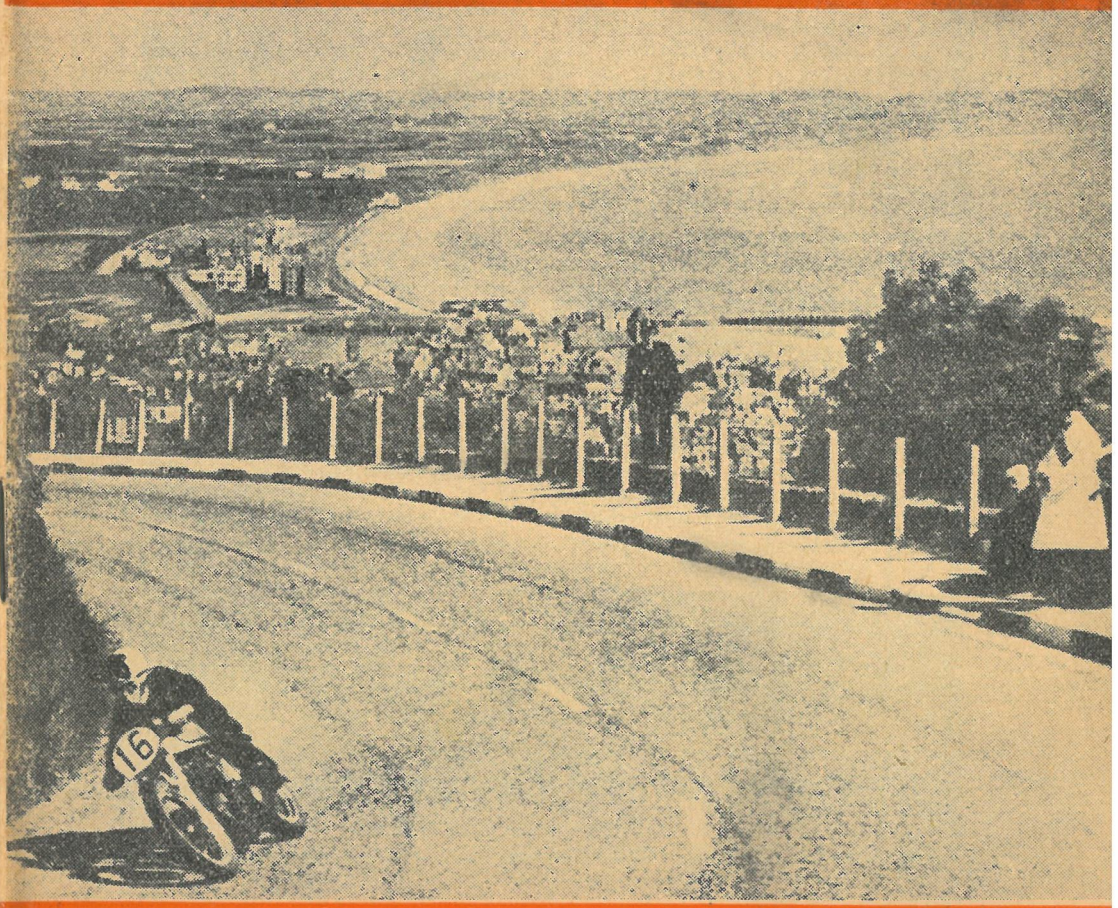
MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



JULI 1952 34. ÅRG.

Trafikens fremadskridende revolutionering

Stigende krav til individual-trafiken, der brandskattes.

Den menneskelige races stadig stigende tendens til at krybe sammen i større og større samfundsophobninger, i million-bysamfund med alle de fordele og »bag«dele dette fører med sig, har — naturligt nok — også stillet overordentlig store krav tid samfærdselsmidlerne. De problemer, der her er rejst, modarbejdes af andre problemer, som er direkte affødt af selve den opståede situation.

F. eks. er sporvognenes tilstedeværelse i storstadstrafiken efterhånden blevet en utålelighed og en umulighed, selvom magistraten f. eks. i København har ondt ved at indse dette, skønt alle andre storbyer forlængst har erkendt det. Odense har dog heldigvis sluttet sig til de rigtige storbyers række på dette punkt.

Men samtidig med at sporvejene fjernes må trafiken selvfølgelig afhjælpes på anden måde. Busser er et smidigt og yderst anvendeligt trafikmiddel — og i millionbyerne graver man S-tog ned under jorden. Dette kan have sin store fordel, men sluger også mange penge i anlægsudgifter.

Lad os få lov at blive individualister.

Imidlertid kunne de fleste af os hjælpe det offentlige med at aflaste trafiken — og forhale dyre nyanlæg — hvis vi blot fik lov til det.

Jeg tænker her på mulighederne for at få lov til *selv* at sørge for vor befordring. Efterhånden som storstadsbebyggelsen breder sig langt ud på landet, rækker cyklen *ikke* til mere. *Motoren* må træde til for at hjælpe mennesket. Den moderne eksplosionsmotor er efterhånden så fuldkommen i sin funktion, så billig i fremstillingspris, at den burde være næsten ethvert førligt menneskes eje.

Vi har herhjemme haft mulighed for at se, hvilken udbredelse den billigste form for det individuelle motorkøretøj, »knallerten«, har fået. Det viser, at der er et umådeligt transportbehov i befolkningen. Men lysten til at anskaffe eget motorkøretøj modarbejdes af stramningen i den økonomiske situation. Vi må måske have lov til at håbe, at denne spændte økonomiske situation kun er af midlertidig varighed.

Mere *permanent* modarbejdes lysten til at anskaffe motorkøretøj desværre af regering og rigsdag. Jeg tænker i denne forbindelse ikke så meget på den indskrænkning i importen, som finder sted gennem systemet med ansøgningsskemaer etc. Det er et forbandet stykke planøkonomi, som dog heldigvis kun er af forbigående karakter, selv om det nu ellers har stået længe nok på.

Jeg tænker mere på regeringens bagstræveriske syn på motortransporten.

Hvorfor skal det altid være motorkørselen, der skal holde for, når staten skal skrabe penge til sig?

Bevares — — der findes ingen nemmere måde at skovle penge ind på end lade motorkøretøjerne bløde told, omsætningsafgifter, årlig skat, benzinskatter i lange baner — *fordi motortransporten nu engang er lige så vigtig for det moderne samfund, som det for mennesket er vigtigt at ånde for at leve.*



Det italienske telefonselskab har en hel flåde af nyttige og økonomiske 3-hjulede »Ape«-scootere, der endog medfører en stige!

MOTORCYKLE-RESERVEDELE

– for alle mærker –

Skriv efter vort illustr. hovedkatalog

DEPOT
for **F. N.**
reservedele



RACERPUDER

Alt i originale reservedele for

BSA



USA BRILLE

blød gummikant. Klar eller farvet plastic-rude. — Kr. 14.00.

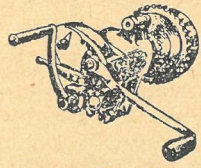
TELESKOPFORGAFLER
for
98 cc
125 -
200 -
250 -
350 -
500 -
600 -



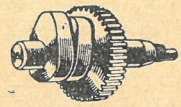


CARBURA-TORER
Amal
i alle størrelser samt
TT racer carburatorer

GEARKASSER



$2^1/_2$-$3^1/_2$-5 HK Albion
Burman
Getrag for DKW
Standard m. fl.
$3^1/_2$-5 HK jack kr. 216



KNASTHJUL
AJS, Harley D, Royal-E, BSA, JAP, FN m. fl.



FORSADLER



SMITH's SPEEDOMETERURE
knæ og slanger

10 TONS MOTORCYKLE-RESERVEDELE

fra de engelske overskudslagre hjemkommet.

Vi fremhæver 200 benzintanke fra årgange 1939—52, som fabriksnye (uden buler), priser fra kr. 90,00—130,00.
100 complette forhjul med bremsetromle 19'' — 20'' — 21'', priser fra kr. 50.00—70.00.
100 complette baghjul med bremsetromle og kædehjul 19'' — 20'' — 21'', priser fra kr. 70,00—110,00.

Ovenstaaende kan monteres paa de fleste ældre motorcykler

BSA gearkasser, kædeskærme for BSA, Ariel m. fl. BSA gearkassedele for model M-20, BSA krumtaphuse, svinghjul, Ariel cylindre, stødstænger for BSA og Ariel. BTH magnet-reservedele, Lucas magneter og dynamoer samt 1000 andre ting.

En gros. En detail.

Danmarks største forsendelsesforretning i motorcykle-reservedele med den bedste post-ordre service

HOLBÆK **J. A. HANSEN** **Tlf. 1018-1618**

Motorcykle-reservedele

Hvorfor ikke luft-tæller for næseborene?

Der var dog langt mere fornuft i at opfinde en »*lufttæller*«, som menneskene kunne gå rundt med for næsen, så man betalte skat af den luft, man indånder. For motortransporten har dog i høj grad et *produktivt formål*. Det kan diskuteres, om åndedrætsfunktionerne altid har det.

Der er således lagt en hård skat på den nyttige transport, en skat, som falder fordyrende på hele samfundets forbrug og forhøjer pristallet. Men er det retfærdigt? Afgjort ikke. At så mange *andre* lande også gør det, gør *ikke* sagen bedre. Det viser kun, at man så mange steder fører en lige så kortsynet skattepolitik og endnu ikke er vokset bort fra at gøre den betragtning gældende, som man fandt en fuldgod vurdering *før* den første verdenskrig — nemlig at motorkørsel er en luksusforanstaltning.

Men den er jo alt andet end luksus.

Det var på tide, om de forskellige lande forsøgte at tage deres skattepolitik op til revision. Der er ikke noget at sige til, at der skal bruges så og så mange penge — men det er *måden*, de tages på, der er uretfærdig. Man rammer det arbejdende, det producerende samfund, som i stedet burde mødes med sympati og forståelse.

Nu gør jeg mig absolut ingen som helst illusioner med hensyn til en afskaffelse af den buket benzinskatter, vi har — men jeg vil gerne meget stærkt gøre mig til talsmand for, at man letter løsningen af individualtransporten for menigmand, f. eks. gennem bortfald af f. eks. omsætningsafgift for motorcykler under 125 ccm.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg her i særdeleshed har min opmærksomhed henvendt på de små nemme og anvendelige scooters.

Her har vi jo nemlig i virkeligheden motorcyklen i dens mest overbevisende funktionalistiske version, lige anvendelige for unge, såvel som ældre, for damer såvel som herrer. Hensigtsmæssig i hele sin udformning, enkel, renlig, billig i drift, snild og manøvredygtig i storstadstrafikken, effektiv som transportmiddel, i by som på land.

3/4 million scooters i Italien.

Scooternes hjemland, Italien, har, takket være disse kvikke og smidige motorkøretøjer, oplevet noget af en trafikmæssig renæssance. Tusinder af tidligere fodgængere og cyklister er blevet »Vespister« eller hvad man nu finder på at kalde dem og er dermed vundet for motorsagen. I øjeblikket er der ca. trekvart million scooters på gader og veje i Italien — og 15 forskellige italienske fabriker producerer ikke mindre end 300.000 scooters om året — den største fabrik fremstiller op imod 10.000 pr. måned. De kører gerne 30.000 km uden hovedreparation — svarende til 3—4 års normal kørsel. De kan køre ca. 40 km pr. liter brændstof med en marchhastighed på ca. 50 km i timen — og tophastigheden er ca. 70 km i timen.

Piaggio er den største fabrik — og det var den, der påbegyndte scooterproduktionen. Dens produkter bygges på licens også i Frankrig, England og Tyskland — og den eksporteres til hele verden.

Andre fabriker har naturligvis taget konkurrencen op — og gjort det godt og dygtigt. Scooteren har i den grad erobret sig en overbevisende plads i sit hjemlands trafik — og vil efterhånden også gøre det rundt omkring i verden, hvor forståelsen for dens store nytte og anvendelighed går op for publikum.

Det er tænkeligt, at der her hjemme vil blive søgt rejst en stemning for at bevæge de styrende til at se med lidt mildere øjne på den brede befolknings mulighed for at anskaffe sig sit eget lille nemme motorkøretøj, bl. a. gennem bortfald af omsætningsafgift. Den frie import af motorcykler skulle vel efterhånden ikke være langt borte. Det turde være tilstrækkeligt, om scooter-kørerne ved at aflaste de offentlige trafikmidler gennem benzinafgifterne bidrager til at betale disse offentlige trafikmidlers opretholdelse. Dermed må de være straffet rigeligt.

Car.

Forside-billedet viser det storslåede sceneri fra TT-løbet på øen Man. I baggrunden udsigt over Ramsey-bugten.

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 **JULI** **34. årgang**

Blod og slagger

Søndag den 15. juni skete der ved motorløbene i Holbæk en ulykke med tre implicerede.

Den så meget dramatisk ud. Så dramatisk, at seks tilskuere besvimede.

Det er særdeles beklageligt at den sport, der kræver så mange gode og fine menneskelige egenskaber og talenter, skal afføde uheld, der går ud over dens udøvere. Mest beklageligt er det måske, at uheldet kan gøre et sådant indtryk på de tilskuere, der er mødt op for at beundre sporten, nyde rytternes snarrådighed og milimeterpræcision i kampen om sekunderne.

Næst efter at udtrykke glæde over, at uheldet alligevel ikke blev af endnu alvorligere karakter, skal her — til beroligelse, for de der ikke måtte have tilstrækkelig indsigt i det — fremhæves, at der ved arrangementet af baneløb — selvfølgelig er gjort alt, hvad der overhovedet med rimelighed kan gøres både for at sikre tilskuerne og sportens udøvere på banen.

Al sportslig udøven er forbundet med et vist risiko-moment. Man kan — om uheldet er ude — sætte livet til i en boksekamp — ja, om galt skal være, endog ved at spille bordtennis. Men det er ikke det, der normalt indbefattes i beregningerne, når man går ind for en sportsgren. Uheldene er trods alt und tagelserne. Intet voksent menneske søger bevidst uheldene.

Og man må afgjort ikke tro, at de mange tilskuere, der samles omkring slaggebanerne, møder op for at »se blod«. Motorsportens modstandere (sådanne findes) vil gerne påstå det — men intet er mere fejlagtigt. Jo mere dygtige, hurtigere og jævnbyrdige ryttere arrangørerne kan få på programmet, des større publikum vil der komme — for motorsportspublikum et er i høj grad sagkyndigt. Man forstår at vurdere de sportslige kvalifikationer og præstationer, nytterne lægger for dagen, og man søger nok den nervepirring, som kampen om brøkdele af sekunder byder på. Men man beklager dybt, om sporten skulle kræve alvorlige uheld.

Motorsporten er jo en af de mere udprægede mandfolke-sportsgrene. På een gang udvikler den en bunke af de sportslige egenskaber, som ellers kun fremelskes enkeltvis eller i mindre omfang i andre udmærkede sportsgrene. Og i

højere grad end andre sportsgrene kræver den fair og kammeratlig sportsånd — trods konkurrencemomentet.

Når et uheld som det, der har afstedkommet denne artikel, er blevet fortalt med fire forside-billeder i et af vore allerstørste dagblade, må dette ikke forlede læserne til at drage fejlslutninger. Det er jo netop bladenes mission og hele journalistiske eksistensgrundlag at fortælle nyheder og berette om det sjældne, det ene-stående, det fra det normale afvigende.

Og heldigvis hører uheldene til de afvigelser, til undtagelserne, indenfor vor sport.

Red.

Der gives nu dobbelt så mange indkøbstilladelser som sidste år

Men motorcykleimporten forsømmes.

Ganske langsomt begynder man nu at indhente de mange års forsømmelser med genopbygningen af den danske personbil-park. Det viser sig nemlig, at der nu — sådan som importen er tilrettelagt — bliver givet betydeligt flere indkøbstilladelser til personbiler, end tilfældet var i fjor. I de første fire måneder i år fik 2.412 ansøgere bevilget indkøbstilladelse, mens tallet sidste år lå på 1.376 i de samme fire måneder.

Ser man på de nøgne tal, betyder det knap nok en fordobling, men i virkeligheden *er* der tale om en fordobling, idet man må se lidt *bag* tallene. De 1.376 indkøbstilladelser fra de fire første måneder i 1951 indbefatter nemlig også en del indkøbstilladelser, som blev holdt tilbage i slutningen af 1950, idet man afventede nyordningen med hensyn til statens auktioner over indbytningsbilerne. Det nøjagtige tal for disse tilbageholdte indkøbstilladelser — som altså kom på opgørelsen over de fire første måneder i 1951 — har man ikke, men at de fire første måneder viser en reel fordobling, turde derfor være nogenlunde sikkert.

Hvis dette »tempo« holdes — det bestemmer bl. a. køberne selv, thi jo flere små og billige biler, desto større antal — skulle årsimporten af nye personbiler komme op på 7.236 stk. I hele 1951 blev der givet 4.208 indkøbstilladelser til personbiler, men allerede hen imod årets slutning sporede man en lidt rundeligere tildelingskvota.

En opgørelse over antallet af ansøgninger har man ikke, da man har anvendt forskellige beregningsmetoder de to år.

— — og motorcyklerne

Hvad angår antallet af bevilgede motorcykle-indkøbstilladelser, da har disse ikke helt kunnet følge med i stigningen. I de fire måneder i år er der bevilget 744 indkøbstilladelser mod kun 402 i 1951-perioden. For motorcyklernes vedkommende fandt der jo ikke nogen kunstig »opdæmning« af indkøbstilladelserne sted i de sidste måneder i 1950, da staten jo ikke også giver sig af med at handle med brugte motorcykler. De 402 er altså et mere »ærligt« tal, end de 1.376 biler.

Tysklands-visa

Fra den 1. juni 1952 trådte nye priser i kraft for visa til Tyskland. Priserne er nu: for danske statsborgere: eet besøg kr. 9,25, flere besøg kr. 9,25. Transit kr. 3,50, transit tur-retur kr. 3,50.

Det er ikke en Modesag

naar flere og flere Motorcyklister kører paa AVON Dæk.
Erfaringen viser nemlig, at AVON til Sport, Turist- og Nyttekørsel, er paalideligt og giver tusinder af Kilometers sikker Kørsel.

ISLE OF MAN T.T. Junior og Senior blev atter i Aar vundet paa AVON



DET FØRENDE DÆK

Fra turistafdelingen:

TURIST-IDENTITETSKORT

snart en kendsgerning

Blandt de mange ting som Federation Internationale Motocycliste har taget op for at bringe til udførelse, er også en plan om at indføre nogle specielle *turist-identitetskort*.

Ideen med disse kort er den, at de mange medlemmer af klubber under Danmarks Motor Union — for at se sagen udfra vor eget synspunkt — der ønsker at foretage rejser i udlandet, vil kunne få udleveret et identitetskort af hvilket det fremgår, at ihændehaveren er medlem af en klub, tilsluttet D.M.U. og følgelig har krav på at få al mulig hjælp, støtte og vejledning, han som turist kan gøre rimeligt krav på i de respektive lande, han besøger.

Med et sådant identitetskort vil han kunne henvende sig på alle de kontorer i samtlige de lande, der står som medlemmer af F.I.M. — såvel som i deres underkontorer rundt omkring i landene — og der søge den hjælp, han kunne ønske — f. eks. med tilrettelæggelse af ruter på stedet evt. i tilknytning til aktuelle, lokale begivenheder.

Vi skynder os at understrege, at *endnu* er denne ordning ikke rigtigt trådt i kraft, men den er under forberedelse — og om alt går vel kan den måske nå at komme i funktion allersidst i denne turistsæson. Nærmere herom vil da til den tid fremkomme.

Foreløbig har både Federazione Motociclistica Italiana — altså vor italienske broderorganisation — og A.D.A.C., vor tyske samarbejdende organisation åbnet deres kontorer for vore medlemmer, så de altid vil kunne søge hen til de to store organisationers forskellige afdelinger og søge råd og vejledning ved ophold i Tyskland og Italien. Adresserne kan De få opgivet på vort kontor, når vi alligevel fra D.M.U.s turistafdeling hjælper Dem tilrette med Deres udenlandsrejse.

Og der er mange, der rejser i år. Allerede nu har vi ekspederet mange hundrede pas og andre papirer.

SLAGGEKROGEN:

Danske ryttere i Sydtyskland

Uno Jensen og *Mathiasen*, Lyngby, deltog den 2. juni i et udmærket besøgt motorløb i Kapellen ved Düsseldorf i Tyskland, hvor også hollænderne *Paul Gordang* og *van Aartsen* deltog.

Danskerne gjorde en pæn figur i løbene og blev modtaget med sympati af tilskuerne. Paul Gordang forbedrede sin egen banerekord med 2/10 sekund og vandt med 8 points over sin nærmeste og farligste rival, Uno Jensen, der fik 6.

Det hjalp ikke, at den engelske dame gjorde øjne til Kiehn B.

Det hjalp ikke, at den unge og dygtige frøken *Hart*, manager for Belle Vue Speedway i Manchester, havde kastet sine øjne på Kiehn Berthelsen. Den danske rytter var parat til at komme til England for at køre, men Speedway Racing Association lagde sig på tværs og ønskede ikke at se den danske rytter i England.

Det er en kendsgerning, at de engelske rytteres fagforening ikke gerne ser for mange udenlandske ryttere på de engelske baner, da de ikke ønsker at deres egne folk skal blive trængt for meget i baggrunden eller trængt ud i arbejdsløshed.

Men chancen byder sig måske en anden gang.

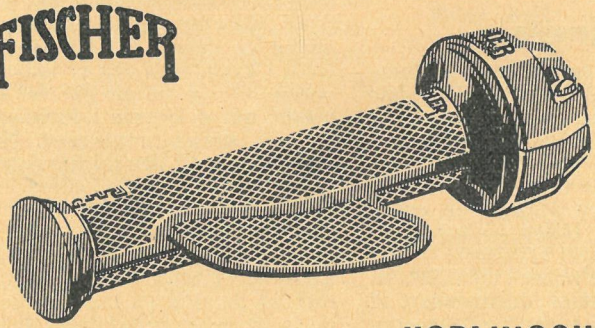
Aflysning

På dette års løbskalender figurerer 4 løb på Værløsebanen arrangeret af Frederiksborg Amts Motorklub. Disse løb var planlagt som blandede automobil- og motorcykleløb med Automobil Sportsklubben som hovedarrangør og med assistance af F.A.M., som skulle stå for afviklingen af motorcykle-afdelingen.

Automobil Sportsklubben har gjort et meget stort arbejde, men vanskelighederne har været så store, at man har set sig nødsaget til at aflyse de resterende løb, den 17. august og den 5. oktober.

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

FISCHER



KOBLINGSHÅNDTAG

SIKKERT — HURTIGT — BEKVEMT

Fås hos de førende forhandlere

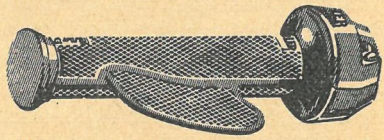
En lille ting —

af stor praktisk betydning

I årevis har man gået og troet, at der ikke kunne foretages ret væsentlige ændringer i den praktiske kørselskomfort.

Men driftslederen på *Fischers* fabrik for apparater i Frankfurt am Main, *Eichler*, havde dog en anden opfattelse, efter at han en dag havde foretaget en prøvekørsel over en meget dårlig strækning, hvor han hele tiden havde måttet sidde med fingrene krampagtigt spændt over koblingshåndtaget, en stilling, der kræver, at man åbner hånden og følgelig har meget dårligt hold på styret.

Han gik da hjem og konstruerede dette sikkerheds-koblings-drejehåndtag, som De ser afbildet her. Dets store fordele er ganske indlysende — og egentlig er det mærkeligt, at ingen ikke forlængst har fundet på at lave det. Koblingsudløsningen sker nu uden besvær, idet begge hænder kan holdes lukkede omkring styrets håndtag. I sig selv en uhyre påskønnelsesværdig sikkerhedsfremmende foranstaltning. Men desuden bliver man i stand til at kunne reagere lynhurtigt, så man altid vil være på højde med enhver opstående færdselssituation. Venstre hånd vil nu kunne hvile lige så naturligt og bekvemt, som den højre under kørslen.



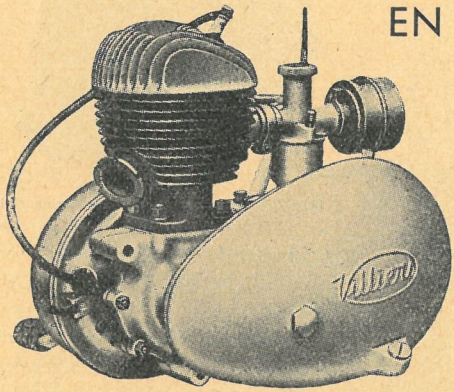
Allesammen så prisværdige egenskaber, at denne nyopdukkede *forbedring* i motorcyklens praktiske betjening og daglige kørselskomfort ikke kan undgå at blive den store sukces. Den ene motorcyklist vil anbefale den til den anden.

Det er firmaet *Henning Klee*, der har erhvervet forhandlingen af dette sikkerhedshåndtag for Danmark.

I en samtale med »Motorbladet« gør fabrikant *Klee* iøvrigt opmærksom på, at det nu er muligt at få udskiftet sin gamle og udslidte motor med en ny, når blot man kan få en motorsagkyndig til at kassere den.

UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED

EN NY



Villiers

MOTOR

125 ccm
200 ccm

Nærmeste Forhandler anviser

STEVNS & COMPANY

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567

HELT NYKONSTRUEREDE A.J.S.'er TIL ISLE OF MAN

En 3-ventilet 350 ccm og en meget forandret 500 ccm »Pindsvine«-dobbeltcylindret.

Med det engelske A.J.S.-fabriksholds afrejse til landevejsløbet i Mettet i Belgien den sidste torsdag i april måned røbedes der et par velbevarede hemmeligheder, som man håber vil blive af afgørende betydning for A.J.S.-maskinernes indsats i dette års kommende landevejsløb.

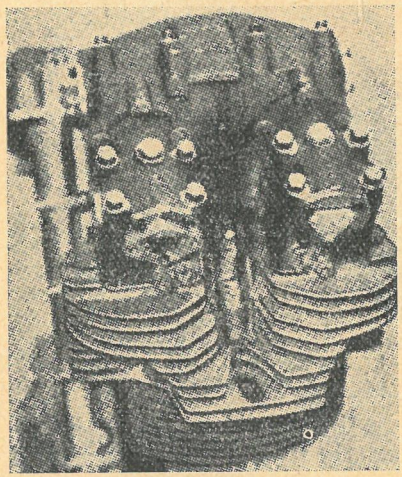
Den ene af hemmelighederne var den fuldstændig nykonstruerede 350 ccm treventilede, to-portede, »triple-knocker«, camshaftede 1-cylindrede A.J.S.-motor.

