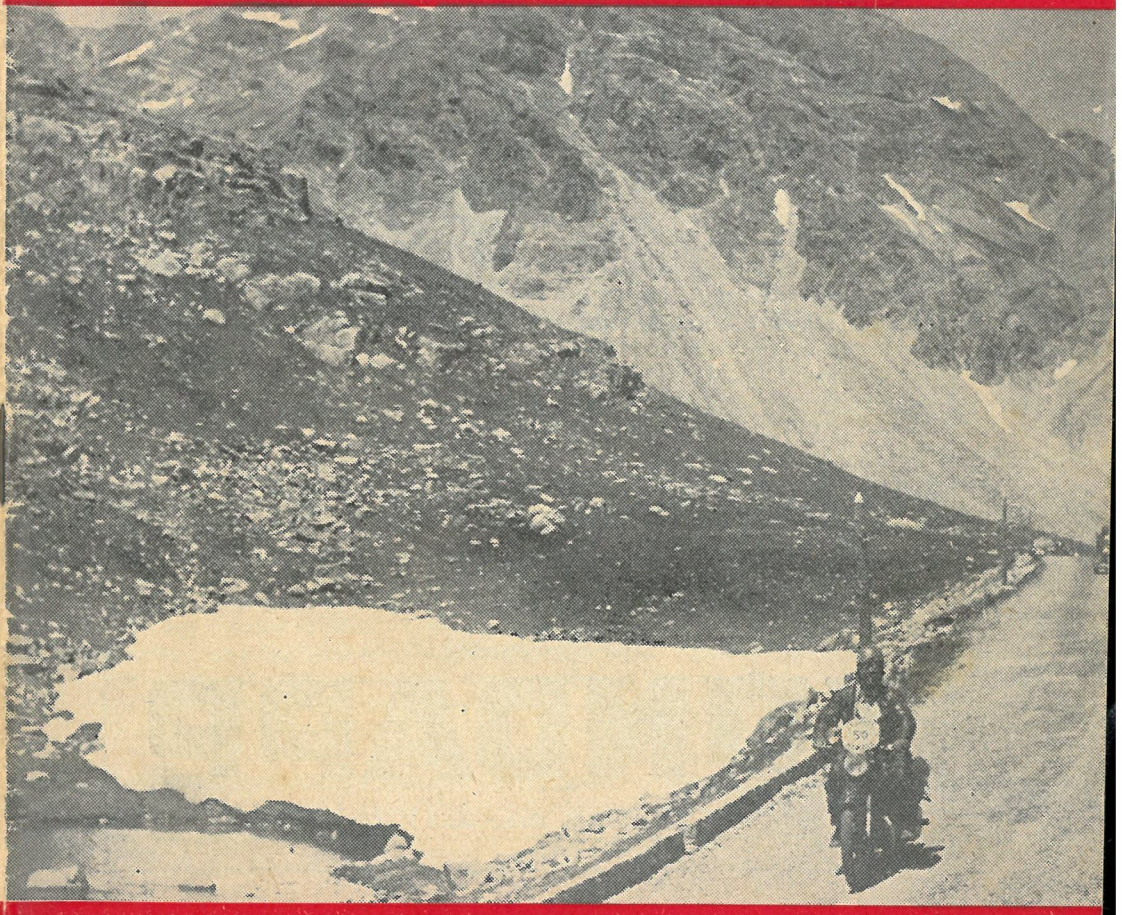
MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION

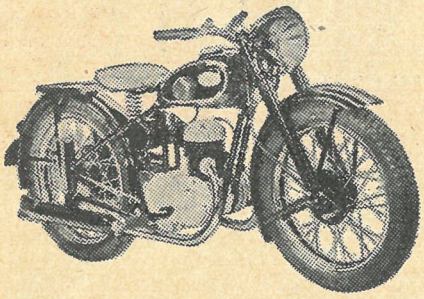


AUGUST 1952 34. ÅRG.

ZÜNDAPP *den lydløse*

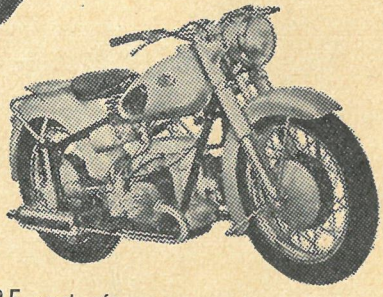
et verdensmærke,

der omgående kan leveres



Den lydløse ZÜNDAPP model DB 202 er forsynet med en 8 hk to-takts motor, speedometer, teleskopforgaffel og fodgear.

Kr. 2500 excl. afg.



ZÜNDAPP KS 601, den pragtfulde 2 cyl. 28 hk ZÜNDAPP model, maskinen i topklassen med eksklusivt udstyr — et rent teknisk vidunder.

Kr. 5835 excl. afg.

ZÜNDAPP motorcykler kan leveres af enhver motorcykleforhandler i de byer, hvor der ikke findes Zündapp-forhandlere.

Generalrepræsentant for

ZÜNDAPP

Brdr. Friis-Hansen A/S, Øster Allé 7, København Ø

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 **AUGUST** **34. årgang**

BROEN - »BROEN«

Hr. generaldirektør T e r k e l s e n får undskylde os!

Vi ved, han har en usvigelig tilbøjelighed til fluks at fare op som trolden af en æske, såsnart nogen siger noget om D.S.B. som ikke passer ind i hans lille private stjernebillede af statsbanerne. Nu er hr. Terkelsen en højtbegavet og — tildels — morsom mand, som dyrker mange fine privat-interesser og som i virkeligheden er ombølget af så megen sympati, som en mand i hans fremskudte position vel kan gøre krav på. For en del skyldes denne sympati måske netop den varme og glød, hvormed han varetager sin etats interesser.

Så derfor får hr. Terkelsen undskylde os, når v i nu gerne vil lade vor røst høre.

H v e m er vi?

V i er aktionærer i »hans« forretning. Det er også v o r e medlemmer, der må holde i kortere og længere perioder og vente ved Storebælt, når færgekapaciteten ikke strækker til. Af den ene eller den anden grund. Men vi gør udtrykkelig opmærksom på, at vi på ingen måde vil laste hr. Terkelsen eller gå i rette med ham. Ejheller med Storebælts-kaptajnerne, hvis øverste chef, han er. Vi tror, de gør, hvad de kan, og en vis fejlmargin skal menneskene have. Det mandskab ved Storebæltsoverfarten, som de motorkørende på den ene eller den anden måde kommer i kontakt med, skal kun høste lovord fra os; der er sket en meget mærkbar ændring i mentaliteten i de senere år. Og det er godt det samme. Selvom det måske kun har sit udspring i den D.S.B.-erkendelse, at de motorkørende er med til at rette gevaldigt op på statsbane-regnskabet — netop på Storebælt.

Men det er færgesejladsen over Storebælt s o m b e g r e b, vi gerne vil tillivs. Og det er det, hr. Terkelse får undskylde.

Nu var Danmarks Motor Union ganske vist i k k e inviteret med, da statsbanerne i et effektfuldt tilrettelagt reklame-tableau (transmitteret af en anden statsinstitution, statsradiofonien) officielt overtog den nye færge »Broen« og med en grandios gestus betalte den med en af os aktionærer (hvis udbytte altid er n e g a t i v t) møjsommeligt sammenskrabet million-check.

Vi påhørte således ikke selv de højtsvungne lyriske tirader, hvormed generaldirektøren symboliserede den nye færges navn — »Broen« — som den gyngende »bro«, hvormed befolkningen i taknemmelighed og påskønnelse måtte lade sig nøje foreløbig.

Næppe er så denne »bro« trådt i funktion, før den forsøger at rende op på

landjorden. Hvad jo hverken den eller landjorden er beregnet til eller har godt af.

Nå, nu er den jo ikke alene om at få den slags nykker. Det er tværtimod en ret udbredt foreteelse hos storebæltsfærgerne. Og jo flere færger der kommer, des flere af den slags malheurer sker der. Og altid netop så tilpas, at det sker umiddelbart før perioder, hvor der kan ventes spidsbelastning. Det er, som om der råder nervøsitet hos storebæltskaptajnerne ved at de ser sig omgivet af så mange færger. Og så er sandheden endda den, at der mangler et par færger til, før biltrafiken — og jernbanetrafiken kan blive tilstrækkeligt vel betjent ved storebæltsoverfarten.
par færger til, før biltrafiken — og jernbanetrafiken — kan blive tilstrækkeligt vel betjent ved storebæltsoverfarten.

M o n i k k e kendsgerningen er den, at tiden rent ud sagt er løbet fra storebæltsfærgerne? De k a n ikke længere klare det fra dag til dag voksende trafikbehov. Og så må det endda erindres, at storebæltsoverfarten i ikke ringe grad aflastes gennem starten og opretholdelsen af andre færgeruter, som netop kan eksistere af og lukrere ved at statsbanerne ikke kan klare Storebælt på en tilfredsstillende måde for motortrafiken. Vi har således sidst fået Korsør — Kiel-ruten, Gedser—Warnemünde og Gedser—Grossenbrode-færgen — i forvejen har vi Kalundborg—Århus og Grenå—Hundested samt Frederikshavn—Göteborg. Denne sidste og de to førstnævnte betyder direkte og indirekte tab af fremmed valuta.

Nej, løsningen for fremtidens øst-vest-trafik i Danmark e r en Storebæltsbro. Den vil ikke blot kunne drage al den trafik til og gennem Danmark, som nu søger udenom, hvor det kan lade sig gøre, men den vil også formindske den lokale tværgående trafiks krydsning af Storebælt, så den kan gøres på i hvert fald en trediedel af tiden. Og det er, når færge-ventetiderne i k k e medregnes.

M a n g e t i n g taler for, at en Storebælts-bro n u må og bør forberedes. Også den kendsgerning, at den internationale trafikfrekvens vokser med store spring fra år til år — og vilkårene for denne trafik søges bedret og lettet på internationale konferencer, hvor de virkeligt store linjer søges trukket op. Ind i dette billede hører så afgjort for Danmarks vedkommende en Storebælts-bro.

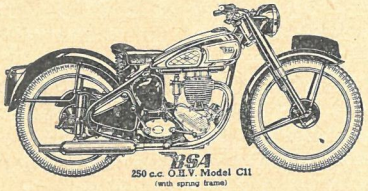
Vi ved meget vel, at den økonomiske situation ingenlunde er så gunstig, som den kunne være. Hverken her hos os eller internationalt. Men der vil jo sikkert i bedste fald gå et par år, før de direkte arbejder vil kunne påbegyndes — og til den tid k a n situationen være bedret. Derefter vil der nok mindst gå fem år, får broen kan stå færdig. Også i dette tidsrum kan den økonomiske situation være undergået en bedring.

Det er rigtigt, at der skal bindes en — efter Danmarks størrelse — enorm kapital i anlægget af en sådan bro. Alligevel skulle opgaven på ingen måde være uløselig eller uoverkommelig. I daværende — nu afdøde — trafikminister F i s k e r's embedsperiode var planerne meget stærkt fremme i rampelyset, men stødte på den anstødssten, at ministeren var kategorisk modstander af, at det skulle k o s t e noget at passere broen. Enhver form for passage skulle være gratis. Det var nu h a n s fikse idé, hans standpunkt. Vi forstår ikke ret denne indstilling hos Fisker; selvfølgelig ville det være rart — og nemt — om enhver passage var gratis. På den anden side er der dog her tale om et så enestående kapital-anlæg, et samfundsgode, som enhver må betale sin billet til for at benytte, ganske som man jo nu betaler for at blive sat over Storebælt. På Fiskers tid regnede man med, at Storebæltsbroen ville koste 400—600 mill. kr. Med prisniveauet i dag regner man med en anlægssum på rundt regnet 1½ milliard.

BSA

leverer samtlige sine 23 modeller fra 125 cc
til 650 cc 1- og 2-cylindrede

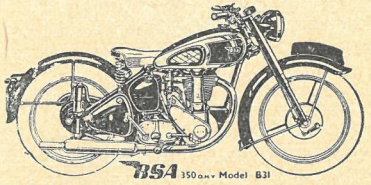
PAA ALM. KØBSTILLADELSE



BSA 250 cc Model 11 topv.

2625.— incl. Speedometer

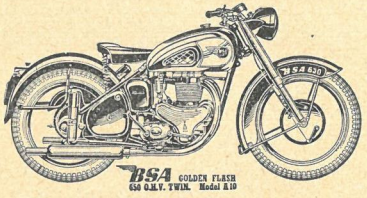
Leveres ogsaa med affjedret Bagstel og 4 Gears Gearkasse.



BSA 350 cc og B 31 topv.

3200.— incl. Speedometer

Leveres ogsaa som Sportsmodel med Knasthjul, Tandhjul og Kompressionsforhold til ethvert Formaal.



BSA Golden Flash 650 cc
Model A 10

4250.— incl. Speedometer

Topventilet, 2-cylindret, affjedret Bagstel. Velegnet til Sidevognskørsel.

Se dem hos vore Forhandlere overalt i Danmark

Generalrepræsentant for Danmark

B.S.A. MOTORS & CYCLES

ved H. V. Hansen

Vesterbrogade 101 . København V. . Tlf. Vester 3187

Lad os prøve at se lidt på, hvordan det vil komme til at ligge med finansieringen af en sådan bro.

Mon vi ikke kan blive enige om, at vi motorfolk gerne vil betale v o r del af gildet? Det kan gøres uden at vi behøver at ofre yderligere beløb end de afgifter, vi i forvejen bløder (incl. hjælp til det »betrængte«(!) landbrug). Motorfolket har adskillige hundrede millioner kroner liggende ubrugt — uden at man iøvrigt finder på den tanke at reducere benzinafgifterne af den grund. Lad os stille dette beløb til rådighed, så kommer disse mange millioner, som vi selv har kørt sammen, os dog tilgode alligevel. Hvis så statsbanerne giver blot 1/4 eller 1/5 af dette beløb til hjælp (nemlig det færgerne vil kunne indbringe ved salg, når de bliver overflødige), så vil der kun være ca. 1 milliard tilbage. Det er naturligvis også en rund sum. Det skulle dog ikke være vanskeligt at låne disse mange penge — også til en fordelagtig rente, men lad os være på den sikre side og regne med 4 %. Det bliver til 40 mill. kr. om året. Disse 40 mill. kr. kan vi også godt gå med til at yde af de mange benzinmillioner, der alligevel ikke bliver benyttet til deres oprindelige formål. Så er der ikke engang brug for at lægge ekstra benzin-afgifter på motorkørslen.

Men lånet skal betales tilbage, afdrages. Pengene hertil og til broens vedligeholdelse tages to steder fra. Dels fra broafgiften, den der for trafikanterne og transporten træder i stedet for færgeafgifterne. Den afrundes n e d a d til hele — evt. »runde« kronetal. Hvis man forudsætter at o g s å statsbanerne betaler en fornuftig og rimelig afgift, vil dette indbringe et årligt beløb på mellem 25 og 50 millioner kr. Hertil kommer at statsbanerne skal betale et årligt beløb svarende til personel-reduktionen, driftsudgifterne for storebæltsoverfarten, afskrivning etc., hvilket skønsmæssigt skulle kunne give omkring 10 mill. kr.

T i l r e t t e l a g t på d e n n e m å d e s k u l l e e n S t o r e b æ l t s - b r o k u n n e a f s k r i v e s på e n s n e s å r — o g d e t m å j o s i g e s a t v æ r e f i n t. 40—60 år ville endda være ganske normalt.

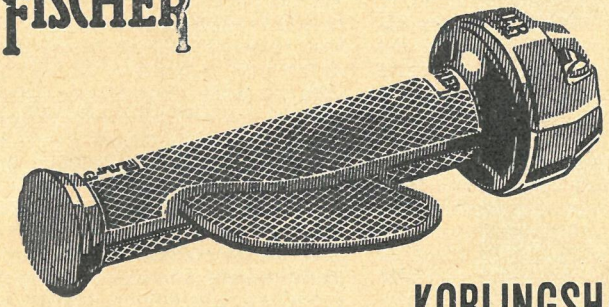
Så forfærdelig m e g e t u d e n l a n d s k m a t e r i e l b e h ø v e r m a n i k k e a t i m p o r t e r e t i l s t o r e b æ l t s b r o e n. De mange bropiller vil kunne fremstilles næsten på samlebånd — evt. både på Fyns- og Sjællands-siden. Vi har grus og sten nok her i landet og cementproduktionen er efterhånden også så rigelig, at vi vil have tilstrækkeligt af denne vare. Med en pille-produktion på begge sider af bæltet, vil denne tilmed på en udmærket måde kunne bringes i anvendelse som n ø d h j æ l p s a r b e j d e — også en yderligere tilskyndelse til snart at gå i gang med arbejdet.

Til overbygningen skal vel anvendes stål. Stål er afgjort ikke nogen dansk råvare, og indtil fornylig har stål også været en meget efterspurgt vare. Allerede nu er det dog begyndt at lysne, og forudsat vi får lov at gå en fredelig udvikling i møde — dette må vi under alle omstændigheder indrette vor tilværelse efter — vil stålpriserne falde væsentligt. Stålvalseværket i Frederiksværk har en stor kapacitet, så det er jo muligt, at man her kan få produceret de dimensioner, der vil være behov for, så også arbejdslønnen her vil kunne blive i Danmark. Til indkøb af udenlandske råvarer til broen vil der sikkert kunne opnås lån i udlandet. Til gengæld vil storebæltsbroen — direkte såvel som indirekte — uundgåeligt blive en så stor valutaindtægtskilde for Danmark, at man må have lov at regne med, at det udenlandske lån både vil kunne forrentes og afdrages gennem en sådan forøget tilgang af udenlandsk mønt.

Thi foruden sin rent trafikale betydning — der med den hastigt stigende trafikintensitet næppe kan overvurderes — vil broen få betydning som turistmæssig attraktion i en sådan grad, at dette næppe heller kan overvurderes. Folk vil komme stimende til Danmark fra hele verden, i første række naturligvis fra

STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED

FISCHER



KOBLINGSHÅNDTAG

SIKKERT — HURTIGT — BEKVEMT

Fås hos de førende forhandlere

Europa, for at opleve dette enestående brobygningsværk, der samtidig vil være et enestående monument for dansk ingeniørkunsts smukke og høje stade. En glimrende propaganda for et initiativrigt Danmark.

Generaldirektør Terkelsen for fornylig atter engang i blækhuset for at tilbagevise en påstand om at han havde udtalt, at han var en modstander af en storebæltsbro. Det havde han aldrig udtalt, påstod han.

Vi ville være uligt mere tilfreds for at få en udtalelse af ham om at han ikke er modstander af en storebæltsbro. En ringe ting er, hvad han ikke har udtalt (men måske blot tænkt) — en langt vigtigere ting er at få præciseret, hvad han virkelig er. Han er nemlig en klog mand og en stor diplomat, så han skal nok veje sine ord på en guldvægt. Men han sagde i hvert fald noget i retning af, at der ikke i en overskuelig fremtid ville blive brug for en storebæltsbro.

Dette siger dog noget om generaldirektørens stilling. Imidlertid ville det være urimeligt om en enkelt mand skulle kunne vælte så vigtige broplaner. Nogen varm tilhænger af en bro skal man aldrig gøre sig håb om at finde i generaldirektør Terkelsen. Det vil være en sorgens dag for ham den dag, da han må gå over fra at være forretningsdrivende på Storebælt til selv at være kunde. Selvom det i realiteten kun bliver et regnskabsmæssigt posteringsspørgsmål på statsregnskabet.

Der er bygget adskillige — og smukke — broer i Danmark i de senere år. Ikke en eneste af dem har været fortrudt.

Sådan skal det også nok vise sig at komme til at gå med en Storebælts-bro.

Vi mener, den må komme — og komme så snart som muligt, for trafiken kan meget snart for alvor løbe fra storebæltsfærgerne.

Glædeligt er det i hvert fald, at dog i det mindste trafikminister Jørgen Jørgensen synes at lægge en positiv indstilling til sagen for dagen.

Den dobbelt-cylindrede motorcykles sejrsgang

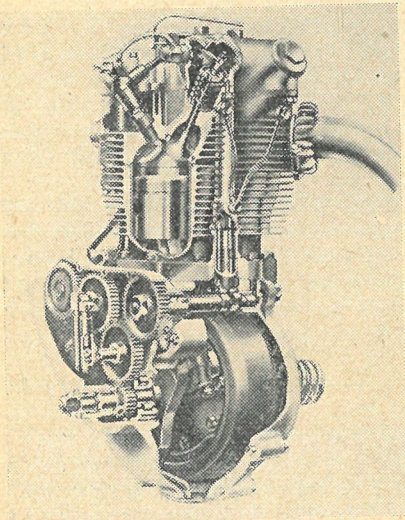
»Triumph«s triumfer med ny-konstruktion.

I årene indtil den sidste verdenskrig og de første par år efter krigens afslutning havde motorcykle-folkene vist egentlig lullet sig til ro i den faste overbevisning, at motorcyklen, som man kendte den indtil da, havde fundet sin endelige form, at der vist egentlig ikke kunne ventes meget »spræl« fra motorcykle-konstruktørernes side.

Men se om ikke motorcykle-konstruktørerne snød dem. Sagen er simpelthen den, at motorcyklen er et så nyttigt og på uendelig mange områder anvendeligt køretøj, at motorcyklefabrikanterne på ingen måde kunne få lov til at slå sig til tåls med de engang vundne laurbær og blot lade deres nye modeller fremtræde med lidt mere forcromning eller en lidt anden farve på tanken.

Der måtte mere til!

Krigen betød uomtvisteligt en kedelig afbrydelse for motorcyklekonstruktørerne og for deres bestræbelser for at frembringe virkelige nyskabninger. Men efter krigen, da materialetilgangen blev nogenlunde, blev der til gengæld taget fat for alvor. På næppe noget tidspunkt er der rundt omkring på motorcyklefabrikerne blevet arbejdet med så megen flid og ihærdighed, som netop i de sidste 5—6 år. Og vistnok ikke på noget tidspunkt er der faktisk sket så mange, så bemærkelsesværdige og så skælsættende fremskridt indenfor motorcykle-industrien, som netop i disse seneste år.



Røntgenbillede af »Triumph Tiger 100«-motoren.

Disse fremskridt vil bl. a. have til følge, at motorcyklen ikke blot vil bevare sin store stilling indenfor transportområdet, som den har i dag — og i andre lande spiller motorcyklen en betydelig større rolle end her — men motorcyklen vil også vinde adskilligt flere venner og få en langt større tilhængerskare, end tilfældet har været hidtil.

Adskillige motorcykle-mærker har siden krigen gennemgået mere end slet og ret detail-forbedringer. Vi ved alle, hvordan der arbejdes på kraft af de italienske motorcykle-konstruktører, — selv om vi ikke kender deres resultater i tilnærmelsesvis fuldt omfang. Vi ved, hvor fint Østrigs store mærke er slået igennem — og vi ved, hvordan de tyske motorcykle-fabriker ufortrødent har kastet sig ud i interessante eksperimentelle opgaver, ja, endog har bygget en verdensrekord-maskine.

Da »Triumph« fik patent på tvilling-cylinder-motoren.

Uden at gå nogen for nær, kan man vist have lov at sige, at »Triumph«-fabrikernes lancering af den 2-cylindrede »Triumph-Twin« i det tidlige forår i 1949 fik en vis skælsættende betydning for motorcykleproduktionen i det kommende 10-år — sådan at forstå for mange motorcykle-enthusiaster var det, »Triumph« her havde frembragt så indlysende og logisk rigtigt udformet, at denne form for motorcykle blev meget efterspurgt.

Den måde, »Triumph« lancerede sin ny-konstruktion på kunne heller ikke undgå at gøre et dybt og varigt indtryk.

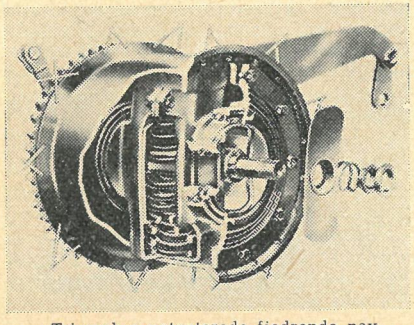
For at vise den nye 650 ccm-models

store hastighed og pålidelighed bragte fabriken tre serieproduktions-modeller til Monthlery-banen ved Paris, hvor de præsterede at køre 800 km på den ret anstrengende og krævende bane med en gennemsnitshastighed af ca. 145 km i timen, og for at vise, at der var meget mere tilovers i dem, kørte de alle tre den sidste omgang med en fart af 161—163 km i timen.

Triumph udtog sit patent på den 2-cyl. »Twin-motor« allerede i 1937, men krigen kom imellem og forhindrede dens store gennembrud. Fabrikens patentrettigheder umuliggjorde det for andre fabriker at sætte lignende modeller i produktion før i 1949.

Konstruktionen har mange fordele. Det er, som om motorcykle-konstruktørerne verden over aldrig har sluppet håbet om at fremstille en flerecylindret motorcykle med alle de fordele, der kendetegner den enkeltcylindrede motorcykle, herunder enkelthed i konstruktion, relativ lav vægt og driftssikkerhed. I mange år — hvor motorcyklekonstruktionerne gjorde store fremskridt, har den enkeltcylindrede motorcykle været den foretrukne, men det skal næppe fejle, at de flercylindrede — d. v. s. i første række de tocylindrede — i de år, der kommer, vil glide mere og mere ind i rampelyset.

Den dobbeltlcylindrede motorcykle, som den blev konstrueret af »Triumph«, har alle den 1-cylindrede motorcykles fordeles *plus* alle en 2-cylindrets. Den gunstige anbringelse af cylinderblokken betyder på een gang en bibeholdelse af den 1-cylindrede maskines kompakthed og hele heldige balanceforhold og en ens og fyldestgørende afkøling af begge cylindrene.



»Triumph«s patenterede fjedrende nav.



Samtidig er den 2-cylindrede maskines mange tiltalende egenskaber opretholdt — således jævn og rolig gang ved bykørsel og levende akcelleration.

Alt dette — og adskilligt mere — taget i betragtning, er det således næppe for meget sagt, når man vil påstå, at denne motorcykle-konstruktion blev skelsættende, at en ny æra for de flercylindrede motorcykler er oprundet.

»Triumph« har altid været en *god* motorcykle og haft et *pænt* salg. Det er dog først med frembringelsen af »Twin-modellen« den er rykket frem i første række. Det er den til gengæld også til gavns. Dens indsats i hårde motorløb og officielle institutioners anskaffelse af »Triumph«-motorcykler har naturligvis også bidraget hertil.

Tallenes tale.

Vi skal ikke her gennemgå »Triumph«s konstruktion i enkeltheder. Hertil er mærket allerede for godt kendt af alle motorcykle-interesserede — fra gade og vej såvel som fra baneløb.

Men nævnes kunne måske lige nogle officielle tal og tider fra de prøver, den på officielt hold har været underkastet.

Ved afprøvning af den *498 ccm speed-twin* blev det slået fast, at når man nærmede sig en fart af de 90 km i timen, kunne motoren ikke høres, man anede kun en fjern brummen. Den dobbelt-cylindrede camshaftede motor, som har 63 mm boring og 80 mm slaglængde og en kompression på 7:1 nåede med fast start op på sin tophastighed, der er ca. 142 km i timen på 39 sekunder; motoren gjorde da 5618 omdrejninger i minuttet. I 3. gear nåede den op på 135 km/t. på 26 sekunder (ved 6435 omdr./min.) og i 2. gear op på 100 km/t. på 12⅕ sek. ved 6958 omdr./min.

MOTORBLADET har tidligere omtalt den store begivenhed det var, da »*Triumph-Tordenfuglen*« fik vinger, d. v. s., da man drog til Monthlery-banen ved Paris med de tre serie-modeller af den *650 ccm* »*Twin*«, og der kørte 800 km med 145 km i gennemsnit. Rytterne påstod bagefter at det sværeste havde næsten været at holde igen på farten, sådan som der blev signaliseret fra depotet. At det er rigtigt viser slutrunden på over 160 km/t. Alle maskinerne gjorde bagefter et ubesværet indtryk og havde vist sig helt olietætte. End ikke udblæsningsrørene var misfarvede som følge af overhedning. I store træk er denne maskine identisk med »Speed-twin«'en, men naturligvis betyder de 650 ccm, der er i stand til at yde 34 bhk. betydelig forøget kraftreserve og større akcelleration.

Ved mere almindelige, officielle, vejprøver er hastigheder på 168 km/t. blevet registreret. Med sine 2 × 71 mm × 82 mm har denne maskine en marchhastighed på hinsides de 150 km/t., hvilket vel kun har akademisk interesse — men det er dog rart at vide, at reserven er tilstede.

Ved efterstående opremsning gælder tallene i parantes for køretøjet forsynet med en Watsonia sidevogn.

Dens tophastigheder (målt over flere forsøg i begge retninger) var:

1. gear 72 km./t. (57 km./t. m. sidevogn)
2. gear 98 km./t. (82 km./t.)
3. gear 145 km./t. (112 km./t.)
4. gear 156 km./t. (117 km./t.)

Også dens akcelleration er — som man kunne vente det — formidabel. I 1. gear fløj den på 2,5 sekunder fra 15 km op på 50 km (sidevogn 3,5 sek.). I 2. gear var den 4,3 sek. (5,5 sek.) om det, fra 30-65 km/t. brugte den 3,2 s. (5 sek.) og fra 50 km/t til 80 km/t brugte den henholdsvis 3,4 sek. (og 5,2 sek.). I 3. gear brugte den 6,8 sek. (og 9,7 sek.) til at akcellere op fra 15 til 50 km/t, mens den kun brugte 5,4 sek. (og 7,4 sek.) til at nå fra 30 km/t op på 65 km/t og fra 50 til 80 km/t 4,8 (7,5 sek.) — mens den i 4. gear brugte 6,4 (12,5 sek.) til det.

For den senest introducerede »*Triumph Tiger 100*« foreligger der disse tal, der i virkeligheden ligger meget tæt op ad »Tordenfuglen«s — måske skyldes det, at den 498 ccm dobbelt-cylindrede motor med 63 mm boring og 80 mm slaglængde har en kompression på 7,6:1.

Tophastighed i 4. gear (ved 6100 omdr./min.) 154 km/t — som blev nået på 39 sek. I 3. gear var tophastigheden 138 km/t (ved 6,500 omdr./min.) — en hastighed, der blev nået på 24 sekunder (m. fl. s.) og i 2. gear (med 7,000 omdr./min.) nåedes tophastigheden 104 km/t på kun 10 sek.

Til denne hurtige maskine kan der

leveres en »racer-kuffert«, så man nemt kan trimme maskinen til virkeligt race. På Isle of Man så man i år, hvor fortrinligt en sådan racer-kuffert kan forandre denne hurtige landevejsmaskine til en endnu langt hurtigere racermaskine. En meget praktisk og nyttig foranstaltning — og en fortrinlig idé.

Af »Triumph«s vinderliste har vi foretaget dette udpluk:

Vinder af Danmarksmesterskabet på bane (Johannes Mygind) 1951, Triumph Tiger 100.

Vinder af Danmarksmesterskabet i trial 1951—52, Eivind Hansen, Triumph Trophy.

Vinder af Danmarksmesterskabet i trial 1951—52, sidevogn, Egon & Villy Walther, Triumph Tiger 100.

Vinder af Standard klassen »Elektrollöbet« 1951, Alfred Larsen, Triumph Tiger 100.

Vinder af Jyske mesterskaber 1951 Ernst Österlund, Triumph Tiger 100.

Nr. 6 ved Trophée de Monaco (Monaco Löbet 1952), privatkøreren Poul Bøgehøj, Odense, Triumph Trophy. Bedste danske placering i mange år i solo 500 cc klassen. I konkurrence med mange fabrikskørere.

Vinder af guldmedaillen og vindende nationalhold i Internationale 6 dages løb 1951 i Italien, 4 Triumph Trophy.

Vinder af Djurgårdsløbet 1952, 500 cc klassen.

Vinder af June-løbet i Sverige i 500 cc klassen.

Mere hæder og hyldest til Duke

Den fænomenale Norton-rytter, Geoff Duke, der sidste år foruden verdensmesterskabstitlen også vandt belønning, hæder og anerkendelse som Englands fineste sportsmand, har nu yderligere modtaget en meget fornem og yderst sjælden officiel tilkendegivelse af, hvor højt man påskønner hans indsats, idet han er blevet tildelt »Segrave Trophy«.

Den komité, som foretager uddelingen af denne hædersgave, som første gang blev uddelt i 1930, består af de højeste sammenslutninger indenfor en-



hver form for motordreven trafik, til lands, til vands og i luften, foruden af den engelske dagbladudgiversammenslutning.

Belønningen blev indstiftet til minde om den afdøde sir Henry Segrave. Duke er den første motorcyklist, som har fået denne belønning, som tildeles den mand, der indenfor et kalenderår har gjort mest for over for den øvrige verden, at befæste og udbygge Englands prestige.

Påskønnelsen er af en så sjælden art, at den ikke har været uddelt de to foregående år — og blandt dem, der er blevet betænkt med den, findes f. eks. en af pionererne indenfor langdistanceflyvningen, sir Charles Kingsford Smith, sir Malcolm Campbell og Geoffrey de Havilland, der mødte døden i et forsøg på med en flyvemaskine at overstige lydens hastighed.

Selv mistede den mand, der gav navn til hædersprisen, sir Henry Segrave, livet under træning til et forsøg på at erobre verdensrekorden for motorbåde.

— — Efter al den virak, der fra de højeste steder øses over motorcyklerytteren Duke, kan det næppe vare længe, før han ophøjes i adelsstanden.

Rart at erfare, at motorcyklisters indsats i hvert fald nogle steder vurderes efter fortjeneste.

Frigivelsen af lastbil-importen har fordoblet indførslen

Bevillingsudstedelsen firedoblet i årets første halvdel.

Med spænding har man vist imødeset, hvor stor betydning for importen af lastbiler den frie indførsel af lastbiler over 3 tons ville komme til at betyde.

Helt nøjagtigt kan det vel ikke opgøres endnu, dertil kræves faktisk tallene for nyindregistreringer, men de slæber langt bagefter og har vel iøvrigt ikke den for en sådan statistik nødvendige tons-inddeling.

Men et ganske godt billede kan man dog alligevel danne sig af det behov, der har været for lastbilerne i det danske produktions-apparat.

MOTORBLADET har forsøgt at opstille en beregning.

Det kan i denne forbindelse anføres, at der i første halvdel af 1951 blev givet importbevilling til last- og varebiler for tilsammen 18,6 mill. kr. Men i første halvdel i år blev der alene givet importbevilling til vare- og små lastbiler under 3 tons på tilsammen 11 mill. kr., mens der blev udstedt bevillinger på friliste-gruppen, d. v. s. lastbiler *over* 3 tons, herunder også til rutebiler og busser, på ikke mindre end 71,5 mill. kr.

Med andre ord: vare- og lastbilgrupperne, der sidste år fik tildelt bevillinger til et beløb af 18,6 mill. kr. i de første seks måneder, har i samme tidsrum i år fået for ikke mindre end 82,5 mill. kr. — eller langt over det firedobbelte.

Visse faktorer spiller dog ind i den endelige beregning. Der er således sket ikke ubetydelige prisstigninger mellem de to perioder (så det var i yderste øjeblik lastbilimporten blev givet fri) — men en vis reeksport har der også fundet sted. I første halvdel af 1951 lå denne på 4—5 mill. kr. og i dette års første halvdel på 6—7 mill. kr.

Endelig — og det er måske den væsentligste faktor — er bevillingsudstedelse jo ingenlunde identisk med den faktisk stedfundne import. Det er *muligt*, der søges noget mere valuta, end der bliver brug for, fordi lastbiler stadig i udstrakt grad er noget af en *mangelvare* — der er efterspørgsel efter lastbiler fra alle egne af verden.

Men her kan statistiken over den faktisk stedfundne import hjælpe os. Foreløbig har man kun opgørelsen for de første fem måneder i år at holde sig til, men den giver en ganske god retningslinje. Det viser sig nemlig iflg. den, at mens der i de første fem måneder i 1951 blev indført for godt 32½ mill. kr. indenfor de kategorier, vi har beskæftiget os med, så beløb importen i dette års første fem måneder sig til lige ved 60 mill. kr. Altså praktisk talt en fordobling.

Så meget har liberaliseringen af lastbil-importen altså betydet.

Over dobbelt så mange indkøbstilladelser til biler i årets første halvdel

Ca. 33 pct. flere ansøgninger — men 120 pct. flere indkøbstilladelser.

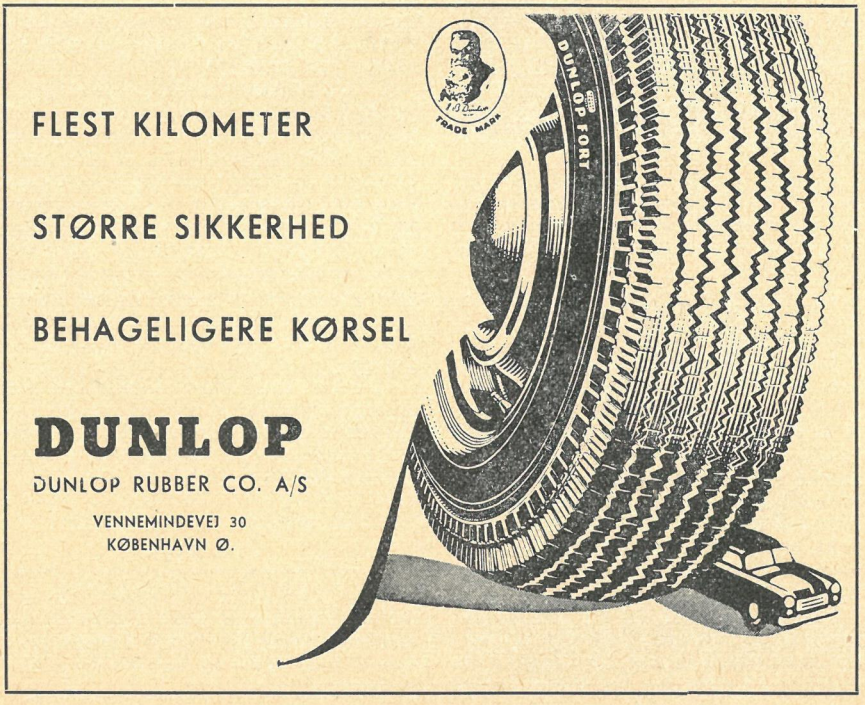
Selv om der i første halvdel af indeværende år er givet dobbelt så mange indkøbstilladelser til nye personbiler som i første halv del af 1951, er behovet for nye biler stadig lige usvækket til stede.

Af en opgørelse foretaget efter forløbet af første halvdel af 1952 viser det sig, at der er indkommet ikke færre end 20.861 ansøgninger om indkøbstilladelser til nye personbiler, medens tallet for samme tidsrum i 1951 »kun« udgjorde 15.833. Det er i realiteten en stigning på ca. 32 %. Glædeligvis er antallet af bevilgede ansøgninger vokset langt stærkere, nemlig fra 1.618 indkøbstilladelser i første halvdel af 1951 til 3.564 indkøbstilladelser i første halvdel i år — en stigning på ca. 120 %.

Også for ansøgninger til indkøb af motorcykler gør de samme tendenser sig gældende.

Ansøgningernes antal i første halvdel i år var lige ved 10,000 — det nøjagtige tal er 9,966, hvilket svarer til en procentvis stigning på 21. Medens de bevilgede indkøbstilladelser i sidste års første halvdel androg 561, nåede man i første halvdel i år op på 1,070, en stigning på 90 pct.

Det viser sig således, at stigningen for motorcyklernes vedkommende stadig ligger et godt stykke bag efter antallet for personbilerne, hvilket kan synes lidt mærkeligt i betragtning af det mindre valutaforbrug, der medgår til anskaffelse af en motorcykle.



TO ÅRS „LIVSFORSIKRING" PÅ NYT BATTERI

En Lucas-Service, der vil blive indført herhjemme, såsnart varedirektoratet tillader det.

I den senere tid har man i de engelske motorblades annoncer for *Lucas*-batterier kunnet læse, at Lucas yder fulde to års »livsforsikring« på enhver af fabrikens akkumulatorer. Sådan at forstå, at ethvert batteri, der inden udløbet af forsikringsperioden ikke er i stand til at udfylde den funktion i det moderne motorkøretøj, som det er bestemt til, tages tilbage af Lucas — eller en af Lucas' tusinder af forhandlere og servicestationer — der installerer et nyt batteri med fradrag af det fulde beløb, som det svigtende batteri mangler i at have udtjent 24-månederperioden. Med andre ord: *For hver måned* et Lucas-batteri mangler i at have tjent de fulde to år, får man godtgjort $^1/_{24}$ af det beløb, man i sin tid gav for det.

Jeg kan ikke se andet, end at enhver motorkører må betragte en sådan gestus som et af de fineste eksempler på begrebet *service*, et ord, der altfor længe har været betragtet som halvvejs uartigt, skønt det dog i virkeligheden fra starten var så intimt knyttet netop til motorkørslen og — måske også derfor — har sit udspring i U.S.A., motorkørslens land fremfor noget.

Nu ser vi altså et fornemt gammelt engelsk firma genoplive service-begrebet på en måde, der ikke kan undgå at virke så ovenud tiltalende på enhver motorkørende.

Af flere årsager, blandt hvilke jeg blot skal tillade mig at fremhæve et par stykker.

For det første viser en sådan gestus, som en to-års forsikring af denne art vil blive anset for at være, at her har vi et firma, der kender den virkelige værdi og ydeevne af det produkt, man sender på markedet. Man står med sin garanti inde for, at der minimalt vil være en så lang levetid for det produkt, man tilbyder brugeren til en — iøvrigt konkurrencedygtig — en gang fastsat pris.

For det andet er det for den motorkørende af prisværdig stor værdi nøjagtigt at kunne fastslå, hvor store hans udgifter vil være for det størst mulige antal af de dele, der slides ned på et motorkøretøj og skal udskiftes. Det er ikke på så forfærdelig mange områder, man kan opstille og forudberegne sine udgifter. Men for Lucas-batterier kan man altså. Den årlige udgift vil maksimalt udgøre halvdelen af anskaffelsesprisen. Det er meget betryggende.

Og betryggende er det navnligt i en tid, hvor der er så mange udgiftsmæssige usikkerheds-faktorer forbundet med at holde motorkøretøj. Forsikringspræmierne er efterhånden røget skyhøjt op, dyrere og dyrere bliver det næsten for hver gang man er nødt til at komme på værkstedet med sit køretøj (og det første er selvfølgelig en følge af det sidste) — den årlige skat har en uhyggelig tendens til at fordobles. Råvarepriserne i udlandet, reservedelspriserne og arbejdslønninger er — tildels meget stærkt — svingende faktorer, som i mange år desværre har haft en tilbøjelighed til at svinge *den forkerte vej*.

Vi kan sikkert alle være enige om, at jo flere lignende garanti-områder, motorkøretøjet kan blive dækket af, des bedre ville det være. Det er altid rart at kunne opstille et udgiftsbudget, som man med sikkerhed ved vil kunne holde. Det er altid en betryggelse at vide, at en fabrikant garanterer — med sit navn og sin pengepung — for, at hans frembringelser *minimalt* vil have så og så lang en levetid eller kunne præstere den eller den — nærmere angivne — ydelse.

Det kan være uhyre vanskeligt, det er klart, men netop med så megen desto større glæde hilser man de pionerer velkommen, der er i stand til at yde en sådan værdifuld service.

En samtale med grosserer Poul Ketner.

Lucas' generalrepræsentant i Danmark er firmaet *Axel Ketner*, hvis indehaver, grosserer *Poul Ketner*, er en moderne indstillet ung forretningsmand, fuldt og helt indlevet med begrebet *service*.

MOTORBLADET har spurgt grosserer Ketner, hvordan det ligger med mulighederne for at indføre en lignende forsikrings-ordning for akkumulatorerne her i Danmark — og hvilken risiko fabriken i England hidtil mener at have konstateret ved at opretholde en sådan garanti-forpligtelse.

— Vi har undersøgt alle muligheder for at få gennemført den samme to-års forsikring for vore batterier i Danmark, oplyser grosserer Ketner, men den meget begrænsede valutatildeling på batterier fra England udelukker lige i øjeblikket vort brændende ønske om at gennemføre ordningen for det danske marked.

— Hvilken risiko løber nu Lucas ved at tilbyde en to-års garanti?

— Erfaringerne viser, at skønsmæssigt får næppe 10 % af de motorkørende brug for at reklamere over deres batterier — og heraf skyldes endda størstedelen mindre blid behandling eller direkte vanrøgt af batterierne. Men da disse ikke kan skilles ud fra de tilfælde hvor der *kan* være tale om virkelig berettiget klage, må Lucas acceptere også disse reklamationer. Nu repræsenterer de gamle batterier, som Lucas på den måde får tilbage, heller ikke nogen helt lille bagatel i værdi. I dag — med den nugældende blypris — er de vel ca. 10—12 % af bruttoprisen værd, d. v. s., at et batteri, der har kostet 200 kr. er ca. 25 kr. værd som råmateriale for os.

Følgelig må Lucas have lov at regne med, at den udmærkede forsikringsordning ikke betyder nogen økonomisk belastning af større rækkevidde — i hvert fald ikke større, end at man regner med, at den udlignes gennem den fortræffelige good-will, fabriken opnår ved at yde en sådan to-års garanti.

Motorkørslen spares for millionbeløb.

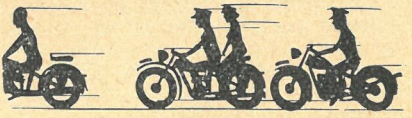
Iøvrigt lægges der ganske megen vægt på, at ingen motorkørende må have ventetid eller forsinkelser af betydning som følge af brist eller skader ved det elektriske system, derfor har vi også etableret den såkaldte B-90-ordning, hvor vi for et rimeligt og overkommeligt beløb foretager ombytning af det elektriske systems forskelligt arbejdende dele, f. eks. strømfordeleren, således at de motorkørende ikke behøver at regne med »liggedage« eller anden form for afsavn for deres motorkøretøj.

Vi, der har ansvaret for det elektriske system, sætter en ære i at holde motorkørslen i gang med færrest mulige afbrydelser. Og det er vel egentlig en ganske prisværdig bestræbelse.

Et eksempel herpå har vi f. eks. med den service, vi nu yder for de store motorkøretøjer med dieselpumper. Vi har hjemkøbt dieselpumper, så vi kan udlåne pumper til praktisk talt ethvert køretøj. Og da det er store og meget dyre køretøjer, der bruger dieselpumper, køretøjer, hvis »liggedage« betyder meget store beløb for deres ejere, sparer vi ved denne service disse vognes ejere for millionbeløb årligt.

Forside-billedet viser Monaco-køreren *Hardy Hirsborg*, »Tornax« 175 ccm. passere over snegrænsen ved det 2326 m høje *Col de la Cayolle*.

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.

For 125,000 kr. batterier om året fra England — Der skal bruges for 2—3 mill. kr.

— En overgang, fortsætter hr. Ketner, var batterier på friliste, men daværende handelsminister J. O. Krag, fandt ud af, at her var et område, hvor der kunne spares valuta. De blev altså sat på bunden liste, og nu bevilges der kun 125.000 kr. til indkøb af engelske batterier om året. I virkeligheden skulle der bruges for 2—3 mill. kr. (stationære batterier og traktorbatterier iberegnet).

Der er i dag mindst 60.000 engelske biler og motorcykler og 20.000 engelske traktorer i Danmark, der bruger Lucas. Disse 80.000 enheder skulle alene bruge 40.000 batterier om året.

Det er nu lykkedes os at få andel i en import af blyplader og at få en bevilling på Lucas-akkumulatorkasser, så vi har kunnet indrette en hel lille akkumulator-samlefabrik, ganske vist i beskedent omfang. Men den sætter os dog i stand til at levere 15—20 % af de Lucas-batterier, der faktisk er brug for. Det kan synes utilfredsstillende — og det er det i høj grad også, men det er det bedste, vi kan nå frem til med de nuværende importrestriktioner.

Denne samlevirksomhed har vi iøvrigt suppleret op med fabrikationen af vore egne KETAX batterier, der i størst mulig udstrækning er bygget op på samme måde som originale Lucas-batterier og fortrinsvis ved anvendelse af samme råmaterialer, bl. a. rigtige canadiske cedertræs-separatorer. På denne måde kan vi altså klare den resterende efterspørgsel.

Men naturligvis ser vi hen til den dag, da vi frit kan importere, hvad der svarer til det naturlige behov. For da vil vi samtidig kunne gennemføre den samme to-års forsikrings-ordning, sådan som den er indført i de lande, hvor importforhold og toldsatser overhovedet tillader det. *Car.*

Sikkerhedskoblingen

Flere interesserede har været i forbindelse med os for at få adressen på forhandleren af *Fischers koblingshåndtag*, der var omtalt i julinummeret.

Vi skal i den anledning oplyse, at importørerne er *A/S Brdr. P. & M. Klee*, Krystalgade 3, Kbhvn. K.

De svenske knallerter stoppes ved grænsen

I Sverige er man i denne tid en lille smule fornærmet over, at de svenske knallert-cyklister ikke uden videre kan slippe over grænserne til Danmark, Norge og Finland, fordi deres køretøjer i disse lande ikke henregnes under cykler, men under motorcykler, og derfor kræver indregistrering og toldcertifikater.

Det svenske cykleforbund har rettet en henvendelse til myndighederne i de respektive lande, såvel som til den internationale turistorganisation, men det er næppe sandsynligt, at en sådan henvendelse vil hjælpe noget.

De svenske knallert-kørere vil naturligvis helst have det sådan som det er i Frankrig, at det hele er frit. Men den nationale frihed rækker dog ikke længere end til grænserne. De to lande ligger nu som et par fristende øer for Europas øvrige knallert-kørere. I Holland, Belgien og Italien er friheden for knallert-kørsel forholdsvis stor, men både Tyskland, Schweiz og England har stillet sig på samme linie som bl. a. Danmark og Norge.

Knallerternes popularitet stiger dog stadigt. I Frankrig findes der 300.000 af dem, i Belgien 150.000 og i Holland 100.000.

Den blodige statistik

I juni måned 1952 ser ulykkesstatistikken for hele landet således ud:

	dræbte	*tilskadekomne*	*ialt*
Bilister	2	44	46
Motorcyklister	5	110	115
Førere af cykler med hjælpemotor	1	15	16
Cyklister	16	352	368
Fodgængere	11	108	119
Andre	7	106	113
	42	735	777
I juni 1951 var tallene:	34	871	905
For årets første 6 måneder ser tallene således ud:	173	3.918	4.091

I årets første 6 måneder har ialt 39 børn i alderen mellem 2 og 11 år mistet livet ved færdselsulykker.

I juni måned blev 11 børn trafikkens ofre

Hvad ville verden have været uden - - -?

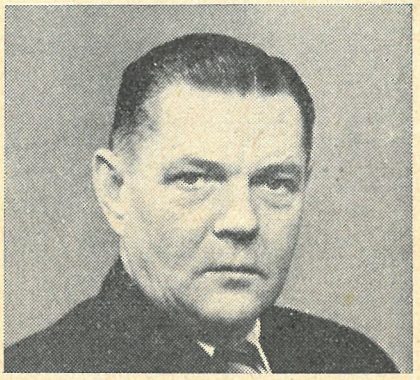
Et dagblad i Brisbane, Australien, angreb for nylig den afdøde Henry Ford, idet man påstod, at hans efterladte formue på ca. 100 millioner dollars var den pris, arbejderne måtte betale for et job hos en kapitalistisk arbejdsgiver.

Denne udtalelse fik omgående en Fordarbejder til at reagere, idet han skrev: Såvidt jeg kan regne ud bliver dette kæmpebeløb, der er tjent ind på 50 år, kun til 4 pence pr. arbejder om dagen. Jeg kan ikke se, at det er en urimelig fortjeneste, især da vi må huske på, at havde Henry Ford ikke eksisteret, havde vi ikke haft vore gode job i dag. Som Fordmand må jeg måske også have lov at spørge: Hvad ville verden have været i dag uden alle de biler, vi har lavet? —

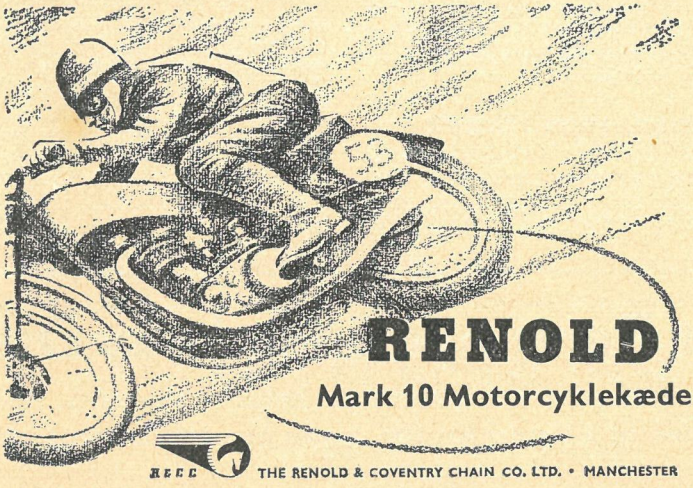
I sandhedens interesse skal der hertil kun føjes: Størstedelen af Henry Fords formue blev testamenteret til Ford Fonden — verdens største private velgørende institution.

KILOMETERSTENE

Mandag den 18. august fylder formanden for Køge Sports Motorklub, fabrikmester *Hans Pedersen*, 50 år.



Vi benytter lejligheden til at ønske ham tillykke med det runde hjørne og til at takke ham for det store arbejde, han har gjort for klubben. Vi ved, at



Eneforhandler:

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

når Hans Pedersen har påtaget sig et stykke arbejde for medlemmerne, så bliver det gjort fuldtud, og det tyder jo også på at andre end netop vor klub har haft øje for Hans Pedersens interesse for motorsporten, da han valgtes til formand for Sjællands Motor Union og dermed ind i bestyrelsen for Danmarks Motor Union.

En anden hobby, som Hans Pedersen har, er fotografering. Han er en meget dygtig amatørfotograf, der har haft billeder udstillet mange steder, og hvis disse to ting driller for meget, kan man altid træffe ham med fiskestangen et sted ved Tryggevælde å, hvor han sidder og spekulerer over problemerne.

Vi slutter med at ønske, at vi i endnu mange år må kunne drage nytte af Hans Pedersens arbejdskraft til gavn for motorsporten.

Menig, Køge.

SLAGGEKROGEN:

Karantæne året ud.

Lennart Carlström, Vargarna, har fået karantæne året ud, fordi han ikke stillede op til VM i Visby, hvortil han havde kvalificeret sig. Han havde sendt afbud i god tid og henvist til at tage en reserve. Karantænen vedrører dog kun speedway.

Dan Forsberg-sukces i England.

Da Dan Forsberg forleden kørte ind på New Cross-speedwaybanen i England vandt han fem sejre i seks starter. Så man forstår, han gjorde et godt indtryk.

Svenskere til Australien.

Jack Parker er ude om at samle et skandinavisk speedway-hold til kørsel i Australien. Foreløbig har Dan Forsberg akcepteret, men han er også ude efter bl. a. Olle Nygren og Basse Hveem.

Engelsk protektionisme.

Den engelske speedway-rytter-sammenslutning har nu gjort alvor af at lukke for svenskernes deltagelse i ligakørslen. »Der findes engelske ryttere«, svarer de de noget forundrede arrangører, som gerne vil have det friske islæt, som de svenske ryttere er. Det er først og fremmest Bosse Andersson, som bliver ramt af englændernes konkurrence-frygt. Han skulle have været til New Cross, som også havde været ude efter Sune Karlsson og Rune Sörmander (sidstnævnte har iøvrigt været syg), som dog fra Svemo har fået at vide, at de ikke skal tænke på at starte for noget engelsk hold, sålænge verdensmesterskaberne ikke er afviklet.

Svensk verdensmester i speedway.

Olle Nygren, svensk motorsports enfant terrible, evnerig og talentfuld både som speedway-rytter, TT-, motocross- og pålideligheds-kører, er — midt i sin styrtende travlhed som allehånds-rytter — ved at genfinde sin personlige, psykiske balance. Han får det gode råd af motorsports-enthusiaster, at han skal holde op med sin alsidighed og udelukkende hellige sig speedway. Bl. a. med den begrundelse, at han hverken kan blive verdensmester i TT., moto-cross eller pålidelighedsløb — men at *han kan blive det i speedway!*

Et Parti nye Speedway Dæk

23 × 2,75 og 22 × 2,75 med Slanger sælges til **Spotspris.** Fordæk, Bagdæk og 2 Slanger **Kr. 100.** Sendes over hele Landet pr. Efterkrav.

Motorfirmaet **Hardy Hirsborg,**
Peter Bangsvej 179, København
Damsø 7810 — 2675

SPORTEN UDE

F. I. M.s internationale rally

Følgende kørere deltog i *F. I. M.s rally 1952*, der — som bekendt — gik til Madrid i år:

Søren Sonne, Søborg og Omegns MK. (Ariel),

Kurt Verner Sørensen, Køge Sports MK (Triumph),

Arne Leo Christensen, Korsør-Slagelse MK. (A.J.S.), og

Thorvald Thomsen, Aarhus Motor Klub (Triumph),

— de tre førstnævnte med passagerer.

Endnu da »Motorbladet« går i trykken, ved man ikke, hvilke resultater de har opnået.

Sv. Aa. Sørensen nr. 2 i Hedemora - i 350 ccm.-klassen

I week-end'en 12.—13. juli kørtes i Hedemora på en næsten ideel bane et veltilrettelagt landevejs-hastighedsløb med svensk-norsk-finsk-engelsk-tysk deltagelse.

For arrangørerne blev stævnet — trods en i øjeblikket meget stor afgift — en indtægt på ca. 100,000 (svenske) kroner. Fra svensk side vil der blive arbejdet henimod at gøre dette løb til et permanent arrangement, således at dets resultater evt. kan komme til at tælle med i verdensmesterskabsberegningerne.

Løbets oplevelse var så afgjort australieren (Thomas) *Ken*(rick) *Kavanagh*, som anses for en af verdens 10 bedste TT-ryttere. Rent sportsligt fik *svenskerne* det ud af det, at de mente at finde ud af, at med en 1. klasses motorcykle skulle Kuno Johansson kunne blive en af verdens 10 bedste i TT. Nå, ja — — hvis og hvis. I 350 ccm-klassen sloges han indtil 22. omgang med Sv. Aa. Sørensen om 2.-pladsen. Så gjorde en knust ventil ham skakmat. På det seneste havde danskeren dog mest været foran. Han fik en fin 2.-plads i mål, en baneomgang foran finnen Ginman og nordmanden Leif Andreassen. Thor Kavanaghs vindertid for de 25 omgange blev 1,22,55,1. Hans hurtigste baneomgang var på 3,11,2, svarende til 136,8 km/t.

I 500 ccm-klassen — 30 omgange — blev hans tid 1,31,14,1 og hurtigste baneomgang 2,54,1, svarende til en gennemsnitsfart på 151,24 km/t. De tre næste i mål var her svenskerne Kuno Johansson, Olle Nygren (1 omgang efter) og Sune Bergström (2 omgange efter). Her var Sv. Aa. Sørensen ret langsomt kørende.

I senior 500 ccm-klassen over 10 omgange var de *10* første i mål Triumph-ryttere — og ligeså de *tre* første i juniorklassen 500 ccm, der også gik over 10 omgange. Hurtigste omgangstid var i de to klasser henholdsvis 138 og 135 km/t.

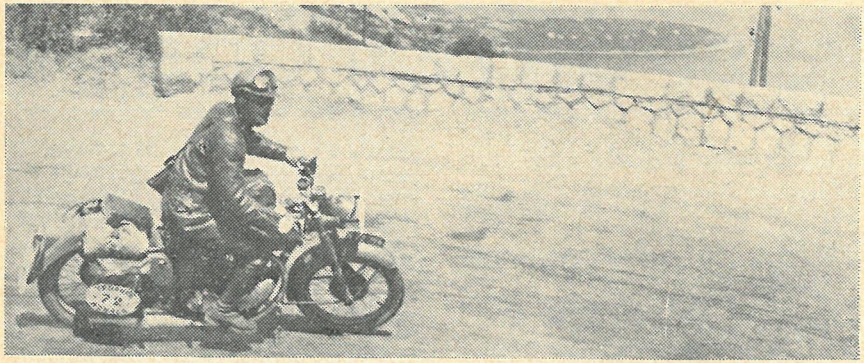
For de danske tilskuere vil navnlig Kavanaghs lette, elegante, ubesværede og meget rutinebetonede kørsel blive husket.

Tag til **MOTO-CROSS**

i Vinderød ved Frederiksværk

Søndag den 31. august kl. 14^{30}

FEEDERIKSBORG AMTS MOTORKLUB



Skjold Petersen i et sving på en af »Corniche'erne« — de tre tildels parallelt løbende franske bjergveje højt over middelhavskysten.

De syv danskere i det 3. internationale Monaco Trophée

Skjold Petersen fortæller om det krævende løb.

I det 3. *Trophée Internationale Motorcycliste Monaco*, 4.—5.—6. juli, startede følgende syv danske kørere fra Amsterdam: *Hardy Hirsborg*, 175 ccm. »Tornax«, med start-nr. 50 (den første startende af de 23, der havde Amsterdam som udgangspunkt), *Ernst Andersen*, 125 ccm. »Puch«, nr. 53 — og følgende på 250 ccm. »Puch«: *Morian Hansen*, nr. 56, *Reinhold Ravn*, nr. 57, *Erhardt Fisker*, nr. 58, og *Kiehn Berthelsen*, nr. 59 — samt *Skjold Petersen*, nr. 72, 350 ccm. »Matchless«.

Danske motorsportsfolk har allerede smukke traditioner at se tilbage til i den slags lange landevejsløb. På denne specielle distance kan *Skjold Petersen* især henvise til en pionerindsats. Derfor har *Motorbladet* da også bedt ham fortælle lidt om sine indtryk fra denne anstrengende og oplevelsesrige konkurrence.

Starten i Amsterdam foregik i forrygende torden og regn, beretter Skjold Petersen. De første på de små maskiner startede om natten kl. 1, deriblandt *Hardy Hirsborg* på »*Tornax*« *175 cc*. Han fik for resten ret hurtig en »tur«, idet han skulle passere en af de interimistiske træbroer, skred hans maskine ud på de våde planker — det gav et bøjet styr, en øm arm og et gulblåt bryst, men det var billigt sluppet.

Starterne gik med mellemrum hele natten. Selv startede jeg som næstsidste kl. 5:26.

... Løbet var igang og op på formiddagen kom solen og det gode vejr tilbage og allerede i Luxembourg, efter 379 km kørsel havde vi kontakt både med kørere fra den lille klasse og også det danske *Puch*-hold. I denne by gik den første danske kører ud, det var *Ernst Andersen* på Puch 125 ccm — hans øjne var lukket og betændte, han havde brugt forkerte briller.

Hele turen fra Amsterdam til Grenoble foregik på fine veje og frembød ingen større dramatik.

Bjergkørsel i TT-stil.

Resten af turen, de 428 km, stiller derimod store krav både til kører og maskine, og her køres til tider i ren TT-stil for at nå frem i tide. Vejene er smalle, ingen sigt er der frem i kurverne; gennem de små alpebyer bliver farten ikke sat ned, og er mange gange over 100 km i timen, men alpebeboerne ved besked, de holder sig inden døre eller går godt ind til siden. — Trods al forsigtighed fra beboernes side kan der alligevel komme noget i vejen, og man må da op på fortovet under parasollerne for at klare frisag.

Punkteringer sker ofte på de dårlige bjergveje og min luftflaske var i aktivitet tre gange for at hjælpe kammerater, der var punkteret.

Selv fik jeg strafpoint fordi jeg kørte tør for benzin, og uden benzin kan selv en »Matchless« ikke køre. — Det for-

sinkede mig 17 minutter, hvoraf jeg kørte de 9 minutter ind. Jeg var således 8 min. forsinket ved mål — godt ærgelig, når man har kørt 1500 km pointsfri. Der skal ikke meget til, før man er slået ud.

Sympatisk hollandsk vinder.

Vinderen af løbet blev hollænderen *Priem Rozenberg* på *500 ccm. BSA.* Han havde ærligt fortjent vinderpladsen, han er en frisk fyr med en maskine, der var fint udstyret. Rozenberg er også en fremragende *seksdageskører,* han viste mig sit flotte cigaretetui fra sidste italienske seksdagesløb. Iøvrigt var alle hollænderne nogle flinke kammerater, som aldrig var bange for at række en hjælpende hånd, hvor det behøvedes.

Den hollandske motororganisation er meget fremragende og viser dette løb en aldeles storartet interesse — således sendes der en bil med sprogkyndige folk med til ledsagelse, som al tid er parat til at hjælpe til om nødvendig — ligesom de sørger for, at hele arrangementet i Monaco er i orden — oversætter propositioner, instruktioner og forholdsregler fra fransk til hollandsk o. s. v. Resultat fik de jo også ud af det, idet sejren gik til Holland.

Nr. 2 i løbet blev den fantastisk hurtige tysker *Georg Goppert* på »*Victoria*« 250 cc.

Af danskerne blev *Kiehn Berthelsen* på Puch nr. 3 i 250 cc-klassen og *Paul Bøgehøj* på »*Triumph*« blev nr. 6 i løbet.

Repliker fra løbet.

Et par repliker fra løbet:

»*Morian*«, skal du ikke have noget at spise?



»Morian« Hansen, Kiehn Berthelsen og Erh. Fisker med deres »Puch«er på Rådhuspladsen i København efter hjemkomsten.

Nej, jeg spiser ikke, når jeg arbejder . . .

En lang arbejdstid, han kørte ca. 36 timer.

Iøvrigt sagde »Morian«, at man bare kunne prøve at kalde det for et turistløb derhjemme, så skal jeg fortælle dem noget andet — man kan ligeså godt køre TTløb.

Det var også hårdt i år, varmen var frygtelig — det føltes som en kæmpeblæselampe blev rettet mod en i bjergene. Men det for mig mest irriterende er dog, at når man er færdig og skal hjem ,så har man 2500 km at køre.

NSU

Byder Dem på virkelige fordele

— svarende til tidens krav

fra 98 cc til 500 cc

Priser fra **1620.-** til **5700.-**

Kør bedre på N. S. U. fra

SKJOLD PETERSEN Vodroffsvej 56 . Nora 3410

Pointsfordelingen i kampen om verdensmesterskaberne i 1952's landevejs-race

Der hersker stor spænding i internationale motorsports-kredse om det endelige resultat af verdensmesterskabet i landevejsløb. For at kunne etablere et mesterskab må der mindst være tre løb for hver klasse. Hvis der *kun* er de tre løb, da tæller de alle med i beregningen. Hvis der er fra fire til syv løb, tæller kun de fire bedste for hver rytter; hvis der er otte, tæller kun de fem. Hvis et løb skal kunne tælle med, må det mønstre mindst seks startende ryttere. Vinderen får 8 points, nr. 2 får 6, nr. 3 får 4, og derefter 2 og 1. For mærkerne gælder samme pointsberegning som for rytterne.

Efter at halvdelen af de til verdensmesterskaberne tællende løb er kørt — det belgiske Grand Prix er det sidste, der er medregnet her — er pointsstillingen som følger:

I *125 ccm-klassen* har *C. C. Sandford* 16 points, og *C. Ubbiali* 12, og »*M.V.*« har 16 points, »Mondial 12 points.

I *250 ccm-klassen* har *Fergus Anderson* og *E. Lorenzetti* hver 20 points, *Graham* og *Ruffi* hver 7. Af maskinerne har »Guzzi« hele 24 points, »Velocette« 5, »Benelli« 4 og »Parilla« 2.

I *350 ccm-klassen* har *Duke* 32 points, *Armstrong* 17, *Coleman* 14, Amm 13, Brett 7 og Lomas 5. Norton fører med 32 points efterfulgt af AJS, 17 og Velocette 1.

I *500 ccm-klassen* fører *Mazetti* med 16 points, mens *Duke* kun har nået 12, *Brett* og *Armstrong* har hver 11, *Coleman* og *Amm* hver 9, *Doran* og *Graham* hver 6, *Pagani* 5 og *Bandirola* og *Kavanagh* hver 4.

»*Norton*« fører dog i mærke-kampen med 21 points, »Gilera« har 19, A.J.S. 16 og »M.V.« 10.

Og endelig fører i sidevognsklassen *Milani* med 14 points efterfulgt af *Smith* 10, *Oliver* 8. Her står »Gilera« og »Norton« lige i mærkekampen med hver 14 points.

Da Duke gennem ukampdygtighed er ude af stand til at starte i hvert fald halvdelen af de resterende løb kan han ikke gøre sig noget håb om at blive verdensmester i 500 ccm-klassen, men han skulle have en chance endnu i 350 ccm-klassen.

Dukes styrt i Schotten-løbet

Et indtægtstab på over 1 mill. kr. for Grosser Preis.

Søndag den 13. juli kørtes der et i mere end een henseende bemærkelsesværdigt internationalt landevejsløb med 100.000 tilskuere i Schotten i Tyskland.

Under træningen blev den sympatiske hollandske kører L. van Rijswijk dræbt; han efterlader sig kone og tre børn.

I dette løb oplevede man også at se verdensmesteren Geoff Duke styrte i den næstsidste omgang i 350 ccm-klassen, så han omgående måtte køres på sygehuset.

Der løb allehånde rygter om årsagerne til Dukes uheld og om de følger det havde fået for den fænomenale rytter. Heldigvis slap Duke nogenlunde fra sit uheld, men mindst 6 ugers fravær må man regne med for hans vedkommende midt i hastighedsløbenes højsæson. Han beskadigede sit ene ben, og utvivlsomt reddede styrthjelmen hans liv.

20 minutter efter, at han var blevet indlagt på hospitalet, kunne han selv fortælle lidt om årsagen til sit styrt, idet han sagde:

»Det var udelukkende min egen fejl, jeg glemte et øjeblik, at det ikke var et sving, der var beregnet til fuld gas, så jeg fik ikke lukket af.«

Iøvrigt måtte flere af rytterne på hospitalet, bl. a. Leslie Harris, som knuste sin 350 ccm Velocette og pådrog sig et kraniebrud. Videre blev også den lovende tyske B.M.W.-kører W. Noll, alvorligt såret.

I 250 ccm-klassen havde Bill Lomas

vist hurtigste tid med sin 2-cylindrede NS.U. under træningen, men det blev dog Lorenzetti, Guzzi, der løb af med sejren her. Men Lomas var kun 23 sekunder bag efter ham.

I 350 ccm-klassen lå *Wünsche* og *E. Kluge* længere oppe i førertroppen med deres 3-cylindrede D.K.W.'er, dog det blev Amm fra Syd-Rhodesia, der på sin Manx Norton gled i spidsen og indtog førstepladsen, da Duke var kørt omkuld.

500 ccm-sidevognsklassen blev vundet af *W. Kraus* på B.M.W., efterfulgt af to Norton-køretøjer, kørt af henholdsvis *Smith* og *Bøhm*.

Arrangørerne af »Grosser Preis von Deutschland« — der tæller med til verdensmesterskabet — regner med, at Duke's fravær ved denne dyst vil betyde en indtægtsnedgang på betydeligt over 1 million kroner.

Bus til

MOTORLØBET

»Hamburger Stadtparkrenne« i Hamburg den 24. august.

Week-endtur fra Haderslev, Aabenraa, Sønderborg, evt. Esbjerg-Ribe (og Kolding).

Forlang venligst program.

WICHMANN's REJSER, Røde Kro (Aabenraa)

NB. Ved tilstrækkelig tilslutning indsættes vogn fra Kolding eller Odense.

SENSATIONERNE

i kampen om TT-verdensmesterskaberne

Geoff Duke må udgå i de næste to runder.

Kampene omkring verdensmesterskaberne i landevejs-race har næppe nogensinde tidligere været så spændende, som de er det i år. Mens disse linjer skrives, er fire af de otte runder kørt: Grand Prix Suisse i Bern, det rigtige Tourist Trophy Race, begge tidligere omtalt i *Motorbladet*, Grote Prijs van Nederland i Assen og sidst Grand Prix du Belgique, der den 6. juli kørtes på den fantastisk hurtige Spa-Francorchamps-bane i Ardennerne. Mens bladet går i trykken er Grosser Preis von Deutschland under afvikling.

Nervepirrende dueller i Benelux 500 ccm.-klassen.

Norton fravristet sin suverænitet.

Størst var vel nok den sensation, at *Geoff Duke* måtte se sig slået i 500 ccm.-klassen, både i Holland og i Belgien. Begge gange var det *Umberto Masetti* med den drønende hurtige — tidligere noget upålidelige og ustabile — *Gilera*, der blev den Norton'ske fabriksrytters banemand — og i begge tilfælde efter uhyre knivskarpe fartdueller fra start til mål — med en gennemsnitsfart på omkring de 160 km i signal til at lukke fuldt op. Den tredie timen. i henholdsvis 1¾ og lige ved 1 time.

Derimod er Duke stadig bedste scorer i 350 ccm-klassen — altså indtil og med disse to løb. Antagelig bliver han nødt til at melde forfald til de to næste, i hvert fald til Grosser Preis von Deutschland og sandsynligvis også til det næste, The Ulster Grand Prix, efter hans uheld ved det internationale løb i Schotten, Tyskland, søndag den 13. juli, som er omtalt foran.

Hollands Grand Prix.

I den store klasse i Hollands Grand Prix — der kørtes den 28. juni — lagde de to Norton-kørere, Duke og Armstrong, sig straks i spidsen i et forrygende tempo, der pressede omgangsrekorden for 1. omgang op på 151 km./t. Gileras *Alfredo Milano* måtte udgå allerede i 2. omgang, hvorefter man så småt indstillede sig på en solid Norton-sejr. Men det skulle gå anderledes. Milanos Makker, *Masetti*, lukkede op for den drønende 4-cyl. Gilera og nåede allerede i 3. omgang op på 2.-pladsen, hvorefter en hidtil næsten uset, spændende duel begyndte mellem de to. I Nortondepotet blev man klar over, at Nortons suverænitet var i fare, hvorfor de resterende fabrikskørere fik

Gilera-rytter, *Pagani,* var nemlig også faretruende nær toppen.

Duke røg gennem det sidste sving i spidsen for feltet, men det lykkedes Masetti, takket være Gileraens enorme akcellerationsevne at presse sig 2,2 sekunder før over mållinjen. Hans gennemsnitsfart blev godt 156 km./t. Derefter kom de tre Norton-ryttere: Duke, Kavanagh og Armstrong, alle indenfor 1¾ minut efter vindertiden. Dette fortæller tilstrækkeligt om den kamp, der var om placeringerne.

I *350 cm.-klassen* var Duke efter en dårlig start allerede på førerpladsen, da 2. omgang tog sin begyndelse. Duke var i den grad overlegen her, at spændingen lå i striden om 2.-placeringen. Duke nåede i mål ¼ minut før sin staldkammerat *Amm,* der viste strålende form. Efter ham kom *Coleman,* A. J. S., efterfulgt af Norton-rytterne *Armstrong* og *Kavanagh.* Dukes vindertid, 1,19,31,9 svarer til ca. 150 km./t.

Da det italienske mærke *Benelli* havde meldt afbud kunne man i *250 ccm.-klassen* vente et *Guzzi*-opgør, hvor alle kørte for at lægge *Fergus Anderson* bag sig. Vandt *han* med sin Guzzi her ville han have været nogenlunde sikker på sin klasses verdensmesterskab. *Les Graham* kørte den nye 250 ccm. *Velocette,* som dog midt i løbet gjorde strejke. Vinder blev *Lorenzetti,* Guzzi, med en gennemsnitsfart af 136½ km. timen. Hans omgangsrekord blev på 141 km./t. Også de tre efterfølgende pladser tilfaldt Guzzi ved henholdsvis *Ruffo, Anderson og Wheeler.*

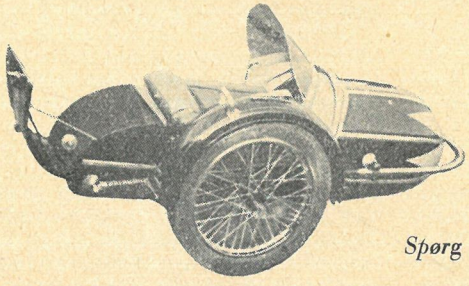
125 ccm.-klassen blev et spændende opgør mellem de tre top-tunede italienske mærker *MV-Agusta, Mondial* og *Morini.* Vinder blev C. C. Sandford, MV-Agusta, med lige ved 122 km./t. i gennemsnit. Nr. 2 blev *Ubbiali* på Mondial, nr. 3 *Zinzani,* Morini, 4 og 5 henholdsvis *G. Sala* og *A. A. Copeta,* MV-Agusta, og nr. 6 *L. Simons,* Mondial.

Det belgiske Grand Prix.

Ugedagen efter kørtes det belgiske Grand Prix, hvor omgangs- og banerekorder raslede ned. I den store klasse gentog Gilera sin sejr over Norton, også ved *Mazetti* — og i 350 ccm-klassen vandt Duke for andet år i træk. Også i rekordtid.

Men iøvrigt var det både i 500 ccm-klassen og i sidevognsklassen, til-Amm—Masetti—Duke. Da Rytterne skuerne fik oplevet så spændende fartdueller mellem *Norton* og *Gilera,* som man næppe kan gøre sig nogen forestilling om.

I *500 ccm-klassen* er Duke utvivlsomt besluttet på at tage oprejsning for sit nederlag overfor Gilera ugen i forvejen i Holland. Kampen tager sin begyndelse fra startlinjen — Geoff i spidsen foran Armstrong og Milani. Snart er den fine Norton-kører fra Rhodesia, Amm oppe i hælene på Duke, og Milani suppleres op af Masetti, begge Gilera. I tredie rundt har begge Gilera-rytterne passeret de to Norton-kørere. Med en gennemsnitsfart af 168 km i timen skifter førerne ustandselig position — farten drives bestandig i vejret — så meget, at omgangsrekorderne rasler ned og den endelige gennemsnitsfart for hele løbet kommer til at ligge helt oppe på den anden side af de 171 km i timen med Masettis endelige omgangsrekord helt oppe på 175 km i timen. Også under sidste omgang meldes der rundt om banen fra med skiftende positioner: Amm—Masetti—Duke ... Amm—Duke—Masetti ...



„BENDERS"

Sidevogn

Spørg efter den hos Deres forhandler

kommer tilsyne fra sidste sving, er det Masetti, der ligger i spidsen. Endnu en gang er det lykkedes for ham. Hans tid er 1 time, 13 min., 40 sek.; 2 sek. efter har Duke passeret mållinjen og kun 1 sek. efter ham Amm.

I *350 ccm-klassen* måtte man undvære *Kavagnagh*, der kørte i Sverige og vandt, som han skulle. *Duke* og *Amm* skiftedes til at holde føringen, *Coleman* forsøger at hage sig fast, men glider efterhånden nogle få sekunder tilbage efter den lille sejge førertrop — indtil han i sidste omgang vælter i et sving, dog uden at komme det mindste til; omgangshastigheden er snart oppe på de 164 km/t. Dukes omgangsrekord bliver på 165 km/t. I mål er der mindre end to minutter mellem Duke og Amm, hvis gennemsnitshastighed ligger på omkring de 162—163 km/te. Også 3.-pladsen besattes af en Norton, *Armstrongs*. På 4. pladsen kom *J. Brett* på en af de nye »tripleknocker« A.J. S.'er efterfulgt af Bill Dorans reserve, *W. A. Lomas* på en 1951-A.J.S., som kun var et par minutter langsommere end den nye.

Sidevogns-konkurrencen mønstrede et sjældent fint, internationalt felt. Der var hele løbet igennem en hektisk kamp om placeringerne — og det gjaldt ikke blot første-pladserne. I mål var der ikke engang 4½ minut mellem nr. 1 og nr. 7. Nr. 1 blev *Oliver*, Norton, med en gennemsnitshastighed på lige ved 144 km/t, i hælene på ham, kun eet sekund efter, kom *Milani* på en Gilera, og derefter tæt igen atter en Norton, kørt af *C. Smith* — og så nok en Gilera m. E. Merlo — og derefter var der 9 Norton i mål — så en B.M.W. — og så atter en Norton.

Svend Aage Sørensen nr. 2 i det svenske vestkyst-løb

Falkenbergs og Borås-motorklubberne havde samlet 30.000 betalende tilskuere til et sportsligt særdeles vellykket landevejs-hastighedsløb søndag den 20. juli. Der blev budt på fem meget spændende løb, og fra dansk side vil man navnlig glæde sig over Svend Aage Sørensens fine indsats i 500 ccm seniorklassen, hvor han blev nr. 2 efter Olle Nygren, hvis tid var 52,16,0, medens danskerens tid var 52,19,7.

I den internationale midget-klasse F3 blev Robert Nellemann nr. 3 efter Rodney Y. Nyckey, England, 23,03,7 og Niels Gerremo i tiden 23,05,6. Nellemanns tid var 23,10,6.

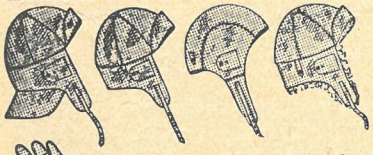
Uddrag af den svenske løbskalender

AUGUST

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

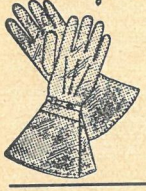
SEPTEMBER

7 MK Gnistan, Eslöv	baneløb
SMK Simrishamn	motocross
14 Trelleborg MK	orienterings- og pålidelighedsløb
21 Sölvesborgs AK	baneløb
26 MK Tändstiftet, Malmø	baneløb
28 Hyllinge MS	baneløb
SMK Häsleholm	motocross
Vissefjärda MK	baneløb
MK Ringen, Trelleborg	orienterings- og pålidelighedsløb



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

SPORTEN HJEMME

Godt besøgte løb i Næstved

På Næstved stadion kørtes lørdag den 28. juni en række gode løb med Danmarks bedste ryttere. Resultaterne blev:

Special senior: 1. Erik Wincentz (8 p.). 2. Erhardt Fisker (5 p.). 3. Aage Andersen (2 p.). 4. Kaj Larsen (1 p.).

Standard senior: 1. Johs. Mygind (8 p.). 2. »Norton« Hansen (7 p.). 3. Alfred Larsen (3 p.). 4. Ejvind Hansen (0 p.).

Special junior: 1. Jørgen Jørgensen (8 p.) 2. Henning Dinesen (6 p.). 3. Ole Elsberg 5 p.). Ingen fjerde.

Standard junior: 1. Kenneth Müller (8 p.). 2. Asger Andersen (8 p.). 3. Kristian Schmidt Nielsen (6 p.). 4. Poul Hansen (4 p.).

Handicap: 1. Erhardt Fisker (60 m) 88,9. 2. Kiehn Berthelsen (120 m) 90,4. 3. »Norton« Hansen (0 m) 91,4. 4. Aage Andersen (30 m) 91,5. 5. Johs. Mygind (0 m).

Sukces-løb i Odense

I Odense var der søndag den 29. juni arrangeret et meget fint besat motorstævne med en række fortræffelige danske og udenlandske ryttere på programmet. Store tilskuerskarer fulgte især den dansk- engelske holdkamp, der resulterede i en kneben dansk sejr. Resultaterne af dagens løb blev:

Holdmatch:

Komb. eng. hold (53 p.): Bill Kitchen (18 p.), Bob Beaker (16 p.), Terry Courtnell (11 p.), Lloyd Goffe (5 p.), Phil Bishop (2 p.), Jack Davis (1 p.),

mod:

Komb. dansk hold (54 p.): Leif Beck (15 p.), Orla Knudsen (13 p.), Kiehn Berthelsen (12 p.), Erhard Fisker (5 p.), Irving Irvinger (5 p.), Morian Hansen (4 p.).

Sportsløb A: 1. Johs. Mygind (8 p.). 2. Børge Mørch (5 p.). 3. Ejvind Hansen (3 p.). 4. Arne Svendsen (2 p).

Sportsløb B: 1. Jørgen Jensen (6 p.). 2. Helge Poulsen (4 p.). 3. Hans Jørgen Hansen (2 p.). 4. Hans E. Hansen (0 p.).

Den danske *løbs-kalender*

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

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 Haderslev Motor Sport (Bøghoved) Baneløb
Frederiksborg Amts Motorklub
(Vinderød) Moto cr.
Klubben Dansk Motor Sport Trial

SEPTEMBER

4 De samvirkende motorklubber
(København) Baneløb

7 Holbæk & Omegns Motorklub
(Dansk-svensk landskamp)
(Holbæk) Baneløb
Kolding Motor Klub (Kolding) Baneløb

11 De samvirkende motorklubber
(København) Baneløb

14 Aabenraa og Sønderborg Amters
Motorsportsklub (Aabenraa) Baneløb
Næstved Motorklub (Næstved) Baneløb
Glostrup og Omegn Motorklub Trial

18 De samvirkende motorklubber
(København) Baneløb

21 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb
Aarhus Motor Klub (Ny Mølle) Moto cr.

Specialløb B: 1. Heinz Nüsser (6 p.). 2. Ivar Hägman (3 p.) 3. Viggo Langkjær (3 p.). Ingen fjerde.

Velbesøgte løb på Bornholm

Søndag den 6. juli havde det ferierende og fastboende publikum atter lejlighed til at overvære en række spændende løb med dansk og svensk deltagelse på Robbedal-banen. Resultaterne af dagens løb blev:

Special A: 1. Leif Hirsborg (7 p). 2. Sten Johansson (6 p.). 3. Svend Nissen (3 p.). 4. Oluf Elsberg (2 p.).

Special B: 1. Kaj Larsen (9 p.). 2. Crone Jørgensen (5 p.). 3. Stig Ekberg (2 p.). 4. Bue Jensen (2 p.).

Special C: 1. Frede Larsen (7 p.). 2. Arne Rasmussen (6 p.). 3. Anker W. Petersen (4 p.). 4. Henry Christensen (0 p.).

500 ccm Standard: 1. Jørgen Lykke (7 p.). 2. Kenneth Müller (6 p.). 3. Poul Christensen (3 p.). 4. Kaj Hermansen (2 p.).

Handicap: 1. Leif Hirsborg (50 m) 89,6. 2. Oluf Elsberg (25 m) 94,5. 3. Stig Ekberg (15 m) 96,9. 4. Kaj Larsen (70 m) 97,2.

Efterlysning

Vedkommende, der fjernede en brun lædermappe fra Ryttergården på Holbæk Speedway, junior-løbet, lørdag den 19. juli, bedes omgående aflevere denne, da jeg ved, hvem der har »lånt« den.

Holbæk og Omegns Motorklub,
F. Rosengaard,
Bysøstræde 2 — Telefon Holbæk 2002.

1 Speedway Maskine til Salg

Mrk.: Victor Martin — forkromet. Sælges eller byttes med Standard-motorcykel.

Høstvej 3 . Kgs. Lyngby
Lyngby 3383

mindre vanskelige opgaver, men alle gik til sagen med krum hals, og der kom netop den morskab ud af konkurrencen, som det også var arrangørernes hensigt.

Om aftenen samledes de ca. 175 deltagere i pavillonen til fælles spisning. Her havde flere talere ordet, ligesom der blev sunget et par sange forfattet i dagens anledning. Præmier fra eftermiddagens konkurrencer blev uddelt, hvorefter dansen gik til den lyse morgen.

Tidlig søndag morgen toges fat på rævejagten, og dagen gik nu med nye konkurrencer og opgaver til hen under aften, hvor deltagerne begyndte at vende hjemad.

Vejret havde i begge dagene været ganske pragtfuldt, og arrangørerne, *Viborg Motor Klub,* høstede meget ros for arrangementerne, blot kunne det ønskes, at endnu flere af klubbens medlemmer ville møde op til disse sommerstævner

H. D.

UNIONEN

J. M. S.s sommerstævne

Et i alle enkeltheder vellykket arrangement.

J.M.S.s sommerstævne, der i år afholdtes ved *Bækkelund* syd for Viborg, havde som sædvanlig samlet mange af klubbernes medlemmer, og ingen kom til at kede sig.

Allerede ved 14-tiden lørdag eftermiddag ankom de første deltagere, og arrangementerne løb af stabelen slag i slag. Der var til eftermiddagen lavet et lille løb med forskellige mere eller

Fra Klubberne

Bogense Motorklub

afholder *klubaften* i Fredskoven *torsdag d. 7. august 1952* kl. 20,00.

På gensyn.

Henry Christensen.

Bornholms Motor Sport

har afholdt generalforsamling, på hvilken der er valgt ny bestyrelse.

Formand for klubben er nu: Kaj Andersen, Lille Ellekongstræde 1, Rønne, og sekretær er: Chr. Andersen, Ystadvej 8, Rønne.

Fyens Motor Sport

Vor sommerudflugt foregår søndag d. 31. august, hvorom nærmere skriftlig underretning vil tilgå medlemmerne, der blot gennem disse linier gøres bekendt med datoen, således at reservering af dagen kan finde sted.

Søndag den 24. august køres der atter på *Odense Speedway*, og samarbejdsudvalget lover, at sukces'en fra sidste løbsdag vil blive gentaget, ja endog endnu større, hvorfor alle motorinteresserede ikke bør undlade at slå et stort kryds på kalenderen så de ikke bliver narret for den oplevelse, som løbene vil blive.

Som det har fremgået af dagspressen har vort medlem, kørerlærer Poul Bøghøj også i år deltaget i *Trophee International Motorcykliste de Monaco*, og denne gang med det flotte resultat, at han blev nr. 3 i sin klasse og nr. 5 i den samlede konkurrence, en meget fin præstation i denne krævende konkurrence. Selve kørslen gennemførte Poul Bøghøj poinfri, og kun den omstændighed, at propositionerne hvad angår de afsluttende prøver var affattet på fransk og ikke var blevet fyldestgørende oversat på dansk, bevirkede, at han mistede chancen for at opnå en førsteplads. F.M.S. siger Poul Bøghøj tak for hans udmærkede indsats og ønsker ham endnu bedre held næste gang.

S. B. Jeppesen.

Københavns Motor Klub

Det ifølge løbskalenderen fastlagte *trial den 10. august* er på grund af forholdene blevet *aflyst*. Der vil blive udsendt nærmere meddelelse i god tid før en eventuel senere afholdelse af dette løb.

P. b. v.:
Hein.

Motorklubben »København og Omegn«

Medlemmerne erindres om klubbens *aftenture* på restaurant *Skovlyst* ved Ballerup, Hareskovvejen, d. *6. og 20. august* med øvelser, kammeratligt samvær og legeplads til børnene, også de store.

På bestyrelsens vegne:
S. A. E.

Motorcykle-Clubben Svendborg

Som omtalt i sidste nummer holdt vi fest den 5. juli på »Turisten«, Thurø. Ca. 50 deltog; men der kunne — og burde — have være mange flere.

Husk *udflugten til Assens den 2.—3. august!* Som nævnt startes der fra Tinghuspladsen *lørdag kl. 15,00;* men kan I ikke nå at komme til den tid, finder I os nok senere. Vi kører over Faaborg — langsomt, men sikkert.

Søndag d. 17. august tager vi i sommerteatret i »Fælden«. Billetterne afhentes hos Lundsgaard, Vestergade 37, *senest onsdag den 13. august*, da der ellers må betales fuld pris ved indgangen.

Lørdag den 23. august holder vi en lille udflugt, hvor vi fortsætter med at gennemtrawle Faaborg-egnen. Mødestedet er denne gang V. Skerninge kro, og vi ses dér kl. 19.00.

Og så kan det lige røbes, at *månedsmødet d. 6. august* holdes på »Hesselager Hotel«; men vi stiller som sædvanlig på Tinghuspladsen kl. 19.30.

G. K.

Nimbus Klubben, København

Nu efter ferien, som de fleste af os sikkert er færdig med, skal vi så *den 10. august* ud at se K.M.K. Trial; det har ikke været muligt at få stedet på hovedkontrollen, men vi mødes som anført i programmet, ved *Slangerupbanen kl. 9.*

Søndag den 24. august afholdes der sommerfest på lejrpladsen. Der bliver forskellige arrangementer, som alle kan deltage i; desuden bliver der lykkehjul, skydetelt, præmieskydning og m. m. Øl og sodavand kan købes til fine marketenderipriser. Den dag skal vi have venner og bekendte med, så vi kan få en rigtig morsom dag ud af det. Vi kommer naturligvis fra formiddagen og har det gode humør med til de forskellige konkurrencer, som naturligvis også gælder damer og børn.

På gensyn den 10. og 24. august.

S. Å. S.

Nordre Birks Motorklub

Søndag d. 17. august afholdes rævejagt med start fra vejgaflen ved Rudegård station i Holte kl. 10. Husk at medtage familien, da alle kan være

med. Madpakke og badetøj medbringes — så nyder vi eftermiddagen sammen.

Husk at reservere fredag d. 5. september til klubbens store årlige andespil.

Sekretæren.

Sports Motor Klubben »Dan«

Ordinær generalforsamling afholdes på café »National« (hjørnet af Østergade og Østerboulevard), Nakskov, *torsdag den 14. august kl. 20.*

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være formanden i hænde 3 dage før.

P. S. Der vil blandt andet fremkomme forslag om udmeldelse af D.M.U.

B. T.

Søborg og Omegns Motorklub

Ved en motorulykke er vor kammerat »Stump«, *Kjeld Laursen* pludselig revet fra os, kun 27 år gl. »Stump« var en lovende sidevognskører, og havde allerede deltaget i flere løb med hæder. Han var en kammerat, vi vil savne, for sit altid hjælpsomme sindelag og sit gå-på-humør.

Æret være Kjelds minde!

Kammerater fra klubben fulgte »Stump« på det sidste færd.

Klubbens gode ven, D.M.U.s forh. præsident, *J. P. H. Ørs,* der pludselig døde midt i juni, bisattes den 14. juni ved en smuk højtidelighed, hvor klubbens sekretær bragte S.O.M.K.s sidste hilsen.

At Ørs stadigvæk havde mange venner indenfor motorverdenen, kunne ses ved S.M.U.s møde i Hillerød fornylig, hvor mange klubber havde ham som emne til formandsposten.

Æret være J. P. H. Ørs minde.

Nærmere meddelelse om evt. fremvisning af »Dunlop Film« m. m. på »Skovlyst« i Bagsværd i aug. md. med indbydelse af kammerater fra *Lyngby og M.K.O.*

Husk træningen i grusgraven!

Der er kommet hilsener fra *Spanienkørerne Søren og Lillebror.*

Lørdag d. 9. aug. afholdes der havefest hos *Knud Rasmussen* kl. 20, og prisen for kaffe og smørrebrød er 5 kr. Øl forefindes. Husk tilmelding omg. og senest mandag d. 4. aug. til bestyrelsen, evt. Poul, telf. Taga *7931 u,* og Egon, *Søborg 126,* Niels, *Søborg 6403,* Frederik, *Søborg 1589.*

Egon. Telf. Søborg 126.

ESSO

DANSK ESSO A/S

Aabenraa Motor Sport

afholder *generalforsamling 4. august* på »Teaterhotellet».

Endvidere kan det meddeles medlemmerne, at der vil blive afholdt øvelse *d. 6. septbr.;* nærmere meddelelse i udhængsskabene. Klubber under D.M.U. er velkomne til dette arrangement. Der bliver klasser for såvel biler som motorcykler, junior og senior.

Instruktion på *Sdr. Hostrup Kro* kl. 20 (ligger ca. 7 km. syd for Aabenraa). Der medbringes de sædvanlige grejer.

Aalborg Motor Klub

aflyser løbet i Voerbjerg søndag den 31. august 1952, da vor bane endnu ikke er bragt i orden. Medlemmerne erindres om at reservere søndag den 24. august til heldagsudflugt.

F. O.

Bustur til Motorløb i Tyskland

»Wichmanns Rejser« (Danish Tourist Service), der har mange års erfaring med tilrettelæggelse af fag-, forenings- og selskabsrejser, arrangerer som andetsteds meddelt bustur til »Hamburger Stadtparkrenne« i Hamburg den 24. august og har draget omsorg for en i alle enkeltheder forberedt og tilrettelagt udflugt. Der startes i hvert fald med tre biler, nemlig fra henholdsvis Haderslev, Esbjerg—Ribe og Kolding — og er tilslutningen tilstrækkelig stor da også fra Odense.

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

FYENS MOTOR UNION: Formand: kontorchef *Ejner 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, Københavnhavn V. Tlf. Luna 155.

Ansvarshavende redaktør: *Carsten Meyer Petersen.*

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

Annonceekspedition:

E. Pilow, Rahbeks Allé 20,

København V.

Telf: Eva 1087 - 7201 - 7202

Kl. 9—16.

Lørdag lukket

Annoncepriser:

Bagside	kr.	275,00
1/1 side	»	250,00
1/2 side	»	125,00
1/4 side	»	65,00
1/8 side	»	35,00
m/m pris pr. spalte	»	0,75

MOTOR-MARKEDET



København

»*MOTOR-MARKEDET*« er det usvigeligt sikre sted, hvor køber og sælger finder hinanden, når det drejer sig om biler, motorcykler, reservedele og tilbehør.

KØB — SALG — BYTTE

Reservedele til alle Mærker. Cylinderudboring. 1. Kl. Værksted. Aut. Norton Forhandler. Rabat til Mekanikere. Provinsordrer ekspederes omgaaende.

Axel W. Hansen,
Ndr. Fasanvej 133 . Godth. 2922

VELOCETTE

Excelsior-Henderson Motor Co.
H. C. Ørstedsvej 23, F. — Centr. 6581
Reservedele - Tilbehør

ELEKTROVÆRKSTEDET

Rosenørnsallé 58 — Telf. NO 8300

Alt elektrisk arbejde udføres såvel motorcykler som biler

TRIUMPH

Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

LAITINEN, Rejsbygade 8. Ve. 7396, priv. Eva 8292. Monark Reservedele. Div. Reservedele for B.M.W. — D.K.W. — Zündapp — Gnome Rhone — A.J.S. — Matchless — Norton — F.N. m. m. Kompl. sæt pakninger for B.S.A. M 20 — (militærmodellen) a 6 kr.

Ride- og motorskindtøj,
dirttracksæt, flyverdragter, nyt og brugt, sælges billigt. Motor-, ride-, knallertudstyrsforretning, Nørrevoldgade 42. Palæ 7867.

Aille vanskelige Motorcyklereparationer udføres paa Rekordtid. Alle Turister velkomne uanset Sproget. Aaben 8—19.30. Søndag Formiddag. Se den flotte O-kay Bagagebærer.

Motoropa
Adelgade 101 . Palæ 8267

ARIEL — B.S.A. etc. Specialværkstedet.
Præcist Arbejde. Billige Priser. Hurtig og reel Betjening.
Motorservice
Raadmandsgade 34 . Taga 6340

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

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

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

Ducolakering
af samlede Motorcykler. 85 Kr.
Øresundsvej 26 . Tlf. Am. 8703

Reparation og Opretning af alle Mærker. Benzin, Olie og Tilbehør
Vridsløselille Motorforretning
A. P. JENSEN
Roskildevej 82 . Glostrup 1665

E. Petersen LÆGE
LÆGEATTEST
til kørekort 10 kr.
Konsultation: 13—18
undtagen LØRDAG
Gasværksvej 2, mezz. Eva 7533

Cylinderudboring. Alle Reservedele fremstilles.
MOTORHJØRNET
SV. AAGE HANSEN
Vester Fælledvej 13 . Eva 667 vega.

Ønsker De Motorcykle-Service
1. Kl. Reparationer. Nye og brugte Motorcykler: saa er det —
K. E. Motorcykler
Vester Fælledvej 58 . Eva 2509

SCOOTER-SERVICE
Alle Reparationer udføres. Rimelige Priser. Reservedele til alle Mærker.
»SVEA«
Ø. Voldgade 32 . Palæ 3752



ØBRO MOTORVÆRKSTED
Specialist i D.K.W.
Vordingborggade 18
Øbro 7005

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 1383*

Reservedele og Udstyr. - Specialværksted
TRIUMPH - VICTORIA - STEIB
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

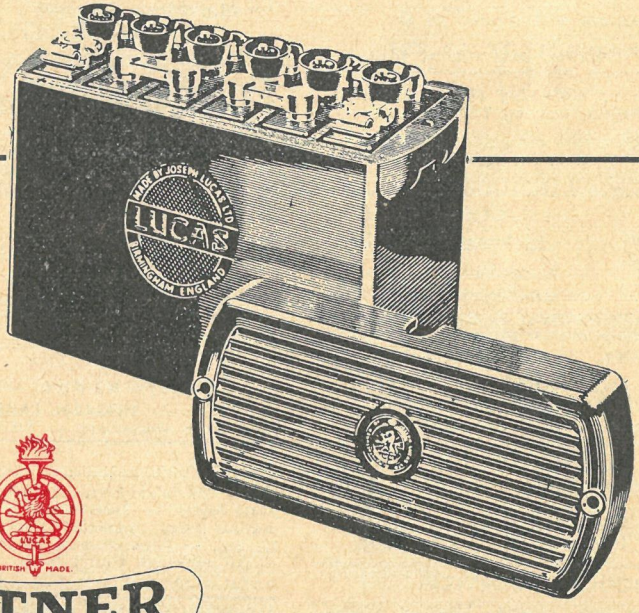
— *Specialværksted for* MOTORCYKLER — Stort lager. — Reservedele og stempler for alle mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag til dag. — Reparation af magneter og dynamoer. — Alt elektrisk udstyr føres.
BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

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

HR ARBMD ARNOLD JØRGENSEN
KILDEHOLMHUSET
ØLSTYKKE
711

LUCAS
BATTERIER

– et Britisk Kvalitetsprodukt



BRITISH MADE

KETNER
· AXEL KETNER · KØBENHAVN ·

VORDINGBORGGADE 6-8. Ø. - TRIA 3131*

Servicedepoter: **ÅRHUS**: tlf. 9511 . **ODENSE**: tlf. 472 . ÅLBORG: tlf. 4901 . ÅBENRÅ: tlf. 3663

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN