MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Fra Speedway-sæsonens åbning:
Dansk-svensk duel på Østerbro stadion

1 KR

MAJ 1952 34. ÅRG.

Den danske *løbs-kalender*

MAJ

3 Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin (Odense) Baneløb

4 Aalborg Motor Klub (Vorbjerg) Baneløb
Holbæk & Omegns Motorklub (Holbæk) Baneløb

9 Randers Motor Sport (Volk Mølle) Moto cr.
Næstved Motorklub (Næstved) Baneløb

11 Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub (Aabenraa) Baneløb
Hem Odde Motor Sport (Hem Odde) Baneløb
De samvirkende motorklubber (Gentofte) Baneløb

18 Hjørring Motor Sport (Hjørring) Baneløb
Bornholms Motor Sport (Robbedale) Baneløb

22 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

25 Haderslev Motor Sport (Bøghoved) Baneløb
Han Herred Motor Klub (Skovgård) Baneløb
Frederiksborg Amts Motorklub (Vinderød) Moto cr.

29 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

JUNI

1 Kolding Motor Klub (Kolding) Baneløb

2 Randers Motor Sport (Hobro) Baneløb
Næstved Motorklub (Næstved) Baneløb
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin (Odense) Baneløb

5 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

8 Hem Odde Motor Sport (Hem Odde) Baneløb
Frederiksborg Amts Motorklub (Værløse) Baneløb

15 Viborg Motor Klub (Løvel) Baneløb
Holbæk & Omegns Motorklub (Holbæk) Baneløb

19 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

*

NÆSTVED SPEEDWAY

Sæsonen åbnes

store bededag den 9. maj 1952 kl. 15.00

med et

STORT MOTORLØB

med deltagelse af kørere fra England, Holland og Norge samt hele den danske elite, ialt 25 kørere.

Banen åbnes kl. 13.30.

Næstved Motorklub.

Gennemsn. oplag pr. nr. for året 1950/51 iflg. Dansk Oplagskontrol: **8.065 ekspl.**

MOTORBLADET

(MOTOR OG SPORT)

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

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

1952 **MAJ** **34. årgang**

Gennem 11 instanser...

I Diesella-klubbens medlemsblad er jeg faldet over en lille ting, som ikke har kunnet undgå at sætte fantasien i sving.

Klubbens formand fortæller om et besøg hos justitsminister Helga Petersen på 1-årsdagen for en henvendelse til ministeren angående en ophævelse af forbudet mod kørsel på Strandvejen i sommertiden.

Han blev godt modtaget af en velorienteret minister, for justitsministeren er en dygtig dame, der har orden i sagerne.

Men samtidig fik han rigtignok at vide, at der ville gå endnu et stykke tid, før der kunne foreligge et svar. Efter 13 måneders forløb kom svaret virkelig — og det blev til en — forsøgsvis — genåbning af Strandvejen for kørsel med påhængs- og motorcykler i sommersæsonen.

Her skal ikke tages stilling til selve det spørgsmål, som henvendelsen angår. Jeg har ganske vist min egen mening om den sag, men skal vel vogte mig for at give den til kende.

Det, jeg derimod gerne vil dvæle lidt ved i denne forbindelse er, at justitsministeren gav den oplysning, at årsagen til, at en afgørelse lader vente så længe på sig er, at sagen har skullet drøftes så mange steder, at den har været sendt til udtalelse i ikke mindre end 11 instanser, lige fra rigspolitiet, færdselspolitiet, det lokale politi, de lokale sogneråd — til vejdirektoratet m. m.

Er det ikke forfærdeligt, ja, forkasteligt, at det skal være nødvendigt at blande så mange instanser ind i et så forholdsvis ligetil og ubetydeligt spørgsmål? Man skulle tro, det var en atlantpagtsafgørelse, der var tale om.

Må man ikke korse sig, når man tænker over, at en sådan overbureaukratisering skulle være nødvendigt i vort lille beskedne og let overskuelige samfund? Hvortil dette papirvælde? Papir er en kostbar vare. Der burde i den offentlige administration spares betydeligt mere på det, end tilfældet er nu. For slet ikke at tale om de mange mennesker man finder sig foranlediget — eller som selv finder sig foranlediget — til at blande ind i et sådant spørgsmål. Også deres tid koster penge, mange penge, som vi er med til at betale.

Hvorfor skal alting med flid druknes i papir? Det er slet ikke moderne mere. Man bør anvende sin arbejdskraft og sin tid på produktivt arbejde i stedet for.

Der behøver ikke at gå noget skår i demokratiet og demokratiets bærende ideer, fordi hver enkelt borger i landet ikke får lejlighed til at udtale sig i hver eneste sag, der dukker op.

I en sag, der drejer sig om færdsel og trafik, burde det være tilstrækkeligt med blot én instans, der havde indsigt i og ansvar for, at trafikproblemerne blev ordnet og gennemført ensartet over hele landet. Så sandt som vi jo netop går den vej i det internationale samarbejde, at tilpasse færdslens problemer efter hele g l o b a l e — eller i det mindste k o n t i n e n t a l e — ensartede og fælles regler, idet det hyppigere trafiksamkvem, den større trafikintensitet, fører med sig, at det ikke længere så meget er de l o k a l e interesser, der får lov at tælle med, men derimod hvad der tjener h e l h e d e n.

Og sådan må det være.

En rationaliseringsekspert bragte for et par år siden skik på varedirektoratet, dette omsvøbsdepartement af 1. kl., som var ved at blive begravet i papir og ufremkommelighed. Mon det ikke ville være ganske gavnligt, om en rationaliseringsekspert kom til at kigge lidt på vej- og færdselsproblemerne i et forsøg på at nå frem til en forenkling?

Red.

Nu frit valg mellem alle motorcykler

Motorbladet har tidligere udførligt redegjort for de bestræbelser, der fra motorcykle-importørernes side har været udfoldet for at få fjernet den i nogle år gældende to-deling af motorcykle-indkøbstilladelserne, der skilte fårene fra bukkene ved en 250 ccm.-grænse, således at det var noget lettere at opnå en såkaldt letvægts-indkøbstilladelse.

Vi har også omtalt den væsentligste indvending, der blev rejst mod ccm.-grænsen, nemlig den, at mangen en 500 ccm.-motorcykle var billigere i indkøb, end adskillige 250 ccm.- maskiner, og at de store maskiner måtte formodes at være mere holdbare og slidstærke. Dette være dog ikke sagt for at underkende de fine præstationer, som man har kunnet registrere hos 250 ccm. sidevognsmaskiner.

Den 22. april modtog motorcykle-importørerne meddelelse om, at der fremtidigt kun ville være een slags indkøbstilladelser — og forhåbentlig vil de være lige så lette at opnå for ansøgerne, som letvægts-indkøbstilladelserne hidtil har været det. Det forøgede beløb, der er stillet til rådighed for importørerne, skulle berettige et sådant håb.

Samtidig bliver der fra visse hold gjort forsøg på at udvide den her opnåede breche, idet man søger at få letvægtsmotorcyklerne fritaget for importrestriktioner under henvisning til, at de ofte ikke er ret meget dyrere end mange af de knallerter, der sælges. En knallert kan koste op til 1700 kr., mens letvægtsmotorcykler kun koster 1900 til 2100 kr. ... og det sidste vil være en meget bedre pengeanbringelse — både for køberen og nationaløkonomisk set.

NYT FRA TYSKLAND

Grand Prix på Sulitude-banen. — B. M. W.-holdet. — D. K. W. møder med store forbedringer.

Med den fart, der efterhånden er over den tyske genopbygning, er det uundgåeligt, at der også indenfor den tyske motorcykle-industri i den kommende tid sker bemærkelsesværdige, måske opsigtsvækkende, ting.

Foreløbig ligger det nu fast, at *det tyske Grand Prix* vil blive afholdt på Solitude-banen nær Stuttgart den *20. juli*. Otte uger i forvejen vil man holde en slags »generalprøve« for at undersøge, hvor gode de forbedringer af vejbanen, der er foretaget, falder ud — og måske vil man også prøve tribunernes bære-evne af.

Denne meddelelse betyder altså, at det skal være lykkedes for Würtemberg-afdelingen af A.D.A.C. at udmanøvrere hovedkvarteret i München, som havde andre planer med Grand Prix'ets placering.

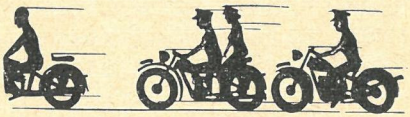
Det forlyder, at arrangørerne allerede er sikre på et hold på otte fabrikskørere fra A.J.S. og et hold af samme størrelse fra Norton foruden 11 fabrikskørere fra Italien. Der er i selve Tyskland så stor interesse for deltagelse i løbet, at man antagelig kommer til at refusere de $^2/_3$ af de tyske ryttere, der anmelder sig. Men de ryttere, der møder med de nye 1952-B.M.W.'er, som man venter vil blive bragt til deres første start her, vil dog næppe blive skuffet.

Det har været meddelt, at B.M.W.s fabrikshold vil komme til at bestå af *Georg Meier* og *Walter Zeller* på solomaskiner og *Ludwig Kraus/Hauser* med sidevogn plus to reserver, hvoraf den ene skal være *Hans Baltisberger*, som har solgt sin Norton »dobbeltknocker« og den anden en glimrende B.M.W.-amatør-rytter *Ernst Riedlbanch*.

Det har i Italien forlydt, at B.M.W. skulle have i sinde at bringe en helt ny konstruktion til start i Grand Prix-løbet med cylindrene i flugt med stelrammen, men dette rygte har intet på sig. De maskiner, der vil blive anvendt, vil være den kendte type med den luftkølede to-cylindrede motor med de to modstående vandret-liggende cylindre og med kardan-træk.

Det er rigtigt, at der arbejdes med en — efter B.M.W. forhold — uortodoks maskine, men det er ikke i øjeblikket hensigten at bringe den til start i hastighedsløb.

Den ene



efter den anden

bliver trofast tilhænger af MOBILOIL, fordi man kan mærke forskellen, og man kan se forskellen, hvis motoren adskilles.

Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY

MOBILOIL har højt viskositetsindex og er lige letflydende sommer og vinter. Den beskytter alle dele under de vanskeligste driftbetingelser og forhindrer korrosion og syredannelser.

NSU-fabrikerne averterer efter fabriks-kørere.

NSU-fabrikerne har averteret vidt og bredt efter fabriks-kørere — og foreløbig har der meldt sig 274 ansøgere, som nu vil få lejlighed til at vise deres eventuelle evner og talenter for at køre stærkt.

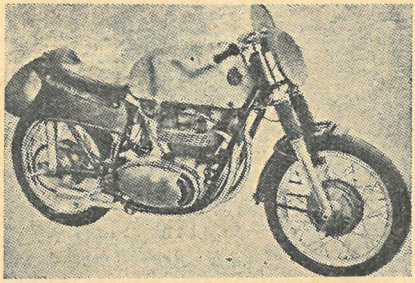
Iøvrigt skal den nye 125 ccm dobbelt-camshaftede »Rennfox« NSU være blevet ganske betydeligt forbedret. Men den nye 2-cyl. 250 ccm NSU., som der har gået så mange rygter om, er stadigvæk en fabrikshemmelighed.

Horex-fabrikerne ruster sig også til den kommende sæsons race, både i 250, 350 og 500 ccm klassen.

De nye Horex i konkurrence.

De nye 250 og 350 ccm 1-cyl. Horex'er og den nye dobbeltcylindrede 500 ccm maskine har nu haft deres debut i et landevejs-race. Det skete den 6. april i Dieburger-racet i Tyskland. Friedel Schön og Hugo Schmitz startede bl. a. på to 500 ccm cykler, hvis stelramme minder om Nortons.

De har fire gear og præsterer antagelig omkring 10,000 omdrejninger i minuttet. De ligner ingenlunde de hidtil kendte modeller, hvad hosstående billede giver et levende indtryk af.



Den sidste nye tyske racermaskine, Horex 500 ccm dobbelt-cylindret, camshaftet med central kædedrift, sådan som den blev vist i Dieburger-løbet den 6. april.

De gjorde sig rigtig godt i løbet, men må dog gøre betydelige fremskridt i løbet af sæsonen, hvis de skal gøre sig nogen som helst forhåbninger om at slå en nogenlunde godt kørende Norton.

Også de to mindre modeller skal forbedre sig væsentlig i løbet af sæsonen, hvis de vil gøre henholdsvis de italienske i 250 ccm-klassen og de engelske i 350 ccm-klassen rangen stridig.

Betydelige DKW-nyheder.

Det skal være nogenlunde sikkert, at DKW vil stille op både i 125 og 250 ccm-klasserne. Sidste års stelramme vil blive anvendt, men let ændret for at forbedre styringen, ligesom vægten vil blive noget reduceret. Man har eksperimenteret med en forhjulsbremse af så stor diameter, at hjulegerne kun vil blive 2" lange. Begge motorerne har i løbet af vinteren været underkastet meget væsentlige ændringer, der — så vidt det kan ses — bringer den samme opfindelse i anvendelse, som Dansk Industri Syndikat forlængst har søgt verdenspatent på for at anvende den i de nye »DISA«. Tophastighederne skal være sat betydeligt i vejret sammenlignet med sidste års modeller og motorens præstationer ved lav omdrejning og ved omdrejningerne fra halv kraft til fuldt omdrejningstal skal være væsentligt forbedret.

Million-tyverier fra Norton-fabrikerne

Efter en 14 dages retssag er der faldet dom ved retten i Birmingham i en sag, der var rejst mod 12 funktionærer ved Norton-fabrikerne der i byen. De havde gjort sig skyldig i tyverier af motorcykle-dele og tilbehør til en samlet værdi af 1/4 million kroner.

Fire af de tiltalte blev frifundet, men ellers vankede der fængsel i op til 5 1/2 år for de implicerede.

HVEM ER DET, DER BENYTTER LANDEVEJENE?

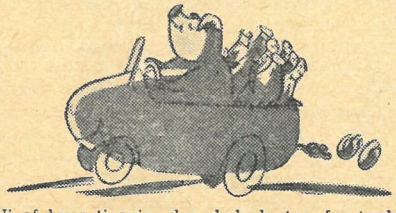


En interessant amerikansk undersøgelse over motorkøretøjets betydning for det moderne samfunds mennesker.

Denne undersøgelse dækker vel amerikanske forhold, men da forholdene dér udmærket kan sammenlignes med forholdene her i Europa på mange områder, må den læses med interesse, for så vidt som man har lov til at gå ud fra, at som forholdene er i USA i dag vil de — om vi må gå en normal, fredelig udvikling imøde — være i Danmark om ikke så forfærdelig mange år. Den skyldes *Wilfred Owen* og bringes i det udmærkede *Esso*-tidsskrift *»The Lamp«*.

Der er 60 millioner mennesker, der har kørekort i De Forenede Stater, og de 15 millioner af dem — eller en fjerdedel — er kvinder. Prøver og statistiker viser, at kvinderne har mindre erfaring som motorkørere end mændene, men uhelds-statistiken viser, at de kvindelige kørere er mere forsigtige.

De millioner af kilometer, som de amerikanske bilister hvert minut i døgnet kører henad hovedvejene dækker kørsel, der har alle tænkelige formål. Således kører 6 millioner børn i 100.000 busser til og fra skolerne. Postbude, der besøger 60 millioner hjem på landet. kører over lige ved 2½ mill. km landevej. Halvdelen af den amerikanske arbejderbefolkning kører til og fra arbejdet i deres egen bil og på et eller andet tidspunkt vil de ting, de fremstiller, blive transporteret ad landevejen med en af de 8 mill lastbiler, der findes i USA. Nogle produkter, som grøntsager og mælk, transporteres næsten udelukkende med bil. Og 9 af hver 10 svin, der kommer på markedet, foretrækker at blive transporteret pr. bil.



Ni af hver ti svin, der skal slagtes, foretrækker at komme kørende i bil til markedet.

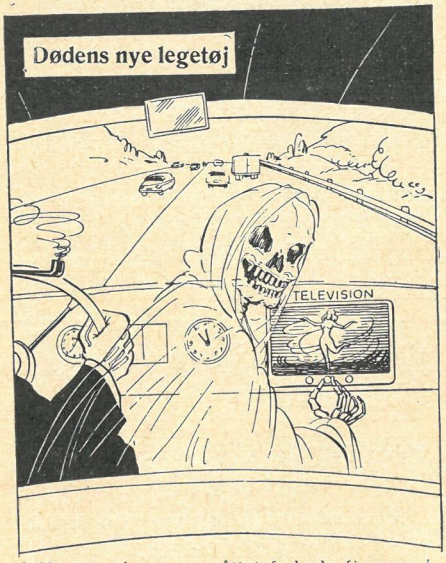
73 % af de amerikanske hjem har egen bil.

Alt iberegnet har af hver 100 amerikanske hjem de 73 egen bil, otte af dem har to eller flere biler. På en typisk hovedvej er 80 af hver 100 biler, man ser, personbiler. Og i de 60 af disse biler er der en, der er på vej enten til sit arbejde, til sin butik eller til et forretningsmøde. De andre 20 er blot ude for deres fornøjelse. De kan høre til de 60 millioner amerikanere, der hvert år anvender deres biler som turister i deres ferie, eller det kan være en amerikaner, der triller ud ad vejen for at slappe af ved rattet og nyder det blot at mærke, at motoren spinder afsted.

Fornylig blev de motorkørende i Amerikas 32 største byer, som kom for at parkere deres biler på parkeringspladserne, udspurgt om formålet med deres besøg i byen. 44 af de hvert 100 fortalte da, at de var på vej til deres arbejde, 15, at de var på forretning, og andre 15, at de var kommet for at gå på indkøb. 18 var kommet på besøg i deres fritid — og endelig var 5 sultne og på vej hen for at spise. Af de sidste to var den ene på vej til skole, mens den anden skulle til lægen.

9 millioner mennesker får hver dag en »lift«.

Hver dag får over 9 mill. mennesker, som ikke har egen bil, en »lift« i USA hos de, der har en. Men alligevel er der kun eet menneske i over halvdelen af de biler, man ser på vejene — og det er føreren.



I 22 stater har man måttet forbyde fjernsyn i bilerne ved førerens plads.

Bilisterne synes om at have underholdning, når de kører — i hvert fald har over 15 millioner radio i bilen. Og i løbet af de sidste to år har over 22 stater fundet det nødvendigt at forbyde fjernsyn installeret i bilerne på en sådan måde, at lærredet kan ses fra førerens plads.

Halvdelen af de bilister, der kører på hovedvejene, har købt deres biler som brugt. Over halvdelen af bilerne er enten en Chevrolet, en Ford eller en Plymouth. Der er over 8 millioner Chevrolet på vejene, 7 millioner Ford og 4 millioner Plymouth. Buick, Dodge og Pontiac er repræsenteret med mere end to millioner hver.

7 pct. af bilisterne havde erhvervet deres bil indenfor de sidste to år — men 2 pct. havde haft deres i 14 år eller derover.

1/3 million af de amerikanske biler stammer fra de militære overskudslagre. Efter krigen er der sket en ændring i valget af biltype. Der er nu to gange så mange cabrioleter og fire gange så mange station-wagons, som der var før krigen.

Hvor langt køres der?

De fleste folk i Amerika kører ikke særlig langt, den ene trediedel af kørslen sker inden for bygrænserne — og af dem, der kommer uden for bygrænsen og ud på landevejen, kører atter 1/3 mindre end 8 km. Men også de små ture tæller, for gennemsnitligt kører de amerikanske biler 15.000 km om året.

Nu fortæller disse gennemsnitstal vel ikke det hele, for kørselsvanerne er jo vidt forskellige. De handelsrejsende kører således godt 30.000 km om året i gennemsnit og lægerne godt 20.000 km. Bilisternes indtægter spiller også en vis rolle, den årlige kørsel afhænger af, hvor meget man tjener. Hver 7 bilist kører således mindre end 5.000 km om året — og et lige så stort antal kører 25.000 km og derover. Hver 12. af de biler, man møder, har allerede kørt 160.00 km — og det er ikke usædvanligt, at lastbilerne kører over 1.500.000 km.

Skønt småturene i bil — som vi så det ovenfor — er i overvægt, foretrækker langt den største del af de mennesker, der skal tilbagelægge lange strækninger, at gøre det pr. bil. Det kan således oplyses, at for hver 100 mennesker, der ankommer til New York fra en afstand, der ligger mere end 2.500 km borte, er de 43 kommet pr. bil, 35 med flyvemaskine, men kun 19 med jernbane.

Skinne-trafiken flyttes over på landevejene.

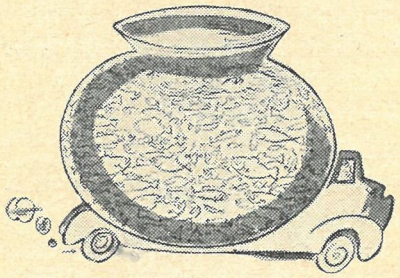
De rullende postkontorer flytter mere og mere bort fra jernbanerne og har for længst holdt deres indtog på landevejene. Det første rullende landevejs-postkontor begyndte i staten Virginia og har netop i disse dage holdt 10 års jubilæum. 19 andre arbejder nu spredt over Amerika. Med hver bus følger en postassistent, som undervejs sorterer posten og derefter afleverer og samler ny post op i hver by og hver landsby, man kommer igennem.

De handelsrejsende har forlængst sagt farvel til deres trivielle kufferter og triller nu rundt og besøger deres kunder med bilen lavet om til et rullende lager. I staten Iowa ruller der således et kørende sportsmagasin rundt med over 3.000 forskellige slags varer i bilen, lige fra ørredfluer til rifler. I Michigan kan husmødrene vælge både maling og tapet lige udenfor deres husdør hos en omkørende malermester. Og i Florida demonstreres og udstilles alle slags husholdningsartikler fra en omkørende lastbil, lige fra køkkenvaske til elektriske vaske- og tørremaskiner og olie-fyr til centralvarmeanlæget.

De vigtigste former for gods, der køres over lange afstande, udgøres af tunge maskiner, husholdnings-udstyr, benzin, artikler til landbruget, motorkøretøjer, byggematerialer såvel som stykgods i almindelighed.

Lastbiler flytter byer. Biler til 200 tons.

Men de store lastbiler kan også anvendes til mange slags specialopgaver. En stor lastbil i Massechusetts måtte således fornylig flytte 100 huse for at gøre plads til et nyt broanlæg. Mægtige lastbil-tog i Vestamerika bygges til transport af laster på op til *200 tons* tømmer ad gangen! I staten Idaho er der bygget en speciel lastbil beregnet til at transportere 65.000 levende ørreder på een gang. To gange om ugen køres sådanne 65.000 levende ørreder fra udklækningsstedet til vandløb 800 km borte. I sandhed en moderne form



65,000 levende ørreder køres på een gang svømmende i et bassin 800 km bort.

FLEST KILOMETER

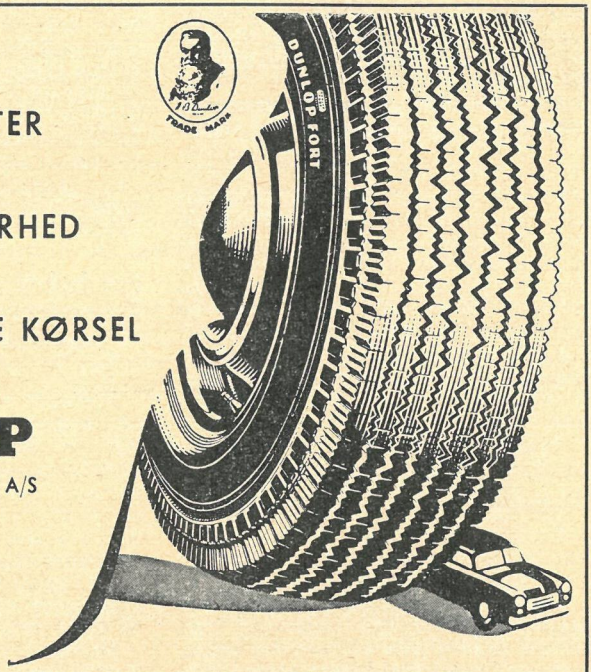
STØRRE SIKKERHED

BEHAGELIGERE KØRSEL

DUNLOP

DUNLOP RUBBER CO. A/S

VENNEMINDEVEJ 30
KØBENHAVN Ø.



for »fiskens vandring«. Hurtigt og snildt hjælper og regulerer bilerne således i dag naturens orden og udvikling.

Et enkelt firma ejer 43,000 biler — 1/5 af hele Danmarks motorpark.

De amerikanske landmænd ejer 2½ millioner lastbiler, men har dog også samtidig mere end 5 millioner heste. Der er rundt regnet 25,000 såkaldte »flåde-ejere«, d. v. s. folk, der ejer over 8 køretøjer. Disse »flåde-ejere« råder bl. a. over ca. 1¼ millioner lastbiler. Nogle »flåder« tæller op til 43.000 køretøjer; dette gælder således Bell Telefon A/S.

Universitetet i Maryland undersøgte fornylig hvilken kørsel lastbilerne besørgede, og kom da til det resultat, at ca. halvdelen af vejstrækningerne i de stater, der var omfattet af undersøgelsen, blev benyttet af lastbiler, der samlede mælk sammen fra gårdene og ligeledes blev halvdelen af vejstrækningerne befaret af skolebusser i regelmæssig rute og af benzin- og oliebiler. ¾ af alle vejstrækningerne blev benyttet af landpostbudenes bilkørsel og til vedligeholdelse af telefon- og elektrcitetsledninger.

Over 100.000 tanklastbiler transporterer benzin og olie hver dag på Amerikas landeveje. Til at varetage regeringens, statens og de lokale myndigheders (sogne- og byråds) administration og funktioner kræves der 800.000 motorkøretøjer — eller fire gange så mange, som der findes i hele Danmark. Heraf er de 300.000 lastbiler, som benyttes af hær, politi, brandvæsen og postvæsen. Landbrugsministeriet råder for eksempel over hele 20.000 biler, indenrigsministeriet over 16.000 og den forholdsvis nye atom-energi-kommission over 7.000.

10.000 motorkøretøjer på hovedvejene er udstyret med første-hjælp udrustning, som Amerikas »Røde Kors« forsyner dem med. Deres chaufførere er samaritteruddannet og har pligt til at yde hjælp når som helst de kommer forbi ved ulykkessteder.

Det mest bemærkelsesværdige ved trafiken på Amerikas landeveje i 1951 er vel næsten den voldsomme vækst, der har fundet sted i løbet af de sidste få år. Der er allerede nu 15 mill. flere motorkøretøjer på vejene, end der var i årene umiddelbart før krigen. Trafiken på hovedvejene og i byerne er gennemsnitlig 50 pct. større end lige før krigen, og verdens mest trafikerede vej, hovedvejen gennem New Jersey til New York City, gennemkøres daglig af et så enormt antal køretøjer som 100.000 — og heraf er de 60.000 lastbiler.

Motorkørslen sætter rekorder, rekorder, rekorder ...

Overalt i Amerika sætter bilkørslen nye rekorder. Sidste år kørte over 2 milliarder mennesker i taxa, rutebiler transporterede langt flere mennesker, end jernbanerne og busser distancerede langt sporvognene. Feriebesøgende satte alle tiders rekord ved at besøge national-parkerne i et antal af 13½ mill., hvoraf de 96 pct. ankom i bil.

Også til rejser udover Amerikas grænser bruger amerikanerne i stedse højere grad deres biler. 2½ mill. mennesker kørte således over grænsen til Canada — det svarer til størsteparten af Danmarks indbyggere — og 60.000 biler kørte over grænsen til Mexico. Næsten 5.000 biler vendte køleren fra USA.s grænse for at begive sig på den eventyrlige tur ad den 4.000 km lange hovedvej til Alaska. Og endelig ofrede 3.619 amerikanere sidste år de 3.000 kroner, det kostede at tage deres vogn med båden over for at kunne køre rundt i Europa. Tilsammen altså over 10 mill. kr.

Fra fødsel til død — og det, der ligger forud og det, der kommer bagefter ... og alt det ind imellem.

Millioner af kilometers daglig kørsel på de amerikanske landeveje fortæller lidt om, hvordan Amerika — »guds eget land« — tilbringer sin tid og tjener sine penge. Gennemsnitsamerikaneren tilbringer gennemsnitlig 500 timer om året bag rattet for at kunne følge med i tidens tempo og i hverdagslivets krav. Det svarer til 62½ 8-timers arbejdsdag eller godt 2 måneder eller 1/6 år — søn- og helligdage iberegnet.

Masser af mennesker befinder sig så godt i automobilets tidsalder, at de i

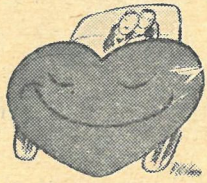
den grad har knyttet sig til bilen i alle døgnets timer. Der er nu i Amerika en halv million auto-trailers, hvis ejere har valgt den frie åbne landevej til deres hjem.

Om det så er de unge elskende, så har en afstemning vist, at de sværger til bilen som det mest velegnede sted til at erklære deres gensidige kærlighed til hinanden!

Sig så ikke, at vi ikke lever i motorkøretøjets tidsalder. En sådan undersøgelse viser med al ønskelig tydelighed, hvilken overordentlig stor betydning motorkøretøjet har fået for det moderne samfunds travle og forjagede mennesker. Man lever og ånder, man arbejder og dør for, med, i og takket være motorkøretøjet.

Mon ikke en lignende undersøgelse over motorkørslens veje og vilkår herhjemme — gentaget med visse mellemrum, f. eks. hvert 10 år — ville være ganske nyttig og oplysende?

Fortalt ved Car —
(hvilket også betyder bil).



---

320 km/t med motorcykle med sidevogn?

Vil sidevognskøretøj være hurtigere end solo-motorcykle?

L. R. Higgins tumler i »The Motor Cycling« med mulighederne for at sætte motorcykle-verdensrekorden betydeligt i vejret og konkluderer sine fantasier med en fremsætte den formodning, at det utvivlsomt vil blive en motorcykle med sidevogn, der vil erobre den absolutte motorcykle-rekord.

Naturligvis nager det mr. Higgins — som alle gode englændere —, at det ikke er en engelsk motorcykle og en engelsk motorsportsmand, der sidder inde med verdensrekorden — men derimod en tysk maskine og en tysk rytter. Det er svært for en englæder at bære dette. England har jo så store og så stolte traditioner at leve op til indenfor motorcykleindustrien og motorcyklesporten.

Med sidevogn — og hvorfor.

— Skulle jeg nogen sinde få den urimeligt heldige chance at komme til at arrangere et verdensrekordforsøg for motorcykler, siger han, ville jeg tro, at farten vil kunne sættes op til 320 km i timen, og at et *sidevognskøretøj* ville være det bedst egnede til forsøget.

Jeg er ganske vist klar over, at sidevognsrekorden i øjeblikket ligger 42-43 km under solorekorden, men alligevel er der meget, der taler for min påstands rigtighed, siger mr. Higgins videre. Vi er kommet ind i en ny æra, hvad angår konstruktionerne, og vi er nået op på hastigheder, hvor der efterhånden stilles ganske ekstraordinære krav med hensyn til maskinens nøjagtige stabilitet. Tendensen med hensyn til konstruktionen af motorcykler beregnet til rekordforsøg går henimod forbedrede strømlinjeformer, som opnås bl. a. ved fuldstændig at indeslutte rytteren og maskinen i et aluminiumshylster.

Den strømlinjefuldendte ...

Den perfekte strømlinjeform kan kun opnås ved det fuldstændigt lukkede »hylster«; den fulde sukces af et rekord-

forsøg afhænger af rytterens sikkerhed — og rytterens sikkerhed afhænger igen af hans maskines stabilitet. En solomotorcykle er et ustabilt motorkøretøj, og når den er indesluttet i et hylster, i et »karosseri«, er store overflader udsat for luftstrømninger, der kan slynge maskinen ud af kontrol for rytteren.

Skønt »Rondine«, »Gilera«, »B.M.W.« og »N.S.U.« med fuldt held har benyttet strømlinjeformede helt lukkede »karosserier«, så viste dog *Noel Pope's* uheld på Salt-søen i 1950, at en solocykles ustabilitet stadigvæk er et lige levende problem. Statistiken og erfaringerne har vist, at en motorcykle med sidevogn er og bliver det mest stabile af alle køretøjer, og det er denne stabilitet, der gør sidevognskøretøjet til det mest ideelle køretøj, hvor det drejer sig om hastigheder på over 5 km i minuttet.

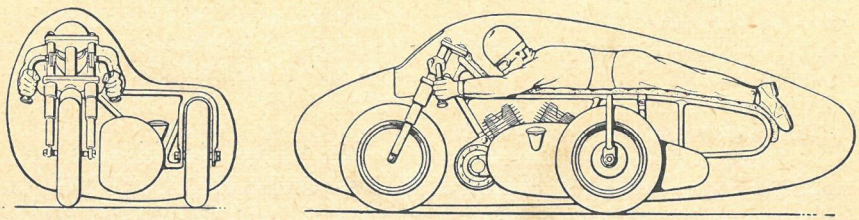
F.I.M.s regler tillader kompressor og cylindervolumen op til 1000 ccm. Mange har kritiseret, at de engelske rekordforsøg har været gjort med 1000 ccm maskiner, og man er blevet tilrådet i stedet at anvende end 500 ccm maskine til forsøget på at genoprette den engelske prestige. Jeg personlig hælder dog til den anskuelse, at man, for at sætte rekorden — ikke for at genoprette en prestige — skal udnytte de muligheder, som F.I.M.s regler tillader.

Hvad er hurtigst: 500 ccm — eller 1,000 ccm?

Måske bruger fastlandets motorcyklekonstruktører med forkærlighed 500 ccm modeller, fordi de store 1000 ccm sjældent har vist sig så vellykkede i race. 500 ccm maskinerne fuldførte næsten altid hastigheds-løbene med større hastighed end 1000 ccm maskinerne og antallet af de, der gennemførte, var procentvis altid større for 500 ccm maskinerne. Mangen en »verdens hurtigste« 1000 ccm maskine har vist svigtende pålidelighed, ofte svigtede den bagerste cylinder og mange af dem var langsommere end deres mindre konkurrenter. På den anden side har *Claude Temple* og *Joe Wright* engang sat den 750 ccm B.M.W. rekord over 20 km i vejret og både *Bert le Vack* og *Eric Fernihough* har bevist, at store 2-cylindrede maskiner *kan* være pålidelige racermaskiner.

Så *hvis* mit tankeeksperiment skulle komme så vidt, at det kunne realiseres, ville jeg vælge en af de to store engelske V-2 motorer, »Vincent«en eller den nyligt introducerede »J.A.P.« Den ville jeg så forsyne med en kompressor og med et strømlinjekarosseri. De ekstra 500 ccm kunne så bruges til den ekstra kraftanstrengelse, som et trehjulet køretøj vil kræve ... og jeg føler mig nogenlunde sikker på, at et sådant køretøj i det mindste vil slå den nuværende solo-rekord på 290 km i timen.

Når man forudsætter, at forsøget



Sådan mener *L. R. Higgins* at det absolut hurtigste motorcyklekøretøj bør være udformet: Som et helt indkapslet sidevognskøretøj.

står og falder med motorcyklens stabilitet, afhænger denne igen af tilstrækkelig effektiv strømlinjeform. Rekorderne for 2-, 3- og 4-hjulede motorkøretøjer har i de seneste år tilfulde bevist dette.

Hvad kan der læres af de hidtidige bil- og motorcykle-rekorder?

Lad os se lidt på rekordernes vækst: I 1937 satte Eric Fernihough med en delvis strømlinjeformet »Brough Superior« med J.A.P.-motor forsynet med kompressor rekorden op til 219 km/t. 14 år senere satte en dobbelt-cylindret kompressorforsynet »N.S.U.« — også forsynet med et delvis strømlinekarosseri — rekord *for sin klasse* ved at køre den flyvende kilometer med en fart af 201 km i timen, men nogle måneder senere satte den *den absolutte* verdensrekord med 247 km/t., fordi den i mellemtiden havde fået en mere effektiv strømlinje-udformning.

I marts 1951 fik Goldie Gardners »M.G.« den tilsvarende rekord for 500 ccm biler med 248 km/t., altså 1 km hurtigere, men mod slutningen af året slog en »N.S.U.« 500 ccm bil denne rekord og nåede op på 263 km/t. Når »N.S.U.«-vognen var hurtigere end »N.S.U.»-motorcyklen, skønt den var tungere, må det tilskrives en mere ideel strømlinjeform.

Den 500 ccm »M.G.« var altså en smule hurtigere end »N.S.U.«-sidevognskøretøjet, men »M.G.«ens motor var ikke så effektiv, fordi den slet ikke var bygget som en 500 ccm maskine. Gardner benyttede en 1500 ccm vogn til at sætte rekorder i forskellige klasser med, ved efterhånden at pille stempler og stempelpinde ud af de forskellige cylindre og han opnåede på denne måde at sætte rekord i både 350 ccm, 500 ccm, 750 ccm, 1100 ccm (med over

D.M.U.s nye emblem

er kommet

Igennem længere tid har D.M.U.s bestyrelse forberedt et nyt emblem. Nu foreligger det endelig — og meget smukt er det blevet. Det fremtræder i passende diskret størrelse og domineres af et dannebrogsfarvet skjold på hvid bund omgivet af »Danmarks Motor Union« i forgyldte bogstaver udenom og med en cylinderblok i toppen.

De vil af gengivelsen her kunne danne Dem en forestilling om det nye emblem — men hvor smukt det er, kan De dog ikke rigtig få et indtryk af, før De ser det; men da vil De formentlig også indrømme, at det er det smukkeste emblem, De har set.

Og nu kan De tilmed selv erhverve det. Medlemmer af klubber tilsluttet Danmarks Motor Union kan — ved at indsende kr. 2,50 til kontoret — få emblemet portofrit tilsendt.

Der er t r e forskellige typer at vælge imellem. De kan enten få det 1) med en lang nål til at stikke i opslaget eller overtøjet, 2) forsynet med en sikkerhedsnål — eller 3) beregnet til at fæstne i knaphullet på jakkerevers'et.

Ved bestillingen må De udtrykkeligt opgive, hvilken af de tre typer, De ønsker tilsendt. Hver for sig har de alle tre deres fordele.

Ordrerne ekspederes i den rækkefølge, de indgår.

325 km/t.) og 1500 ccm klassen. Det er almindelig kendt, at hans »M.G.« er det mest strømlinjefuldendte køretøj, der endnu er bygget.

Mr. Higgins slutter sin udredning med at foreslå at bygge et sidevognskøretøj med motorcykle og sidevogn omsluttet af det samme »karosseri« (se illustrationen) for at opnå den heldigste strømlinjeform — og *det kan ske indenfor de af F.I.M. opstillede regler.* Han er klar over, at hans forslag vil støde på modstand blandt de ortodokse og konservative — men han venter sig en 320 km rekord med et sådant sidevognskøretøj. Så måske kommer fremtidens rekordkøretøjer til at se således ud.

SLAGGEKROGEN:

75,000 kroner til Olle Nygren for at køre Speedway

— hvis han vil lade være med at køre TT.

Affæren med *Olle Nygren* vil være i frisk erindring hos de fleste. Sidste år svigtede han til start på en bane i Nordsverige, fordi hans engelske manager bildte ham ind, at han havde fået lov til at blive i England af Svemo. Der blev straks stor ståhej, og sagen fik de alvorligste konsekvenser på allerhøjeste sted.

Siden da er de engelske arrangører og Speedway Board Control blevet uhyre forsigtige i deres handlemåde og sikrer sig nu for hver eneste løbsændring skriftlig tilladelse fra Svemo, når en svensk rytter skal starte.

Men også de engelske speedway-ryttteres fagforening, *Speedway Riders Association,* har reageret, vel nok tildels fordi det svenske hold »*Smederna*«, netop har kørt i England og haft succes — og deres tourne er arrangeret af en Sverige-begejstret journalist fra Stoke, som har gjort det af ren og skær interesse for Sverige og svenskerne uden at skele efter egen økonomisk fordel, hvilket har påført de engelske professionelle arrangører en konkurrence, som de er alt andet end glade for.

De fik SRA til at gå til det engelske arbejdsministerium og angive, at 22 svenske speedway-ryttere ville komme til England og stjæle pengene fra de engelske ryttere. Så fremtidigt skal de svenske ryttere have arbejdstilladelse for at køre i England.

Men apropos *Olle Nygren,* så har New Cross-banens direktør, Fred Mockford, forsikret ham, at hvis han blot ville køre speedway for dem, så ville han være sikker på en årsindtægt på 75,000 (danske) kroner alene i England og endda få udmærket tid til også at køre i Sverige. Men en betingelse var det så rigtignok, at han ikke måtte køre TT-løb — og også det har Olle Nygren rustet sig til med en splinterny Norton magen til *Svend Aage Sørensens.*

Nu forelå denne udtalelse ikke som en skriftlig kontrakt, for så er det jo nok muligt, at den kun 22-årige unge svensker havde slået til. Det er jo en pæn årsindtægt for en ung mand i den alder!

*

Verdens-ranglisten for Speedway-ryttere

I den internationale speedway-verdens »bibel«, *Speedway Annual,* finder man denne gang en skandinav på femte-pladsen i fortegnelsen over verdens bedste speedway-ryttere. Næ — det er desværre ikke en dansk. Det er en svensker, og det er naturligvis Olle Nygren, som har gjort et så dybt indtryk på det engelske publikum og den engelske opinion ved sin kørsel derovre sidste år.

Foran ham på listen ligger selvfølgelig sidste års verdensmester, *Jack Young* og klubkammeraten *Split Waterman* fra Harringay, men nedenunder ham på listen finder man blandt andet 1950-års verdensmesteren Fred Williams, Wembley og så kendte navne som *Jack Biggs, Alan Hunter* og *Jack Parker.* Det er megt pænt præsteret af den ganske unge Olle Nygren efter blot

et par måneders kørsel for det engelske liga-hold, Harringay Racers.

Listen over verdens 15 bedste bedste speedway-ryttere ser iøvrigt således ud:

1 Jack Young, Australien,
2 Split Waterman, England,
3 Aub Lawson, Australien,
4 Ronnie Moore, Australien,
5 Olle Nygren, Sverige,
6 Fred Williams, Wales,
7 Jack Parker, England,
8 Eddie Rigg, England,
9 Alan Hunt, England
10 Jack Biggs, Australien,
11 Cyril Rogers, England,
12 Norman Parker, England,
13 Tommy Miller, Skotland,
14 Bob Lewerenz, Australien,
15 Eric Williams, Wales.

Olle Nygrens kørsel senere har iøvrigt bragt ham op på 4.-pladsen blandt de engelske speedway-ryttere, idet kun Split Waterman, Aub Lawson og Ronnie Moore ligger foran ham.

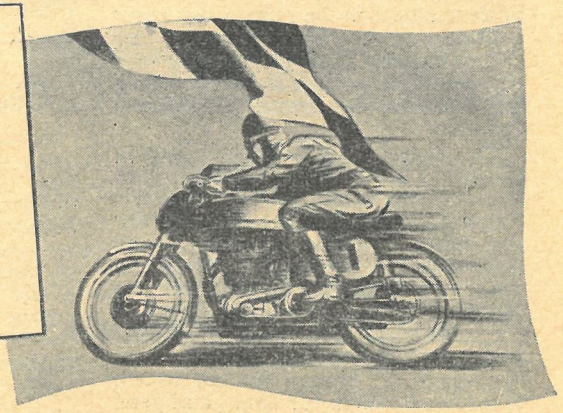
*

Speedway-rytter mister sin ene arm

Trevor Redmond fortæller hjem til det engelske »Speedway News« om en dybt tragisk hændelse, der overgik en af de speedway-ryttere, der i vinter har tourneret i Sydafrika. Da de engelske ryttere, der i deres selskab også har Sune Carlsson og Henry Andersen, forleden lørdag startede fra Kelcksdorp, der ligger halvandet hundrede kilometer sydvest for Johannesburg for i fem biler at køre til Durban, hvor det næste stævne skulle være, skete der et uheld med den ene bil ca. 10 km fra Ladysmiths eller 350 km fra Johannesburg. I bilen befandt sig fire personer foruden Trevor Redmond — og ved rattet sad Fred Goodrum, der 100 km i forvejen havde overtaget rattet. I en venstrekurve kom en modgående bil i midten af vejen racende imod dem. Det lykkedes Fred Goodrum at undgå at få vognen og dens fem passagerer knust fuldstændigt og at blive på vejen,

RENOLD MARK 10 motorcykelkæder repræsenterer den højeste udvikling af kædeteknik, både i konstruktion og fremstilling. For at eliminere begyndelsesslidet bliver kæderne før afsendelse fra fabrikerne underkastet en tilkøringsproces.

RENOLD »MARK 10« er den af kørerne foretrukne motorcykelkæde i T. T. løb, udholdenhedsløb og internationale væddeløb.



RENOLD Elite *motorcykelkæder*

E. T. GREW A/S

Rådmandsgade 43, København N., Telefon Ægir 700

KUN SALG TIL GROSSISTER

skønt der kun var en halv alen til en dyb afgrund. Vognen standsede på vejen, men Fred Goodrum fik sin højre arm læderet så slemt, at den måtte sættes af, da han blev kørt til Ladysmiths hospital.

Selskabet fortsatte senere til Durban, men ingen af dem havde videre lyst til at køre. De gjorde det dog — så bort fra deres private følelser og fra den kendsgerning, at deres kammerat havde kørt sit sidste løb.

Bagefter gik deres styrthjælme rundt blandt de 4,000 tilskuere til fordel for den forulykkede Fred Goodrum. Der indkom lige ved 5,000 kr.

Goodrum er uhyre vellidt i Sydafrika og overordentlig hjælpsom overfor de fremmede, der kommer til landet. Man håber at kunne arrangere et benefice-stævne for ham, før de engelsk-skandinaviske ryttere rejser hjem.

*

Svensk greve som engelsk Speedway-rytter

Rune Sörmander, som vi også husker fra hans kørsel her i Danmark, er en af de mange svenske ryttere, der kører i England.

Han blev modtaget med ganske særlig højagtelse og dyb ærbødighed, da han forleden debuterede på banen i Swindon.

På engelsk lyder hans navn nemlig som »Sir Mander«, det svarer til »Lord Mander«, en adelig person, hvilket i England er noget meget fint, som der står megen respekt om, og man har da heller aldrig nogen sinde før oplevet en greve som slaggehelt, før nu denne »Sir Mander« dukkede op.

... Men da den svenske »greve« plukkede alle de points, han overhovedet kunne få, bortset fra eet enkelt, voksede respekten for ham yderligere.

*

Jack Young som mirakel-helbreder

Speedway-journalisten *Ian McHoskins* beretter om, hvordan han ved en selskabelig sammenkomst, arrangeret af Edinburgh Speedway enthusiaster, traf sammen med en 66-årig, hvidhåret dame, mrs. *Kirkwood,* hvis mand iøvrigt samme dag fejrede sin 67 års fødselsdag. De fortalte, at mrs. Kirkwood for fire år siden var så uheldig at snuble og beskadige sit knæ, så hun siden da måtte gå med stok. Hun var fortvivlet over, at hun aldrig skulle genvinde sin førlighed.

Både hun og manden er meget speedway-interesseret og har siden krigen ikke forsømt ét eneste stævne, hvor det lokale Edinburgh-hold har kørt.

I september besluttede mr. Kirkwood at tage sin kone med til Wembley for at se Jack Young forsøge at vinde verdensmesterskabet for »Monarch«erne.

Fru Kirkwood blev i den grad grebet af spændingen, at hun — hver gang Young kørte — sprang op og ned fra sin siddeplads for at huje og råbe til ham — og da den afgørende match kørtes, gik hun i den grad op i det, at hun fuldstændig glemte sig selv, og hele løbet igennem hoppede og trippede af spænding.

Fra det øjeblik opdagede fru Kirkwood, at hun ikke mere havde brug for sin stok. Jack Youngs kørsel havde helbredt hende.

... Så det er altså ikke blot ungdommen, der kan lade sig rive med af slaggesportens spænding.

Uddrag af den svenske løbskalender

MAJ

11. Nybro MS — moto-cross (serie)
18. SMK Malmö — moto-cross (internationalt og udtagelse til Moto-Cross des Nations)
Växjö MS — baneløb
22. SMK Simrishamn — moto-cross
SMK Ljungby — orienterings- og pålidelighedsløb
25. Hälsingborgs MK — moto-cross
Karlskrona MK — vejløb

JUNI

1. Hyllinge MS — baneløb
Växjö MS — baneløb
5.-10. SVEMO — pålidelighedsløb (»Motorsexdagars«)
14. MK Ringen, Trelleborg — baneløb
14.-15. Jönköpings MK — vejløb (»Juneloppet«)
15. Hyllings MS — baneløb (serie)
17. Falköpings MK — baneløb (Landskamp Norge)
Sandviken MK — baneløb (Landskamp Danmark)

Engelsk motorsport under kongelig bevågenhed

Forleden kom det frem, at Hans Kongelige Højhed hertugen af Edinburgh havde indvilget i at modtage hvervet som øverste præsident for British Racing Drivers' Club, som iøvrigt i år kan holde 25 års jubilæum.

I et budskab til den engelske racerfører-klub skrev hertugen af Edinburgh blandt andet: »Nu, da De har overtaget ledelsen af Silverstone, håber jeg, at denne vil komme til at nyde godt af den engelske motorindustris bevågenhed og støtte, så sandt som en sådan bane er af den største betydning for afprøvning af den engelske motorindustris produkter, der i så vid udstrækning fremstilles med eksport for øje. Jeg ønsker klubben al mulig held og lykke med dens fremtidige motorsportsarrangementer, den motorsport, der altid har været så spændende, underholdende og betydningsfuld for motorkøretøjernes udvikling «

Hertugen af Edinburgs interesse for motorsporten er velkendt. Man vil ikke glemme med hvor stor grundighed og kyndighed, han gennemgik de forskellige motorcykler, da han var tilstede ved TT-løbene på øen Man i 1949 — eller hans sagkyndige og indsigtsfulde kommentarer til dagens forskellige sportslige begivenheder.

Siden da har han vist motorcyklesporten den ære at overtage præsidenthvervet for A-C U, Auto-Cycle Union. Hofsorgen, der varer til maj måned, forhindrede hertugen i at være tilstede ved løbet på Silverstone den 19. april.

Indenfor engelsk motorsport ser man fremtiden imøde med store forventninger efter den velkomne kongelige tilkendegivelse af kongehusets interesse for motorsporten. Denne gestus vil kunne få uvurderlig betydning for både motorsporten og for hele den engelske motor-industri, så meget mere, som det vides, at også dronning Elizabeth deler sin gemals interesse på dette område.

Omtrentlig kilometer-afstand fra København til:

Aachen (belg. grænse)	985
Amsterdam	941
Antwerpen	1000
Barcelona	2375
Basel (schweiz. grænse)	1325
Bern	1416
Bonn	972
Breda (belg. grænse)	948
Bremen	532
Bruxelles	1047
Calais	1260
Cherbourg	1680
Düsseldorf	925
Frankfurt a. M.	975
Geneve	1561
Genova	1845
Göteborg	282
Haag	962
Hamburg	455
Hannover	630
Heidelberg	1060
Hook v. Holland	983
Innsbruck	1405
Karlsruhe	1110
Kiel	375
Kruså (tyske grænse)	281
Köln	945
Le Havre	1425
Lichtenstein	1540
Luxembourg	1137
Luzern	1406
Lübeck	450
Lyon	1620
Madrid	2610
Malaga	3365
Marseille	2130
Milano	1690
Monaco	2120
München	1270
Napoli	2535
Nice	2100
Nordhorn (holl. grænse)	723
Nürnberg	1115
Oslo	664
Ostende	1123
Paris	1345
Rom	2310

Rotterdam	953	Stuttgart	1188
Saarbrücken (franske grænse)	1145	Valencia	2730
Salzburg (østrigske grænse)	1400	Venedig	1730
Stockholm	645	Wien	1625
Strasbourg	1190	Zürich	1396

Nedgangen i den amerikanske bilproduktion

Hvordan den fordeler sig.

Nedennævnte oversigt over de officielle U.S.A. indregistreringstal for året 1951 (fra »Automotive News«) viser en ret betydelig nedgang i indregistreringstallene for flertallet af de forskellige person- og lastbilmærker sammenlignet med året i forvejen, navnlig for de førende fabrikers vedkommende, idet disse udnytter en betydelig del af deres produktionskapacitet til fremstilling af krigsmateriel af forskellig art.

Som sædvanlig ligger Chevrolet klart i spidsen med den største produktion af både person- og lastbiler. Ford er nr. 2 og Plymouth nr. 3. Buick står trods sin hjemhørighed i de høje prisklasser som nr. 4 med 392.285 indregistreringer i 1951 mod 535.807 i 1950. Pontiac er nr. 5 med 337.821 vogne trods en nedgang i indregistreringer på mere end 100.000.

Af oversigten fremgår også de såkaldte »3 store«s procentandel af det totale antal personbil inregistreringer i U.S.A. i 1950 og 1951. General Motors havde i 1950 45,4 pct, medens procenttallet i 1951 er 42,8 pct. Ford Motor Co. ligger på 2. pladsen i både 1950 og 1951 med henholdsvis 24,5 pct. og 22,2 pct., og Chrysler Corporation indtager i begge år 3. pladsen med 17,6 pct. i 1950 og 21,8 pct. i 1951.

Medens General Motor i nogle år og senest i 1950 har haft flere indregistreringer af personbiler end de to andre koncerner tilsammen, har billedet skiftet i 1951, således at nr. 2 og 3 af de »3 store« nu tilsammen har 44,0 pct. af de totale indregistreringer af personbiler i U.S.A. mod General Motors' 42,8 pct, men denne afvigelse fra det sædvanlige skyldes, at General Motors' forskellige automobilfabriker, ligesom under verdenskrig I har påtaget sig meget betydelige leverancer til U.S.A.s militærstyrker og disses allierede.

Som det vil bemærkes, var U.S.A.s samlede produktion af personbiler i 1951 5.060.903 mod 6.326.438 i 1950. Den samlede lastvogns produktion var i 1951 1.003.850 mod 1.142.307 i 1950.

De officielle amerikanske indregistreringstal for 1951

Personbiler

1951			1950
1—	1,067,042	Chevrolet	1,420,399— 1
2—	862,309	Ford	1,166,118— 2
3—	542,649	Plymouth	547,367— 3
4—	392,285	Buick	535,807— 4
5—	337,821	Pontiac	440,528— 5
6—	298,603	Dodge	300,104— 8
7—	273,472	Oldsmobile	372,519— 6
8—	233,339	Mercury	318,217— 7
9—	205,514	Studebaker	268,229— 9
10—	149,435	Chrysler	151,300—11
11—	140,035	Nash	175,722—10
12—	112,643	DeSoto	115,023—13
13—	97,093	Cadillac	101,825—14
14—	96,847	Hudson	134,219—12
15—	66,999	Packard	73,155—16
16—	52,286	Kaiser	85,832—15
17—	51,372	Henry J	14,339—19
18—	26,049	Willys	33,926—18
19—	25,816	Lincoln	34,318—17
20—	5,304	Crosley	6,896—21
21—	3,800	Austin	5,452—22
23—		Frazer	11,884—20
22—	3,508	Ag.-Pref.	1,869—23
—	16,682	Forskellige	11,390—
	5,060,903	Ialt	6,326,438

Lastbiler

1951			1950
1—	350,344	Chevrolet	414,496— 1
2—	250,802	Ford	315,912— 2
3—	106,600	Dodge	99,716— 3
4—	100,285	GMC	97,200— 5
5—	95,184	Inter'l.	97,818— 4
6—	32,675	Studebaker	45,881— 6
7—	24,292	Willys	24,640— 7
8—	12,260	White	12,050— 8
9—	9,794	Mack	9,908— 9
10—	4,508	Diam.	5,675—10
11—	3,752	Divco	4,309—11
12—	3,427	Reo	3,876—12
13—	2,182	Brockway	2,384—13
14—	2,112	Autocar	2,072—14
15—	1,008	Federal	1,469—15
16—	908	Pontiac	1,362—16
17—	668	Kenworth	673—17
18—	501	FWD	323—20
19—	434	Crosley	422—18
20—	334	Sterling	354—19
21—	301	Peterbilt	280—21
21	1,479	Forskellige	1,487—
	1,003,850	Ialt	1,142,307

Godkendt af de motorsagkyndige

»Panther«, model 65 de Luxe, 250 cm³, med varesidevogn.

Importøren af »Panther« motorcykle har fremlagt erklæring hvoraf fremgår, at »Panther« model 65 de Luxe, 250 cm³, er beregnet til at køre med sidevogn, hvis største vægt med fuld last ikke overstiger 150 kg.

Godkendelse af Zündapp, type DB 202, med sidevogn.

Importøren af Zündapp har fremlagt erklæring, hvor fabriken erklærer, at Zündapp DB 202 er beregnet til at køre med sidevogn, hvis største vægt med fuld last ikke overstiger 150 kg.

Nedennævnte *hjælpemotorer* er typegodkendt:

Importør	Fabrikat	Type	Boring mm	Slag	Cyl. vol. cm³	Transmission
Olav Olsen	Le Poulain	2-takts type B	40	40	50	Rulle diam: 52 mm
Svejseriet Derby, Århus	Derby	2-takts	40	40	50	Rulle diam: 45 mm
Nellemann & Drewsen	Rabeneick	2-takts type M 14	36	32	32,5	Kæde 1:3,17

☆ UNIONEN ☆

D. M. U.s repræsentantskabsmøde

Den 20. april afholdt Danmarks Motor Union sit ordinære repræsentantskabsmøde på »Klostergården« i Århus. Der var fremmødt repræsentanter for 36 klubber med ialt 133 stemmer.

Lrs. *Storm Mortensen,* Århus, blev valgt til dirigent, hvorefter præsidenten, fabrikant *N. K. Pedersen,* København, aflagde beretning for det forløbne år, af hvilket det fremgik, at medlemstallet siden sidste års repræsentantskabsmøde var gået ned fra 7.712 til 7.642, samt at klubbernes antal var faldet fra 66 til 61. Præsidenten gjorde rede for de mange og store opgaver, som unionen havde haft at løse i året, der var gået, og omtalte her D.M.U.s henvendelser til myndighederne samt unionens rejse-service, der var blevet benyttet af et større antal medlemmer end nogensinde tidligere. Præsidenten gav herefter en oversigt over årets vigtigste sportsbegivenheder, bl. a. Monaco-løbet og F.I.M.s internationale rally i Italien, hvor danske kørere begge steder blev smukt placeret.

Beretningen godkendtes, ligesom der gaves eenstemmig decharge for regnskabet.

Blandt de indkomne forslag vedtoges en ændring af lovenes paragraf 12, således at D.M.U.s sportsudvalg fremtidig sammensættes af den af D.M.U.s

Tag til MOTO-CROSS

i Vinderød ved Frederiksværk

SØNDAG DEN 25. MAJ, KL. 14 30

FREDERIKSBORG AMTS MOTORKLUB

repræsentantskab valgte sportsudvalgsformand og formændene for landsdelsunionernes sportsudvalg. Bestyrelsen havde fremlagt et forslag om en kontingentforhøjelse på 1 kr., men dette blev ikke vedtaget af repræsentantskabet.

Ved de efterfølgende valg blev *Vald. Hoffmeyer jun.* genvalgt som vicepræsident, og *Vald. Pedersen,* Odense, valgtes til formand for sportsudvalget i stedet for Peter Franck, der ikke ønskede genvalg. *Poul Rasmussen* genvalgtes som revisor, medens statsaut. revisor Bagger-Petersen afløstes af statsaut. revisor *Theodor Olsen.*

Under sidste punkt på dagsordenen, Eventuelt, drøftedes forskellige spørgsmål, bl. a. blev der gjort opmærksom på, at tilrettelæggelsen af et trial i høj grad vanskeliggjordes, når mange anmeldelser først indkom i sidste øjeblik, og det viste sig, at der blandt klubberne var stærk stemning for fremtidig at fastsætte en bestemt anmeldelsesfrist, efter hvilken anmeldelser ikke ville blive godtaget.

Mødet sluttede med, at præsidenten udbragte et trefoldigt leve for D.M.U.

Referat med enkeltheder om mødet vil om kort tid blive udsendt til samtlige klubber.

F. I. M.s internationale motorcykle-rally

11.—14. juli incl.

Fra den kongelige spanske motorcykle organisation er der nu til Danmarks Motor Union kommet en foreløbig invitation til vore medlemmer om deltagelse i F.I.M.s internationale rally.

Indbydelsen er ledsaget af forskellige oplysninger om de mange forskellige og fremmedartede arrangementer og udflugter, som man fra den arrangerende unions side har sat iscene til ære for de mange deltagere, der ventes fra de forskellige lande.



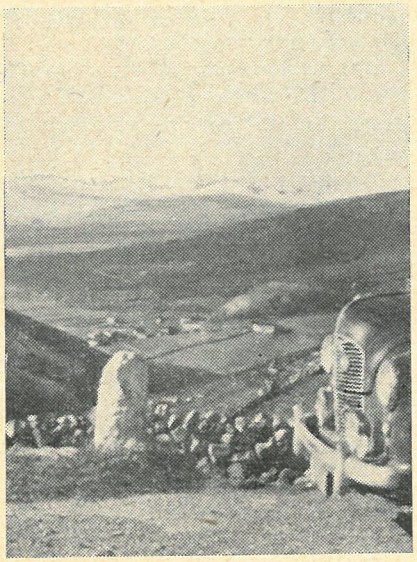
Sådan forløber hovedvejen gennem byerne op langs den østspanske Middelhavskyst.

Selve løbet køres i dagene 11., 12., 13. og 14. juli.

I dag er der foreløbig planlagt udflugter til den gamle historiske by Toledo, som er fyldt med minder fra de bedste epoker i Spaniens historie og som rummer et stort antal pragtfulde bygninger, hvoraf de fleste er præget af den arabiske stil fra den tid, Spanien blev invaderet af araberne. Berømt er denne by også fra den nyere tids historie gennem det tapre forsvar af »Alcazar«.

Videre er der arrangeret en udflugt til Escorial med det mægtige, historiske kloster, de spanske kongers gravpladser.

Ligeledes er der sørget for, at deltagerne kan komme til at overvære en tyrefægtning. Det er jo ikke mange steder i verden, der gives mulighed for et sådant farvestrålende, spændende folkeskuespil, en »fiesta«, hvor menneskeliv ustandseligt står på spil.



Flere hundrede kilometer på begge sider af begge sider af Madrid kører man over højslettelandet — hele tiden med vide udsigter i alle verdenshjørner.

Naturligvis bliver der også foranstaltet en reception på Madrids rådhus til ære for deltagerne og ligeledes i den kgl spanske motorklub. Som afslutning på rallyet er der en stilfuld banket, hvor præmierne overrækkes og fordeles og der vil også blive sørget for specielle, typisk spanske gaver til alle deltagerne.

Foruden alle de her nævnte arrangementer forberedes der adskillige andre foranstaltninger, som har til formål at give deltagerne et fuldgyldigt billede af det spanske folk, dets sæder og skikke.

I løbet af kort tid vil der fremkomme yderligere enkeltheder om løbet. Danmarks Motor Union vil modtage detaillerede redegørelser ikke blot om konkurrencen, men også en bunke specielle turistbrochurer med alle tænkelige oplysninger vedrørende hotelforhold, opivelser angående ruter etc. som vil være af interesse for deltagerne.

Den, der skriver disse linjer, har netop i december måned været en tur i Spanien med motorkøretøjet. Ud fra et personligt kendskab til landet og forholdene i Spanien i al almindelighed skal jeg varmt anbefale alle, der har en chance for at slippe afsted, at deltage i F.I.M.s 1952-rally. I forvejen er Spanien jo dette års rejseland. Der er billigt i Spanien — der er kun halvt så dyrt, som i Frankrig, som til gengæld er ca. 50 pct. dyrere end Danmark. Det er et land, der ved sin afvekslende natur og landskabelige skønhed i mangt og meget vil overraske selv en meget rejsevant og forvænt turist.

Der er ingen tvivl om, at der for danske deltagere vil være ganske udmærkede muligheder for at hjemføre adskillige præmier. Der bør dannes hold herhjemme, som — takket være den lange distance — vil kunne kvalificere



sig til længste-distance-præmien. — D.M.U.-deltagerne i sidste års F.I.M.-rally til Italien tog jo en pæn bid af sølvtøjet, og utvivlsomt ruller der endnu så meget vikingeblod i vore årer, at den slags løb over de lange distancer ligger for os. Vi kan varmt anbefale stor deltagelse — det vil også være en glimrende propaganda udadtil for vort land, rent bortset fra, hvad en sådan deltagelse vil betyde af propaganda for motorsporten herhjemme.

Men vi skal vende tilbage til sagen. Nu ved De foreløbig for hvilket tidspunkt, De skal reservere Deres sommerferie.

Og som sædvanligt, når det gælder ture til udlandet: D.M.U.s turistafdeling skal nok stå Dem bi med råd og dåd. C.

SPORTEN HJEMME

4. og sidste runde af Danmarksmesterskaberne i trial

Et J. M. S.-arrangement i Tirstrup.

Søndag den 6. april 1952 afholdt Jyllands Motor Sportsunion trial på Tirstrup flyveplads ved Randers; løbet var samtidig 4. og sidste afdeling af danmarksmesterskabet i trials, og var godt besøgt af kørere fra hele landet.

Etaperne, der var udvalgt af Poul Sørensen, Aarhus, og Chr. Wenderby, Randers, var glimrende prøver for kørerne, og indeholdt alt hvad der kan forlanges af et trial, og der hørtes da også kun ros fra kørernes side.

Resultaterne af løbene blev følgende:

Senior solo:

1. Knud Nielsen, Århus ..... 570 p.
2. Ejv. Hansen, Ejlstrup ..... 540 »
3. Niels Blumensaadt, Randers ..... 470 »
4. Bent Rasmussen, Århus ..... 380 »
5. Sv. Schmidt, Kerteminde ..... 380 »

Bent Rasmussen havde bedst sammenlagt tid.

Senior sidevogn:

1. Sv. Hansen, Hæsinge ..... 520 p.
2. Erik Jørgensen, Århus ..... 500 »
3. Willy Baasch, Odense ..... 490 »
4. Egon Walther, København ..... 490 »

Baasch havde bedre sammenlag ttid.

Letvægter solo:

1. Erh. Fisker, København ..... 560 p.
2. H. Wosny, Odense ..... 540 »
3. Sv. Nielsen ..... 465 »
4. H. Boisen, Brædstrup ..... 415 »

H. Damborg,
sekr.

Motor-Cross i Vinderød

bliver den 25. maj.

Man gør opmærksom på, at Frederiksborg Amts Motorklubs moto-cross i Vinderød på D.M.U.s foranledning er rykket fra den 18. maj, hvortil det oprindeligt var planlagt, til den 25. maj af hensyn til et moto-cross, der køres i Malmø den 18. maj.

M.K.O.s forårstrial

Søndag den 13. april kørtes M.K.O.s trial på militærets terræn i Høvelte med ryttere fra hele landet.

Der kørtes på 6 etaper og publikums interesse var stor lige fra den tidlige morgen ved instruktionen på »Bloustrød Kro«.

Resultaterne blev som følger.

Begynder solo:

1. Jens Sørensen, F.A.M. ..... 550 p.
2. Rasmus Nielsen, N.F.M.S. ..... 535 »
3. Svend Petersen, S.M.K.K. ..... 465 »
4. Søren Gandrup, S.M.K.K. ..... 440 »
5. Egon Christensen, F.A.M. ..... 435 »

Junior solo:

1. Henning Jensen, F.A.M. ..... 535 p.
2. Boris Rasbroe, G.O.M.K. ..... 530 »
3. Per Kamph, B.S.A. ..... 505 »

Senior solo:

1. Eivind Hansen, F.M.S. ..... 600 p.
2. Svend Schmith, F.M.S. ..... 520 »

Senior sidevogn:

1. Svend Mortensen, F.A.M. ..... 590 p.
2. Harry Frandsen, M.K.O. ..... 530 »

Motorcykler indtil 200 ccm:

1. Otto Bock, S.M.K.K. ..... 585 p.

Efter løbene, der var afviklet inden middag, var der afslutning på »Bloustrød Kro«, hvor sportsudvalget takkede kørerne for deres indsats og hvor Kynauw-Andersen oplæste resultaterne samt takkede etapeledere og kontroller for deres andel i at løbene blev så heldigt afviklet.

Motorcykle-Clubben Svendborgs trial

Den 30. marts afholdt M.C.S. sit årlige forårstrial med mødested på V. Skerninge kro. Der var oprindelig afsat 6 etaper, hvoraf 1 blev strøget af programmet, dels fordi de ure, der skulle bruges på den, var blevet ødelagt ved et færdselsuheld i det glatte føre om morgenen, og dels, fordi ingen af de fremmødte deltagere var forsynet med sneplov eller andre tekniske finesser. De resterende 5 etaper var stort set skov-etaper, idet markerne på denne tid var taget under behandling til et bedre formål. De fire af etaperne var beliggende ved herregården »*Langeskov*«, medens den femte lå for sig selv ved Rødme. Skønt der blev »fyret« godt hele rækken igennem, forløb selve trialet uden alvorligere uheld. Der var dog enkelte, der stod af og tog jordbunden nærmere i øjesyn, inden de kørte etapen til ende. Der deltog 16 kørere, heraf halvdelen i senior-solo klassen. For et par år siden kørte flere af disse i begynder og junior-klasserne. Det er naturligvis kun godt, at de nu kan gøre sig gældende i den »dyre« klasse; men hvor bliver deres efterfølgere af? Lad os se nogle nye navne på listen næste gang.

Resultaterne denne gang ser således ud:

Solo senior:

		Tid
1. Eivind Hansen, Triumph	490 p.	9.33.2
2. Johs. Mygind, Ariel	460 »	10.05.1
3. Jørgen Paaske, James 197 ccm	405 »	11.23.5
4. Svend Nielsen, Triumph ..	380 »	11.57.9
5. Helge Hansen, A.J.S.	380 »	12.01.5

Solo junior:

1. Hans E. Hansen, A.J.S.	485 p.	12.23.9
2. H. Jørgen Hansen, N.S.U. ..	455 »	13.40.5
3. Valther Jensen, Triumph	435 »	13.43.8

Sidevogn senior:

1. Willy Baasch, Triumph	500 »	11.45.0
2. Niels Larsen, B.M.W.	450 »	21.10.4

Letvægt indtil 175 ccm:

1. Sv. Aa. H. Nielsen, Puch ..	500 p.	11.09.1
2. Henrik Wosny, Puch	450 »	11.54.3
3. K. H. Remmer, Puch	425 »	16.02.4

Nærmere meddelelse om præmieuddelingen vil senere fremkomme.

G. K.

Dansk Motor Sport's trial

Klubben afholdt sit trial ved Skjoldnæsholm den 30. marts. Der kørtes på 6 etaper med deltagelse af 22 kørere.

Vindere blev:

Solo senior: *Jørgen Lykke* (B.S.A. Klubben) ..... 590 points
Senior, sidevogn: *Sv. Mortensen* (F.A.M.) 570 points
Solo junior: *C. A. Hasselbach* (S.M.K.K.) 570 points
Solo begynder: *H. P. Schmidt* (S.M.K.K.) 510 points
Sidevogn begynder: *Eigil Nielsen* (D.M.S.) 600 points
Letvægter: *Erh. Fisker* (Nimbus Klubben) 590 points

Klubben takker alle medhjælpere ved vort arrangement.

Fyens Motor Sports

forårs trials kørtes den 23. marts med hovedkontrol på Søndersø Kro.

Resultaterne blev:

Senior solo:

1. Eivind Hansen, Ejlstrup, F.M.S.	590 p.
2. Johs. Mygind, Odense, F. M. S.	500 »
3. Søren Juul, Løgstrup, V.M.K.	490 »
4. Svend Nielsen, Svendborg, M.C.S. ..	455 »
5. Helge Poulsen, V. Hæsinge, S.M.O. ..	445 »

Senior sidevogn:

1. Egon Walther, København, S.M.K.K.	570 p.
2. Kr. Carlsen, Blommenslyst, F.M.S. ..	530 »
3. Willy Baasch, Odense, S.M.O.	520 »
4. Niels Larsen, Odense, S.M.O.	485 »
5. Karl Hansen, Odense, S.M.O.	405 »

Junior solo:

1. Helge Hansen, Odense, F.M.S.	580 p.
2. Hans E. Hansen, Odense, F.M.S.	560 »
3. Valther Jensen, Salbrovad, S.M.O. ..	505 »
4. Poul J. P. Hansen, Kbhvn., S.M.K.K.	485 »

Begynder solo:

1. Ib Knoblauch, Fruens Bøge, F.M.S. ..	540 p.
2. Viggo Lassen, Høm pr. Ribe, E.M.S.	515 »
3. Hans Aage Hansen, Odense, F.M.S. ..	505 »
4. Mogens Sørensen, Langeskov, F.M.S.	345 »
5. Aksel Thorslund, Ullerslev, F.M.S. ..	335 »

M/C solo indtil 250 ccm:

1. Jørgen Paaske, Odense, F.M.S. .... 495 p.
2. Arnold Paaske, Hjulby, F.M.S. .... 460 »

M/C solo indtil 175 ccm:

1. Erhardt Fisker, København, N.K.K. .. 575 p.
2. Henrik Wozny, Odense, S.M.O. .... 540 »
3. Hjorteskov Nielsen, Stenstrup, S.M.O. 535 »

Første vinder af Caltex-pokalen 1952:

Ejvind Hansen, Ejlstrup, F.M.S. ..... 590 p.

Speedway-sæsonens forsinkede première

Svensk holdsejr over dansk på Østerbro stadion

Det hårde vintervejr, det pludselig satte ind med, netop som foråret så småt var begyndt at holde sit indtog, gjorde en udsættelse af årets første slagge-løb på Østerbro stadion nødvendig — hele to gange tilmed. Banen var rent ud sagt begravet i sne, så der var ingen vej udenom.

Der var ca. 8,000 tilskuere til årets première. »Morian« Hansen dukkede trofast op igen. Som ventet kunne han ikke undvære slaggerne, han måtte tilmed endda foretage en nærmere analyse af slaggebunden, sådan som det ses på billedet nedenfor. Men hans genkomst var populær, og han blev hilst med glade genkendelses-tilråb.

For første gang kørtes ved denne lejlighed udtagelsesløb til verdensmesterskaberne i speedway. Tre danske ryttere stredes om placeringerne. *Kiehn Bertelsen* vandt alle tre heats og blev med 9 points en klar nr. 1. *Orla Knudsen* fik 5 og *Morian Hansen* 4 points.

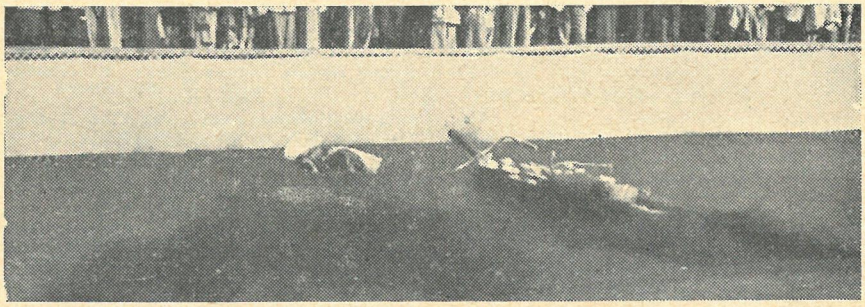
Iøvrigt optoges dagens løb af en holdmatch mellem det svenske Göteborg-hold »Kaparna« og et udvalgt dansk hold. Megen spænding var der ikke i denne kamp. Svenskerne, som hele vinteren har kørt is-race på kraft, var i ganske anderledes træning og form end det noget vinterblege danske hold, der her for første gang var ude at røre cyklerne. Men iøvrigt ikke et ondt ord om de danske ryttere af *den* grund — det kan ikke være anderledes. *Kiehn Bertelsen* var dog en undtagelse. Han vandt alle de 8 heats, han startede i og blev tilmed noteret for dagens bedste tid, 83,8, for de fire omgange. Så han tegnede sig for størsteparten af de 27 points, som det danske hold tabte til det svenske med: svenskerne fik 45 points.

En udfordringsmatch mellem dagens to hurtigste kørere, Kiehn Bertelsen og svenskeren Kjell Carlsson resulterede første gang i »dødt« løb (skønt alt andet end dødt, der var liv nok over feltet), og anden gang sejrede danskeren til publikums umiskendelige tilfredshed.

Rækkefølge og vindertider:

Holdmatch mellem svensk hold »Kaparna« og komb. dansk hold:

1. Petersen, Hirsborg, Nilsson, ingen fjerde. 85,0.
2. Bertelsen, Eineskog, Andersen, Norlen. 86,0.
3. Carlsson, Nilsson, Knudsen, Jensen. 85,9.
4. Eineskog, Norlen, Hirsborg, ingen fjerde. 85,1.
5. Bertelsen, Carlsson, Nilsson, Andersen. 83,8.
6. Claeson, Gustafson, Knudsen, Jensen. 87,0.
7. Carlsson, Nilsson, Hirsborg, Hansen. 84,5.



På premièredagen foretog »Morian« Hansen en slaggeanalyse.

8. Bertelsen, Friberg, Nilsson, Andersen. 85,4.
9. Norlen, Jensen, Eineskog, Knudsen. 85,3.
10. Gustafson, Hirsborg, Nilsson, Fisker. 85,0.
11. Bertelsen, Claeson, Eineskog, Andersen. 88,0.
12. Carlsson, Nilsson, Jensen, ingen fjerde. 86,4.

Kaparna: *45*, dansk hold *27*.

Standard-match (4 heat):
Samlet resultat: Rob. Rasmussen (8 p.), Eiv. Hansen (7 p.), B. Mørch (5 p.), Alfr. Larsen (4 p.).

Special-match (2 heat):
Samlet resultat: L. Bech (5 p.), L. Arnhem (4 p.), Erh. Fisker (3 p.), Eiv. Petersen (0 p.).

Dansk udtagelse til verdensmesterskabet (3 omg.):
1. Bertelsen, Knudsen, Hansen.
2. Bertelsen, Knudsen, Hansen.
3. Bertelsen, Hansen, Knudsen.

Hollandsk holdsejr i Gladsaxe

Søndag den 20. april havde Gladsaxe speedway samlet en halv snes tusinde tilskuere til *sit* åbningsløb. Efter mange dages solskin skulle det netop passe med, at det faldt i med regn netop denne dag — dog først efter løbets begyndelse. De færreste havde forberedt sig på denne mulighed, så det blev en våd omgang.

Her gjaldt det en holdmatch mellem et udvalgt dansk hold og et hollandsk hold under anførsel af *Tinus Metzelaar*. Også her viste de danske ryttere sig som de fine folk overfor deres gæster og lod dem vinde. Forskellen var dog ikke så udpræget. Hollændernes sejr blev på 38 points mod danskernes 33.

Orla Knudsen havde en af sine fine dage med mange fine overhalinger og tegnede sig for dagens bedste tid med 1,20,4 — i dagens fjerde heat.

Også »*Morian*« *Hansen* kunne give *Kiehn Bertelsen* en virkelig fin kamp i udtagelsesløbet til verdensmesterskabet. *Kiehn Bertelsen* vandt med 8 points, mens »*Morian*« *Hansen* opnåede 6. Efter 1. heat her trak *Orla Knudsen* sig ud af legen, da han mente sig spærret tilbage af Kiehn Bertelsen.

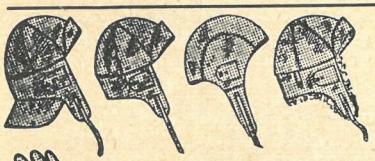
Dagens handicap, der kørtes mellem Aage Andersen og Metzelaar blev en hollandsk sejr. Et letvægtsløb blev vundet af Kiehn Bertelsen med »Morian« Hansen som nr. 2.

I pausen demonstrerede Kiehn Bertelsen, hvordan man kunne foretage »udspring« let og elegant med en af de nye Puch-scootere.

Ligeledes præsenterede *Uno Jensen* i pausen den af ham selv konstruerede banecykle og gav i højttaleren en skildring af, hvordan han gennem 2½ år havde lavet alle enkeltheder selv — og at den især var bygget til 1,000 meter bane.

Han blev opfordret til at vise, hvor hurtigt den kunne køre — men beskedent sagde Uno Jensen, at hvis der skulle køres hurtigt, var han ikke den rette mand til at køre den, så måtte man bede Kiehn Bertelsen komme frem.

De få runder, denne derefter kørte med Unos cykle, viste, at det var en maskine, der havde meget i sig, men at den åbenbart for forkert gearet. Den havde sandsynligvis en udmærket udveksling til en langbane. Forhåbentlig vil Uno Jensen få glæde af det meget arbejde, han har lagt i denne cykle. Meget kunne tyde på det.





Stort Udvalg i motorhandsker, luffer huer, hjelme, briller o. s. v.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse
Læderveste med stof og varmt pelsfoer
Oilskindsfrakker, sorte. flere modeller, enkelte og med foer
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel
Køretæpper, svær calechedug kr. 29.50.

Varerne sendes overalt pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2531

Rækkefølge og vindertider:

Holdmatch mellem komb. hollandsk og komb. dansk hold:

1. Metzelaar, Andersen, Bech, ingen fjerde. 83,9.
2. Knudsen, Bischops, Hartmann, Hirsborg. 81,6.
3. Petersen, Boef, Bosman, Jensen. 82,2.
4. Knudsen, Metzelaar, Bischops, Bech. 80,4.
5. Bischops, Hirsborg, ingen tredie. 83,5.
6. Bosman, Hartman, Jensen, Andersen. 84,1.
7. Petersen, Boef, Bischops, Bech. 82,7.
8. Knudsen, Hartman, Andersen, Vreugde. 82,9.
9. Metzelaar, Hirsborg, Jensen, Bosman. 84,2.
10. Boef, Hartman, Petersen, Andersen, 85,5.
11. Metzelaar, Knudsen, Jensen, ingen fjerde. 85,5.
12. Hirsborg, Bosman, Bech, Bischops. 85,5.

Holl. hold: *38*, dansk hold: *33*.

Udtagelse til verdensmesterskabet (3 omg.):

1. Berthelsen, Knudsen, Hansen, ingen fjerde. 64,2.
2. Hansen, Berthelsen, ingen tredie. 62,9.
3. Berthelsen, Hansen, ingen tredie. 65,0.

Handicap (slutheat):

Metzelaar (50 m tillæg), Andersen (0), Bech (10), Jensen (10). 85,4.

Letvægtsløb (flyv. start):

Berthelsen, Hansen, Sv. Nielsen, ingen fjerde. 108,9.

Motorløbet på Bornholm den 4. april

Rækkefølge og vindertider.

Indledende specialmatch:

1) Kjeld Andersen, Ole Kønig Hansen, Frede Larsen. 91,7.
2) Bue Jensen, Kristian Pedersen. 91,8.
3) Jørgen Nielsen, Kaj Larsen, Willy Mathiasen. 86,9.

Special A:

1) Nielsen, Mathiasen, Poul Møller, K. Larsen. 88,1.
2) Nielsen, K. Larsen, Møller. 87,4.
3) Nielsen, Møller, Mathiasen. 88,4.

Special B:

1) Jensen, Hansen, Crone Jørgensen. 89,6.
2) Jørgensen, Hansen, Jensen. 88,2.
3) Jørgensen, Jensen. 88,1.

Special C:

Alle tre heat: Andersen, Pedersen. Tider hhv. 93,2, 95,3 og 103,5.

Sport:

1) Willy Strandgaard Petersen, C. A. Hasselbach. 100,2.
2) og 3) Petersen, Hasselbach, Gunn. Noesgaard. Hhv. 102,9 og 101,8.

Handicap:

Møller (0 m tillæg), Andersen (10), Nielsen (65), Jørgensen (40). 90,7.

MOTO CROSS I AARHUS

På forbedret bane ved Ny Mølle.

Skærtorsdag afholdt Aarhus Motor Klub moto cross på banen ved Ny Mølle. Der var ca. 6000 tilskuere, der fik en både spændende og morsom dag ud af arrangementet. Sportslig set var dagen upåklagelig, størsteparten af de halvthundrede startende kørere gennemførte. Banen var af hensyn til publikum ændret noget fra i efteråret — en del skov var fjernet, og der var indlagt en skrænt mere på den i forvejen skrappe bane; men de kørende tog også denne knude med, selv om flere under træningen betænkte sig to gange, før de kørte ned ad den. Udover et par defekte gearkasser og en bøjet forgaffel forløb dagen uden uheld, hvilket viser, at det var motorkørere af klasse, der her var mødt frem. Moto cross'et havde internationalt tilsnit, idet det svenske hold »Blixtarna« fra Trollhättan deltog. Selv om dette hold var gode kørere, kunne de dog ikke hamle op med vore bedste. Resultatet blev (med placering og vindertid):

Senior 500 cm³ (kørtes i 2 heat à 20 omgange):

1. Knud Nielsen, A.M.K. 27.15 (bedste tid)
2. Bent Rasmussen, A.M.K.
3. Gunnar Due, Køge.
4. Arne Svendsen, Silkeborg.
5. Alf. Svumungson, Sverige.
6. Knud Skovgaard, A.M.K.
7. Stig Arne Utter, Sverige.
8. Henrik Bækgaard, Randers.

Senior 350 cm³ (over 15 omgange):

1. Jens Nielsen, Silkeborg 21.22.
2. Viktor Simonsen, Aalborg.
3. Ejler Svendsen, Aalborg.
4. Søren Juul, Viborg.

Juniores (over 15 omgange):

1. Bent Christiansen, Køge 21.28.
2. Henning Jensen, Helsinge.
3. Poul Bøgehøj, Odense.
4. H. E. Hansen, Odense.
5. Erik Bang Jørgensen, A.M.K.

Letvægtere (7 omgange):

1. Henning Krogh, A.M.K. 12.39.
2. Svend Nielsen, Odense.
3. Erhard Fisker, København.
4. Henrik Wosny, Odense.

(Hver baneomgang er 1000 m).

KBP.

Fra Klubberne

Bogense Motorklub

har afholdt sin halvårlige generalforsamling på »Bogense Hotel« d. 16. april. Nolle bød velkommen og aflagde beretning. Sekretæren oplæste protokollen. Efter regnskabets godkendelse — det balancerede med kr. 2.272,84 og en kassebeholdning på kr. 845,04 — gik man over til valg af kasserer. Der blev foreslået Axel Ramhøj og Henry Christensen, *A. Ramhøj* blev valgt. Til Bestyrelsen blev valgt *Poul Jeppesen* i stedet for N. Pedersen. Suppleanter blev *Niels Pedersen* og *Dinesen*. Under evt. var der inden der havde noget at bemærke. Dirigenten, Johs. Jensen, takkede for god ro og orden og sluttede generalforsamlingen med et leve for B.M.K.

NB. Husk, der er *klubaften* igen d. 8. maj på »Torvecafeen«. *Kom så.*

Træning på motorbanen begynder *Lørdag d. 10. maj* fra kl. 15—18.

Henry Christensen.

Frederiksberg Motorklub

Lørdag den 19. april havde vi en filmsaften. Færdselspolitiet viste os to gode film. Efter filmen havde vi fælles kaffebord, og stemningen var god. Lidt flere medlemmers tilstedeværelse havde dog været ønskeligt.

Onsdag den 30. april var sidste klubaften i Valby idrætspark i vintersæsonen. Vi flytter disse aftener til *klubhuset i Farum* fra *onsdag den 7. maj.*

Er der medlemmer, der har lyst til at hjælpe lidt til med forårsarbejde på grunden, er de velkomne. Chr. Hansen er i Farum hver søndag, og vist nok også nogle aftener om ugen. Tal med ham, han er glad for at få lidt hjælp,

Fredag den 9. maj er der *klubtur* ud i det blå. Der startes kl. 9 på *Damhustorvet.* Mød op med familien, en god madpakke og med godt humør.

RASS.

Frederiksborg Amts Motorklub

Tirsdag d. 6. maj kl. 19,30 afholdes *klub- og propagandaaften* på *Helsinge Kro.* Klubbens store film fra Vinderødløbene, Motor-Rodeoet o.s.v. vil blive vist tillige med gode motorfilm fra Caltex. Der afsluttes med dans til rigtig musik.

Vinderød-sæsonen står igen for døren, og bestyrelse og sportsudvalg kalder på medlemmernes velvillige hjælp til billetsalg, kontrol etc. Alle, der vil give en hårdt tiltrængt hjælp, bedes snarest henvende sig til *Anders J. Larsen, Hill. 192 A.*

Frederikshavn Motorsport

afholdt forleden sin årlige generalforsamling på »Hotel Skandinavien«. Formanden, slagtermester *Vald. Hansen,* bød den store forsamling velkommen og *Verner Christensen* valgtes til ordstyrer. Af formandens udtømmende beretning fremgik det, at klubben siden sidste generalforsamling havde haft en jævn fremgang. Bestyrelsen havde i det forløbne år særlig beskæftiget sig med spørgsmålet om en eventuel ny motorbane til afløsning af den i Sæby nedlagte bane; imidlertid kunne formanden ikke give nogen konkret oplysning om, hvorvidt de førte forhandlinger vil føre til, at Frederikshavn Motorsport kommer til at råde over en af de bedste motorbaner i landet. Formanden sluttede med at takke bestyrelsen for den interesse der var vist sagen og håbede, at opgaven ville blive løst indenfor en overskuelig fremtid.

Kassereren, kommuneassistent *Aage Rieck,* oplæste det reviderede regnskab, der viste god økonomi. Kassereren modtog rosende omtale for det smukke regnskab, der altid blev ført med stor orden og akkuratesse.

Sekretæren, bandagist *Petersen,* oplæste herefter forhandlingsprotokollens



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

vigtigste notater, der dog i det væsentligste var gennemgået i formandens beretning.

Beretning, regnskab og protokol blev godkendt.

Nyvalgte til bestyrelsen blev: overbetjent *Aage Jørgensen* og kommuneinkassator *Haugo Albeck*. Bandagist Petersen ønskede ikke at modtage genvalg, i hans sted valgtes lagerforvalter *Henry Østergaard*. Øvrige valg var genvalg.

Foreningens love blev revideret med visse tilføjelser.

Under eventuelt drøftedes forskellige arrangementer, og generalforsamlingen sluttede med at dirigenten takkede for god ro og orden og for den saglige måde de forskellige spørgsmål var blevet løst på *H.Ø.*

Glostrup og Omegns Motorklub

Stor *forårsfest* afholdes på restauration »Byparken«, Glostrup, den *17. maj 1952* kl. 19,30. Alle må møde op. Den sidste fest, der blev afholdt var mægtig, blot var der ikke mange medlemmer til stede. Lad det ikke gentage sig. Klubben har ikke råd til at afholde fest for så få medlemmer. Støt klubben og mød op, der skal nok blive sjovt.

Generalforsamling, den ordinære, afholdes den *30 maj 1952* på »Siesta«. Dagsorden ifølge lovene. Forslag til generalforsamlingen skal være bestyrelsen i hænde senest 8 dage før. Mød op og vær med til at bestemme hvorledes klubben og klubbens arbejde skal ledes. Der vil ikke blive udsendt yderligere meddelelse om generalforsomlingen.

Den 1. juni 1952 kl. 7,00 starter vi på 2 dages pinsetur. Tørkost medbringes til 2 dage.

Klubmestrenes navne vil blive offentliggjort i næste nr. af bladet. Indsatsen har været fin. Deltagerantallet ringe. Bedre — forhåbentlig — næste gang.

P.b. v.

Gunnar.

Klar til træning i Bogense

Træningsbanen i Bogense er åbnet for træning den 10. maj og den 24. maj fra kl. 15 til 18. Der er adgang til træning af medlemmer fra klubber, der hører under Fyens Motor Union.

Køge Sports-Motorklub

afholdt sin ordinære *generalforsamling* den 6. april. På valg var *Hans Petersen, Aage Christoffersen* samt revisor *Rich. Hansen. Hans Petersen* blev genvalgt til formandsposten. *Bent Christiansen* blev valgt i stedet for Aage Christoffersen, der ikke ønskede genvalg, og *Rich. Hansen* blev genvalgt til revisor. Samtidig var der valg af kasserer. Her blev *Hans Kyndby* foreslået og valgt. Endvidere blev *Hans Frederiksen* og *Harald Haagensen* valgt som suppleanter med 16 og 10 stemmer. Af indkomne forslag var der ingen.

Trafikmødet med politimester *Vagn Bro* som indleder havde samlet 80-90 mennesker, og det blev en aldeles fornøjelig aften, hvor *politimesteren, borgmesteren, stadsingeniøren, formanden for gade- og vejudvalget*, kørelærer *Frederik Nielsen* m. fl. sagde deres mening om veje og færdsel i almindelighed og om færdselen i *Køge by* i særdeleshed. Det var en både fornøjelig og lærerig aften.

Efter mødet var der fremvisning af nogle gode film, bl. a. filmen fra Isle of Man.

Lørdag den 10. maj afslutter vi vintersæsonen med fællesspisning på »Hafnia« kl. 18,00 prc. Medbragt mad og efter spisningen danser vi. Reserver denne aften for KSM.

P. b. v.

Holger Denhus.

Lyngby og Omegns Motorklub

Søndag den 6. april var der stor tilslutning til »besøget« i grusgraven, blandt andet af S.O.M.K., hvor man enedes om at det var det helt rigtige sted at træne; der var da også flere der skulle have en tur med det samme. Nu håber vi at der kommer endnu flere til træningsaftenerne, men om disse vil der komme nærmere i klubprogrammet.

Torsdag d. 8. mødes vi på *Bregnerød Kro* kl. 19,30.

Afslutningsfesten er lørdag den 24. maj på *»Hotel Rustenborg«* kl. 20, og ikke — som fejlagtigt meddelt her — den 24. april; denne aften møder vi al-

le sammen med kammerater fra andre klubber. Der bliver præmieuddeling og bal, hvortil vi har skaffet den samme gode musik som sidst. Det bliver den sidste klubaften i denne sæson; sidste frist for tilmelding til *pinseturen* som i år går *til Karrebæksminde,* slutter denne aften.

Alle oplysninger om pinseturen fås på telefon Lyngby 5158.

P. b. v.
Preben Skjold.

Motorklubben »København og Omegn«

Forårets første udflugt, som altid har så stor tilslutning, afgår fra *Slangerupbanen St Bededag d. 9. maj* kl. 9.

Der køres til »Schæffergaarden«, hvor der køres om de af gårdejer Mikkelsen udsatte præmier til en stilprøve. Alle medlemmer på solocykler kan deltage, da det ikke er noget hastighedsløb.

Efter løbet er der frokost på »Smørum Kro«, hvor de medbragte madpakker fortæres, derefter præmieuddeling for stilprøven, og så fortsætter vi med turen, der foregår »ud i det blå« med mange overraskelser. *Morten.*

Motorcykle-Clubben Svendborg

Sidste gang vi havde uddeling af præmier fra et trial, skete det i det mest ruskende regnvejr, der kan tænkes. Denne gang skulle vi gerne undgå dette, og vi er derfor blevet enige om, at uddelingen skal ske engang i sommer, så er der da håb om lidt velvilje fra vejrguderne. Nærmere besked vil senere fremkomme. Iøvrigt refereres trialet den 30. marts andet steds i bladet.

Med hensyn til vor motorbane er der meget lidt nyt. Som I måske har set i avisen, var det kun ét af byrådets sytten medlemmer, der var virkelig interesseret; men han gik til gengæld 110 pct. ind for ideen. Nu skal støjplagen fra de andre baner i landet undersøges, hvorefter der pány skal forhandles om sagen, så vi kan sikkert regne med, at der i hvert fald ikke bliver nogen bane i år; men den, der kan vente, kan som bekendt blive konge af Sverige, så — opgiv bare ikke håbet endnu.

Til månedsmødet den 2. april var mødt de sædvanlige med undtagelse af Lundsgaard. Grunden var den, at han lå på ryggen med 3 brækkede ribben og en forstuvet fod efter uheldet ved Hvidkilde den 30. marts. Han har dog lovet at være frisk igen til næste månedsmøde, der finder sted den 7. *maj i* »*Tankefuld*«. Der kommer en mand med en harmonika, så vi tager konerne med. Afgangen er iøvrigt kl. 19,30 fra Tinghuskiosken som sædvanlig.

Den 17. maj holder vi »kapsejlads« fra »Skrænten« i Skaarupøre, hvor vi mødes kl. 19,00. Alle kan deltage. Mød derfor talrigt frem. *G. K.*

Nimbus Klubben, København

Dette for at meddele medlemmerne at bestyrelsen har nyvalgt *Ib Philipson* til Sekretær og *Chr. Petersen* til kasserer i stedet for Børge Hansen som jo skal rejse.

Derefter er sommerprogrammet fastlagt som følgende, med eventuelt et par senere indlagte ture, såfremt der viser sig stemning herfor.

Første klubtur *d. 18. maj.* Ud i det blå. Start fra Slangerupbanen kl. 9,30

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 Bredgade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

pr. Tag madpakken med. Klubben giver gratis øl og sodavand.

Skt. Hansaften den *23. juni* bliver i år en oplevelse, men derom nærmere i Motorbladets juni nummer.

Herefter holder vi sommerferie.

10. august ud i det blå. Mødested: Slangerupbanen.

Den *19. september:* Rævejagt og nøddetur. Start fra Slangerupbanen kl. 9,30 pr..

Vel mødt.

P. b. v.

Ib Philipson.

Nordre Birks Motorklub

Kr. Himmelfartsdag, torsdag d. 22. maj: heldagstur til Ledreborg, hvor den medbragte frokost indtages i den skønne »*Hertadal*«, hvorfra turen senere går gennem Hornsherred til Gershøj Kro, hvor eftermiddagskaffen nydes. Derfra videre til sommerhuset i Kregme, hvor vi kan spise aftensmaden.

Startsted: Lyngby Torv kl. 9,00.

Mød nu talrigt op, så vi kan få en fornøjelig dag ud af det og samtidig se hvor fint sommerhuset er blevet ud- og indvendig. — Vel mødt d. 22. maj.

Sekretæren.

Sports Motor Klubben »Dan«

Som det er klubbens medlemmer bekendt, blev stævnet i Birket udsat fra i efteråret til nu i foråret. Vi samles *lørdag den 17. maj* på »*Kragerup kro*« kl. 15. Efter stævnet har vi fællesspisning af medbragt mad. Efter spisningen bliver der rigtigt motorbal, og det er vort håb, at alle vore damer kommer med til Kragenæs denne dag — de vil ikke komme til at kede sig.

Man bedes melde sig til »Rysse«, tlf. Nakskov 480, *senest den 15. maj.*

Vi vil igen i år forsøge at samle tilslutning til ringridning og plankeløb i juni måned. Mere om dette i næste nr. af Motorbladet. *B.T.*

Sports Motor Klubben »København«

har afholdt 3 medlemsaftener med damer i foråret, 2 filmsaftener og 1 flæskespil, hvor der var fine gevinster, et bord var så heldig at få 5 gode plus 2 ekstra gevinster, så der var valuta for pengene. Festudvalget havde fortjent, at der var mødt nogle flere medlemmer med damer, ligeledes til den sidste filmsaften, hvor politiets færdselsfilm fremvistes med orientering og foredrag af overbetjent Hansen. Medlemmer, der ikke var mødt, gik glip af en indholdsrig aften, men det kan nås næste gang, da de to politimænd har lovet at gøre det om igen en anden aften. Klubben takker de 2 herrer for filmsaftenen samt for deres tilbud. Festudvalget har sammensat et sommerprogram, så reserver dagen, så vi kan få en vellykket tur med damerne.

9. maj: Heldagstur ud i det grønne. Start Slangerupbanen 9,45.

2. juni: Heldagstur til Vallø strandhotel. Start Toftegårds plads 9,45 prc.

23. juni. Sankt Hans fest Gl. Holte kro. Nærmere meddelelse i klubben.

24 august. Heldagstur. Nærmere meddelelse i klubben.

13. september: 2-dages tur til *Kristiansstad* i Sverige. Nærmere herom i klubben (Skåneloppet).

1. november: Stiftelsesfest med revue. Brønshøj selskabslokaler.

Endvidere kører vi aftenture onsdagene *21. maj — 11. og 25. juni — 2. juli — 13. august — 10 og 24. septembe.* Alle turene er med damer.

Ved M.K.O.s trial gennemførte og blev følgende ryttere placeret:

Letvægt nr. 1 Otto Borck; begynder: nr. 3 Sven Pedersen, nr. 4 Søren Gandrup; junior nr. 4 Poul Hansen, nr. 7 Hans Schmidt.

Klubben ønsker vor nye danmarksmester Egon Walther til lykke.

S.W.-Taga 6139 v.

Sports Motorklubben Odin

Vi erindrer vore medlemmer om vort første løb i denne sæson på *Odense speedway,* nemlig *den 3. maj.* Her vil vi præsentere det bedste program, der endnu er set i Odense, idet der foruden hele den danske elite også møder *Basse Hveem, Henry Andersen* og *Storm Larsen,* alle 3 kendte nordmænd.

Vi slutter vor kegleturnering i maj måned, og det sker i forbindelse med en klubaften, og denne gang med køretur til en af omegnens kroer; her vil foruden keglespillet blive forskellig underholdning og den sædvanlige spilom, ligesom vi har tænkt os at køre allerede om eftermiddagen, idet det var

tanken at holde denne fest en lørdag. Nærmere skal følge i SMO bladet.

Vi begynder hermed på sommerens klubaftener, og de vil alle, som sidste sommer, blive tilrettelagt således at alle kan deltage, bestyrelsen vil gøre sit for at finde de bedste steder og iøvrigt arrangere turene med henblik på den øjeblikkelige situation, således at vi får så meget som muligt for pengene.

Vi erindrer atter om vort billige abonnement ved Zoneredningskorpset, ligesom vi ordner alle visa, carnets etc.

Fox.

Sports Motor Klubben Århus

havde den 3. april klubaften (mandeaften) med spisning og skydning, og det blev en vellykket aften, så de medlemmer, der ikke var med, gik glip af en god aften, men vi håber at se dem til vore kommende klubaftener. Bestyrelsen har nedsat et udvalg til at tage sig af disse aftener for at få dem så gode som vel muligt. *Torsdag den 1. maj* er der afslutning på vor løbende præmieskydning med et besøg på en århusiansk virksomhed bagefter, men da medlemmerne ikke kan nå at få bladet allesammen, vil der tilgå dem særlig meddelelse; derimod beder vi dem om at reservere *torsdag den 5. juni* (grundlovsdagen), da der vil blive arrangeret en tur »ud i det blå« med damerne, hvortil der er bindende indtegning ved formanden, *Arne Jensen,* Kirkegårdsvej 10, tlf. 10189. Der vil blive sendt program ud, men reserver allerede dagen nu.

Harry Jensen.

Søborg og Omegns Motorklub

Husk *generalforsamling onsdag den 14. maj* kl. 19,30 i »Lunakroen«, Aldersrogade 1, med dagsorden iflg. udsendt brev. På valg er Niels Brinck, Axel Hansen, Kjeld Jensen og Egon Hansen. Forslag bedes indsendt til formanden inden 9. maj.

Lørdag den 24. maj forårsfest i »Skovbrynet« ved Hareskoven kl. 20,30 med præmieuddeling fra den 8. marts, hvor vi håber at se kammeraterne fra de andre klubber, samt fra klubtrial den 27. april. Musik, dans m. m.

Torsdag den 22. maj (Kr. Himmelfartsdag) *tur ud i det blå.* Mødested sporvognssløjfen i Søborg kl. 9 formiddag. Nærmere besked ved klubaftenerne om evt. træningsaften med L.O.M. og M.K.O. i den nye lergrav ved Høveltevang, første gang 15. maj, og så hver 14. dag.

Egon — telf. Søborg 126.

Aalborg Motor Klub

blev nu færdig med tipskonkurrencen lørdag den 22. marts, og vindere blev *N. O. Jensen,* 30 point, *Frank Larsen,* 27 p., *Svend Olesen,* 30 p., *Anthon Bonderup,* 28 p., *Gunnar Velløv,* 29 p., *Gunner Madsen,* 28 p.

Torsdag den 17. april afholdt klubben sin *ordinære generalforsamling* på »Grand«, dagsorden ifølge lovene. Formanden Folmer Olsen fremhævede i beretningen de vanskelige forhold med vor bane i Voerbjerg. Banen var blevet kasseret efter det nye cirkulære af 4. januar 51 — der var ingen vej udenom: Myndighederne forlangte helt nyt hegn og pæle. Pælene er vanskelige at skaffe, og det ville blive en dyr omgang, hvis det hele skulle fornyes. Nyvalgt til bestyrelsen blev *Else Højberg* og *Gunnar Willadsen;* vor gamle trofaste kasserer, *Chr. Jensen,* blev genvalgt.

F.O.

Aarhus Motor Klub

Program for maj måned:

11. maj. Hem Odde — *baneløb.*

25. maj. Søndagstur, start fra Harald Jensens Plads kl. 10,00. Madkurv og badetøj medbringes.

Husk: Der er træning hver onsdag aften og lørdag eftermiddag på banen ved »Ny Mølle«.

KBP.

Danmarks Motor Union: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen,* Vasbygade 54, Kbh. SV. Tlf. Eva 5068. Vicepræsident: *Vald. Hoffmeyer jun.,* Valbygaardsvej 26, København Valby. Tlf. Valby 99. 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,* Mageløs 10, Odense. Telf. 8967.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Poul R. Sørensen,* Søndergade 14, Århus. Tlf. 5802. — Kasserer: *Peter Franck,* Absalonsgade 2, Silkeborg — Sekretær: *H. Damborg,* Vesterbro 12, Aalborg. Telf. 7271.

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

Sjællands Motor Union: Formand: ingeniør *Vilh. Nellemann,* Strandvej 163, Hellerup. Tlf. Helrup 1356. — Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V. Telf. Luna 155.

HR ARBMD ARNOLD JØRGENSEN
KILDEHOLMHUSET
ØLSTYKKE
711

MOTOR-MARKEDET



København

MOTORTØJ REPARERES

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

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

ELEKTROVÆRKSTEDET

Rosenørnsallé 58 — Telf. NO 8300
Alt elektrisk arbejde udføres såvel motorcykler som biler

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

Aut. forhandler af
B. M. W.
NORTON
ROYAL ENFIELD
samt stort udvalg i letvægtere. Reservedele og udstyr — En gros & en detail. Eget værksted: Læsøgade 8, tlf. Alba 10.941
MOTOR-DEPOTET
Skp. Clementsgade 4, Aalborg. Tlf. Alba 10.380

Aarhus

MOTORCYKLER
Reservedele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET
Nørregade 12 *Telefon 13835*

ZÜNDAPP - JAWA - HARLEY DAVIDSON
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
Cylinderservice. Spec. reparationsværksted. Køreskole for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN
v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517

Afleveret til postvæsenet den 29. april.
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.