

MOTOR ILLUSTRERET REVY



Kr.3,50
(incl. OMS)

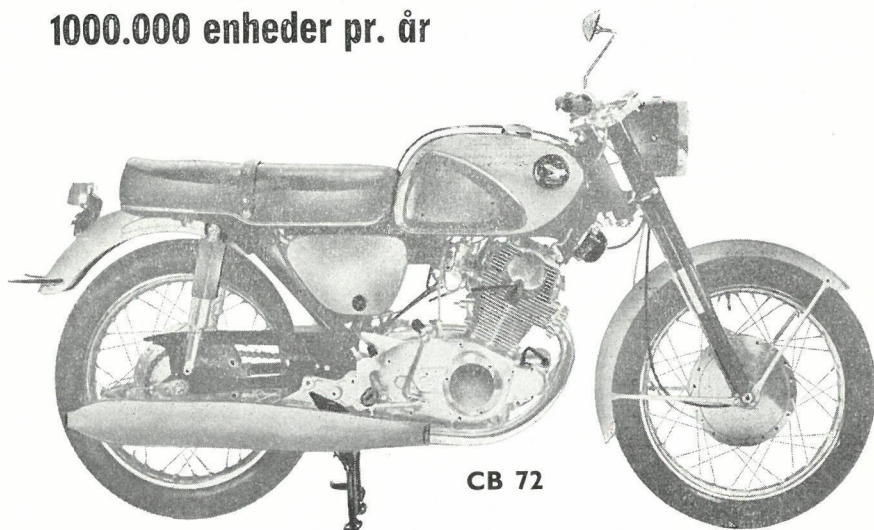
JUNI 1964

Nr. 6



HONDA

**Verdens største m/c fabrik
1000.000 enheder pr. år**



CB 72

Ingen anden M.C. byder Dem så fantastiske køreegenskaber. En forrygende acceleration som giver tryghed ved overhaling. HONDA maskinernes sensationelle resultater i verdensmesterskabsløbene i de sidste år er velkendt af alle motorsportsfolk og garanterer for et kvalitetsprodukt af højeste karat. HONDA super sport 250 cc er bygget helt på erfaringerne fra de store motorløb og er identisk med HONDA 250 cc fabriksracer fra 1959, men i tæmmet udgave.

Complet reservedelslager omgående levering.

HONDA den uovertrufne M.C. på 250 cc har — 2 cylinder — 24 Hk. — 2 karburatorer — overliggende knastaksel — omdrejningstæller — racerbremses — el start — 2 sidespejle — tophastighed 155 km/t.

HONDA forhandlere over hele landet

IMPORT:

Skjold P.

Vodroffsvej 56 . København V.
Telefon 35 13 10
Specialværksted:
C. F. Richsvej 109 . Tlf. Fa 77 55

MOTOR REVV

1. årgang . 1964 . Nr. 6 . Juni



Ansvarlig udgiver:
Forlaget MOTORSPORT

Redaktør:
Allan Terndrup

Forlag, redaktion og ekspedition:
MOTOR REVY,
Trustrup St.

Indtelefonering af annoncer:
Telf. Vejle 1330

Fotografer:
B. R. Nicholls, London
Volker Rauch, Nürnberg
Jørgen Jensen, København

MOTOR REVY udkommer
12 gange årligt.
Årsabonnement kr. 38, halvårlig 21



Eftertryk kun med kildeangivelse



Tryk:
Vejle Reklame Tryk



Forsidebillede:
Kurt W. Petersen, Ringsted
på Stadtkanal, Holland

Vær sikker på at få bladet —
der er stor efterspørgsel —
tegn abonnement —
og få det portofrit tilsendt —
benyt bestillingskortet

Et halvt år er nu gået...

Med dette nr. 6 runder Motor Revyen sit første halve år. Vi takker de mange læsere, der har ringet, skrevet eller på anden måde tilkendegivet stor tilfredshed med bladet og anbefalet det til mange nye læsere.

Indenfor redaktionen har der været visse begyndervanskeligheder med at frembringe netop det stof, som den brede læserskare ønsker, men nu skulle alt fremover ligge i faste rammer, så vi glæder os til de følgende måneder at præsentere Dem for nogle spændende motorsportssider.

Motor Revyen vil fra dette nr. kunne købes i landets bladkiosker, og samtidig kan vi med glæde meddele Dem, at oplaget fra og med nr. 7 juli stiger til 4000 eks.

Til orientering for de mange nye læsere kan vi meddele, at nr. 1, 2, 3, 4 og 5 fortsat haves på lager, og kan således endnu rekvireres fra forlaget.

Red.

Indhold i dette nr. bl. a.:

Omtale af motorcyklen:

BSA

TRIAL

LØBSREFERATER

BILLEDREPORTAGE

MONACO GP

FRANKRIGS GP

BELGISK TT

SPORTS NYT





650 ccm BSA Lightning ROCKET

Den hurtigste af alle BSA's landevejsmodeller kaldes Lightning Rocket, som bærer typebetegnelsen A 65—2 L, har specielt topstykke og 2 karburatorer. Motoreffekten skulle ligge på 52 hk.

BSA's program i 1964

Alle modeller har nu motoren sammenbygget med gearkassen

En sportspræget udgave af BSA 65 med modelbetegnelsen A 65 R »Rocket« har afløst den populære model A 10 SR »Super Rocket«. Den højt tunede A 10 Rocket Gold Star er heller ikke mere i produktion, men for kort tid siden er to nye modeller med specielle topstykker og to karburatorer – også baseret på A 65 motoren – kommet på markedet. A 50 Star kan også leveres i en sports- og racerversion ligesom de store 650 ccm'ere.

Den eneste BSA to-takter i produktion er en 173 ccm Bantam D7 efter at 125 ccm Bantam D1 ikke fremstilles længere. Derimod har BSA begyndt produktionen af en lille 75 ccm fire-takt motorcykle, som faktisk er identisk med Ariel's Pixie bortset fra slagvolumen.

På de én-cylindrede 250 ccm og 350 ccm modeller anvendes nu et rulleleje i plejlstanden istedet for tidligere et glideleje. Forkæ-

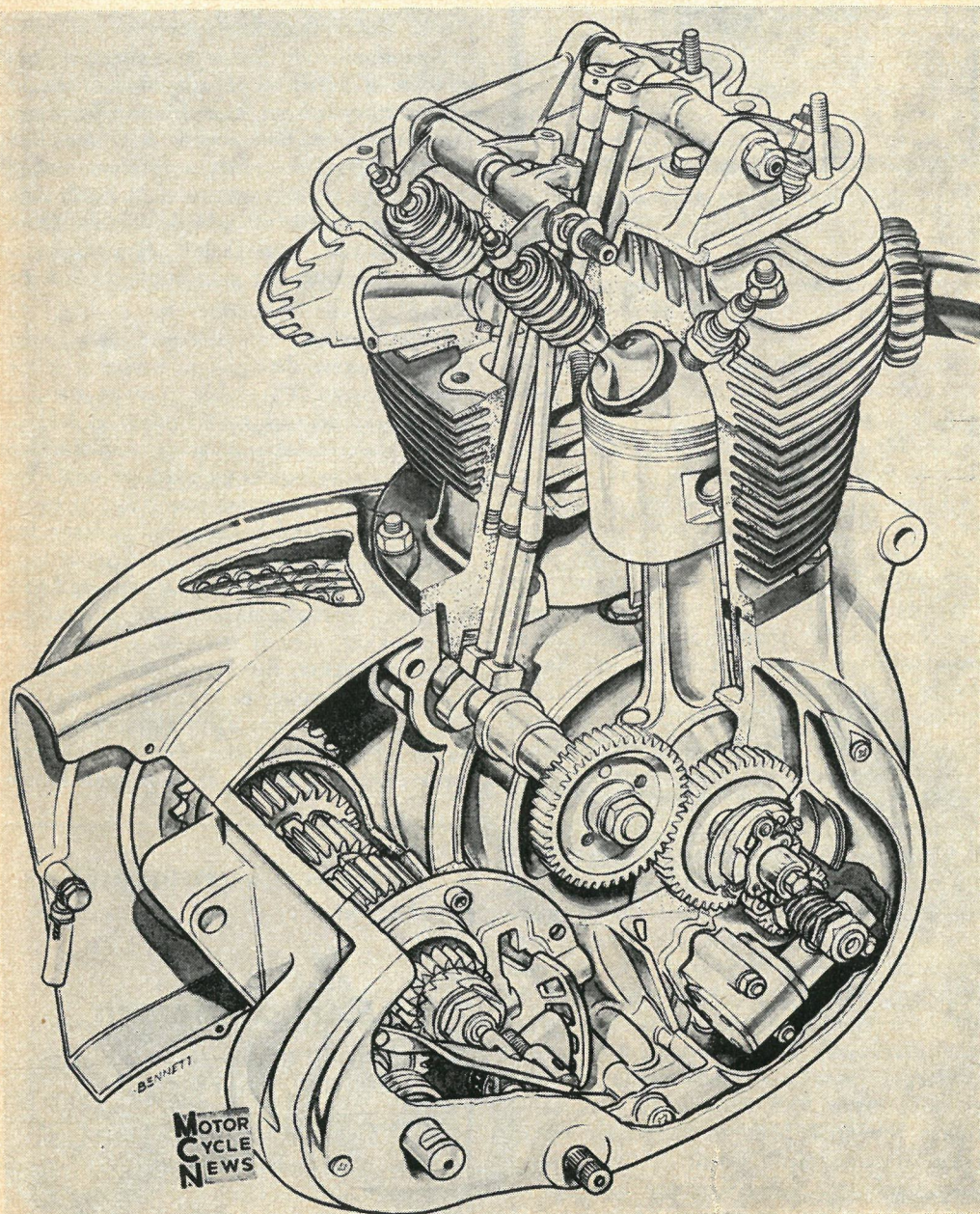
den er forsynet med en justerbar kædestrammer.

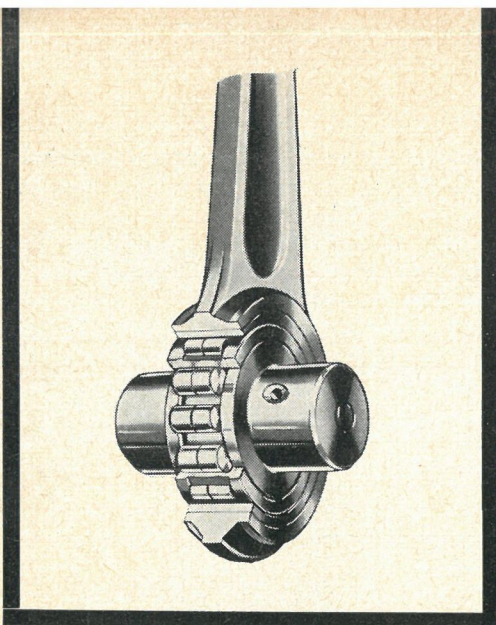
250 ccm »Sports Star« har samme specifikationer som standardmodellen C 15 med undtagelse af, at kompressionsforholdet er hævet fra 8:1 til 8,75:1, strammere ventiltjeder, større indsugningsventil og en sportsknastaksel. Styret er lavere og smallere. De smalle skærme er forkromede. Moto-cross

modellen har et så højt kompressionsforhold som 10:1, og stellet er det samme som anvendes af fabrikskørerne Jeff Smith og Arthur Lampkin i 250 cmm moto-cross VM 1962. Denne scrambler kan erhverves i Danmark for 3.999,00 kr.

350 ccm touringsmodellen B40 »350 Star« adskiller sig fra 250'erne ved at være forsynet med større forhjulsbremse, en 13,5

ET SNIT AF DEN STORE BSA MODEL A 65





Der anvendes nu rullelejer på krumtapsølen på alle 250 og 350 ccm BSA motorcykler. Rullelejet består af 2 rækker ruller løbende i et rullebur fremstillet af cluralaluminium. Smøringen er under tryk igennem kanaler i krumtappen.

liters tank-2 $\frac{1}{4}$ l mere en 250'eren, og 18" hjul i stedet for 17". Motoren er faktisk en C15 med boringen sat op til 79 mm, mens slaglængden holdes uændret på 70 mm. Maskinens tophastighed opgives til 125 km/t., og prisen på det danske marked er 6.081,00 kr. excl. leveringsomkostninger. Denne model fås også i en sportsversion med højt kompressionsforhold og anden knastaksel, der kan præstere 145 km/t. i max. hastighed. Den ventes i nær fremtid at 420 ccm motocross fabriksraceren, som bl. a. Jeff Smith starter på i 500 ccm VM, går i produktion og kan købes af private. 420 ccm motoren er opboret 350'er.