Den anden var en ret betydeligt omkonstrueret udgave af den 500 ccm »Pindsvine« (Porcupine) camshaftede dobbeltcylindrede motor i en helt ny duplex-ramme.

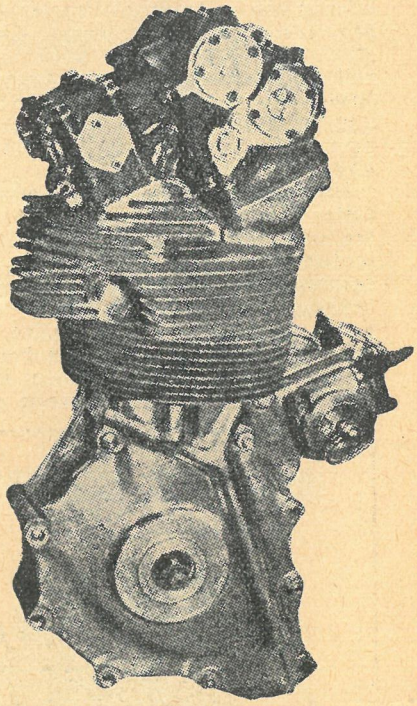
Mon ikke det er nyheder, der vil begejstre alle A.J.S.-tilhængere?

»A.J.S.« 350 ccm »triple-knocker«.

Den nye 350 ccm motor, der har 75,5 mm boring og 78 mm slaglængde, er fostret af den hæderkronede veteran blandt motorcyklekonstruktører, *H. J. Hatch*, hvis navn er knyttet også til konstruktionen af »Blackburne«-motoren, til den 4-ventilede »Excelsior« og »Brough Superior« 4-cylindrede »Gyldne drøm«.



Den nye 350 ccm A.J.S. 3-ventilede set forfra fra oven.



Den 350 ccm-motor set fra højre side.

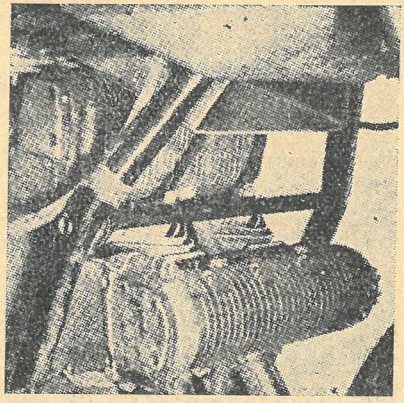
Ventilmekanismen er — som almindeligt ved »A.J.S. — kædedreven, men bemærk iøvrigt på billedet ventilmekanismen, og gearkassen er blevet monteret på en ny måde.

Noget usædvanlig er tændrørets placering lidt foran forbrændingskamrets midte mellem udblæsningsventilerne og

med en svag hældning bagud. Dette bevirker, at gnisten møder indsugningsblandingen på en mere gunstig måde.

Den 500 ccm »Pindsvine«-A.J.S.

»New-look«-A.J.S.'en har 68 mm boring og 68,5 mm slaglængde. Denne udgave af »Pindsvine«-A.J.S.'en er i nogle henseender endnu mere sensationel end den lille »triple-knocker«. Fabrikernes chefkonstruktør *P. A. Walker* har anvendt megen opfindsomhed på at kombinere sine nye konstruktions-ideer med den oprindelige udgaves. Ved at dreje cylindrene op fra deres hidtidige næsten vandret-liggende stilling til en 45 graders hældning har han forbedret motorens afkølingsmuligheder; karburatoren har en 25 graders hældning i forhold til cylindrene. Motorens frontflade er nedadtil blevet



Den 500 ccm »Pindsvine« A.J.S. Bemærk U-finnerne på toppen og luftindsugnings-arrangementet lige under benzintanken.

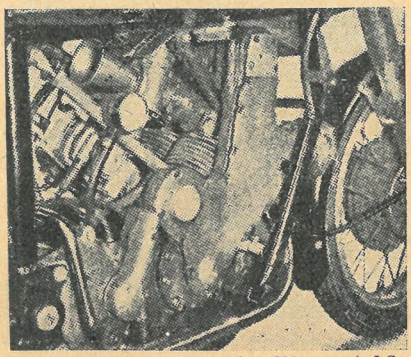
formindsket en del, så det har været muligt at forkorte hjulafstanden (til nu godt 140 cm).

Se iøvrigt hosstående illustrationer,



der giver et godt indtryk af den nye motor.

Fabrikskøreren *Bill Doran* har kørt lige ved 25.000 km på prøvebane med de to modeller gennem de sidste måneder. Selvom fabriken ikke lader noget sive ud om, hvordan disse prøvekørsler er forløbet, skinner der dog en vis tilfredshed ud fra fabrikens ledelse, som



Et udmærket ærbillede af den 500 ccm »A.J.S.«. Bemærk karburator-monteringen.

således lader formode, at prøverne er forløbet særdeles tilfredsstillende.

A.J.S.-fabrikerne plejer at prøve deres racermaskiner, som er under forberedelse og udvikling til TT-løbene, af på den internationale Mettet-bane ved Charleroi i Belgien, en 8½ km bane i 8-form. Dette skete altså også også i år.

Hvad blev de nye modellers resultat i marken?

Fabrikskøreren *Bill Doran* og fabrikskøreren *Rod Coleman,* der er New Åealænder, tog med fabriks-trimmeren *Matt Wright* til Mettet for at få de hidtil opnåede resultater prøvet af »i marken«, i et virkeligt landevejs-race.

Skønt New Zealænderen havde beskadiget sin hånd dagen i forvejen i et fald under afprøvningen af sin 500 ccm's »Pindsvine-model, viste han en strålende kørsel i 350 ccm-klassen, hvor han og Bill Doran skiftedes til at ligge i spidsen for feltet, der talte 23 ryttere. Men da Doran måtte standse op for at fastgøre sit udblæsningsrør, kunne han ikke senere indhente Coleman, der sikrede sig 1. pladsen med en gennemsnitsfart af 145 km i timen med Doran på 2. pladsen. Som trøst blev han noteret for hurtigste omgang med 150 km i timen.

500 ccm-klassen var dagens sidste løb. Her stillede Bill Doran op med den 350 ccm »triple-knocker«, som Coleman havde vundet den lille klasse på, mens Coleman kørte den nye »Pindsvine«-model.

I begyndelsen lå Coleman side om side med Les Graham på den 4-cylindrede italienske »M. V.«, da Les Graham måtte standse for at skifte tændrør — og en omgang senere helt udgik med ukendt maskinskade.

I fem omgange igennem havde der ikke været en maskinlængde mellem dem — så der er blevet kørt til. De racede afsted med en gennemsnitsfart på over 156 km i timen — og Coleman fik omgangsrekord med godt 157 km i timen.

Allerede efter 1. omgang lå Bill Doran på 3. pladsen — og det må siges at være en flot præstation af en 350 ccm i et så fint selskab af 500 ccm-maskiner. Da nu Les Graham udgik, fik Doran som belønnig en velfortjent 2. plads — kun små 70 sekunder efter Coleman.

Coleman og Bill Doran kunne således hjemføre to 1. og to 2. præmier med deres A.J.A.'er i dette løb.

Der vil i sandhed blive lagt mærke til A.J.S. i årets kommende landevejsrace — kan de få bugt med »Norton«-herredømmet?

— — Vær sikker på: A.J.S.-fabrikerne vil gøre deres yderste for det.

Når sportsmænd kæmper om den „gyldne Hjelm",

der giver indehaveren 20 kr. om dagen

Et eftertragtet sportstrofæ på de engelske speedways er »Den gyldne hjælm«. Den er — som navnet siger — en virkelig gylden hjælm. Også i overført betydning, idet den rytter, der er indehaver af den hver ugedag modtager 7 £ med posten. Det svarer til 20 kr. om dagen og der er kun den ene klausul forbundet med den, at indehaveren af hjælmen indenfor et tidsrum af fire uger skal forsvare sin rettighed til den.

Imidlertid skete der det, at den forrige indehaver, den sympatiske rytter *Split Waterman,* som vi også kender herhjemme, var forhindret i at forsvare sine rettigheder til den sidst i maj.

Han havde gerne gjort det, det ved vi alle, for han er en fin sportsmand. Men uheldet havde været ude efter ham. På Wimbledon måtte han — for at undgå at påkøre en væltet Wimbledon-rytter, kaste sin cykle så snært ind mod hegnet, at han pådrog sig et brud på et ben i den ene fod.

Control Board erklærede det eftertragtede trofæ ledigt og uden indehaver og udpegede *Ronnie Moore* og *Jack Young* til at kæmpe om den. I engelske speedway-kredse tvivler man stærkt på det rigtige i, at Control Board kan forlange at en udpræget ukampdygtig speedway-rytter skal stille sig som udfordrer.

Resultatet af den tvangsudskrevne udfordringsmatch blev, at Jack Young vandt hjælmen, men man måtte rigtignok helt frem til *tre* matcher, før afgørelsen faldt. Det skete på New Cross, som tilmed er en bane, som ikke passer Jack Young særlig godt.

Verdensmesteren i speedway er dermed også indehaver af Englands »gyldne hjælm«. Men han betoner udtrykkelig, at han anser Split Waterman for at være den virkelige indehaver af hjælmen, så derfor sender han også hver uge, så længe *han* er indehaver af hjælmen og ikke har mødt Split Waterman, de 140 kr. om ugen videre til Split W.

Fine slaggesportsfolk, de englændere.

Cyklisterne bør ikke forbigås i tavshed....

sagde overpolitiinspektør *E. Groes-Petersen* forleden.

Det er en kendsgerning, at cyklister daglig dræbes eller kvæstes, når de *svinger til venstre,* fordi de ikke ser sig tilbage forinden. Der har været drevet kraftig propaganda for rigtig manøvrering; men stadig gør man den samme fejl om igen. Man ser masser af cyklister, som, uanset om de ved, at der bag dem kommer en strøm af vogne, *alligevel* frejdigt rækker armen ud og drejer til venstre *ind foran bilerne.* De gør det antagelig i tillid til, at de kommer fra bilisternes højre side, og at bilisterne derfor skal holde tilbage. *Men det er en misforståelse! Cyklisterne skal* i denne situation *vente med at svinge, til der er fri bane. Det er dem, der ændrer færdselsretning,* og det må man som bekendt ikke gøre pludseligt og uden iagttagelse af de nødvendige forsigtighedsforanstaltninger.

Man må efterhånden lære, at de, der kører ligeud, har 1. prioritet.

Nævnes bør også den *selskabskørsel,* der — navnlig i forårs- og sommertiden — præsteres af cyklisterne. Der kører så mange som muligt side om side, og man vrisser, når bilisterne giver signal for at kunne komme forbi uden at køre nogen ned. Cyklisterne må om bag hinanden — under normale

---



100 sider, (16 × 24 cm). 150 fotos. Motorcykle- og automobilsport. Nye modeller: biler, motorcykler, knallerter og scootere med prislister, — Fås i kiosker ell. fra MOTOR-BOGEN, St. Glasvej 53, Odense, mod kr. 3 i frimærker.

forhold i hvert fald ikke køre mere end 2 og 2.

Det er helt urimeligt, at det offentlige anlægger *cyklestier* i dyre domme og på bekostning af kørebanens bredde, når cyklisterne lige så meget bruger kørebanen. Cyklestier er udmærkede, men de er helt urimelige, hvis de ikke benyttes.



Direktør A. Petersen Direktør E. Petersen

FOR ET KVART AARHUNDREDE SIDEN.....

Det danske Castrol-Selskab jubilerer. Mangen motormand af den gamle garde vil se lidt tvivlende ud og så sige: »Er det virkelig *så* længe siden?«, og han vil tænke tilbage til den første gang, han mødte Castrol-navnet. Måske var det ved et nat-orienteringsløb, at hjælpsomme hænder i lommelampeskær skruede dækslet af og fyldte på; måske var det en ven i klubben, der sagde, at han næste gang skulle prøve denne nye olie — een ting er sikker: maskinen kom til at gå bedre efter *den* omgang.

Castrol var den første rigtige oliemæssige indsats med hensyntagen til motorcyklisternes specielle behov; og det kan derfor ikke undre, at den engelske olie, som i forvejen var velkendt fra udlandet af de største entusiaster, blev modtaget med kyshånd.

Et af de steder, hvor Castrol-navnet i sin tid blev bragt kraftigt frem, var den gamle Dirt-Track bane ved Roskildevej; men det var kun en milepæl — omend en særdeles vigtig. Snart var Catrol fremme blandt de førende mærker også indenfor den mere »civile« kørsel. Og der har den holdt sig siden.

Ja, det er nogle af de tanker, der melder sig nu ved det danske Castrol-selskabs jubilæum. Mere kommercielle naturer vil — mindre stemningsberusede, men tydeligt imponerede — markere den stigende kurve, firmaets domiciler i sig selv betegner: fra små forhold i Ny Toldbodgade i 1927 via flere udvidelser til de nuværende store og smukke lokaler i Grønningen. Jo, direktør *Axel Petersen* og hans broder, underdirektør *Emil Petersen*, har anledning til at glæde sig med sine medarbejdere og repræsentanter, som jo er velsete i motorkredse landet over.

Siden 1938 har General Motors diesel fabriker i Detroit fremstillet 2-takts dieselmotorer med tilsammen 52,000,000 HK. Disse hestekræfter bruges i lastbiler, busser, olieboretårne, gravemaskiner og en lang række industrielle virksomheder.

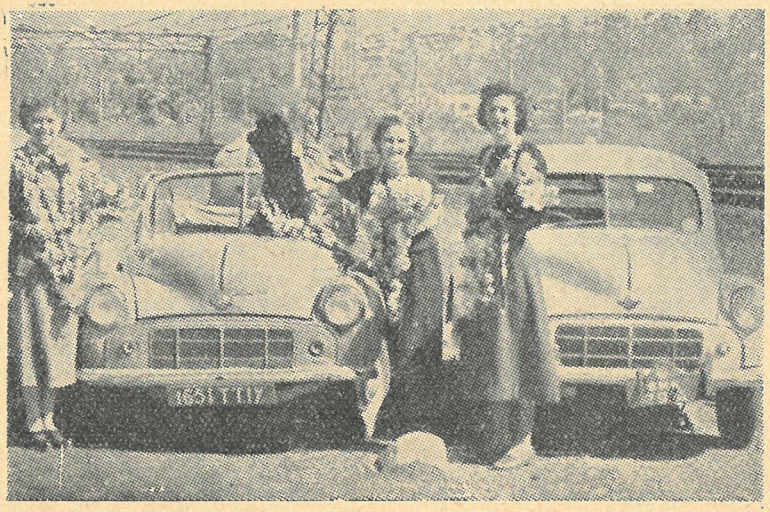
En af General Motors Frigidaire fabriker har fornylig åbnet en af de mest moderne fabrikskantiner i U.S.A. Der serveres daglig 5,000 måltider, men topkapacitten er ca. 20,000 måltider i døgnet.

Glødeelementet i de elektriske cigartændere til biler, som fremstilles af General Motors Rochester fabriker, når i løbet af 10 sekunder op på en temperatur af ca. 800° celsius.

Sv. Aa. Sørensen fik 3 replicas på Man.

Vor egen TT-kører Sv. Aa. Sørensen repræsenterede de danske og de skandinaviske farver på den smukkeste måde ved at hjemføre hele tre replicas i de tre løb, han startede i. I alle tre tilfælde placerede han sig lige midt i feltet af de fuldførende maskiner. I de to *største* løb, hvor han kørte *Norton*, blev han henholdsvis nr. *25* og nr. *27* — i begge tilfælde med en tid, der kun lå ca. 17 km under vindertiden — og i 250 ccm-klassen blev han på sin *Excelsior* nr. 14, 20 km langsommere end den hurtigste af de lynhurtige *Guzzi'er*.

3 kvinder + 1 puddel + 1 Morris Minor



3 amerikanske piger har lige overstået en biltur gennem alle 5 verdensdele sammen med deres højt præmierede, franske puddelhund. Turen startede i Paris i september f. å. og er nu sluttet i New York. Overalt er de dristige unge damer og deres firbenede ledsager og beskytter blevet modtaget med tilbørlig respekt og anerkendelse for deres bedrift. Kørslen er foregået gennem bjerge, ørkener og andre farlige områder, der må anses for nogle af verdens vanskeligst passable. Samtidig er turen bemærkelsesværdig derved, at vognen, en Morris Minor, gennemsnitlig kørte over 13 km pr. liter benzin, og ikke havde en eneste reparation undervejs.

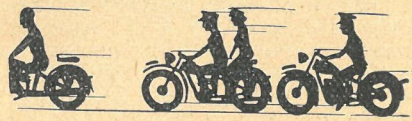
Et General Motors diesellokomotiv trækker en fuldtlastet 40 tons banevogn 1,6 km på ca 240 gram dieselolie.

General Motors Ternstedt fabriker fremstiller til tankkanoner et optisk sigteapparat, der fungerer så nøjagtigt, at man regner med ca. 35 cm afvigelse på 62 km afstand.

Den første million Buick biler byggedes i løbet af 20 år. Det tog derimod kun 26 måneder at fremstille den senest leverede million Buick vogne.

Jetmotorer, fremstillet af General Motors Allison fabriker, har i jet jagere og bombemaskiner haft langt over 1 million flyvetimer, hvilket er mere end alle andre amerikanske jetmotorers samlede antal flyvetimer. Den ny super jetmotor, J-71, som fremstilles af General Motors Allison fabriker, er den kraftigste af alle jetmotorer.

Den ene



efter den anden

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



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

SPORTEN UDE

DET SCHWEIZISKE GRAND PRIX

To kendte ryttere dræbt.

Rekorderne raslede ned i alle klasser.

Den første runde i verdensmesterskabs-kampene i TT-løb i 1953, det schweiziske, der kørtes 17.—18. maj på den 7 km lange Bremgarten-bane nær Bern, vil blive mindet af to årsager.

Først fordi to gode motorsportsmænd mistede livet, *David Bennett*, der for første gang optrådte som fabrikskører ved et af de store internationale løb og som blev dræbt i næstsidste omgang i 500 ccm-klassen og Gileras kendte sidevognskører, *Ercole Frigerio*, som blev dræbt i sin klasses sidste omgang — begge ved Eymatt-svinget.

Dernæst vil dette løb blive husket, fordi det her i 350 ccm-klassen lykkedes Geoff Duke at sætte omgangsrekord med *150 km* i timen.

I *500 ccm-klassen* lykkedes det ham ikke at gentage sukces'en. Efter at have ligget i spidsen de 3/4 af løbet måtte han udgå med knækket udblæsningsventil. *Jack Brett*, A.J.S., lagde sig derefter i spidsen, og for at vise, at det ikke var den rene tilfældighed, at han kom i toppen, tegnede han sig for omgangsrekord i 23. omgang med *155 km* i timen.

350 ccm-klassen (18 omgange) vandtes af *Fergus Anderson* på Guzzi med mærkekammeraten Lorenzetti på 2.-pladsen. Derefter kom Graham på Benelli, så endnu en Guzzi, så en Parilla og derefter nok en Guzzi.

Fergus Andersons tid var 57 min. og 23 sek., svarende til lige ved 138 km/t.

I *350 ccm-klassen* (21 omgange) blev *Dukes* vindertid hurtigere end omgangsrekorden for 500 ccm-klassen hidtil har været, hans gennemsnitsfart var ca. 146,5 km/t. På 2.-pladsen kom Coleman, A.J.S., derefter Armstrong, Norton, J. Brett, A.J.S., S. Lawton, A.J.S. og W.R. Amm, Norton.

I *500 ccm-klassen* erobrede A.J.S. — efter at Duke måtte udgå — både 1. og 2.-pladsen ved henholdsvis J. Brett og W. Doran. Deres gennemsnitsfart var lige op imod de 150 km/t. for de 28 omgange. På 3. pladsen kom Bandirola på M. V. efterfulgt af Pagani på Gilera, Coleman, A.J.S. og W.R. Amm, Norton, på 6.-pladsen.

I *sidevogns-klassen* (16 omgange) blev det Milani på en Gilera, der besatte 1.-pladsen efterfulgt af 6 Nortons, hvoraf den første, kørt af C. Smith, var ganske tæt i hælene på ham. Vinderens gennemsnitsfart var lige ved 128 km/t.

TT-løbet med overraskelser

Duke måtte udgå — Armstrong vandt uden kæde i 500 ccm.-klassen.

2. omgang i verdensmesterskaberne i TT for 1952 er nu overstået — seks er tilbage. Men endnu større sensationer og overraskelser blev de hundredtusinde tilskuere på øen Man til del, end de tidligere har været udsat for.

Geoff Duke vandt vel 350 ccm-klassen, men det lykkedes *ikke* for ham at gentage sidste års flotte dobbeltsejr, idet han fik vrøvl med sin kobling i 500 ccm-klassen.

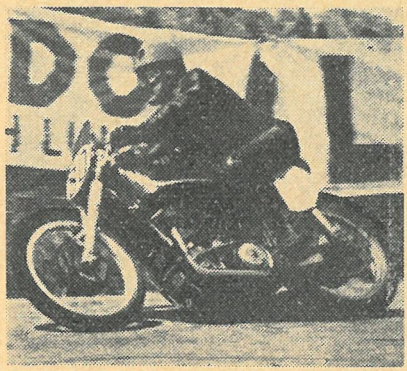
En »Norton« vandt dog alligevel, idet hans »Norton«-kollega, den kun 23-årige irer *Reg. Armstrong* fra Dublin besatte 1.-pladsen efter nogle korte, nervepirrende sekunder lige i opløbet, idet hans kæde sprang et par hundrede meter fra målet. I hælene på ham lå *Les Graham* med den fantastisk hurtige MV Agusta. Armstrong nåede dog over mållinjen 27 sekunder før Graham, så sejren blev hjemme hos det sejrsvante engelske mærke. Det ville ellers have været en sensation, om det havde været en italiensk maskine, der var løbet af med sejrsprisen i denne den fornemste klasse i verdens fornemste landevejs-race.

Til gengæld vandt MV Agusta, kørt

af englænderen *Cecil Sandford* 125 ccm-klassen. Her havde man ellers tippet en Mondial-sejr.

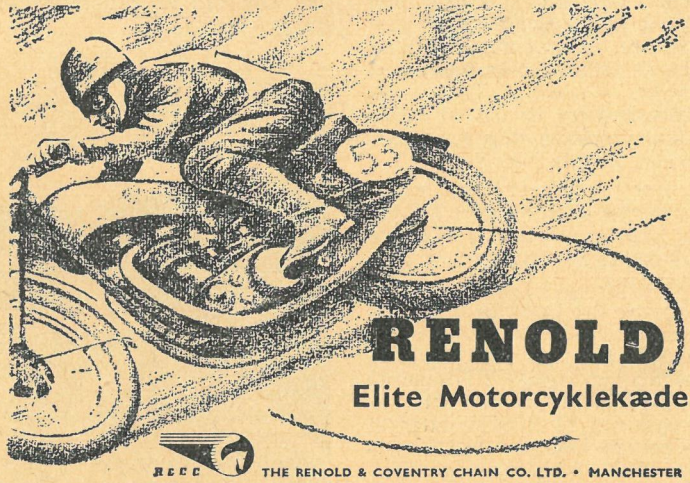
Også i 250 ccm-klassen gik sejren til en italiensk maskine, til Moto Guzzi, som helt dominerede denne klasse. Verdensmesteren i 250 ccm-klassen, *Bruno Ruffo*, førte fra første omgang, satte omgangsrekord i anden omgang — og hele tiden førte han suverænt, da han i 6. omgang fra sit depot fik signaleret besked om at holde igen, da han førte så sikkert. Han misforstod signalet, så han kom til at tage den altfor meget med ro, så han efterhånden måtte se sig passeret af fem ryttere, og der kun blev levnet ham en 6.-plads, skønt sejren havde været ham absolut sikker. Nu blev det mærke-kollegaen, englænderen *Fergus Anderson*, der blev noteret for sejren og dermed nu ialt har samlet sig 16 gode points til verdensmesterskabs-regnskabet for denne klasse.

Det er værd at notere, at 125 ccm-klassen i år kørte tre omgange mod sidste år to, og at Sandford gennemkørte den i 2. omgang med en gennemsnitshastighed på 123,10 km i tiden, hvilket var en eftertrykkelig rekordforbedring. Rekorden, der lå på 30 min. og 3 sekunder kom nu så langt ned under den halve time som til 29 min. og 46 sek.



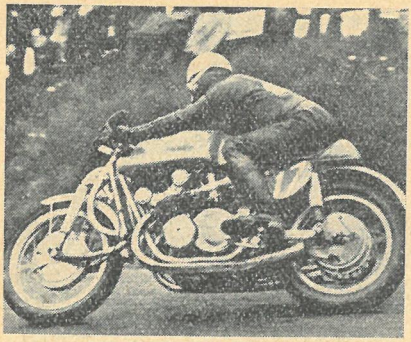
Fra senior TT: New Zealænderen *Rod Coleman* mer en af de nye »Pindsvine A.J.S.'er«, som omtales nærmere andetsteds i bladet. På en lignende model erhvervede han en 3. plads i 350 ccm-klassen.

I 250 ccm-klassen satte Bruno Ruffo omgangsrekord allerede i 2. omgang, hans tid blev 26 min., 46 sek., men allerede i den næste omgang havde han



Eneforhandler:

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



Fra senior TT-løbet: *Les Graham* på sin overbevisende hurtige italienske M. V. med Earles forhjulsophængning.

slået også denne rekord og blev noteret for tiden 26 min., 42 sek., svarende til en gennemsnitshastighed på 136½ km/t.

Den 29-årige Duke vandt — som vel de fleste havde regnet med og håbet på — 350 cmm-klassen og det til trods for, at han havde en lammende krampe i benet i de seks af de syv omgange. Han førte fra start til mål i sin jævne, rolige og beherskede stil, der virker næsten videnskabeligt beregnet og forud indstuderet — og han vandt i ny rekordtid, 2 timer, 55 min. 30,6 sek., hvorved gennemsnitshastigheden for 350 ccm-klassen for første gang nåede ned under den eftertragtelsesværdige 145 km/t.-grænse.

Da Duke i 500 cmm-klassen, efter at have ført hele tiden, i 4. omgang måtte udgå, blev det Les Grahams tur til med sin MV Agusta at tage føringen med et forspring på 24 sekunder foran Armstrong. Men nu fik Armstrong naturligvis fra depotet signal om »fuld gas« — og en af de mest nervepirrende dueller tog sin begyndelse. Alene i femte omgang passerede de hinanden fem gange — men tilsidst tog Armstrong teten i 6. omgang og øgede sit forspring. Hans tid blev 2.50.28.4, over fem minutter hurtigere end 350 cmm-klassens vindertid.

Juneloppet — på 1800 meter landevejsbane.

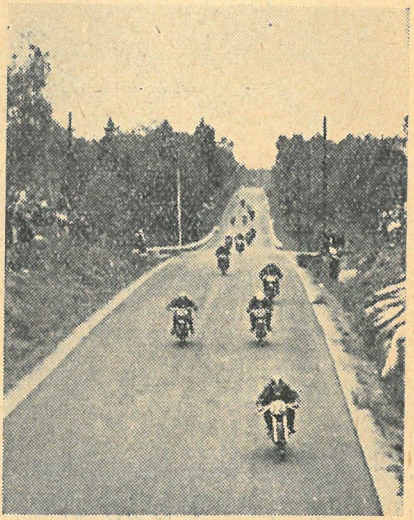
Sv. Aa. Sørensen bedste udlænding i 500 ccm-klassen.

June-løbet, der kørtes midt i juni måned, havde kun samlet 9,670 betalende tilskuere, mens betydeligt flere var ventet, så det gav et underskud på ca. 15.000 kr. — svenske. Tilskuernes svigten tilskrives for en del, at nabobyen Gränna samme dag holdt 300 års jubilæum, så folk blev der.

Banen, der næppe er 1800 meter lang, kan næppe kaldes nogen TT-bane; dertil kræves en bane af mindst 6 kilometers længde, altså en fire gange så lang bane.

Følgelig var det ingenlunde en favorit-bane for den danske deltager *Sv. Aa. Sørensen*, der lige kom med det friske sus fra den *rigtige* TT-bane på øen Man, hvorfra han havde måttet tage flyvemaskinen til Sverige efter at have vist en pæn indsats i de tre største klasser på den lange og meget krævende bane.

Ikke noget under, at han havde noget vanskeligt ved at stille sig ind på den korte June-bane — og ligefrem tog svingene med benet ude, som om han var ved at praktisere en slags slaggeløb.



Med 150—200 km fart på den lige strækning

Han fik dog to 7.-pladser. Dels i 350 ccm-klassen, hvor W. Grønlund-Andersen på BSA blev nr. 10, dels i 500 ccm-klassen, hvor han iøvrigt blev bedste udlænding foran bl. a. Morgan, England, og Järvina, Finland.

Klassevindere i de to klasser var henholdsvis *Ove Lundell,* Velocette, der viste en særdeles smuk indsats og *Kuno Johansson,* Triumph, der var lige ved et minut hurtigere end nr. 2, *Olle Nygren,* om de 50 omgange.

De tre nævnte svenske ryttere skulle være solide og gode emner i svensk TT-sport, som nu går ind i en ny æra — tillige med »*Hasse*« *Danielsson,* der satte omgangsrekord i 350 ccm-klassen, men måtte udgå i 38. omgang (da der var to tilbage) med en knækket udblæsningsventil.

Triumph besatte de seks første pladser i den store klasse.

175 ccm-klassen vandtes meget overlegent af *Jerker Ström* på Velocette, der var over to minutter hurtigere end nr. 2, Henry Bohlin, der kørte Puch i 125 ccm-klassen i samme start. Ströms hjemmelavede Velocette blev tidtaget for en gennemsnitsfart på 80 km/t. med 82 km/t. på hurtigste omgang.

Spænding omkring TT-Verdensmesterskabspoints

Allerede efter de to løb, der, mens disse linjer skrives, *har* været kørt i rækken af TT-løb, der tæller med til verdensmesterskabstitlen, kan det ses, at der i år i sjælden grad vil blive kamp om points'ene, idet de foreløbig er fordelt ret sensationelt.

I 500 ccm-klassen ligger således Brett og Armstrong i spidsen med hver 8 points, fulgt af Doran på A.J.S. og Les Graham på MV Agusta med hver 6 points.

I 350 ccm-klassen fører Geoff Duke med 16 points, nærmest fulgt af Coleman og Armstrong med 10 points.

I 250 ccm-klassen er det Fergus Anderson med Guzzi, der har scoret flest points, nemlig 16, med mærkekammeraten Lorenzetti nærmest efter sig med 12 points.

I den mindste klasse er det englænderen Sandford, der fører an med 8 points efter kun eet løb og af samme grund ligger Alfredo Milani, Gilera, på 1.-pladsen i sidevognsklassen med 8 points, hvorefter kommer Cyril Smith på Norton med 6 points.

Uddrag af den svenske løbskalender

JULI

6 S.M.K. Ystad	baneløb
12-13 S.M.K. Hedemora	vejløb (»Hedemoraloppet«)
13 Hyllinge M.S.	baneløb
Ronneby M.S.	baneløb
20 M. K. Ringen, Trelleborg	moto-cross
27 Karlskrona M.K.	moto-cross (int.)

AUGUST

3 Växjö M.S.	baneløb
17 Hälsingborg M.K.	moto-cross
24 Hyllinge M.S.	baneløb (serie)
29 M.K. Tändstiftet, Malmö	baneløb
31 Ronneby M.S.	baneløb
S.M.K. Malmö	moto-cross (int.)

KORSØR - KIEL

daglig Forbindelse i hver Retning

Afgang Korsør Kl. 11,00
Ankomst Kiel Kl. 17,00

Afgang Kiel Kl. 10,30
Ankomst Korsør Kl. 16,30

Billetpriser:

Enkelttur Kr. 27,00
Dobbelttur Kr. 46,00

Motorcykler u/Sidevogn Kr. 10,00
Motorcykler m/Sidevogn Kr. 15,00

Billetter og alle Oplysninger hos:

P. Jørgensen & Co.
KORSØR
Telf. 666

Den dansk-svenske speedway-landskamp

Overbevisende dansk nederlag.

Den 17. juni kørtes den første landskamp på speedway mellem Sverige og Danmark på Motorklubben »Gnistan«s motorstadion i Eslöv.

Det skal straks fastslås, at de danske kørere ikke havde chance for at gøre sig gældende og kun i enkelte øjeblikke var i stand til at byde svenskerne virkelig kamp. Den svenske sejr på 74 — 34 (36 — 18) var fortjent; men efter indsatsen kunne danskerne med lidt held have fået flere points. De svenske kørere, der var udtaget »bland de senast uppdykande kometern på speedwayns stjärnhimmel«, kørte som virkelige kometer og lod danskerne være »komethaler« i syv 5—1-heat af landskampens atten heat, medens danskerne ikke havde pointoverskud i et eneste heat. Seks heat endte 4—2 og fem 3—3.

Banen, der var i fin stand, omend lidt tung, er 360 m lang med en kurveradius på 39,5 m.

De danske kørere gjorde deres bedste; men det varede noget, inden de kunne gøre sig fortrolige med det asfalterede startfelt og de store sving, og da Kiehn Berthelsen efter pausen begyndte at byde svenskerne hård konkurrence, var det svenske forspring saa stort, at de ikke kunne indhentes.

De første heat bød ikke på spændende momenter:

1. Bertil Carlsson II, Kiehn Berthelsen, Rune Andersson, Morian Hansen.
2. Bernt Nilsson, Leif Bech, Orla Knudsen, Per Hollander.
3. Olle Andersson, Hans Dahlström, Leif Hirsborg, Jørgen Petersen.

I *fjerde heat* kom Kiehn Berthelsen til start for anden gang, og det syntes, som hans kendskab til banen nu gav ham bedre chancer. På de to sidste omgange pressede han Bernt Nilsson hårdt, og det var med nød og næppe, at det lykkedes svenskeren at være et halvt hjul foran i mål.

4. Nilsson, Berthelsen, Hollander, Aage Andersen.
5. O. Andersson, Knudsen, Dahlström, Bech.

I *sjette heat* gik de to svenskere næsten samtidig over mållinien, og afstanden ned til de to danskere var meget stor.

6. Carlsson, R. Andersson, Hirsborg, Petersen.

Så kom den første danske heat-sejr, som Kiehn Berthelsen hentede hjem efter at have ligget på andenpladsen de første to omgange.

7. Berthelsen, Dahlström, O. Andersson, Hansen.

I *ottende heat* gik svenskerne igen stærkt frem efter starten, men efter $2^1/_2$ omgang fik R. Andersson, der lå på andenpladsen, maskinskade, og Leif Bech benyttede denne chance til at gå frem til andenpladsen. Det så et øjeblik ud, som om Andersson ville komme igen; men da han efter at have kørt et kort stykke atter måtte stoppe op, gik han ud.

8. Carlsson, Bech, Knudsen.

I *niende heat* fik Hirsborg en god start, men allerede efter en halv omgangs kørsel måtte han bøje sig for den svenske overmagt, og derefter spredtes feltet.

9. Nilsson, Hollander, Hirsborg, Petersen.

Ved pausen var stillingen 36—18 til Sverige.

Det første heat efter pausen gav dagens hurtigste vindertid, 71,2 sekunder. Morian Hansen havde vanskeligheder med maskinen allerede på første omgang. Kiehn Berthelsen pressede under hele løbet hårdt på, men var ikke i stand til at passere Carlsson.

10. Carlsson, Berthelsen, Sture Persson, Hansen.

Ellevte heat blev et af kampens mest spændende. Nilsson førte på alle fire omgange med Knudsen på andenpladsen; men Hollander forsøgte gang på gang at komme forbi Knudsen, som imidlertid afviste hans angreb. Kampen var særlig hård på første omgang, hvor også Bech var med i legen, indtil hans maskine gjorde knuder, og han faldt tilbage.

11. Nilsson, Knudsen, Hollander, Bech.

Da kørerne skulle køre frem til *tolvte heat*, kunne O. Andersson ikke komme i gang; inden to-minutters-fristen var udløbet, havde han dog fået fat i en anden maskine i ryttergården og mødte til start i rette tid. Dahlstrøm førte fra start til mål. Hirsborg holdt anden-

pladsen på de første omgange, hårdt angrebet af Andersson, der nåede at passere i udgangen af sidste sving, 30 m før mållinien.

12. Dahlström, O. Andersson, Hirsborg, Petersen.

Herefter havde Sverige 49 og Danmark 23 points, og svenskernes sejr var vis.

Stillingen i de første omgange af trettende heat var spredt, men på sidste omgang kom Orla Knudsen frem og angreb den svenske reserve Kjell Fransson; de gik frem side om side, uden at det dog lykkedes Knudsen at komme forbi før mål.

13. Carlsson, Kjell Fransson, Knudsen, Bech.

Også i fjortende heat var der kamp om andenpladsen, og atter måtte danskeren se sig slået, selv om Aage Andersen gik side om side med Hollander over mållinien.

14. Nilsson, Hollander, Andersen, Hirsborg.

Det *femtende heat* blev vundet af Berthelsen, der sikrede sig førstepladsen efter en halv omgang og derefter var urørlig.

15. Berthelsen, Dahlström, Persson, Uno Jensen.

Sekstende heat gav det efterhånden velkendte billede: kamp om andenpladsen, Andersen presser Fransson, men uden resultat.

16. Carlsson, Fransson, Andersen, Petersen.

I næstsidste heat blev Berthelsen presset hårdt i første sving; han lod sig dog ikke gå på, passerede Hollander, som lå på andenpladsen, og gik til angreb på Nilsson. Der var kun en maskinlængde mellem dem på mållinien, og den hårde kamp udløste spontan jubel hos publikum.

17. Nilsson, Berthelsen, Hollander, Jensen.

Til *sidste heat* havde Knudsen fundet den rigtige startmetode til asfalten. Han lagde sig straks på andenpladsen, og på anden omgang lykkedes det ham at passere Dahlström, hvorefter han vandt med flere længders forspring. Bech kunne ikke stå for presset i første sving, hvor han væltede.

18. Knudsen, Dahlström, Persson.

Sverige: 74 (Carlsson 18 (3, 3, 3, 3, 3, 3), Nilsson 18 (3, 3, 3, 3, 3, 3), Dahlström 12 (2, 1, 2, 3, 2, 2), O. Andersson 9 (3, 3, 1, 2), Hollander 7 (0, 1, 2, 1, 2, 1), R. Andersson 3 (1, 2, M), Persson (res.) 3 (1, 1, 1), Fransson (res.) 4 (2, 2)).

Danmark: 34 (Berthelsen 14 (2, 2, 3, 2, 3, 2), Knudsen 10 (1, 2, 1, 2, 1, 3), Bech 4 (2, 0, 2, 0, 0, F), Hirsborg 4 (1, 1, 1, 1, 0), Hansen 0 (0, 0, 0), Petersen 0 (0, 0, 0, 0), Andersen (res.) 2 (0, 1, 1), Jensen (res.) 0 (0, 0)).

I et *ekstraheat* blev Kjell Fransson udelukket efter at have krydset bane i starten, og heatet vandtes af Rune Andersen foran Aage Andersen og Uno Jensen.

Det gik ikke Norge bedre

Samme dag udkæmpedes i Borås den norsk-svenske landskamp. Også nordmændene blev eftertrykkeligt slået — cifrene var så grelle som 82—26.

Basse Hveem var den nordmand, der tegnede sig for flest points, nemlig 11 — mens nr. 2-nordmand, Reidar Kristoffersen, fik 8. Den bedste danske, Kiehn Berthelsen, fik til sammenligning i Eslöv 14 points, og den næstbedste, Orla Knudsen, fik 10.

Intet under, at svenskernes selvbevidsthed og deres »selv«-betegnelse som »kontinentets bedste speedwaynation« yderligere er blevet kraftigt understreget efter denne pointsrige 17.-junidag i Sverige.



DANSK ESSO A/S

Den skandinavisk-kontinentale runde i speedway-verdensmesterskaberne

Den 20. juni kørtes i Oslo en *skandinavisk* finale i udtagelsesløbene til Speedway-mesterskabet. Det lykkedes her for *Kiehn Berthelsen* at skaffe sig en placering, så han kvalificerede sig til det kontinental-skandinaviske opgør, der kørtes i Falköping søndag den 22. juni.

Placeringen i Oslo blev følgende:

1. Leif Basse Hveem.
2. Bosse Andersson.
3. Rune Sörmander.
4. Olle Nygren.
5. Sune Karlsson.
6. Stig Pramberg.
7. Göte Olsson og
8. Kiehn Berthelsen.

Søndag den 22. juni kørtes så i Falköping den skandinavisk-kontinentale runde i verdensmesterskaberne i speedway.

Banens længde er 402¼ meter med cementstartbane, og banerekorden, der indehavedes af *Leif Basse Hvem*, Norge, var på 1,16,9. Den blev slået tre gange i løbet af søndagen. Så stærkt blev der kørt.

I det fine selskab havde den enlige danske rytter, Kiehn Berthelsen, ikke meget at skulle have bemærket. Han blev uhjælpelig nr. sidst i samtlige de heat, han startede i. Når han alligevel, da regnskabet skulle gøres op for alle heat, kunne noteres for 1 point, skyldes det, at en af hans medstartende, Sven Skoglund, væltede i sidste sving i 15. heat, således at danskeren kom i mål som nr. 3.

Rune Sörmander, med nr. 1 som startnummer, satte allerede i 1. heat banerekorden ned fra 1,16,9 til 1,15,2 — eller 75,2, som det hedder i speedway. Han blev også heat-vinder i 6. heat, da han atter gav rekorden en tand nedad til 74,9. Han havde da allerede samlet sig 6 points sammen . . . og med endnu en 1.-placering i sidste heat før pausen kunne han således tage fat med 9 points.

Under den gamle rekord-tid kørte både *Olle Nygren* (75,7 i 3. heat og 75,9 i 5. heat, hvilket gav ham 2 1.-pladser), *Bo Andersson* i 5. heat: 75,5, *J. Gregory* i 8. heat: 75,7, og *Sune Karlsson* i 10. heat: 76,0 — hvilket altsammen gav dem vinderplacering og 3 points. Og dette var vel at mærke altsammen *før* pausen.

Efter pausen blev der kun een gang kørt under den gamle rekord — og da blev der til gengæld for tredie gang i dagens løb sat ny rekord. Det var i 11. heat, da *Sune Karlsson* fik lov til at låne Stig Prambergs cykle — og på

Den danske *løbs-kalender*

JULI

3 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

6 Jyllands Motor Sportsunion Sommerst

13 Bornholm Motor Sport (Robbedal) Baneløb

20 Skagen Motorklub (Skagen) Baneløb

AUGUST

3 Thy Motor Sport (Thisted) Baneløb
De samvirkende motorklubber (Elektrolløbet) (Charlottenl.) Baneløb

10 Jyllands Motor Sportsunion (Løvel) Baneløb
(Jyske banemesterskaber) (Viborg)
Holbæk & Omegns Motorklub (Holbæk) Baneløb
Københavns Motor Klub Trial

17 Aarhus Motor Klub (Hem Odde) Baneløb
Næstved Motorklub (Næstved) Baneløb

24 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin (Odense) Baneløb

30 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

31 Aalborg Motor Klub (Vorbjerg) Baneløb
Haderslev Motor Sport (Bøghoved) Baneløb
Frederiksbrg Amts Motorklub (Vinderød) Moto cr.
Klubben Dansk Motor Sport Trial

denne fremmede maskine lykkedes det ham at sætte rekorden ned på 74,5.

Leif Basse Hveem, som vi herhjemme er vant til at betragte som næsten uovervindelig, blev før pausen placeret i sine heat som nr. 2, 3 og 2, og da han efter pausen fik en 1. placering (i 14. heat), var det i dagens dårligste vindertid: 76,9 — under hans egen gamle rekordtid. I sidste heat blev han også vinder — og i en endnu dårligere tid: 77,2. 18. heat var et rent svensk heat, hvor de fire bedste mødtes: *Olle Nygren* med 11 points, *Bo Andersson* med 9, *Stig Pramberg* med 11 og *Rune Sörmander* ligeledes med 11.

Når her tilsidst bringes listen med pointsstillingen over de ryttere, der kvalificerede sig til de videre kampe om verdensmesterskabet, vil De selv kunne regne ud, hvad udfaldet af 18. heat blev.

Følgende otte ryttere går altså videre:

Rune Sörmander, Sverige ...	**14 p.**
Olle Nygren, Sverige	**12 »**
Stig Pramberg, Sverige	**11 »**
Bo Andersson, Sverige ...	**11 »**
J. Gregory, England	**11 »**
Leif Basse Hveem, Norge ...	**11 »**
Sune Karlsson, Sverige	**9 »**
Fritz Dirtl, Østrig	**7 »**

Dirtls landsmand, *Josef Kamper,* stod ganske vist lige med ham i points, men da han ikke havde opnået at placere sig som heat-vinder, er reglen den, at den, der har en heat-sejr, går forud. Og det havde Dirtl i 17. heat (77,0).

SPORTEN HJEMME

Bedste motorløb ved Haderslev

Ved Haderslev Motor Klubs stævne på Bøghoved-banen kunne politiassistent *Jensen,* Haderslev, på præsidiets vegne byde ca. 8000 tilskuere, 6 svenske og 16 danske ryttere vedkommen, idet han understregede, at alle hestekræfter og alt teknisk og menneskelig snille her måtte bringes i anvendelse for at sætte farten op, men han manede til hensynsfuld kørsel på gader og veje.

De svenske gæster fik en speciel velkomsthilsen af svensk vicekonsul, hrs. Thyssen.

Kiehn Berthelsen havde i første udskilningsløb dagens hurtigste tid 1.22.3.

I standard sportsløbene, der kørtes i tre heat, sejrede Børge Mørck med 12 points, Ejvind Hansen blev nr. 2 og Niels Nielsen nr. 3.

I sidevognsløbets 1. heat sejrede Kresten Krestensen foran Hans Nielsen, men 2. og 3. heat blev Hans Nielsen sikker vinder, ligesom han klarede handicapløbet, skønt han fik 40 meters tillæg, og Kresten Krestensen måtte nøjes med fjerde pladsen efter Axel Hansen og Vagn Poulsen, der blev nr. 2 og 3.

Ekspertklasse A blev vundet af svenskeren Lasse Petterson med 12 points. Kiehn Bertelsen, der styrtede og blev en lille omgang bagefter i 2. heat, klarede tiltrods herfor andenpladsen med 11 points.

Carl Johan Hultmann blev nr. 3, Orla Knudsen, nr. 4 og Lindegaard Petersen nr. 5.

Ekspertklasse B blev vundet af Uno Jensen med 12 points, nr. 2 blev Regnar Nilsson, Sverige, 10 points, nr. 3. Morian Hansen 9 points, Leif Hirsborg nr. 4 med 7 points.

16. og sidste start (de tre hurtigste svenskere og de tre hurtigste danske): Kiehn Bertelsen nr. 1 i tiden 1,23,5, Lasse Petterson nr. 2 1,24, Orla Knudsen nr. 3 1,26, Uno Jensen nr. 4 1,27,2 og Carl Johan Hultmann nr. 5 1,27,3. Regnar Nilsson måtte udgå.

Drabeligt jysk-fynsk opgør

Randers Motor Sports Moto-Cross blev både sportsligt og økonomisk en sukces. 6000 betalende tilskuere overværede det vellykkede stævne.

Knud Nielsen og Ejvind Hansen skabte det store sus i et afgørende 20 omganges heat for seniores, hvor de 15 hurtigste fra de to indledende heat mød-

tes. Ved alle starter var motoren standset. Ejvind Hansen havde en imponerende hurtig start, og han var langt forud for feltet de første omgange.

Men Knud Nielsen ville det anderledes. I et fantastisk tempo halede han ind på fynboen og passerede ham under tilskuernes jubel.

Ejvind Hansen har ikke fjedrende bagstel, og det gav utvivlsomt Knud Nielsen en fordel.

Klassens resultat blev: Knud Nielsen (Matchless) 22.56.1, Ejvind Hansen (Triumph) 23.12.9, Arne Svendsen, Silkeborg, (Norton), Niels Blumensaadt, Randers, (B.S.A.), Jens Nielsen, Silkeborg, (Ariel).

Sidevognsklassen blev vundet af Vagn Poulsen, Skanderborg. Han kørte de otte omgange på 13,01. Han lå i spidsen hele tiden, men da sidevognsmanden faldt af, måtte Vagn Poulsen bremse op. Da de måtte skubbe maskinen, løb den fra dem, og de nåede kun lige netop at komme afsted, før Sølvsten Madsen, Randers, nåede op. Sølvsten Madsen på sin Zundapp brugte 13.21.1, mens Bojesen på A.J.S. fik tredjepladsen på 19.19.5.

Letvægtsklassen blev helt domineret af fynboerne. Svend H. Nielsen kørte otte omgange på 10.48.8, H. Wosny, Odense, brugte 11.18.8. Hans Rasmussen, Odense, blev nr. 3 i tiden 12.21.4. Han kørte James, mens de øvrige kørte Puch.

I *Junior-klassen* kom Aarhus-kørerne til at dominere.

Svenskerne dominerede i Næstved.

Sørmander og Joel Jansson englænderne overlegne.

Det var Sveriges dag på Næstved Speedway 2. pinsedag. Selv om det engelske hold fik 2 points mere end svenskerne, blev det alligevel disse, der gav tonen an på Næstved Speedway den 2. juni. *Rune Sørmander* og *Joel Jansson* var englænderne overlegne. Deres stil var blændende, deres kørsel bar præg af fighterhumør, og deres præstationer vidner om, at det ikke er det rene pral, når svenskerne slår på, at de er kontinentets bedste Speedway nation.

Disse to svenskere var dagens clou.

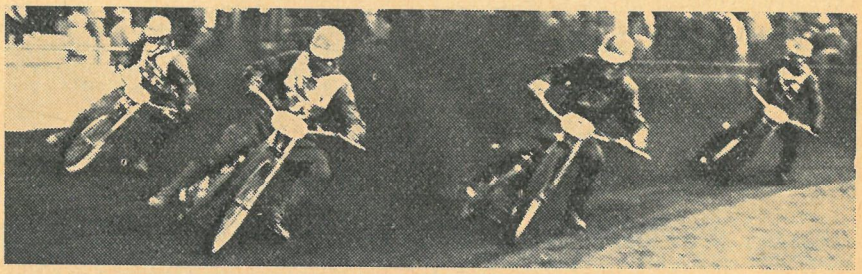
Dagens *skuffelse* var den tidligere verdensmester Freddie Williams, der ikke kunne gøre sig gældende. Bill Kitchen, Erik Williams og Bill Longley derimod kørte fint, medens Jimmy Gooch skuffede. Kiehn Berthelsen kørte sammen med englænderne, men var ikke disse til megen nytte. Han havde et styrt, men kom ikke til skade.

Dagen indledtes med et rekordforsøg kørt af Freddie Williams. Han fik noteret tiden 1.18.5. Rekorden er på 1.15.7.

Så kørte de tre par fra hvert land match mod de tre andre, og til slut kørte de to hurtigste fra hvert hold sammen, medens derefter de to næsthurtigste og endelig de trediehurtigste kørte sammen.

En *specialmatch* blev vundet af Leif Hirsborg med 6 points. Erhard Fisker og Erik Wincentz fik hver 5 points. Kaj Larsen 4 points.

Erik Wincentz kørte iøvrigt fint og besatte 2. pladsen i et blandet handicap efter Joel Jansson.



En situation fra Næstved-løbet: nr. 1 Freddie Williams, nr. 2 Eric Williams, nr. 7 Rune Sörmander, nr. 9 Joel Jansson.

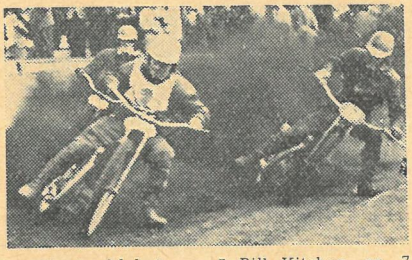
Standard senior vandtes af Johs. Mygind med 9 points, medens Ejvind Hansen blev nr. 2 og Alfred Larsen nr. 3.

En *udfordringsmatch* vandtes af Rune Sørmander, medens Bill Kitchen blev nr. 2; han havde det uheld at strejfe en stødpude, der blev hængende på hans maskine.

Dagens match vandtes ligeledes af Sørmander i tiden 1,18,1, medens Erik Williams blev nr. 2 og broderen Freddie nr. 3.

Et juniorløb blev en noget rodet forestilling, kun 2 gennemførte.

Løbet overværedes af ca. 14.000 tilskuere.



Fra Næstved-løbet: nr. 3 Bill Kitchen, nr. 7 Rune Sörmander, nr. 6 Kiehn Berthelsen.

Knud Nielsen vandt for anden gang en Volk Mølle pokal til ejendom, udsat af Vilh. Nellemann A/S.

12,000 til Vinderød-Moto cross

Fin afvikling, ny grusgrav — stærk jyde.

Der er jo tradition for, at Frederiksborg Amts Motorklub skal have både sportslig og publikumsmæssig sukces, hver gang, der arrangeres løb paa moto cross-banen i Vinderød. Sådan også sidst. I maj.

Alle 43 ryttere — heraf to svenskere — mødte til start. Desværre havde Poul Kalør vrøvl med sin maskine, så han ikke havde nogen glæde eller fornøjelse ud af den. Et par sidevognsekvipager måtte udgå i 1. løb.

Det er næsten utroligt, hvor meget vand, der kan hældes på banen — og den vil alligevel støve i løbet af kort tid. En ny sandgrav i den søndre del af banen blev akcepteret med begejstring af tilskuerne. Den var et glimrende og spændingsladet incitament.

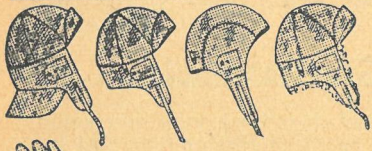
Den jyske mester Knud Nielsen viste særdeles fin kørsel, som tog kegler blandt tilskuerne og pippet fra konkurrenterne.

Resultatlisten kom til at se sådan ud:

Junior solo: 1. J. Lynegaard, Køge, 4,43,3. 2. Frans Christiansen, Kbhvn., 4,53,5. 3. Bent Christiansen, Køge, 4,59,8. 4. Ove Madsen, Kbhvn., 5,07,0. 5. Asgar Andersen, Gadstrup, 5,13,4.

Senior-solo: Knud Nielsen, Aarhus, efter blændende kørsel i alle løbene og tiden 6,58,1, hvilket var dagens bedste. Han fik den af Kregme-Vinderød sogneråd udsatte pokal. 2. Evert Frederiksson, Sverige, 7,01. 3. Viking Cervin, Sverige. 4. Bent Rasmussen, Aarhus, 7,16,0. 5. Poul Egon Hansen, Kbhvn., 7,22,0. Viking Cervin væltede i det indlede heat og kom lagt bagefter, men i andet heat lykkedes det ham at presse sig op blandt de fire bedste til slutheat.

Senior-sidevogn: 1. John Lindberg, Kbhvn., 8,32,5. 2. Willy Baasch, Odense, 11,24,7. Han





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 2536

fuldførte efter væltning, og de øvrige var udgået.

Junior-sidevogn: 1. Arne Lohmann Jørgensen, Hillerød, 8,52,5. 2. Henry Andersen, Rungsted, 9,04,8. 3. Eigil Nielsen, Kbhvn., 10,31,2.

I et handicapløb for sidevogne over fire omgange med fem deltagere vandt Leo Petersen, Glostrup. Han havde 14 sek. forud, tid 4,22,6. 2. Th. Jacobsen, Kbhvn., med 4 sek. forud. Tid 4,28, efterfulgt af Arne Lohmann Jørgensen. Leo Petersen, Glostrup, fik ved denne sejr den af »Sandkroen« udsatte pokal for hurtigste sidevognskører i juniorklassen.

Sluttelig kørtes et handicap over 5 omgange for solomaskiner: 1. Carl Nilsson, Sverige, der havde 11 sek. forud, tid 4,46,7. 2. Poul Egon Hansen, Kbhvn., med 17 sek. forud, men han måtte dele pladsen med Lynegaard, der fejlagtig blev kaldt ud af løbet. 4. Gunnar Due, Køge, 4,55,8. 5. Knud Nielsen, Aarhus, 4,59,5.

Moto-cross i Esbjerg

Den 1. juni var det Vestkystens tur til at stifte bekendtskab med moto-cross sporten. Det skete i et veltilrettelagt løb, sat iscene af Esbjerg Motor Sport.

Resultaterne fra de forskellige klasser blev:

Senior solo. 20 omgange.

1. Ejvind Hansen (14,07). 2. Knud Nielsen (14,08). 3. Bent Rasmussen (14,39). 4. Poul Bøgehøj (15,50).

350 ccm senior og alle juniorkørere. 25 omg.

1. Jens Nielsen (19,25) og Henning Jensen (19,54). 2. Niels Andersen (19,50) og Jørgen Jensen (19,56). 3. Søren Juhl (20,13) og Robert Christensen (20,12). 4. Gunnar Thomsen (20,20).

Letvægtere indtil 200 ccm. 12 omgange.

1. Henning Krogh (9,22). 2. Hans P. Boysen (9,28). 3. Svend Nielsen (9,39). 4. Henrik Vosny (9,43).

Sidevogn. 12 omgange.

1. Svend Mortensen (11,15). 2. Erik Jørgensen (11,40). 3. Vagn Poulsen (11,43). 4. Chr. B. Jensen (11,50).

Svensk holdmatch på Gladsaxe

Den 5. juni kørtes der — åbenbart i mangel af bedres havelse — en svensk —svensk holdmatch på Gladsaxe-banen mellem »Knallarna«, som vandt med 26 points og »Stenbockarna«, som fik 10 points.

Et junior-løb viste tildels evner hos enkelte — tildels det modsatte. Men den ærlige konkurrencevilje var tilstede.

Dagens resultat blev:

Knallarna (26)	Stenbockarna (10)
Göte Johannesson 4	Sture Persson 4
Per Svensson 4	Arthur Ovesen 3
Stig Svensson 6	Nils Persson 2
Bjørn Davidsen 4	Hasse Dahlström 1
Kurt Winberg 5	
Olle Andersson 3	

Linieløb. 4 omgange.

1. Leif Hirsborg (81,2). 2. Leif Bech (81,3). 3. Aage Andersen (84,2). 4. Jørgen Petersen (85,0). 5. Orla Knudsen (88,2).

Handicap. 4 omgange.

1. Leif Hirsborg (82,7) (tillæg 40). 2. Jørgen Petersen (83,8) (tillæg 0). 3. Aage Andersen (84,1) (tillæg 10). 4. Leif Bech (85,0) (tillæg 40).

Crack-race. 4 omg., flyvende start.

1. Göte Johansson (80,4). 2. Leif Hirsborg (80,7). 3. Leif Bech (81,0). 4. Per Svensson (81,9).

Juniorløb (Standard). 4 omgange.

1. Per Kamph (94,4). 2. Poul Christensen (98,5). 3. Boris Rasbro (98,5). 4. Kenneth Müller (98,5).

Flying race. 4 heat og slutheat à 4 omg.

1. Leif Hirsborg (81,0). 2. Leif Bech (81,6). 3. Jørgen Petersen (83,7).

Handicap. 4 heat samt slutheat à 4 omg.

1. Nils Persson (84,1) (tillæg 0). 2. Leif Bech (84,9) (tillæg 50). 3. Arthur Ovesen (86,6) (tillæg 10). 4. Jørgen Petersen (87,1) (tillæg 40).

Grundlovsdagens Gladsaxeløb

Grundlovsdagens motorløb i Gladsakse blev kun overværet af 4—5000 tilskuere. Svensk motorunion havde i sidste øjeblik nedlagt startforbud mod de oprindeligt engagerede hold, mens Morian Hansen og Kiehn Berthelsen til gengæld deltog i løb på den anden side Sundet.

Alligevel blev det to danske kørere, der gav dagen sit mest interessante præg, idet Leif Hirsborg og Leif Bech viste en glimrende kørsel.

De svenske kørere kom ud for to alvorlige styrt. Værst gik det ud over Per Tage Svensson.

12. start, et »flying race«, hvor Leif Bech havde ført løbet i hårdt tempo, skarpt fulgt op af Per Svensson. Sven-

skeren lå i svingene lige i Leif Bechs baghjul. I sidste sving før målet gjorde Svensson et desperat forsøg på at broadside inden om danskeren. Men hans maskine stejlede med forhjulet viftende i luften, kørte en halv snes meter på baghjulet, før det lykkedes at presse forhjulet mod jorden, men uheldigvis på tværs af banen. Svensson slyngedes med voldsom kraft på hovedet i banen, kurede ind i hegnet og blev liggende bevidstløs. Leif Bech havde, uvidende om sin konkurrents styrt, passeret målstregen og fået noteret dagens hurtigste tid, 78,5.

Gode Hem Odde-løb

Den 8. juni var der arrangeret et velmatchet Hem Odde motorløb med en righoldig udenlandsk deltagelse.

Resultaterne af dagens dyster blev:

Special, klasse A. 4 omgange.

1. Kiehn Berthelsen (6 p.). 2. Edvin Fredriksen (5 p.). 3. Olgar Tørholm (4 p.). 4. Frits Ringel (2 p.). 5. Arne Christensen (1 p.).

Special, klasse B. 4 omgange.

1. Leif Bech (8 p.). 2. Uno Jensen (4 p.). 3. Lindegaard Pedersen (4 p.). 4. Aksel Vorre (2 p.).

Special, klasse C. 4 omgange.

1. Jørgen Rasmussen (9 p.). 2. Aksel Møller (8 p.). 3. Alfred Dannmeyer (6 p.). 4. Arne Christensen 4 p.). 5. W. Gernart (3 p.).

Sportsklasse. 4 omgange.

1. Børge Mørch (14 p.). 2. Johs. Mygind (9 p.). 3. Ejvind Hansen (8 p.). 4. Ernst Østerlund (8 p.). 5. Niels E. Nielsen (5 p.).

Crack-race.

1. Frits Ringel (78,2). 2. W. Gernert (79,0). 3. Lindegaard Pedersen (79,2). 4. Aksel Vorre (79,3). 5. Uno Jensen (79,6). 6. Alfred Dannmeyer (81,4). 7. Axel Müller (83,6). 8. Arne Christensen (90,4).

Pokalløb, special.

1. Olgar Tørholm (75,0). 2. Leif Bech (78,0). 3. Edvin Fredriksen (79,2). 4. Uno Jensen (79,6). 5. Frits Ringel (80,5).

Forfølgelsesløb. Sportsklasse, max. 10 omg.

1. Børge Mørch (112 m). 2. Ejv. Hansen (168 m). 3. Johs. Mygind (280 m).

Handicap, special.

1. Jørgen Rasmussen (0). 2. Arne Christensen (15). 3. Lindegaard Pedersen (30). 4. Axel Müller (40). 5. Edvin Fredriksen (90). 6. Frits Ringel (50). 7. Leif Bech (70). 8. Uno Jensen (60). Tallene i parentes angiver tillæg i meter.

Stygt uheld i et sportsligt fint motorstævne i Holbæk

Et ret alvorligt uheld kom desværre til at præge de ellers så velarrangerede løb på Holbæk Stadion den 15. juni.

Det indtraf i sportsklassens 3. afdeling og hele tre ryttere — vel vore tre bedste indenfor denne klasse, hvor vi har så mange ganske fortræffelige kørere — nemlig Robert Rasmussen, som brækkede benet lige under knæet, Eivind Hansen og Johs. Mygind, som fik knubs og skrammer. Mygind havde ligget forrest, stærkt presset af de to andre, da hans maskine skred for meget ud og Robert Rasmussens maskine løb over Myginds væltede og lige ind i hegnet med Ejvind Hansen tvunget med.

Dette beklagelige uheld kastede en skygge over et ellers vel tilrettelagt stævne, hvor man bl. a. havde averværet, at Leif Basse Hveem havde trykket rekorden — sat af Split Waterman — ned fra 1,15,0 til 1,13,5. Tommy Price havde måttet sende afbud, men i stedet mødte Wally Green, hvad man egentlig ikke var snydt med, idet han satte Hveem på arbejde.

Løbene på Løvel-banen

Junior. 3 afd.

1. Arthur Glavind. 2. Thorkild Rasmussen. 3. Elman Olsen. 4. Fr. Nielsen. 5. Harry Hansen.

Senior Special. 3 afd.

1. Arne Pander. 2. Viggo Langkjær. 3. Hans Fram.

Senior Standard 350 ccm. 3 afd.

1. Kjeld Jensen. 2. Søren Juul. 3. N. O. Jensen. 4. Jens Nielsen. 5. Niels Andersen.

Ekspert. 3 afd.

1. Lindegaard Pedersen. 2. Jeppe Ussing. 3. Aksel Vorre. 4. Gunnar Villadsen. 5. Aksel Müller.

Senior Standard 500 ccm. 3 afd.

1. Aksel Jensen. 2. Niels Blumensaadt. 3. Arne Svendsen. 4. Johannes Jensen. 5. Ernst Østerlund.

Sidevogns Race. 3 afd.

1. John Lindberg. 2. Egon Bojsen. 3. Henrik Pedersen. 4. Bakmann Skovsen.

Sidevogns Race. 3 afd.

1. Hans Nielsen. 2. Kresten Krestensen. 3. Vagn Poulsen. 4. Willy Baasch.

Forfølgelsesløb over 10 omgange.

1. Aksel Jensen. 2. Ernst Østerlund. 3. Johannes Jensen. 4. Kjeld Jensen.

Elektrol-løbet

De samvirkende motorklubber afholder »Elektrolløbet« den 3. august 1952 på Charlottenlund Traverbane.

Anmeldelser sendes til Motorklubbernes Banefond, Bispeparken 5, København NV. Anmeldelsesfristen slutter den 23. juli 1952.

Der modtages anmeldelser til: A 500 sport junior, A 350 sport senior, A 500 sport senior, A 500 special junior, A 500 special senior, B 750 special senior.

Banen er 950 m lang. Der køres 50 omgange med rullende start.

Løbene på Klampenborg Væddeløbsbane den 13. juli 1952 er aflyst.

UNIONEN

8 D. M. U.-ryttere i Monaco-løbet

IIIe Trophée Internationale Motocycliste de Monaco køres i dagene 4. —6. juli 1952. Anmeldelsesfristen udløb den 10. juni, og der anmeldtes fra Danmark otte kørere:

Ernst Andersen, SMLF, Puch.
Poul Bøgehøj, FMS, Triumph.
Hardy Hirsborg, MKO, Tornax.
Skjold Petersen, SMKK, Matchless.
Kiehn Berthelsen, MSM, Puch.
Morian Hansen, Rapid, Puch.
Reinhold Ravn, SMKK, Puch.
Erhardt Fisker, NKK, Puch.

De fire sidstnævnte kørere danner et mærkehold.

Ruterne er i lighed med sidste år på godt 1500 km, der gennemkøres i eet stræk med en gennemsnitsfart på 42 —50 km.

De fleste af danskerne starter fra Amsterdam; men en enkelt har valgt Rheydt i Tyskland, der i år for første gang indgår i rækken af startsteder.

F. I. M.s Madrid-rally

Fédération Internationale Motocycliste's internationale rally går i år til Spanien med besøg i Toledo og Madrid i dagene 11.—14. juli. Deltagerne skal bl a. til tyrefægtning og til reception på Madrids rådhus.

Der har meldt sig flere interesserede, og det ventes bl. a., at Søborg og Omegns Motorklub vil stille et klubhold i lighed med tidligere. Desværre er indmeldelsesgebyret forholdsvis højt — 95 kr. pr. deltagende. I år vil såvel motorcykler som biler kunne deltage.

Fra Klubberne

Meddelelse fra Sjællands Motor Union

I sommermånederne svarer sekretariatets telefon — Luna 155 — kun mellem kl. 17—17.30. Mellem kl. 19—20 kan benyttes Brøndbyvester 306 (kaldes over omegnen).

S.M.U.
Edgar Hansen.

Bogense Motorklub

indbyder alle medlemmer under Fyns Motor Union til udflugt på *Hindevad Kro lørdag d. 19. juli kl. 16,00.* Tag damer, madkurven og godt humør med. Der bliver arrangeret forskellige konkurrencer og dans. Der afgår *gratis turistbil fra sparekassen i Bogense kl.* 16 pr. for klubbens medlemmer med damer og børn. Lad os så møde op alle, så vi kan få en god fest ud af det.

Vel mødt *lørdag d. 19. juli.*

Henry Christensen.

Frederiksborg Amts Motorklub

Klubbens skovtur er planlagt til 6. juli. Program vil blive tilsendt medlemmerne. Man bedes reservere dagen allerede nu.

Fyens Motor Sport

henleder medlemmernes opmærksomhed på, at klubbens *Sommerlejr* i *Jørgensø*, beliggende lige ned til Stranden i skønne omgivelser, står til gratis disposition for medlemmerne for kortere eller længere ophold, og at der på pladsen forefindes gode toiletforhold, læhegn, bygning beregnet til madlavning m. m., og at der er indlagt presvand.

Glæd Dem selv og klubben ved at benytte pladsen flittigt.

S. B. Jeppesen.

Glostrup og Omegns Motorklub

Den *6. juli 1952* arrangerer G.O.M.K. i samarbejde med Køge motorklub et stort *Motorrodeo* i Køge på Dyrskuepladsen. Klubben foranstalter i den anledning en heldagstur til Køge. Vi starter kl. 9,00 fra benzintanken ved Turisten. Da der skal bruges mange kontroller samt folk til at deltage i rodeoet, anmodes klubbens medlemmer om at møde op. Det vil blive en fin tur for damerne og børnene, da arrangementet skal være ved stranden. Kom og vær med og giv et nap.

Nattergaletur afh. *d. 19. og 20. juli 1952.* Start kl. 16,00 d. *19. juli* fra benzintanken ved Turisten. Tørkost medbringes. Turen går til samme sted som sidste år. Fin tur i vente.

Klub-trial afh. d. *31. august 1952.* Alle kan deltage, og det er både for biler og motorcykler. Spritcykler er udelukket.

Åbent trial afh. d. *14. sept. 1952.*

Klubben har haft generalforsamling. D.M.U. blev skarpt kritiseret.. Efter valgene ser bestyrelsen således ud: Formand *Kaj Roholte,* næstformand og sekretær *Gunnar Jacobsen,* kasserer *C. O. Jensen* (Tlf. Gl. 725), formand for sportsudvalget *Chr. Frederiksen,* bestyrelsesmedlem *Egon Hansen.* Sportsudvalget består af *Poul Rasmussen,* Karlslunde, og *Valdemar Petersen,* Tåstrup.

NB! Den kritik, der omtales i referatet såvel som ordlyden af en protest, indsendt til D.M.U., er udeladt, idet stedet for forelæggelse af kritik er D.M.U.'s repræsentantskabsmøde, der afholdtes d. 20. april — og ikke bladets spalter. Her kunne klubbens valgte repræsentanter have fremført deres anker — og *fået dem besvaret.*

Red.

Kjellerup og Omegns Motorklub

D. 21. april holdt vi vor årlige generalforsamling på Schous Hotel med den sædvanlige tilslutning. Formanden valgtes til dirigent, hvorefter han aflagde beretning, som han begyndte med at mindes motorkøreren *Niels Floor's* død.

Derefter omtalte han årets forløb med motorløbene, på Hingebanen, der både økonomisk og publikumsmæssig ikke havde været så god, hvorefter bestyrelsen i samråd med Silkeborg M.S. kun så den udvej at nedlægge banen, der ellers var den mest centrale bane i Midtjylland.

Kassereren forelagde regnskabet, hvilket blev godkendt. Valgene formede sig således, at *formanden* blev genvalgt med akklamation. I stedet for kassererne O. Knappe og K. Salling, der ikke ønskede genvalg, blev *O. Madsen* og *M. Andersen* indvalgt i bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes. Da der ingen Forslag var indkommet, gik man over til Eventuelt, hvor der blev forespurgt om afslutningen på klubaftenerne, efter en del diskussion enedes man om at tage til Ny Hattenæs mandag d. 5. maj, hvorefter generalforsamlingen sluttede.

Sekr.

Efter at have fået udsendt indbydelseskort til turen til Hattenæs, så de senest den 26. april var i hænde på medlemmerne, ventede bestyrelsen på den store tilslutning som generalforsamlingen havde givet udtryk for; men håbet brast, som så mange gange før, når vi har arrangeret noget for medlemmerne. Den 5. maj var der *ikke eet eneste medlem, der havde meldt sig.* Det er den slags der tager glæden fra arbejdet i bestyrelsen.

Bent Mogensen.

Lyngby og Omegns Motorklub

Søndag d. 6. mødes vi på *Lyngby Torv kl. 10* for at tage på tur med madknuden og »mor« på bagsædet til et ukendt sted i Nordsjælland. Efter at have fortæret maden, starter vi på årets rævejagt, hvortil præmien i år er udsat af værten på Bregnerød Kro. Til sådan en udflugt skulle vi gerne møde op alle sammen, så det kan blive en rigtig fornøjelsestur; vi slutter med eftermiddagskaffe på Bregnerød Kro.

Torsdagene den 10. og 24. juli samt 7. august træning i grusgraven ved *Kirke Værløse* sammen med Søborg kl. 19,30.

Torsdag d. 28. august generalforsamling på »Hotel Rustenborg« kl. 20, med dagsorden ifølge lovene. Følgende er på valg: Formand, sekretær, 2 bestyrelsesmedlemmer og 1 revisor. Ingen af dem ønsker genvalg, så vi håber

at medlemmerne møder op, da der er vigtige ting der skal drøftes.

P. b. v.
Preben Skjold,
Ly 5158.

Motorklubben »København og Omegn«

Motorklubben København og Omegn.

Grundet de fleste deltageres ferie er øvelsen d. 9. juli fra Skovlyst, *udsat* til den *6. august*. Da der er interesse hos medlemmerne for disse kombinerede øvelses- og klubaftener, arrangeres *yderligere* en aften *d. 20. august,* begge dage kl. 19,30.

Vi erindrer endvidere medlemmerne om den udmærkede legeplads til børnene ude i Skovlyst.

På bestyrelsens vegne:
Sv. Aa. E.

Sports Motor Klubben »København«

Onsdag d. 2. juli er der tur til Bakken, hvor vi skal se »Cirkusrevyen«. Indtegning lørdag d. 28. juni til *Egon Walther,* Hellerup 7948 — 5268, og *Poul Mogensen,* Eva 8840, lokal 7.

Klubaften i Ny Ravnsborg d. *16. og 30.* juli. Derefter som sædvanlig hver onsdag. *S. W.* Taga 6139 v.

Sports Motorklubben »Roskilde«

Da vi nu er i ferie-tiden er det småt med arrangementer, men *lørdag den 5. juli* afholder vi en aftentur med præmieuddeling fra vore sidste øvelser, og Georg Jørgensen har lovet at der nok skal blive morsomt. I får nærmere meddelelse, hvis I ikke har fået.

Vi ønsker alle en god ferie og håber at I alle efter ferien møder friske og veloplagte til klubbens arrangementer.

Krølle.

Motorcykle-Clubben Svendborg

I juli måned holder vi intet månedsmøde.

Derimod holder vi *stiftelsesfest* 2 dage før tiden, altså *lørdag den 5. juli.* Vi mødes på Tinghuspladsen kl. 15,00 og kører til Thurø, medbringende madpakke og eventuelt badetøj, hvis vejret taler for det. I eftermiddagens løb afholder vi en lille konkurrence, hvor alle kan deltage, og bagefter indtager vi vore medbragte klemmer på »Turisten«, hvor der er bal bagefter.

Samtidig foretager vi uddelingen af præmierne fra vort trial den 30. marts samt fra de andre konkurrencer, vi har haft i mellemtiden.

Alle de »udenklubs« deltagere i trialet er velkomne til at deltage, også om eftermiddagen. Familie medbringes .

Mød op, alle! Et nyt orkester spiller, og humørvand kan vindes på entrébilletten, der kun koster 1 kr. pr. stk.

Den *2.—3. august* tager vi på *weekend-tur* til næsset ved Assens. Afgang fra Tinghuspladsen kl. 15,00, hvor vi stiller med telt, primus og hvad vi nu ellers har brug for. Har I ingenting, så kom bare alligevel. Hvor der er hjerterum, er der også husrum.

Og så venter vi blot på sommer og sol.

G. K.

P.S. Hvis I skal til udlandet i ferien, ordnes papirerne gennem klubben. Henvendelse sker til Lundsgård, Vestergade 37, Svendborg.

Vejle og Omegns Motorklub

Som et tillæg til sommerprogrammet opfordres vore aktive medlemmer til at møde lørdag d. 5. juli kl. 21 pr. ved Vindelev Kro. Medlemmer af andre klubber under D.M.U. er velkomne til at deltage.

Søgaard.

DANMARKS MOTOR UNION: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen,* Vasbygade 54, Kbhvn. SV. Tlf. Eva 5068.
Formand f. sportsudvalget: *Vald. Pedersen,* Kochsgade 1, Odense. Tlf. 2228.
Vicepræsident: *Vald. Hoffmeyer jun.,* Valbygaardsvej 26, København Valby. Tlf. Valby 99.
Sekretariat: Fortunstræde 4², København K. Tlf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.

FYENS MOTOR UNION: Formand: kontorchef *Einer Jensen,* Rosenørnsvej 37, Odense. Tlf. 4799.
Sekretær: *Aage C. Nielsen,* Mageløs 10, Odense. Tlf. 8967.

JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION: Formand: *Poul R. Sørensen,* Søndergade 14, Århus. Tlf. 5802.
Kasserer: *Peter Franck,* Absalonsgade 2, Silkeborg. Tlf. 2135.

LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION: Formand: *Anton Hansen,* Maribovej 35, Saxkøbing. Tlf. 4520.

SJÆLLANDS MOTOR UNION: Formand: *Hans Pedersen,* Københavnsvej 42, Køge. Tlf. 772.
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V. Tlf. Luna 155.

MOTOR-MARKEDET



København

TH. BORUP JOHANSEN

Tagensvej 145 — Taga 4737
Spec.: *Lakering af motorcykler og sidevogne*

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

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

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER
En gros . En detail
N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

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 28. juni.
Ansvarshavende redaktør: Carsten Meyer Petersen.
Annoceekspedition: Rahbeks Allé 20, København V. Eva 1087, 7201, 7202. Kl. 9-16. Lørdag lukket.
Ekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.

HR SKOMAGER VALTHER PETERSEN
ALDERSHVILEVEJ 29
BAGSVÆRD
711

ISLE OF MAN

SENIOR T. T. (500 cc)	JUNIOR T. T (350 cc)	LETV. T. T. (250 cc)
1: H. R. Armstrong Norton, 149,5 km	1: G. E. Duke Norton, 145,28 km	1: F. Anderson Guzzi, 134,46 km
2: R. I. Graham M. V. 149,18 km	2: H. R. Armstrong Norton, 142,06 km	2: E. Lorenzetti Guzzi, 134,12 km

SAMTLIGE VINDERE KØRTE MED

LUCAS
TÆNDING

— OG DE BRUGTE ALLE

LODGE
tændrør

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

AXEL KETNER . KØBENHAVN

Vordingborggade 6-8, Kbh. Ø. telf. Tria 3131 (6 ledn.)
CITY depot: Nørrevold 9. Kbh. K. telf. C. 4195-6819

KETNER
AXEL KETNER · KØBENHAVN

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN