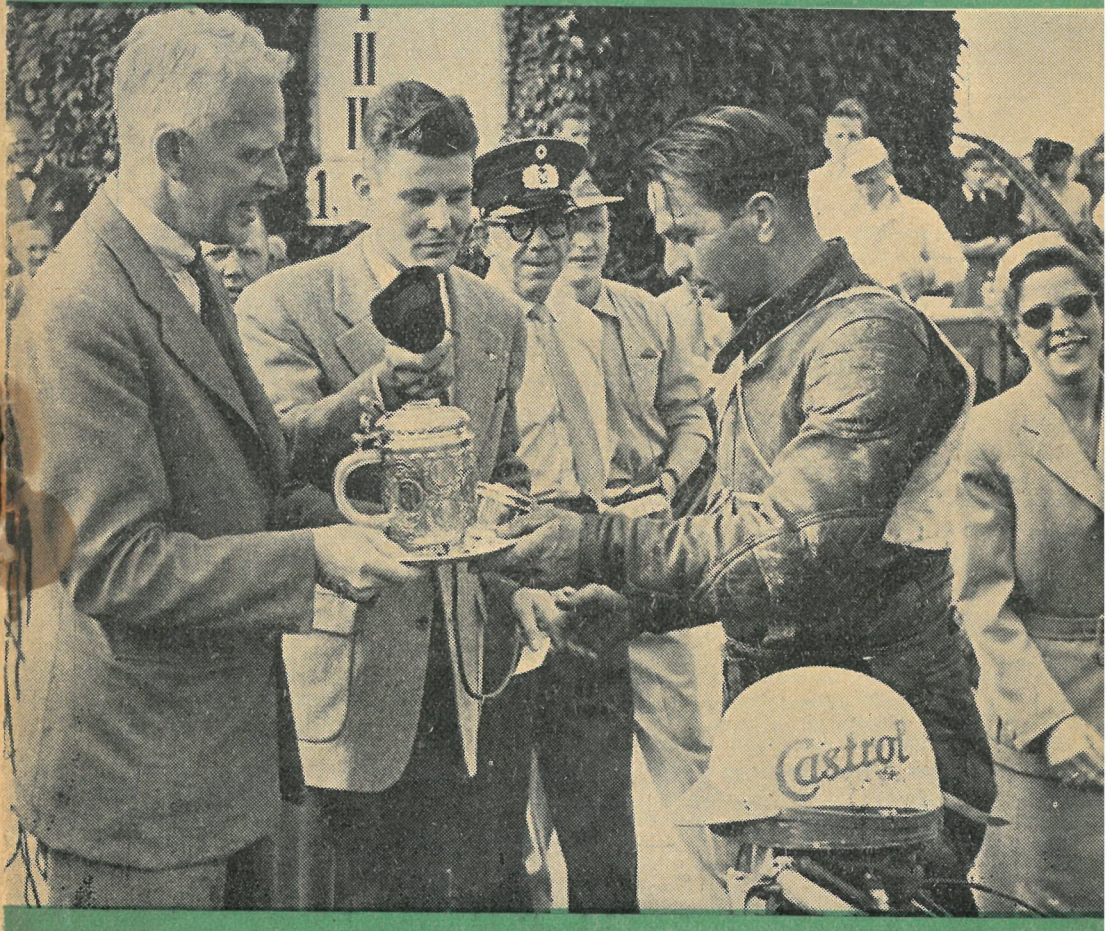
MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION

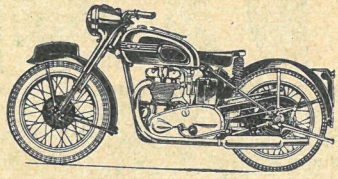


SEPTEMBER 1952 34. ÅRG.

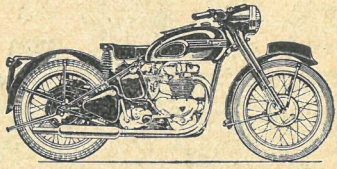
TRIUMPH

Verdens bedste Motorcykle
— ikke dyrere men bedre

leveres nu uden Indkøbstilladelse (Dollarpræmieordningen) saavel som mod Indkøbstilladelse gennem os i København eller aut. TRIUMPH-Forhandlere overalt i Danmark.



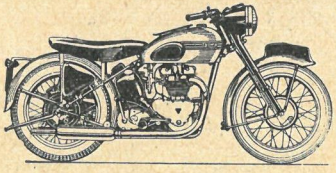
5 T Speed Twin
500 ccm Speed Twin 2 cyl. Luksus Model
Kr. 4000,— + Omsætning 1300,—
incl. Speedometer, forchromede Fælge etc.



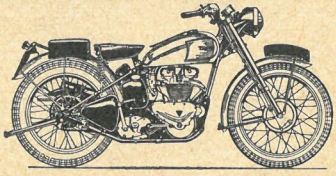
6 T Thunderbird
650 ccm Tordenfugl 2 cyl. Luksus Model
Kr. 4150,— + Omsætning 1360,—
incl. Speedometer, forchromede Fælge etc.

TRIUMPH

Den mest solgte store Motorcykle mod Indkøbstilladelse



Tiger 100
500 ccm Tiger 100 Sport Aluminium Motor
Vinder af Danmarksmesterskabet paa Bane 1951
og Trial Sidevogn
Kr. 4200,—, + Omsætning 1380,—
incl. Speedometer, forchromede Fælge etc.



Trophy
500 ccm Moto Cross og Trial Model
Vinder af Danmarksmesterskabet i Trial Solo
1951—52
Kr. 4300,— + Omsætning 1420,—
incl. Speedometer, forchromede Fælge etc.

Forlang 1952 Katalog — Endnu ledige Forhandlerdistrikter

Paa Dollarordningen leveres TRIUMPH uden Indkøbstilladelse til ovennævnte Priser og Omsætning plus ca. 700,— Kr. i Ekstrapræmie alt i alt.
Tyske Triumph (TWN) leveres i dobbeltstemplede Modeller i 150 og 250 ccm. Originale tyske STEIB Personsidevogne leveres til saavel TRIUMPH, TWN som Viktoria Motorcykler til Priser med alt betalt Kr. 1100,— (250 ccm), stor Model Kr. 1400,— (passende for 350—750 ccm).
TRIUMPH udtog i 1937 Patent paa 2-cyl. TWIN (Twilling Cylindre) SPEED-TWIN, dette er Grunden til, at ingen andre kunne kopiere TRIUMPH TWIN Motorcykler før 1949. TRIUMPH udvikler altid en Letvægtsmotorcykles Hestekræfter (5 HK) mere end Kopierne paa Grund af de mange Aars Erfaring med 2-cyl. Twin Motorcykler.

Gl. Kongevej 6 **C. REINHARDT** A/S København V.
100 % Motorcyklefirma

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 **SEPTEMBER** **34. årgang**

Olympiske eftertanker

Nu har vi fået olympiaden lidt på afstand og dermed også de mange mere eller mindre bevægede øjeblikke i forbindelse med den. Da vi motorfolk hverken har kunnet tage del i de forjættende forventninger f o r u d for olympiaden eller i glædesudbrudene b a g e f t e r, kan vi måske nu tillade os nogle betragtninger i bred almindelighed efter at det hele er overstået og vel afviklet.

I den allerbredeste almindelighed kan det måske være på sin plads at fastholde den kendsgerning, at dette års olympiade i Finland viste en meget alsidig russisk deltagelse og at Ruslands idrætsrepræsentanter tegnede sig for mange og bemærkelsesværdige smukke resultater.

Det er i denne forbindelse værd at notere, at de russiske sportsfolk viste en ualmindelig smuk sportslig optræden, en opførsel, der aftvang respekt overalt.

Derigennem blev olympiaderne og sportens ideelle og inderste mening og hensigt på den smukkeste måde bekræftet: At sporten formår at samle sine udøvere fra alle egne af kloden til ædel og kammeratlig kappestrid udover spærrende landegrænser og jerntæppeforanstaltninger.

Man kunne ønske, at det smukke eksempel, som sportens udøvere herigennem giver menneskeheden som helhed, kunne brede sig videre ud .... gribe om sig og føre til en voksende, en stigende forståelse nationerne imellem, så folk af alle nationer, alle folkeslag og hudfarver kunne mødes i et fredeligt og samdrægtigt samarbejde med det formål at føre menneskeheden ud over statsmændenes og politikernes intrigante krigshetz og krigsgalskab, og en længe tiltrængt afspænding nationerne imellem kunne træde i stedet.

Så man kunne hellige kræfterne, de meneskelige og økonomiske, til en fredelig genopbygning af samfundene, så man fremfor en afsindig og meningsløs oprustning, der kun kan føre til eet resultat: Klodens undergang, i stedet kunne tænke på at udnytte alle de kolossale fremskridt, dette århundrede har budt på til gavn for de enkelte individer, til en bedre og lykkeligere tilværelse for hver enkelt af os ...

Vi motorfolk kunne knytte rent personlige, sportslige ønsker til de olympiadestævner, der afholdes hvert fjerde år.

Det er ganske urimeligt, at ikke også motorsporten er repræsenteret ved disse

sportsligt ellers så righoldige stævner. Der mangler ellers ingen sportsgren, tennis alene — af en eller anden mærkelig grund — undtaget.

Skulle det være motorcyklen, dette for vor sport unægtelig helt uundværlige hjælpemiddel, der forhindrer, at motorsporten også bliver en olympiadesport? Det påstås — men det er dog ganske urimeligt. I gamle dage kørtes der jo dog væddeløb med tohjulede vogne med flere heste foran i arenaerne. I oldtiden var man lovlig undskyldt for ikke at have haft motorcyklerne med, for da var de ikke opfundet — men kunne man tænke sig den bizarre tanke, at man havde kendt motorcyklerne dengang, ville man utvivlsomt have haft dem med.

De mennesker, der bestemmer olympiadernes omfang og form gør afgort forkert i at udelukke motorsporten fra olympiaderne. Det er fuldt så sportslig en sport som for eksempel kaproning, kajakroning, jolle- og anden sejlads. Også der må sportens udøvere betjene sig af specialtrimmede »sportsinstrumenter«.

Tidligere har man måske med lidt større ret kunnet afvise motorsporten, fordi man kunne sige, det var vanskeligt at finde den rette form, hvorunder man kunne afvikle motorsportskonkurrencerne. Man kunne måske med nogen ret mene, at speedway på kortbane ikke ville være noget at sætte op i olympiadeplan — på 1000 meter bane ville det dog afgjort være en virkelig international konkurrence værd.

Men efter at moto-cross-sporten er dukket op, har fundet sin form — er blevet gennemprøvet og har fået et stort publikum — så synes vi ikke rigtig, at de høje olympiadeherrer bør afvise motorsporten. I en sjælden grad stilles der i denne sport store fysiske krav til sportens udøvere. Den er så fuldgod en målestok for udøvernes sportslige egenskaber som en hvilken som helst af de nuværende olympiade-sportsgrene. Den bane, der kræves, vil uden synderlige udgifter kunne stilles til rådighed af et hvilket som helst olympiade-land.

Det ville være en god gerning, om der fra alle motorcykleorganisationerne i de forskellige lande blev rettet en indtrængende opfordring til Federation Internationale Motocycliste om med hele sin autoritet at gå ind for, at moto-cross fra og med den næste olympiade blev taget med blandt olympiade-sportsgrenene. Det ville være en stor gevinst for motorsporten — en prestigesejr. *Red.*

HOLBÆK SPEEDWAY

7. September kl. 15^{00}

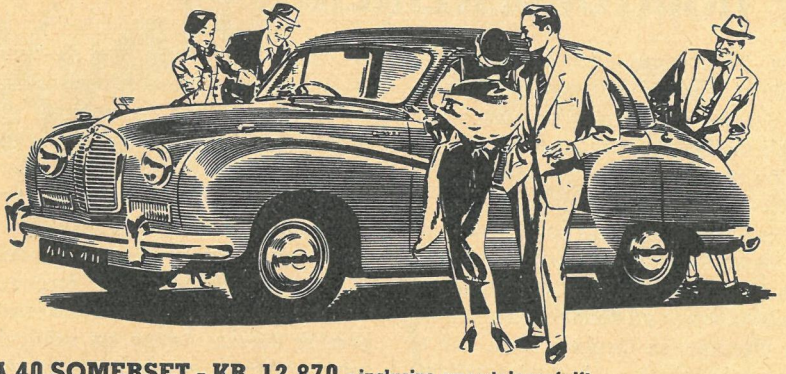
Landskampen

SVERIGE—DANMARK

Forside-billedet: Orla Knudsens store dag. Her modtager han Elektrol-pokalen for sin kørsel på Charlottenlund Travbane den 3. august.

AUSTIN

"10% mere plads, 42 hk, 12 km pr. liter"



A 40 SOMERSET - KR. 12.870.- inclusive omsætningsafgift og leveringsomkostninger. Med soltag kr. 180 ekstra.

Omgående levering. — Lad os eller vore forhandlere assistere ved ansøgning om købstilladelse samt tilbyde levering efter dollar-præmieringsordningen.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S

Odense tlf. 172 — København C. 10862-63 — Aarhus 8200 — Aalborg 1198 — Esbjerg 2223

Forhandlere over hele landet:

Aabenraa: Auto-Compagniet, H. P. Hanssensgade 6, telef. 3464.

Brønderslev: Frode Jensen, Algade 14, tlf. 92.

Graasten: P. Chr. Lausen, Kliplev, tlf. 8628.

Grenaa: Autocentralen, Aagade 3, tlf. 306.

Haderslev: Alfr. Nielsen A/S, Sønderbro 26, tlf. 22682.

Helsinge: E. Christensen, Frederiksborgvej 28, telefon 283.

Herning: Midtjydsk Automobilforretning, tlf. 821.

Hjørring: Børge Berthelsen, Østergade 34, tlf. 1437.

Hobro: Østergaard & Lundhøj, Nyvej 18, tlf. 743.

Holbæk: Jørgen H. Forsberg, Ringstedvej 17, tlf. 1987.

Holstebro: P. Nygaard & Sønner, Herningvej 38, tlf. 1110.

Horsens: Østjydsk Automobillager, H. Guldbergsgade, tlf. 2750.

Jyderup: H. Bache, Holbækvej 48, tlf. 100.

Kolding: Vagn Jacobsen, Vejlevej 114, tlf. 2157.

København: O. Holm Jensen A/S, Finsensvej 11, telefon Godthaab 8696.

Køge: Einar Christensen, Københavnsvej 72-74, tlf. 837.

Langeland: Gunnar Olsen, Humble, tlf. 45.

Nakskov: L. H. Hoffmann, Østergade 7, tlf. 702.

Nykøbing F.: Boesen & Rasmussen, Slotsgade 72, telf. 1201.

Næstved: E. G. Christiansen, Kindhestegade 2, telf. 1466.

Odense: S. Bjødstrup, Vesterbro 44, tlf. 8585.

Odense: M. P. Kronsbjerg, Rugaardsvej 148, tlf. 5122.

Randers: »A/S Søjberg-Strømmen«, Ny Grenaavej, telef. 2532.

Ringsted: Jørg. Nielsen, Køgevej, tlf. 1059.

Roskilde: Carl Petersen, Ringstedgade 42, tlf. 2125.

Silkeborg: Automobilforretningen »Vulcan«, Borgergade 109, tlf. 633.

Skagen: C. Brink Christensen, Chr. den X's Vej 53, tlf. 633.

Skanderborg: R. H. Rasmussen, Vestergade, tlf. 745.

Skelskør: Chr. Frederiksen, Sorøvej 29, tlf. 150.

Skive: Thorsten Pedersen, Østertorv 16, tlf. 82.

Slagelse: N. Juul Kjær, Sorøvej 41, tlf. 1167.

Svendborg: Oscar Pedersen, Vestergade 11, tlf. 1133.

Sæby: Sæby Automobilforretning, Aalborgvej 3, telef. 355.

Sønderborg: I/S B. P. Auto Service, Aabenraavej 1, tlf. 3951.

Thisted: Brdr. Rysgaard, Vestergade 71, tlf. 717.

Tønder: Martin P. Asmussen, Nordre Landevej, tlf. 419 y.

Varde: Ole Jessen, Sønderbro 2, tlf. 672.

Vejle: O. Holm Jensen A/S, Horsensvej 2, tlf. 471.

Viborg: Vilh. Thomsen, Trekronervej 4, tlf. 1501.

Vordingborg: Carl M. Friis, Københavnsvej 5, tlf. 225.

PROBLEMET:

TRAKTORBENZINEN

Et forslag til en løsning af spørgsmålet.

Da traktorerne efter krigen rigtig skulle til at vinde indpas rejste sig hurtigt det spørgsmål, hvordan man skulle skaffe mulighed for at landbrugets forsyning med traktorbenzin kunne gøres skatte- og afgiftsfri.

Der er jo naturligvis noget indlysende logisk i at gøre et arbejdsredskab som traktoren, der kun rent undtagelsesvis kommer på landevejene, fri for den efterhånden tårnhøje skat, der er lagt på benzinen — herunder selvfølgelig også den stadigt eksisterende 5-øres afgift til det kriseramte landbrug. Set med vore dages øjne kan det i parantes bemærket være svært at få øje på »det kriseramte landbrug«. I de sidste ca. 15 år har landbruget levet i en gylden højkonjunktur. Dette er ikke sagt med så meget som det ringeste skær af misundelse, for det må altid glæde, når det går ens medmennesker godt — og navnlig når det er ens egne landsmænd. Og ikke mindst, når det drejer sig om landets bærende eksporterhverv.

Men idet vi holder fast ved det logisk naturlige i, at landbrugets arbejdsredskab, traktoren, bør have sit benzinforbrug afgiftsfrit, må jeg måske lige have lov til at indflette nogle betragtninger om benzinskatter og afgifter i almindelighed.

Alle er altså sikkert enige i det rimelige i traktorbenzinens afgiftsfritagelse.

Men hvorfor finder vi det da så naturligt, at *vare- og lastbilerne* skal betale de evident alt for høje skatter og afgifter på benzinen? De er jo nemlig i akkurat lige så høj grad *arbejdsredskaber i produktionens* tjeneste. Også for eksporterhvervene. Og da benzin- og de øvrige motorafgifter forlængst har mistet deres oprindelige præg (nemlig af at være penge til dækning af vejslid og til anlæg af nye veje) er det en ren og skær tilfældighed, at man fritager traktorerne, men ikke last- og varebilerne. Det skyldes den forældede, men altfor indgroede fordom, at alt, hvad der har med motorkørsel af gøre er luksus. Anlæg og vedligeholdelse af vejnet etc. bør i et moderne samfund være *en samfundsopgave, ikke en pligt for de tilfældige erhvervsgrene, der i deres samfundsnyttige produktion benytter motorkøretøjerne.*

Det er egentlig ganske ejendommeligt, at bil- og benzinbranchen verden over ikke kan forene sig i en jordomspændende propaganda for at vinde ørenlyd hos de respektive regeringer for et sådant synspunkt. De plejer jo ellers at have deres propaganda-apparat i orden og at kunne øve stor indflydelse. Og det kan ikke undgå at blive til gavn for dem selv, idet motorkøretøjet og motorkørslen i endnu højere grad da vil blive hvermands eje.

Landbruget sparer 40 mill. kr. i benzinafgifter årlig.

Vi vender tilbage til traktorerne, som er det, vi skal beskæftige os med i denne artikel.

Det er helt i sin orden, at de er blevet fritaget for benzinafgifterne. Det er en lykkelig ting, at det har kunnet gennemføres — selvom det ikke var nemt.

Der var mange problemer og betænkeligheder, der meldte sig, da rigsdagen skulle til at tage fat på spørgs-

Kvalitet

Ønsker De en virkelig kvalitetsmotorcykle — vælg da en af disse førende fabrikater, der er billige både i anskaffelse og drift ... bedre motorcykler findes ikke ...

JAMES

Englands mest solgte letvægtsmotorcykel — en super-moderne maskine ...

N. S. U.

— den tyske folkemotorcykel, der har fantastiske køreegenskaber og verdensrekord i hastighed.

MATCHLESS

er bygget på 52 års erfaring på Englands største specialfabrik for motorcykler ...

A. J. S.

— det moderne fartvidunder har sat 17 verdensrekorder ...

Førende med tilbehør — Komplet i reservedele

Forhandlere over hele landet

GENERALREPRÆSENTANT

FRED. RASMUSSEN

ODENSE

målet. Langt det største problem var faktisk dette: Hvordan skulle man undgå, at traktorbenzinen misbrugtes? Det var i virkeligheden et så stort problem, at mange indsigtsfulde folk på forhånd havde opgivet nogensinde at se forslaget om afgiftsfrihed for traktorbenzinen gå igennem til vedtagelse. At det *stadig* er et problem vil de fleste vide. Om ikke på anden måde, så gennem referat af de domme, der afsiges over landmænd, der har ladet sig friste over evne.

Kontrollen med forbruget af landmændenes traktorbenzin foregår på den måde, at der føres en »kørselsbog« for hver traktor. Her skrives det »kørte« antal timer op ligesom de købte liter benzin indføres i denne bog. Derefter får landmændene gennem toldvæsenet udbetalt 41 øre pr. liter benzin, der er købt og indført i bogen.

De respektive sogneråd rundt om i landet skal så føre den mere direkte kontrol »ude i marken« med, at der er et nogenlunde rimeligt forhold mellem de tal, der er indført i »kørselsbogen« og det skønnede brug af traktoren. Hvor megen vægt der i praksis kan lægges på de travle »sogneråds-landmænds« kontrol med deres kolleger — og sig selv — er et spørgsmål, vi skal lade stå åbent. Givet er det, at en kontrolordning af denne art — med den lemfældige administration af den som det nu engang er muligt at gennemføre — i høj grad må hvile på en »tro-og-love«-tillid af næsten overmenneskelige dimensioner. Og givet er det ligeledes, at ordningen *vitterligt* er blevet overtrådt. Domstolenes afgørelser herfor foreligger.

Landmænd er jo også mennesker og det må erkendes, at det er en meget stor fristelse for dem — med den altfor høje skat, der er på benzinen — at lade den afgiftsfri benzin flyde ned i tanken på motorcykler og personbiler, som de og deres folkehold måske benytter.

I hvert fald har ordningen og den nemme adgang, der er til at overtræde den, sat ondt blod. Det er jo en udbredt opfattelse, at det landbrug, hvortil enhver anden motorkører støt må betale en krise-femøre for hver liter benzin, der købes, i forvejen nyder så store skattemæssige begunstigelser og favører, at det i hvert fald ikke også skal nyde den favør at have skattefri benzin til personkørslen — mens det øvrige samfund må bløde hårdt.

Denne betragtning er uhyre menneskelig og forståelig — og på rigsdagen har man da også haft svære overvejelser i gang for at finde en løsning, hvorigennem man havde en effektivere kontrolmulighed end den nuværende. Man har her navnlig dvælet ved den udvej at *farve* traktor-benzinen, hvilket dog stødte på meget store tekniske vanskeligheder.

Den begunstigelse, landbruget nyder godt af, andrager et ikke helt ringe beløb. Efter hvad MOTORBLADET har regnet ud, må det med den nuværende traktorbestand udgøre ikke mindre end *40 millioner kroner* årligt, eller en skattebesparelse på ca. 1200 kr. årligt pr. traktor.

Tallet fremkommer på den måde, at man må regne med, at hver traktor i gennemsnit kører ca. 600 timer om året med et benzinforbrug på ca. 5 liter pr. time. Det bliver til ca. 3000 liter benzin pr. år pr. traktor, og da der findes godt 30,000 traktorer i landet i øjeblikket, bliver det samlede benzinforbrug ca. 100 millioner liter — hvorpå der altså spares ca. 40 mill. kr.

En simpel og ligetil løsning af spørgsmålet.

Det ville være en sand lykke *for*

landmændene selv, om der kunne findes en kontrolordning, så deres omgang med traktorbenzinen kunne komme uden for selv den svageste form for mistanke.

Vi foreslår en enkel og ligetil løsning: Lad hver traktor få en årlig tildeling på så og så mange liter benzin svarende til det arbejde, hvortil den er anskaffet. Allerede nu har man så store erfaringer med de forskellige traktor-typers anvendelse indenfor det danske landbrug, at man med meget stor sikkerhed kan fastslå hvormegen traktorkørsel, der vil være på landbrug af de forskellige størrelser. Udsendelse en gang om året af benzinmærker i kuponark med 10 og 20 liters mærker til traktorejerne, vil derefter være en ren og skær ekspeditionssag. Ved mærke-afleveringen udleveres benzinen med fradrag af den 41-øres benzinafgift pr. liter.

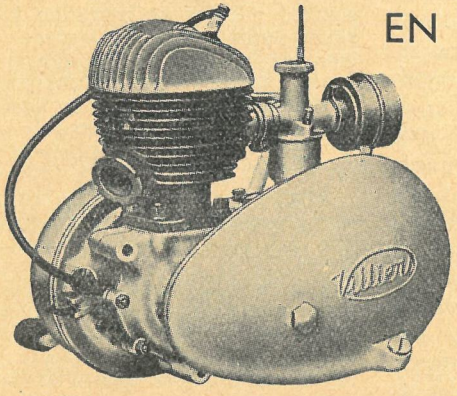
Det vil være en ordning, der vil være mange gange nemmere og billigere at administrere end den nuværende uhyre tilfældige og lemfældige — og mange gange mere effektiv. Samtidig ville landmændene kunne gå fri for enhver mistanke om misbrug — og den øvrige befolkning ville være fri for at gøre sig skrupler, ville ikke mere behøve at skumle.

Og det ville også være en langt billigere og mere effektiv løsning end den, der har været overvejet med hensyn til indfarvning af benzinen, for hvis den skulle have nogen mening, ville den kræve en ustandselig kontrol med pejling af landmændenes benzinbeholdere.

Ingen er vel tilhængere af mærkeordninger nu, da vi endelig efter 12 års forløb endelig er ved at slippe af med de sidste rationeringsmærker. Men da det her drejer sig om mærker, der be-

UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED

EN NY



Villiers

MOTOR

125 ccm
200 ccm

Nærmeste Forhandler anviser

STEVNS & COMPANY

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567

tyder direkte kontante penge i lommerne på de lykkelige mennesker, der får mærkerne, kan vel ingen have ondt af det.

Det skal naturligvis være forbudt at anvende mærkerne til andet end ved direkte køb af benzin. Ved afleveringen af mærkerne til toldkamrene vil benzinforhandlerne få refunderet deres udlæg for benzinafgiften. Det er nemlig benzinforhandlerne, der lægger de penge ud .

Kedelige hændelser undgås.

En sådan enkel, effektiv og let administreret ordning vil skabe rene linier i et forhold, hvor megen mistænksomhed og mistro hidtil har kunne brede sig og hvor misligheder har hørt til dagens orden — selvom straffen for misbrug og overtrædelse er hård, idet den blandt andet fører til tab af retten til at erhverve den afgiftsfri traktorbenzin. En straffeforanstaltning, der iøvrigt utvivlsomt også vil kunne omgås.

Benzinforhandlerne vil — efter hvad vi har erfaret — være uhyre tilfreds med den her skitserede ordning. De er i hvert fald sikre på at få deres penge. Hvilket de ikke er under den nuværende ordning. Det er nemlig sket, at en benzinforhandler, der havde ca. 1200 kr. tilgode hos en landmand, regnede med at have sikkerhed for i hvert fald de 600 kr. i de penge, som toldvæsenet skulle udbetale landmanden for den købte traktorbenzin iflg. »kørselsbogen«. Toldvæsenet kunne ikke godkende benzinforhandlerens krav, men udbetalte — da landmanden gik konkurs — pengene til *boet*. Og så blev der ikke noget til benzinforhandleren. *Måske burde toldvæsenet sikre sig* — forinden det refunderer og udbetaler penge til traktorejerne for den anvendte benzin — *at der foreligger kvittering for, at benzinen er betalt hos benzinforhandlerne*. Der er ingen grund til, at *de* skal sidde med *sorteper*.

Vi anbefaler iøvrigt ovenstående forslag til velvillig behandling!

Car—

Dansk eksport af sidevogne

— i konkurrence med udlandets bedste.

Dygtige danske håndværkere kan hurtigt omstille sig til at fremstille de produkter, der er mest efterspørgsel efter. Fabrikant *Viggo Bender*, indehaver af »Benders Maskinfabrik« i København, er et godt eksempel herpå.

Udlært på en karosserifabrik begyndte Viggo Bender i 1935—36 på at lave sidevogne i sin fritid, om aftenen og om søndagen. De var lavet i hånden og var fikse og tiltalende — og der blev efterspørgsel efter dem.

Så kom krigen og satte en stopper for *den* produktion. Viggo Bender måtte lægge sin produktion om til generatorer, som der til gengæld blev stor efterspørgsel efter. Han lavede så gode generatorer, at det især var taxabilerne, der blev forsynet med dem. Generator-tiden fik dog også en ende — heldigvis — og Bender gik i sin virksomhed ind for at fremstille hækkesakse, indtil situationen klarede op, så man kunne se, hvor udviklingen bar henad. Alene i 1946 fabrikerede han 20,000 hækkesakse og da de kom frem med bølgeskær, blev de en stor sukces og der blev eksporteret et betydelig antal både til Sverige, Norge og Finland.

Men han opgav aldrig tanken om at serieproducere sidevogne. Sidste år tog han fat på sidevognsfabrikationen i større stil og alene af luksusmodellen er der foreløbig lavet langt over 200. Sidevognsfabrikationen er nu blevet en sådan sukces, at hele den øvrige fabrikation har måttet skubbes tilside, for en af Sveriges største importører indenfor branchen — med 125 forhandlere spredt over hele landet — er blevet opmærksom på den danske sidevogn og har sikret sig eneforhandlingen for Sverige, hvor der — mærkeligt nok, for der er 10—15 gange så mange motorcykler i Sverige, som i Dan-

mark — *ikke* findes nogen fabrik for sidevogne.

Den danske sidevogn har i Sverige kunnet konkurrere med de bedste og fineste udenlandske, både med hensyn til kvalitet og pris, og navnlig en ny letvægtsmodel — beregnet til motorcykler indtil 350 ccm. — ventes at ville skab en kolossal efterspørgsel i Sverige efter den danske sidevogn.

Foreløbig er der afsendt en snes prøvesidevogne til Sverige og Viggo Bender går nu igang med at forberede en større eksport, hvorom der er truffet aftale, samtidig med at han ruster sig til at forsyne det danske hjemmemarked i endnu større udstrækning efter at importmulighederne i den seneste tid har bedret sig væsentligt for motorcyklernes vedkommende.

Motorcyklebriller eksporteres til Schweiz.

I løbet af de sidste måneder har direktør *Kai Reisler*, Rødovre, i sin virksomhed fremstillet i titusindvis af en motorcyklebrille, som er blevet meget vel modtaget i motorkredse. Det er en amerikansk model, som også fremstilles bl. a. i Sverige, men her i landet bliver den lavet næsten helt igennem af dansk materiale. Der bruges dansk tilvirket gummi, og alt andet tilbehør bliver også til i Danmark, bortset fra plastikruden, som dog også bliver udstandset på fabrikken i Rødovre.

Nu er der påbegyndt en dansk eksport af brillen. Fabrikken har fået en pæn ordre fra Schweiz, hvor man hidtil har fået den fra fabrikker i Østrig og Tyskland. Det viser sig, at den danske fabrik er fuldtud konkurrencedygtig med de tilsvarende producenter i andre europæiske lande.

Hundene og trafiken

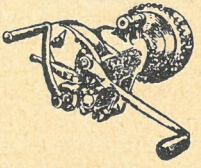
Fra gamle dage har det heddet, at hesten er menneskets bedste ven. Men de færreste vil vist benægte, at det er *hundene*, der slutter sig mest til den menneskelige race — og bliver forkælet, passet og puslet om af deres ejere eller ejerinder.

Men efter hvad »Det Kongelige Selskab til forebyggelse af ulykker« — en engelsk institution, der på visse områder svarer til vort »Større Færdselssikkerhed« — oplyser i en undersøgelse over dyrenes skyld i færdselsulykker, så er *hundene* menneskehedens værste fjender i dag.

I *hvert 7. færdselsuheld* i 1951, hvor politiet tog rapport, var en *hund* impliceret. Og skønt cykler og motorcykler kun udgjorde de 15 pct. af de implicerede køretøjer, skete der i 89 pct. af tilfældene personskader.

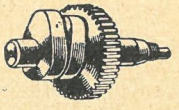
Det kongelige ulykkesforebyggelsesselskab tilskriver de mange hundrede tusinde omstrejfende hunde en stor del af skylden herfor. Der er her tale om hunde, som de oprindelige ejermænd har skilt sig af med for at undgå at betale hundeafgift. Enhver med normale instinkter og følelser holder meget af hunde, men når man bliver stillet overfor en statistik som denne, er det et spørgsmål, om ikke de omstrejfende hunde bør aflives. For det er dog trods alt *bedre, at hunden dør — end motorcyklisten og hans bagsædepassager.*

GEARKASSER



Vi løser Deres gearkasse-problem! Stort lager af nye gearkasser for 150 — 250 — 350 — 500 — 600 cc i *Albion, Burmann, BSA, Geetrag* m. fl.

KNASTHJUL



Stört parti hjemkommet for *AJS — BSA — Ariel — Calthorpe — FN — Harley-D 350 og 1200 cc — Matchless — Norton — New Imperial — Royal-Enfield — Triumph — Panther.*

— Forsendelse overalt —

en gros — en detail —

J. A. HANSEN

motorcykleforretning

Holbæk Telf. 1018

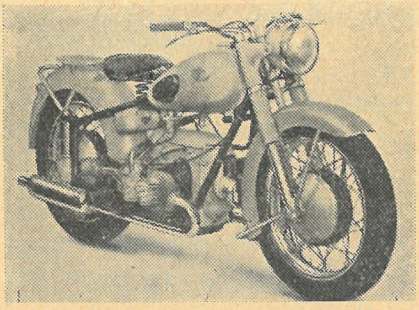
Hvordan passe og vedligeholde MOTORCYKLEN?

Ragge Sunnqvist giver gode råd

Med den bedring, der er indtruffet med forsyningen af motorcykler, dels gennem den omtrent fordoblede importtilladelse af større motorcykler, dels gennem dollarpræmieringensordningen, der altsammen vil medvirke til i høj grad at forøge antallet af motorcyklister, både af ejere af nye motorcykler og også af kredsen af de motorcyklister, der må begynde deres motortilværelse som ejere af brugte motorcykler, kunne det måske være på sin plads at bringe nogle almene råd til gavn for den store kreds af nytilkommende motorcyklister. Tidspunktet hertil må sikkert være velvalgt.

Men mange andre vil sikkert også have godt af at blive vakt til eftertanke ved de mange gode råd og påmindelser, som Ragge Sunnqvist, den kendte svenske motormand, -konstruktør og motorcykle-trimmer her giver. Vi tænker specielt på de ret mange, der blot benytter sig af motorcyklen som det gode og hurtige transportmiddel, det er, uden at bekymre sig videre over dets vedligeholdelse og pasning. For mange er *denne* side af sagen dog ikke det mindst interessante.

Motorcyklen af standardtypen er i virkeligheden en meget hårdhudet og robust opfindelse. Den kan forsømmes og mishandles i slet ikke så ringe grad, før den opgiver ånden og giver sin utilfredshed til kende gennem større brist. Ukyndige og ligeglade motorcyklister kører tit rundt på motorcykler, som strengt taget ikke burde have lov til at køre i trafikken, med slør i styretøjet, skæv ramme og afslidte bremsebånd .... altså køretøjer ,der er direkte livsfarlige i trafikken.



Man skal være god ved sin motorcykle — hvad enten den er gammel eller så flunkende ny som denne lækre »Zündapp«.

— Med hver motorcykle følger der jo en instruktionsbog, siger Ragge Sunnqvist, den bør man helst lære udenad. Følg bogens anvisninger. Fabrikanten ved nemlig bedre end den nye ejer, hvorledes maskinen skal behandles, selvom det tit kan være svært at indse det. Oftest er instruktionsbogen på et fremmed sprog, og det kan vel siges at være en mangel, men ikke så lidt kan man dog nok sætte sig ind i ved hjælp af de tegninger, skitser og fotografier, der bringes i bogen.

Tilkørslen.

Det første kapitel i motorcyklens liv er tilkørslen — og det er det vigtigste kapitel. Forkert tilkørsel kan forårsage skæbnesvangre og alvorlige skader for livstid. Instruktionsbogen nævner en maksimalfart for et nærmere angivet antal kilometer under tilkørslen, senere kan en højere hastighed tillades for et nyt antal kilometer og måske tilslut en periode med moderat hastighedsbegrænsning. Disse maksimalhastigheder må man absolut efterleve. Men det er ikke nok slet og ret at gøre dette bogstaveligt. Man må også vide, *hvorledes* man skal køre under indkørselsperioden.

Det vigtigste under tilkørselsperioden er dog ikke farten alene. Det er af stor vigtighed ,at motoren ikke belastes for hårdt. Man må således *hverken* speede motoren op i tomgang *eller* lade den sejgtrække på for højt gear med for lav hastighed, så motoren hakker og stønner. Det slider urimeligt på motoren og den bliver for hurtigt varm. *Brug gear'ene* op og ned, når farten ændres. Man har gear'ene for at bruge dem. På denne måde kan man nemlig holde den foreskrevne maksi-

malhastighed uden nogensinde at behøve at give mere end halv gas. På denne måde kan man tilkøre motoren jævnt. Lad motoren snurre let og frit.

Jo hyppigere olieskift des bedre.

Navnlig under tilkørselsperioden, men iøvrigt gælder dette *altid*, at jo oftere man skifter olie, des bedre. Naturligvis gælder dette ikke totakts-motorerne, som har olien blandet i benzinen. En motorcykle bruger ikke meget olie og oliemængden i oliesumpen er så beskeden, at udgifter hertil bliver ret små i sammenligning med småpåfyldninger i ny og næ. Glem ikke ligeledes at skifte olie også i gearkassen (og ved kardan'en) om en sådan findes — og da navnlig under indkørslen. Kører man en to-takts, må man passe nøje på, at olien er blandet godt med benzinen, før den hældes på tanken. Navnlig i tilkørselsperioden kan der opstå alvorlige skader, om smøringsfunktionerne svigter.

Pas på kæderne.

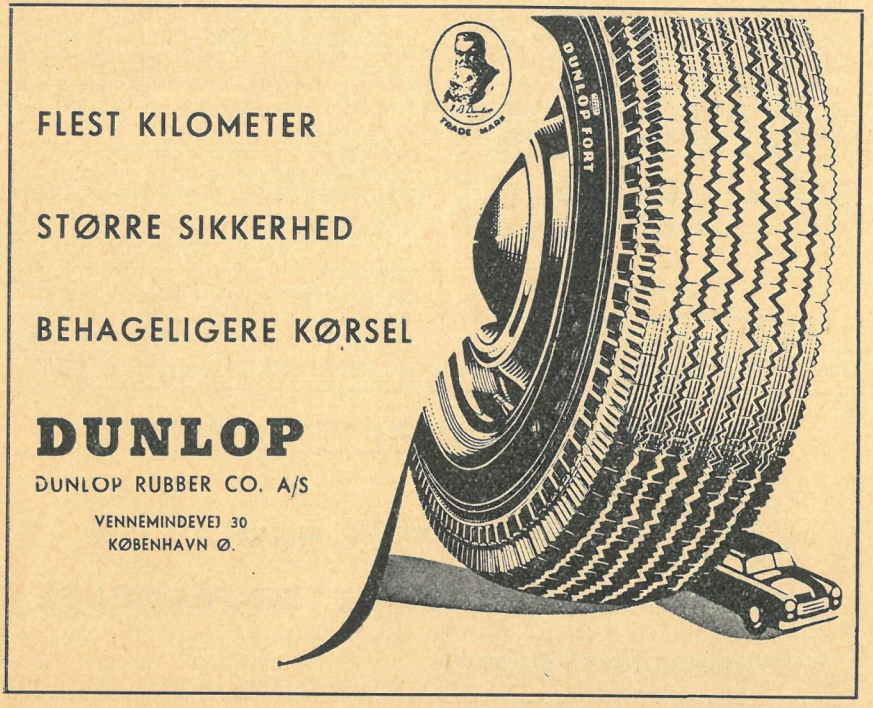
Under tilkørslen må man i det hele taget holde sin motorcykle under nøjagtig observation. De nye kæder strækkes let, men man kan som regel gå ud fra, at når *forkæden* kan bevæge sig 20 mm op og ned og *bagkæden* 30 mm, da er kæderne tilpas indstillet.

Garanti-service'en.

De fleste motorcyklemærker leverer ved salget et service-skema som forudsætter, at man efter et vist antal kørte kilometer kan sætte motorcyklen ind til en autoriseret forhandler af mærket til eftersyn. I reglen er dette gratis, når bortses fra de materialer og den olie, der medgår. Man bør beholde skemaet og ikke springe en eneste af de tilbudte service-muligheder over. I mange tilfælde vil dette nemlig bl. a. betyde, at man mister fabrikkens garanti. Ligeledes bortfalder fabrikkens garanti ofte, hvis man lader et værksted, som ikke forhandler mærket, foretage reparationer af mere indgribende art.

Hold »rokken« ren.

Vi forudsætter nu, at tilkørslen er



foregået mønstergyldigt. Man skulle herefter regne med at have den fulde nytte og glæde af sin nye motorcykle. Lad os se lidt nærmere på, hvordan vi så bedst kan være go' ved den.

Det er en særdeles god leveregel at holde sin motorcykle ren. Sæt Dem det til mål fra første færd. Det er vel rigtigt, at en motorcykle har en artig bunke kroge og vinkler og vanskeligt tilgængelige steder, som det kræver et meget stort arbejde at nå frem til og få gået efter; men begynder man først at lade snavs og skidt sætte sig fast, bliver det blot værre og værre. Det værste snavs er det, der fremkommer når støv og olie indgår en »skøn« forening. Brug parafinolie. Med en kraftig pensel kan man komme langt omkring. Har De adgang til at låne en ende slange med varmt vand, så De kan spule maskinen, er dette også udmærket. Men pas på: Spul ikke altfor grundigt, d.v.s. spul ikke så ihærdigt, at karburator og magnet dænges til — da kan det nemlig blive en træls og langsommelig opgave at få maskinen i gang igen.

Lak og forchromning.

Lakeringen har godt af at få lidt pudsemiddel en gang imellem. Også forchromningen bør man passe, det står man sig ved. Der findes rustfjerningsmidler i massevis i handelen og mange af de nye midler er ganske fortræffelige. Hvis man passer på og undgår at rusten får fat eller breder sig fra starten, kan forchromningen faktisk holde i mange år.

Rens lydpotten.

Når man renser toppen for sod, bør man samtidig ikke glemme lydpotten. Også den må renses og holdes ren, for at motoren kan holdes på fuld ydeevne, 100 pct. effekt.

Men pil *ikke* indmaden ud af lydpotten! Visse ungdommelige elementer kan ofte finde på den slags narrestreger. Men dels er det ulovligt, dels betyder den hårde udblæsnings-spektakel og knalden en utidig og urimelig stærk forstyrrelse i trafikbilledet for alle andre mennesker end netop motorcyklisten selv, som måske synes det er »eddersmart« og flot — men det medvirker til at skabe en unødig uvilje mod motorcykle-folket.

Og så må man endelig også huske på, at lyddæmperen fra fabrikkens side er nøje afstemt efter og tilpasset motoren, således at den er med til — således som den leveres fra fabrikkens side — at skabe den gunstigst mulige fyldningsgrad for cylindrene ved de højere omdrejningstal.

Kæderne.

På en del motorcykler med både for- og bagkæder er de begge ubeskyttede, så at de er stærkt udsat for at blive dænget til med snavs, hvilket igen betyder et meget stærkt forøget slid. Det er derfor nødvendigt at rense disse kæder regelmæssigt. En hel del motorcyklister plejer at »opstalde« deres motorcykler om vinteren, og så kan det være meget nyttigt at tage kæderne af dem og lægge dem i parafinolie, som man så varmer meget forsigtigt op, hvorefter man rører rundt i »gryden«, så parafinen kan komme ind overalt.

Derefter hænger man kæderne op, så parafinen kan løbe af og kæderne tørre. Kæderne indsmøres derpå med 60—70 pct. olie, 10 pct. grafit og resten konsistensfedt. Denne blanding varmes op under omrøring og kæden lægges i

HUSK SCRAMBLE LØBET
i Vinderød
Søndag den 31. august kl. 1430
STOR INTERNATIONAL DELTAGELSE
FEEDERIKSBORG AMTS MOTORKLUB

den varme blanding, hvor den får lov til at ligge og blive godt syltet ind. Kæder behandlet på denne måde vil normalt kunne holde en hel sæson, så godt vil de da være imprægneret. Man bør dog ikke have parafinolie på kæden, når man anvender parafinolie til rensning af maskinen. Vær meget varsom med omgangen med ild. Nu og da at give en kæde — behandlet på den foreskrevne måde — nogle dråber olie, er af praktisk talt *ingen* værdi. Denne olie trænger ikke ind i kædens led, den slynges bare bort, i regelen så en del ender på tøjet — og resten tjener kun til at binde snavset til kæderne, hvor det forøger sliddet.

Koblingsjustering.

Koblingen undgår ikke slid med tiden. Et resultat af dette bliver, at koblings-wiren bliver for kort. Når koblingshåndtaget når bunden og wiren stadig er spændt, da må den justeres og befries for »dødgang«.

Batteriet.

Ofte bliver batteriet glemt og overset af motorcyklisterne. Kontroller jævnlig batteriet, navnlig midt i den varme sommertid. Fyld destilleret vand på til lidt over pladerne. Skal maskinen opstaldes om vinteren, lad da en ladestation tage sig af batteriet.

Dækkene.

Det er meget vigtigt at køre med det rigtige lufttryk i ringene. For højt lufttryk giver ubehagelig kørsel, men det almindeligste er dog vist, at man sløser med »luft-tilsynet«, så lufttrykket bliver for lavt. Dette kan skade dækkene. Man kan også komme ud for, at dækkene ved en meget hård opbremsning forskydes på fælgen. Har man haft et dæk afmonteret, se da til at mærket for ventilen kommer på den rette plads.

Nogle af de almindeligste fejl.

Det vil være altfor vidtløftigt at komme ind på at omtale alle de fejl, der kan indtræffe på en motorcykle, men enkelte skal nævnes.

Det hænder, at en motor begynder at gå dårligt, ujævnt etc. Hvis der ikke kan findes fejl ved tændingen eller benzintilførslen, da kan det ske, at karburatoren er for slidt. Mange motorcykler er ikke forsynet med luftrenser og adskilligt støv og snavs kan da finde vej ind i karburatoren og befordre og fremme sliddet.

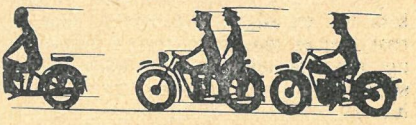
De mest almindelig fejl ved motorcykler må ellers tilskrives tændingssystemet. De kan da søges enten ved tændrøreren, i kondensatoren, i spolen, relais'et, batteriet eller kontaktspidserne (platinerne).

Begynder derfor en motor at gøre knuder ved at være vanskelig at starte eller at gå ujævnt, da gør man klogt i først at søge fejlen i tændingssystemet. Har man været udsat for en voldsom væltetur, sørg da for at få rammen målt efter for evt. skævheder etc.

Den, som holder af sin motorcykle, bør ofte gå den efter og se til, at alt er i den skønneste orden, skrue løse møtrikker til, se efter at intet er beskadiget eller slidt, efterse alle wirer og kontrollere, at de ikke er halvvejs slidt etc.

Iøvrigt er det en god og gylden regel, at det altid betaler sig at reparere før skaderne er blevet for store. Og des mindre er chancen da også for at få motorstop, når man mindst ønsker det ude på landevejen ....

Den ene



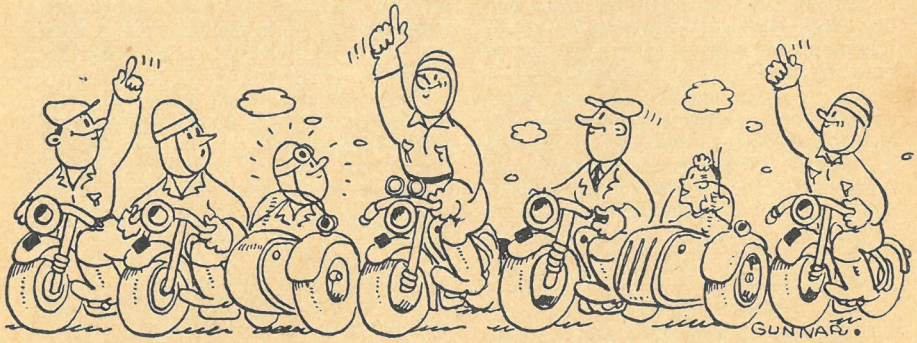
efter den anden

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.

Må *jeg* få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Til redaktionen af MOTORBLADET.

Undertegnede tillader sig herved høfligt at forespørge: hvorfor kan man ikke få »anhænger« til en motorcykle, er der ingen sidevognsfabrik, der kan fremstille en sådan, således at de kan godkendes af de motorsagkyndige?

Jeg vil tro, at der ville være et marked for en sådan anhænger, idet jeg tror, der er mange mindre forretninger og håndværkere, der har motorcykler, som de bruger i deres erhverv, og som har sidevogn på disse, men da det jo er temmelig kompliceret mange gange at skifte fra personkasse til varelad, får de ikke altid det udbytte af deres motorcykle som de kunne have. Derfor mener jeg, at en anhænger, som lige kunne evt. hæftes af, ville være meget praktisk, ikke mindst hvor man har en smal indkørsel, og en motorcykle med sidevogn ikke kan komme igennem, og ligeså er det jo mange gange, at man ikke har brug for at køre med sidevogn, men gør det, fordi det er så vanskeligt og tager tid at skrue den af, og derfor er det jeg mener, at der kunne være et marked for en sådan. Og jeg kunne tænke mig, at det kunne være en sag for redaktionen at fremføre enten i bladet eller også forhøre ved en sidevognsfabrik, om noget sådant vil kunne laves. Jeg vil mene, at den skulle være 2-hjulet, og cyklen skulle monteres med et støtteben, ligesom man ser det på almindelige cykler. Jeg ved ikke, om spørgsmålet har været rejst før, men jeg har spurgt en motorsagkyndig her i byen, og han blev meget forbavset over mit spørgsmål, det havde han aldrig været spurgt om før, men han mente ikke der kunne være noget i vejen for noget sådant, når den var lavet af en anerkendt fabrik eller konstruktør. Jeg tillader mig altså at rejse spørgsmålet og forelægge det for redaktionen af »Motorbladet«, og da dette jo ikke er bange for at slå et slag for motorcyklesporten, tror jeg altså, at her er noget som kunne bruges.

Med de bedste forventninger om behandling af sagen, tegner jeg

med højagtelse
Poul Jacobsen,
glarmester.

*

Spørgsmålet har næppe været aktuelt her i Danmark. I hvert fald ikke *brændende* aktuelt. Måske fordi en sådan »anhænger« (et rædsomt tysk ord — hvem finder på et bedre?) kun vil kunne have en meget stærkt begrænset lasteevne, ligesom dens bæreflade næppe heller kan være ret stor.

En praktisk løsning vil vel kunne være mulig, selvom en sådan konstruktion ikke er helt uden komplikationer. Vi har spurgt en af landets betydelig-

ste sidevognsfabrikanter, om han nogensinde har spekuleret over de muligheder, der eventuelt kunne ligge gemt her for at opfylde et specielt transportkrav. Det havde han ikke, men han skulle nu i sine ledige stunder prøve at kigge nærmere på problemet.

Som et kuriosum kan vi fortælle Dem„ at vi for snart et par år siden har set en — vistnok italiensk indregistreret — scooter med en sådan lille påhængsvogn efter sig. Den *var* lille, der kunne måske stå to ret små håndkufferter ved siden af hinanden på den — eller anden bagage af lignende omfang. Det så nydeligt og fikst ud, og køretøjet kørte godt og uden slinger med den. Og den var da nået fra Italien op på den østlige side af Lillebæltsbroen med den, så *nogen* praktisk betydning kan en sådan lille »efterløber« altså godt have for den motorcyklist, der gerne vil have noget bagage med sig. På kortere eller længere strækninger.

Måske kan Deres forespørgsel nu føre med sig, at kloge hoveder giver sig i kast med opgaven. *Red.*

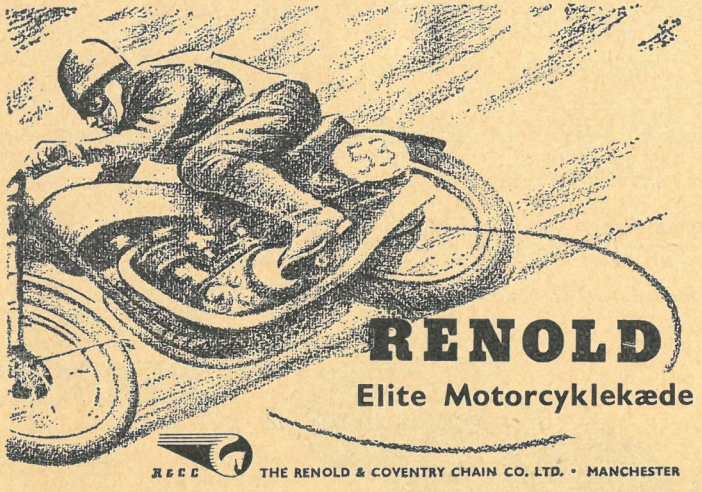


For Deres skyld

Ordet »vejarbejde« vækker tit hos motorfolk en vis irritation, hvilket egentlig ikke burde ske, da vejene vitterligt repareres først og fremmest af hensyn til bilisterne, skriver »Magneto-nyt«.

Et sted i Schweiz fandt vi foran en længere opbrudt vejstrækning et skilt: »Vi reparerer vejen *for Dem.*«

Mon ikke et sådan skilt gør sin virkning. Vi kørte i hvert fald den kedelige strækning igennem i et lidt bedre humør, end det ellers ville have været tilfældet.



Eneforhandler:

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

PREMIERE PÅ AMAGERBANEN

Den første 333-meter special-bane.

Endelig oprinder den store dag for de samvirkende motorklubber. Torsd. d. 4. septbr. kl. 20 om aftenen vil Motorklubbernes Banefond få premiere på den special-bane, som man siden fondens stiftelse i 1946 har arbejdet hen på, og som man håber vil blive et trækplaster for slaggesportens store stampublikum på Sjælland og yderligere bidrage til en forøget interesse for de spændende kortbaneløb.

Den nye motorbane, der er den første rigtige kortbane, der er lavet herhjemme, vil byde på mange interessante tekniske enkeltheder og fordele — både for rytterne og for publikum.

Den er anbragt forsænket i centrum af Amager travbane, således at publikum befinder sig indenfor travløbsbanen med et sikkerhedsbælte på fem meter mellem motorbanen og tilskuerbanen. Man er gået bort fra afspærringsforanstaltningerne med ståltrådsnet og har i stedet anvendt en 25 cm. høj planke.

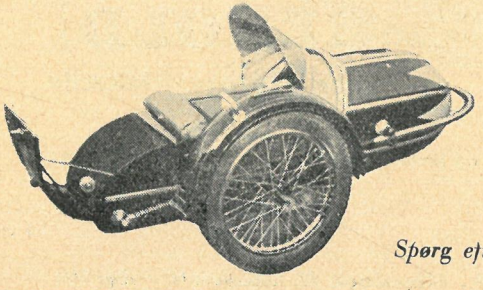
Denne form for afspærring har efterhånden vundet stort udbredelse rundt omkring i Europa og anses almindeligt for mere effektiv end den herhjemme hidtil anvendte.

Selve banelegemet byder rytterne den store fordel og betryggelse, at den på langsiderne har en bredde på 10 meter og i svingene 15 meter, således at der vil være glimrende overhalingsmuligheder. Den er 333 meter lang. For første gang vil man også herhjemme opleve en motorbane med *fast* startbane. Cementstartbaner er almindelige i Sverige, og også i England har man faste startbaner, oftest asfaltbelagt. Det er denne form, der er anvendt på Amager. For de fleste ryttere betyder det en tilvænning eller en omlægning af deres startteknik, men gavnligt er det, at de danske ryttere også kan blive fortrolige med denne slags startbaner. En rytter som f. eks. Leif Basse Hveem har haft ret svært ved at indstille sig på denne form for start.

Bestyrelsen og navnlig baneudvalget indenfor Motorklubbernes Banefond har haft mange travle og bevægede dage ved den nye banes projektering, tilblivelse og endelige færdiggørelse. Ialt er der investeret omkring 150,000 kroner i banen, der bl. a. også byder på et fortræffeligt lysanlæg med visse interessante eksperimentelle enkeltheder.

Det største læs med det daglige tilsyn og stillingtagen til de uhyre mange enkeltproblemer, der altid vil melde sig ved konstruktionen af en sådan motorbane, er blevet trukket af tidl. mangeårig formand for Sjællands Motor-Union, faktor *Poul Rasmussen*, der vel nok — uden at forklejne nogen — må siges at være den herhjemme, der ved mest om baneløb og motorbaner.

I en samtale med MOTORBLADET fortæller han om den store indsats, der ved tilblivelsen af den nye bane har været ydet af sportsudvalget og bestyrelsen såvel som af medlemmerne.



„BENDERS"

Sidevogn

Spørg efter den hos Deres forhandler

— Hvorfor har man bygget denne bane? spørger vi.

— Vi har altid kun betragtet stadionbanerne som noget interimistisk. Med Gentofte-banen viste vi vejen, åbnede muligheder, for at dyrke banesporten herhjemme. Egen bane har dog stedse været vort mål, og derfor stiftede vi i 1946 Motorklubbernes Banefond for derigennem at samle midler til oprettelse af vor egen bane. Nu har vi nået vort mål. På torsdag den 4. september slår vi portene op for publikum. Ialt kan vi tage 12,000 tilskuere, og vi er ikke i tvivl om, at vi nok skal formå at fængsle en meget stor og fast tilskuerskare omkring denne motorbane. I år vil vi kun køre aftenløb, og det er jo erfaringsmæssigt en fascinerende oplevelse at overvære motorløb ved kunstigt lys.

— Hvilke programmæssige retningslinjer vil man ellers gå frem efter?

— Ved åbningsløbet præsenterer vi de bedste danske ryttere foruden et par svenskere. Vort synspunkt er iøvrigt det, at vi hellere vil matche jævnbyrdige ryttere i spændende løb fremfor at arrangere sensationsløb på kendte udlændinge.

— Juniorerne?

— Vi vil også forsøge med nogle junior-rækker. Vi er klar over, at det er af stor betydning, at der gøres noget for at skabe en bestandig tilvækst af nye ryttere. Uden tilgang af »frisk blod« vil det hele tilsidst gå i stå . . .

Ang. 2-personers sadel på motorcykler

Til justitsministeriet har været indsendt et andragende om tilladelse til indregistrering af en motorcykle af fabrikat »Harley Davidson«, forsynet med et for fører og passager fælles sæde.

Justitsministeriet har meddelt, at det ansøgte ikke kan bevilges, men at man intet har at indvende imod indregistrering, såfremt sædet forlænges efter den motorsagkyndiges skøn og forsynes med en håndbøjle mellem den til fører og passager beregnede del af sædet.

Uddrag af den svenske løbskalender

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

OKTOBER

5.	MK Sävsjö	orient. og pål.løb
	Ronneby MS	orient. og pål.løb
	Växjö MS	orient. og pål.løb
9.	MK Gnistan, Eslöv	baneløb
11.-12.	SMK Örkelljunga	orienteringsløb
12.	SMK Hälsingborg	orient. og pål.løb
	SMK Hässleholm	orient. og pål.løb
	Sölvesborgs AK	orient. og pål.løb
19.	Nybro MS	moto cross
	Skånska AK	orient. og pål.løb
20.-21.	Karlskrona AK	orient- og pål.løb
23.	Alvesta MK	orient. og pål.løb
26.	Karlskrona MK	orient. og pål.løb
	Landskrona MK	orienteringsløb
	SMK Simrishamn	orient. og pål.løb

SKINDBEKLÆDNING

AF ALLE ARTER

MOTOR - FLYVE - SPORTS og ARBEJDSBRUG

leveres efter mål OG efter DERES ønske.

★

Udelukkende prima materialer anvendes.

★

Navnet taler for sig selv:

I. ANDERSSON-ASK

Nørrebrogade 32

NOra 1034 NOra 1033

SPORTEN UDE

En 4.-plads til de danske ryttere i F.I.M.s Ralley

Langt om længe foreligger nu den endelige resultatliste fra F.I.M.s internationale rallye, der — som bekendt — i år blev arrangeret af den spanske motorcykleorganisation.

Af denne fremgår det, at de danske ryttere opnåede en 4.-placering. Det var synd, vi ikke mønstrede flere deltagere i denne meget interessante langtursfærd til det fjerne, skønne og fremmedartede land.

Vindere blev de hollandske motorcyklister, der hjemførte ikke færre end fire sølvpræmier, men de hollandske ryttere — som åbenbart er endnu mere fortrolige med den slags løb — end de danske er det — havde også samlet sig ikke mindre end 18,909 points, eller mere end tre gange så mange, som de danske ryttere kunne opnå. Tæt i hælene på hollænderne fulgte belgierne, der havde 16,648 points og som derfor opnåede to sølv-bowler, mens englænderne besatte 3.-pladsen og fik een sølvpokal med 9,978 points. Det danske hold fik sammenlagt 5,374 points og fik en sølvpokal udsat af de katalonske og balearíske motorklubber. — Schweiz var tæt i hælene på Danmark med 5,176 points. På 6.-pladsen kom Tyskland med 3,726 og på 7.-pladsen Italien med 1,610 points.

Desuden fik det danske hold en pokal for at have tilbagelagt den længste distance. Tyskerne fik en pokal for den næstlængste distance.

Moto-cross-verdensmesterskaberne

Der kæmpes i denne tid ude omkring i Europa drabeligt om verdensmesterskaberne i moto-cross. Det ser i øjeblikket ud til, at kampen om det individuelle mesterskab vil blive et rent belgisk opgør, idet Auguste Mingels og Victor Leloup begge ligger på 1.-pladsen med 19 points efterfulgt af Marcel Cox, ligeledes Belgien, med 8 points. Derefter følger A. van Heuverzwijn, Belgien, og Basil Hall, England, med hver 6 points og efter dem de to belgiere Nic Jansen og Marcel Meunier med hver 4 points. Som nr. otte følger Frans Baudoin, Holland, og på 9.-pladsen kommer en skandinav, nemlig Hans Danielsson, Sverige, der opnåede en 6.-plads i Luxembourg.

Måske kan de endnu resterende kampe i Sverige, Frankrig og England bringe nogen forskydning i den indbyrdes placering af disse ryttere — men Auguste Mingels anses i almindelighed for favorit.

Det internationale 6-dagesløb

Poul Bøgehøj, Odense, anmeldt.

Ved det internationale 6-dages løb, der i år er henlagt til Østrig, hvor det køres i dagene 18.—28. september, er deltagerantallet begrænset til 230. Der køres i syv klasser, sidevognsklassen iberegnet, og mindste klasse, 50—75 ccm. solo, skal holde en gennemsnitsfart på 32 km/t., mens den største klasse, som omfatter alle maskiner fra 350 til 1,000 ccm, skal holde 47 km/t. Dog kan efter terrænforholdene afvigelser på 10 pct. vedtages.

Allerede da den første anmeldelsesfrist den 12. august var udløbet, var der modtaget 10 % flere anmeldelser, end det fastsatte deltagerantal.

England havde anmeldt 64, Tyskland 65, *Sverige 20*, Holland 24, Østrig

32, Italien 28, Czekoslovakiet 12, Spanien 6, Belgien og Irland hver 1, hvortil senere også er kommet en anmeldelse fra den glimrende fynske »Triumph«-kører *Poul Bøgehøj*. Det endelige deltagerantal kendes først efter udløbet af sidste frist den 19. august.

Nationshold er dannet for Østrig, Sverige, Czekoslovakiet, England og ventes også for Tyskland og Italien. Bortset fra England, der især stiller med ryttere med 500 og 600 ccm-maskiner, er de øvrige nationshold hovedsagelig repræsenteret med små maskiner i 125, 175 og 250 ccm-klasserne.

Skindtøj
farves og repareres
Læderindtræk farves
Skindfarveriet **LEGA**
Gl. Køge Landevej 223, Valby.
Telf. Hvidovre 2569 - 893
Vi henter og bringer!

SPORTEN HJEMME

Orla Knudsens store dag

Elektrolpokal-vinder og ekstra-præmie belønnet.

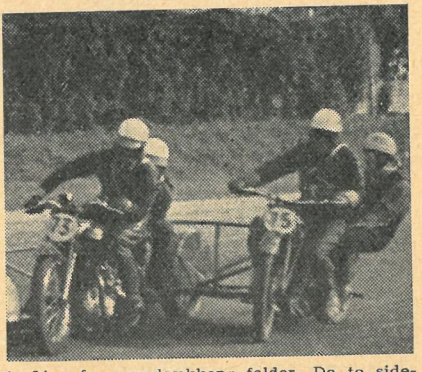
Elektrolløbet på Charlottenlund traverbane blev som sædvanligt årets store motorsportslige begivenhed indenfor banesporten herhjemme.

Med velfyldte tilskuerpladser og en stor sølv-vandrepokal (og en mindre permanent udgave) som belønning for god kørsel, kan disse løb på den velproportionerede 1000-meter bane ikke give andet end den bedst tænkelige stemning.

Og løbene *blev* en oplevelse. *Orla Knudsen* fik endelig et altfor længe ventet come-back og fik med hæder sit navn som parthaver i pokalen. Nu har han noget at stræbe efter i de næste to år. Også vor gamle fine rytter *Svend Aage Engstrøm* stillede som god sportsmand op for at forsvare sine interesser i den eftertragtelsesværdige pokal. I forvejen har han to aktier i den. Han kørte pænt og nåede dog op til vinderprisen i opsamlingsheatet.

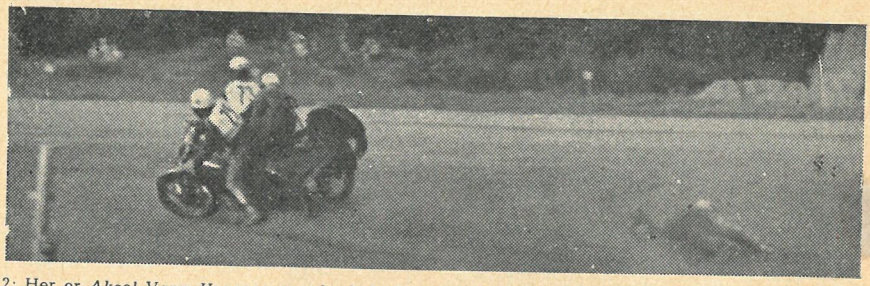
Det var *Orla Knudsen* og *Kiehn Berthelsen*, interessen samlede sig om. Allerede i mellemheatet var det klart, at det var mellem disse to konkurrenter, kampen skulle stå. Kiehn Berthelsen vandt sit heat — og Orla Knudsen satte ny rekord i sit med dagens bedste tid, 2,39,1.

Nogen forståelig nervøsitet prægede det otte mand store felt, da finalen



1: Lige før »sandsækken« falder. De to sidevognskøretøjer glider ind mod hinanden.

skulle gå, så der måtte omstart til. Kiehn Berthelsen lagde sig i skrap stil i spidsen fra begyndelsen, og denne position holdt han de første fire omgange med Orla Knudsen kun 4—5 meter bag sig. Så pressede Orla Knudsen sig fra næstsidste sving frem, og der fulgte nu en duel på det sidste



2: Her er *Aksel Vang Hansens* »sandsæk faldet af — bemærk sidevognens stilling og sidevognsmanden på jorden.

stykke, hvor de to skiftedes til at være en hjullængde foran. I det afgørende øjeblik holdt Orla Knudsen føringen og var en maskinlængde foran i mål. Hans tid blev 2,43,8, mens Kiehn Berthelsen fik noteret 2,44.

Megen hyldest og virak blev ham til del. Han er en populær rytter kunne man mærke — måtte han nu kunne holde sig klart i spidsen et godt stykke tid.

Foruden sin velfortjente pokal fik han overrakt en sølvcigaret-etui udsat af firmaet *Vilh. Nellemann*, en belønning, som skal tilfalde den, som de københavnske motorsportsjournalisters valg falder på.

Et special-løb for B-kørere blev vundet af *Bue Jensen* med *Robert Kastebo* på 2-pladsen. Tre løb for standard-maskiner vandtes af henholdsvis *Kjeld Jensen, Asger Hansen* og *Johs. Mygind.*

Sidevognsklassen er altid uhyre spændende. Det blev denne gang ekstra spændende, fordi *Aksel Vang Hansen* i et sving tabte sin »sandsæk«, der i den ret betydelige fart fik adskillige knubs, men dog ikke af værre karakter, end at han kunne stige på igen næste gang, sidevognskøretøjet passerede. De gennemførte derefter løbet, som vandtes af *Hans Jacobsen* med *Egon Walther* på 2.-pladsen.

Den danske *løbs-kalender*

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.

28 Holbæk og Omegns Motorklub (Holbæk) Baneløb
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin (Odense) Baneløb
Midtsjællands Sports Motorklub Trial

OKTOBER

2 De samvirkende motorklubber (København) Baneløb

9 De samvirkende motorklubber (København) Baneløb

12 B.S.A. Klubben Trial

16 De samvirkende motorklubber (København) Baneløb

26 Aarhus Motor Klub Trial
Sundby Motor Klub Trial
Motorcykle-Klubben Svendborg Trial



Orla Knudsen får et ekstra sejrskys af sin søde hustru, der hele tiden med liv og sjæl er gået op i sin mands motorsport.

Elektroliøbet
1. Orla Knudsen 163,8.
2. Kiehn Berthelsen 164,0.
3. Göte Brester 167,6.
4. Leif Bech 168,0.

Standardløb for sportsmaskiner indtil 350 ccm.
1. Kjeld Jensen 197,6.
2. Eiler Svendsen 198,0.
3. Finn Larsen 201,5.
4. Viktor Simonsen 202,8.
5. Per Kamph 203,2.

Standardløb for sportsmaskiner klasse B.
1. Asger Andersen 188,8.
2. John Havnbo 196,2.
3. Ove Madsen 197,2.
4. Boris Rasbro 197,4.
5. Villy Gylling Nielsen 207,0.

Standardløb for sportsmaskiner klasse A.
1. Johs. Mygind 176,0.
2. Niels Blumensaadt 180,0.
3. Alfr. Larsen 182,0.
4. Børge Mørch 182,2.
5. Norton Hansen 184,0.

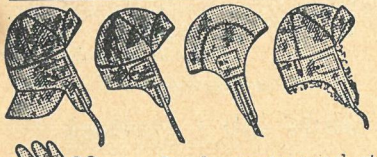
Specialløb klasse B.
1. Bue Jensen 177,4.
2. Robert Kastebo 179,0.
3. Henning Anker Hansen 189,4.
4. Anker Villy Petersen 190,0.
5. Otto Nielsen 191,0.

Sidevognsløb for maskiner indtil 750 ccm.
1. Hans Jacobsen 193,9.
2. Egon Walther 200,0.
3. Hans Nielsen 202,0.
4. Thorkild Thy 202,4.

Baneløb i Thisted

Den 3. august kørte Thy Motor Sport et velbesøgt baneløb med mange deltagere på banen i Thisted. Resultatet af de enkelte løb blev:

Begyndere (2 bedste sammenl. tider).
1. Anders Hangaard 241,8.
2. Helge Damgaard 243,8.
3. Gunnar Plet 247,9.





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

4. Chr. Vestergaard 254,0.
5. Vagn Stevnhoved 259,3.

Jun. 350 ccm. 2 sammenl. tider.
1. Bent Th. Jensen 222,4.
2. Martin Fischer 229,5.
3. Elmann Olsen 233,2.
4. Henning Søndergaard 237,6.
5. Leif Mortensen 239,9.

Jun. 500 ccm.
1. Thork. Rasmussen 215,2.
2. Karsten Kristensen 216,2.
3. Arthur Glavind 218,2.
4. Harry Carlsen 223,1.
5. Robert Christensen.

Sen. 350 ccm.
1. Søren Juul 211,0.
2. Ib Nielsen 212,7.
3. Svend Larsen 217,0.
4. G. Williams 221,7.
5. Egon Nielsen 226,4.

Sen .500 ccm.
1. Børge Pedersen 211,3.
2. Arne Pander 211,5.
3. H. Bækgaard 213,0.
4. Hans Pedersen 217,3.
5. Bent Rasmussen 220,6.

Sidevogne A.
1. Harry Hansen 230,1.
2. Brdr. Frostholm 233,6.
3. E. Bang Jørgensen 235,3.
Ingen fjerde.

Sidevogne B.
1. Vagn Poulsen 221,6.
2. Harry Pedersen 222,2.
3. Henrik Pedersen 234,2.
4. Leo Bachmann 235,5.

Spændende jydske mesterskabsløb

Hårfine dueller om 1.-pladserne.

Søndag den 10. august kørtes på Løvelbanen ved Viborg om de jydske mesterskaber.

Løbene afvikledes på den smukkeste måde uden uheld af nogen art.

Der kørtes indledende heat og opsamlingsheat.

I 350 ccm kørtes slutheat med 6 deltagere, og vinder og jydsk mester blev:

Solo indtil 350 ccm.
1. Søren Juul 93,8 (jydsk mester 1952).
2. Kjeld Jensen 96,4.
3. Egon Nielsen 99,8.
4. Niels Andersen 102,0.
5. Victor Simonsen 102,4.

I 500 ccm var ligeledes 6 kørere i slutheat, og mester blev her:

Solo indtil 500 ccm.
1. Børge Mørch 89,3 (jydsk mester 1952).
2. Ernst Østerlund 91,1.
3. Arne Svendsen 91,2.
4. Axel Jensen 91,3.
5. Jacob Jensen 92,0.

Special 500 ccm havde i slutheat 5 deltagere, mester blev:

Special-solo indtil 500 ccm.
1. Jeppe Ussing 85,1 (jydsk mester 1952).
2. Lindegaard Pedersen 85,8.
3. Arne Pander 86,3.
4. Axel Møller 89,4.
5. Tage Hansen 95,3.

Sidevognsløbene, der havde 4 kørere i hvert slutheat, havde i den lille klasse, indtil 500 ccm:

Sidevogne indtil 500 ccm.
1. Vagn Poulsen 101,1 (jydsk mester 1952).
2. Kresten Krestensen 101,8.
3. Henrik Pedersen 101,8.

og over 500 ccm:

Sidevogne indtil 750 ccm.
1. Hans Nielsen 197,5 (jydsk mester 1952).
2. Vagn Poulsen 201,1.
3. Kresten Krestensen 202,6.
4. Ejgild Wandel 206,3.

samt i 175 ccm, hvor der for første gang kåredes mester:

Solo indtil 175 ccm.
1. Hans P. Boisen 111,0 (jydsk mester).
2. Henning Krogh 111,8.
3. N. O. Jensen 212,0.
Ingen fjerde.

Alle løbene var yderst spændende, og de nye jydske mestre fik overrakt laurbærkranse. Præmieuddelingen foretoges om aftenen ved en spisning, hvor Unionen var vært.

H. Damborg.

Gode løb i Holbæk

Den 10. august kørtes der en række spændende løb med international deltagelse på stadion i Holbæk.

Resultaterne af de forskellige løb blev:

1. Göte Ohlsson 77,9.
2. Bill Kitchen 79,8.

3. Bob Oakley 80,3.
4. Kiehn Berthelsen 86,4.

Specialløb.
1. Jørgen Petersen 84,6.
2. Erh. Fisker 85,4.
3. Oluf Elsberg 85,9.
4. Kaj Larsen 86,2.

Handicap.
1. Erik Wincentz 85,5 (50 m).
2. Oluf Elsberg 87,0 (50 m).
3. Erh. Fisker 87,9 (70 m).
4. Kaj Larsen 88,2 (50 m).
5. Jørgen Petersen 88,7 (80 m).

Ekspertmatch A.
1. Göte Ohlsson (6 p.).
2. Bill Kitchen (5 p.).
3. Kiehn Berthelsen (4 p.).
4. Bob Oakley (3 p.).

Ekspertmatch B.
1. Leif Bech (9 p.).
2. Leif Hirsborg (4 p.).
3. Orla Knudsen (4 p.).
4. »Kumla« Fransson (1 p.).

Udfordringsmatch.
1. Kiehn Berthelsen 79,2.
2. Bill Kitchen 79,3.

Crack race.
1. Bob Oakley 79,3.
2. »Kumla« Fransson 80,6.
3. Leif Bech 83,3.

Næstved blev snydt for verdensmesteren

Fik Split Waterman i stedet.

Næstved Speedway blev snydt for verdensmesteren Jack Young søndag den 17. august; med en mærkelig motivering havde han sendt afbud. I stedet for kom *Split Waterman*, der vandt dagens match i sen spændende og jævnbyrdig duel med *Göte Ohlsson*, dog kun med 1/10 sekund i behold, og *Jeff Lloyd*, der i et styrt beskadigede sit ene knæ, så han måtte køres på sygehuset. Efter tre forgæves omstarter i dagens match måtte løbet tilsidst gå med stående start.

I special-matchen styrtede Leif Hirsborg, der fik en efterfølgende rytter over sig, men han var heldigvis ikke mere forknyt, end at han senere kunne stille op til start.

Resultaterne fra dagens løb blev:

International ekspertmatch A: 1. Split Waterman, England, 9 points, 2. Göte Ohlsson, Sverige, 8 points, 3. Joel Jansson, Sverige, 1 point.

International ekspertklasse B: 1. Bert Lindarv, Sverige, 8 points, 2. Kiehn Berthelsen, Danmark, 7 points, 3. Leif Bech, København, 4 points, 4. Gunnar Hellqvist, Sverige, 2 points.

Specialmatchen vandtes af Erhard Fisker med 8 points, 2. Erik Wincent, Næstved, 6 points, 3. Aage Andersen, København, 2 points.
Standard senior vandtes af danmarksmesteren Johannes Mygind med maksimum 9 points, 2. Alfred Larsen, 5 points, 3. Norton Hansen, 4 points.

Pokalløbet vandtes af Erik Wincent, Næstved, 1,24,4, foran Jørgen Petersen, København, 1,25,1, 3. Erhard Fisker 1,26,7.

Baneløbene på Hem Odde

På Hem Odde-banen havde Aarhus Motor Klub søndag den 17. august arrangeret en række velmatchede løb med stor deltagelse.

De enkelte resultater blev:

Junior.
1. Thork. Rasmussen (12 p.).
2. Henning Kragh (7 p.).
3. Robert Christensen (4 p.).
4. Gunnar Williams (3 p.).

Special.
1. Jørgen Rasmussen (8 p.).
2. Axel Müller (7 p.).
3. Tage Hansen (2 p.).
4. Harry Christensen (1 p.).

Ekspert special.
1. Orla Knudsen (14 p.).
2. Jeppe Ussing (9 p.).
3. Carl J. Hultman (8 p.).
4. Lindegaard Petersen (3 p.).

Sportsløb.
1. Børge Mørch (20 p.).
2. Johs. Jensen (12 p.).
3. Jens Nielsen (10 p.).
4. Børge Pedersen (9 p.).
5. Ernst Østerlund (5 p.).

Sidevogne.
1. Kresten Krestensen (5 p.).
2. Hans Nielsen (4 p.).
3. Vagn Poulsen (4 p.).
4. Willy Baasch (4 p.).

Forfølgelsesløb max. 10 omg.
1. Børge Mørch 213,3.
2. Ernst Østerlund 226,1.
3. Jens Nielsen.

Det svenske landshold mod Danmark

Til landskampen mod Danmark, der køres den 7. september i Holbæk, er fra svensk side udtaget følgende hold til at forsvare de svenske farver:

Allan Nilsson (Kaparna), Hasse Dahlström (Stenbockarna), P. T. Svensson (Falkarna), Olle Andersson (Kavaljererna). Reserver er N. E. Persson og E. Fransson (Stenbockarna).

Efterårets Glostrup-trial

I år er Glostrup og Omegns Motor Klubs store efterårstrial henlagt til den 14. september. Som sædvanligt har klubben gjort et stort forarbejde for at finde den bedst egnede bane og alt er — som sædvanligt — tilrettelagt på bedste måde, så de mange deltagere kan komme ud på en spændende og hård dyst — for der er jo tradition for, at Glostrup-klubben kan mønstre overordentlig mange anmeldelser. Efteranmeldelser modtages *ikke* og der vil til alle klubber udgå propositioner med alle enkeltheder, så det gælder om at holde sig til for de interesserede rytterere. Klubben har iøvrigt tilrettelagt et klubtrial til afholdelse ugedagen før, for at de mange nye trial-ryttere, som har tilmeldt sig klubben, kan komme ud og få lidt træning. Klubbens mere passive medlemmer opfordres indtrængende til at melde sig til kontrolposterne — henvendelse til formanden. Iøvrigt henvises til klubmeddelelserne.

Hellere Bøghoved.....

I et par uger har eleverne fra Haderslev katedralskoles to ældste gymnasieklasser været i Cardiff, hvor de er blevet vel modtaget og stærkt feteret.

Festprogrammet omfattede bl. a. også et besøg på Cardiff Speedway, men efter hvad det i et referat hjem til »Dannevirke« hedder, så var det »ikke nær så spændende som løbene på Bøghoved-banen, da der her (i Cardiff) var for stor forskel på kørerne«.

Men alt i alt var det ellers en dejlig dag, slutter reportagen.

Fra Klubberne

Bogense Motorklub

I stedet for klubaftenen den 4. september mødes vi i *Fredskoven* i Bogense *søndag morgen den 7. sept.* kl. 8,00. Tag motorkøretøjet og kortblad 45 med, og lad os så møde op alle.

Henry Christensen.

B. S. A. Klubben

Søndag den 21. september afholder vi klub-trial som træning for vore kørere til vort store åbne trial søndag den 12. oktober. Vi mødes kl. 9 morgen ved Bellahøj (hjørnet af Borups Allé og Hulgaardsvej) og kører samlet til bestemmelsesstedet.

Søndag den 12. oktober afholder vi som ovenfor nævnt vort åbne trial. Bestemmelsesstedet vil senere blive bekendtgjort, men vi henstiller allerede nu til de af vore medlemmer, som ikke selv ønsker at deltage, at melde sig som kontroller, da vi skal bruge en del.

Fredag den 17. oktober afholdes halvårlig, ordinær generalforsamling i Forsvarsbrødrenes selskabslokaler, Gothersgade.

Lørdag den 15. november afholdes andespil i Forsvarsbrødrenes selskabslokaler.

Der vil senere blive tilstillet medlemmerne meddelelse om ovennævnte arrangementer, men vi henstiller allerede nu at reservere de respektive dage for klubben.

Sekretæren er som sædvanlig til tjeneste med alé oplysninger pr. telefon *Yrsa 851.*

Dansk Motor Sport

indleder sæsonen med filmsforevisning og dans torsdag den 4. september kl. 19,30 i »Slotsgården« (Josty), Pileallé 14 A.

Frederiksborg Amts Motorklub

Som meddelt i foråret løber en spændende oplevelse af stabelen den 27. september. Vi ser meget gerne mange af vore kammerater fra andre klubber møde op. Vi mødes kl. 19 på Lynge kro, og De, der ikke kender vejen, medbringer kort. Tilmelding og

nærmere meddelelse ved tlf. 927 og 1483 Hillerød. Vel mødt!

Glostrup og Omegns Motorklub

Den 7. september kl. 9,00 starter vi fra Benzintanken overfor »Turisten« i Glostrup til vort årlige *klubtrial*. Det bliver en heldagstur. Tag familien med. Alle etaper er lagt således, at *alle* klubbens kørende medlemmer kan deltage. Det bliver antagelig et af de største klubtrials vi endnu har haft. Klubben har nemlig i den senere tid fået en masse trialkørere. Vel mødt!

Den 14. september afholder klubben sit årlige trial, som antagelig afvikles i Glostrups nærhed. Der vil blive tilskrevet de forskellige klubber om propositioner, tid og sted, samt tid og sted for anmeldelse. Alle, der ønsker at deltage, må melde sig til instruktionsmødet. Der vil ikke kunne foretages efteranmeldelser. Klubbens medlemmer opfordres til snarest at melde sig som kontroller, hvilket sker til formanden.

Den 2. oktober kl. 19,00 mødes vi til klubaften på »Siesta« i den lille sal.

Den 9. november afholder klubben stort *andespil* på »Siesta« i den store sal kl. 16,00. Alle klubmedlemmerne bør møde op med mindst 5 familiemedlemmer. Det *skal* give overskud.

Gunnar, s.

Harley Davidson Klubben

Tirsdag den 2. september klubaften kl. 19,30 i Vanløse.

Onsdag den 10. sept. kl. 19,45 ordinær generalforsamling på »Gimle« i den røde sal. Dagsordenen ifølge lovene. Husk, at det er din pligt over for dig selv og din klub, at du møder denne aften.

Tirsdag den 16. sept. kl. 19,30 *klubaften* i Vanløse. På denne aften er der kunstnerforum, og det er bestyrelsens og festudvalgets håb, at så mange som muligt melder sig og giver et nr. Velmødt den 16. sept., hold jer ikke tilbage, smid hemningerne over bord — måske *du* bliver den store overraskelse og den store gevinst for H.D.K. revyen. *Angelo*, Kastrup 1913.

Lyngby og Omegns Motorklub

Tirsdag den 2. september generalforsamling kl. 20 på Hotel Rustenborg. Dagsorden i følge love.

ESSO

DANSK ESSO A/S

Medlemmerne mindes om, at kontingentet skal indbetales snarest pä giro 684,50, eller til kassereren, ellers standser modtagelsen af »Motorbladet«, og du bliver slettet, og det er vel ikke meningen — så gå omgående til posthuset og indbetal kontingentet.

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

Motorklubben »København og Omegn«

Søndag den 7. september kl. 9,30 med start fra Slangerupbanen foregår klubbens *årlige tur »ud i det blå«*. Chr. Bernth sørger som sædvanlig for borde og stole; klubben medbringer øl, vand m. m. til billige priser. Tag mad med til hele dagen; mød talrigt, da det er klubbens bedste og billigste tur.

Walther Jensen.

Motorcykle-Clubben Svendborg

På månedsmødet på Hesselager hotel den 6. august var der stemning for, at vi skulle have endnu en week-end tur; men da »sommeren« hurtigt går på hæld, har vi strøget den af programmet for i år.

I stedet kører vi *lørdag den 13. september* et *bakkeløb* på »Frydenlund«s marker i Galdbjerg. Alle kan og bør deltage, da »eksperterne« kører i en klasse for sig. Vi kører fra Tinghuspladsen kl. 14,30 og regner med at begynde kl. 15,00. Damer og madpakker medbringes. De sidstnævnte fortæres på Hesselager hotel efter løbet, og såfremt der er tilstrækkelig tilslutning, tager vi en svingom bagefter.

Månedsmøde afholdes den *3. september* i »*Tankefuld*«. Afgang som sædvanlig. Derefter er det slut med de udenbys møder, og vi begynder de indenbys møder igen i »*Borgerforeningen*« *onsdag den 1. oktober* kl. 20,00. Denne gang tager vi også damerne med, idet det bliver en filmsaften, der ikke bliver mindre interessant end dem, vi havde sidste vinter, — tværtimod! Fri entré for alle, der vil hælpe til ved vort trial den 26. oktober!

G. K.

Nordre Birks Motorklub

Klubbens store årlige *andespil* afholdes *fredag den 5. september* kl. 19,30 på »Hotel Rustenborg«, Lyngby. Der bliver store og fine gevinster. Agitér for tilslutning, tag venner og bekendte med.

Søndag den 14. september heldagstur til Stevns Klint med besøg ved Klintekongens hule. Vi vil også med denne tur prøve at gøre vort bedste angående tilrettelægningen, således at deltagerne kan få det mest mulige ud af turen.

Vinder af Rævejagten den 17. aug. blev *Sv. Aa. Lauritsen.*

På gensyn den 5. og 14. september.

Sekretæren.

Sports Motor Klubben »Dan«

Generalforsamlingen på »National« forløb stille og roligt. D.M.U. havde sendt 2 repræsentanter, hvilket jo unægteligt beviser, at D.M.U. åbenbart også regner med de små klubber, men *det* er sikkert: vi var glade for at se dem. *Julius Hansen* var dirigent, den bedste mand, vi har til det hverv, — tak, fordi du altid er så trofast, Julius. Forslaget om udmeldelse af D.M.U. blev trukket tilbage.

Klubbens bestyrelse består nu af følgende: *Henry Jørgensen* (Rysse), formand; *Henry Justesen*, næstformand; *Ejgild Ploug*, kasserer; *Hans Bondesen*, *Stryg-Jensen* (nyvalgt), *Egon Sander* og *Børge Termansen.*

B. T.

Til de københavnske motorklubber.

For ikke at *det* skal gentage sig, som skete sidste år, at 6 klubber havde arrangeret store fester på samme dato, kan Harley-Klubben herved meddele, at vi i år afholder vor store *motorrevy den 22. november* på »Gimle«, hvor alle medlemmer under D.M.U. og S.M.U. er hjertelig velkommen.

P. b. v.
Angelo Gjetting,
sekretær.

Sports Motor Klubben »København«

Rævejagten fra Vallø Strandhotel blev sukces, og jægerne var oplagte. Første ræv blev taget af Poul Strambon efter 20 min. jagt, og anden ræv ca. 10 min. efter.

Den 13.-14. sept. tager vi til *Skånetloppet* i Kristiansstad. Husk tilmeldelse for evt. billetter.

Onsdag den 24. sept.: klubaften med damer i klublokalet »Ny Ravnsborg«; film og foredrag af en Monte Carlo-kører.

Klubaften er fremdeles *hver onsdag* — husk *stiftelsesfest den 1. nov.*

S. W., Taga 6139 v.

Sports Motorklubben »Roskilde«

Vi håber nu, I alle har overstået ferien og har haft godt af en lille pause. Men bestyrelsen længes nu efter at mødes med vore kammerater i S.M.R. og håber, at alle møder op ved vore arrangementer.

Der er stort åbningsløb den 4. september på den den nye motorbane på Amager travbane og vi håber, at mange vil med derud.

Og så holder vi stor *høstfest lørdag den 13. september* på »Fjordvilla« og der venter vi meget stor tilslutning, så vi kan få en rigtig fest. Derefter skal vi have en tur »ud i det blå«, hvor alle også skal med.

Nærmere meddelelse kommer med posten.

Krølle.

Sundby Motor Klub

Lørdag den 13. september afholdes klubaften med en tur ud i det blå. Vi mødes på »Korporalskro« kl. 19,00, hvor der gives nogle meddelelser om aftenens program.

Kammerater fra andre klubber er velkomne. Vi håber at se mange kendte

ansigter, således at turen kan forløbe lige så vellykket, som den vi sidst arrangerede fra Viby Kro den 2. november 1951.

Vi ser gerne, at medlemmerne og kammerater fra andre klubber meddeler til nedenstående telefonnumre, såfremt de ønsker at være deltagere i turen.

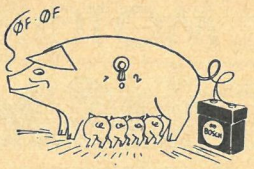
K. Østergård, Amager 1417. (Om aftenen Sundby 4343.) Nora 1328 kan ligeledes modtage besked om deltagelse.

Turen til gummifabrikken »Codan«, Køge, den 13. august havde samlet et overvældende antal deltagere.

Vi håber, at der mødes ligeså talrigt til klubbens næste tur »*Ud i det blå*« fra Korporals Kroen *den 13. september kl. 19,00.*

Venlig hilsen.

P. k. v.
Sv. W. Nielsen.



Kunsten stiger

For nogen tid siden modtog Bosch et brev: »Jeg henvender mig til Dem med forespørgsel om De leverer en anordning, som kan efterligne en gris' grynten. Anordningen skal indbygges i en kunstig diende so for at lokke de små grise til.«

Bosch var meget beæret over kundens tillid, selv om man iflg. »Magneto-nyt« i dette tilfælde desværre ikke kunne betjene ham.

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.
D.M.U.s forretningsudvalg:
Vald. Hoffmeyer jun., Valbygårdsvej 26, Valby. Tlf. Valby 99.
Hans Pedersen, Københavnsvej 42, Køge. Tlf. Køge 772.
Einer Jensen, Rosenørnsvej 37, Odense. Tlf. Odense 4799.
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, København V. Tlf. Luna 155.
Ansvarshavende redaktør: *Carsten Meyer Petersen.*
Ekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbh. K. Telf. Palæ 6368.

Annonceekspedition:

v/ E. Pilow

Motorbladet, 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



Er Skindtøjet i Orden?

ellers lad os fikse det op nu, medens De kan undvære det.

Alle Reparationer og Forandringer

hurtig og omhyggeligt.

Skindjakker,

Motorveste, Ridebukser, Handsker, Hjelme, Køretæpper etc.

Allerfineste Kvalitet og Pasform. — Gerne efter Maal til samme Pris.

Eventuelt kan vi aabne Dem en Konto.

Kendt gennem Generationer.

SKINDBEKLÆDNINGEN

(Blegdams Magasinet)
Blegdamsvej 34 — C. 9694.

København

Korsvejens Motor

Specialværksted for Motorcykler. Kun faguddannet Personale. Mange Aars Erfaring.
Amager Landevej 52
Kastrup 2884 — 2000. Efter Kl. 18 Kastrup 1414

NORTON — FRANCIS-BARNETT
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

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

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

Ældste Harley-Davidson Special-Værksted

POUL HOLM

Gl. Kongevej 4 — Byen 3932
Medlem af H D K

Reparation og Opretning af alle Mærker.
Benzin, Olie og Tilbehør

Vridsløselille Motorforretning
A. P. JENSEN
Roskildevej 82 . Glostrup 1665

HELLERUP AUTOHANDEL

Biler og Motorcykler
Køb — Salg — Bytte
Vespa Scooter Service
HELL. 1818 — Herløv Kristensen — Callisensvej 3



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

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

Skindtøj efter Maal

omsyes, repareres. Pasform med Garanti. Veste, Hjelme, Stortrøjer m. v. billigst.
Mammuth-Brookland Skindbeklædning
Vingaardsstræde 21[1] - Palæ 2939

Alle 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

Ride- og motorskindtøj,

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

MOTORCYKLE-VÆRKSTED

Specialværksted for
Indian — Rudge

Reservedele og Udstyr

BRDR. BECH - Tagensvej 101 - Telf. Taga 9926

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**

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.

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

Giv cyklen en »Steinach«-kur

bliver som ny. Lakeres samlet. Renses overalt med trykluft. Celluloselakeres i alle orig. farver og staferinger. Priser fra 50 kr. Forhandlere rabat.
Lynenskjold, Sejrøgade 6, Telf. Tria 1542.



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 13835*

Reservedele og Udstyr. - Specialværksted
ZÜNDA JAPP- WA - HARLEY DAVIDSON
AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Hobro

UDSTØDNINGSRØR

fremstilles til billige Priser og omgaaende Levering. 4-5 Dage. Mekanikere Rabat.
KARL JENSEN — Skolegade 4 — Hobro

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628
Motorcykleværksted . Reservedele
Olie . Udstyr . BSA Køreskole

Odense

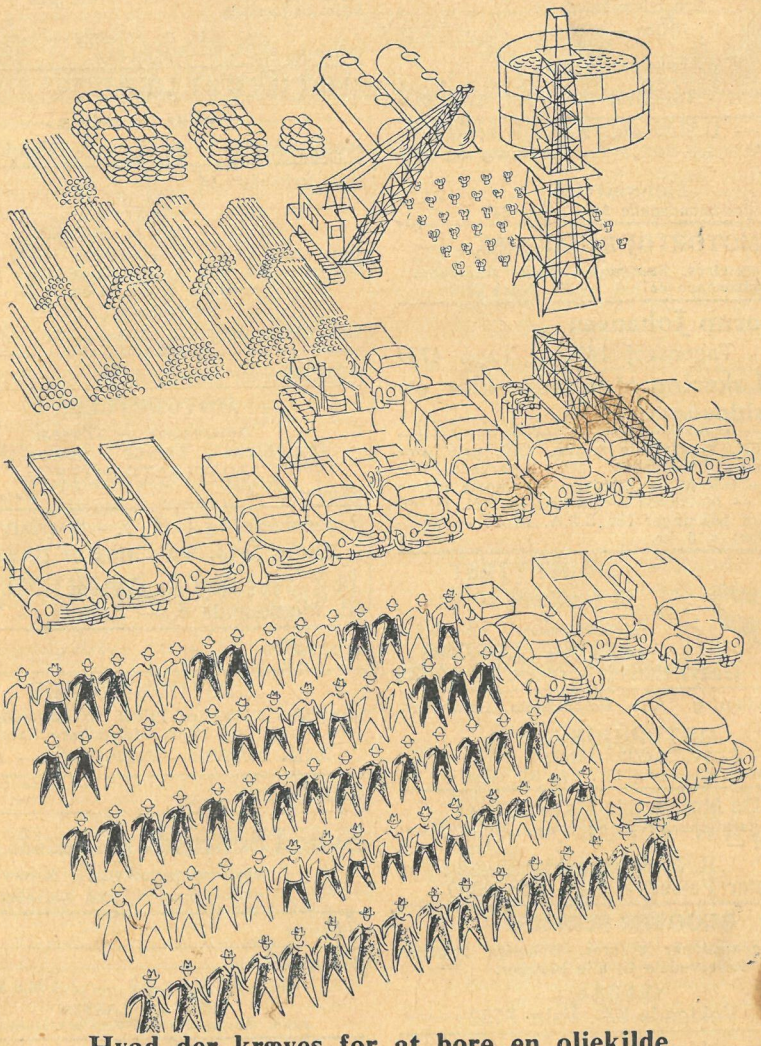
A. J. S. Odense
MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN
Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

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 RØNTGENTEKNIKER
ERIK FALKBØLL
ALDERSHVILEVEJ 29
711 BAGSVÆRD



Hvad der kræves for at bore en oliekilde.

Trods al moderne teknik giver stadig kun 1 ud af hver 5 boringer resultat. Omkostningerne ved at bore en kilde kan i mange tilfælde løbe op i millioner af kroner. Denne illustration fra Esso's årsberetning giver en populær fremstilling af den indsats af mandskab og materiel, der i gennemsnit kræves for at bore en oliekilde i dag: 76 mand (arbejdere, håndværkere, ingeniører, geologer etc.), 31 køretøjer af forskellig art, 5000 m.rør, 35 tons cement, 15 tons specielt mudder, 45 tons stål til forskellige formål, etc.

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN