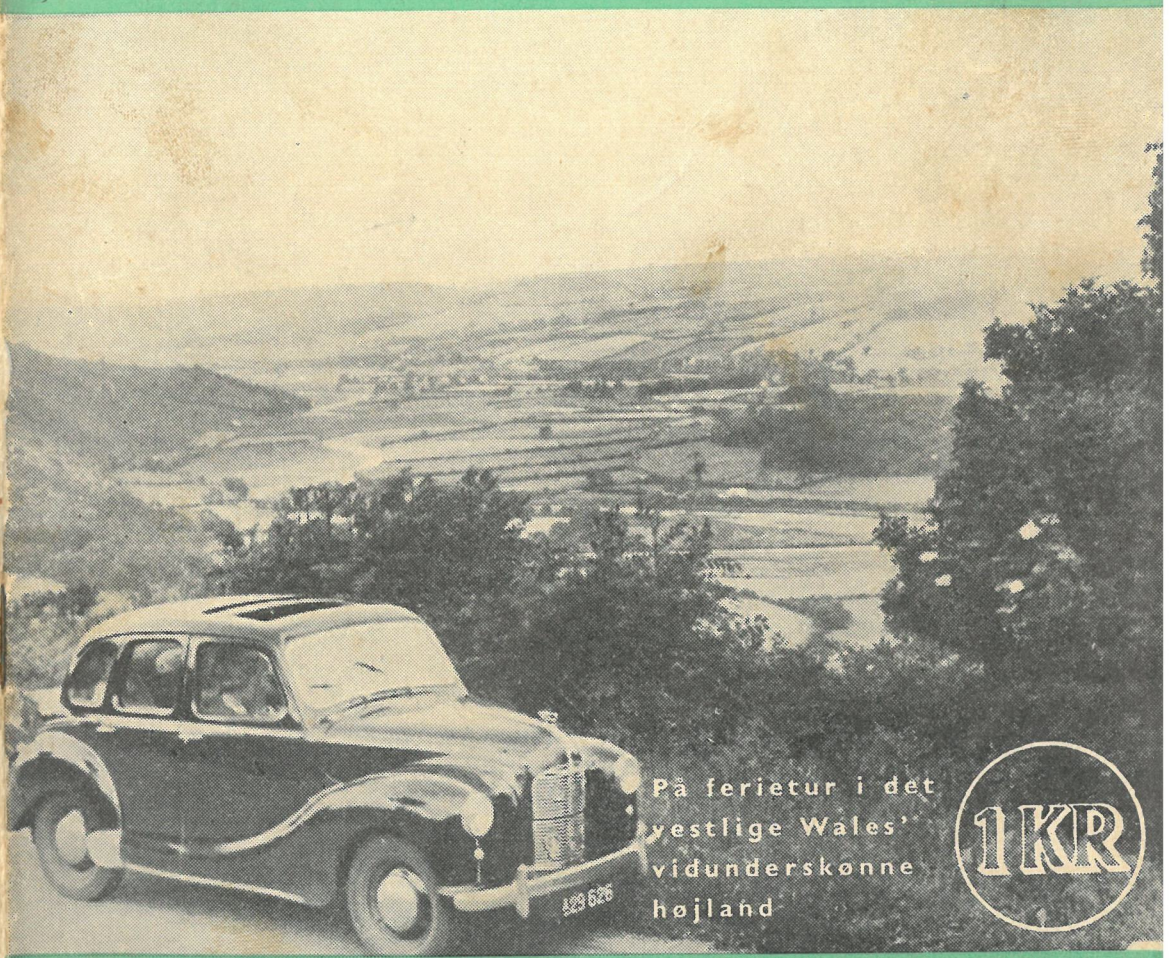
MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



På ferietur i det vestlige Wales' vidunderskønne højland

1 KR

AUGUST 1951 33. ÅRG.



Følg Eksperterne
brug Castrol den „selvrensende"

Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende" med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. - Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødig Slid undgaas.

Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.

WAKEFIELD
Castrol
MOTOR OIL

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

Gennemsnitlige oplag pr. nr. for året 1949/50 iflg. Dansk Oplagskontrol: 7.366 eksp.

MOTORBLADET

(MOTOR OG SPORT)

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

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

1951 **AUGUST** **33. årgang**

5 børn - og et i vente

Ved en knallertkørers båre.

Forleden dag begravedes i København en pæn og stræbsom mand og familiefader, en mand i sin bedste alder. En hædersmand, der havde forsøgt at betrygge sin families eksistens.

Ved hans båre stod hans efterladte hustru, moder til ægteparrets fem børn — det sjette ventede hun i løbet af et par måneder. Da den afdøde havde arbejdet i udlandet gennem en årrække, var han endnu ikke pensionsberettiget i den kommune, hvor han nu var ansat, idet han først vendte hjem til Danmark efter krigen. Helt uden midler så denne unge moder nu fremtiden i møde ..... med seks små børn. Intet under, at hun brød fuldstændig sammen ved sin ægtefælles grav og måtte bæres bort.

Dette er en tragedie, der fulgte i kølvandet af blot et sekunds uopmærksomhed og ubetænksomhed. Den afdøde — en mand i sin bedste alder og fysisk en fremragende og smidig gymnast — havde haft en mappe hængende på styret af sin knallert. I et givet øjeblik blokerede den styret, og køreren styrtede til jorden og pådrog sig et kraniebrud, hvorefter døden kort efter indtrådte.

Det ses — og det er noget, vi alle ved — at i løbet af blot en brøkdel af et sekund kan der ske ting, der er h e l t u o p r e t t e l i g e, når man kører en motorcykel eller en knallert. En livstråd klippes over, et livslys slukkes .... mange menneskers fremtidshåb slettes ud.

Motorcyklen er for køreren et uhyre sårbart køretøj — knallerten er det næsten i endnu højere grad, skønt dens hastighed er ganske kendeligt stækket og reduceret. Tilmed kan man gå ud fra, at det overvejende flertal af de nye venner, motorsagen vinder gennem knallerten, er helt uerfarne med hensyn til de farer, som tankeløs kørsel med motor på cyklen rummer. Fortrinsvis for dem selv.

Hver eneste bevægelse og handling, når man kører på knallert (så vel som på motorcykle i det hele taget) bør være nøje overvejet og gennemtænkt. Det uforudsete kan a l t i d ske — og det s k e r altid, når man mindst venter det. Og når d e t u o p r e t t e l i g e sker, har det levende menneske mistet sin chance for at gøre sin handling om. Så er der k u n d e e f t e r l a d t e til at b e k l a g e ... og begræde.

Man kan ikke blive træt af at indprente hvert eneste af de mange mennesker,

der benytter dette smidige og forholdsvis hurtige køretøj, at den største agtpågivenhed er påkrævet hvert eneste øjeblik. En hærskare af nye knallertkørere er dukket op i løbet af det sidste års tid, og mange ulykker kan desværre allerede noteres. Det skyldes, at langt den overvejende del af disse kørere er gået direkte fra den motorløse cykel over til den motordrevne og er helt uvidende med hensyn til den vitale forskel, der faktisk gør sig gældende ved denne overgang. Disse køretøjer tåler ikke et eneste øjebliks uopmærksomhed eller manglende agtpågivenhed.

Måtte dette stå hver eneste af de nye motorkøretøjers kørere klart.

Så glæden ved at køre med motor ikke skal formørkes gennem urimelige tankeløshed eller skødesløshed. Og sprede meningsløs sorg og forfærdelse i mange hjem.

For det at køre med motor skulle gerne være en stor og lykkelig gave til det moderne samfunds travlt hastende menneskebørn. Til idel glæde og berigelse.

Red.

PLANER OM DET HELT STORE TT-LØB

i Sverige den 9. September

Duke og tre fabrikshold hentes med flyvemaskine.

Egentlig skulle det sidste af de tre svenske TT-løb efter programmet være Kristiansstad-løbet den 16. september — det ligger iøvrigt ikke længere borte, end at danske tilskuere kan smutte derover på en søndag, og da hele syv nationer deltager, skal der nok blive noget at se på.

Imidlertid er der nu så alvorlige bestræbelser i gang i Sverige for at få arrangeret endnu et TT-løb af de helt store dimensioner, at selveste prins *Bertil* er blevet mobiliseret og nu søger at få sagen fremmet.

Den, i hvis hånd afgørelsen i realiteten ligger, er chefen for det svenske flyvevåben, general Bengt Nordenskiöld, idet man til løbet skal anvende flyvepladsen i Norrköping. Han er bange for, at en tilladelse her skal trække et utal af andre krav med sig fra arrangerende klubber hele Sverige over, således at mange lokale klubber vil fremsætte anmodning om at få stillet flyvepladser til rådighed fra Trälleborg til Haparanda.

Den side af sagen burde man dog nemt kunne komme uden om.

Så meget er i hvert fald givet, at skulle dette løb blive til noget — det bliver i så fald den 9. september — vil der blive tale om at indforskrive hele tre af de bedste engelske fabrikshold, nemlig et Norton-hold med *Geoff Duke* i spidsen, et A.J.S.-hold og et Velocette hold. Blandt de øvrige engelske fabrikskørere kan nævnes *Lockett, Brett, Doran, Petch, Armstrong* og sidste års mester *Bob Foster.*

Skulle dette arrangement virkelig blive til noget, vil sikkert mange danske ofre en week-end på at tage turen derop. Det skal nok blive en virkelig storslået fart-fest.

I Cadillac 1951 modellerne startes motoren nu ved at man blot drejer tændingsnøglen en kvart omgang. Føreren bag Cadillac rattet har nu hverken koblingspedal, gearstang eller startkontakt at betjene.

Der stilles nu 2¼ mill. til rådighed til import af motorcykler

— men der er allerede disponeret over langt den største del af beløbet.

På et møde — indkaldt med dags varsel — midt i juli i varedirektoratet fik motorcyklebranchen meddelelse om *dels* at importen af personmotorcykler fremtidig — som det er tilfældet med personbilerne — vil kunne ske på grundlag af regional bevillingsudstedelse, hvilket skulle betyde et forøget konkurrencemoment, *dels* at der til import af personmotorcykler nu ville blive stillet et beløb på 1.815.000 kr. til rådighed. Spagfærdigt forespurgte branchen, om dette beløb skulle dække 1. eller 2. halvår. Varedirektoratets embedsmænd svarede, at det gjaldt for 2. halvår. »Men hvor bliver så beløbet for 1. halvår af?« spurgte branchen. Man fik da svaret, at så måtte det også gælde for 1. halvår.

Bortset fra beskedne kontingenter på sekundære motorcykleleverandørlande, har branchen nemlig ikke fået stillet beløb til rådighed til motorcykleimporten. Nu er der altså til rådighed et beløb på godt 1,8 mill. kr., men dette forslår i realiteten så lidt, idet der af varedirektoratet igennem efterhånden mange måneder er udstedt indkøbstilladelser til så mange ansøgere, at langt over halvdelen af beløbet forud vil være beslaglagt til indfrielse af de givne indkøbstilladelser. At motorcyklerne samtidig — som følge af de almindelige stigninger på råvaremarkederne og på arbejdslønningerne — er blevet fordyret en del, så importen alene af den grund vil blive reduceret, gør ikke sagen bedre og tjener ikke de importregulerende myndigheder til ære. For den enkelte køber bliver motorcyklen nu — i tilgift til en uendelig ventetid — dyrere i anskaffelse, og for købermarkedet som helhed betyder det, at der bliver færre motorcykler at dele ud af.

Samme dag fik branchen fra handelsministeriet meddelelse om, at man i stedet for — som hidtil — at anvende 75 £ som skillelinje for letvægts- og almindelige motorcykler, nu for fremtiden vil anvende en kubikcentimeter-sondring, således at alle motorcykler indtil 250 ccm vil blive betragtet som letvægtsmotorcykler, hvortil der lettere opnås indkøbstilladelse.

Dette betyder, at der yderligere kan komme 6—7 nye motorcyklemærker i betragtning som letvægtsmotorcykler.

Efter hvad »Motorbladet« erfarer, agter sammenslutningen af fabrikanter og importører af motorcykler at protestere mod denne ændring. Man har ønsket — og gentagne gange søgt om — at få £-grænsen helt ophævet, subsidiært — som følge af den senere tids betydelige prisstigninger — sat mærkbart i vejret, bl. a. under henvisning til, at landet og forbrugerne ikke kan være interesseret i en import af små og forholdsvis mindre holdbare maskiner. Det, man valutaøkonomisk måtte være interesseret i, var slidstærke og robuste maskiner.

Den nye ordning betyder, at der nu vil kunne indføres lige så mange 250 ccm's specialmaskiner, som der er valuta til rådighed til import af letvægtsmotorcykler — men at disse udmærket kan være lige så dyre som mere gængse 5 hk-maskiner, som landets transportbehov ville have så god brug for og trænger så hårdt til.

Samtidig har varedirektoratet frigivet et beløb på 200.000 kr. til varemotorcyk-

ler fra England og 250.000 kr. til varemotorcykler fra Tyskland. Også mod dette vil man protestere, idet man finder denne fordeling urimelig i betragtning af, at England er traditionel leverandør af 90 % af de importerede motorcykler. Denne diskrimination vil yderligere betyde en uretfærdig fordeling inden for importørstanden som helhed.

EN socialdemokratisk RØST om

MOTORCYKLE-IMPORTEN

I Silkeborg Socialdemokrat for torsdag den 28. juni skriver en medarbejder, »flem«:

Forhandlere af motorcykler er, med et mildt ord, fortørnede på myndighederne, fordi det stadig ikke er muligt at få bevilget nævneværdig valuta til køb af motorcykler i udlandet. Gang på gang har de rendt mydighederne på dørene for at få lukket op for importen, men hidtil har alt været resultatløst, og mange mennesker, der har hårdt brug for en motorcykel til deres arbejde, venter forgæves på at kunne få en, selv om de har indkøbstilladelse og har haft det i op til ni måneder.

Siden krigen sluttede, er der kun givet ringe valuta til indkøb af motorcykler, og sidst, der blev bevilget valuta, var i oktober sidste år. Siden har det ikke været muligt at fravriste myndighederne noget.

— Det ser ud til, siger automobil- og motorcykleforhandler *Heiberg Andersen,* Silkeborg, til medarbejderen, at myndighederne ikke er klar over, hvor stort behovet for motorcykler er. Det kan ikke være valutaen, det er galt med, for der gives jo valuta til indførelse af mange ting, som man kan kalde luksus i forhold til den betydning, en motorcykle har for mange almindelige mennesker. Motorcykler er simpelthen stedbørn, og det har de været siden krigen. En motorcykle er nødvendig for mange mennesker, som skal køre op til 40-50 km om dagen for at komme på arbejde; men alligevel kan de ikke få leveret en motorcykel.

Man skulle tro, at arbejdere og andre, der efter varedirektoratets mening er berettiget til at få en motorcykel, ligefrem ikke *må* få noget at køre på.

Ingen dækning for købs-tilladelserne.

Det hele er så meget mere akavet, som mange af dem, der ønsker at købe en motorcykel, godt kan få indkøbstilladelse; men når de kommer for at købe en motorcykel, er der ingen. Ganske vist er der enkelte motorcykler i udstillingslokalerne; men de er plomberet på alle ender og kanter og må ikke engang demonstreres. Det er såkaldte »lånecykler«, som kun er beregnet til udstilling. De, der har fået indkøbstilladelse, går så og venter, og efter seks måneders forløb er indkøbstilladelsen udløbet. Før var det sådan, at den ikke kunne fornyes; men det er dog lavet om nu, så de forældede indkøbstilladelser kan forlænges.

Der er flere, som har gået og ventet indtil ni måneder med en indkøbstilladelse i hånden uden mulighed for at kunne få leveret det køretøj, som egner sig til deres behov, og som de har så hårdt brug for. Jeg kan f. eks. nævne en vejmand, en sygeplejerske og en kontrolassistent. De har tidligere haft købstilladelse;men det har ikke været muligt at skaffe et køretøj til dem indenfor de seks måneder, en tilladelse gælder, og det var på daværende tidspunkt ikke muligt at få den forlænget trods personlig henvendelse i direktoratet for vareforsyning. De samme tre har aldrig fået leveret det køretøj, de havde købstilladelse til. Det er ganske naturligt, at en mand med en indkøbstilladelse bliver gal på forhandleren, når han stadig ikke kan få en motorcykel leveret; men i vir-

keligheden er det hos myndighederne, det klikker.

Det er, som om motorcykler ikke har interesse for myndighederne, hvorimod det som nævnt ikke er svært at få bevilget valuta til anden import. Der er ikke noget at sige til, at man måske er tilbageholdende med at give valuta til motorcykler, der kun skal bruges til fornøjelse, men i disse tilfælde drejer det sig om motorcykler, der er nødvendigt for de pågældendes arbejde, hvilket jo også fremgår af, at myndighederne har givet indkøbstilladelse.

Der findes adskillige motorcykler på lager, men de egner sig ikke til arbejdskørsel, og folk kan ikke få råd til at køre med den i det lange løb. Desuden findes der heller ikke reservedele til dem.

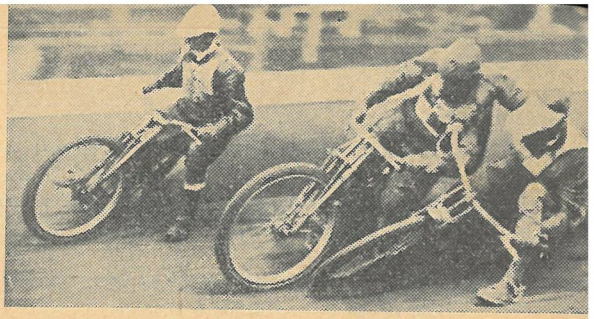
Høje priser på brugte motorcykler.

— Kan man ikke købe brugte motorcykler?

— Hvis man er så heldig at få en på hånden, kan man; men så må man give en urimelig høj pris. Netop fordi det er næsten umuligt at købe en ny motorcykel, er efterspørgslen efter gamle voldsom, og det har naturligvis medført en enorm prisstigning på dem, så at de sælges til »sortbørspriser«, selv om priserne er legitime. I reglen skal man give det dobbelte af, hvad den kostede fra ny. Det er helt forkasteligt, og det er mærkeligt, at myndighederne ikke for længst har fået øjnene op for, hvor nødvendigt det er at give valuta til indførsel af motorcykler. Men hidtil har alle forsøg på at få en ordning som sagt været forgæves. Det er ikke engang muligt at få klar besked på, hvornår man kan vente en import af motorcykler, hverken hos myndighederne eller hos myndighederne eller hos importørerne, eller valuta dertil.

Jeg er sikker på, slutter Heiberg Andersen, at hvis embedsmændene i de kontorer, der har med tildeling af valuta at gøre, selv skulle køre et halvt hundrede kilometer om dagen på en almindelig cykel fra og til arbejde — og dertil arbejde hårdt hele dagen —, så skulle der nok blive lukket op for importen af motorcykler hurtigst muligt.

— — —



En spændende situation fra London-turneringen mellem Walthamston og Wembley. Bruce Anernethy (t. h.) gør et dristigt forsøg på at passere Peter Landadal (i midten), og Bob Oakley, rekordholderen på Næstved-banen. Anernethy blev diskvalificeret.

Disse udtalelser, som formentlig de fleste kan gå ind for, er altså fremsat nogle få uger før meddelelsen om, at der nu er bevilget valuta til import af et begrænset antal motorcykler, forelå.

Og det kan tilføjes, at det er en socialdemokratisk regering, der har vist vejen med hensyn til at bremse op for og regulere importen af motorcykler. Den nusiddende regering har modtaget rigets finanser i en så mishandlet for-



A/S MAGNETO . JAGTVEJ 155
KØBENHAVN N . TLF. C. 7716

fatning, at den har været nødt til — indtil videre — at fortsætte ad de anviste restriktioners alt for fladtrådte stier.

JUBILÆUMSFESTEN i Svendborg

Ca. 150 mennesker deltog i Motorcykleklubben »Svendborg«s 25 års jubilæum i festsalen i Christiansminde. Festudvalget, som bestod af fabrikant C. Jørgensen, skrædermester Lundsgaard og postbud Ejner Nielsen havde til underholdningen allieret sig med kapelmester Winstrup Olesen, og hermed var sukcessen på forhånd sikret.

Fabrikant C. Jørgensen bød velkommen til bords.

Glarmester Iskov, Odense, indledede den lange række af officielle talere. Som klubbens første formand kunne han fortælle mange morsomme Episoder fra oprettelsen. Klubbens anden formand, fabrikant C. Jørgensen fortalte om den gang, sportsarrangementerne begyndte. Tredie formand, postbud Ejner Nielsen fortalte om forsøget på at oprette den første motorbane i Rødme, som Fredningsnævnet forhindrede. Den fjerde formand, forvalter Laurits Lund, som var den egentlige »far« til motorbanen i Tved, talte om banens betydning for klubbens store vækst, og sluttede sin tale med en tak til byens lokale kørere og fremhævede særlig Aage Jacobsen, Egon Rasmussen og Robert Vedsted Hansen.

Den nuværende formand, skrædermester Alf. Lundsgaard havde fulgt medlemmernes ønske om at likvidere motorbanen i Tved, som en protest mod den høje statsafgift, hvilket havde vist sig at være helt rigtigt, da mange andre baner senere kom til at køre med underskud. Han sluttede med en omtale af de mange vellykkede orienteringsprøver og fremhævede især trialsarrangementerne.

Mellem talerne blev sunget sange fra de forskellige formænds perioder.

Endelig, som rosinen i pølseenden af de officielle talere, kom stereotypør Leander Simonsen med et morsomt causeri for damerne.

Klubben havde indbudt præsidenten for D.M.U., fabrikant N. K. Pedersen, F.M.U.s formand, kontorchef E. Jensen, samt formændene for de øvrige fynske klubber. De udtalte alle håb om lykke og fremgang for klubben.

Der var fra mange sider vist klubben stor opmærksomhed i form af gaver, blomster og telegrammer.

Man sluttede med en svingom, og klubben var en smuk mindedag rigere.

Danske ryttere til Sydafrika?

Forlydender vil vide, at Kiehn Bertelsen og evt. Orla Knudsen skulle have gode chancer for at komme på gengældelsesvisit til Sydafrika til vinter. Evt. skal de sammen med Leif Basse Hveem og Henry Andersen danne et skandinavisk hold. Rejsen skulle i så fald gå pr. flyvemaskine til oktober og retur til april. Der er ingen tvivl om, at der her ville være en udmærket chance for de danske ryttere — mens det vinter i Danmark — til at holde sig i form. Kiehn Bertelsen er i det mindste meget opsat på at komme af sted.

Iøvrigt forlyder det jævnligt, at Leif Basse Hveem agter at trække sig tilbage fra slaggesporten, mens han er på toppen. Mon han alligevel kan få sig selv til det, så længe har er *så* urørlig, som han er?

Deltagerne i F.I.M.s ralley kan samtidig deltage — med det kørte antal kilometer — i et andet ralley, hvor opløbet finder sted i *Castellazzo* nær *Alessandria*, 80 km fra Genua. Henvend Dem til D.M.U. I dette ralley er der 40 pokaler og 50 andre præmier.

(Se iøvrigt side 275 nederst).

Med Ib Junggaard

AD U.S.A.s LANDEVEJE

I et tidligere nr. af bladet har læserne hørt Ib Junggaard berette om Guatemala. I det sidste nr. af Esso-Posten fortæller han om sit indtryk af U.S.A. — set fra landevejen, som motormand. Hvor mange af os vil ikke gerne til U.S.A.? Hør, hvad han har at berette om U.S.A.

Service stationerne i U.S.A. er gennemgående bedre og mere tidssvarende indrettet og udstyret med flere moderne tekniske raffinementer end herhjemme. F. eks. er de praktiske nye vaskemaskiner, som lige er kommet her til landet, meget udbredt på almindelige stationer, og af fikse nyheder, som vi endnu ikke kender i Danmark, kan nævnes et batteriopladningsaparat, som tilsluttes de oplagrede batterier og sørger for, at de altid er på fuld kapacitet, så man aldrig behøver at være bange for at sælge et batteri, der ikke er fuldt opladet. En anden lille nyhed, som med udbytte kunne anvendes på danske service stationer, er et alarmeringssystem bestående af en luftslange, der ligger over kørebanen, og som står i forbindelse med et relæ, der udløser en ringeklokke, hver gang et hjul passerer over slangen, således at kunden ikke behøver at stige ud af vognen og gå hen og trykke på stationens ringeknap.

Amerikanske service stationer er mere indstillet på alle arter af betjening; de har større og bedre værksteder end vi og handler med langt mere tilbehør, end danske stationer normalt gør.

Mange store stationer har op til 20 pumper. I Washington besøgte vi een, der havde 18 på række og månedlig ekspederede 650.000 liter benzin, fortæller hr. Junggaard. Og så er det benzin, der er noget værd. Der føres som regel tre kvaliteter, og med den bedste — oktan 92 — er det simpelthen umuligt at få motoren til at banke.

En ting, som vore amerikanske kolleger gør meget ud af, er deres toiletforhold. W.C.'er er som regel smukt indrettede og pænt vedligeholdte, og det gælder ikke blot for storbyernes »servicepaladser«, også den lille tankmand på landevejen har »clean restroom«.

Den amerikanske service skuffede mig imidlertid lidt, fortæller Ib Junggaard. Jeg kørte 8.000 km med min broder i en vogn, vi havde købt, gennem staterne fra San Antonio over Florida og op langs østkysten. Vi besøgte på vejen en række stationer af forskellig art og størrelse, men karakteristisk for dem alle var, at man ikke er så omhyggelig med behandlingen af vognene som herhjemme. Det kommer sikkert af, at bilen for amerikaneren ikke repræsenterer en så stor økonomisk værdi som for os, og at den ikke skal holde i mere end nogle få år.

Bilisten selv er heller ikke særlig omsorgsfuld for sit køretøj, så det er naturligt, at servicemanden ikke føler sig fristet til at gøre noget ekstra ud af behandlingen. Masser af amerikanske vogne har store buler i skærme og karosseri, ødelagte kofangere m. v.

Den første prøve, jeg fik på amerikansk service, gav mig noget af et chok. Vi rullede ind på en lille landevejsstation og efter at have smækket med dørene i nogle minutter og næsten slidt hornet op, kom en malproper neger med en cigarstump i munden, skruede dækslet af og stak benzinslangen ned. Han stoppede, da tanken løb over, hængte slangen på plads, rakte hånden ud og nævnede prisen, og så var den betjening slut.

En sådan behandling kan imidlertid kun tænkes få steder i øde egne af de sydlige stater. I byerne og oppe nord på var servicen gennemgående fin, selv om ikke alle huskede at tørre vindspejl af m. v.

På en stor Esso station i Washing-

ton D. C. havde man som mange andre steder noget, der kaldtes minutvask. Det med minuttet var dog så som så, idet det tog ca. 2—3 minutter. Vi sendte vognen til vask og fik lov til at overvære operationen. Først kom den ind i et rum, hvor den blev oversprøjtet, mens roterende koste bearbejdede karosseri, skærme og hjul. I næste afdeling tørredes den med varm luft, og til sidst blev den poleret af tre piger.

Bortset fra tekniske finesser har danske Esso stationer ikke ret meget at lære af amerikanerne. Den forskel, der er, er tildels forårsaget af bilismens forskellige karakter i de to lande, og iøvrigt kommer amerikanske servicenyheder jo hurtigt ud til den øvrige verden.

Var der intet sensationelt overraskende i amerikansk bilservice, var der det imidlertid i amerikansk bilkørsel. Antallet af biler er jo enormt. Alt er præget af biler derovre. Landevejene er fantastisk gode, og afmærkningen fin. F. eks. nøjes man her ikke blot med at vise et »Z« før et vejsving — nedenunder vises en skitse over svinget: om det blot er en blød kurve eller et hårnålesving, så man kan se, hvor meget man skal tage af farten.

Amerikanerne kører ikke så fantastisk stærkt, som mange har indtrykket af. De gode landeveje tillader større hastigheder, men i byerne går det som herhjemme. I de sydlige stater og Mellemamerika afspejles folkets temperament dog i kørslen. Mexico City, synes jeg især, var slem. Der gælder reglen: Ham med de bedste nerver kommer først over krydset, og så ser man stort på buler og skrammer.

Overalt i byerne ser man udsalg af brugte biler. Ofte har en station et halvt hundrede »used cars« til salg for overordentlig billige priser. I San Antonio, hvor vi besluttede at gøre vort køb, gik vi rundt et par dage for at være sikre på at finde noget godt. Vi fandt en stor Nash 1949 (modeller før 1945 er der ingen, der vil have med at gøre), den havde kørt 30.000 km og var fint udstyret med radio, højttaler bag i vognen, og sæderne var til at klappe ned, så man kunne sove i vognen. Den kostede 1450 dollars, og vi begyndte at gå den efter i sømmene. Automobilforhandleren så undrende på os — folk plejede skam ikke at gøre sig ulejligheden med at se motoren, styretøj m. v. efter. De satte sig blot op i den, og hvis den startede med det samme, accellerede godt og ellers kunne bremse, gjorde man sig som regel ikke yderligere bekymringer. Vi undersøgte hos politiet, hvilke formaliteter der skulde ordnes ved købet. Betjenten spurgte blot, om vi havde penge — det var hovedsagen, og så fik vi ellers en lille lap papir, der viste, at vogn nr. det og det var vores. Nummerpladerne gælder som kvittering for skatten. Der er årstal på, så hvert nytår afleverer man det gamle sæt, betaler og får et nyt. To gange om året skal alle vogne efterprøves af politiet på nogle specielle prøvestationer. Her kører man en tur med en betjent, der kun interesserer sig for, om den bremser nogenlunde, og om lygterne kan lyse. Om der så mangler skærme, kølerhjælm eller et par døre, det rører dem ikke.

Vi havde en pragtfuld tur gennem staterne, så mange interessante ting og havde mange morsomme oplevelser. I Texas så vi de store olieboringer og var i Huston, hvor vi besøgte Esso-selskabet Humble Oil Company's hovedkontor.



— Hvis De absolut vil vide, hvor motorcyklen ramte mig, var det lige på det sted, hvor motorcyklerne har nummerpladerne . . .

DANSK SIDEVOGNS-SEJR i Monaco-løbet

A. Lohmann Jørgensens smukke placering med Nimbus.

Hillerød-køreren *A. Lohmann Jørgensen* med sin hustru som observatør i sidevognenrepræsenterede dansk motor torsport og den danske motorcykle »Nimbus« på den bedst tænkelige måde i dette uhyre krævende og anstrengede løb. Han blev nr. 1 i sidevognsklassen, hvor det kun lykkedes to maskiner at gennemføre. Han fik 140 points, hvilket var 300 points færre end nr. 2. En ganske ualmindelig smuk præstation.

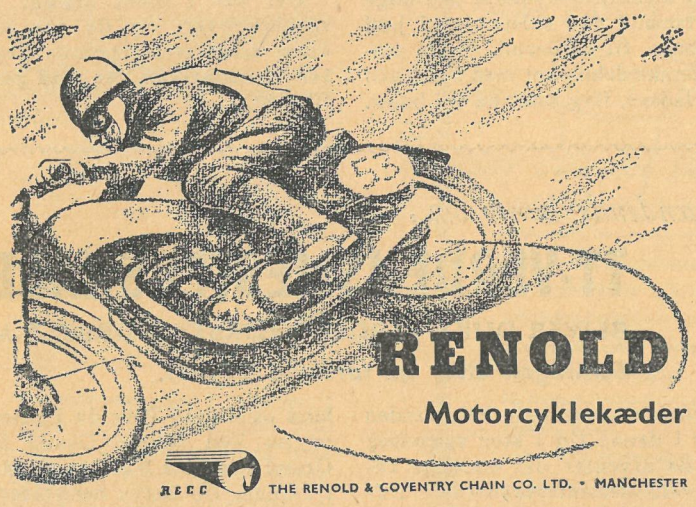
Hvor hårdt dette turistløb var, vil forstås, når det nævnes, at ikke en trediedel af de startende kom igennem til mål. Ca. 90 startede, men kun 28 nåede frem. Fra Danmark var der anmeldt 8 kørere, hvoraf de seks mødte til start og kun to gennemførte. Den anden var *Skjold Petersen,* der med sin Triumph Thunderbird samlede sig 440 points sammen, eller lige så mange som nr. 2 i sidevognsklassen. Han blev nr. 25 af samtlige kørere eller nr. 12 i sin klasse — også en fin præstation, idet mange fabrikskørere var rykket ud til dåd i dette løb og igennem længere tid havde ligget og trænet på de vanskelige bjergetaper, hvad de danske kørere naturligvis havde været afskåret fra. Blandt disse kom fem pointsfri igennem, derimellem et schweizisk hold på Condor-maskiner 350 og 500 ccm og et fransk fabrikshold på Bernardet.

Frankrig og Holland mødte hver med ca. en snes startende og havde derfor store chancer for at gøre sig gældende.

Vindernes festlige modtagelse i Hillerød.

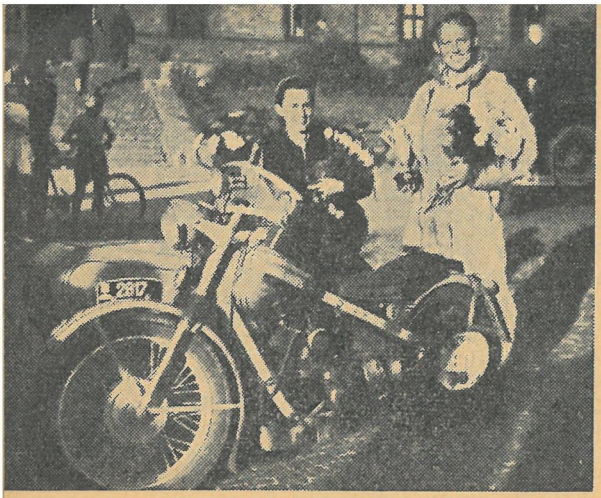
Da Arne Lohmann Jørgensen om lørdagen kom tilbage til Hillerød efter sin noget anstrengende tur til Middelhavet, blev han genstand for megen hyldest fra sine klubkammeraters side.

Arne Lohmann Jørgensen var i øvrigt nær ikke kommet til at deltage i løbet. Papirer, der var nødvendige for at kun-



Eneforhandler:

E. T. GREW, Rådmandsgade 43, København N. · Ægir 700



Den unge Hillerød-kører Lohmann Jørgensen og nans smukke hustru og observatør hyldes ved hjemkomsten af klubkammeraterne.

ne starte, var forsvundet, men til alt held lykkedes det i sidste øjeblik at fremskaffe de papirer, der var beregnet for Hillerød-køreren Svensson, der skulle have startet på et »kakkelovnsrør«, men som alligevel ikke kom med, og ved hjælp af dem kunne Lohmann få udleveret sit nummer — 80.

Medbringende en stor sølvpokal — og fruen, der var en fremragende observatør, en flot medalje — vendte den unge motorsportsmand den sidste dag i juni måned tilbage til Hillerød. Hans maskine var smukt dekoreret med »Monaco Trophee-plader«, flag, samt en del buler. Den 4500 km lange tur på dårlige bjergveje havde været hård ved Nimbus'en.

Venner fra Frederiksborg Amts Motorklub og andre motorinteresserede drog i en kortege af biler og motorcykler Lohmann i møde på Slangerupvejen, og i spidsen for dlisse kørte han de sidste kilometer ind til Hillerød. På torvet var der forberedt endnu en modtagelse, og der blev her overrakt masser af blomster, og talt af formanden for motorklubben, Assurandør *Damkjær Petersen*, der ønskede til lykke og til sidst motiverede et leve for det unge ægtepar.

— Ialt otte sidevognskørere startede i Amsterdam, fortæller Lohmann ved hjemkomsten, men seks udgik. Det var et ret hårdt løb. Regnvand strømmede ned ad bjergsiderne, og adskillige steder tog det klippestykker med.

En af kørerne blev ramt af en blok, styrtede og pådrog sig bl. a. en hjernerystelse. Jeg selv var også ude for uheld. Min kone faldt et sted ud af vognen. Der var en dyb kløft til den ene side og en grusbunke til den anden. Det var heldigvis i denne, hun havnede. Det har været kolossalt anstrengende for hende. Hun er blå over hele kroppen.

Der var i løbet indlagt forskellige specialprøver, og de var umulige at klare uden straffepoints. Jeg selv fik 140. Kammeraten, der også gennemførte, fik 440.

Den spændende kamp om

TT-VERDENSMESTERSKABERNE

BLIVER DUKE VERDENS FØRSTE DOBBELT-MESTER?

Stillingen efter de første 6 TT-løb.

Motorsportsinteresserede hele verden over lever i denne tid i stor spænding alt imens de afventer det endelige resultat for verdensmesterskaberne i TT-landevejsløb. Til dette øjeblik har der været kørt seks af de otte TT-løb, der tæller med, nemlig: Gran Premio de Espana, Grand Prix Suisse de Berne, The Tourist Trophy Races, Grand Prix de Belgique, Grote Prijs van Nederland og Grand Prix de France. Tilbage er nu kun Ulster Grand Prix'et og Grand Prix des Nations på Monzabanen i Italien. De køres henholdsvis den 18. i denne måned og den 9. september.

Meget taler for, at det virkelig skal lykkes fartfænomenet *G. E. Duke*, på de udenlandske baner slet og ret kaldet »Hertugen«, som hans navn lyder i oversættelse, at erobre verdensmesterskabet

både i 500 ccm og 350 ccm-klasserne. I så fald vil de være første gang, at et dobbelt-verdensmesterskab er gået til England.

Pointsberegningen for rytterne er den, at en 1.-placering giver 8 points, 2.-pladser giver 6, 3.-pladsen giver 4 og 4., 5. og 6. pladser giver henholdsvis 3, 2 og 1 points.

I *500 ccm-klassen* er placeringen efter de første 6 løb følgende:

G. E. Duke (han måtte nøjes med en 5. plads i Frankrig)	26	points
Alfredo Milani	20	—
W. Doran	12	—
U. Masetti	11	—
R. Armstrong	9	—
F. Anderson	8	—
E. Lorenzetto	8	—
T. Wood	6	—
N. Pagani	6	—
C. Bandirola	5	—
og A. Atesiani og McCandless .... hver	4	—

Og i *350 ccm-klassen:*

G. E. Duke	24	points
R. St. J. Lockett	15	—
R. L. Graham	14	—
W. Doran	14	—
C. W. Petch	10	—
J. Brett	10	—
C. Sandford	9	points
T. Wood	8	—
W. A. Lomas	6	—
R. Armstrong	6	—

Så Duke fører i begge klasserne, skønt han har 0 points i begge de først kørte løb i begge klasserne.

I *250 cm-klassen* gør italienerne sig mere gældende:

D. Ambrosini	14	points
B. Ruffo	14	—
T. Wood	12	—
Gianni Leoni	10	—
E. Lorenzetti	4	—

Endnu mere udpræget gælder dette *125 ccm-kassen:*

C. Ubbiali	12	points
Gianni Leoni	12	—
Guido Leoni	8	—
McCandless, WAC	8	—

Endelig er kampen om 1.-pladsen i sidevognsklassen meget hård. Her står E. Frigerio og E. Oliver lige med hver 26 points. Derefter ligger Albino Melani helt nede på 11 points efterfulgt af hele fem med hver 4 points.

Placeringen af mærkerne.

Som rytterne bliver også de deltagende maskiner placeret, dog efter en noget anden pointsberegning. Her har således Dukes mærke Norton i 500 ccm klassen samlet sig 33 points efterfulgt af Gilera med 28 points, A.J.S. med 21, Moto Guzzi med 16 og M.V. med 7 points.

I 350 ccm klassen fører Norton atter med 28 points, her efterfulgt af A.J.S. med 25 og Velocette med 24 og Moto Guzzi med kun 3 points.

I 250 ccm klassen fører Moto Guzzi med 22 points efterfulgt af Benelli med 14 og Velocette med 6. Parilla og Norton har hver 1 point.

I 125 ccm klassen har ingen engelsk maskine placeret sig: Mondial har samlet 24 points, Morini 10, Montesa 4 og M.V. Augusta 4 points.

I 500 ccm sidevognsklassen fører Norton med 27 points tæt fulgt af Gilera med 26. Derefter er der et langt spring ned til Carru med 4, Triumph med 2 og F.N. med 1 point.

Spændende er det, hvordan de to sidste løb falder ud.



Dansk sejr i Hedemora TT-løbets største klasse

Interessante resultater fra en række spændende løb.

Hedemora TT-løbet havde — efter skattevæsenets officielle opgørelse — 43,862 betalende tilskuere de tre dage løb og træning stod på. Det er kun lige halvdelen af det, som arrangørerne skønnede var tilstede, da man om søndagen skulle gisne på et tal.

For os danske var det en triumf at være vidne til, at *Svend Aage Sørensen* blev vinder af den store, 500-ccm., klassen, tilmed i ny rekordtid, idet han vandt i tiden 1 time, 38 minutter og 33 sekunder, hvilket svarer til en gennemsnitshastighed af 132 km i timen. Han havde i forvejen forudset, at han ville køre hurtigere end sidste års rekord, måske havde han også så småt regnet med at løbe af med sejren. De første 20 omgange udspandt der sig en nervepirrende duel mellem ham og den dygtige og hårde finske kører Walter Bergström, der måte i depot for at tanke, hvad Sv. Aa. Sørensen *ikke* behøvede, da han havde sit eget benzinrationerings-system under løbet. Det blev dog Bergström der satte ny omgangsrekord med tiden 3,11,5, hvilket giver en gennemsnitshastighed af ca. 135 km i timen.

Bemærkelsesværdig er i 125—175 ccm.-klassen det østrigske mærke Puchs flotte placeringer, idet dette mærke besatte de 10 af de 11 første pladser. Der blev kun ladt en 4. plads åben for en Huskvarna. A.J.S. med 6 maskiner hjemme blandt de første 7 i 350 ccm.-klassen var også en overbevisende mærkedemonstration. Og havde Sv. Aa. Sørensen ikke været med også her med sin 350 ccm. Norton og sikret sig en 3. plads, ville der måske have været tale om en ren A.J.S.-sejr.

Sensationen i denne klasse var iøvrigt vinderen, Hans (kaldet »Hasse«) Danielsson, der startede *et år for tidligt*. Han havde bestilt en A.J.S.-racer til næste års Hedemora-TT-løb, men da forhandleren kort før løbet ringede til ham og sagde, at han havde en maskine stående til ham, gik han ombord i den — og vandt uden videre træning i det første landevejsløb, han startede i. Han fik kun 200 kr. for at starte. Han har tidligere kørt speedway, men har måttet love sin familie at holde op med det. Han sammenlignes med Olle Nygren, men mens denne er frygtløs, bevarer Hasse Danielsson, der er 26 år gammel, hovedet koldt og kører med modent overlæg og sund og rolig beregning.

Da han skal starte i 6-dages løbet i september, vil han være afskåret fra at køre i Kristianstad-TT-løbet. Men han har lånt sin cykle ud til sin gode ven, Lasse Gustafsson, om hvem han udtaler, at han bliver »bedre end jeg i alting«. Danielsson var Hedemoraløbets store oplevelse og overraskelse: fint og behersket kørende, var han selv den, der var mindst overrasket over sin sejr — cyklen havde jo ikke svært ved at rende så stærkt.

En fornøjelse var det i samme klasse at iagttage finnen Curt Ginmans fuldendte kurve-teknik.

Resultaterne i de forskellige klasser blev følgende:

125—175 cc: 1) Henry Bohlin, Puch, 22,15,5 (4,23,5), 2) Kjell Dahlström, Puch, 22,47,6, 3) Karl Gustaf Kåberg, Puch, 23,02,8, 4) S. H. Vigenheim, Husqvarna, 23,15,7, 5) Sven Bolgerth, Puch, 23,50,3, 6) Lars Larsson, Puch, 23,59,1, 7) Holger Båtman, Puch, 24,36,3, 8) Åke Nilsson, Puch, 25,08,0, 9) Kurt Nicklasson, Puck, 25,16,3, 10) Henry Widh, Puch, 26,07,5, 11) Yngve From, Puch, 27,06,5, 12) Sigurd Plåth, Terrot, 27,09,4.

500 cc, jun.: 1) Åke Johansson, Triumph, 34,38,4 (3,21,2), 2) Ingemar Larsson, Ariel, 36,09,2, 3) Stig Pettersson, Triumph, 36,24,9, 4) Karl Nyman, Matchless, 36,33,4, 5) Karl Erik Ekberg, Norton, 36,34,4, 6) Mats Gustafsson, BSA, 38,09,5.

350 cc, jun.: 1) Hans Ring, Douglas, 36,56,7 (3,35,6), 2) Börje Nyström,

Royal Enfield, 37,08,4, 3) Sune Malmberg, Velocette, 38,27,6, 4) Sven Ström, Velocette, 38,56,6, 5) Bengt Ström, Velocette, 39,46,5.

500 cc sen.: 1) Hildor Jansson, Triumph, 34,39,2 (3,19,8), 2) Börje Sundèn, Triumph, 34,39,6, 3) K. G. Bjurholm, Matchless, 35,42,8, 4) Lennart Svensson, Ariel, 36,08,1, 5) Alf Svenungsson, Ariel, 36,12,7, 6) Fritjof Wickman, Ariel, 36,44,3, 7) Nils Norlèn, AJS, 36,47,9, 8) Bengt Johansson, AJS, 37,05,4.

350 cc, TT: 1) Hans Danielsson, AJS, 1,24,48,8; 2) Wilfrid Sleightholme, England, AJS, 1,25,08,1; 3) Svend-Aage Sørensen, Danmark, Norton, 1,25,56,9; 4) Curt Ginman, Finland, AJS, 1,26,11,3; 5) Bertil Andersson, AJS, 1,26,38,0; (3,17,2), 6) Nils Norlèn, AJS, 1,26,59,5.

500 cc, TT: 1) Svend-Aage Sörensen, Danmark, Norton, 1,38,33,0; 2) Walter Bergström, Finland, Triumph, 1,39,17,9 (3,11,5); 3) Kuno Johansson, Triumph, 1,40,03,3; 4) Lennart Carlström, Triumph, 1,40,25,9; 5) Hans Danielsson, AJS, 1,41,02,6.

Må jeg få ordet!

Jeg lagde ikke mærke til navneforandringen på vort lille gode blad »*Motor og Sport*«, før jeg læste det. Indholdet skal jo læses og helst så snart postbudet har afleveret det.

Ved at tænke på »*Motorbladet*«, dukkede erindringen op om opnåede resultater (dog ikke af mig, idet min gamle Sunbeam og jeg skiftedes til at gå og trække hinanden). Resultatet af økonomiløbet har jeg gemt og medsender, og jeg beder Dem returnere det tillige med besvarelse af et spørgsmål: Hvorledes stiller man motoren for at opnå gode resultater. Jeg tænker jo ikke på hastighed. Jeg vil ofre tid og penge på forsøget.

Traktorejere er nok ikke interesseret i denslags, de har jo også benzinen til betydelig billigere pris — altså til traktoren. Er radioen lige så interesseret i resultater fra motorløb som fra anden sport?

Med sportslig hilsen.

Svend de-Molade.

— — —

Svar:

Problemet med hensyn til den mest økonomiske kørsel med et motorkøretøj vil kræve en lang doktordisputats for at blive besvaret fyldestgørende. De første ting, der skal undersøges, er, om man har den rette karburering (strålespids, luft etc.), rigtig tænding, de rigtige tændrør, rigtigt lufttryk i ringene etc. Men iøvrigt er det også et spørgsmål om den rigtige måde at køre på. Jævn og behersket kørsel medvirker til økonomisk kørsel. Enhver uddannet mekaniker vil altid kunne give anvisninger, når det gælder motorens indstilling.

Red. mener afgjort, at radioen kunne gøre en del mere ud af motorsporten. Tak for det medsendte. Det var interessant læsning.

Venlig hilsen. *Red.*

HOLBÆK *Speedway*

Vi kører igen den 26. august kl. 15

Se referatet fra de sidste løb på Holbæk Speedway i juli nummeret af Motorbladet.

En »myggevægts-klasse« for de 16-18-årige.

Jeg vil gerne spørge, om ikke det kan lade sig gøre for unge mennesker fra 16-18 år at få oprettet en særskilt klasse, ved baneløb omkring i landet, da jeg mener, at man skal begynde så tidligt som muligt. Kan der ikke blive oprettet en klasse på indtil 125 ccm, så vi kan lære at håndtere en motorcykel, hvortil vi skal aflægge en lille licensprøve. Jeg er selv 16 år, og mener, at dette vil være til stor gavn for motorsportens fremtid, og at vi kan få ordentlig træning, til vi skal eksperimentere med de store maskiner, således at vi kan komme på lige fod med Norge og Sverige, der på denne måde har så mange veltrænede folk, der begynder fra bunden.

Foruden denne henstilling til D.M.U. vil jeg fremsætte det forslag, at unge mennesker kunne have gavn af at aflægge to køreprøver hos den motorsagkyndige og få undervisning to gange hos kørelæreren til nedsat pris, da dette efter min mening skulle give større færdselssikkerhed.

Jeg håber, at dette brev kommer i »Motor og Sport« under »Må jeg få ordet«.

Med sportslig hilsen

Svend Aage Jensen,

Langesø.

(Medlem af Fyens Motor Sport).

Forslag til definition af standardklassen.

Foranlediget af megen diskussion motorsportsfolk imellem angående definitionen af begrebet *standardklasse* ved løbene herhjemme, vil jeg gerne herigennem fremføre mit synspunkt, for nu, da vi står over for en ny sæson, at appellere til D.M.U. om ved det forestående delegeretmøde at træffe en klar afgørelse og en afgørelse, der rent teknisk er vigtig. I vor på materiale så fattige tid vil udformningen være af stor betydning, da mange vil være tvunget til at opbygge cykler med motor og stel af forskellig fabrikata. Men da motoren jo, trods individuel opbygning af køretøjet, er det, der har den største indvirkning på den fart, der opnås ved scramble- og jordbaneløb, er mit forslag dette:

I løb for standardmaskiner kan deltage alle cykler forsynet med motorer af typer som de pågældende fabrikker bruger til at montere i cykler, der er indregistreringsklare i den udførelse, fabrikken leverer disse fra en serieproduktion (udelukket bliver altså decideredе racermotorer, som bærer betegnelsen racer, Manx, Grand Prix, T.T. eller Sprinter) og beregnet til kørsel på benzin, med ikke højere oktantal end det p. t. benyttede i internationale konkurrencer, hvilket altså vil give kørerne rigere lejlighed til, på lige fod med andre konkurrencedeltagere at finde frem til den mest fuldkomne trimning af motoren og deraf følgende større ydeevne og fart. Jeg tror, at mesterskaberne vil få mere aktualitet, når *alle* konkurrencer bliver kørt på benzin. Motorsporten har jo to dejlige sider: trimning af cyklen før løbet og selve løbet.

Trods selv kører på AJS, 7. R., mener jeg, det vil være en linie, som maskineksperter i enhver ryttergård vil kunne dømme ud fra; det er jo i reglen folk, der ikke er rene analfabeter på motorområdet, og som nok skal vide at skelne mellem f. eks. en Norton Manx og International eller en AJS Competition og 7. R. o. s. v.

Med tak for optagelsen tegner jeg med sportslig hilsen

Bækgaard, Ulstrup.

Medlem af Randers Motor Sport.

I automobilindustrien arbejdes der med meget små mål eller tolerancer. Eksempelvis kan det nævnes, at der i et hydraulisk ventilløftersystem, som fremstilles af General Motors diesel afdeling for automobiler, findes to vigtige dele, som er så nøjagtigt sammenslebet, at klaringen mellem dem ikke overskrider 0,000,051 tomme eller 1/60 af et menneskehårs diameter.

★

Eksperterne i General Motors forsøgslaboratorier i Detroit anslår, at hvis 1950 model personbilerne i U.S.A. havde det samme benzinforbrug som 1930 modellerne, ville det daglige benzinforbrug alene i U.S.A. stige med 158.000.000 liter. Disse 158.000.000 liter spares nu ikke alene, fordi motorerne er blevet meget mere økonomiske i drift, men også fordi benzinen nu er meget bedre end i 1930.

★

Verdens første anlæg til afprøvning af »supersonic« flyvemaskinepropeller er nu i brug i General Motors «Aero-Products« afdeling. Ved »supersonic« propeller forstås propeller, som benyttes på flyvemaskiner, der bevæger sig hurtigere end lyden. Det er ifølge kontrakt med og i samarbejde med U.S.A.s flådemyndigheder, at General Motors' flyvemaskineeksperter foretager disse meget vigtige propelafprøvninger.

Små boganmeldelser:

„KNALLERTPRØVEN"

af E. Groes-Petersen og J. Voltelen.

Med al den saglighed og korrekthed, som man kunne vente, når så højt ansete og officielle kapaciteter som vicepolitiinspektør *E. Groes-Petersen* og lederen af justitsministeriets motorsagkyndiges kontor i København, civilingeniør *J. Voltelen* står som forfattere på titelbladet, foreligger nu som en lille tryksag på 55 sider »*Knallertprøven*«, en vejledning, som ikke kan undgå at blive bestseller blandt de 14—16 årige, foruden blandt de mere modne, som er blevet — eller vil blive — angrebet af knallert-feberen i erkendelse af dette lille demokratiske motorkøretøjs indlysende berettigelse som en billig løsning af dagliglivets persontransportproblemer.

Den bringer nøgternt og klart alt, hvad man behøver at vide for at erhverve et knallert-kørekort. Lige fra en definition af, hvad en knallert er, hvilket kørekort, der kræves, hvorledes man får det, og hvorledes førerprøven foregår — til den fornødne gennemgang af de færdselsregler, man skal kunne og en redegørelse for knallertens indretning og undersøgelse. Meget nyttigt sluttes der af med en anvisning på, hvordan man selv kan indregistrere sin knallert med adresser og ekspeditionstider for de forskellige kontorer i København og Københavns amtsrådskreds.

Nimbus

Aut. Forhandlere for Stor-København

ACAP A/S
Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.
Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Endog justitsministeriets bekendtgørelse af 14. april 1951 om cykler med hjælpemotor er taget med.

Bortset fra, at der allerede i tekstens 6. linie (side 5) er en lille trykfejl, idet der står anført årstallet 1950, som skal være *1951*, kan der ingen indvendinger rettes mod den lille højst nyttige bog. Den behøver ikke engang at anbefales. Den anbefaler sig selv. Den er uundværlig. Anmelderens 14-årige søn er ved at lære den udenad.

Justitsministeriets motorsagkyndige i København meddeler

Ang. Vægtseddel for cykler med hjælpemotor.

Det skal herved meddeles, at de motorsagkyndige i København fremtidig ikke vil kræve fremlagt vægtseddel ved eftersyn af almindelige cykler med hjælpemotor til indregistrering, for så vidt cyklen og motoren ikke skønnes at have en vægt, der afviger væsentligt fra den sædvanlige, og for så vidt der ikke er anbragt særlig tungt ekstra udstyr eller lignende.

Den afgiftspligtige egenvægt vil blive ansat efter skøn, i almindelighed til 35 kg.

Ang. Bagagebærere til »Vespa« scooter.

Ved skrivelser af 7. og 17. maj 1951 har Bülow & Co. forespurgt, om en bagagebærer til anbringelse over forhjulet på »Vespa« scooter vil kunne godkendes.

Det fremgår af en hertil indsendt tegning, at bagagebæreren udføres af ½" stålrør, og at påspændingen både foroven og forneden bliver foretaget med bolte gennem maskinens forplade. Endvidere forsynes den med en fjederpåvirket klap af 5 mm rundjern fastgjort i forkanten. Bagagebæreren har iøvrigt en bredde af 485 mm bagtil og ca. 400 mm fortil samt en længde af 250 mm.

I den anledning skal meddeles, at der ikke fra de motorsagkyndiges side haves noget at erindre imod, at motorcykler af fabrikat »Vespa« scooter godkendes med nævnte bagagebærer, forudsat at bagagebæreren ikke anvendes til egentlig varetransport, men kun til transport af lettere håndbagage.

Ang. Skoleskilte på motorcykler under førerprøver.

Da det har vist sig at være uheldigt for prøvens forløb at motorcykler under prøveaflæggelse er forsynet med skoleskilte, vil de motorsagkyndige fra og med den 1. august 1951 kræve, at skoleskilte under prøveaflæggelse er fjernede, således som det hidtil har været praksis ved aflæggelse af prøve i motorvogn.

Det vil ikke være tilstrækkeligt, at skoleskiltene er tildækket, men de bør forsynes med fløjmøtrikker eller anden anordning, således at de let kan fjernes inden prøven.

Ang. Lygteføring, retningsvisere og førerspejl på 3-hjulede Laro 145 H og Laro 250 H samt arten af førerbevis til disse:

I et hertil indsendt andragende har firmaet Danadko Automobil, Polititorvet 5, anholdt om tilladelse til indregistrering af 3-hjulede motorkøretøjer af fabrikat Laro 145 H og Laro 250 H med den originale lygteføring suppleret med to mindre lygter, anbragt een på hver side af den på køretøjet monterede varekasse, samt uden retningsvisere og førerspejl.

Firmaet har derhos forespurgt, hvilken art førerbevis der kræves til kørsel med de omhandlede køretøjer.

Det fremgår af sagen, at køretøjerne, hvis egenvægt er henholdsvis 175 kg og 225 kg, og hvis største bredde er 130 cm, er udstyret med betjeningsorganer som på en motorcykle, og at de er forsynet med motorcykleforlygte og med stop- og baglygte.

I anledning heraf skal man til videre bekendtgørelse meddele, at andragendet ikke kan imødekommes, forsåvidt angår fritagelse for retningsvisere, men at justitsministeriet herved tillader, at de pågældende køretøjer iøvrigt indregistreres som ansøgt, forudsat at de på hver side af køretøjerne anbragte mindre lygter har en passende lysstyrke.

Justitsministeriet tillader derhos, at de pågældende køretøjer føres af personer, der er i besiddelse af førerbevis til motorcykle.

Ang. Godkendelse af tandemcykel med hjælpemotor til tillige at befordre et barn — nægtet.

I et hertil indsendt andragende har et firma anholdt om tilladelse til at en en kunde tilhørende tandem, som man agter at forsyne med hjælpemotor, tillige godkendes til befordring af en 8 måneder gammel datter i en på tandemen anbragt kurv.

Det har dernæst anmodet om oplysning om, hvorvidt tandemen efter 1. oktober 1951 kan indregistreres med en hjælpemotor, der kan bibringe den større hastighed end 30 km/t.

Foranlediget heraf skal man meddele, at andragendet om godkendelse af køretøjet tillige til befordring af en 8 måneder gammel datter i kurv ikke kan imødekommes, samt at tandemen efter 1. oktober 1951 ikke kan indregistreres efter de nu gældende regler med en hjælpemotor, der kan bibringe den en hastighed af mere end 30 km/t.

Ang. bagsæde på små motorcykler.

Ved nærværende skal meddeles, at der for nedennævnte motorcykler er fremlagt dokumentationer, der godtgør, at de opfylder de i justitsministeriets skrivelse af 3.-2.-1950 fastsatte betingelser for at kunne godkendes med bagsæde, når dette anbringes passende langt fremme:

»Husquarna«, model 228 A.
»D.M.W.«, 197 cm³.
»Disa«, V 100.
»Vespa«, 125 cm³.
»Sitta«, 120.
»Rex« Telespeed, 125 cm³.
»Rex« Roadmaster, 200 cm³.

Ang. fastgørelse af forskærmen på cykler med hjælpemotor samt bagagebærer på disse.

I anledning af, at der er forekommet en del uheld med cykler med hjælpemotor, hvor forskærmen er faldet ned og har blokeret forhjulet som følge af, at beslaget, der fastholder forskærmen til gaffelkronen, er knækket, skal meddeles, at cykler med hjælpemotor fremtidig kun vil kunne godkendes, dersom forskærmen er fastgjort til gaffelkronen på en særlig solid måde og samtlige skruer og møtrikker, der fastholder forskærmen, er sikrede med fjederskive eller på anden lige så effektiv måde.

Yderligere skal opmærksomheden henledes på, at forskærme på cykler med hjælpemotor må være anbragt således, at de skruer, der fastholder fornummerpladen, sidder i rigelig afstand fra dækket for ikke ved fjedring eller vibrationer i skærmen at kunne gribe fat i dækket.

Samtidig henledes opmærksomheden på, at det — for at forskærmen kan være forsvarligt fastgjort — ofte vil være nødvendigt, at også dens forreste ende er forsynet med skærmstiver.

Man gør endvidere opmærksom på, at bagagebærer anbragt bag ved en over baghjulet anbragt motor ikke vil kunne godkendes, idet vægten af bagagen vil formindske forhjulstrykket, således at styresikkerheden formindskes. Derimod vil en let bagagebærer af den type, der anvendes på almindelige cykler, indtil videre blive tilladt anbragt oven over motoren, således at bagagebærerens midte ikke ligger bag ved bagakslen.



Danmark er nu Vesteuropas dårligst forsynede bil-land

Sverige og Norge skynder at dække sig ind med biler.

Efter at der praktisk talt ikke er kommet personbiler til Danmark siden april måned, er der nu stillet 15 mill. kr. til rådighed til import af personbiler på regional bevillingsudstedelse; desuden er der til bilbranchen stillet 6,5 mill. kr. til disposition til import af vare- og lastbiler samt omnibuschaussis'er fra sterlingsområdet.

De nævnte beløb rækker dog ikke langt. Det kan således alene nævnes, skriver Erhvervenes Oplysningsråd, at skønt det er blevet endnu sværere at opnå en indkøbstilladelse til en personbil — skønsmæssigt tildeles der 20—25 pct. færre biler i år end sidste år — ligger der alligevel så mange indkøbstilladelser i direktoratet for vareforsyningen, at halvdelen af rådighedsbeløbet på forhånd må anses som opbrugt, vel informerede kredse skønner, at der forlods er disponeret over de 7—8 mill. kr.

Den af de skiftende regeringer førte importpolitik med hensyn til biler har medført dels at Danmark nu er det land i Vesteuropa, der har den mest miserable bilpark af alle, dels at de brugte biler holdes oppe i fantasipriser, der intet har med verdensmarkedspriserne at gøre. At det er et vigtigt *produktionsapparat*, der dermed forsømmes og fordyres, er ofte nok understreget af bilbranchen.

Det kan nævnes, at *Norge* forlængst har indset det forkerte i en bilimportbegrænsning og har stillet mange millioner til rådighed for import, fortrinsvis af lastbiler, af hvilke landet har fået tusinder og atter tusinder i indeværende år, således at prisen på de brugte biler er faldet med 1/3 alene de sidste par måneder. Man har nu sat lastbiler og bus-chassis på regional friliste.

Sverige har til en trivialitet været fremdraget som foregangsland i denne forbindelse. Her er der idag indregistreret over 350.000 biler — dobbelt så mange som i Danmark — svarende til 1 bil pr. 20 indbygger mod Norges 1 pr. 23 og Danmarks 1 pr. 25. Alene i 1950 importerede Sverige 53.000 biler og den indenlandske produktion præsterede 13.600. Sverige fortsætter sine store opkøb af biler og har yderligere stillet 112 mill. kr. til rådighed for resten af året. Resultatet er da også blevet, at de brugte biler i Sverige er nede på førkrigspriser.

Den regionale ordning m. h. t. importen af personbiler, der nu er gennemført i Danmark må være en naturlig konsekvens af varen-følger-mærket-ordningen, en videreførelse, der er et skridt i den rigtige retning, når blot der kunne stilles betydeligt større valutabeløb til rådighed for importen.

Branchen har arbejdet på at få 3-tons lastvogne og derover (d. v. s. lastbiler med totalvægt over 5000 kg.) sat på regional friliste. Dette burde være sket forlængst — efterhånden er det meget svært at få fat på bilerne. For dette vigtige produktionsapparats skyld må man håbe, det snart sker.

Af de ca. 65,000 mænd og kvinder, der er beskæftiget i General Motors samlefabriker og andre virksomheder udenfor U.S.A. og Canada, er de 98 % statsborgere i de pågældende lande.

Når man på General Motors prøvebaner i U.S.A. konstaterer bilernes benzinforbrug, benytter man prøveappaprater der er så nøjagtige, at »misvisningene« kun beløber sig til ca. 1/4 cm³ pr. km.

Isolatorerne i A.C. tændrørene, der er standardudstyr i en meget stor del af alverdens bilmærker, og som fremstilles af General Motors, har en hårdhedsgrad, der ligger meget nær diamantens.

At de ledende amerikanske automobilfabrikers moderne serieproduktionsmetoder har afgørende indflydelse på bilpriserne på det amerikanske marked, fremgår f. eks. af, at den amerikanske husmoder for en så ligetil vare som hakkekød må betale 69 cent eller ca. kr. 4.80 pr. halvkilo, medens et så kompliceret og i alle henseender højt udviklet og gennemarbejdet produkt som 1951 Chevrolet personvognen med helautomatisk kraftoverføring, luftkonditionering og mange andre tekniske raffinementer kan købes for 40 cent eller ca. kr. 2.80 pr. halvkilo.

☆ UNIONEN ☆

Stor dansk interesse omkring F.I.M.s internationale ralley og eet til

I forrige nummer af *Motorbladet* omtalte vi udførligt F.I.M.s store internationale rallye, som Italien i år har fået overdraget at organisere.

Interessen for dette storslåede langturs-turistløbsarrangement har — som det var ventet — været ganske overordentlig stor og en del anmeldelser er allerede indgået til D.M.U.s kontor, mens adskillige flere ventes i disse dage. For vore aktive langturskørere vil denne begivenhedsrige udflugt til de fjerne himmelstrøg utvivlsomt blive en oplevelse af rang, et minde for livet.

Når dette nummer af *Motorbladet* når ud til medlemmerne vil det endnu lige kunne nås at tilmelde sig. Læs først og fremmest den omtale, vi bragte dette løb vedrørende i bladets sidste nummer, og sæt Dem derefter i forbindelse med D.M.U.s sekretariat, hvor alle oplysninger ligger parat til Dem. Jo flere danske deltagere, vi kan mønstre herfra, des større chancer har vi for at hjemføre nations-trofæet. Til D.M.U.s kontor skal iøvrigt den grønne blanket indsendes, mens den lyserøde medbringes på turen til afstempling undervejs. Send senest Deres anmeldelse den 3.—4. august, og fremskaf i god tid de nødvendige pas- og motorpapirer. Også her hjælper D.M.U. Dem gerne.

Tre danske kørere til Moto-cross-verdensmesterskaberne

Den 5. i denne måned køres »Motocross des Nations« i Belgien — sidste år var det, som det vil erindres, blevet overdraget til Sverige at afvikle dette mesterskab.

Kampen vil blive meget hård og spændende. England, Belgien, Sverige og Holland har skrappe og erfarne ryttere, der hver for sig vil gøre deres for at forsvare nationens og deres mærkers ære.

Ikke færre end tre glimrende danske ryttere stiller op her, hvor der nu for første gang også kan kæmpes om det individuelle verdensmesterskab, og ikke alene holdmesterskaberne. De tre dygtige danske ryttere, der stiller op, er Knud Nielsen, Poul Kalør og Eivind Hansen. Forudsat deres materiel kan holde til de hårde strabadser, er de selv så erfarne og dristige kørere, at de burde have en chance for en smuk placering.

MOTORLØB **Søndag den 19. august kl. 14.30 pr.**

Bøghovedbanen i Haderslev (beliggende ved Simmerstedvej).

Standard klassen: Knud Nielsen, Poul Kalør, Robert Rasmussen, Ejvind Hansen, Børge Mørck, Aage Iversen. — **Ekspert klassen:** Deltagelse fra Sverrig, Tyskland og Kiehn Bertelsen, Uno Jensen, Niels Nielsen, Lindegaard Pedersen m. fl. — **Sidevogn:** Deltagelse fra Tyskland og Johs. Hansen, Kresten Krestensen, Hans Nielsen.

Entré: voksne kr. 2,50, militær kr. 1,50, børn kr. 1,50.

Medlemmer gratis adgang mod forevisning af gyldigt medlemskort.

Haderslev Motor Sport.

SPORTEN HJEMME

BASSE HVEEMS DAG I NÆSTVED

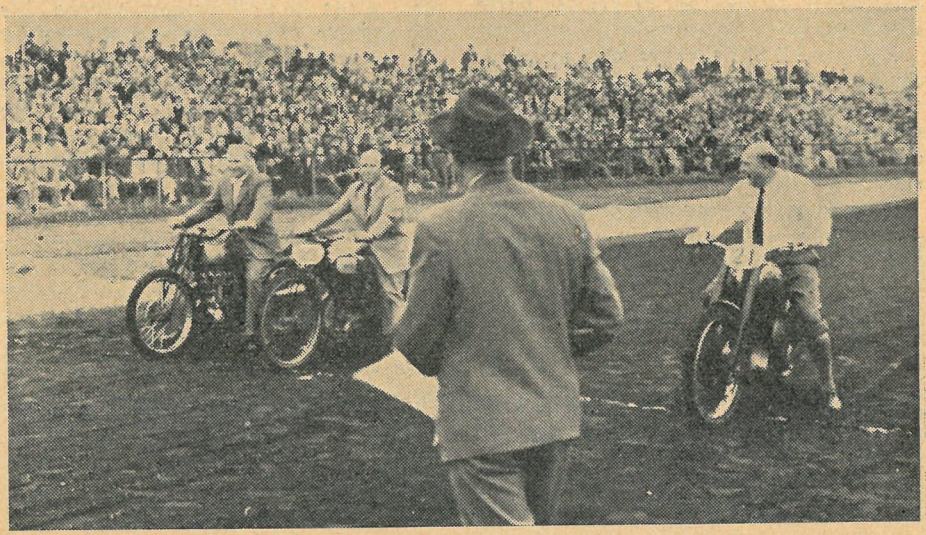
12.000 tilskuere til en række præcisionsløb.

Leif Basse Hveem måtte rekvirere flyvemaskine for at nå ned til Næstved rettidigt sammen med Henry Andersen — deres bil var gået i stykker. De kunne også dårligt undværes. De ca. 12.000 tilskuere, som atter var mødt op, da Næstved-arrangørerne kaldte, måtte i hvert eneste løb beundre Basse Hveems overlegne kørsel. Han var sikker og urørlig. Også hver eneste gang.

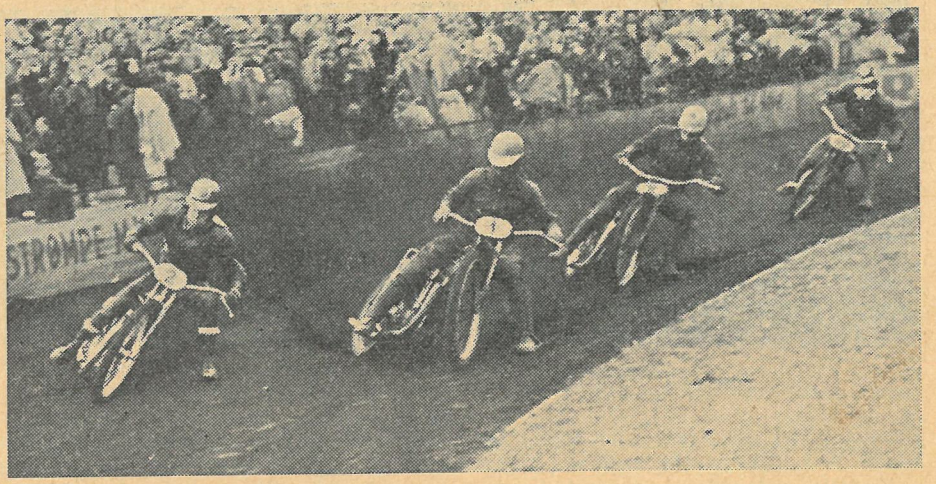
De forskellige løb afvikledes med mønsterværdig præcision og hver eneste kører gjorde sit bedste i hver eneste start — men trods megen smuk og fin kørsel: den *store* spænding oplevede man nu ikke. Det kan skyldes tilfældigheder, men næsten i hvert eneste heat var løbet faktisk afgjort i det øjeblik, kørerne gled ud af det første sving efter starten. Den stilling, de havde på det tidspunkt, beholdt de resten af løbet igennem, en lille smule forskydning kunne der ske i den indbyrdes afstand mellem de enkelte ryttere — og skete der et styrt, ja, så undgik den implicerede rytter, men det hørte til sjældenhederne. Vejret var iøvrigt ideelt for et motorløb på en sommersøndag: ret overskyet, men spredte regndråber.

Det blev den ellers så fortræffelige svensker *Rune Sørmander*, der skulle forsøge at sætte banerekord. Den er *Bob Oaklys* med 1,15,7 — og han beholdt den. Sørmander brugte 1½ sekund for meget: 1,17,2. Det kan siges i denne forbindelse, at Sørmander ikke havde nogen særlig strålende dag, han var slet ikke i stand til at indfri de forventninger, man ellers med rette har lov at nære til ham.

I de enkelte heats blev der kørt således: Internationale ekspertmatcher udskilningsløb 1: Leif Basse Hveem



D.M.U.S.s præsident, N. K. Pedersen starter de tre gl. Karrebæksmindekørere. Fra venstre: Thorkild Clausen, Max Wunder og Ferdinand Olsen.



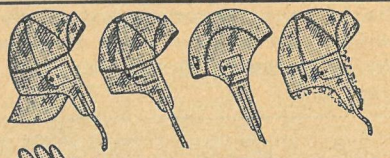
Et fint snap-shot af Leif Basse Hveem, George Wilks og Kiehn Bertelsen.

1,19,0; Kiehn Bertelsen 1,21,8; George Wilks 1,21,9; Rune Sørmander 1,22,1 — det vil ses at kampen stod mellem Kiehn B. og Wilks. Udskilningsløb 2: Henry Andersen 1,20,4; Dan Fosberg 1,21,1 og Orla Knudsen 1,24. Stig Pramberg væltede i sidste omgang. Udskilningsløb 3. Aage Andersen 1,23,5; Bengt Gustafson 1,24,5; Jørgen Petersen 1,24,9 og Leif Bech 1,25,1. Udskilningsløb 4: Leif Hirsborg 1,28,7; Kurt Henriksen 1,29,6; Stig Pramberg 1,30,3 og Henry Kjærsgaard 1,31. Erik Wincentz væltede i 1. omgang.

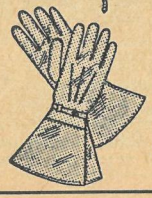
De fire hurtigste herfra startede i ekspertmatch A, 1. heat, hvor placeringen blev: Leif Basse Hveem 1,19,3; Georg Wilks 1,21,4; Henry Andersen 1,22,1 og Kiehn Bertelsen 1,23,8. I ekspertmatch B startede de fire næsthurtigste og placerede sig således: Dan Fosberg 1,20,6; Rune Sørmander 1,21,4; Orla Knudsen 1,24,6 og Aage Andersen 1,23,6. Endelig startede de fire trediehurtigste i ekspertmatch C, 1. heat og fik noteret: Bengt Gustafson 1,23,0; Jørgen Petersen 1,25,1; Leif Bech 1,27,2 og Leif Hirsborg 1,28,1.

I ekspertmatch A, 2. heat blev Basse Hveem igen nr. 1 i 1,19,2, Georg Wilks nr. 2 i 1,21,8; Henry Andersen 1,22,1 og Kiehn Bertelsen 1,23,6. I ekspertmatch B, 2. heat blev rækkefølgen: Rune Sørmander 1,21,7; Orla Knudsen 1,23,3; Dan Fosberg 1,24,9 og Aage Andersen 1,25,6. Ekspertmatch C, 2. heat: Bengt Gustafson 1,22,5; Leif Bech 1,25,4; Leif Hirsborg 1,26,3 og Jørgen Petersen 1,26,6.

Derefter blev resultatet af ekspertmatch A, 3. heat: Leif Basse Hveem 1,19,1; Georg Wilks 1,22,5; Henry An-



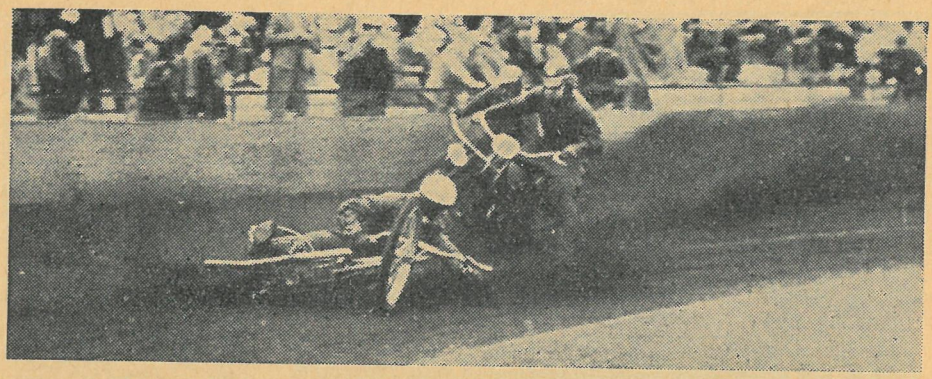
Stort udvalg i motorhandsker, luffer, huer, hjelme, briller, køretæpper o. s. v. Originale engelske TT-hjælme.



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.

MOTOR DRESS
Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2536



Kurt Henriksen, Slagelse, og Stig Pramberg, Sverige, i en prekær situation.

dersen 1,23,4 og Kiehn Bertelsen, der havde lånt Kjærgaards maskine: 1,25,5.

Endelig oplevede man nogle spændende øjeblikke mellem de tre første i ekspertmatch B, 3. heat. Her blev resultatet: Orla Knudsen 1,21,5; Rune Sørmander 1,21,8; Dan Fosberg 1,22,3 og Aage Andersen 1,25,3. I ekspertmatch C, 3. heat blev stillingen: B. Gustafson 1,23,1; Jørgen Petersen 1,25,6; Leif Bech 1,26,3 og Leif Hirsborg 1,29,8.

I et *special-løb*, hvor de fire sidste ryttere fra udskilningsløbene kørte tre afdelinger vandt Erik Wincentz med 6 points foran Stig Pramberg, der ligeledes havde 6 points, men som kun fik gennemført to af heatene; Kurt Henriksen og Henry Kjærgaard fik henholdsvis 4 og 2 points.

En *udfordringsmatch* over 4 omgange med flyvende start mellem Kiehn Bertelsen og Henry Andersen, vandtes af danskeren i tiden 1,21,9, men at kampen var hård vil forstås, når det nævnes, at nordmanden fik noteret 1,22,0. Henry Andersen gik frem på langsiderne, mens Kiehn gik foran i svingene.

Et *pokalløb* over 4 omgange med flyvende start gav følgende resultat: Orla Knudsen 1,19,4; Kiehn Bertelsen 1,21,1; Jørgen Petersen 1,24,1 og Aage Andersen 1,24,5.

I standardløbets 1. heat var der nogen kamp mellem Alfred Larsen og »Norton« Hansen, indtil sidstnævnte $^3/_4$ omgang før mål gik i stå. Han trak dog maskinen rundt og blev noteret for tiden 1,58,3 og blev nr. 2, idet Kaj Larsen havde haft endnu større ophold undervejs og fik noteret 2,24,2; Helfelt startede ikke. På en lånt Ariel blev han i 2. heat noteret for 1,41.

Det endelige resultat af samtlige heat blev en Næstved-sejr til Alfred Larsen med »Norton« Hansen på 2. pladsen og Kaj Larsen som nr. 3.

I *Dagens match* blev Henry Andersen nr. 1 i 1,19,4; Georg Wilks nr. 2 i 1,20,4, Orla Knudsen nr. 3 med 1,23,1, mens Rune Sørmander udgik $^1/_2$ omgang før mål.

I pausen var forskellige prominente personer af forskellig lød ude at muntre sig på knallerter.

Løbene overværedes af tre af den gamle Karrebæksmindebanes kendte ryttere som i sin tid var med til at trække et stort publikum til disse løb, nemlig tyskeren *Max Wunder*, nu Folkevognsforhandler i Hamburg, som lå i havnen med en stor lystyacht, *Thorkild Clausen* og *Ferdinand Olsen*. På lånte maskiner kørte de tre gamle drenge et par runder, startet af D.M.U.s præsident, N. K. Pedersen.

Næste gang opmærksomheden samles omkring Næstvedbanen bliver til de nordiske mesterskaber på 400 meter den 12. august.

I U.S.A. findes der ikke mindre end 191.779 jernbanebroer med en samlet længde på ca. 6.400 km eller afstanden mellem Paris og Chicago i luftlinie.

— — —

I U.S.A. udgør salget af automobiler mere end 20 pct. af staternes samlede detailsalg.

— — —

Af de ca. 1.000.000 Cadillac biler, der er fremstillet siden 1902 er ca. 453.000 eller godt op mod halvdelen stadig i brug.

Hårde hunde på Gladsaxe Speedway

Sydafrikanere mod danske ryttere.

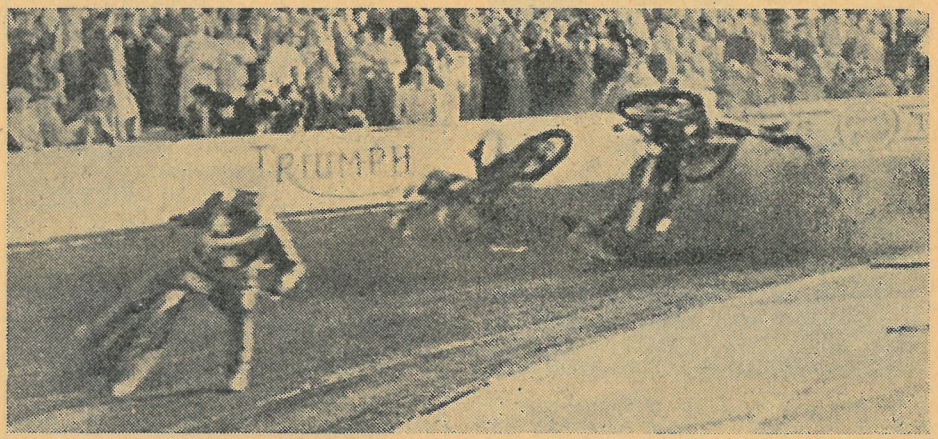
Publikum fik »smæk for skillingen« på Gladsaxe-banen torsdag den 5. juli, da ledelsen havde fremskaffet et sydafrikansk hold, der i en pointsmatch mod et udvalgt dansk hold gik af med en beskeden sejr på 2 points overvægt, 37-35.

Sydafrikanerne kørte hårdt og frækt. De »gik til makronen« uden at lægge fingrene imellem, tog helt pusten både fra publikum og de danske ryttere: Håndtaget i bund fra starten, i en bred broad-side ind i svinget — stadig med håndtaget i bund — så de spærrede for ethvert forsøg på forbipassage.

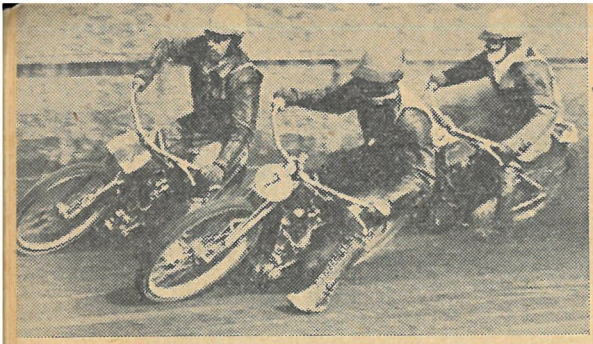
Allerede i denne nationalmatch's 4. heat gik det galt. Side om side lå de fire ryttere ned mod svinget — ingen ville gi' sig. Jørgen Petersen, Ringsted, og sydafrikaneren A. Blankfield havde lagt sig i spidsen. Det lykkedes lige danskeren at smutte forbi, da Blankfield lagde sig på tværs. »Morian Hansen«, der lå lige bag ham, røg ind i hans baghjul, så de begge styrtede. Sydafrikaneren Fenton søgte at presse sig forbi, så tæt lå klyngen, at der var den eneste måde, han kunne redde sig ud af den historie på — men det gik nu ikke. Han gik i hegnet — og de tre ryttere lå på række i svinget. Morian var først på benene med blodet flydende fra en flænge ned over kinden. Blankfield kom også på benene, mens Fenton blev liggende. Falcks ambulance samlede ham op og kørte ham ind i ryttergården. Her viste det sig imidlertid, at det var Blankfield, der var værst medtaget — han havde fået en hjernerystelse og et brud på venstre hånd. Han kom på Gentofte amtssygehus.

Morian Hansen var ikke værre chokeret, end at han kunne fortsætte og tilmed i 12. og afgørende heat placere sig som nr. 1 med Irving Irvinger som nr. 2, hvilket bidrog pænt til at forbedre den danske position i matchen.

Den sydafrikanske taktik havde sin svaghed: Rytteren broadsidede helt ud i svingenes yderkant og blottede en mulighed for at smutte forbi på inderbanen. Dette var de danske ryttere ikke længe om at opdage. Navnlig var Kiehn Bertelsen vældig snild til at benytte sig af denne blottelse og glide forbi i det afgørende øjeblik, han kørte i øvrigt som en ren engel denne dag, koldblodigt og nøgternt beregnende, men også Aage Andersen og Jørgen Petersen var ikke længe om at udnytte chancen, hvor den var at finde. Kiehn Bertelsen høstede megen publikumshyldest for sin kørsel



Fra det store styrt: *Jørgen Petersen*, *Morian Hansen* og *Fenton* forsøger at slippe udenom J. Blankfield, som ligger på banen.



Leif Bech og Sv. Aa. Rasmussen i hård strid.

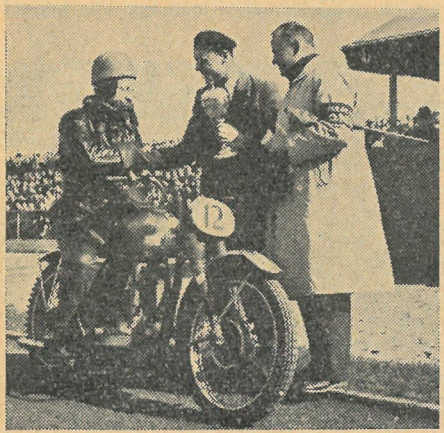
og ikke mindst da han blev noteret for dagens bedste tid, 1,18,9.

I 8. heat blev sydafrikaneren Du Toit henvist til 4. pladsen, da han havde skåret for tæt ned foran Erhard Fisker. I 2. heat havde Fisker fået sin fod kvæstet ved at tørne mod hegnet og måtte efter halvanden omgang bide i græsset.

I de øvrige løb blev resultaterne:

Juniorløb: 1. Jørgen Lykke 1,37,7. 2. Frede Larsen 1,38. — Ermax-løb: C: 1. Jørgen Petersen 6 p. 2. Fenton, Sydafrika, 3 p. — Ermax-løb B: 1. Aage Andersen 6 p. 2. Irv. Irvinger 3 p. — Ermax-løb A: 1. Kiehn Bertelsen (bedste tid). 2. Raw, Sydafrika.

Fra motorløbet på Åbenrå stadion den 6. maj.



A.S.A.M.s vandrepokal for baneløb overgår til ejendom til Holger Iversen, Sønderborg, ved motorløbet på Aabenraa stadion den 6. maj. Formanden for sportsudvalget, Kai Boilesen, gratulerer.

AFLYSNING

Motorløbet den 12. august 1951 på Bogense motorbane aflyses.

Bestyrelsen.

Løbskalenderen

AUGUST

5 Charlottenlund (1000 m nordiske mesterskaber) Baneløb mc
Esbjerg Motor Sport Baneløb mc
Hobro Motor Sport (Jydsk Motorbane) Baneløb mc

12 Han Herreds Motor Klub Baneløb mc
Næstved Motorklub (400 m nordiske mesterskaber) Baneløb mc
Sports Motor Klubben Århus Baneløb mc

19 Gladsaxe Baneløb mc
Silkeborg Motor Sport Baneløb mc
Aalborg Motor Klub (N.M.S.) Baneløb mc
Haderslev Motor Sport Baneløb mc
Bornholms Motor Sport Baneløb mc
Automobil Sports Klubben, København Baneløb a

26 Holbæk & Omegns Motorklub Baneløb mc
Hem Odde Baneløb mc
Hjørring Motor Sport Baneløb mc
Sports Motorklubben Odin Baneløb mc

SEPTEMBER

2 Horsens Automobil og Motor Klub Baneløb mc
Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub Baneløb mc
Nordvestsjællands Motorklub Baneløb mc
Gentofte Baneløb mc
Thy Motor Sport Baneløb mc

8 Gladsaxe Baneløb mc

9 Frederiksborg Amts Motorklub Moto-cross mc
Frederikshavn Motorsport Baneløb mc
Kolding Motor Klub Baneløb mc
Randers Motor Sport Baneløb mc

16 Vejen og Omegns Motorklub Baneløb mc
Næstved Motorklub Baneløb mc
Sports Motor Klubben Århus Baneløb mc
Aalborg Motor Klub (N.M.S.) Baneløb mc
B.S.A. Klubben Trial mc
Jydsk Automobil Sport, Randers Baneløb a

23 Danske jordbanemesterskaber (Jydsk væddeløbsbane, Aarhus) Baneløb mc

30 Holbæk & Omegns Motorklub Baneløb mc
Randers Motor Sport Baneløb mc
Fyens Motor Sport Baneløb mc
Esbjerg Motor Sport Baneløb mc
Frederiksberg Motor Klub Trial mc
Automobil Sports Klubben, København Bakkeløb a

FINE LØB PÅ BORNHOLM

Kiehn Bertelsen forbedrede banerekorden med 7 sekunder.

På Robbedale-banen kørtes den 1. juli en række udmærkede løb.

Efter præsentationen af de 17 kørere — hvoraf fire svenske — gjorde Kiehn Bertelsen et forsøg på at slå Irving Irvingers banerekord på 1,27. Det lykkedes, og det endda 7 sekunder bedre end den hidtidige rekord.

Letvægterløbet med de små 125 ccm Puch-maskiner blev som ventet en af dagens store underholdninger. De to første afdelinger sikrede Erhardt Fisker sig førstepladser, men i tredie afdeling kom Bue Jensen, der i de to øvrige afdelinger havde måttet nøjes med 2. pladser, ind som nummer et.

En anden spændende afdeling var sidevognsløbene. Vinderen af alle tre afdelinger blev Egon Walther. I dette løb skete dagens eneste dramatiske begivenhed, idet Erik Greve i slutheatet måtte udgå, fordi hans »sæk« faldt af. »Sækken« slag et par kolbøtter hen over banen, men han kom dog hurtigt på benene igen uden at være kommet noget til.

Som ekstranummer kørtes to udfordringsmatcher. Den første kørtes mellem Kiehn Bertelsen og svenskeren Ekberg. Kiehn Bertelsen måtte desværre udgå på grund af maskinskade. Den anden var mellem sidevognskørerne Egon Walther og Aksel V. Hansen. Sidstnævnte vandt.

Resultaterne:

Special: Indledende heat I: Kiehn Bertelsen 1,28,4. Erhardt Fisker 1,29,9. Sture Persson 1,29,9. Karlsson 1,33,4.

Indlende heat II: Leif Bech 1,27,2. Leif Hirsborg 1,29,9. Karl Ernstrøm 1,38.

Indledende heat III: Keld Andersen 1,29. Ekberg 1,30. Poul Møller 1,37.

Klasse A. 2. heat: Leif Bech 1,27,4. Kiehn Bertelsen 1,30,3. Keld Andersen 1,31. Sture Persson (udgik).

Klasse B. 2. heat (omstart): Ekberg 1,28,2. Erhardt Fisker 1,28,4. Leif Hirsborg 1,30,1. Carlsson 1,35.

Klasse C. 2. heat: Crone Jørgensen 1,34,2. Karl Ernstrøm 1,34,5. Poul Møller 1,38.

Klasse A. Slutheat: Kiehn Bertelsen 1,28,6. Leif Bech 1,29,9. Sture Persson 1,30,1.

Klasse B. Slutheat: Ekberg 1,27,5. Leif Hirsborg 1,30. Erhardt Fisker 1,40. Sture Carlsson (udgik).

Klasse C. Slutheat: Crone Jørgensen 1,31,9. Karl Ernstrøm 1,34,2. Poul Møller 1,35.

Letvægtere 125 ccm: 1. afd.: Erhardt Fisker 1,49,2. Bue Jensen 1,52. Kiehn Bertelsen 1,52,1.

2. afd.: Erhardt Fisker 1,46,1. Bue Jensen 1,48,2. Kiehn Bertelsen 1,49.

Slutheat: Bue Jensen 1,47,2. Kiehn Bertelsen 1,48, Erhardt Fisker 1,49,1.

Sidevognsløb: 1. afd.: Egon Walther 1,42,2. Aksel V. Hansen 1,42,6. Erik Greve 1,44. Th. Thy 1,44,5.

2. afd.: Egon Walther 1,41,2. Th. Thy 1,41,8. Erik Greve 1,42. Aksel V. Hansen (udgik).

Slutheat: Egon Walther 1,40,6. Th. Thy 1,48,9. Aksel V. Hansen 1,49. Erik Greve (udgik).

Special-Handicap: 8 hurtigste specialkørere fra de andre heats deltog i dette, men der blev kun taget tid på de tre bedste kørere: Leif Hirsborg 1,28,9, Kiehn Bertelsen 1,29,2 og Crone Jørgensen 1,30,5.

Udfordringsmatcher: Special: Ekberg 1,28,1. Bertelsen (udgik).

Sidevogn: Aksel V. Hansen 1,38,9. Egon Walther 1,39,2.



JUNIORDAG PÅ GLADSAXE-BANEN

Det må erkendes, at det var et prisværdigt initiativ, der udvistes af ledelsen for Gladsaxe motorbane, da man torsdag den 29. juni havde givet et halvt hundrede juniorer fra det ganske land en chance for at få prøvet kræfterne (hestekræfterne) på en rigtig bane og i overværelse af et interesseret publikum. Ca. 5000 tilskuere var mødt op, hvilket turde vise en virkelig interesse for motorsporten og dens fremtid.

Som det måtte kunne ventes, forløb disse løb ikke uden en del nervepirrende situationer. Det var jo urutinerede folk, som hver for sig håber på en fremtid inden for motorsporten, og som derfor med iver og ildhu bestræbte sig for at gøre deres yderste for at vise, hvad de kunne præstere. En enkelt rytter viste så ganske åbenbart mangel på den rette sportsånd og på kendskab til, hvordan man bør opføre sig på en motorbane, hvor man helt og holdent har at underkaste sig ledelsens skøn og kendelser, at hans fremtidige tilstedeværelse som aktiv rytter bør overvåges med den pinligste agtpågivenhed. D.M.U.s delegerede så sig i dette tilfælde nødsaget til at bede ham forlade banen. I en af starterne tyvstartede han og for banen rundt med startmaskinens bånd flagrende efter sig. Ved en omstart gik det galt igen — og da han forsøgte at appellere til publikum, blev der en hylen og skrigen rundt om på banen.

Det er kun at vente ved en sådan lejlighed, at de uerfarne køreres nerver står på højkant og kan slå klik. Men også af *den* grund er det en nødvendighed, at de unge lærer de gode manerer, der er en forudsætning for, at motorsporten kan opretholde en nobel og sportsmandsmæssig standard, der er en uomgængelig nødvendighed for sportens hele eksistens. Nykkerne må pilles ud af de altfor ivrige unge, de må lære at indordne sig under motorsportens skrevne og uskrevne love og regler.

Trods usikkerhed og umodenhed var det ganske pæne resultater, mange af de unge kunne opvise. Dagens bedste tid opnåede Erik Wincents, Næstved, med 1,24,9. Der skete ikke færre end syv styrt, men også det er noget, de unge må indstille sig på og gøre sig fortrolige med.

Resultaterne af løbene blev iøvrigt: Ermax-løb: 1. Frede Larsen, Norton, 1,36,9. 2. Hakon Josiassen, Triumph, 1,38. Gladsaxe-løb: 1. Alfred Larsen 1,25,2. 2. Niels Schmidt, BSA, 1,,30,7. Et sidevognsløb vandtes af Sv. Aage Hansen, Tornax, med 4 point. Mørkhøjløb: 1. Smith Nielsen, (special) Rudge 1,40. 2. Arne Leo Kristensen, BSA, 1,41,5. Bagsværd-løb: 1. Henry Christensen, 8 point. 2. Gunnar Næsgaard, 5 point. Søborg-løb: (special) 1. Erik Wincentz, 7 point. 2. Falle Jensen, 6 point.

Motorløbet på Odense Cyklebane

Fyens Motor Sports motorløb på Odense Cyklebane kørtes den 7. juli kl. 19,30. Der var ca. 4000 tilskuere. 1. start, banerekordforsøg, vandtes af Henrik Wozny i tiden 42,8 sec. på m/c indtil 125 ccm., 2. start, banerekordforsøg vandtes af Jørgen Paaske i tiden 41,0 sec. på m/c indtil 200 ccm., 3. start, bymatchen Aarhus—Odense vandtes af Jørgen Paaske i tiden 1,30 sec., 4. start vandtes af Henning Sørensen i tiden 1,35 sec., 5. start Odense-Løbet vandtes af Knud Nielsen i tiden 1,35,7 sec., 6. start vandtes af Kresten Krestensen i tiden 1,40,4 sec. 7. start vandtes af Jørgen Paaske i tiden 1,27,2 sec. Resultatet af bymatchen blev, at Aarhus fik 20 points, sammenlagt tid 12,49,3, medens Odense fik 20 points, sammenlagt tid 12,45,4. 8. start, forfølgelsesløb, vandtes af Jørgen Paaske med Ejvind Hansen som nr. 2. 9. start vandtes af Kresten Krestensen med Carlo Sejer Jensen som nr. 2. 10. start, Forfølgelsesløb, vandtes af Kresten Krestensen med Jørgen Paaske som nr. 2. I 11 start, dagens match, opnåede Jørgen Paaske og Carlo Sejer Jensen samme tid, nemlig 0,56,7 sec., 12. start, Udfordringsmatch Aarhus—Odense vandtes af Jørgen Paaske i tiden 0,47,4 sec.

FRA KLUBBERNE

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

meddeler sine medlemmer, at klubben påtænker at arrangere en fællstur med rutebil til statparkløbet i Hamburg, der afholdes en gang i september måned. Der startes lørdag eftermiddag og hjemkomst søndag aften. Prisen vil blive ca. kr. 32,00 pro persona. — Oplysninger fåes og anmeldelse sker til formanden.

A.S.A.M.

B.S.A. Klubben

Onsdag den 8. august begynder vi på vore onsdags aftener. Vi er inviteret ind og se det store bladhus »Politiken«, og vi mødes *kl. 19,45* ved Trafikmestervagten på Rådhuspladsen. Venner og bekendte er velkommen til at være med.

Lørdag den 25. august afholder vi orienteringsøvelse kl. 20 fra sekretæren, J. E. Pitznersvej 36, Herlev. Kortbogen eller løsblad Nord-Østsjælland medbringes. Venner og bekendte er ligeledes her velkommen til at deltage.

Søndag den 16. september afholder vi åbent trial. Det foregår på militærets store øvelsesterræn ved Holbæk. Instruktionsmøde afholdes tirsdag den 11. september. Stedet vil senere blive bekendtgjort.

De medlemmer, der ikke selv ønsker at deltage, bedes melde sig som kontroller, da vi skal bruge en del.

Yrsa 851.

Glostrup og Omegn Motorklub

Den 4. august afholdes høstfest på Byparken i Turisten kl. 19,30. Der vil blive auktion over pakker, som dels er skænket af medlemmer og dels af bestyrelsen. Er der nogen, der har en lille pakke at ofre på klubben, er den velkommen.

15. august øvelseskørsel for klubbens medlemmer. Start kl. 19,30 fra Roskildekroen. Kort 41 benyttes.

25. august afholder klubben stort anlagt Rodeo på den gamle fodboldbane i Glostrup, nærmere betegnet i Solvangen. Der bliver noget at se på. — Entre 1 kr. for voksne og 50 øre for børn. Regn med arrangementet. Vi har ganske vist ikke fået besked fra sognerådet endnu, men mon ikke sagen går i orden?

16. september eller ugen efter, hvis det bliver dårligt vejr, afholder klubben sine klubmesterskaber i trial. Der skulle gerne i år være lige så stor deltagelse som sidste år. Tag mad med til dagen og få en tur ud af det.

Nye medlemmer optages hos kasserer C. O. Jensen, tlf. Glostrup 725.

P. B. V.

Gunnar S.

Frederiksborg Amts Motorklub

Søndag d. 8. juli havde klubben arrangeret en rævejagt sammen med Sports Motor Klubben København. Det var strålende vejr, og tilslutningen var stor, ca. 150 deltagere.

Vi kørte samlet fra torvet i Hillerød til Hovgaards pynt ved Arresø, hvor vi drak kaffe og fik instruktion. Før rævejagten samledes vi på Raageleje kro til præmieuddeling og dans til de små timer — en virkelig vellykket tur.

Vindere af konkurrencen blev: 1. præmie: Poul Hansen, Hillerød, 2. præmie: Robert Bjørch, København, 3. præmie: Jens Chr. Nielsen, Helsinge. Ekstra præmier blev vundet af Lohmann Jørgensen, Hillerød, og Alfr. Ole Sørensen, Hillerød.

Klubben indbyder samtidig alle interesserede klubber til en kortaflæsningsøvelse lørdag d. 25. august 1951.

Begrænset deltagerantal; Anmeldelse sker senest d. 18. august til H. Damkjær Petersen, Hillerød. Tlf. 970.

Fyens Motor Sport

Fyens Motor Sports årlige Sct. Hansaftens tur gik også i år til Kerteminde, og deltagelsen var som sædvanlig over-

vældende. Vi startede fra Sorte Brødre Torv i Odense og køre med master til Skovpavillonen i Kerteminde, som fyldtes til sidste plads, hvilket vil sige, at der var ca. 300 deltagere. Her blev kaffen indtaget, og under kaffebordet blev omdelt 2 sange, hvoraf den ene var en morsom sang for damerne. Efter kaffebordet uddelte formanden for sportsudvalget præmierne for F.M.S.s Trial, hvorefter dansen blev trådt i den store sal. Ca. kl. 10½ var der lotteri med værdifulde gevinster, og kl. 11 gik turen med fakler til stranden, hvor Svend Schmidt havde arrangeret et flot bål. Midsommersangen blev sunget, og operasanger Aksel Petersen sang en meget smuk midsommervise, og så kom det sædvanlige flotte festfyrværkeri, som blev overværet af det meste af Kerteminde by. Og så gik dansen til den lyse morgen.

Fyens Motor Sports sommerudflugt tænkes i år henligt til den 1. og 2. sept., idet der den 2. sept. er stort motorløb i Hamborg. En forudsætning for at turen kan arrangeres, er *tilstrækkelig tilslutning* og *retttidig anmeldelse*. Turen startes lørdag i omnibus fra Odense, således at vi er i Hamborg lørdag aften, hvor F.M.S. vil sørge for reservering af værelser. Søndag morgen serveres morgenmad på hotellet, hvorefter deltagerne selv kan sørge for fortæringen resten af dagen. Søndag køres det store berømte motorløb og søndag aften går turen atter pr. omnibus til Odense. Prisen vil blive ca. kr. 75,00 pr. deltager for kørsel Odense—Hamborg retur og værelse med morgenmad.

Af hensyn til reservering af omnibus og værelser er absolut sidste frist for anmeldelse *onsdag den 8. august* til S. B. Jeppesen, tlf. 1937 og 6491. Anmeldelsen er absolut bindende.

Fyens Motor Sport.

Haderslev Motor Sport

Det er med den dybeste beklagelse, vi her må meddele at vort medlem, forpagter *Orla Barsøe*, Mastrup, er blevet dræbt på sin motorcykel ved at påkøre en kvie.

Orla Barsøe viste meget stor interesse for motorsporten, og vi vil i H.M.S. aldrig glemme Orla for det arbejde han gjorde for klubben.

Vi vil hermed udtale et:

Æret være hans minde!

Bestyrelsen for Haderslev Motor Sport.

Han Herreds Motor Klub

Det er søndag d. 12. august den kun to år gamle Han Herreds Motor Klub lægger ud med sit længe imødesete baneløb. Banen der blev indviet sidste år med deltagelse af de bedste af Ålborg Motorklubs kørere, og som den gang blev en så stor sukces, ligger smukt i nogle lyngbakker som velvilligst er stillet til rådighed for klubben af gårdejer Lundahll.

Klubbens medlemmer har her med energi og saglighed formået at skabe en rundbane af første klasse med hårnålesving og dykning, som kræver sin rytters fulde indsats. Den populære klub fortjener fuldt hus til denne sin forhåbentlig årlige begivenhed; læg udflugten denne dag om ad Han Herred og nyd den storslåede udsigt i skønne omgivelser som kun landet mellem fjord og hav kan byde på. Banen ligger lige øst for Tingskoven, tre km vest for Brovst. Programmet er lagt stort op, så der bliver noget at se og opleve.

G.

Hjørring Motor Sport

Lørdag den 30. juni havde klubben arrangeret en orienteringsøvelse. Den var tilrettelagt af fuldmægtig P. Tønnesen og chauffør Sv. Riishøj og lavet som et ringløb med start fra flere forskellige punkter, hvilket jo har den fordel, at der kan starte flere på samme tid uden at komme til at køre i kortege, samtidig med at øvelsen også afvikles hurtigere på denne måde.

Der er stadig stor interesse for disse orienteringsøvelser, hvilket tydeligt fremgår af den tilslutning, der vedblivende er.

Placeringen blev:

Bilklassen:

Fabrikant Kjeldsen Nielsen, Løkken.
Obsv. Sv. Aage Mortensen.

Redder Poul Christensen. Obsv. Kjeld Mikkelsen.

Urmager Carl Villadsen. Obsv. Asmund Larsen.

Motorcykler:

Helge Jacobsen, Mygdal. Obsv. Jens Christensen.

Poul Hjortnæs, Jerslev.

Redder Carl M. Christensen. Obsv. Henning Nielsen.

Niels Christofersen. Obsv. Poul Jensen.

Den 3. juli var der klubmøde og præmieuddeling på restaurant »Postgaarden«, og her vil fremtidige klubmøder også blive afholdt; der vil engang sidst på sommeren blive afholdt endnu en orienteringsøvelse, inden der til efteråret køres om klubmesterskaberne.

Det er jo ved at blive sådan, at bakkeløb og orienteringsøvelser er de eneste opgaver, de små klubber kan løfte uden at sætte økonomien overstyr.

S. M.

Køge Sports-Motorklub

Den årlige udflugt som løb af stabelen den 8. juli med start fra Stadion, forløb på bedste måde. Der var god tilslutning, som bestyrelsen havde håbet, og turen gik altså i år ned til den skønne Bavelse Sø. Med vor første klubformand Jacob i spidsen med flaget, startede de 22 motorcykler og 3 biler kl. ca. 11 fra køge, og den første etappe var Skuderløse Knallertfabrik, som vi beså fra ende til anden; det var virkelig interessant, og jeg tror de fleste ikke havde tænkt sig at den var så stor.

Næste etappe på turen var at finde et sted at fortære den medbragte mad og de varme øller, og det lykkedes os at slå os ned i skoven lige efter at vi havde passeret det gamle herresæde Broksø. Da den sidste bid var gledet ned, morede børn og voksne sig lidt med hver sit legetøj, hvorefter turen fortsatte videre forbi Viborggård til Herlufmagle — Trælløse — Skelby, hvor vi passerede Susaaen. Umiddelbart før Gunderslevholm ser man det ejendommelige at to landsbykirker ligger næsten klods op ad hinanden, Skelby og Gunderslevholm Kirker. Imidlertid nåede vi Tase traktørsted, som ligger med den dejligste udsigt over søen, og det var kærkomment at kaffen var færdig, for vi var efterhånden blevet støvet i halsen efter den lange tur.

Efter kaffen var der forskellig underholdning med æggevæddeløb m. m. Her blev vinderne: Solocykle: Herluf Christensen. Sidevogn: Hans Frederiksen.

Damer til fods: Fru Elly Frederiksen.

Så blev der sejlet lidt på søen i robåde, og efter at vi havde spist de sidste klemmer kørte vi videre ad de mest elendige veje der findes på hele Sjælland, men med den skønneste udsigt man kan tænke sig, langs søens bred til Eskildstrup og ned langs søens nordbred til Alsted, og ved 9-tiden var vi i Køge, og en god dag var tilende.

N.B. Som tidligere meddelt har vi en kortlæsningsøvelse søndag den 12. august med start fra Viggo Petersen, Strandvejen, kl. 8,00 morgen. Øvelsen vil vare ca. 4 timer.

Generalstabskort 1:100.000 over Østsjælland.

Vi glæder os til at se mange gamle og nye ansigter. Vi lover at vi skal være på pletten præcis kl. 8.00, så vi håber også at alle deltagerne er der. Kun hvis deltagerne møder præcis og talrigt, er det muligt for os at lave noget ordentligt.

På gensyn den 12. august.

Sekretæren.

Lyngby og Omegns Motorklub

Sct. Hansaften sammen med M.K.O. og G.O.M.K. forløb fint, og de fremmødte medlemmer fik en fornøjelig aften ud af det.

Aftenturen til Sverige var også en fornøjelig tur. Vi skulle bare have været mange flere, men de, der kom, havde det gode humør med, så vi morede os alle.

I august har vi kun *generalforsamlingen tirsdag den 28.* på hotel Rustenborg på programmet, men til den skulle vi gerne have alle medlemmerne med, da næsten hele bestyrelsen står for valg.

Forslag bedes sendt til bestyrelsen senest 10 dage før generalforsamlingen.

Carlo Jensen.

Motorklubben »København og Omegn«

Første klubtur efter ferien foregår søndag den 19. aug. Start fra Damhustorvet kl. 9,30; madpakke og badetøj med. Nærmere om turen og klubbens andre arrangementer meddeles i klubbens Motor Nyt for august.

K.-A. Taga 4180.

Motor Klubben »Scratch«

Efter at have ferieret lidt i juli går vi nu i gang med fornyede kræfter, både hvad det selskabelige og det sportslige angår.

Lørdag d. 11. august afholder vi en sommerfest i *Svogerslev krohave*, hvor festen nærmest vil få karakter af et marked med forskellig underholdning. Efter at have spist den medbragte mad fortsættes med dans på kroen; for at få så stor tilslutning som muligt, opfordres I til at tage venner og bekendte med. Festen begynder kl. 16.

Sportsudvalget står overfor arrangementet af en kortlæsningsøvelse lørdag d. 25. august med start fra Svogerslev Kro kl. 19.

Det bliver en enkeltmandsøvelse, hvad enten der deltages med solomaskiner, sidevogne eller automobiler. Deltagelse af medlemmer fra andre klubber imødeses gerne.

Endelig har kassereren fået en del opkrævninger retur uindløst, vær rare at få det forhold bragt i orden.

Howan.

Motorcykle-Klubben Svendborg

Så er vi over jubilæumsfesten, som vi så længe havde set hen til, og deltagerne vil sikkert være enige med mig i at takke festudvalget for den gode fest, som vi kan tænke tilbage på med glæde.

Vi vender så tilbage til hverdagen igen. Sidste måned havde vi hovedet fuldt af jubilæumsforventning og havde derfor ikke forudset, at den første onsdag i august tillige var den første i måneden, så når medlemmerne modtager bladet, har månedsmødet sikkert allerede fundet sted i Svanninge bakker med afgang som sædvanlig fra Tinghuskiosken kl. 19,30. Skarpsindige medlemmer vil dog have orienteret sig herom i Lundsgaards vindue.

Medlemmer, der trænger til mere orientering, møder lørdag den 18. august kl. 19,00 på Ryttervej. Sidste frist for tilmelding er kl. 19,30; men kom så tidligt som muligt. Husk, det bliver tidlig mørkt på denne årstid. Kaj Carlsen står for arrangementet; det borger for kvaliteten. Mød nu talstærkt op og vis, hvad I duer til. Helge Lund vil helst være fri for at få pokalen lidt endnu. Han siger, at den helst skal være »broderet« både ud- og indvendig, inden den bliver sat på hylden; men da han allerede har sit navn uå den to gange, må der gøres noget alvorligt ved det nu, hvis det skal lykkes.

For ikke at komme bagefter denne gang, vil vi med det samme meddele, at månedsmødet i september tænkes afholdt på Oure kro med afgang som sædvanlig. Derefter begynder vi igen med »manneaftenerne« i Borgerforeningen; men nærmere herom senere.

Da der stadig fremkommer klager over, at Motorbladet ikke kommer på de rette steder, har vi udarbejdet en ny medlemsliste på grundlag af post Nielsens erfaringer fra rundturen i anledning af jubilæet. Skulle der herefter stadig være medlemmer, der ikke får bladet regelmæssig til den rigtige adresse, beder vi vedkommende om at meddele det til kassereren, K. E. Brandt, Tvedvej, ligesom senere flytninger bedes meddelt snarest, så at forholdet kan bringes i orden.

G. K.

Nimbus Klubben, København

Når vi nu er inde i august, er ferien sikkert forbi for de flestes vedkommende, så kommer første søndag i måneden med nordiske mesterskaber og elektrolløbet på Charlottenlund traverbane den 5. august, medlemmer, som ønsker billetter til dette store arrangement, kan bestille disse på Tria 1438, helst efter kl. 18.

Så har vi den 12. august turen til lejrpladsen. Vi spiser naturligvis den medbragte først, så har vi lavet en kombineret ræve- og postkassejagt, som vi

kører om eftermiddagen, og det er damernes tur til at være observatører. For medlemmer, som ikke ved, hvor lejrpladsen ligger, køres op gennem Frederikssund, ud ad Frederiksværkvejen til sporene ved Kregme station, *ikke over disse,* men til venstre langs med og følg vejen ned til plantagen, så ligger pladsen på højre hånd. Med hensyn til yderligere arrangementer vil der blive tilsendt nærmere.

Sv. Aa. Søgaard.

Silkeborg Motor Sport

afholdt traditionen tro »Sct. Hansfest« på »Gl. Hattenæs«, lørdag d. 23. juni 1951 med deltagelse af bl. a. klubkammerater fra Kjellerup, Herning og Århus.

»Pariserkvartetten«, Århus, medvirkede, så der var fest og stemning fra først til sidst.

Kl. 23,00 afbrændtes et vel tilrettelagt bål ude ved søen, hvor samtlige festdeltagere samledes og nød det pragtfulde skue.

Efter Heiberg Andersen's båltale, sang fru Harry Andersen »Midsommersangen«, og sceneriet afsluttedes med et pragtfuldt festfyrværkeri.

I mellemtiden var salen blevet illumineret og »Motorballet« fortsattes med endnu større energi, indtil den lyse morgen — blot afbrudt af præmieuddeling for bl. a. orienteringsøvelse, ligesom Arne Svendsen, Silkeborg, fik overrakt sin præmie for banerekord'en på »*Hingebanen*«. De medlemmer, der ikke var mødt op, er virkelig gået glip af en fornøjelig aften.

V. N.

Sports Motor Klubben »Dan«

Det er forbavsende, som tiden går hurtigt, det dårlige sommervejr tiltrods — husk nu mandag den 13. august kl. 20,15 pr. løber den ordinære halvårlige generalforsamling af stabelen i »Svingelen« ved Nakskov, og denne dag håber vi at se vore medlemmer i stort tal. Endvidere skal vi i september køre om »Bob«s vandrepokal i Birket Grusgrav; antagelig ved denne lejlighed vil vi også gerne se nogle »Knallerter«, men nærmere herom i *Motorbladet* for september måned.

B. T.

Sports Motorklubben Odin

Sct. Hansfesten begyndte strålende; da vi nåede middag blev det torden og regn, men kl. 15 var det igen fint vejr, dog var det jo meget lummert og tordenen lurede.

Afgangen var sat til kl. 16, men vi blev selvfølgelig lidt forsinkede, men da vi startede, var det også en lang kortege af biler og motorcykler. Med vor klubstander på første vogn kørte vi gennem byen og turen var på forhånd tilrettelagt, så vi kunne passere så mange herregårde og slotte som muligt. Vi kunne ikke forlange bedre vejr til en så smuk tur, og alle nød da også det smukke syn; langt de fleste steder gik bønderne i marken, det er jo roetid, og de så noget forbavsede ud ved at se et så langt tog af køretøjer. Vi passerede Bramstrup, derefter i rækkefølge: Nordskov, Fjellebro, Sundsgården, Brahetrolleborg, Holstenshus og Bjørnemosegården, og turen endte i Fjellebroen, hvor vi kunne se Nakkebølle sanatorium. Hele turen gik gennem de pragtfuldeste landskaber. Som spisested havde vi valgt lige ud til vandet en dejlig mark med den skønneste udsigt.

Da spisningen var overstået, gik vi alle til kroen, hvor der var dækket i salen til fælles kaffebord. Dines Langæble bød velkommen og gav lidt praktiske oplysninger. Vor kaffevise blev uddelt og sunget, hvorefter Foxholm holdt en lille tale, der begyndte med lidt skæmt. Foxholm takkede alle, fordi de var kommet, og fremhævede klubbens motto: Sport — initiativ — kammeratskab. Efter at have omtalt dette og fremhævet kammeratskabet, udbragte han et stærkt besvaret leve for SMO. Medens bålet brændte, holdt Foxholm båltalen og sagde bl. a.: Når man i gamle dage ville samle folk, tændte man bål, og bålet var også tegnet på samling. Vi kan ikke samles denne aften, uden at vi må tænke på vort fædreland Danmark, og vi vil håbe og ønske, at Danmark må slippe for de truende farer. Et nifoldigt leve for vort fædreland. Foxholm omtalte også bålet, som

måske tændes i Persien i striden om det for os motorfolk så vigtige: Olie og benzin. Men et er jeg sikker på, at såfremt kammeratskabet og sammenholdet var ligeså godt andre steder i verden som i vor lille klub, så ville bålet aldrig blive tændt. Efter midsommervisen og et leve for bønderne, som havde lagt mark og bål til, gik vi alle tilbage til kroen, hvor musikken spillede op til ballet, og her blev flittigt besøg på gulvet. Først kl. 2 holdt musikken op, men det blev højlys dag, før mange kom hjem til morgenkaffen og krydderne.

På mange medlemmers opfordring udsatte vi Ærø-turen til efter ferierne, og bestyrelsen vil nu se at finde en dato, der kan passe alle, og så vil vi selvfølgelig sørge for, at hele det store arrangement bliver gennemført på samme måde, som hvis det var blevet St. Hans-udflugt. Nærmere meddelelse vil fremkomme i bladet i næste måned, men vi beder allerede nu medlemmerne reservere turen den opmærksomhed, den fortjener, og vi garanterer en 1. klasses udflugt, en tur, som I aldrig vil glemme.

Sundby Motor Klub

Medlemmerne og deltagerne i vor orienteringsøvelse den 2.-6.-51 bedes meget undskylde, at resultaterne først kommer nu. Forsinkelsen skyldes en beklagelig fejltagelse. Resultatet blev følgende:

Solo: Jens Carlsen. H. Ingvorsen. Arnold Jensen.

Sidevogn: C. Henriksen. Vagn Gerland. Skov Andreasen.

Vogn: Holger Christiansen. Kjærsgaard. Knud Reidl. P. Bauerlund

Tidspunktet for præmieudelingen for øvelserne den 28. april og den 19. maj — juniorøvelser — samt for ovennævnte øvelse den 2. juni, vil blive meddelt senere.

Klubben vil arrangere en Sverigestur søndag den 2. september 1951. Meddelelse herom vil blive tilsendt medlemmerne.

Stiftelsesfesten er fastsat til lørdag den 17. november. Festen afholdes i Markmansgades selskabslokaler, malerisalen. — Reserver dagen i god tid.

Nærmere meddelelse vil komme senere. *B. A. S. P.*

Søborg og Omegns Motorklub

Husk træningen i grusgraven og mødeaftenen på Skovbrynet om torsdagen.

Der er arrangeret tur til Hamburg med start fra Søborg lørdag den 1. september kl. 8 morgen, i forbindelse med det internationale race i byen om søndagen.

Tilmeldelsen af kørere til klubbens deltagelse i det italienske ralley med et rent »Søborg hold« går godt. Er der flere, som vil med, så giv omgående besked. Der er måske en eller anden, som vil med på bagsædet mod deling af udgifterne.

Klubturen til Hornsherred er fastlagt til søndag den 26.-8. kl. 9 med start fra sporvognssløjfen i Søborg.

Egon, telf. Søborg 126.

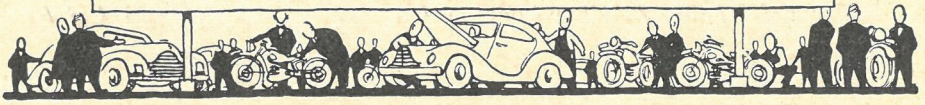
Vejle og Omegns Motorklub

Klubben var den 23. juni indbudt til at deltage i en Sct. Hansfest på Christiansminde ved Kolding sammen med de øvrige sønderjydske klubber. Selv om der ikke var ret stor tilslutning fra Vejle, var det vel nok en fest, der vil mindes af dem, der var der. Tak for det, Mikkel!

Den 30. juni havde klubben præmieuddeling på Højskolehjemmet. Tilslutningen var ikke alt for god, hvilket sikkert må skyldes det gode vejr. De præmietagere, der ikke var tilstede, kan hente deres præmier hos Holm Pedersen, Haraldsgade 8.

Husk i aften d. 1. august er der aftentur til Skærbækværket, og vi starter fra Banegården kl. 19,00 præcis. Det bliver interessant. Den 12. august skal vi på langfart, da går turen helt til Rømø. Husk at tage madpakken med, for vi har hørt noget om, at der skulle være et godt madsted — for medbragt mad — dernede. Start kl. 9,00. Husk også badedragten. I september starter vi med postkassetur fra Grejs Mølle den 2. kl. 13.30. *Søgaard.*

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. Ørstedsvej 23, F. — Centr. 6581
Reservedele - 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
Reservedele, tilbehør, motorreparationer.
En gros. En detail.
VELLØV
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

MOTORCYKLER
Reservedele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET
Nørregade 12 *Telefon 13836*

TRIUMPH - VICTORIA - STEIB
Reservedele og Udstyr. = Specialværksted
AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628
Motorcykleværksted . Reservedele
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. — Reservedele og stempler for alle mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag til dag. — Reparation af magneter og dynamoer. — Alt elektrisk udstyr føres.
BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

MOTORCYKLER Reservedele og tilbehør. Cylindersevice. Spec. reparationsværksted. Køreskole for bil og motorcykle samt udl.af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN
v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517

Danmarks Motor Union: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen,* Vasbygade 54, 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,* Møgeløs 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.

»Motorbladet«s redaktion: Vingaards allé 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.

HR ARBMD ARNOLD JØRGENSEN
STENLØSE

711

NORDISKE MESTERSKABER

PÅ KORTBANE

SØNDAG DEN 12. AUGUST 1951 KL. 15

i Næstved

(indgangen åbnes kl. 13).

(desuden standardløb
og specialløb)



Nordisk mester 1950:
Leif Basse Hveem, Norge

Plads til 20.000 tilskuere. Alle kan se.

Fri parkering.

Reserveret siddeplads kan bestilles en uge før løbet i Stenhøjskiosken, Næstved. Tlf. 1925.

Statsbanerne sender særtog og vognmænd på hele Sjælland arrangerer busture til løbet.

Arr.: **Næstved Motorklub.**

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S
KØBENHAVN