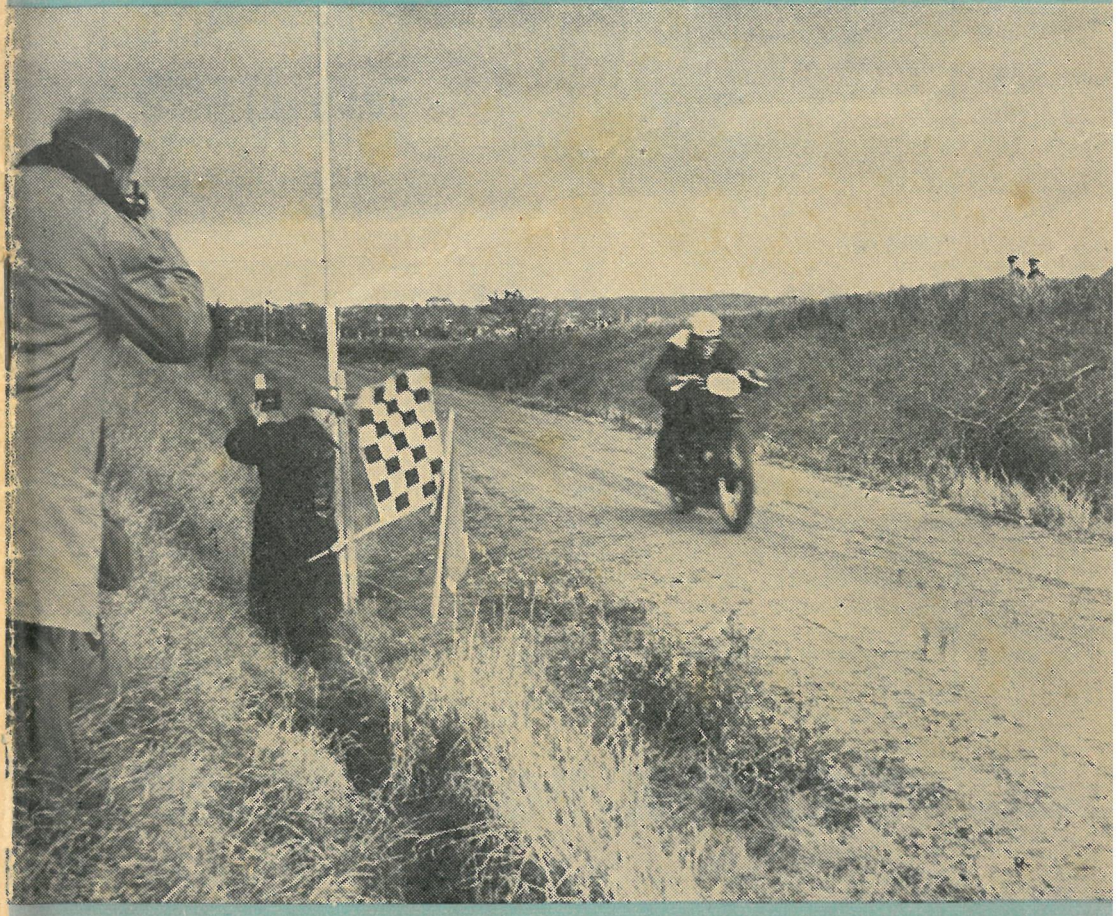
# MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



DECEMBER 1952 34. ÅRG.



# FOLK med erfaringer siger god for CLEAN POWER

— den nye danske opfindelse. Apparatet, der automatisk tilfører motoren vanddamp, så soden fjernes fra forbrændingskammeret, og motoren holdes ren og livlig.

»Jeg har konstateret en benzinbesparelse på ca. 10 %, tændingsbanken fuldstændig ophørt selv ved meget sejgt træk og en mærkbar forøgelse af trækkraften.«
Vognmand Ciliam Melchiorsen, Aarhus.

»Efter påsætning af apparatet forsvandt al tændingsbanken, og motorens gang blev meget mere »levende«, accelerationsevnen steg betydeligt — jeg vil absolut ikke undvære det igen.«
Konsulent S. Aa. Maarsøe, Aarhus.

»Mit indtryk under kørslen var, at jeg havde fået min tank påfyldt den gode benzin, jeg førhen kunne få ved kørsel i udlandet.«
Amstrup Maskinfabriks Eftf., Aarhus.

»Der har været en betydelig forbedring af vognens accelerationsevne og ingen startvanskeligheder. Endvidere ophørte en generende tændingsbanken, der havde varet et par måneder.«
Læge Erik Munch, Brenderup, Fyn.

Gennemprøvet i praksis og videnskabeligt afprøvet af Jydsk Teknologisk Institut. Absolut ingen skadelige virkninger.

**Kr. 182⁰⁰**
Excl. montering

Lad Deres automobilforhandler eller mekaniker fortælle Dem om CLEAN-POWER — eller rekvirer nærmere oplysninger hos

## I/S CLEAN-POWER

PARK ALLÉ 3
AARHUS

*Gennemsn. oplag pr. nr. for året 1951/52 iflg. Dansk Oplagskontrol:* **8.178 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** **DECEMBER** **34. årgang**

## *På den rette vej.....*

*I det sidste nummer af MOTORBLADET bragte vi en opgørelse over antallet af motorcykle-indkøbstilladelser, hvor en kendelig stigning i år har gjort sig gældende. Andetsteds i dette nummer bringer vi de aktuelle tal for bilindkøbstilladelserne. De to ting skal nemlig — som rimeligt er — ses i relation til hinanden. Når der derfor i denne artikel kan stilles en prognose over total-importen i år, kan man gå ud fra, at et tilsvarende tillæg i motorcykle-importen må kunne ventes.*

*Det er jo faktisk ret glædelige udsigter, man stilles overfor. Navnlig når man også tager udsigterne for det kommende år i betragtning, sådan som handelsminister R y t t e r har forsøgt at stille dem op.*

*Ganske vist bliver forøgelsen i 1953 — fra 1952 — ikke så stor, som den har været i 1952 sammenlignet med det foregående år — men hvem ved?... det er jo slet ikke umuligt, at de fremskridt, der har været i importen allerede i år, alligevel fortsat kan komme til udfoldelse også i 1953, når vi først kommer lidt hen på året. Der er jo udvikling i liberaliseringen. Det har varet længe — a l t f o r u r i m e l i g t l æ n g e — før det kom så vidt, men den siddende regering har, under udfoldelse af en hårdhændet pengesaneringspolitik, formået at bringe Danmarks handelsbalance ind i et smukt leje, der tegner lyst også for den nærmest kommende tid — landbrugets enorme høstresultat taget i betragtning.*

*Når derfor Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler i en henvendelse til handelsministeriet den 3. november endnu engang gør opmærksom på, at n u er tiden inde for en fuldstændig frigivelse af motorcykleimporten, så har de ikke blot mere ret i et sådant synspunkt, end på noget tidspunkt tidligere, men med den fortsættelse i liberaliseringen, som Danmark — iflg. sine internationale forpligtelser — er tvunget til at foretage, skulle opfyldelsen af dette ønske næsten være en selvfølge. Det kan alt i alt kun komme til at dreje sig om et uhyre beskedent merbeløb ud over det beløb, man i forvejen har tænkt sig at afsætte til importen af motorcykler.*

*Og i hvert fald kan man afgjort i k k e sidde branchens s u b s i d i æ r e ønske — om i hvert fald at frigive importen af v a r e m o t o r c y k l e r — overhørig, hvis forslaget om helt at frigive importen af varebiler, går igennem.*

*Hvad det burde gøre.*

*Car.*

# For over 4,8 mill. kr. dollarpræmiebiler og -motorcykler på 3 måneder

*Over 4000 nye personbiler de sidste fire måneder.*

Motorbladet kunne i sit sidste nummer fortælle, at der i de første ni måneder i år var givet indkøbstilladelse til 1,888 motorcykler, en stigning på ca. 85 % sammenlignet med antallet i samme tidsrum sidste år. Der var indkommet lige ved 14,000 ansøgninger — og bevillingsprocenten var gået i vejret fra knap 8 % til ca. 14 %.

Efter alt at dømme, vil der i år komme over dobbelt så mange motorcykler til landet som sidste år, thi motorcykleimporten plejer at stige nogenlunde i takt med bil-importen, og i de sidste *fire* måneder er der kommet over 4,000 nye personbiler ud at køre, hvilket man efterhånden også begynder at kunne se på trafiken — og vanskeligheden ved at finde parkeringspladser i byernes indre.

Tallet fremkommer på den måde, at der ialt i de første 10 måneder i år er bevilget 7,249 indkøbstilladelser til personbiler, og da der i årets første halvdel blev udstedt 3,564 indkøbstilladelser (det er 90 % mere, end der blev givet i første halvdel af 1951 — nemlig 1,618), bliver det til 3,685 i de sidste fire måneder, der altså bragte flere ny personbiler frem end hele årets første halvdel.

Til disse fire måneders 3,685 kan man lægge de biler, der er kommet til landet indkøbt som følge af dollarpræmieringen, hvilken også i nogen grad er kommet motorcykle-importen tilgode. Denne har kun været i kraft i tre måneder, og så varede det endda lidt, før der kom rigtig gang i den motorcykle- og bilimport, som kunne betales ved det hjemførte dollarprovenu. I de sidste par måneder er det dog gået forholdsvis stærkt, idet der til bilkøb er anvendt små 5 mill. kr. — nøjagtigt 4,818,000 kr. For dette beløb kan der skønsmæssigt købes ca. 500 biler, så ialt ligger tilvæksten af nye biler for de sidste fire måneder på godt 4,000.

Med den lettelse, der har fundet sted for importen af motorkøretøjer, kan man regne med, at der er al mulig udsigt til, at der i løbet af 1952 vil blive givet ialt ca. 9,300 indkøbstilladelser til personbiler, hvortil så må lægges dollarpræmie-bilerne, hvilket vil bringe totaltallet for nye personbiler i år op på et sted mellem 10,100 og 10,200. Til personmotorcykler vil der nok blive bevilget tæt op imod ca. 2800 indkøbstilladelser i år.

Det er jo en smuk opgangslinje for importchifrene, der således kan noteres, men da handelsminister Rytter i vareforsyningsudvalget har stillet forslag om at stille valuta til rådighed til import af ca. 12,000 personbiler i 1953, altså ca. 1,000 pr. måned (foruden det antal, som dollarpræmieringen vil bringe til landet), bliver der altså ikke just tale om nogen *brat overgang* til større importchifre, idet forøgelsen i antallet af personbiler fra de godt 9000 i 1952 til de 12,000 i 1953 kun andrager ca. 25 % mens forøgelsen fra sidste år til i år kommer op på ca. 100 %.

Idet vi går ud fra, at den samme stigning vil komme til at gøre sig gældende for motorcyklernes vedkommende, skulle vi altså i 1953 kunne regne med en import af ca. 3,500 personmotorcykler til købere med indkøbstilladelse.

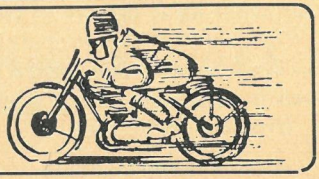
*Forsiden:* Fra F.A.M.s kilometerrace til velgørende formål: Sv. Aa. Sørensen passerer mållinien med håndtaget i bund.


MOTOR Bogen

★

snart udsolgt!

Endnu kan De nå at sikre Dem et eksemplar. 100 sider motorsport, biler, motorcykler, knallerter, scootere. — En fin julegave til de motorinteresserede. Fås i kioskerne eller fra forlaget MOTORBOGEN, St. Glasvej 53, Odense, mod kr. 3 i frim.

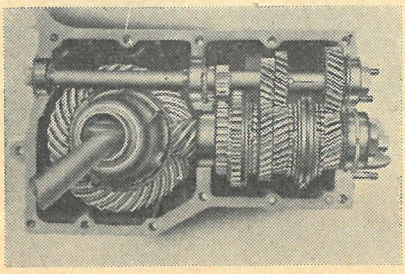


# FOLKEVOGNEN VW *model 1953*

*Forbedringer og ajourføring giver folkevognen et præg af luksus for de samme penge.*

Folkevognsfabriken i Wolfsburg har i oktober måned sendt en ny udgave af folkevognen på markedet. Tre af forbedringerne er af stor betydning for kørslen.

For det første er gearkassen ændret så 2., 3., 4. gear er syncroniseret. Det giver en lydløs og let gearskiftning uden dobbelt udkobling.



Folkevognen VW har nu endelig fået gearne syncroniseret og en efter manges mening væsentlig mangel er dermed indhentet.

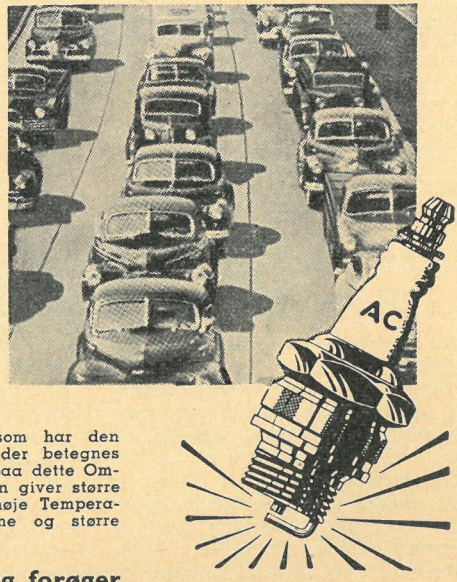
Den anden store forbedring ligger i affjedringen. Fabriken har forlænget torsionsfjedrene og benyttet større teleskop støddæmpere. Dette i forbindelse med super ballon-ringe i størrelsen 5.60×15 giver en blødere affjedring og ideelle køreegenskaber.

Den tredie store forbedring er, at det er lykkedes fabriken at nedsætte motorstøjen i vognen ved en bedre isolation af karosseriet fra motorrummet og ved at ophænge motoren i en trepunkts gummiophængning, hvorved støj og vibrationer fra motoren ikke overføres gennem karosseriet.

Disse tre forbedringer er de væsentligste; men på mange andre punkter er vognen også blevet bedre. Det skal således blot nævnes, at en ny karburator med accellerationspumpe er monteret, og der er sørget for en bedre for-

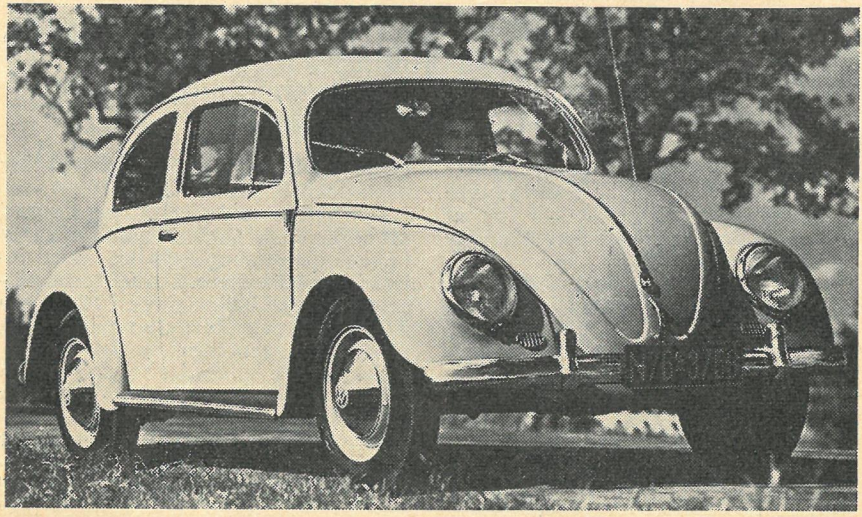

**Næsten 50 pCt. af Amerikas Biler bruger**

**AC TÆNDRØR**




AC Tændrør er de eneste, som har den patenterede Coralox Isolator, der betegnes som »det vigtigste Fremskridt paa dette Omraade i de sidste 40 Aar«. Den giver større Modstandsdygtighed over for høje Temperaturer, større Varmeledningsevne og større Styrke under Kompression.

**AC — sparer Penge og forøger Motorkraften**



Bredere kofangere, ventilationsruder fortil er det, der udadtil præger den nye tyske folkevogn.

varmning af indsugningsrøret, hvilket giver en bedre benzinblanding og derigennem motoren en finere gang.

Bremseeffekten er blevet kraftigere gennem større bremsetromle bagtil. Pedaltrykket er mindsket med 16 % på bremsepedalen og 25 % på koblingspedalen.

Selve udseendet af vognen er kun lidt ændret, men de trekantede indstillelige ventilationsruder indbygget i dørvinduerne, de forkromede lister om alle ruder og de forstærkede kofangere giver køretøjet et mere distingveret præg.

Instrumentbordet er nyt, og de for føreren nødvendige instrumenter er samlet på en overskuelig plads. Der er gjort plads til indbygning af radio, og der er nu en lukket handskeboks. Det hele gør et smukkere og langt mere færdigt indtryk end på de tidligere modeller. Endelig er polstringen udført af bedre materialer end tidligere, og sædernes facon giver såvel fører som passagerer en bedre komfort.

Trods alle disse mange — tildels kostbare — forbedringer er prisen på vognen den samme som tidligere, hvilket skyldes en stærk forøgelse af produktionen, som nu er ansat til 550 vogne pr. dag.

# Radar redder liv i Bytrafiken

I byen *Akron* i staten Ohio har man forlængst taget *radar* i anvendelse i form af et radar-apparat til hastighedskontrol, og allerede i 1951 har man som følge heraf kunnet notere sig en nedgang i færdselsdrabene på 50 %. Samtidig skønner politiet der i byen, at man har opnået så gode resultater, at det ville have krævet en forøgelse af politistyrken på ikke mindre end 30 %, hvis man ville have nået det samme resultat gennem en intensivering af patruljetjenesten.

En anden fordel ved dette radarapparat er, at de bilister, der møder i retten tiltalt for for hurtig kørsel uden diskussion akcepterer de hastighedsmålinger, som apparater har registreret. Hvilket ingenlunde altid er tilfældet med de hastighedsbdømmelser, som en politimand foretager.

Apparatet, som ikke er større end en rejseskrivemaskine, rummes i en kasse, der anbringes på forsædet ved siden af politibilens fører. Når et andet køretøj kører forbi, opsnapper det de stråler, der udsendes fra apparatet og dets hastighed bliver med stor nøjagtighed aftegnet af en viser på specielt tilkoblet hastighedsmåler.

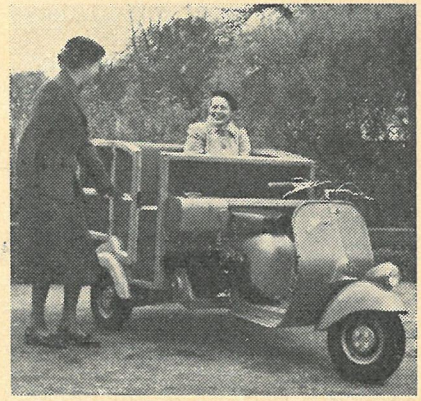
# Ny VESPA-type i Danmark

Italien — scooterlandet par excellence — har fostret et nyt billigt køretøj.

VESPA-scooter fabrikken i Genua bragte for nogen tid siden et 3-hjulet VESPA-køretøj på markedet, og F. Bülow & Co., har nu fået denne type hjem.

Det er et snildt og praktisk køretøj, og erhvervsdrivende, der skal foretage lettere transporter, kan samtidig bruge VESPA'en til privatkørsel, idet der foruden førersædet er sæde til 2 voksne og 1 barn i passagerrummet. Desuden er dette VESPA-køretøj fortrinligt egnet til invalidekøretøj, idet de forskellige manøvreringsgreb let og billigt kan anbringes på styret.

Selvom motoren, der er af den sædvanlige robuste VESPA-konstruktion, kun er på 125 cm , er de 4 fremgears udvekslingsforhold valgt sådan, at motoren ikke — selv når køretøjet er fuldt lastet — overanstrenges. Af andre fordele kan nævnes kraftoverføringen, der sker gennem differentiale og kæde til begge baghjul, som er affjedret med torsionsstænger og friktionsstøddæmpere.



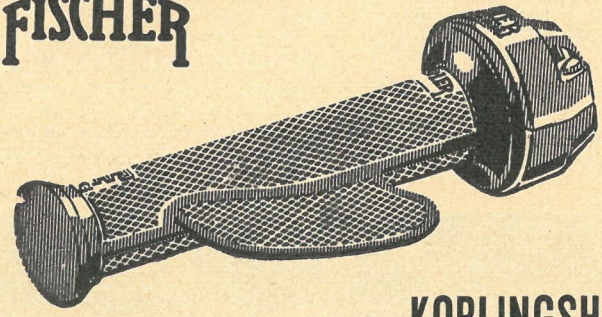
Vespa'en i 3-hjulet udgave giver billig transport med talrige anvendelsesmuligheder.

Der er mekaniske håndbremser til forhjul og differentiale og hydraulisk fodbremse til baghjulene.

Den til mange formål overordentlig anvendelige 3-hjuler kører ca. 35 km pr. liter olieblandet benzin.


**STØRRE KØRSELSSIKKERHED MED**

FISCHER



**KOBLINGSHÅNDTAG**

**SIKKERT — HURTIGT — BEKVEMT**

*Fås hos de førende forhandlere*

# TIL GENERAL RYE'S BRIGADE.....

## I KRAVET OM BEDRE BENZIN

*Af Carsten Meyer Petersen.*

Der skete i 1947 et tilbageskridt med hensyn til Danmarks benzinforsyning. Det udvalg, der var nedsat for at administrere landets benzinimport, måtte af valutamæssige årsager forlade den påbegyndte import af benzin med oktantallet 74—76 og gå nedad bakke ved at fastsætte den importerede benzins oktantal til 70—72. I perioder har man haft det indtryk, at den lå på oktantal 67—68.

Da man lige efter krigen fik de alliieredes krigsbenzin, der holdt oktantallet 80 og senere fik en tetraætylblybenzin med oktantal 70—72 for derefter at importere benzin med oktantal 68—70, virkede det for ganske mange som et tilbageskridt efter 74—76 oktantal-perioden i 1947 (hvor man så småt troede man skulle til at vende tilbage til normale forhold) atter at få stillet en »ringere« benzin til rådighed. Vel at mærke som eneste mulighed.

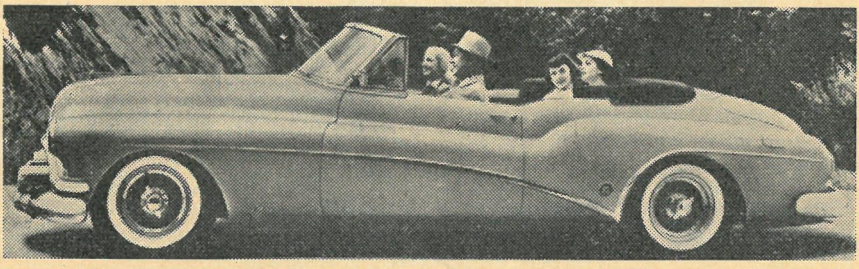
I begyndelsen af dette år offentliggjorde vel nok det fineste motortekniske trekløver, som landet kan mønstre, en rapport over nogle praktiske undersøgelser foretaget for — ganske åbenbart — at bevise, at den nu importerede benzin er af tilstrækkelig god kvalitet.

Undersøgelserne, der i den offentliggjorte form ikke manglede videnskabeligt tilsnit, stod at læse i Kongelig Dansk Automobil Klubs medlemsblad, »Auto«, idet det var K.D.A.K., der havde foranlediget dem afholdt. Og manifestet var underskrevet af dr. tech. *Poul Madsen,* populært — og gerne — kaldet »Banke«-Madsen på grund af sine store fortjenester netop med hensyn til undersøgelser af benzinmotorernes tændingsbanken i forhold til benzinkvaliteterne (det, hvorom sagen her i virkeligheden drejer sig); videre af K.D.A.K.s og »Auto«s tekniske konsulent og medarbejder, civilingeniør *L. P. Lauritzen* og endelig af lektor ved Danmarks tekniske højskole, civilingeniør *O. Ahlmann-Ohlsen.* Ikke sandt: Et finere team til at forsvare den nuværende benzinkvalitets tilstrækkelighed kan vel næppe tænkes.

For man havde så afgjort det indtryk, at det drejede sig om *et mobiliseret forsvar.*

Det fine tekniske trekløvers navne skulle antagelig alene borge for den konklusion, man gennem de opnåede resultater er kommet til. Og vel også på forhånd afskære enhver form for ind- og modsigelse mod undersøgelsens enkeltheder. Hvem tør vel tale Roma midt imod?

Men det gik anderledes. Der løftede sig protesterende røster. Bl. a. modtog »Auto« også et indlæg fra generalmajor *C. Rye,* M. Ing. F., en mand, der må tillægges betydelige både teoretiske og praktiske kvalifikationer m. h. t. at



**Buick i 1953-udgaven, præget af europæisk karosseribygning med trådhjul og med en motor, der leveres med kompressionsforholdene 6,6—6,9—7,2 og 7,5:1.**

bedømme et motorkøretøjs ydeevne. Og der kom åbenbart adskillige andre indsigelser, for meget hurtigt måtte bladet standse en skriftlig meningsudveksling og beramme en mundtlig diskussion, som fandt sted i »Ingeniørforeningen« i september måned.*)

En af generalmajor Ryes væsentligste indvendinger var, at de forsøg, der var foretaget, var så få og tilfældige, at det var uforsvarligt at bygge noget virkeligt derpå. Ialt anvendtes to last- og fire personbiler til forsøgene og deres gennemsnitlige kørselsdistancer lå omkring de 320 km. Og de tre højt anerkendte tekniske videnskabsmænd vil sikkert være de første til at erkende, at

*) Væsentligt nyt kom ved denne lejlighed *ikke* frem. Forsøgs»rækken«s uanvendelighed og utilstrækkelighed som bevismateriale for den foreliggende sag blev fremhævet og ikke med vægt imødegået.

En af de førende benzinfirmaers medarbejdere, som netop har *forbrugerkontakten*, meddelte, at internationale markedsundersøgelser i de forskellige lande godtgjorde, at forbrugerne i langt overvejende grad udtrykte *tilfredshed* i de lande, hvor man havde den *højoktanede* benzin. Her i landet var stemningen nærmest fifty-fifty (men her kommer vi igen til den kendsgerning, at den halvdel, der er utilfreds, er ejerne af de *nye biler*, som har mange gange så mange kilometers kørsel, som de tilfredse).

Han forstod ikke, at man ikke kunne have to kvaliteter benzin i Danmark, når man kunne have det i praktisk talt alle andre lande.

Det forstod konsul *L. Tholstrup*, direktør for Vacuum Oil Company, godt, for det ville betyde en kolossal og fordyrende kapitalinvestering til oprettelse af dobbelt hold tankanlæg. **Ingen ved bedre end konsul Tholstrup, i hvor** høj grad Danmark er overforsynet med tankanlæg og derfor ikke kan tage flere nye: Mens der rundt omkring i udlandet dukker mange nye anlæg med »*Mobilgas*« op (Vacuum Oils benzinmærke), er der bogstavelig talt ikke plads til flere anlæg i Danmark for nye mærker, der gerne vil frem.

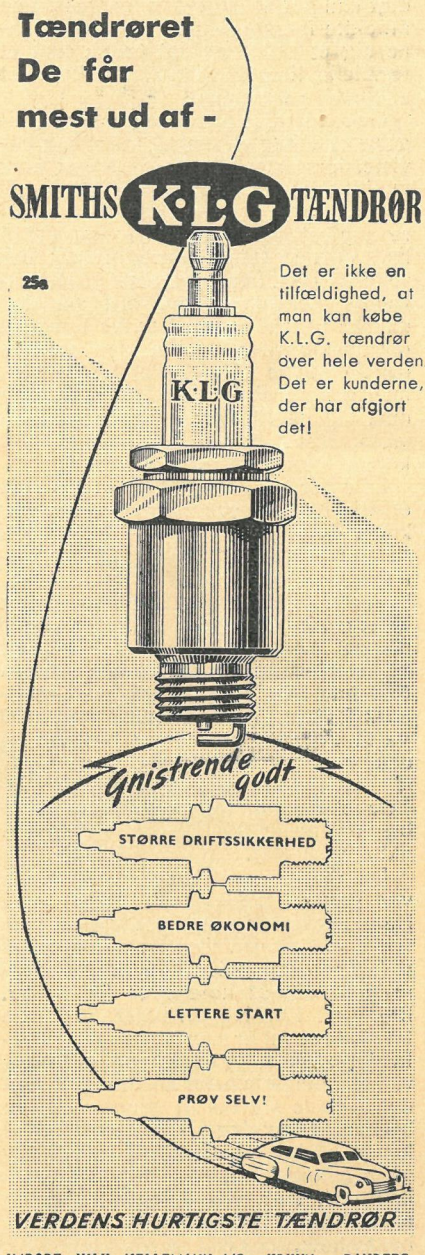
At det vil betyde en så voldsom udvidelse af de eksisterende tankanlæg, står næppe til troende. *Før* krigen lod det sig så udmærket gøre. Men da var der jo også noget, der hed *konkurrence*.

*Trods bekostelighed bør benzinselskaberne snarest muligt overvinde deres modvilje og give forbrugerne den benzin, som de og deres motorkøretøjer kræver.*

Snarest.

Selv om det er billigst og behageligst at lade være.

Jeg vil tro, vi vil få den bedre benzin herhjemme til februar, når den — endelig — også kommer frem i England.

IMPORT: VILH. NELLEMANN A/S - KBHVN. - RANDERS

noget *videnskabeligt* og noget endegyldigt kan der absolut *ikke* bygges på de afholdte forsøg — man kan højst danne sig et skøn, og det endda kun et temmelig tilfældigt skøn. Det kan vist alle skrive under på.

Generalmajor Rye bilagde sin indsigelse et enkelt eksempel, hvori han påviste, hvorledes det havde været ham muligt med sin egen bil, en Austin 12, model 1939, at gennemkøre en nærmere angivet strækning i Sverige (1615 km) med et totalt benzinforbrug, der viste 16,5 pct. længere kørsel på det anvendte benzinkvantum, end på den danske benzin anvendt under lignende omstændigheder — idet den svenske benzin havde et oktantal på 74—76, men den danske benzin jo ligger nede omkring de 70. Og så havde generalmajor Rye's Austin endda et så lavt kompressionsforhold som 6,2 : 1.

Selv har jeg på en tur gjort lignende erfaringer som generalmajor Rye, jeg kørte — pudsigt nok — tildels den samme strækning og det samme bilmærke, en lille Austin 8, model 1946, hvis kompression dog ligger adskilligt højere, nemlig på 6,8 : 1. Hos begge lå den gennemsnitlige kørehastighed på fri landevej på ca. 75 km i timen (for min lille vogn en mindre økonomisk fart end for den større Austin 12 — til gengæld havde jeg fordelen af den noget højere kompression, der skulle give større udbytte af en højoktanet benzin; for mit vedkommende blev der anvendt en Nynäs A-benzin af oktanværdi 80).

Det af mig opnåede resultat i praksis var ganske forbavsende. Mens jeg i Danmark under gunstigste forhold kørte 15—16 km pr. liter benzin, præsterede den lille Austin 8 på den 80-oktanede benzin at køre over 19 km pr. liter (ca. 19,1 km pr. liter). Og dette tal skyldes vel at mærke *ikke* nogen tilfældig og velvillig udregning, foretaget ved tilfældige benzinpåfyldninger, men det drejede sig om at gennemkøre en bestemt strækning — den var på 519 km — på kun een tankfuld benzin. Og så var tanken vel at mærke ikke kørt helt ned, idet påfyldningen skete på normal måde ved en forhåndenværende benzintank.

Som man vil forstå, melder jeg mig straks »til general Rye's brigade«. Mange vil sikkert følge trop. Af flere årsager, hvoraf de to vigtigste er, at den afholdte forsøgsrække er behæftede med så fundamentale mangler, at dens værdi er meget tvivlsom — *og fordi* nu efterhånden den »bedre« benzin er blevet indført i de allerfleste andre af kontinentets lande på denne side af jerntæppet, sideløbende med den »simplere« benzin, som vi må få lov at importere herhjemme.

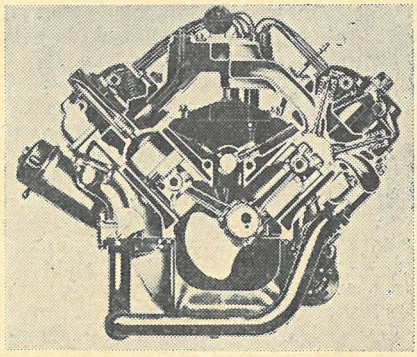
*Måske* skyldes den import af bedre benzin, der kom igang i 1947 tildels en aktion fra min side, idet jeg kort efter min hjemkomst fra Sveriges-turen, hvor jeg havde gjort den meget bemærkelsesværdige erfaring, at den 80-oktanede svenske benzin — i mit specielle tilfælde i hvert fald — gav 20—25 pct. mere kørsel, tog et interview med formanden for benzinudvalget, direktør Erik Frandsen, Esso, en samtale, som jeg lod munde ud i et meget stærkt krav om, at vi også herhjemme i Danmark fik den bedre benzin. Interview'et blev bragt i et anset motorfagblad og fandt i forkortet form vej til mange blade rundt om i landet.

*Før* den gode benzin kom gav man på de fleste værksteder den dårlige benzin skylden for dårlig motorgang med sodede og tilsvinede ventiler etc. — og det samme blev tilfældet, da vi *efter* perioden med den gode benzin atter fik den dårlige benzin tilbage.

En af de allervæsentligste anker, man kan rette mod den af det lærde triumvirat foretagne forsøgsrække, er den, synes jeg, at der til forsøgene kun anvendtes biler med kompressionsforhold, der lå mellem 6,3 og 6,5 : 1. Det er jo fuldstændigt forældede begreber at operere med. Tendensen er — i det mindste indtil for ganske nylig — gået imod en stadig forøgelse af bilmotorernes kompressionsforhold. Thi jo større kompression, des større effekt og des større benzinøkonomi — under forudsætning af, *vel at mærke,* at den rigtige benzin er tilstede, d. v. s en benzin med det til kompressionen svarende oktantal.

Siden 1925 er bilernes kompressionsforhold sat i vejret fra ca. 4,8 : 1 til de 6,8 à 7 : 1, det er i dag. Ja, tager man over en bank alle de personbiler, der fremstilles i dag, skal det nok vise sig, at det gennemsnitlige oktantal for samtlige personbilmærkerne skal ligge lige omkring de 7 : 1. Noget andet er

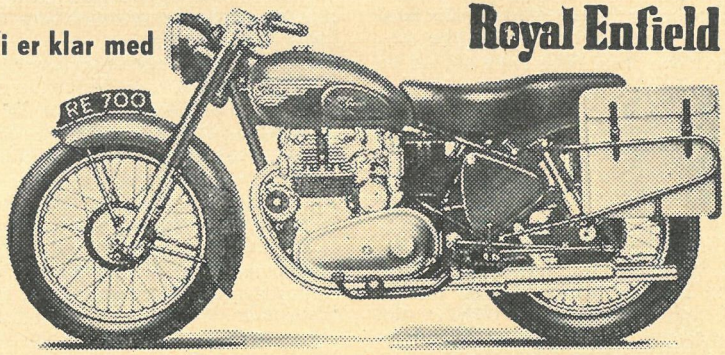
så, at enkelte af de ret udbredte engelske mærker holder sig urimeligt langt nede med kompressionsforholdet, men dette kan skyldes særlige hensyn til hjemmemarkedet, idet netop England er et af de meget få europæiske lande, der endnu ikke tillader fri benzinimport, men man kan da også dårligt åbne et engelsk motorblad, uden at det både i teksten og i annoncerne beklages, at man endnu må være henvist til den elendige »pool«-benzin. Den vi også må nøjes med herhjemme. At jeg selv kører en af de allermest udbredte engelske biler nu, en Austin A 40, der har kompressionsforholdet 7,2 : 1 — og som kører 15 pct. længere på en 80-oktanet benzin med større akcelleration og færre gearskiftninger — er så en anden snak, som vi evt. kan komme tilbage til en anden gang; men det viser dog tendensen (thi dette kompressionsforhold har været anvendt i denne vogn i fem år), og det understreger, at de gjorte forsøg er foretaget med biler, hvis motorer nærmest har førkrigs-kompressionsforhold. En opgørelse fra verdensmarkedet, der bringes i udredningen, godtgør, at



Snit gennem den nye topventilede V-8 motor, som benyttes i de nyeste Chrysler modeller. Samtlige ventiler betjenes fra en enkelt knastaksel i bunden af V'et. I overensstemmelse med den bedste europæiske konstruktionspraksis er slaglængden mindre end boringen (stort stempelareal og forholdsvis ringe stempelhastighed), og kompressionsforholdet på 7,5:1 giver efter sigende — takket være den gode form på forbrændingsrumemt — ikke anledning til tændingsbanken selv ved benyttelse af benzin med oktantal på 68—70.

kompressionsforholdet 6,3 : 1 var normen for årgang 1937, da benzinen hav-


Vi er klar med **Royal Enfield**




**1953-PROGRAMMET**

Med »METEOR 700« leverer de verdensberømte ROYAL ENFIELD fabrikker engelsk motorcykleindustri's mest sensationelle nyhed for 1953 . . . en 700 cc 2-cyl. maskine med en effektivitet på ikke mindre end *36 hk*. En ideel motorcykle til solo- og sidevognskørsel. Ved fornylig at vinde guldmedalje i det »Internationale 6 dages Trial« vistes samtidig, at maskinen er gennemprøvet.
Vi anviser nærmeste forhandler.

**VILH. NELLEMANN** A/S
(motorafd.)
Vestergade 55-67
AARHUS, tlf. 14,100

**NELLEMANN & DREWSEN** A/S
Løngangsstræde 25
København K., tlf. centr. 9846

de et oktantal på ca. 65 — og at de 6.5 :1 var typisk for året 1940, da benzinen lå med et oktantal på ca. 69.

I de store benzinselskabers laboratorier arbejdes der utrætteligt på bestandig at skabe en bedre og bedre benzinstandard for at gøre det muligt for automobilkonstruktørerne bestandig at skabe bedre og bedre bilmotorer. I automobilfabrikernes laboratorier arbejder man lige så utrætteligt på — gennem en bedre udformning af forbrændingsrummet — at skabe motorer med større og større kompressionsforhold. Men fremgangen i bilmotor- og benzinproduktionen skal helst forløbe parallelt. Først i 1920 påbegyndte man den termiske »crackning«, der bestandig forbedredes og i 1925 opdagede to teknikere hos General Motors, at tetraæthylblyet havde en oktanhævende virkning på benzinen. Denne opdagelse betød et vældigt skridt fremad. Tetraæthylblyet koster penge, vel en lille øre pr. liter, og når man i 1947 atter måtte opgive at indføre tetraæthylblybenzinen, *var* det et valutamæssigt spørgsmål. Det hjalp ikke, at den kørende motorpark her i landet måske ville kunne køre f. eks. 10 pct. længere på den importerede benzinmængde (eller bruge tilsvarende mindre) — de ansvarlige turde ikke løbe nogen risiko, ville ikke vove sig ud på noget eventyr. Og så kom »tilbageskridtet«. Sådan var vi i hvert fald mange, der følte det.

Dette var altså een af de væsentligste anker: at man til forsøgene har benyttet biler med et forældet kompressionsforhold. Man kan sige, at springet fra kompressionsforholdene 6,3—6,5 : 1 op til 6,8—7 : 1 ikke er stort, at det kun er en lille decimal, der skiller, men i dette regnestykke betyder det ganske meget. For til de anvendte biler med det relativt lave kompressionsforhold er den nuværende benzinkvalitet højst sandsynligt den bedst egnede. Det vil sikkert høre til sjældenhederne, at man vil kunne opnå *så* strålende et resultat som det af generalmajor Rye anførte. Der må antagelig skulle en hårfin motorindstilling til.

En anden væsentlig indvending kan anføres imod den kendsgerning, at der i redegørelsen — der først er befordret til trykken et lille års tid efter de stedfundne prøvekørsler — er fremhævet en statistisk undersøgelse, der er afsluttet så langt tilbage som *den 1. juli 1947*, og som skulle godtgøre, at kun op imod 7 pct. af Danmarks personbiler og kun op imod 10 pct. af lastbilerne havde et kompressionsforhold over 6,5 : 1.

Hvor siger denne oplysning egentlig lidt, i hvert fald til gavn for den sag, som man ønsker at gå ind for. Denne statistik er i dag *over fem år gammel*. Iflg. redegørelsen lå det gennemsnitlige kompressionsforhold på verdensmarkedet i året 1947 på 6,7 : 1 — og er siden fortsat steget.

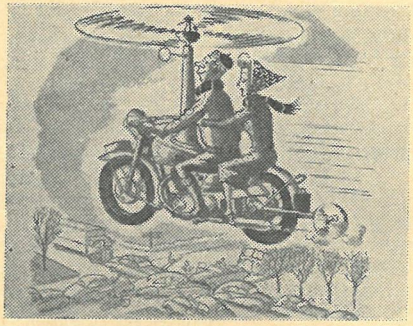
Hvad er der så sket i de mellemliggende godt fem år, siden denne statistik blev afsluttet?

Der er sket det, at der er tilført landet rundt regnet 40—50,000 nye motorkøretøjet med voksende kompressionsforhold, og samtidig er vel en 10,000 af de allerældste motorkøretøjer blevet udrangeret, selvom de ikke allesammen er afmeldt, idet de i nogle tilfælde holdes i beredskab for at blive sat ind i perioder med topbelastning og som reserve, når andre biler er på værksted.

Skulle en tilsvarende opgørelse foretages i dag, vil det nok vise sig, at de henholdsvis 7 og 10 pct. er blevet så aldeles uaktuelle, at tallet ikke vil være langt fra de 50 pct.

Så vil man måske spørge: Jamen, hvorfor importere en bedre benzin, een øre dyrere i indkøb, som kun de 50 pct. af bilerne ville have gavn af, mens den for den resterende halvdel kun ville betyde status qvo?

Jo, af den grund, at man ikke kan afvise den påstand, at det er de nye biler, bilerne af de nyere årgange, der har langt den overvejende kørselsmængde. Man har udfærdiget indkøbstilladelser til dem og givet importtilladelser til dem, fordi der var et stort og presserende kørselsbehov. Firmaer, der råder over mange biler, lader de nye trække slæbet, fordi de er billigere i drift og vedligeholdelse og mere driftssikre — og så glider de ældre og antikverede modeller ud, holdes i reserve eller ender hos ejere, der kun har et ret begrænset og mere tilfældigt kørselsbehov. Kører man om søndagen rundt om i landet, ser man det ganske udpræget for personbilernes vedkommende. Navnlig hos landboerne, der til hverdag kun har et meget begrænset



I februar ventes der bedre benzin i England, og de engelske benzinselskaber, der i mange år i helsider prestige-annoncer har givet udtryk for motorfolkenes og deres egen utilfredshed, byder den bedre benzin velkommen med bl. a. en helsides annonce som denne, der skildrer den »helt nye fornemmelse« som motorfolket i England nu kan glæde sig til.

kørselsbehov, er der havnet et utal af hæderkronede personbiler af årgangene 1923—35. Disse biler, der måske kun kører 2—5000 km om året, tæller også med i statistiken — men selv denne aldrende og brøstfældige del af bilparken har også en mission. Hvad benzinens velegnethed angår bør der dog så indlysende tages mindre hensyn til denne del af bilparken, end til de nyere årgange. Man kan sikkert trygt gå ud fra, at 25 pct. af den nyeste, og mest højkomprimerede) del af den danske bilpark besørger rundt regnet 75—80 pct. af det latente kørselsbehov.

Og det er denne meget væsentlige og vigtige del af det samlede kørselsbehov, der forringes og fordyres gennem importen af den utilstrækkeligt gode benzin. Det er til denne kørsel, man med fuld ret kræver import af en fuldgod benzinkvalitet, d.v.s. af en benzin med et oktantal, der ligger på mellem 76 og 80.

Der er ingen tvivl om, at en bedre benzin i dag må kunne fremskaffes. I dag kan det *kun* skyldes en uvilje hos benzinselskaberne. For det kræver nemlig et dobbelt distributionsapparat, idet man må gå ud fra, at løsningen på spørgsmålet antagelig vil blive det samme som i de øvrige lande, der omgiver os: at der vil blive to benzinkvaliteter at vælge imellem, den nuværende — og så en kvalitet med oktantal ca. 80. I det meget stærkt statsdirigerede Norge har man længe kunnet få flere kvaliteter, i Sverige kan man, i det krigshærgede Tyskland, i Belgien, i Frankrig, i Schweiz — ja, om det så er i det på motorkøretøjer så fattige Spanien, hvor et motorkøretøj på landevejene udenfor byerne er en sjældenhed, i Italien — allevegne yder benzinselskaberne nu sine kunder den service at give dem i hvert fald to kvaliteter benzin at vælge imellem.

Den dyrere kvalitet må naturligvis blive ikke blot den højere indkøbspris mere bekostelig at købe, men de ekstra


**Stands den kolde tæring nu!**

»Kold tæring« — hovedårsagen til cylinderslid, dårlig kompression, olie- og benzinspild — fører til udboring og hovedreparation længe før tiden. Beskyt motoren. Skift til

**SHELL X-100 MOTOR OIL**

BESKYTTENDE
STABIL
SELVRENSENDE

8

**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

distributionsomkostninger skal også pålignes den. Dog vil de fleste finde en bedre økonomi i at anvende den mere egnede benzin, få mere kørsel ud af det samme antal liter benzin. Hverken *staten* eller *benzinimportørerne* kan siges at være interesseret i at importere en benzin, der betyder færre liter benzin til det samme, samlede kørselsbehov. *Staten* mister nemlig så og så mange gange 41 øre for hver liter, der sælges mindre (og det kan godt gå hen og blive mange!) og *benzinselskaberne* vil sælge tilsvarende mindre benzin og se deres fortjeneste formindsket i takt hermed og fortjenesten bliver yderligere mindre, fordi benzinselskaberne tjener *mindre* på den højoktonede benzin, end på den, vi får nu.

Jeg vil dog afgjort ikke tillægge benzinselskaberne sådanne lave motiver. Måske er der en vis modvilje tilstede hos dem mod at gå i gang med opgaven, fordi distributionen bliver så meget vanskeligere, kræver betydelige investeringer etc. (før krigen lod det sig dog gøre). Heri ser jeg faktisk den eneste impuls til, at K.D.A.K. har givet sig i kast med den opgave at forflygtige nytten af at importere en bedre benzin.

Jeg tror, tidspunktet netop nu er inde til at forstærke kravet om at få den bedre benzin, som så mange forsømte motorer hulker efter. Med de faldende skibsfragter vil benzinselskaberne antagelig have mulighed for netop nu at finde et passende tidspunkt til at føre denne sag igennem, såfremt de virkelig er interesseret i at yde motorfolket, deres kunder, denne service. Jeg tror, benzinselskaberne er indstillet på service.

Som landet ligger nu, må adskillige motorkørende være henvist til at skaffe sig benzol til iblanding for at opnå den ønskede motoreffekt. Det er dejligt — men det er dyrt. Og så er det ulovligt, fordi der jo ikke er lagt de dyre afgifter på benzolen.

Også for at komme disse ulovligheder til livs og for at skabe rene linier og tilfredse motorkørende, bør der nu gøres en alvorlig indsats for at få en bedre benzinkvalitet frem.

Nogen teknisk, endsige videnskabelig, diskussion har jeg af gode grunde ikke kunnet indlade mig på. Det savner jeg enhver forudsætning for. Jeg har kun villet fremføre en almindelig motorkørendes erfaringer i praksis og villet påpege bevismæssige og logiske brist i den offentliggjorte udredning.

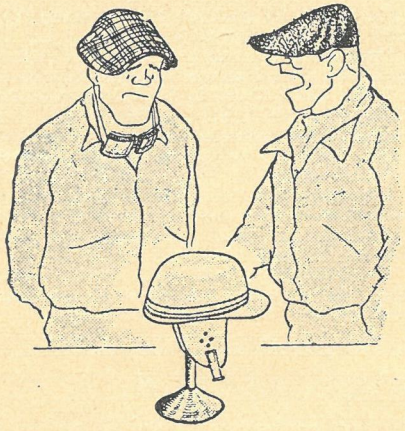
## Nu skal vi alle til at bruge styrthjælm

Mange fornuftige og betænksomme motorcyklister har igennem lange tider ønsket at kunne køre med en styrthjælm, sådan som det ret udbredt er skik og brug i udlandet. Man har blot ikke kunnet få dem, fordi der — mærkeligt nok — var lukket af for importen af sådanne hjælme fra udlandet, skønt der jo i høj grad her *ikke* var tale om nogen luksusforanstaltning, men om *en nyttig og livsbevarende* vare.

Begge dele er nu afhjulpet. Dels fremstilles der nu herhjemme hjælme, der er godkendt af Danmarks Motor Union, dels importeres der både engelske og franske styrthjælme, godkendt til henholdsvis TT-løb og til landevejskørsel. Den engelske TT-styrthjælm fås hos Motor-Dress og den franske hjælm, godtkendt af DMU. til landevejskørsel, hedder »Geno« og importeres af Frisia A/S. — Var det ikke en god julegave-idé?

Der findes også lettere engelske styrthjælme, godkendt af vor engelske søsterorganisation, A-C U.

Det *skal* og *bør* være en *frivillig* sag, om man vil køre med en sådan styrthjælm. Til gengæld skal det straks meget stærkt understreges, at enhver eftertænksom og ansvarsbevidst motorcyklist anskaffer og kører med en



— Hvis jeg ikke kom til at se så skummel ud, ville jeg køre med sådan en.
— Ja, hvis jeg ikke ville komme til at se så eddersmart ud, kunne jeg også tænke mig at køre med sådan en.

sådan hjælm — og det dennegang ikke af hensyn til sine medmennesker, men *af hensyn til sin egen sikkerhed.* Det to-hjulede motorkøretøj er langt det farligste transportmiddel, der findes, og dødelighedsprocenten ved færdselsulykker er urimelig høj, motorcyklisten er et uhyre sårbart og udsat menneske i trafiken.

Men *over halvdelen* af de livsfarlige kraniebrud, der så uhyre ofte har døden tilfølge, kan spares, hvis motorcyklisterne kører med styrthjælm.

*Nu er det sagt.* Og sagt — forhåbentlig — med tilstrækkelig tydelighed. Det skulle ikke være nødvendigt at vende tilbage til denne selvfølgelige kendsgerning oftere. Nu er det op til motorcyklisterne selv, om de ønsker deres dødelighedsprocent nedsat til under det halve.

Og det gælder *især dig,* der læser disse linjer.

Det kan nemlig lige så godt *være dig, der er bud efter næste gang ...*

## Den danske løbskalender

— er nu, efterhånden som året rinder ud, ved at tørre helt ind.

For *december måned* kan vi således kun notere os:

7. december: *Sjællandsmesterskaberne* i trial, arrangeret af Søborg og Omegns Motor Klub. Mødested Ølsted kro kl. 8 (s. f. Arresø).

14. december: 2. afdeling af *danmarksmesterskabet* i trial, arrangeret af Aalborg Motor Klub. Mødested Skalborg kro, (5 km s. f. Aalborg ad hovedvej 10) kl. 9.

Om begge disse løb se nærmere under klubstoffet og »Sporten hjemme«.


**Læg år til vognens levetid!**

**Skift til den**

**BESKYTTENDE**
**STABILE**
**SELVRENSENDE**

**SHELL**
**X-100**
**MOTOR OIL**

Kør ind til en SHELL-forhandler allerede i dag — få motoren skyllet ren og påfyldt SHELL X-100, så er Deres motor effektivt sikret mod »kold tæring«.

7

# MOTOR-LOMMEBOGEN

**Motorfolks julegave.**

For tredie gang udsender Jørgen Halkjers forlag i år »MOTOR-LOMMEBOGEN«. Foruden de tidligere års praktiske sider til regnskabsføring og andet nyttigt indhold har man i år medtaget en resultatliste fra motorcykleverdensmesterskabet på landevej og fra Monte-Carlo-Løbet 1952. Desuden findes en letfattelig oversigt over afgifts- og benyttelsesreglerne for varevogne og varemotorcykler. Listerne over priser på nye vogne og motorcykler er ført à jour, og en hastighedstabel, der viser omregningen fra km/t til miles/t, m/sek., og knob, vil ofte kunne være til nytte.

Denne lille nydelige publikation vil sikkert finde sin plads i enhver motormands lomme. I lighed med tidligere år har *Danmarks Motor Union* erhvervet et parti af lommebogen, som sælges til medlemmerne for en pris af kr. 3,00 i den almindelige indbinding, der i år er blevet betydeligt forbedret, og kr. 4,00 i skindbind.

Lommebogen vil kunne rekvireres fra D.M.U.s sekretariat, Fortunstræde 4, København K., mod indsendelse af beløbet i frimærker eller indbetaling på postgirokonto 286 97.

Lommebogen foreligger omkr. den 5. december. Hermed har vi givet Dem en strålende julegaveidé til enhver motorinteresseret.

---

***Fra Revu-Fronten:***

# M.K.O.-REVUEN

Skønt *M.K.O.-revuen* var henlagt til 1. november — den dag, de fleste forretninger holdt åbent til kl. 20 — var det alligevel lykkedes M.K.O. at samle fuldt hus, da revuen kl. 19 løb af staben og formanden, *Walther Jensen*, bød velkommen til de mange menensker og specielt til DMU's præsident, *N. K. Pedersen*, og proprietær *Mikkelsen*, Schæffergården, klubbens gode ven.

Eigil Jørgensen og Allan Larsen havde skrevet en aktuel, lokal revu i 20 afdelinger, som let og elegant gik over de skrå brædder i den kendte hyggelige og velvillige stemning fra publikums side. Rutineret og scenevante tolkede *Chr. Bernth*, *Henry Hansen* og *Armand Wiberg* samt de meget dygtige og yndige damer *Jytte Hansen* og *Lene Hjørlund* de fornøjelige og harmløse sange og sketches til salens velvillige hyldest og oprigtige bifald — og fremkaldeserne var mange.

I pausen benyttede formanden lejligheden til at foretage præmieuddeling fra klubtrial'et på Schæffergårdens jorder — store og flotte sølvpræmier, som bl. a. omfattede en særlig præmie udsat af klubbens æresmedlem, *Valdemar Hansen*.

Efter tur blev *Villy Hansen*, der fik 1. præmie i senior solo, *Harry Bøgh* — kaldet »Manse« — 2. præmie, samt *Knud Jacobsen*, 3. præmie, og *Helmuth Beyer*, 4. præmie, kaldt op foran scenen og fik, varmt applauderet af publikum, overrakt deres præmier. Det samme var tilfældet med klubmestrene i sidevognsklassen, *Harry Frandsen* med *Svend Jensen*, kaldet »Blomster-Svend« (der fik MKO's guldnål) som sidevognsmakker og 2. præmietageren *Georg Jackson* med sidevognskammeraten *Henry Nielsen*.

Dog — ikke nok med det. Så blev også proprietær *Mikkelsen*, »Schæffergården« kaldt op, fordi klubben ønskede at vise ham sin taknemlighed ved at overrække ham en smuk bronceskål, fordi han altid så beredvilligt stillede sine marker til rådighed for klubbens trial og i det hele taget altid følger klubbens trivsel med så stor interesse. Kendelig rørt takkede proprietær Mikkelsen og sagde, idet han så ud over den fyldte sal: — Hvorfor er der ikke lige så mange mennesker tilstede, når der køres løb ude hos mig?

Der var endvidere blomster til fru *Hansen*, Valby, som havde stillet sin lejlighed til disposition for skuespillerne under de mange prøver forud for revyen — og til *Roar Olsen*, som havde stablet det smukke program på benene og skaffet tombola-gevinster til aftenens tombola.

Aftenen sluttede med selskabeligt samvær og bal.

## - - - Og H.D.K.-Revuen

Den 22. november var det Harley Davidson-Klubbens tur til at lade sin revu gå over de skrå brædder på »Gimle«. Alt var udsolgt på samtlige stå- og siddepladser, så der var trængsel hel op under taget, der var liv og røre omkring tombolaen — og da formanden *Knud Erik Ousen*, stod frem foran tæppet for at byde velkommen til Harley-revuen 1952, »Harley-optimisterne«, bredte der sig en forventningens stilhed over den tætpakkede sal.

Og så gik tæppet! Da det var den 22. Harley-revu i rækken mødte de mange tilskuere med meget store forventninger. Man er efterhånden blevet meget forvænt, når man møder til revu i Harley-klubben — men *ingen* blev skuffet. Personalet, der talte både gamle og prøvede og nye og mere uprøvede kræfter — allesammen dog medlemmer af HD-klubben — viste en scenevanthed og en rutine, der ofte ikke lod professionelle skuespillere noget efter. Skuespilstaben bestod af *Käte Petersen*, (der ung, yndig og gribende blandt andet tol-

kede den forladte unge piges følelser), *Annie Bruun*, (bl. a. som sød motorpige i en fortvivlet natlogi-situation) og den humørsprudende *Dagmar Kirstein* med »blonden«, et særdeles stærkt kvindeligt trekløver på en scene.

På sværdsiden var det ikke mindst *Kaj V. Hansen* og *Angelo Gjetting*, der måtte trække det store læs og med et naturligt og tilsyneladende stort medfødt talent klarede de mest forskelligartede opgaver, men også *Kjeld Bøtting, JensCarlsen, Einer Petersen, Helmer Calmar* og *Bruno Zankel* havde skiftevis fornøjelige og glimrende numre. Salen levede rigtigt med i de forskellige sange og Sketches og latter- og bifaldsbølger skyllede uafbrudt op mod de optrædende, der tilsidst i et effektfludt Bonzo-nummer i flotte læderdragter, støvler og hatte fik overrakt smukke blomster til hver enkelt især af en lille elegant Bonzolæderklædt kavaler.

Og så gik dansen og det seskabelige samvær til »Gimle« lukkede.

# ☆ UNIONEN ☆

## S.M U.s repræsentantskabsmøde

SMU afholdt ordinært repræsentantskabsmøde søndag den 16. november. Formanden, *Hans Pedersen*, bød de fremmødte velkommen og et særlig velkommen lød til DMU's præsident, *N. K. Pedersen*, og han lykønskede denne med de to hæderstegn, han havde modtaget fra de to nordiske autoreparatørorganisationer.

Til dirigent valgtes *Johs. Lymark*. Der var mødt repræsentanter for 24 af unionens 29 klubber.

Formanden aflagde en udførlig beretning for sommerhalvåret. Der udspandt sig en til tider ret kraftig diskussion vedr. motorløbet på Charlottenlund travbane den 3. august, hvor unionen havde nægtet Irvinger starttilladelse, men hvor man — grundet på publikums kraftige reaktioner — havde måttet overlade den delegerede afgørelse m. h. t. starten denne dag.

Det samlede repræsentantskab udtrykte sin forbavselse over, at DMU.s





*Ja, det er på undersiden af Deres vogn, RUSTEN angriber*

Vandstænk og fugtigt snavs fra vejbanen slår op om vogn og skærme og sætter sig fast som en tærende skorpe. RUST BETYDER FORFALD. Nedsæt ikke vognens værdi, men lad den behandle med CALTEX RUSTPROOF, den billigste og mest effektive beskyttelse.

CALTEX RUSTPROOF, som sprøjtes direkte på undervognen, løsner gammel rust og lægger en plastisk, uigennemtrængelig hinde over de udsatte steder. En behandling koster fra kr. 18- til kr. 40- efter vognens størrelse.

Interessen for CALTEX RUSTPROOF er meget stor. Aftal derfor nærmere for et undgå ventetid.

CALTEX RUSTPROOF behandling udføres på samtlige Caltex service-stationer samt i København hos:

**British Motors,**
Østerbrogade 2 A, Kbh. Ø. - C. 6145 og by. 6145.

**Arne Fog,**
Enghavevej 76, Kbh. V. - Eva 3701 - 3709

**Skandinavisk Motor Co. A/S,**
Lundtoftegade 106, Kbh. N. - Ægir 501

CALTEX

**CALTEX Rustproof**

CALTEX OIL A/S, Amaliegade 35, Kbh. K. - C. 16816

bestyrelse derefter fritog Hans Chr. Jørgensen for hvervet som delegeret og forsamlingen rejste sig og tilkendegav herved deres sympati for Hans Chr. Jørgensen.

Der blev fra flere sider efterlyst, hvorvidt DMU stadig var i kontakt med de offentlige myndigheder vedr. mulighed for orienteringskørsel nu, da motorloven var taget op til revision. Dette blev besvaret bekræftende af DMU.s præsident.

Fra en del sider ankedes der over, at der var indskrænkninger i bladet for klubstoffets vedkommende.

Der var ikke indkommet nogle forslag til behandling.

Derefter gik man over til valg. Det blev for alles vedkommende genvag. Til næstformand valgtes: *Holm Madsen,* Slagelse, som forretningsfører *Edgar Hansen,* til sportsudvalget *Hans Chr. Jørgensen* og *Alfred Jensen* og som suppleant *Kaj Andersen,* Rønne. Som revisor genvalgtes *Kaus Jensen* og *Lymark.*

Under evt. blev mange forskellige ting drøftet, bl. a. det byggefond, man i sin tid har oprettet. *Poul Rasmussen* foreslog at tage op til behandling i klubberne, at hver klub pr. stemme skulle bidrage med 10 kr. om året til byggefondet, så man engang kunne få eget hus.

Formanden for Frederiksborg Amts Motorklub bad klubbernes formænd takke de af deres ryttere, der beredvilligt havde deltaget i F.A.M.s kilometer-race, der havde givet det gode resultat ved rytternes gratis medvirken, at 4500 kr. havde kunnet deles mellem Grønlandshjælpen og børnelammelsens bekæmpelse.

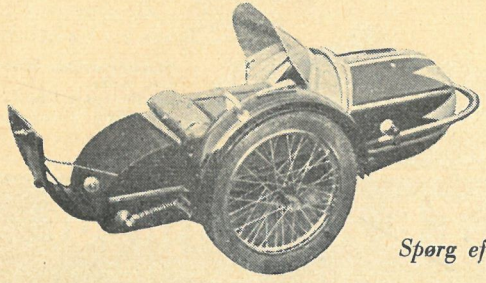
Vigtigheden af at søge at finde nye etaper til trial blev også genstand for en langvarig drøftelse. Der var enighed om, at man i meget høj grad trænger til en fornyelse på dette område.

Repræsentantskabsmødet sluttede ved 17-tiden.

## Scooter'isterne slutter sig sammen

Motorcyklesportens internationale sammenslutning, Fédération Internationale Motocycliste, havde på sin kongres i Geneve i foråret også spørgsmålet om scooterne til drøftelse. I de internatioanle turistløb har disse praktiske og hensigtsmæssige små køretøjer forlængst gjort sig gældende på en fordelagtig måde. Man henviste scooter'isterne at søge dannet specialklubber i de lande, hvor man fandt, at der var særinteresser at pleje for de mange hundredtusinde køretøjer, lige anvendt af mænd som kvinder. Men naturligvis i fuld forståelse med F.I.M.s respektive nationale organisationer og tilsluttet disse.

I Monaco, hvor man altid har gjort et stort arbejde for at fremme de internationale turistløb, har »Moto Club de Monaco« nu dannet en selvstændig scooter-afdeling, »Scooter Club de Monaco«. Monaco ligger jo lige i centrum for scooter-bevægelsen og bagtanken med oprettelsen af en sådan scooter-sammenslutning er utvivlsomt at søge arrangeret internationale turist-rallies specielt for scooter-kørere. Og dette kan blive en meget interessant foreteelse efter de fortræffelige præstatio-

„BENDERS"

*Sidevogn*

*Spørg efter den hos Deres forhandler*

ner, scooterne hidtil har åbenbaret i de seneste års lange, internationale turistløb.

I den foreløbige bestyrelse sidder *P. Cassagne* som præsident, frk. *E. Canis* og *R. Fecchino* som sekretærer og endvidere har fru *Th. Coudures* og *J. Benedetto* sæde i bestyrelsen, tillige er »Moto Club de Monaco« repræsenteret ved *Alex Castellano*.

»Scooter Club de Monaco« er interesseret i at komme i forbindelse med andre scooter-klubber med det formål at etablere et turistmæssigt og sportsligt samarbejde i et internationalt plan. Her i Danmark sker det ved, at man henvender sig til *Danmarks Motor Union*, Fortunstræde 4, København, men iøvrigt er Monaco-klubbens adresse: »Scooter Club de Monaco«, c/o Moto Club de Monaco, Rue Grimaldi 45 — *Monaco*-Condamine.

Her i Danmark har Scooter-kørerne vel endnu ikke sluttet sig sammen; det sker vel næppe, før scooter-importen bliver fri, således at der ikke kræves indkøbstilladelse for at erhverve en scooter. Men *så* kan en sådan scooterklub også snart komme.

Og burde vel egentlig gøre det.

---

# De største motorløb i 1953

Man kan nu skimte, hvorledes den internationale løbskalender kommer til at se ud i det kommende år.

Da verdensmesterskaberne i landevejs-race for motorcykler blev indstiftet i 1949 var der seks klassiske løb om året. Allerede i 1951 var det blevet til otte — og næste år vil der være *ni*. Hvor vil det ende?

Det er klart, at det for motorcyklefabrikerne efterhånden kan blive en uhyre bekostelig historie at deltage i dem alle, så det kan meget vel tænkes, at f. eks. englænderne vil holde sig borte fra de spanske og italienske grand-prix, så meget mere, som kun de fem bedste placeringer tæller i klasser, hvor der afholdes otte eller ni løb. Det må antagelig blive sådan, at kun de to store engelske samt de midteuropæiske grandprix kommer til at tælle rigtigt med til verdensmesterskabstitlerne, mens de øvrige grand-prix løb — trods alt — vil synke ned til, i mere



**Motor Lommebogen**

**1953**

*er udkommet*

**Fås hos alle boghandlere**
**kr. 3,85 - 4,85**

JØRGEN HALKIERS FORLAG,
Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø.

eller mindre udpræget grad, at blive løb af kun *national* betydning. Ja, sådan spår en af Englands mest indsigtsfulde motorjournalister, *Cyril Quantrill.*

Betimeligheden af at bibeholde Ulster grand-prix'et som et sådant blev således diskuteret under tilrettelæggelsen af det kommende års internationale løbskalender i Paris sidst i oktober. Foranlediget af Schweiz' ønske om at få flyttet det schweiziske grand-prix hen på efteråret, da Bern netop i maj måned havde travlt med at fejre sit 850 års jubilæum. Hvorfor Ulster måtte rykke en uge frem.

Det største og vigtigste af alle grand-prix-løbene, *TT-løbene på Man* er blevet placeret til den 8., 10. og 12. juni. Den 27. juni køres *det hollandske »T.T.« ved Assen* — og til den tid vil næsten hele strækningen have fået en ny overfladebehandling. Den 5. juli køres *det belgiske grand-prix* på Spa—Francorchamps-banen, den 17. juli *det tyske grand-prix* (og det bliver *ikke* på Solitude-banen, men enten på Hockenheim- eller Schotten-banen, muligvis på Nürburgring). Den 2. august køres *det franske grand-prix* ved Rouen, den 13. og 15. august *Ulster grand-prix'et* og den 22. og 23. august *det schweiziske grand-prix* på Berns Bremgarten-bane, hvor man endnu engang vil opleve at se racer-biler og motorcykler benytte den samme bane ved samme stævne. Den 6. september køres så *det italienske grand-prix* på Monza-banen — og endelig den 4. oktober, når alle andre har indstillet sig på trials, køres *det spanske grand-prix* på den 4,2 km bane i Montjuich park i Barcelona.

## Det internationale 6-dages løb til Czekoslovakiet

Alt ser ud til, at det bliver Czekoslovakiet, der kommer til at arrangere næste års internationale seks-dages trial. Det vil da finde sted i dagene *14—19. september* med hovedkvarter i *Zlin* og det vil komme til at gå over det samme terræn, som blev anvendt i 1947.

Czekoslovakiets delegerede forsikrede, at hans sundheds- og sportsminister havde lovet at ville garantere fri indrejse-visa for op til 2000 fremmede deltagere, holdledere, officials og pressefolk og — hvad vel er mindst ligeså vigtigt — fri udrejsevisa. Skulle der senere vise sig vanskeligheder, har man sikret sig at holde Østrig i reserve, hvis organisationen da vil stå rede til at afvikle 6 dages-trial'et — og da med hovedkvarter i Velden.

## Moto-cross i Sverige

Der var ingen større begejstring for at fortsætte med europamesterskaberne i moto-cross, men på den anden side var der heller ingen overbevisende motiveringer for at opgive dem. Det blev følgelig overdraget Schweiz at arrangere dem næste år, og det bliver i *april,* den *20.* eller *27.*

Moto-cross des Nations, den internationale hold-konkurrence, blev det atter for 1953 overdraget Sverige at arrangere — og det bliver den *23. august* — og ligesom i 1950 på *Värnamo*-banen.

## Kompressorer til grand-prix-løbene?

### Rytternes sikkerhed.

Der blev i Paris drøftet andre og generelle ting vedr. løbene. Således brændstofspørgsmålet, om 75 eller 80 oktanet benzin skulle være standard-brændstof, eller en speciel benzolblanding. I Italien ønskede man at anvende en egen special-blanding, men dens nøjagtige specifikation skulle i så fald senest to måneder i forvejen oplyses overfor generalsekretariatet.

En længere diskussion opstod omkring det problem, hvordan man skulle

definere begrebet en motor »med kompressor«, idet en tvivl med hensyn til fortolkningen nemt kunne udviske den tre års frist, der ellers er vedtaget ved deres eventuelle anvendelse.

Også forskellige sikkerhedsforanstaltninger blev drøftet med henblik på førerne. Således de papirtynde læderbeklædninger, der nu anvendes.

Selvom der ikke eksisterer nogle lovvedtagelser herom, enedes man om, at ingen rytter måtte køre mere end 500 km under en enkelt dags race. Fra italiensk side foreslog man at fastsætte grænsen ved to starter daglig. Ryttere i 125-ccm.-klassen vil ikke fremtidig få lov at træne samtidig med de større klasser. Lokale mestre eller tidligere vindere vil ikke fremtidig få nogen 1.-placering ved startlinjen, men resultaterne fra træningen vil alene være gældende.

# SPORTEN UDE

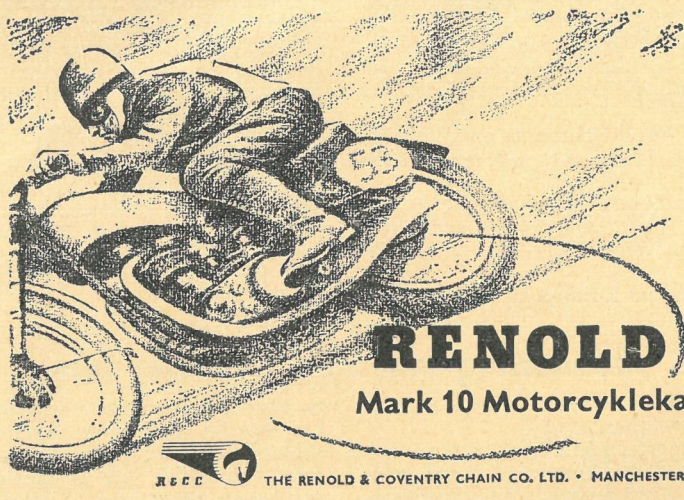
## November-kåsan

*Hillerød-kører hjem med ærespris.*

I det hårde svenske motorløb, Novemberkåsan, på 600 km terræn'et omkring Trollhättan, startede 171 motorcyklister, kun 50 gennemførte. To kørere fra Frederiksborg Amts Motorklub placerede sig som nr. 2 i en sidevognsklasse med syv kørere. Kørerne var *Poul Clausen,* Hillerød, der havde *Svend Sørensen,* Helsinge, i sidevognen. De fik 97 points, mens nr. 1, *Gustav Jarvinge* på Zündapp, lå tæt foran med 86 points.

En meget fin indsats tegnede også *Poul Rasmussen* sig for. Med sin Nimbus med sidevogn blev han nr. 4 med 107 points. Resten udgik eller fik over 180 points.

Poul Clausen havde haft chance for en 1.plads, men i mudder og snesjap


*Eneforhandler:*

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

gik en svensk sidevognsmaskine på tværs foran dem, så de blev sinket betydeligt.

Ved sin hjemkomst siger Poul Clausen:

— Vi er vældig glade for placeringen, for vi var taget derop med den tanke, at bare vi kunne gennemføre løbet, ville det være godt. Løbet er meget anstrengende. Banen køres først igennem en gang om natten med ca. 45 km/t. Det er 300 km. Og efter tre timers hvile skal banen rundt igen ved dagslys med 50 km/t. Vi havde is og sne og et meget vanskeligt terræn. I vor klasse gennemførte kun fire. Det var forøvrigt første gang, jeg kørte sidevogn, og jeg har ikke kørt løb siden 1948, men det gik altså alligevel. Min sidevognsmand fik en broncepokal, og jeg fik en tinpokal, Trollhättan Motorklubs ærespris.

Det var hårdt, men morsomt, og vi vil gerne med igen. Vi blev lidt forbavsede over, at der ikke var værelser til os, da vi kom derop om aftenen. Vi måtte alle tre sove i en celle på politistationen!

# SPORTEN HJEMME

## Sjællandsmesterskaberne i trial

Søborg og Omegns Motor Klub har i år fået overdraget arrangementet af sjællandsmesterskaberne i trial, der bliver afviklet *søndag den 7. december,* i terrænet syd for Arresøen mellem Skævinge og Ølsted. Hovedkontrollen er i *Ølsted kro,* hvor deltagerne møder og modtager instruktion kl. 8. Der startes i 6 klasser: Solo senior, junior og begyndere, sidevogn senior og junior samt en letvægtsklasse indtil 175 ccm.

*S.M.U.-mesterskaberne* omfatter *kun* klasserne *senior solo og senior sidevogn.*

Provinskørere kan indsende anmeldelse til *Felix Andersen,* Godthaabsvej 11 b, Kbhvn. F., senest den 2. december.

Det kan på forhånd siges, at det bliver *ikke* store hastigheder, der præsteres, idet etaperne er udlagt med utallige, opslidende sving. Det bliver interessant at se, om den nye stjerne, *Jacob Lynegaard,* er i besiddelse af en svingteknik, der er stor nok, til at hale mesterskabet hjem. *Felix.*

## D.M.-2. afdeling

Anden afdeling af danmarksmesterskabet i trial, som skal køres i Jylland, er henlagt til Povlstrup ca. 9 km syd for Aalborg, og det er Aalborg Motor Klub der står for arrangementet. Trialet køres *søndag den 14. december.* Hovedkontrolstedet bliver Skalborg Kro, 5 km syd for Aalborg ad hovedvej 10, mødetid kl. 9,00. Anmeldelser kan sendes til Folmer Olsen, Reberbansgade 37, Aalborg, ledsaget af gebyr kr. 10,00 for senior og junior, kr. 8,00 for begyndere, indtil den 8. december 1952. *A.M.K.*

## Svendborg-trial med bundløst søle

M.C.S.s efterårstrial blev i år kørt den 26. oktober.

Fra Stenstrup kro blev kørerne dirigeret ud til 2 etaper på Lakkendrupvejen og 3 ved herregården »Skjoldmose«. De to første var marketaper med en grusgrav og et mosehul som »krydderi«.

Alle deltagerne gennemførte her med en enkelt undtagelse; dog måtte et par af sidevognskørerne bruge et kvarters tid til at vride vandet af maskinerne, efter at de havde været dyppet i vandhullet. De to næste etaper var begge skovetaper. Glatte var de naturligvis; men ellers bød de ikke på større overraskelser. Til gengæld viste den sidste etape sig at være om ikke bundløs, så dog nærmest endeløs. Efter at kørerne her havde lagt en jævnt

fedtet skovvej bag sig, plumpede de ud i noget, der vist nærmest kan sammenlignes med en usædvanlig langstrakt balje mørtel, der stivnede, efterhånden som den blev klasket op under skærmene. Cyklerne og rytterne svedte omkap og skiftedes til at bære hinanden igennem moradset. Det var trial! En enkelt af kørerne ryddede et træ med rod i hegnet, der løb langs »vejen«. Willy Baasch forsøgte sig som første sidevognskører på etapen; men da han måtte rekvirere mandskab til at bære cyklen i land, opgav de øvrige sidevognskørere naturligt nok at forsøge lykken. De gik dog til sagen allesammen, efter at den sidste ende var skåret af etapen.

De samlede resultater af trial'et blev således:

*Senior solo:* Eivind Hansen, F.M.S., 490 p., Bent Kristiansen, K.S.M., 435 p., Helge Poulsen, S.M.O., 415 p., Jørgen Jensen, S.M.O., 405 p., Jacob Lynegaard, K.S.M., 405 p.

*Junior solo:* Niels Aa. Andersen, F.M.S., 465 points, Jørgensen Hansen, S.M.O., 450 p., Otto Andreasen, K.S.M., 445 p., Laurits Frandsen, S.M.O., 405 p., Poul Poulsen, K.S.M., 385 p.

*Begynder solo:* Egon Clausen, F.M.S., 480 points, Erik Krog, F.M.S., 465 p., Hans A. Hansen, F.M.S., 415 p., Karl Møller Hansen, F.M.S., 420 p., Aksel Jensen, F.M.S., 365 p., Gunnar Rasmussen, F.M.S., 235 p.

*Letvægt indtil 175 ccm:* Henrik Wosny, S.M.O., 475 p., Kiehn Bertelsen, M.S.M., 470 p., Hans Rasmussen, F.M.S., 405 p., K. H. Remmer, M.C.S., 400 p., Helge Knudsen, M.S.M., 400 p.

*Senior sidevogn:* Willy Baasch, S.M.O., 500 p.

*Junior Sidevogn:* Niels Larsen, S.M.O., 485 p., Kaj Jørgensen, S.M.O., 460 p., Leo Jensen, M.C.S., 415 points, Carl Hansen, S.M.O., 340 points.

---

# Sports Motor Klubbens åbne trial

S.M.K.K. kunne ikke klage på tilslutningen til det åbne trial den 2. november fra Svogerslev Kro. Der var tilmeldt *58 deltagere,* deriblandt 5 svenskere, som placerede sig fint; og vejret var godt, så etapperne var udmærket besøgt af publikum. Kørerne var særdeles tilfreds med etaperne, som var mere eller mindre vanskelige, med blød og hård bund, samt bakket terræn. Trialet blev hurtigt afviklet og uden uheld af nævneværdig karakter. Der blev samtidig kørt om klubmesterskabet.

*Begynder solo:* Sv. Aage Hansen, F.A.M., 450 p., Børge Sørensen, G.O.M.K., 435 p., John Hovartz, M.S.M., 415 p., John Rasmussen, S.M.K.K., 375 p.

*Junior solo:* Otto Andreasen, Køge, 435 p., Poul Poulsen, Køge, 425 p., Per Kamph, B.S.A., 420 p., Søren Gandrup, G.O.M.K., 385 p.

*Senior solo:* J. Lynegaard, Køge, 500 p., Bent Christiansen, Køge, 445 p., Poul Egon Hansen, S.M.K.K., 430 p.

*Letvægt:* Egon Gustafson, Sverige, 485 p., Herbert Nielsen, Sverige, 425 p., Sv. Petersen, F.A.M., 405 p., Kiehn Bertelsen, M.S.M., 400 p., Gudmand Petersen, F.A.M., 380 p.

*Junior sidevogn:* Egon Kristensen, B.S.A., 475 p., Eigil Nielsen, D.M.S., 455 p., Verner Dahlberg, S.M.K.K., 445 p.

*Senior sidevogn:* Niels Andersen, F.A.M., 490 p., Egon Walther, S.M.K.K., 460 p.

*Klubmester, solo:* Poul Egon Hansen.

*Sidevogn:* Egon Walther.

Samtidig takker klubben hjælperne ved afviklingen af vort trial.

Klubben ønsker danmarksmesteren i speedway Leif Bech til lykke med hans præstation, som viser, han er en kører i topklassen.








ZÜNDAPP

Aut. forhandler og værksted

To-takt eksperten

Bagger's

MOTOR-SERVICE

SCT. PEDERSVEJ 1 . HELLERUP

TELF. HELRUP 8231

Distriktsforhandler for Mobil Oil BB-Totakt

# 5000 til kilometer-race i Hillerød

## Sv. Aa. Sørensen hurtigst med 165 km/T

Man regner med, at ca. 5000 mennesker overværede det af Frederiksborg Amts Motorklub arrangerede kilometer-race på den gamle Frederiksværksbane til fordel for Grønlandsindsamlingen og Børnelammelsens bekæmpelse, og at der indkom ca. 4500 kr. til disse formål.

Formanden, grosserer *H. Damkjær Petersen*, bød velkommen og takkede alle de mange, der havde støttet sagen, og også myndighederne for hurtig behandling af ansøgninger m. v.

**Løbenes resultater.**

I den mindste klasse, sportsklasse indtil 175 ccm, vandt Kiehn Berthelsen, København, på sin 125 ccm »Puch« i 36,42 sekunder på kilometeren. Det bliver en hastighed af ca. 98 km. Kresten Krestensen, Århus, kørte på andenpladsen omtrent lige så hurtigt på sin 98 ccm NSU, Fox.

I sportsklassen indtil 250 ccm vandt Svend Aage Sørensen, København, på »Exelcior« i en gennemsnitshastighed af 29,12 sek. i de to heat, som hver kørers præstation blev bedømt efter. Hastigheden var ca. 123 km. På andenpladsen kom Kresten Krestensen, Århus, på NSU.

Vinderen af sportsklassen indtil 350 ccm, Ejnar Andersen, København, på »Velocette« kørte ligesom Svend Aage Sørensen 123 km i timen. På andenpladsen i denne klasse kom Carl Johan Larsen, Hillerød, der kørte EMC.

Sportsklassen indtil 500 ccm vandtes af Ivar Häggmann, Odense, på »Ariel«. Hans fart var 144 km i timen. På de følgende pladser kom Jacob Lynegaard, Køge, på »Triumph« og Svend Aage Hansen, Hillerød, ligeledes på »Triumph«.

I specialklassen indtil 350 ccm nåede Svend Aage Sørensen på førstepladsen med sin »Norton Manx« omtrent 147 km i timen, og i specialklassen indtil 500 ccm vandt Svend Aage Sørensen sin tredie sejr. Han var dog hårdt trængt af Knud Nielsen, Århus, som i sin anden start kom op på 163 km i timen, men så gav Svend Aage Sørensen den lidt mere gas og kørte kilometeren på 21,9 sekunder, svarende til 165 km i timen. Begge kørte »Norton Manx«.

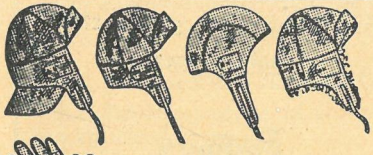
# Odins efterårstrial

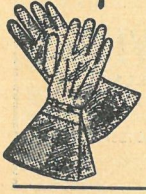
*En etape aflyst grundet overvældende pløre.*

Sports Motorklubben Odin har afholdt sit årlige efterårstrial med hovedkontrol på Mørkenborg Kro og selve etaperne på »Rugaard«s jorder.

Der var fastsat 6 etaper, men løbsledelsen fandt det nødvendigt at aflyse den ene etape grundet for overvældende pløremængder — det ville have været umuligt at forcere denne etape.

Der var endda alsidige etaper nok, her fandt man alt, hvad man kunne ønske sig til et efterårstrial; her var sli-



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

mede skovveje, fine markveje til hastighedskørsel og sidst — men ikke mindst — mudder, vand og klæbrig lerjord, som satte sig ubehjælpeligt fast på cyklerne.

Der var mødt 27 ryttere til start, men flere måtte udgå på de enkelte etaper, dog kan man sige, at der blev ikke givet ved dørene og alle gik til opgaven med humør og lyssyn. Der skete ikke uheld af nævneværdig art, nævnes skal dog, at den lille *Hans Rasmussen* på James allerede få første etape gik på et træ og nok syntes lidt rystet, men ikke mere end han trods alt gennemførte resten af etaperne. Ved sin hjemkomst om aftenen blev han dårlig og måtte på sygehuset og blev indlagt med en lettere hjernerystelse.

Den sikre Puch-kører *Henrik Wozny* måtte efter de første to etaper køre hjem og give cyklen en større reparation i motoren, og vendte tilbage på så sent et tidspunkt, at løbsledelsen havde inddraget afmærkningerne og sluttet løbet. Efter indtrængende opfordringer blev der atter afmærket og han gennemførte de manglende etaper i en forrygende fin stil og tid. Den delegerede, M. Poulsen, ville dog ikke godkende den skete afmærkning, men løbsledelsen mente, at Wozny havde krav på at blive anerkendt som vinder, men så skete der det, at der fra de andre ryttere blev nedlagt protest mod Woznys forsinkede kørsel, således at resultatet for letvægtsklassens vedkommende faktisk ikke er endeligt afgjort. I senior solo og i sidevognsklassen så man fin kørsel, men man må ikke glemme de dygtige juniorer og begyndere.

### Dagens resultater:

*Senior solo:* Helge Poulsen, 500 p., Jørgen Jensen, 365 p.

*Junior solo:* Sonny Beyer, 450 p., Lodal Mortensen, 445 p., Erik L. Jensen, 440 p., Egon Clausen, 390 p.

*Begynder solo:* Erik Krog, 470 p., C. Møller Hansen, 415 p., Hans A. Hansen, 405 p., H. Firlings, 395 p.

*Sidevognsklassen:* Willy Baasch, 470 p., Svend Schmidt, 450 p., Kaj Jørgensen, 430 p., Niels Larsen, 350 p.

*Letvægt- solo:* Henrik Wozny, Remmer Sørensen, Svend Petersen, Hans Rasmussen.

— men her er som nævnt nedagt protest, og såfremt den godkendes af løbsledelsen, vil rækkefølgen blive således, at H. Wozny havner på 6. pladsen.

## Klubmestrene kåret i Korsør-Slagelse motorklub

Korsør-Slagelse motorklub holdt sit årlige trial, hvor klubmesterskaberne blev afgjort i terrænet omkring Hylrup —Hejninge. Der blev ydet fine præstationer af deltagerne på de fire vanskelige etaper. Førstnævnte indenfor hver afdeling er klubmester. Resultaterne blev:

*Motorcykler, solo:* Arne Kristensen, Slagelse, 400 p., Ebbe Kristensen, Slagelse, 270 p.

*Motorcykler m. sidevogn:* Egon Kristensen, Frederikslund, 380 p., Chr. Howe Rasmussen, Slagelse, 380 p.

*Biler over 1000 ccm:* Alf Jensen, Slagelse, 380 p., Svend Andersen, Slagelse, 380 p., Carl Jensen, Slagelse, 320 p.

*Biler under 1000 ccm:* Jørgen Wolfram, Slagelse, 390 p., Verner Engebøll, Gimlinge, 370 p.

## M.K.O.s klubmestertrial

kørtes den 25. oktober på Schæfergaarden. Det kørtes over 4 krævende etaper og tilslutningen var fin med stor jævnbyrdighed mellem kørerne, så spændingen var stor lige til sidste eta-




**MOTORMANDENS JULEGAVER**

Den bedste julegave i år er en styrthjælm. Vi har den helt rigtige model, som er monteret med skygge, nakkestykke og samtidig er varm, fiks og klædelig. En hjælm som vil begejstre enhver motorcyklist. Leveres i hvid el. brun, i alm. hattenumre.

*Pris kr. 60.00.*

Motorbriller, skindhjælme, handsker, handskeluffer m. og u. lam, skindjakker, styrluffer, nyrebælter, køretæpper, vindskærme, bagagetasker, bagagebærer, søgelys, styrtbøjler, racerpuder, tyske gummibagsæder, DK skilte, spejle, lydpotter, megafoner samt 1000 andre ting som motormanden ønsker sig.

Forlang vort katalog.

EN GROS EN DETAIL

**J. A. HANSEN**

**Motorcykleforretning**

**Holbæk**

Telf. 1018 - 1618

Danmarks største forsendelsesforretning i motorcykle-reservedele.

pe var kørt. Resultatet blev følgende:

*Klubmester solo:* Villy Hansen, Harry Bøgh, Knud Jacobsen, Helmuth Beier.

*Klubmester sidevogn:* Harry Frandsen med Svend Jensen, Georg Jackson med Henry Nielsen.

## Publikumsafstemningen på Odense Speedway

Ved Danmarksmesterskaberne på Odense Speedway d. 5. oktbr. blev der blandt publikum foretaget en afstemning om, hvad publikum helst ville se, og der blev udsat ialt 13 præmier. Udtrækningen af de heldige er nu foretaget, og vinderne blev:

*1. præmie:* 25 kr., Terkel Christensen, Ny Møllergade 3, Marstal. *2. præmie:* 15 kr., B. Joh. Nielsen, Ore, Aarslev. 3. præmie: 10 kr., Ib Anker Wichmann Poulsen, Næsbyhoved Broby.

Følgende vandt hver et adgangskort gældende til sæsonen 1953 på Odense Speedway:

Hans Rasmussen, Langeskov. Johs. Larsen, Buchwaldsgade 2, Odense. Kjeld Andersen, Thorsgade 53, Odense. Kurt Knudsen, Windelsvej 79, Odense. Peter Aggeboe, Rødegaardsvej 137, Odense. Arne J. Nielsen, Middelfartsvej 88, Odense. Ulla de Lemos, Bangs allé 6, Fruens Bøge. Poul Erik Just, Rollosvej 13, Bolbro. Johs. Rasmussen, Sdr. Boulevard 90, Odense. Carl Lysholt, Flemløse.

De kontante Præmier er sendt pr. post til vinderne, og adgangskortene vil blive udstedt og tilsendt vinderne i god tid før næste sæsons begyndelse.

Vi takker publikum for den store interesse og skal oplyse, at ca. 50 pct. af de afgivne stemmer faldt på eksperterne og resten jævnt fordelt på standard- og sidevognskørerne.

*O. S.*

**Et Parti nye Speedway Dæk**

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

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

# Fra Klubberne

## Bogense Motor Klub

Afholder *klubaften* på Haarslev Kro *torsdag den 4. december* kl. 20.

Hvis der kan blive tilslutning nok, vil der afgå rutebil fra Bogense til en billig pris. Med jer til hos »Nolle«, tlf. Bogense 415. Og så vil vi gerne have, at I møder op alle denne gang, da der kommer noget helt nyt på programmet.

Og så mødes vi igen lørdag *den 6. december 1952* kl. 19,00 på *Haarslev Kro,* tag *kortblad 45,* Tommerup, med. Nærmere ved telf. *Særslev 284.*

*Henry Christensen.*

## Harley Davidson Klubben

Medlemmerne erindres herved om, at H.D.K. afholder *juletræ torsdag den 25. december* (første juledag) i Vanløse, nærmere herom på klubaftenerne og i »Harley nyt«.

Alle medlemmer samt H.D.K.s venner ønskes en rigtig glædelig jul.

P. b. v. *Angelo, Kastrup 1913.*

## Fyens Motor Sport

påtænker fra *1. januar 1953* at påbegynde en kegleturnering. De nærmere regler for deltagelse vil tilgå medlemmerne direkte.

Vi erindrer medlemmer om, at vor store juletræsfest afholdes *søndag den 4. januar 1953* på *»Industripalæet«.* Indbydelse vil tilgå medlemmeren direkte, men husk at reservere dagen.

## Lyngby og Omegns Motorklub

*Onsdag den 3.* stiller vi alle som sædvanlig med saks og godt humør, da skal vi klippe juletræspynten, og der skulle jo gerne komme så mange, så vi som sædvanlig får rigeligt til juletræet, og du må jo huske på, at det, du gør denne aften, er til glæde for medlemmernes børn. Altså: denne aften mødes hele familien med saks på *Hotel Rustenborg* kl. 19,30.

*Søndag den 28.* har vi vort traditionelle *juletræ,* der begynder kl. 17 prc. Bestyrelsen har arbejdet meget hårdt for, at denne aften skal blive den helt rigtige julefest for børnene. Nissefar har meddelt, at han vil være tilstede for at modtage børnene, sammen med vor sædvanlige gode musik, som er

forstærket til denne aften. Der vil blive de sædvanlige traktementer.

Prisen er for medlemmers børn kr. 2,00, ikke-medlemmers kr. 3,00, voksne kr. 2,00. Medlemmer fra andre klubber er velkomne. Billetter kan købes fra d. 1. hos bestyrelsen samt bestilles på tlf. Ly. 3358 og 5158, sidste frist er d. 20.

Altså: Reserver disse to aftener, nemlig den 3. og 28. decbr.

Bestyrelsen ønsker alle medlemmer under D. M. U. en god jul.

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

## Motorklubben »København og Omegn«

*Juletræsfest.*

Motorklubben »København og Omegn« indbyder hermed medlemmer af klubber under D.M.U. med venner, bekendte, til stor juletræsfest i Amager selskabslokaler, Markmandsgade 5, *Mandag den 29. decbr. 1952,* kl. 18,30. (Linie 2 — 5 — 9 — 13 og 37 kører lige til døren.)

Julenissen kommer og leger med børnene, derefter serveres der chokolade samt udleveres godtepose, indeholdende frugt, chokolade m. m.

Børnebilletter må bestilles senest d. 27. decbr. og koster alt indbefattet kr. 2,00.

Billetprisen for voksne er kr. 2,00 og denne gælder samtidig som baltegn.

## Motorcykle-Clubben Svendborg

Vort trial den 26. oktober blev afviklet uden alvorlige uheld i det smukkeste efterårsvejr, man kan forlange. Resultaterne findes andetsteds i bladet. Imidlertid manglede vi som sædvanlig mandskab til etaperne, da vi skulle begynde, idet et par stykker af den faste stab savnedes. For at vi en anden gang lettere kan skaffe reserver på stedet, vil vi ved *næste månedsmøde* gennemgå trialreglementet og de pligter, der påhviler de enkelte officials og funktionærer under løbet. Det bliver altså *den 3. december* kl. 20,00 i »*Borgerforeningen*«, og de, der har stopur, tager det med.

Som nævnt ved månedsmødet i november har den motorsagkyndige lovet at komme til et månedsmøde først i det nye år og besvare alle de spørgsmål, vi vil stille ham, såfremt de altså har med motorcykler eller biler at gøre. Den eneste betingelse er, at han får spørgsmålene stillet skriftligt en uges tid i forvejen, og vi fortsætter med at samle ind på månedsmødet.

— — —

Til slut ønsker vi alle vore medlemmer en glædelig jul og et godt nytår med tak for godt kammeratskab i det gamle år.

— Og så på gensyn til generalforsamlingen! *G. K.*

## Sports Motor Klubben »Dan«

Må klubben ad denne vej ønske alle sine medlemmer med pårørende en glædelig jul.

*B. T.*

## Sports Motor Klubben »København«

Onsdag den 12. november afholdt klubben stiftelsesfest og præmieuddeling i Røde Kro. Først så vi teaterstykket, derefter gik vi over i Landsbyen, hvor følgende numre ved lodtræknin-

ESSO
DANSK ESSO A/S

MOTOR HAPECO DELE
Motorbriller - Spleefa Vindskærme og Racerpuder
HARRY PETERSENS EFT.
C. 14361 Helgolandsgade 13 . København V. Eva 6621

gen blev udtrukket: 1556 — 1059 — 335 — 1014 — 2522 — 2153 — 2780 — 953 — 318 — 2392 — 2851 — 2733. Angående klubbens årlige juletræ vil nærmere tilgå medlemmerne. Besked i klublokalet Ny Ravnsborg (ikke som i forrige blad, der stod Ny Rosenborg). *S. W. Taga 6139 v.*

## Sports Motorklubben Odin

Klubbens årlige juletræsfest afholdes som sædvanligt på »Skandia« 3. juledag den 27. december.

Vi beder jer allerede nu reservere dagen, således at vi som sædvanlig kan mødes i stort tal. Festen er for børnene, og vil blive holdt efter samme program som de senere år.

Der er fastlagt *nytårsfest* til *nytårsaften;* også denne skulle jo gerne gå som sidste år. Her må vi forlange foranmeldelse, som skal ske til formanden.

Iøvrigt må henvises til vort eget blad, som udkommer midt i december, her vil alle meddelelser vedrørende ny bestyrelse og de ovennævnte fester samt anmeldelser fremgå klart.

*FOX.*

## Sundby Motor Klub

Den ordinære generalforsamling fandt sted den 24. oktober med dagsorden i h. t. klubbens love. Samtlige valg var *genvalg,* således at bestyrelsen er den samme som før generalforsamlingen.

Gennem Motorbladet vil vi gerne rette *en tak* til alle de kammerater, såvel fra andre klubber som fra vor egen for deres hjælp ved vort trial, uden hvilken det havde været umuligt at gennemføre.

Klubbens 19-årige stiftelsesfest fandt sted den 16. november med festmiddag og præmieuddeling fra trialet.

Meddelelse om klubbens næste arrangementer vil blive tilsendt i duplikeret form som sædvanlig.

*Sv. W. Nielsen.*

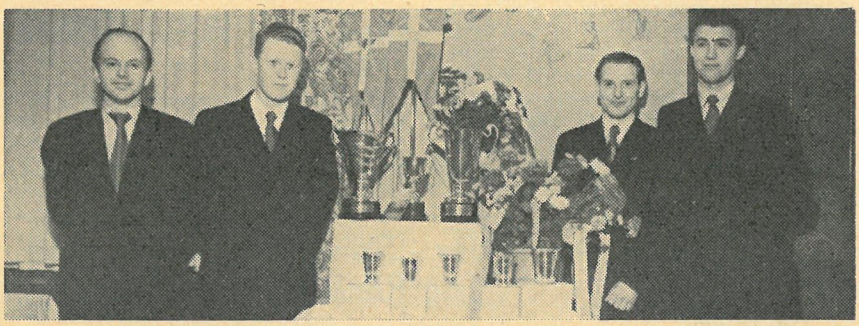
## Søborg og Omegns Motorklub

Klubbens 20årige *jubilæumsfest* på »Emdruplund« forløb godt, og i sin velkomsttale oplyste formanden, *Felix Andersen,* at der var sendt blomster til kammeraterne *Poul Hillingsøe* og *Bjarne Thorvarderson,* der begge for tiden ligger på hospitalet, dernæst mindede formanden om S.O.M.K.s start med så gode kørere som *Viggo Bender — Lion Hansen — C. B. Bagger — Axel Vang Hansen — Villy Gylling Nielsen — Ove Madsen — John Havnbo — Frank Hendrik — Georg Pedersen* m. fl. Der blev også udtalt rosende ord til gamle og nye bestyrelsesmedlemmer, heriblandt tidligere formand i 13 år *H. Hellerup Jørgensen* og tidl. kasserer i 18 år *Walther Hansen* og videre: *Carl Henriksen — Walter Nielsen — Niels Brusch — Poul Hellingsøe — Egon Hansen — Fr. Asmussen — Kjeld Jensen.*

Efter middagen sang Alvilda Ernst for os og gjorde lykke. Der afsluttedes med bal til de sene timer.

*

Husk klubbens arrangement af *sjæl-*



Søborg og Omegns Motor Klubs klubmestre for 1952 er fra højre side: Frank Hendrik, klubmester i sidevognsklassen med Kurt Jensen som »sandsæk«; dernæst klubmester i solo senior: John Havnbo, samt klubmester i solo junior: Georg Petersen.

*landsmesterskabstrialet,* der afholdes *søndag den 7. decbr.* kl. 8 fra Ølsted kro. Til dette skal vi bruge mange kontroller, så hjælp os, ring omg. besked til telf. *Søborg 126* eller *Goth. 1694 x.*

Klubbens *generalforsamling,* den 12. november i Luna-Kroen, der lededes af Axel Vang Hansen, fik et pænt og roligt forløb.

Formandens, Felix Andersens, beretning, der omfattede fester, løb, D. M. U., S. M. U. m m., godkendtes.

Efter at vore repræsentanter i banefonden, *Axel Vang Hansen* og *H. Hellerup Jørgensen,* havde forelagt sagen ang. *Amager Speedway* og træningsbanen, og Villy Gylling Nielsen med flere havde fået fyldestgørende oplysninger, der sendes skriftlig til alle medlemmerne, blev det slået fast, at S. O. M. K. vedblivende til gavn for motorsporten skal være medlem i »banefonden«.

Ved valg blev med akklamation genvalgt: *Felix Andersen — Frederik Asmussen og Poul Hillingsøe.*

*Egon. Telf. Søborg 126.*

## Aabenraa Motor Sport

Gåsespillet den 18. oktober, hvortil der var meget stor deltagelse, gav os det ønskede overskud, og vi regner med, at medlemmerne vil møde til en nytårsfest, som det er meningen at afholde lige efter nytår. Herom vil der fremkomme meddelelse her i bladet.

## Aalborg Motor Klub

Aalborg Motor Klub afholdt sin ordinære halvårlige generalforsamling på »Grand« torsdag den 23. oktober. Protokol og beretning godkendtes, genvalgt blev formanden, *Folmer Olsen,* nyvalgt blev *Rasmus Kornum* og *Kjeld Jensen.* *F. O.*

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

Adresse:

Motorbladet, Rahbeks Allé 20,

København V.

Telf: Eva 1087 - 7201 - 7202

Kl. 9—16.

Lørdag lukket

**Sidste frist for indlevering af annoncemateriale den 18.**

**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



**MOTOR-MARKEDET**

er det usvigeligt sikre sted, hvor køber og sælger finder hinanden, når det drejer sig om biler, motorcykler, reservedele og tilbehør.

*København*

**Korsvejens Motor**

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

**H. SKOV**

*Frankrigsgade 30 — Sundby 3593*
Cylinderudboring. Alle Mærker Motorcykler repareres. Fremstilling af diverse Reservedele.

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

**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

**TOFT's KØRESKOLE**

Ford V8 & Nimbus Køreskole — Udlejning
Sindshvilevej 18 — Tlf. Godthaab 4638 - 7493

**VELOCETTE**

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

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

**Med Rulflex Køleskærm**

kan De selv regulere Motorens Temperatur under Kørslen og nedsætter derved Benzinforbruget og forlænger Motorens Levetid. Normal Str. Kr. 26 incl. Montering. YRsa 1332.

TRIUMPH

**Motorcykle-Værksted**
**EGON WALTHER**
Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

**Nye Skindjakker**
fra 50 Kr., pelsforede Stortrøjer, Pjækkerter, Frakker, Ridebenklæder, Vindjakker. Fabriksudsalget, Borgergade 61. PAlæ 7982.

**Skindtøj efter Maal**

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

**MOTORTØJ REPARERES**

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

**MOTORCYKLE-VÆRKSTED**

Specialværksted for
*Indian — Rudge*

*Reservedele og Udstyr*

BRDR. BECH - Tagensvej 101 - Telf. Taga 9926

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

**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, Tell. Tria 1542.*

**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

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.

**B. S. A.**
køber man hos
BODO MADSEN,
Bagerstræde 5-7 - Vester 7043 — 2855

*Hvis Deres annonce havde stået her, var den bleven læst*

*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
**TRIUMPH - VICTORIA - STEIB**
**AABO-MOTOR**
**Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599**

*Helsingør*

**Moderniser Deres gamle Sidevogn**
med en ny Karosse fra Helsingør Sidevognsfabrik. Karosser med Polstring 325 Kr. Uden Polstring 225. Nye Sidevogne leveres. Fhv. Sterling. Ring, og vi taler om det! Tlf. Helsingør 18 32 x.

*Hillerød*

EMC
*Importør:*
**A. J. LARSEN**
Københavnsvej 19, Hillerød
Tlf. 192 A

*Holbæk*

*Gælder det*

BSA **RESERVEDELE**
En gros — en detail
J. A. HANSEN — Motorcykleforretning
Holbæk Tlf. 1018 — 1618

*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

# Sensation fra Frankrig




## En sådan vogn

### er værdig til at blive Deres!

SIMCA 9 forener sportsvognens egenskaber med personvognens komfort! Den er hurtig, smidig og let at manøvrere, samtidig med at den byder god plads for fire, og ideel komfort. Den enestående affjedring giver behagelig kørsel selv på dårlige veje. SIMCA 9 er indbegrebet af soliditet og styrke, og trods sine 45 kraftige heste, kører den let 100 km på kun ca. 8 liter. SIMCA leveres omgående. Mod almindelig indkøbstilladelse er prisen incl. omsætningsafgift og varmeapparat kr. 14.860 — det er den fuldtud værd, og mere til ..... SIMCA 9 kan også leveres på dollarpræmieringsbasis mod tillæg for bevillingstilsagn.

**Simca 9**
**ARONDE**

**Griffenfeldsgade 32 . København N . Telf. Central 15.367 og 15.967**

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN