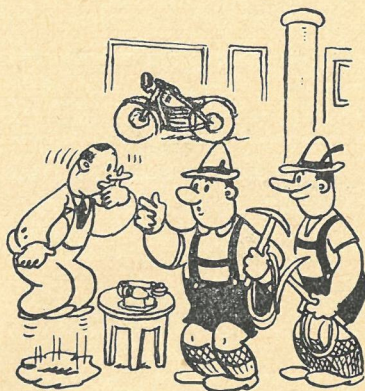
Til rejser til eller gennem Tyskland kræves et visum (permit), der findes i flere former: Transit tur-retur koster 3,50 kr og giver ret til to rejser i Tyskland med et ophold på 3 dage hver vej. Det gælder seks måneder. Gentagne transitrejser koster 26,50 kr. Til fremskaffelse af transitvisa skal DMU foruden passet have en udfyldt ansøgningsformular. Enkelt opholdsvisum koster 14 kr., gentagne ophold 26,50 kr. Ophold plus transit, der koster 17,50 kr., er nødvendigt, hvis man skal igennem Tyskland og ønsker at gøre ophold der i længere tid end de ovennævnte tre dage. Til fremskaffelse af opholdsvisa kræves foruden passet en strafattest fra politiet og udfyldt ansøgningsformular. Disse visa udstedes fremtidigt af det tyske generalkonsulat og hertil kræves nye blanketformularer — de hidtil anvendte dur ikke mere.

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

Til ovennævnte priser kommer et ekspeditionsgebyr på 1 kr. pr. pas samt — hvis De ønsker passet tilsendt pr. efterkrav — portotillæg.

Carnetprisen er nu 21 kr.

Bemærk endvidere skat på rejsevaluta 20 %.



— Vi vil gerne have en motorcykel, der kan klatre i bjerge ...

»SVEMO« har godkendt 800 motorstævner i år.

Der sker noget i Sverige. Sveriges Motorfederations løbskalender har et betydeligt større omfang end D.M.U.s. Man vil nemlig således her finde bl. a. 25 internationale konkurrencer foruden speedway-landskampene med England og Norge. Det første isløb kørtes den 18. februar, og sommerens storarrangementer begynder med TT-løbet »Gärdestävlingen« den 14. maj, og Hedemoraløbet finder sted den 14.—15. juli.

Hjemmelandskampene i speedway køres således: mod England den 8. juni i Falköping, 5. juni i Stockholm, 7. juni i Malmö og den 8. juni køres der mod Norge i Linköping.

Notér disse dato'er — måske falder Deres ferietur forbi på disse kanter på den tid.

Ialt afholdes der 800 konkurrencer i årets løb i Sverige.

S. M. U.s højtidelige jubilæumsfest

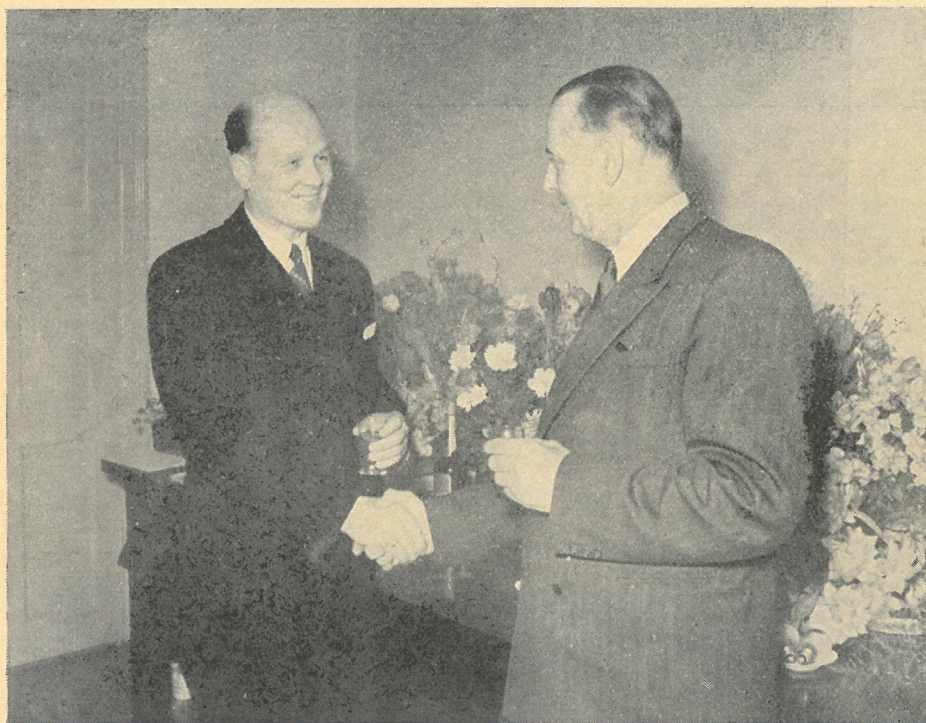
Sjællands Motor Unions 25 års jubilæum blev fejret med pomp og højtidelighed.

Fra formiddagsstunden var der reception i Danmarks Motor Unions lokaler i Fortunstræde, hvor bestyrelsen med formanden, Poul Rasmussen, i spidsen tog imod de fremmødte gratulanter. Blandt disse sås forskellige repræsentanter for pressen, motorbranchen og adskillige klubformænd for det ganske Sjælland. Også Danmarks Motor Unions præsident, N. K. Pedersen mødte op med flere af D.M.U.s bestyrelsesmedlemmer for at ønske tillykke på dagen.

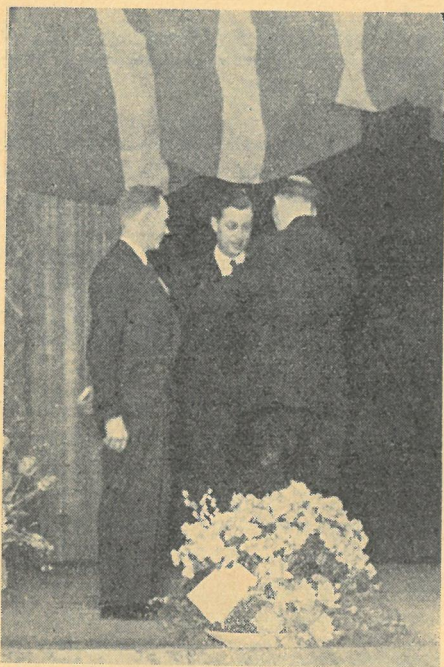
Alt imens strømmede det ind med

blomsterdekorationer, telegrammer og gaver, blandt andet modtog Unionen hele to dirigentklokker, både fra Køge Sports Motorklub og fra de øvrige landsdelsunioner — så ro og orden vil fremtidigt kunne råde på S..M.U.s repræsentantskabsmøder. Fra K.D.A.K og D.A.U. var fremsendt smukke blomsterhilsner.

Om aftenen var der samlet 6-700 medlemmer i klubber under S.M.U. til en grandios fest i «Lorry», hvor bestyrelsen tog imod. Ved et særligt bord i salens ene ende havde man samlet unionens gæster, bl. a. flere af unionens tidligere formænd.



Præsidenten for D.M.U. overbringer den jubilerende Sjællands Motor Unions daværende formand, Poul Rasmussen, sine officielle lykønskninger ved receptionen om formiddagen i D.M.U.s lokaler.



Fra den højtidelige handling om aftenen, da Sv. Aa. Sørensen og Sv. Aa. Engstrøm blev hædret. Med ryggen til S.M.U.s formand, Poul Rasmussen.

Efter at formanden, Poul Rasmussen, havde budt velkommen til alle gæsterne, specielt æresgæsterne, oplæste skuespillerinden Inger Funk en fornøjelig prolog. Derefter gav formanden en kort oversigt over de største begivenheder i unionens levetid og sluttede med at nævne, at man i dagens højtidelige anledning havde besluttet at indstifte S.M.U.s hæderstegn, som nu ville blive overrakt de første, der havde gjort sig fortjent til det. S.M.U.s medstifter og første formand, *Vald. Hoffmeyer*, blev derefter kaldt op på tribunen, og mens forsamlingen rejste sig, udnævntes han til æresmedlem af Sjællands Motor Union, hvorefter Poul Rasmussen hæftede det første ærestegn på hans bryst. Bevæget takkede Hoffmeyer for den store ære og hyldest, der derigennem blev ham vist.

Derefter fik »Skolelæreren«, *Alfr.*

Hansen, den gamle Harley-sidevognskører, og en af unionens medstiftere, overrakt hæderstegnet. På grosserer H. C. Hedetofts vegne modtog hans klubformand, Vilh. Nellemann junr., hæderstegnet til denne og endelig trådte under forsamlingens jubel de to populære motorsportsmænd, Sv. Aa. Engstrøm og Sv. Aa. Sørensen op på tribunen og modtog ligeledes hæderstegnet. Poul Rasmussen udtalte ved overrækelsen af hæderstegnet sin påskønnelse over den smukke måde, hvorpå de igennem årene havde holdt motorsportens fane højt.

Formanden for Jyllands Motor Sportsunion, Kaj O. Nielsen, bragte en hilsen fra D.M.U.s præsident, som desværre var forhindret i at være til stede ved festen, ligesom han på D.M.U.s bestyrelses vegne og på J.M.S.s vegne ønskede S.M.U. til lykke med jubilæet. Derefter overrakte han Poul Rasmussen D.M.U.s store hædersplaquette som en påskønnelse af Poul Rasmussens store indsats i arbejdet for D.M.U. og motorsporten i Danmark.

Formanden for D.M.U.s sportsudvalg, *Kai Boilesen*, bragte en lykønskning fra alle Danmarks motorsportsfolk.

Derefter gik aftenen med forskellig underholdning afvekslende med dans. Ind imellem holdt formanden for Holbæk og Omegns Motorklub, kaptajn *I. P. Pedersen*, en beåndet tale for damerne.

Senere på aftenen takkede næstformanden for Midtsjællands Motor Sportsklub, *Carl Christensen*, på medlemmernes vegne for den storslåede og hyggelige aften, som S.M.U.s bestyrelse gennem et kæmpearbejde havde tilrettelagt, og som på en så værdig måde var blevet gennemført.

En masse firmaer, samt motorklubber havde skænket præmier til et lotteri, som blev trukket i aftenens løb.

Dansen gik derefter til ud på de små timer. En milepæl var passeret.

HVAD MAN VIL FÅ AT SE PÅ UDSTILLINGEN

ET UDPLUK AF DE UDSSTILLEDE MÆRKER

MOTOR OG SPORT bringer her en kort, teknisk omtale af ganske enkelte af de motorcykler, der vil blive udstillet på den internationale motorcykle-udstilling i Forum, idet vi må afholde os fra at omtale bl. a. en lang række kendte mærker og modeller, som i den senere tid ved deres fremkomst har været gjort til genstand for omtale her i bladet.

En udførlig gennemgang af de udstillede modeller vil man finde i udstillingens officielle katalog, der vil blive tilrettelagt som en håndbog på 100 sider, sådan som det også var tilfældet med biludstillingens katalog, der jo blev en stor salgssucces.

På udstillingen vil man således f. eks. finde udstillet:

A.J.S. med flere forskellige modeller, bl. a.:

Model 20, en 2-cylindret 4-takts topventilet motorcykle med cylindrene anbragt lodret ved siden af hinanden. Den har 66 mm boring og 72,8 mm slaglængde, cylindervolumen 498 cm, kompression 8,0 : 1. Den har tørsumpsmøring og kan tage 4,5 liter olie, benzintanken rummer 18 liter, og den har fire gear, som betjenes med foden. Forhjulets affjedring sker gennem den patenterede »Teledraulic« forgaffel, og også baghjulet er affjedret efter »Teledraulic«-systemet. Den vejer til indregistrering 181 kg.

Model 18 er også forsynet med en 498 ccm's motor, men er kun 1-cylindret, den har 82,5 mm boring og 93 mm slaglængde, kompression er 5,97 : 1, og den er ligeledes topventilet. Forgafflen er den patenterede »Teledraulic«, men denne model kan også leveres med fjedrende bagstel efter samme system mod ekstra betaling, ligesom den kan leveres i en speciel trial-udgave med eller uden fjedrende bogstel.

Model 16 M, der er den 3 $\frac{1}{2}$ hk. udgave, kan ligeledes leveres med eller uden fjedrende bagstel og som speciel trial-model med samme tilrigning som model 18. Den har en 1-cyl. motor med 69 mm boring og 93 mm slaglængde og med kompression 6,35 : 1. Både model 18 og 16 har fire gear med fodbetjening, fodbremse til baghjul, styrkontrol til forhjul. De er monteret med dæk af dimensioner 3,25×19, model 18 har

dog på baghjulet 3,50×19. Oletanken rummer 2,25 liter olie, benzintanken 13,5 liter. Begge modeller er udstyret med Lucas 6 volts magnetænding, 35 watt dynamo og batteri af 12 amperetimers kapacitet. De to modeller vejer til indregistrering henholdsvis 160 kg og 156 kg.

Fabriken »**AMBASSADOR**«, England, udstiller en 1-cylindret 2-takts model på 197 ccm's **Ambassador** (Villiers motor). Den har 57 mm boring, 72 mm slaglængde og kompression 7,5 : 1. Benzintanken rummer 10 liter. Den har tre gear, der betjenes mod foden. Forhjulet har teleskopaffjedring. Den vejer til indregistrering 85 kg.

ARIEL udstiller ligeledes flere forskellige modeller. Den kraftigste er

Model 4 G, den 4-cylindrede topventilede model med cylindrene sammenstøbt i kvadrat i aluminiumlegering. Den har 65 mm boring, 75 mm slaglængde, cylindervolumen 997 ccm. Kompressionen er 6,0 : 1. Den kan dog på bestilling leveres med højere stempler, der giver kompressionen 6,8 : 1. Den har tørsumpsmøring med dobbelt stempelpumpe, med 3,4 liters oliekapacitet. Benzintanken rummer 18 liter. Forhjulets affjedring sker gennem Ariels patenterede teleskopforgaffel. Baghjulet er også affjedret gennem Ariels patenterede fjedrende bagstel, der eliminerer kædeslør. Hurtigt aftageligt baghjul er standardudstyr. Modellen vejer til indregistrering incl. olie og benzin 205 kg. Hvis modellen leveres uden det fjedrende bagstel, er vægten til indregistrering 195 kg.

Model KH (Red Hunter Twin) og **Model**

KG (Luksus Twin) er begge 2-cylindrede 4-takts topventilede modeller med 2 lodrette cylindre, sammenstøbt i een blok. Boring er for begges vedkommende 63 mm, slaglængde 80 mm, og de har et cylindervolumen på 498 ccm. Kompression 6,8 : 1. Dog kan Red Hunter Twin leveres med højere stempler, der giver kompressionsforholdet 7,5 : 1. De har begge tørsumpsmøring med dobbelt tandhjulspumpe. Benzintanken rummer 18 liter, og olietanken rummer 3,4 liter. Forhjulene er affjedrede med Ariels patenterede teleskopforgaffel. »Red Hunter« udstilles både med og uden Ariels patenterede fjedrende bagstel, mens »Luksus Twin« udelukkende leveres med det fjedrende bagstel, der bevirker fuldstændig ensartet kædeslør. Begge modeller kan leveres med hurtigt aftageligt baghjul på bestilling.

Model VH (Red Hunter 500) har 81,8 mm boring, 95 mm slaglængde og kompression 7,5 : 1. Den har tørsumpsmøring med dobbelt stempelpumpe, og olietanken rummer 3,4 liter, benzintanken rummer 16 liter. »Red Hunter 500« har Ariels patenterede teleskopforgaffel til affjedring af forhjul. Modellen udstilles både med og uden det patenterede fjedrende bagstel, og vægten til indregistrering er henholdsvis 188 kg og 178 kg incl. olie og benzin.

Model NH (Red Hunter 350) har 72 mm boring, 85 mm slaglængde og cylindervolumen 347 ccm; kompression 6,2:1. Den har tørsumpsmøring med dobbelt stempelpumpe og 2,3 liters olietank. Benzintanken rummer 12,5 liter. Også den har Ariels patenterede teleskopforgaffel og det patenterede fjedrende bagstel, der bevirker, at kædespændingen er ens under alle forhold. Vægten til indregistrering er med det fjedrende bagstel 175 kg og uden 165 kg, begge dele incl. olie og benzin.

Model VB (Luksus Sideventilet 600) har 86,4 mm boring, og slaglængden er 102 mm, cylindervolumen 598 ccm. Kompression 5,0 : 1. Den har tørsumpsmøring med dobbelt stempelpumpe, og olietanken rummer 3,4 liter, benzintanken 16 liter.

Model VCH (Competition Hunter) har topstykke af aluminiumlegering, 81,8 mm boring, og slaglængden er 95 mm, cylindervolumen 497 ccm. Kompressionen er 6,8 : 1. Den har tørsumpsmøring med dobbelt stempelpumpe, og olietanken rummer 2,3

liter, benzintanken 11,3 liter. Forhjulet er affjedret med den patenterede teleskopforgaffel. Vægt til indregistrering er 144 kg incl. olie og benzin.

BERNARDET udstiller to modeller, en een-cylindret og en to-cylindret, begge udstyret med 2-takts motorer.

Den 2-cylindrede har et cylindervolumen på 250 ccm. Den har fire gear, der betjenes med foden, og benzintanken rummer 12 liter. Den 1-cylindrede har 54 mm boring og 54 mm slaglængde, cylindervolumen 125 ccm — kompression 7,25 : 1. Den har fire gear, der betjenes med foden, forhjulet affjedres ved gummifriktion, benzintanken rummer 13 liter.

B.M.W. udstiller en 2-cylindret topventilet 4-takts model med vandretliggende cylindre. Dens cylindervolumen er 494 ccm, boringen 68 mm, slaglængden 68 mm og kompressionen 6,3 : 1. Den er forsynet med 2 faldstrøms-karburatorer. Den har tryksmøring med oliesump, og sumpen rummer 2 liter, benzintanken rummer 14 liter. Den har fire gear, der betjenes med foden, og er desuden forsynet med håndhjelpegear. Kraftoverføring sker gennem kardan, og forhjulet er affjedret gennem teleskopgaffel med dobbeltvirkende olietrykstøddæmper. Baghjulet har en støvtæt indkapslet teleskopaffjedring. Den har mekanisk forbindelse til indvendige bremsesko, og den vejer til indregistrering 185 kg.

B.M.W. R.25 er en 1-cylindret 4-takts model med opretstående cylinder og topstillede ventiler. Dens cylindervolumen er 245 ccm, boringen 68 mm, slaglængden ligeledes 68 mm; kompressionen er 6,75 : 1. Den har tryksmøring med oliesump, der rummer 1 1/4 liter; benzintanken rummer 14 liter. Der er fire gear (fodgear og håndhjelpegear), og kraftoverføringen sker ved kardan. For- og baghjul har samme affjedring som den store model, bremsesystemet er også det samme. Den vejer til indregistrering 140 kg.

DANSK AUTOMOBIL COMPAGNI, København, udstiller den nykonstruerede »D K«, en 1-cylindret 2-takts scooter, som kan leveres i tre modeller med cylindervolumen på henholdsvis 118, 123 og 174 ccm. Karburatoren, der er forsynet med luftfilter med chokespjæld, er af fabrikat Bing. Smøring sker gennem olieblan-



Den danske scooter D.K., som sikkert vil samle stor interesse.

ding i benzinen i forholdet 1:25. Benzintanken rummer 10 liter. Den mindste model er forsynet med to gear, der betjenes med hånden, de andre to modeller har tre gear, der kan betjenes med hånd eller fod. Stellet er et selvbærende pladekarosseri, og forhjulet affjedres gennem svingarm i forskærm og spiralfjeder. Den er udstyret med originale »Lockheed« — helflydende bremsebakker og har hydraulisk fodbremsesepedal til for- og baghjul og håndbremsegreb for baghjul.

Det elektriske udstyr er for de tre modeller vedkommende af fabrikat Bosch, 6 volts. Tænding: svinghjulsmagnet for den mindste model, batteri for de to større modeller, og de er forsynet med henholdsvis svinghjuls lysmagnet med ladespole og dynamo. Vægt til indregistrering ca. 90 kg.

»D.K.«-autocyklen leveres også i trehjulede udgaver til varetransport. Alle tohjulede autocykler er beregnet til tandemssadel eller lukket bagagekasse for indtil 75 kg.

D.M.W., England, udstiller en model på 197 ccm. Den er forsynet med en een-

cylindret 2-takts Villiers motor med 59 mm boring og 72 mm slaglængde; kompression 7,5 : 1. Benzintanken rummer 11,5 liter. Den har tre gear, der betjenes med foden. Affjedring sker for forhjulets vedkommende gennem teleskopforgaffel, for baghjulets vedkommende med M.P. patentfjedrende bagstel. Vægt til indregistrering er 95 kg.

D.M.W. leveres i fire modeller omfattende en 112 ccm, en 197 ccm standard-model samt en 122 ccm og en 197 ccm De luxe. Den sidstnævnte har firkantede stelrør og er udstyret med et stort gummi-sæde.

Alle modeller er udstyret med Smiths speedometer.

DOT udstiller en een-cylindret 2-takts model: **Dot — RS1 — De luxe**. Den har 62 mm boring, slaglængde 72 mm og cylindervolumen 197 ccm. Dens kompression er 8,0 : 1. Benzintanken rummer 12 liter. Den har tre gear, der betjenes med foden. Forhjulet er teleskopisk affjedret. Den vejer til indregistrering 99 kg. Fabrikken fremstiller ligeledes en 200 ccm scramble model.

Fra **HARLEY DAVIDSON**-fabriken udstilles 3 modeller, alle 2-cylindrede 4-takts motorcykler.

Model: 1207 ccm, der er topventilet og har kompression 7,2 : 1, **Model: 988 ccm**, der også er topventilet og har kompression 7,2 : 1, samt **Model: 750 ccm**, der er sideventilet.

De har sumpsmøring med en sump, der rummer 2 liter, og benzintanken rummer 12 liter. De har fire gear, der betjenes med hånden. Rørstellet er dobbelt forstærket, og forhjulet er affjedret gennem et hydraulisk rørstel og fjedre.

HECKER præsenterer tre motorcykler, alle 1-cylindrede 2-takts modeller. Den største er **Hecker »V 200«**. Boring og slaglængde er 59×72 mm. Cylindervolumen 200 ccm. Kompression 6 : 1. Benzintanken rummer ca. 12 liter, den har svinghjuls-magnet og dynamo, og den vejer til indregistrering ca. 100 kg. **»K 175«** har et cylindervolumen på 175 ccm og vejer til indregistrering også ca. 100 kg. Model **»K 125«** har boring og slaglængde 52×58 mm, et cylindervolumen på 125 ccm og vejer til indregistrering ca. 90 kg med bagsæde.

Følgende data er ens for de sidstnævnte

modeller: Kompression 6 : 1, benzintanken rummer ca. 10 liter, de har tre gear, der betjenes med foden. Steltype: Elastisk dobbeltrørramme med teleskopgaffel til affjedring af forhjulet, og de har ligeledes alle tre baghjulsaffjedring.

HERCULES udstiller 2 modeller, begge 1-cylindrede 2-takts motorcykler, **Hercules 150 ccm** og **Hercules 312**, der er på 125 ccm. De har begge kompression 6 : 1, benzintanken rummer ca. 10 liter. De har tre gear, der betjenes med foden, og forhjulet er affjedret gennem teleskopgaffel. Hercules 150 ccm vejer til indregistrering ca. 95 kg, Hercules 312, 125 ccm, 80 kg.

HOREX udstiller den 1-cylindrede 4-takts **Horex** med et cylindervolumen på 342 ccm. Den er topventilet med boring på 69 mm og slaglængde på 91,5 mm, kompression 6,35 : 1. Oliesumpen rummer 2,5 liter, benzintanken 13,5 liter, reservetanken 1,5 liter. Horex har fire gear, der betjenes med foden. Forhjulet er teleskopisk affjedret med hydrauliske støddæmpere, og baghjulet er ligeledes teleskopisk affjedret med gummistøddæmpere. Der er gennemgående bremsetromler i hele navets bredde — forsynet med køleribber, indvendig ekspanderende bremsebakker er anbragt omtrent i midten af bremsetromlens bredde. Den vejer til indregistrering 142 kg.

HUSQVARNA er repræsenteret med sin **Husqvarna model 228 A**. Det er en 1-cylindret 2-takts motorcykel med 55 mm boring, 50 mm slaglængde og et cylindervolumen på 120 ccm. Den har kompression 6 : 1. Benzintanken rummer ca. 10 liter. Den har tre kombinerede hånd- og fodgear; forhjulet er affjedret gennem gummiophæng. Den vejer til indregistrering 78 kg.

JAWA udstiller tre modeller. Den **500 ccm** er en 2-cylindret topventilet 4-takts model, hvor cylindrene er tværstillede, den har »Jikov« karburator med luftfilter, har mekanisk oliepumpe, og olietanken rummer ca. 3 liter, benzintanken 13 liter. Vægt til indregistrering 140 kg.

JAWA 344 ccm er en 2-cylindret 2-takts model med tværstillede cylindre. Boring 58 mm, slaglængde 65 mm. »Jikov« karburator med luftfilter. Benzintanken rummer 13 liter.

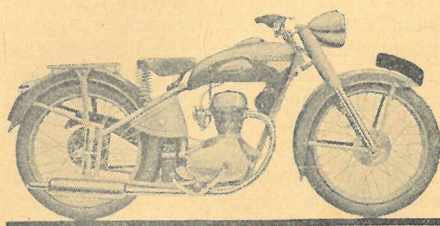
JAWA 248,5 ccm er en 1-cylindret 2-takts model med 65×75 mm boring og

slaglængde. »Jikov« karburator med luftfilter. Benzintanken rummer 13 liter. Alle modeller har fire gear, der betjenes med foden, og de har teleskopisk affjedring både på for- og baghjul. De har mekanisk hånd- og fodbremse. Det elektriske system er JAWA 6-volt med dynamo, batterikapacitet: 18 ampèretimer. Den mindste JAWA vejer til indregistrering ca. 120 kg.

JAWA udstiller ligeledes en 3-hjulet model til varetransport forsynet med 248 ccm motor. Benzintanken rummer 13 liter olieblandet benzin. Den har fire gear, der betjenes med foden. Stellet er lukkede stålør, og forhjulet er teleskopisk affjedret. Baghjulene affjedes gennem langfjedre. Dækstørrelsen på forhjulet er 300×19. Vægt til indregistrering ca. 150 kg egenvægt. Laster ca. 275 kg. Den leveres med åbent lad eller lukket varekasse.

MOTOBÉCANE præsenterer flere forskellige modeller; den største model **Z.2.C.** er på 175 ccm. Den har 56 mm boring, 71 mm slaglængde og kompression 6,4 : 1. Vægt til indregistrering ca. 95 kg.

Model **Z.46.C.** er på 125 ccm. Boring 52 mm, slaglængde 58,8 mm. Kompression 6,9 : 1. Vægt til indregistrering ca. 90 kg.



Den 125 ccm. Motobécane model »Mobyclub«
Type z 46 c.

Begge disse modeller er 1-cylindrede topventilede 4-takts motorcykler, der har sumpsmøring med en ca. 2,1 liters olie-sump og med en benzintank, der rummer ca. 10 liter. Karburatoren er af fabrikat Gurtner, forsynet med luftfilter. De har fire gear, der betjenes med foden. Mekaniske bremser til for- og baghjul. Forhjulet er affjedret ved teleskopgaffel, og der er fjedrende bagstel.

Model **D.45.S.** er på 125 ccm, har boring 51 mm, slaglængde 60 mm. Denne model

har fjedrende bagstel, og vægten til indregistrering er ca. 80 kg.

Model **D.45.B.** har også 51 mm boring, 60 mm slaglængde. Vægten til indregistrering ca. 75 kg.

De to sidstnævnte modeller er begge 1-cylindrede sideventilede 4-takts motorcykler. De har sumpsmøring, og oliesumpen rummer ca. $\frac{3}{4}$ liter, benzintanken rummer ca. 9 liter. De har tre gear, der betjenes med hånden eller foden. Forhjulets affjedring sker gennem gitterforgaffel med indstillelige støddæmpere.

PEUGEOT viser en 1-cylindret 2-takts model med et cylindervolumen på 170 ccm, boring og slaglængde er kvadratisk, 60×60 mm. Kompression er 7,8 : 1. Den har Gurtner karburator med luftfilter af samme mærke. Den har fire gear, der betjenes med foden, og forhjulet er affjedret med teleskopforgaffel, og også baghjulet er affjedret. Tanken rummer ca. 12 liter benzin og 0,35 liter olie. Vægt til indregistrering 97 kg.

STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESSELLSCHAFT, Graz, Østrig, udstiller flere forskellige modeller til Puch-motorcyklerne. Den største er **Type 250 TF**, en 2-takts model med en dobbelt-cylinder. Dens cylindervolumen er 248,1 ccm, og boring og slaglængde er 2×45 mm×78 mm, kompressionen er 6,2 : 1. Den har Puch karburator med luftfilter med startskive. Smøresystem: separat enkeltvirkende oliepumpe. Oletanken rummer 1,5 liter, og benzintanken rummer 11 liter, hvoraf 3 i reservetank. Den har tre gear, der betjenes med foden. Forhjulet er affjedret med Puch teleskopforgaffel med hydraulisk dæmpning og baghjulet med et indstilleligt teleskopsystem. Den vejer til indregistrering ca. 142 kg.

Type 125 SL er ligeledes en 2-takts model med dobbelt-cylinder med et cylindervolumen på 123 ccm; boring 2×38 mm, slaglængde 55 mm og kompression 6,5 : 1. Den har 2 Puch karburatorer med 2 luftfiltre, hvoraf det ene med startskive. Den smøres med olieblandet benzin, og benzintanken rummer 10 liter, hvoraf de 1,6 liter i reservetanken. Den har fire gear, der betjenes med foden. Kæden er i lukket oliebadskasse. Stellet er en skålformet ramme udført i presset stålplade med torsionstivet

profil. Bagskærmen, akkumulatoren og værktøjskassen såvel som baghjulsophængningen udgør et organisk hele med rammen. Forhjulets affjedring sker gennem Puch teleskopforgaffel med hydraulisk dæmpning, og baghjulet affjedres gennem svinggaffel og teleskop. Vægt til indregistrering ca. 100 kg.

Type 125 TS og **TT** er også 2-takts modeller med dobbelt-cylinder. De har et cylindervolumen på 124,75 ccm; boring 2×38 mm og slaglængde 55 mm, kompression 6,5 : 1. Model **TS** har to karburatorer med to filtre, hvoraf det ene med startskive, model **TT** har kun een karburator med luftfilter og startskive. Benzintanken rummer 8,8 liter, hvoraf 1,6 liter i reservetanken. De har tre gear, der betjenes med foden. Forhjulet har Puch teleskopaffjedring med hydraulisk dæmpning. Vægt til indregistrering: Model **TS** ca. 88 kg og model **TT** ca. 85 kg.

MASKINFABRIKEN REX, Halmstad, Sverige, udstiller to motorcykler. Den kraftigste, **REX »Roadmaster«**, er en 1-cylindret 2-takts motorcykel, der har 59 mm boring, 72 mm slaglængde og et cylindervolumen på 200 ccm. Benzintanken rummer 12 liter.

REX »Telespeed« har også en 1-cylindret 2-takts motor. Her er boringen 50 mm, slaglængden 62 mm og cylindervolumen 125 ccm. Benzintanken rummer 9,1 liter. Begge har tre gear, der betjenes med foden. Forhjulsaffjedringen er teleskopisk. Steltype: valsede profilstålrør. Vægt til indregistrering er henholdsvis 105 kg og 85 kg. Begge modellerne har helautomatisk gearskifte.

ROYAL ENFIELD udstiller adskillige modeller. Den største af disse er den 2-cylindrede topventilede **4-takts model**. Den har 64 mm boring, 77 mm slaglængde, og cylindervolumen er 496 ccm. Den har kompression 6,5 : 1 og har sumpsmøring med en oliesump, der rummer 2,25 liter. Benzintanken rummer 14,7 liter. Karburatoren har specielt luftfilter af eget fabrikat. Vægt til indregistrering 185 kg.

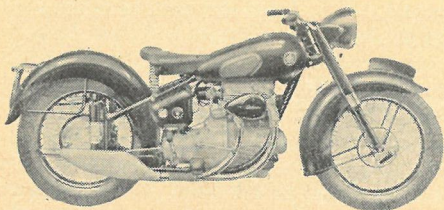
Den næststørste blandt Royal Enfield-modellerne er den 1-cylindrede topventilede **4-takts model på 499 ccm**; den er to-portet og har 84 mm boring, 90 mm slaglængde og en kompression på 5,75 : 1. Den har

sumpsmøring, og oliesumpen rummer 2,25 liter, benzintanken rummer 12,5 liter. Stel af vugge-type, og den har en fire-speed gearkasse med automatisk udløsning. Forhjulet er affjedret ved teleskopforgaffel af Enfield patent. Vægt til indregistrering 182 kg. Maskinen er forsynet med Smiths 180 km's chronometric speedometer.

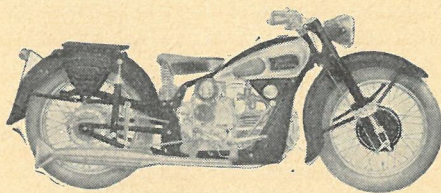
Den 1-cylindrede topventilede 4-takts $3\frac{1}{2}$ hk model har et cylindervolumen på 346 ccm. Boringen er 70 mm, slaglængden 90 mm; kompressionen er 6,5 : 1. Karburatoren er også her en Amal med specielt luftfilter af eget fabrikat, og sumpen rummer 2,25 liter olie, benzintanken 14,7 liter. Vægt til indregistrering 160 kg. Det elektriske system er for disse Royal Enfield-modeller Lucas 6-volts; den største model er udstyret med batteritænding og 75 watts dynamo. De mindre modeller har magnetænding og Lucas dynamo, alle med batteri af 12 ampëretimers kapacitet. De har ligeledes begge fire gear med automatisk udløsning, der betjenes med foden.

SITTA udstiller en 1-cylindret 2-takts scooter, der har 54 mm boring og $51\frac{1}{2}$ mm slaglængde, cylindervolumen 118 ccm. Den har kompression 7 : 1. Benzintanken rummer 6,5 liter. Den har to gear med gearskitte i venstre håndtag på styret. Forhjulet er teleskopisk affjedret. Den er udstyret med 6-volts svinghjulsmagnet, svinghulsdynamo og tørbatteri og vejer til indregistrering 72 kg.

SUNBEAM kommer med to 2-cylindrede 4-takts modeller med overliggende knastaksel, **Sunbeam S. 7** og **Sunbeam S. 8**. De fleste tekniske data er enslydende. Begge har cylindervolumen på 500 ccm, boring og slaglængde er 80 mm $\times$ 64 mm. Smøresystem af automobil-type. De er udstyret med Amal karburator med luftfilter af samme fabrikat. Det elektriske udstyr er



Motorcyklernes »Rolls-Royce«, den 500 ccm. o. h. c. Sunbeam Twin Model S 8.



Guzzis 500 ccm.s model »Astora« med den karakteristiske cylinderanbringelse.

Lucas 6-volts spoletænding. De har fire gear, der betjenes med foden, og forhjulet er affjedret ved teleskopforgaffel, ligesom også baghjulet er affjedret (stempeltype). Benzintanken rummer 13,5 liter plus 2 liter i reservetank.

De vejer til indregistrering henholdsvis 197 kg og 181 kg.

TERROT udstiller en **Model ETP**, en 1-cylindret 4-takts topventilet maskine. Den har 52 mm boring, 68 mm slaglængde og et cylindervolumen på 123 ccm. Den har tørsumpsmøring, og oliesumpen rummer 1 liter, mens benzintanken tager 9 liter. Den vejer til indregistrering 75 kg.

TORPEDO udstiller **Model 63**, en 1-cylindret 2-takts model med skråtstillet cylinder og et cylindervolumen på 98 ccm. Dens boring er 48 mm, slaglængde 54 mm. Karburatoren er af fabrikat Sachs. Den har to gear (der betjenes med hånden), og forhjulet har fjedrende forgaffel. Benzintanken rummer 10 liter.

ZÜNDAPP møder med 2 modeller:

Zündapp 597 ccm, en 2-cylindret topventilet 4-takts motorcykle med vandretliggende cylindre. Boringen er 75 mm, slaglængden 67,6 mm og kompressionen 6,4 : 1. Den er forsynet med to karburatorer af fabrikat Amal med Zündapp luftfilter. Den har fire gear, der betjenes med foden. Kraftoverføringen sker ved kardan. Steltype: dobbelt rør. For- og baghjul er teleskopisk affjedret. Den vejer til indregistrering 210 kg.

Zündapp 198 ccm er en 1-cylindret 2-takts model. Boringen er 60 mm, slaglængden 70 mm, kompressionen 6 : 1. Den er forsynet med Amal karburator med Zündapp luftfilter, har tre gear, der betjenes med foden, stellet er af dobbelt rør, og forhjulet er teleskopisk affjedret. Benzintanken rummer 12,5 liter, og vægt til indregistrering er 115 kg.



UNIONEN



Langvarigt repræsentantskabsmøde i Sjællands Motor Union

Vilh. Nellemann junr. afløser Poul Rasmussen som formand.

Der var stort fremmøde til S.M.U.s repræsentantskabsmøde den 18. marts, da unionens formand, *Poul Rasmussen*, bød de mødte klubrepræsentanter velkommen og udbad sig forslag til dirigent. Til denne post valgtes *Vald. Hoffmeyer jun.*

Dirigenten konstaterede mødets lovlighed og gav ordet til forretningsføren for konstatering af moderet og stemmeret. Af unionens 29 klubber med et medlemstal på 3172 var fremmødt 27 klubber med et samlet stemmetal på 78.

Protokollen oplæstes, og på dirigentens anmodning enedes man om at høre formandens beretning, da denne og protokollen jo var i nær tilknytning til hinanden, og man kunne derved måske forkorte diskussionen. Formanden af lagde beretning over tiden fra 5. november 1950 til d.d. og klarlagde en del punkter, der var behandlet i D.M.U., samt omtalte foretagne henvendelser der var gjort til myndighederne i forskellige spørgsmål. Han takkede klubberne for de udviste opmærksomheder i anledning af S.M.U.s 25 års jubilæum, samt udbragte en tak til de firmaer, der havde skænket præmier til det ved festen i »Lorry« afholdte lotteri. Foruden det store antal telegrammer og blomster, der var modtaget, havde man fra de øvrige landsdelsunioner modtaget en dirigentklokke, til hvilken de københavnske klubber havde bestilt en sølvfod som disses gave. Køge Sports Motorklub havde også sendt en smuk dirigentklokke, så det vil ikke mere være så vanskeligt at være dirigent ved vore

møder, når der er een klokke til hver hånd.

I anledning af jubilæet havde unionen ved festen udnævnt *Vald. Hoffmeyer sen.* til *Æresmedlem* af S.M.U. samt tildelt Hoffmeyer det ved samme lejlighed indstiftede *hæderstegn*, der endvidere samtidig tildeltes grosserer *H. C. Hedetoft*, forstander *Alfred Hansen*, bedre kendt som »skolelæreren«, og rytterne *Sv. Aa. Sørensen* og *Sv. Aa. Engstrøm*, alle for deres gode indsats for motorsporten hver på sit område.

Formanden omtalte videre det den 11.

D. M. U. s

repræsentantskabsmøde

Søndag den 8. april afholder D.M.U. sit ordinære repræsentantskabsmøde, der af hensyn til motorcykleudstillingen finder sted i København.

På dagsordenen står en lang række vigtige sager, bl. a. skal man foretage det valg af vicepræsident, som blev udsat ved det ekstraordinære repræsentantskabsmøde i december i fjor. Endvidere er sportsudvalgets formand, Kai Boilesen, på valg i den almindelige turnus, ligesom der skal vælges to medlemmer til sportsudvalget (de afgående er her Peter Franck og N. Westergaard). De to revisorer, statsaut. revisor Bagger Petersen og Svend Aage Hansen, er ligeledes på valg, idet revisorerne vælges hvert år.

marts berammede moto-cross, der desværre grundet på manglende deltagelse fra sjællandske ryttere måtte aflyses. Bestyrelsens indtryk var, at der havde været arbejdet på, at ingen skulle tilmelde sig dette arrangement. Han udbragte en tak til B.S.A. Klubben — Sundby Motor Klub — Holbæk & Omegns Motorklub for det forarbejde, disse havde lagt ved dette arrangement, der — hvis det var blevet gennemført — måske kunne have givet motorsporten en fornyelse, som vi godt kunne bruge. I anledning af jubilæet havde der i samarbejde med Svenska Motor Klubbens Malmö afdeling været udarbejdet et rigtigt orienteringsløb, der grundet de bestående love givetvis måtte afvikles i Sverige, men da der pludselig opstod vanskeligheder med benzinrationering i Sverige — eller tilløb dertil — måtte dette desværre også opgives.

Johs. Lymark takkede *Edgar Hansen* for den udførlige og sjældent godt skrevne protokol, men da *E. H.* selv deltog i repræsentantskabsmødet kunne referatet let blive farvet. I referatet fra sidste møde, hvor der citeres en udtalelse af *Holm Madsen*, nævnes kun *Glad-saxe*, trods det at udtalelsen omfattede både *Gladasxe* og *Gentofte*. Han udtalte, at man i hans klub stod fuldstændig uforstående over for rytternes indstilling til *S.M.U.s* arrangement i *Holbæk*.

Søgaard ankede over, at hans klubs medlemmer ikke kunne forstå regnskaberne og ønskede en afgørelse om deltagelse med prøvenumre og gule nummerplader.

Dirigenten bad talerne holde sig til punktet: Godkendelse af protokol og beretning.

Chr. Clausen (vedr. spørgsmålet om en af hans klubs medlemmer, der var kommet til skade ved afprøvning af en motorcykle) anmodede om først at undersøge politiets rapport, før evt. repræsentation foretages.

D.M.U.s præsident, *N. K. Pedersen*,

opfordrede kraftig alle til at melde sig til det i beretningen omtalte ordonnanskorps; dette havde intet med militær at gøre. *Søgaard* var inde på, at regnskaber skulle optrykkes i bladet, da hans klubs medlemmer ikke kunne forstå, hvad pengene blev brugt til. Jeg kan meddele, at når de 12 numre, et medlem får af medlemsbladet pr. år, er betalt, så tror jeg der er kr. 1.24 tilovers til alt det øvrige arbejde inden for *D.M.U.*

(Fortsættes).

Grundet overvældende stofmængde må resten af *S.M.U.s* referat, referatet fra *J.M.S.* repræsentantskabsmøde og meget andet stof udskydes til et senere nummer.

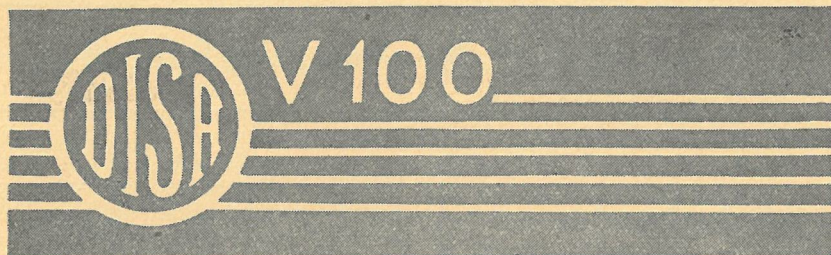
Majpokalen

Til *D.M.U.s* sekretariat er der indgået propositioner til det store svenske forårsløb, *Majpokalen*, der køres den 5.—6. maj i Norrland. Største delen af ruten kommer formentlig til at ligge i Gästrikland, men afstikkere ind i Dalarna og Hälsingland er tænkelige. Anmeldelsesfristen udløber fredag den 20. april kl. 18. Starten finder sted udfor *N. Rådmanngatan 38* i Gävle den 5. maj kl. 19. Der startes med 3 minutters mellemrum, først seniorer, derefter juniorer, juniorer B og endelig motorcykler med sidevogn. Der startes en klasse for motorcyklister med indtil 175 ccm. Denne sidste kategori skal kun køre natetaperne, der tilsammen er på ca. 350 km, de øvrige skal ialt køre 680 km. Gennemsnitshastigheden er om natten 45 km/t, om dagen 50 km/t. Der køres om »Majpokalen«, sidevognskørerne kører om »Harley-Trofæet«.

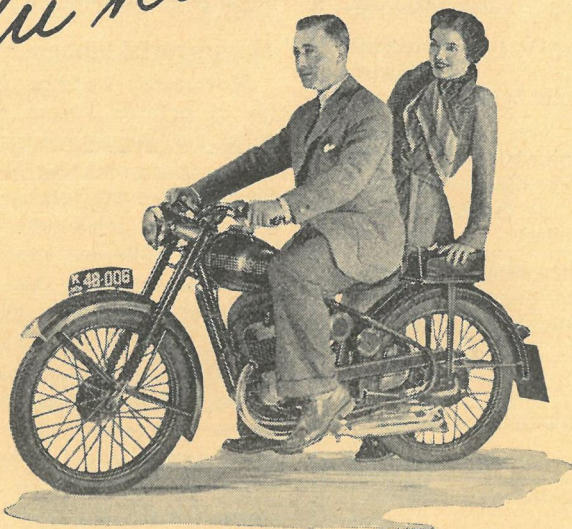
Anmeldelsesafgiften er 25 kr., for 175 ccm.-klassen dog kun 20 kr. Klub-hold 50 kr. og mærke-hold 100 kr.

Kunne det ikke friste?





Nu kommer



*Den danske
Letvægtsmotorcykle*

DANSK INDUSTRI SYNDIKAT - COMPAGNIE MADSEN, A/S

Hovedforhandler for Danmark:

HANS LYSTRUP

Pileallé 5-7 . C. 2028



Gothersgade 49 . C. 1442

SPORTEN HJEMME

Løbskalenderen

APRIL

- | | |
|---|------------|
| 8. Motorklubben København og Omegn | Trial |
| 15. Gladsaxe | Baneløb |
| Kjellerup og Omegns Motorklub | Baneløb |
| 20. Randers Motor Sport | Moto-cross |
| 22. Gladsaxe | Baneløb |
| Kolding Motor Klub | Baneløb |
| Aarhus Motor Klub | Bakkeløb |
| Automobil Sports Klubben, København (biler) | Bakkeløb |
| 29. Næstved Motorklub | Baneløb |
| Hobro Motor Sport | Bakkeløb |
| Esbjerg Motor Sport | Baneløb |

MAJ

- | | |
|--|------------|
| 3. Horsens Automobil og Motor Klub | Baneløb |
| Gentofte | Baneløb |
| Aalborg Motor Klub (N.M.S.) | Baneløb |
| 6. Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub | Baneløb |
| Køge Sports-Motorklub | Moto-cross |
| Viborg Motor Klub | Baneløb |
| Sports Motorklubben Odin | Baneløb |
| 14. Nordvestsjællandss Motorklub | Baneløb |
| Aarhus Motor Klub | Baneløb |
| 20. Hem Odde | Baneløb |
| Frederiksborg Amts Motorklub | Moto-cross |
| Hjørring Motor Sport | Baneløb |
| Haderslev Motor Sport | Baneløb |
| Sports Motor Klubben Dan | Baneløb |

Fredag den 20. april køres årets første moto-cross. Det er Randers Motor Sport, der står som arrangør, og banen bliver den kendte Volk Mølles terræn, hvor man har fået anlagt Danmarks skrappeste terrænbane.

Der gøres samtidig opmærksom på, at klubbens til den 5. maj henlagte bakkeløb udgår af løbskalenderen.

Motorsportsklubben Slagelse

Motorsportsklubben Slagelse hostede fra de erfarne køreere megen anerkendelse for arrangementet af søndagens trial i egnen omkring Mullerup kro ved Slagelse den 25. februar. Desværre led man den skuffelse inden for klubben, at en del af de køreere, som havde givet tilsagn om at deltage, ikke kunne nå frem, og feltet blev derfor ikke så stort, som ventet. Til gengæld talte det navne som *Erhard Fisker*, København, og *Poul Kalør*, Odense. Også unge ubeskrevne navne viste evner, som f. eks. i junior solo, hvor *Børge Erichsen*, Slagelse, nåede at sikre sig en første plads i meget fin tid. Der kan måske rettes en enkelt anke mod de 5 etaper, der var valgt, og Erhard Fisker gav også udtryk for dette efter løbet — han havde savnet bakker, og dem var der faktisk også kun to af — og de var beskedne både i højde og i stigning. Men køreerne og deres maskiner blev udsat for hårde prøvelser endda, og mærkeligt nok blev frafaldet ikke stort, kun et par mand måtte opgive at gennemføre — den ene endda med god grund, idet han slog stellet skævt på sin maskine. Hvad samtlige køreere derimod havde hårdt brug for efter løbets afslutning, var en grundig afvaskning.

Vinderne blev:

Senior solo: Poul Kalør, Odense, Ariel, 490 points.

Senior sidevogn: Harry Frandsen, København, Nimbus, 500 points.

Lettvægts solo: Erhardt Fisker, København, Puch, 490 points.

Junior solo: Børge Erichsen, Slagelse, AJS, 480 points.

Junior solo: Gerhard Jensen, Kalundborg, Rudge, 365 points.

Junior sidevogn: John Lindberg, København, Ariel, 475 points.

Junior sidevogn: Chr. Hove Rasmussen, Slagelse, Nimbus, 450 points.

Begynder solo: Erik Frank, København, Matchless, 470 points. *E. M.*

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

meddeler, at kvalificerede køreere, der ønsker at deltage i baneløb på det nye Aabenraa stadion, bedes fremsende anmeldelse og startpengekrav senest den 24. april til formanden, automobilforhandler *Martin Iversen*, Sønderborg, tlf. 3640—3641.

Første løb køres søndag den 6. maj. Banens størrelse er 400×8 m med to cirkelrunde sving og ren slaggebelægning. Klasser: Ekspert — senior special — senior standard og junior med 4 mands start i hver klasse.

VELLYKKET FORÅRSTRIAL I M.C.S.

M.C.C.'s forårstrial afholdtes den 4. marts ved Gudme og Galdbjerg med hovedkontrol på Gudme hotel. Der mødte 20 køreere, jævnt fordelt over de forskellige klasser, dog var lettvægtsklassen bedst repræsenteret med 7 ryttere på fire forskellige mærker.

Vejret var udmærket, næsten for godt til et trial, idet det havde været frostvejr om natten, så etaperne var temmelig faste i jordbunden fra morgenstunden. De morgenduelige ryttere og solen gjorde imidlertid, hvad de kunne, for at de efterfølgende ikke skulle slå sig for hårdt, og løbet blev da også afviklet uden alvorligere uheld.

Resultaterne blev:

Solo senior: Ejvind Hansen, 380

points, Jørgen Paaske, 375 p., Poul Kalør 345 p.

Solo junior: Arnold Paaske, 385 p., Helge Poulsen, 355 p., Valther Jensen, 345 p. og Svend Nielsen, 335 p.

Solo begynder: Jørgen Jensen, 380 p. (sammenlagt tid 9.58.0), Ejner Nicolajsen, 380 p. (10.05.3), Holger Rasmussen, 340 p.

Sidevogn junior: Chr. Karlson, 380 p.,

Sæt kryds ved datoen!

APRIL

1. Nordre Birk Mk., øvelse.
2. Mk. København og Omegn, trialinstruktion.
- Harley Davidson Klubben, klubaften.
3. Hjørring MS, generalforsamling.
4. Aalborg MK, klubmøde.
- Fredericia AMS, medlemsmøde.
- MC Svendborg, månedsmøde.
5. SMK Århus, klubaften.
- Frederiksborg AM, flimtaften.
- Aarhus MK, generalforsamling.
6. Motorcykleudstillingen åbner.
7. SM Odin, klubaften.
- Sundby MK, øvelse.
- Holbæk OM, øvelse.
8. Mk. København og Omegn, trial.
- DMU, repræsentantskabsmøde.
- Glostrup OMK, øvelse.
10. Lyngby OM, klubaften.
11. Aalborg MK, generalforsamling.
12. Sundby MK, teatertur.
- Mk. København og Omegn, generalforsamling.
- Søborg OMK, mannegilde.
14. Bogen MK, generalforsamling.
- Aarhus MK, underholdningsaften.
- SMK København, øvelse.
- Søborg OMK, øvelse.
15. Loll.-falsterske klubber, udstillingstur.
- Aabenraa og Sønderborg AMsk., generalforsamling.
17. Frederiksborg MK, generalforsamling.
- Harley Davidson Kl., klubaften.
18. Aalborg MK, klubmøde.
- Fredericia AMS, medlemsmøde.
19. Holbæk OM, klubaften.
21. MC Svendborg, gilde.
- Sundby MK, øvelse.
- Aabenraa og Sønderb. AMsk., øvelse.
- + 22. Nordre Birks Mk., nat- og dag-øvelse.
22. SM Lolland Falster m. fl., natøvelse.
- Mk. Kbhvn. og Omegn, medlemsaften.
- Glostrup OMK, tur i det blå.
24. SMK København, generalforsamling.
25. Sundby MK, generalforsamling.
28. Lyngby OM, øvelse.

MAJ

1. Hjørring MS, klubmøde.
 2. MC Svendborg, ud i det blå.
 - Aalborg MK, klubmøde.
 4. Sundby MK, øvelse.
 5. Mk. Star, øvelse.
 6. Mk. Kbhvn. og Omegn, klubbetur.
- Slut op om klubbernes arrangementer!*

FRA KLUBBERNE

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

indbyder herved sine medlemmer til ordinær generalforsamling søndag den 16. april kl. 16 på »Colosseum« i Sønderborg. Dagsorden ifølge lovene.

Lørdag den 21. april kl. 19 afholdes der orienteringsøvelse. Samlingssted Lundsbjerg kro ved Aabenraa.

Klubbens første baneløb på Aabenraa stadion køres søndag den 6. maj, hvortil medlemmer har gratis adgang mod forevisning af gyldigt medlemskort for 1951.

Aalborg Motor Klub

afholder ordinær halvårlig generalforsamling på restaurant »Grand« onsdag den 11. april kl. 20 prc.

Dagsorden i henhold til lovene. Forslag, der ønskes behandlet på general-

forsamlingen, må være formanden, Hans Damborg, Vesterbro 12, tlf. 7271, i hænde senest søndag den 8. april.

Husk klubmøderne den første og tredje onsdag i måneden; der begyndes med serieskydningen kl. 20, og alle møder afholdes hos vort klubmedlem Ove Rødslet, på »Ankerhus«.

Vel mødt og på gensyn.

HD.

Aarhus Motor Klub

Kortlæsningsøvelsen den 10. marts gennemførtes i solo af Gunnar Sørensen og Elvin Christensen og i automobilklassen af K. P. Pedersen og Toxen Worm.

Her er klubbens kommende begivenheder:

5. april kl. 20 ordinær generalforsamling i Søsportspavillonen.

14 april kl. 20 underholdningsaften,

Kurt Johansen, 375 p., H. M. Sørensen, 345 p.

Letvægt indtil 200 ccm: Poul Bøgehøj, 370 p., Henrik Wosny, 360 p., Helge Carlsen, 350 p., Jørgen Hofman, 325 p., B. Haainachi, 295 p., Erling Nielsen, 295 p., A. Westergaard, 265 p.

Ejvind Hansen kørte som sædvanlig A.J.S.'s trialsmodel, medens Jørgen Paaske eksemplar var (eller i hvert fald så ud til at være) samme mærkes standardmodel. Alligevel delte de broderligt førstepladserne på de fire etaper, så det er jo nok værd at have Jørgen Paaske i kikkerten i den nærmeste fremtid. Det samme gælder broderen Arnold, der trods flere forgæves forsøg på at forandre landskabet, blev nr. 1 i sin klasse med 385 points (dagens højeste).

I letvægt indtraf det tilfælde, at nr. 3, Helge Carlsen, havde hurtigere tid (8.39.6) end 2eren, Henrik Wosny, der sikrede sig sin plads med en enkelt vun-

det etape, selv om hans sammenlagte tid var 8.57.5.

Løbet var afviklet allerede ved middagstid, idet der blev startet samtidig på alle fire etaper, der iøvrigt bød på så afvekslende terræn som en grusgravskrænt, en skovtur, en bedre bivej samt en opkørt, sumpet markvej med opløb i en møddingpøl.

Fra tilskuerside kan det indvendes, at det ikke er morsomt at skulle fare fra den ene etape til den anden og retur for at følge »kanonerne«, men vi må jo også tænke på de mennesker, der står og fryser som kontroller og lignende, og sidst, men ikke mindst på kørerne, hvoraf mange kommer langvejs fra og har lige så langt hjem igen. De er naturligvis interesseret i, at trialet afvikles så hurtigt som muligt.

Præmieuddelingen finder sted den 21. april. Nærmere vil blive meddelt de pågældende pr. brev.

G.K.

Årets første **MOTO-CROSS**

Køres fredag den 20. april (St. bededag)
på den kendte **Volk Mølle-bane**, der er
ombygget til Danmarks skrappeste terræn-
bane.

RANDERS MOTOR SPORT

Søsportspavillonen. Film, kaffebord, dans. Gratis entré.

Den 20. april mødes vi alle i Volk Mølle til scramble arrangeret af Randers Motor Sport.

Den 22. april A.M.K. bakkeløb. Moesgaard. Her må vi have alle nye køre med. Husk at få licens fornyet hos Holger Nielsen, Vester allé 25.

14. maj, baneløb. Hem Odde. Nærmere bekendtgørelse ang. træning.

Torsdag den 1. marts afholdt klubben herreaften med spisning og afslutning på vinterens præmieskydning. Der var lagt op til det store opgør, idet ikke mindre end 42 var mødt op for at kæmpe om sølvtojet; som ventet blev det Hans Madsen, der gik af med sejren på 189 point, men han er jo også en første klasses sportsmand, tidligere Jyllandsmester i bueskydning, så det ligger jo i blodet. Der kæmpedes drabeligt om andenpladsen — ikke mindre end fire stod lige i første omgang, men efter anden omgang blev stillingen således: 2. Carl Hintze, 3. Søren Nielsen, 4. Harry Hintze.

Efter skydningen var der fællesspisning og præmieuddeling. Humøret var fint, det er rart at se det gode kammeratskab, der hersker i denne nye klub, og som formanden sagde i sin velkomsttale: Det er dejligt for bestyrelsen at arrangere noget, når medlemmerne er så flinke til at møde. Et forslag fra Rob. Jørgensen om en fællestur til udlandet hen på sommeren til et af de store internationale motorløb, blev hilst med stort bifald. Aftenen sluttede med, at Foldager gav omgang til alle mand, vi siger tak, Folle — også for den gode

mad, vi er altid glade for at komme hos dig og din kone.

Torsdag den 5. april er der præmiekeglespil — som sædvanlig hos Foldager, Søndergade 30, kl. 20 prc. Mød nu op alle mand, men trøst først damerne med, at der snart er en god aftentur til ære for damerne som tak for alle de dejlige manneaftener, vi har haft i vinter.

Bestyrelsen ønsker alle de nye medlemmer rigtig velkommen i klubben og håber, I må finde et godt kammeratskab i klubben — men vær selv med til at gøre dit til det!

På gensyn den 5. april!

Rob.

Bogense Motorklub

afholder sin ordinære generalforsamling på Bogense hotel lørdag den 14. april kl. 19.30 med dagsorden iflg. lovene. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være bestyrelsen i hænde senest 4 dage før. NB! Medlemskort for første halvår 1951 giver adgang til generalforsamlingen.

Bestyrelsen.

Sports Motor Klubben »Dan«

Som klubbens medlemmer er blevet gjort bekendt med, bliver den i sidste nr. omtalte bustur til København gennemført den 15. april under forudsætning af fornøden tilslutning. Starten sker fra Autoparken kl. 6.45 søndag morgen, der bliver gjort holdt en halv time ved Rønnede kro på vejen ind. Hjemtur kl. 24.00 midnat fra hovedbanegården. Og vi medbringer vort sædvanlige godt humør og eventuelt en solid madpakke.

Endvidere bringes arrangementet den

21. og 22. april i vore medlemmers erindring. *B.T.*

Frederiksberg Motor Klub

F.M.K.s medlemmer indkaldes herved til ordinær generalforsamling *tirsdag den 17. april kl. 20 pr. i café Andedammen.*

DAGSORDEN:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger beretning.
3. Valg til bestyrelse.
Valg af formand, sekretær, 1 bestyrelsesmedlem samt 2 sportsudvalgsmedlemmer.
4. Indkomne forslag.
5. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, bedes sendt til formanden Hans Johansen, Hasselvej 86, Virum, senest 8 dage før generalforsamlingens afholdelse.

P.b.v. Malle.

Frederikshavn Motorsport

afholdt forleden sin årlige generalforsamling. Formanden, bandagist Petersen, bød velkommen. Til dirigent valgtes næstformanden, lagerforvalter *Østergaard*, der gav ordet til formanden, der i sin beretning bl.a. omtalte det store arbejde, der nu var tilendebragt med den nye motorbane ved Sæby; enkelte kørere havde ved indvielsen ønsket nogle ændringer foretaget i svingene, disse var nu bragt i den orden, man ønskede, og flere kørere udtaler nu, at det er en af de fineste bane i Jylland, formanden oplyste videre, at der var bevilget 2 løbsdage, i Juni og september.

Iøvrigt var klubben i god gænge, og medlemstallet jævnt stigende, og man måtte håbe, at de to løb ville blive lige så gode som indvielsesløbet.

Derefter oplæste kassereren, *Aage Rieck*, det reviderede regnskab, der ligesom forhandlingsprotokollen og formandens beretning enstemmig blev vedtaget og godkendt.

Formanden udtalte, at han ikke ønskede at fortsætte som formand længere, idet han nu havde fungeret i 12 år, og mente at der måtte skiftes til nyere

kræfter; dette affødte en længere diskussion, idet ingen mente at kunne tage formandsposten; alle mente, at Petersen nok kunne fortsætte, imidlertid blev resultatet, at slagterm. *Vald. Hansen* blev valgt til formand, iøvrigt kom den nye bestyrelse til at se således ud:

Formand: *Vald. Hansen*, næstformand: *Henry Østergaard*, kasserer *Aage Rieck*, bestyrelsesmedlemmer: *Ejvind Christiansen* og *Chr. Knudsen*, sekretær: *H. Jac. Petersen*.

Generalforsamlingen sluttede med, at lagerforvalter *Østergaard* i smukke vendinger takkede den afgaaende formand for de mange års virke inden for Frederikshavn Motorsport, fra dens start til i dag, og håbede, at Petersen stadig ville »give en hånd med«, og fortsat støtte klubben med råd og erfaringen, som de mange år har givet; vi er glade for, at Petersen har indvilget i at tage sekretærposten, idet vi så altid har ham »ved hånden« i påkommende tilfælde.

Herefter var der fælles kaffebord, hvor flere ting indenfor sporten blev drøftet. *FIX.*

Motorklubben for Frederikssund og Omegn

afholdt sin årlige generalforsamling på hotel Frederikssund den 19. februar under god tilslutning.

Til dirigent valgtes repræsentant *Schiødte*, hvorefter formanden aflagde beretning. Kassereren fremlagde det reviderede regnskab. Begge dele godkendtes, hvorefter man foretog valg til bestyrelse. Den samlede bestyrelse med undtagelse af automobilhdl. *Hans Nielsen* stod på valg.

Følgende blev genvalgt:

Snedker Eigil Mehr, Jægerspris, tømrer *Otto Larsen*, Jægerspris, motorforhandler *Thomsen* (fa. *Boesen Nielsen & Co.*), Frederikssund, Bogtrykker *E. Theisen-Krestensen*, Frederikssund.

Nyvalgte blev følgende:

Bogholder *Ib Rasmussen*, Frederikssund og gas & vandmester *Skovsbøl*, Farum.

Som suppleanter valgtes:

Repræsentant *Schiødte*, Frederikssund og *P. Madsen*, Farum.

Revisorerne landsretssagfører Overbeck og automobilhdl. Carstensen (begge af Frederikssund) genvalgt.

Under eventuelt var en meget livlig diskussion, hvor mange medlemmer havde ordet.

Ved det efterfølgende kaffebord fandt præmieuddelingen fra de to sidste kortudtalte de bedste ønsker for fremtiden. aflæsningsøvelser sted.

Formanden rettede til slut en tak til de to afgående bestyrelsesmedlemmer, repræsentant Schiødte og motorforhdl. Boesen Nielsen samt udbragte et leve for motorklubben for Frederikssund & omegn.

Fiens Motor Sport

Søndag den 25. februar afholdt Fiens Motor Sport stor selskabelig sammenkomst i Næsbyhoved skov med forevisning af film efterfulgt af pakkefest og dans. En række højst interessante og meget smukke farvefilm blev kørt for de 350 deltagere i festen, og vi benytter her lejligheden til at sige oliefirmaet CALTEX tak for deres beredvillighed.

Efter filmsforevisningen var der auktion over ca. 125 pakker, som deltagerne havde afleveret ved indgangen som »entré«, og Vald. Pedersen var en livlig og energisk auktionsleder, som gjorde sit til, at vor kasse fik en kærkommen økonomisk indsprøjtning.

Aftenen sluttede med dans, i alt en festlig og fornøjelig aften.

Svend Nielsen.

Glostrup og Omegn Motorklub

Den 8. april afholder klubben kortlæsningsøvelse for medlemmerne. Der startes fra »Roskildekroen« kl. 9.00. Kort over Nordøstsjælland benyttes. Husk ur og urkapsel. Øvelsen er tilrettelagt af Jens Svendsen og Holger Christiansen. Alle bør være med, og alle kan være med. Den 22. april afholder klubben »Tur i det blå«. Starter fra »Siesta« kl. 9.00. Tag mad med til dagen. Vi skal nok få det fornøjeligt. Så er der det helt store. Den 13. maj afholdes 2 dages »Pinsetur«. Start fra »Siesta« kl. 7.00. Turen går til Møn. Der er sørget

for billigt hotelophold. Alle interesserede skal melde sig hos bestyrelsen senest den 1. maj, så vi kan se, hvor mange deltagere der bliver. Den 17. marts havde vi en glimrende »pakkefest« på den nye restauration i Turisten (Parkrestaurationen). Der blev et pænt overskud på pakkerne og »Ras«, som på juniorafdelingens vegne havde fået lovning på overskuddet, strålede som en sol. Næste gang, vi skal på Parkrestaurationen, skal vi imidlertid nok sørge for, at vi får den store sal. Den var tiltrængt.

Gunnar
s.

Harley Davidson Klubben

Mandag den 5. marts afholdt H.D.K. sin halvårige generalforsamling, som var jævnt besøgt; det er mærkeligt, at der ikke er flere medlemmer, der er mere interesseret i klubbens arbejde udi fremtiden. Alle valg til bestyrelsen blev genvalg. Festudvalget er der særlig grund til at byde velkommen, da det er et helt nyt festudvalg bestående af: Aage Ernst, Niels Ousen og Ejner Petersen. Til sportsudvalget blev Christian Sørensen valgt ind i stedet for »Farbror«, der måtte trække sig tilbage grundet manglende tid. Christian ønskes ligeledes velkommen.

Husk den første klubaften i april er mandag den 2. ude i Vanløse, hvor festudvalget vil arrangere en morsom aften. Tirsdag den 17. april er der igen klubaften, og der skal vi have amatør-aften, og festudvalget håber, at alle klubbens talenter vil melde sig til denne fornøjelige konkurrence.

Angelo, Kastrup 1913.

Hjørring Motor Sport

Lørdag den 4. marts afholdtes den årlige vinterfest på Markedsrestaurationen. En vellykket fest, vi kunne bare ønske, at se en del flere af vore medlemmer ved sådan en lejlighed.

Tirsdag den 3. april afholdes ordinær generalforsamling på Markedsrestaurationen. Meddelelse herom samt dagsorden vil på anden måde tilgå medlemmerne.

Der er som sædvanlig klubmøde den

første tirsdag i hver måned. Mød talrigt frem, det er jo snart tiden til at få lidt gang i sagerne igen. S. M.

Hobro Motor Sport

holdt onsdag den 7. marts kl. 19,30 sin ordinære generalforsamling i klublokalerne på Centralrestauranten i Hobro.

Formanden, repræsentant N. Westergaard, bød velkommen, hvorefter politibetjent *Borris Jensen* valgtes til dirigent.

Formanden kom i sin beretning bl. a. ind på, hvilke arrangementer man havde påtænkt i den kommende sæson: Bakkeløb sidst i april måned, komb. automobil- og motorcykleløb den 10. juni på Jydsk motorbane. Medlemstallet i klubben er nu ca. 100. Klubbens populære racer, »jernsengen«, havde bestyrelsen besluttet at udskifte, idet man er af den opfattelse, at den ikke i sin nuværende form er anvendelig mere, men medlemmer, som eventuelt er interesseret, kan købe den til en rimelig pris.

Kassereren, inspektør *Borup Nielsen*, oplæste herefter regnskabet, der sluttede med en beholdning på 206.— kr. Beretning og regnskab godkendtes.

Herefter gik man over til valg af to bestyrelsesmedlemmer, idet *Borup Nielsen* og ekviperingshandler *Evald Christensen* afgik efter tur. *Evald Christensen* genvalgtes og i stedet for *Borup Nielsen*, der nægtede at modtage genvalg, valgtes barber *Verner Mikkelsen*, suppleanter, politibetjent *Borris Jensen* og blikkenslagermester *Larsen*.

Som medlemmer af sportsrådet genvalgtes politibetjent *Borris Jensen* og blikkenslagermester *Larsen*. Til revisorer valgtes inspektør *Borup Nielsen* og mekaniker *Østergaard*.

Formanden takkede den afgæede kasserer for veludført arbejde i klubbens tjeneste og bød det nyvalgte medlem, *Verner Mikkelsen*, velkommen til gerningen, og sluttede med det traditionelle leve for Hobro Motor Sport.

Holbæk & Omegns Motorklub

Klubaftenen den 22. februar d. å. fik et ualmindeligt godt forløb. Det var glædeligt at se så mange af foreningens

medlemmer og damer, og det nystiftede festudvalg fik en strålende debut. I den smukt pyntede sal blev den daværende formand for S.M.U., *Poul Rasmussen*, vor kendte motorkører *Svend Aage Sørensen* og forsamlingen budt velkommen, hvorefter *Shells* nye film fra TT-løbene 1950 på Isle of Man blev fremvist. Derefter tog *Svend Aage Sørensen* fat, og på sin sædvanlige beskedne måde gav han en fortrinlig fremstilling af alle sine oplevelser fra den lille engelske ø under de store internationale motorløb. Efter et varmtfølt bifald vistes endnu et par film fra internationale motorløb. Efter kaffen slog vi katten af tønden, hvorefter dansen gik lystigt til *Kaj Christiansens* lokkende toner.

Lørdag den 7. april afholdes orienteringsøvelse. Mødested: Elverdamskroen kl. 19.30. Der medføres kort i 1:100.000 nr. 40 Roskilde. Tilmelding snarest til Rosengaard, tlf. Holbæk 2002.

Torsdag den 19. april (St. Bededagsaften) afholdes klubaften med damer på Elverdamskroen. Vi mødes kl. 18.30 og spiser vor medbragte mad, hvorefter lokale kræfter vil underholde. Senere på aftenen vil *Kaj Christiansen* spille op til dans. I aftenens løb bliver der præmieuddeling.

Klubben vil arrangere transport med bus fra markedspladsen kl. 18.00, dersom der melder sig tilstrækkelig mange.

Tilmelding (også om evt. transport med bus) senest den 12. april til Fredsgaard, tlf. Holbæk 1480 eller Bilidt, tlf. Holbæk 596.

J. P. Pedersen.

Sports Motor Klubben

»København«

Klubben har afholdt klubtrial den 4. marts fra Svogerslev kro, og følgende blev vindere: Senior: *Poul Hansen*. — Junior: *John Lindberg*. — Begynder: 1. *Frantz Christensen*, 2. *Henry Hansen*. — Sidevognene svigtede.

Klubben afholder åben orienteringsøvelse lørdag den 14. april. Instruktionsmøde onsdag den 11. april i Ny Ravnsborg. Halvårlig generalforsamling afholdes den 25. april i Ny Ravnsborg, Vester Fælledvej. Dagsorden efter lovene.

Eventuelle forslag sendes til bestyrelsen senest den 12. april.

S. W., taga 6139 v.

Motorklubben »København og

Omegn«

Mandag den 2. april kl. 19.30 på Gimle. Instruktionsmøde for trialet. Kørerne må huske at forny licens. Kontrollerne bedes også møde.

Søndag den 8. april. Åbent trial, mødested Bloustrød kro kl. 8. Klubben har brug for nogle raske damer til at sælge programmet.

Torsdag den 12. april kl. 19.30. Generalforsamling på Gimle, alle medlemmer har mødepligt. Forslag, som ønskes behandlet, må være indsendt 8 dage før generalforsamlingen til Kyhnaav-Andersen, Frejsgade 2, Kbhvn. N.

Søndag den 22. april kl. 19.00. Medlemsaften på Gimle, der vises flere film, præmieuddeling for den 17. april og for trialet den 8. april. Til sidst en svingom.

Årets første klubbetur bliver søndag den 6. maj kl. 10. Mødested Damhustorvet.

K.-A. Taga 4180.

Sportsmotorklubben »Lolland-

Falster«

Klubben afholdt generalforsamling d. 18. februar på »Ritz« i Nykøbing F. Traditionen tro blev *Børge Nielsen*, Maribo, valgt til dirigent. Formanden, *Harry Andersen*, aflagde beretning, som udførligt omtalte alle arrangementer, både de festlige og de sportslige. Kassere, *Carl Andersen*, oplæste regnskabet, og begge beretninger blev godkendt. Samtlige afgående bestyrelsesmedlemmer blev *genvalgt*. Alle tre klubber på Lolland-Falster har slået sig sammen om en natorienteringsøvelse på ca. 400 km. *Sydhavsøerne på kryds og tværs*. Den blev fastsat til den 22. april. Startsted vil blive tilsendt hver klubs medlemmer, så reserver natten den 22.-23. april og mød op og kør med — både nye og gamle kørere.

Klubben har påtænkt at arrangere fællestur til *Motorcykleudstillingen i Forum* den 15. april med rutebil. Tilmeldelse til formanden senest den 10. april.

E. P.

Lyngby og Omegns Motorklub

Klubaften tirsdag den 10. april. Vi skal igen have en af vore hyggeaftener på hotel Rustenborg kl. 20. Der bliver lidt underholdning, og så får vi en svingom, så det bliver også en aften for damerne.

Lørdag den 28. april har vi en kortlægningsøvelse. Der startes fra Kildebrønde kro kl. 20. Instruktion onsdag den 25. april på Rustenborg kl. 20, men vi mangler nogle til kontrol, og derfor beder vi medlemmer, som kunne tænke sig at være med, og på den måde gøre sit for at støtte arbejdet, om at møde op. Det er ikke noget helt kedeligt arbejde, for der sker noget hele tiden — og kom så til instruktionen og husk iøvrigt de forskellige steder og tider.

E. Jensen.

Midtsjællands Sports Motorklub

Lørdag den 17. februar afholdt Midtsjællands Sports Motorklub sin 25 års stiftelsesfest under stor tilslutning. Klubben var vært for de 120 mennesker, der fik serveret en fortrinlig middag. Præsidenten for D.M.U., *N. K. Pedersen*, og formanden for S.M.U., *Poul Rasmussen*, var mødt med store blomsterdekorationer for at ønske M.S.M. til lykke på dagen, og de var ved deres tilstedeværelse med til at bringe festen op i et højtideligt og festligt plan. Ligeledes var der en meget smuk blomsterdekoration med indlagte goder fra Castrol Oil. Fra Næstved Motor Klub var der blomster og en meget smuk gave. Festen var overmåde smukt og kyndigt tilrettelagt af vor kasserer, møbelhandler *Carl Christensen*, som fortjener megen ros og tak. Der blev holdt en række taler, bl. a. af formanden for M.S.M., *C. E. Godtfredsen*, om klubbens trivsel og om det nylygt opståede problem om erhvervelse af *egen bane*. Præsidenten talte smukt om M.S.M. og S.M.U.s formand talte også for M.S.M. og udtalte S.M.U.s gode ønsker for denne. *Carl Christensen* talte smukt og vittigt for damerne. Klubbens eneste medlem gennem alle 25 år, *Schou Ludvigsen*, Sorø, gav et udmærket resumé af klubbens historie. Endvidere blev der

talt af *Holm Madsen*, typograf *Poulsen* m. fl. Sluttelig takkede *C. E. Godtfredsen* for alle de smukke præsentar og for alle de gode ønsker, der var fremsat for *M.S.M.* Efter spisningen var der dans til kl. 4 om morgenen, og da vi gik hjem, var alle enige om, at det havde været en rigtig *M.S.M.* fest, der lover godt for fremtiden.

Mads.

Nimbus Klubben, København

Da meddelelser til Motor og Sport skulle være indleveret senest den 17.-3., kunne vi desværre ikke nå at få referatet af vor sidste festaften i vintersæsonen samt præmieuddelingen med, men den går af stablen, som vi plejer, med mange deltagere og godt humør. Vi kan her meddele vore orienteringskørere, at Nordre Birks Motorklub har inviteret os på en øvelse den 21. april, men derom gives nærmere meddelelse, ligesom sommerprogrammet, der er under udarbejdelse, vil blive tilsendt snarest.

P. b. v. *Børge Hansen.*

Sports Motorklubben Odin

Karnevalet den 24. februar på Skandia blev en af de helt store aftener for klubben. Ca. 200 var mødt i godt humør. Salen var rigt dekoreret bl. a. med tegninger forestillende 3 af vore kendte kørere som deltagere i det store Afrika-løb. Plakaterne var ualmindelig gode, og kørerne var da også ivrige efter at erhverve disse. Præmieuddelingen skete efter publikumsafstemning, og bl. damerne fik *Else Wozny* 1. præmie, medens *Wanda Jensen* fik 2. præmie. Den bedste maske bl. herrerne var »Klokken fra Notre Dame«, en fantastisk god maskering og en god udførelse; det viste sig at være *Finn Andreasen*, som havde fortjent sin første præmie. 2. præmie fik *P. Karlsson*. Hele aftenen var der liv og lyst, og ballet fortsatte til den årle morgen.

Som omtalt, vil vi nu holde månedlige klubaftener, og den første skal være den 7. april 1951 kl. 18.30 med mødested på Albanitorv. Herfra kører vi senest kl. 19.00 en tur ud i det blå, og her vælger vi et sted, hvor vi kan få en god kop

kaffe, og så vil der blive forskellige overraskelser. De, der ikke har køretøj selv, skal blot møde frem, så finder vi på en udvej.

Kassereren giver et hjertesuk fra sig, når man møder ham, og det er forståeligt. Vi har nogle få medlemmer, navnlig udenbys, som ikke har betalt deres kontingent. Vi må nu bede jer om at benytte tilsendte indbetalingskort, det er nu den sidste advarsel, ellers må vi skride til at slette, og det ville da være ærgerligt, nu da sæsonen står for døren; husk, medlemskortet giver adgang til vore løb, fester etc., så de penge til fornyelsen er givet godt ud.

De af vore medlemmer, der vil træne på Fangel i sommer, bedes snarest give meddelelse herom. Ligeledes vil vi gerne have flere henvendelser angående turen til udlandet snarest.

FOX.

Sundby Motor Klub

Torsdag den 12. april arrangerer klubben sin årlige tur til »Røde Kro«. Den vil afvige fra tidligere »Røde Kro«-ture ved, at man kan tegne sig for teaterstykket alene eller for teater + samlet spisning bagefter. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne.

Klubben vil arrangere tre små orienteringsøvelser for kørere og observatører, som ikke har placeret sig over tre gange. Kørere og observatører fra andre klubber er velkomne. Øvelserne bliver afholdt lørdag den 7. april, lørdag den 21. april og fredag den 4. maj. Ligeledes arrangerer klubben den årlige store øvelse den 2. juni. Nærmere meddelelser vil tilgå klubberne.

Den ordinære generalforsamling er fastsat til den 25. april. Tid og sted vil fremkomme senere.

P. k. v. *B. A. S. Petersen.*

Motorcykle-Klubben Svendborg

Klubbens forårstrial afholdtes den 4. marts, nærmere enkeltheder under sporten.

Den 4. april holder vi månedsmøde i Borgerforeningen for sidste gang i denne sæson (kl. 20.00). Derefter fortsætter vi hver første onsdag i en måned med moderne »ude i det blå«. Der bliver

afgang fra Raadhuspladsen (ved Tinghuskiosken) kl. 19.30, men hvis der er nogen, der ikke kan nå at være der til den tid, er der opslag om, hvor vi er kørt hen i vinduet hos *Lundsgaard, Vestergade 37*. Damerne er som sædvanlig velkommen til disse møder, men mødet i april er altså »lukket møde« i Borgerforeningen kl. 20.00.

Lørdag den 21. april holder vi gilde i Tankefuld med medbragte damer samt madpakker. Vi afgår fra Raadhuspladsen kl. 14.00, men iøvrigt er der jo mangfoldige muligheder for at komme derud, gående, cyklende, på knallert eller i bus, så der er ingen undskyldning for at blive hjemme.

Om eftermiddagen starter vi med en rodeo, der efter sigende skal blive særdeles grinagtig at se på, men ikke værre end at alle kan deltage. Derefter spiser vi vore medbragte klemmer, hvorpå vi klemmer de medbragte damer til Aug. Nielsens fortræffelige musik.

I aftenens løb arrangerer vi fælles kaffebord med uddeling af præmier fra trialet den 4. marts. Der bliver altså smæk for skillingen, og det bliver ikke ret dyrt. Mød derfor op alle, der kan køre eller gå. P.S. Der køres om vor »lille« vandrepokal ved rodeo'en.

G.K.

Søborg og Omegns Motorklub

Ved S.M.U.s jubilæum var klubben ved receptionen repræsenteret af vor formand, *Felix Andersen*, der gratulerede. Om aftenen ved festen i »Lorry« havde vi 16, der var med, en dejlig aften sammen med 600 kammerater, og Vald. Hoffmeyers udnævnelse til æresmedlem samt hæderstegnenes uddeling glædede os meget.

Klubbens anden orienteringsøvelse fra Bregnerød kro samlede betydeligt flere deltagere end sidst og det er kun glædeligt, for tilrettelæggelsen af arrangementet er lige stort enten der er 5 eller 20 deltagere. Kun 3 mand nåede pointfri hjem, og disse var: *Walther Jensen, Skov Andreasen og Poul Nielsen*, alle M.K.O., derefter kom *Evald Jørgensen, H.D. kl. og Gunnar Kristensen, S.O.M.K. Helmut Baier, M.K.O., Willy Olsen,*

S.O.M.K., Walther Nielsen, L.O.M., Karl Henriksen, S.O.M.K. og Bekker, M.K.O.

Den tredje og sidste øvelse i denne sæson afholdes lørdag den 14. ds. fra Bregnerød kro kl. 18.30. Agiter for tilslutning, køreere fra andre klubber er velkomne.

»Mannegilde« afholdes torsdag den 12. april kl. 19.30 på »Fortunen« (evt. rutebil fra linie 16's endestation i Søborg, der køres hver 20 min.). Der serveres den meget omtalte »fortunefrokost«, med alt hvad man kan spise for 4,65, ekskl. drikkepenge og spiritus. Hillingsøe står som sædvanlig for arrangementet, heri medregnet »pikante« sange, m.m. Kammerater også fra andre klubber er velkomne. Tilmeldelse, tlf. søborg 126, senest den 8. april.

Onsdag den 9. maj kl. 20 afholder klubben ordinær forårsgeneralforsamling i »Lunakroen«, Aldersrogade 1. Følgende dagsorden: Valg af dirigent — beretning — regnskab — indkomne forslag — valg af kasserer — valg af tre bestyrelsesmedlemmer — valg af suppleant og revisor og eventuelt. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må indsendes til formanden: *Felix Andersen, Godthåbsvej 11 b senest fredag den 4. maj.*

Husk at reservere den 17. juni til skovtur pr. rutebil, pris 10,75, nærmere besked senere.

Egon, tlf. søborg 126.

Vejen og Omegns Motorklub

havde torsdag den 1. marts vinterfest på Hansens hotel. Formanden for sportsudvalget i D.M.U., *Kaj Bojlesen*, fortalte om motorsporten og motorklubbernes betydning. Derefter underholdt *Robert Nellemann, Randers*, de ca. 100 mennesker, der var mødt, med et meget spændende og humorfyldt foredrag om sine Monte Carlo ture; det blev fulgt med stor interesse. Så sluttede vi af med dans og løb på trehjulede cykler. Vinder blev *Georg Pedersen*. Det eneste, vi manglede, var nogle flere medlemmer, men de, der var mødt, er vist enige med mig i, at det helt igennem var en vellykket aften.

Tage Langkjær.

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 . Sundby 5610—6041

VELOCETTE

Excelsior-Henderson Motor Co.

H. C. Ørstedsvøj 23, F. — Centr. 6581
Reserve dele - Tilbehør



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER

En gros . En detail

N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER

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
Olie . 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: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.
Fyens Motor Union: Formand: kontorchef Einer Jensen, Rosenørnsvej 37, Odense. Tlf. 13391.
Sekretær: Aage C. Nielsen, Møgelø 10, Odense. Telf. 8967.
Jyllands Motor Sportsunion: Formand: Kaj O. Nielsen, Dannebrogsgade 52, Aalborg. Telf. 6762.
Kasserer: Peter Franck, Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekr.: H. Damborg, Vesterbro 12, Aalb., tlf. 7271.
Lolland-Falsters Motor Union: Formand: Anton Hansen, Maribovej 35, Saxkøbing. Telf. Saxkøbing 4520.
Sjællands Motor Union: Formand: ingeniør Vilh. Nellemann, Strandvej 163, Hellerup. Tlf. Helrup 1356.
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V. Telf. Luna 155.

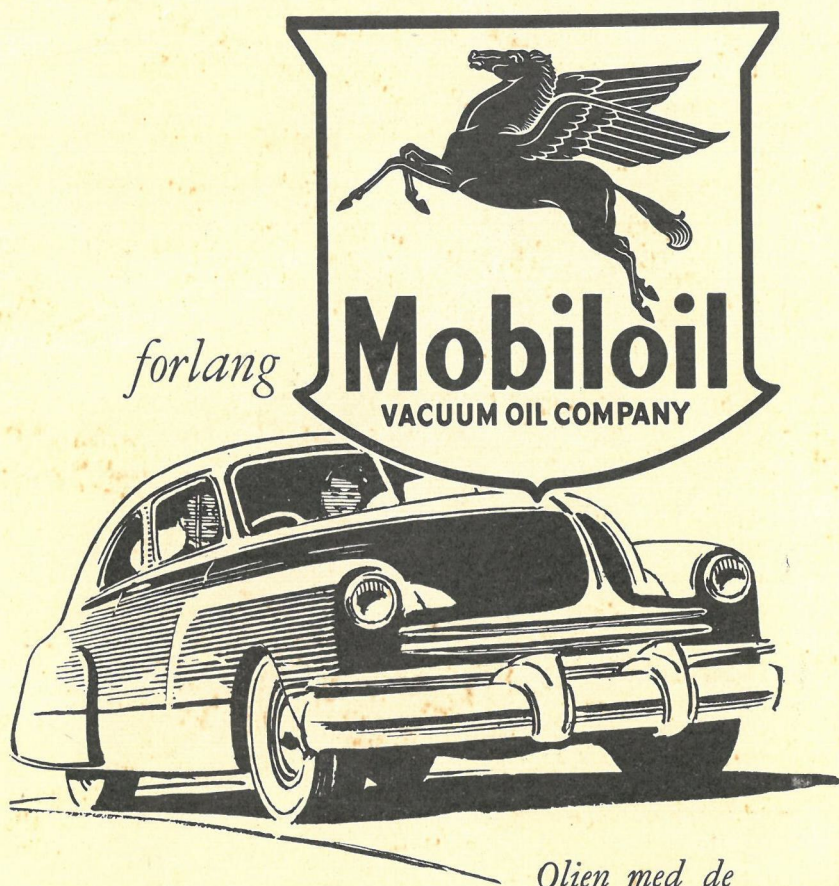
»Motor og Sport«s redaktion: Vingaardsallé 16, Hellerup. Telefon Helrup 3410.
Ansvarshavende redaktør: Carsten Meyer Petersen.

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

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

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

Beskyt Deres vogn



*Olien med de
rensende egenskaber*

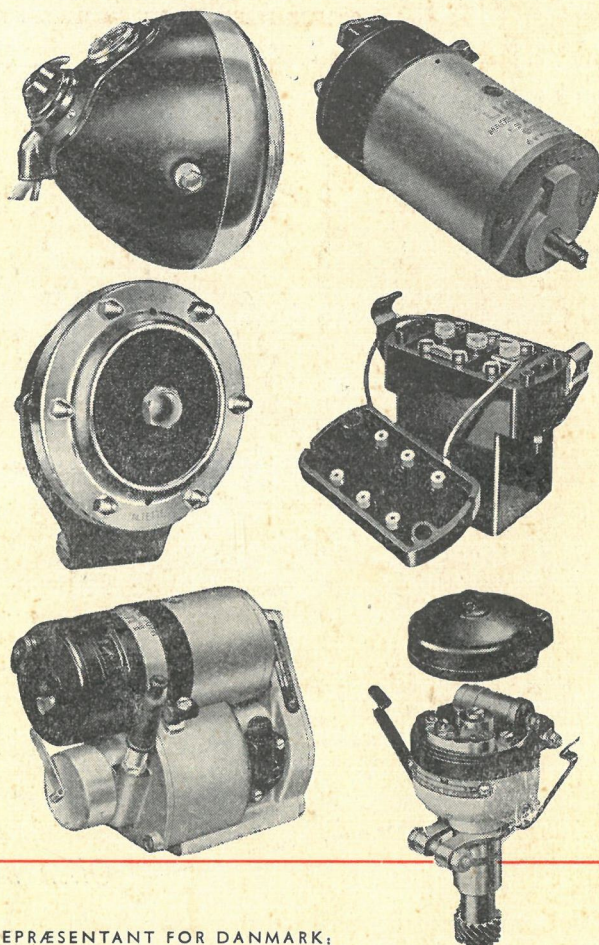
VERDENS MEST SOLGTE AUTOMOBILOLIE



LUCAS

motorcykle-udstyr

KVALITETS anlæg til MOTORCYKLER



REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER

VORDINGBORGGADE 6-8 . KØBENHAVN Ø . TRIA 3131

CITY-DEPOT:
NØRREVOLD 9
CTR. 4195 - 6819

SERVICEDEPOTER:
ÅRHUS: TELF. 9511
ÅLBORG: TELF. 4901

ODENSE: TELF. 472
ÅBENRÅ: TELF. 3663