Alle de store twin modeller på 500 ccm og 650 ccm følger helt den nye linie i engelsk motorcykleindustri, som går ud på at bygge lettere og mere kompakte maskiner. De første maskiner af den nye »Star-serie« var de lige omtalte modeller C15 på 250 ccm og B40 på 350 ccm. For godt et par år siden præsenteredes de første to store BSA twinmodeller på 500 ccm (A50) og 650 ccm (A65) med motoren sammenbygget med gearkassen. De to motorer har samme slaglængde nemlig 74 mm, mens boringen er henholdsvis 65,5 mm og 75 mm, så vi finder her altså både en langslaget og en svagt overkvadratisk motor i de ellers identiske modeller. Skønt krumtaphuset har et andet ydre i modsætning til de gamle A 7

motorer, er krumtapskelen baseret på den, som anvendtes i Super Rocket fremstillet i manganstål med et påboltet svinghjul mellem de to krumtapslag og slamsamlere i kontravægtene. Krumtappen løber i træksiden i et meget stort kugleleje, mens man i takt-siden holder fast ved et glideleje med kobberbly belægning, som dog tilføres olie direkte under tryk fra oliepumpen. På enden af krumtappen i knasthjulsiden findes en snekke, der driver en oliepumpe af tandhjuls-typen. Takthjulsarrangementet består af et lille tandhjul, som driver et mellemhjul med udveksling 2:1, hvorpå afbryderknasten for de to afbryderkontakter findes. Tændingsreguleringen er automatisk ved hjælp af svingklodser. Det er let at komme ind til kontakterne, som beskyttes af et rundt dæksel med fire skruer. Mellemhjulet driver tandhjulet på knastakslen. Krumtaphusets udluftningsventil har man anbragt i den ene ende af den hule knastaksel.

Knastfølgerne er udformet som lange tynde stænger, der glider direkte i støbejernscylinderen. På enden af hver stang er der påkrympet en rektangulær glideklods. Når cylinderen løftes af falder knastfølgerne ikke ud, da de holdes på plads af små klips. Korte solide stødstænger fremstillet af duraluminium anvendes. De er på enderne forsynet med hærdede koppper, som passer ind i kuglehoveder på både vippearmene og knastfølgerne. Vippearmsakslerne hviler i aluminiumsbukker, som er støbt ud i et med letmetalstopstykket, for at undgå vriddninger i vippeøjet og sikre en tæt olietilførsel. Et stort højglans-poleret aluminiumsdæksel omslutter ventilmekanismen. For at sikre motoren en god fyldning er ventilerne af me-

Gælder det motorcykelreparationer
så gå til . . .

Carl Andersen

Brendstrupvej 21 - Aarhus N

Telf. (061) 6 33 88

Cylinderudboring - tuning
maskinarbejde

get stor diameter selv i den lavkomprimerede standardmodel. Silisiumkromstål er anvendt til fremstilling af indsugningsventilerne, mens udstødningsventilerne, som på enden af ventilstammerne har en speciel stellite hårdmetallegering, er af nikelkrom. For at gasblandingen kan få den rigtige hvirveldannelse i forbrændingskamrerne, er disse af en ganske speciel halvkugleformet type. Ventil sæderne, som er støbt ind i letmetaltopstykket, er fremstillet af støbejern. Der skal benyttes tændrør med lang gevind.

Stemplerne har to kompressionsringe, og på de lavkomprimerede modeller er stempeletoffene flade, men dog med små lommer for ventilerne for en sikkerheds skyld. I sports- og racerudgaverne benyttes stempler med mer eller mindre hvælvede toppe afhængig af kompressionsforholdets størrelse.

Plejlstængerne er udført i smedet letmetal, og plejlstangsejlerne på krumtapsølen er to-delte. Krydspindsbøsningerne er af bronze, som tilføres olie fra kanaler i forbindelse med stemplernes olieskraberinge.

I kraftoverføringsiden findes på krumtappen monteret et tredobbelt kædehjul, og udenfor det igen sidder vekselsstrømsgeneratoren med statoren bolter til krumtaphuset og rotoren boltet direkte på krumtappen. Ved afmontering af kædekassen bliver generatoren siddende uden at være i vejen. En usædvanlig svær forkæde af triplex typen sørger for overførelsen af kraften til koblingen med

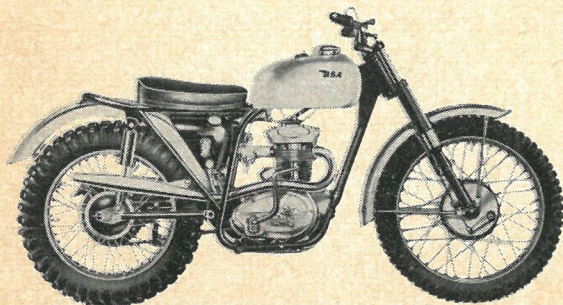
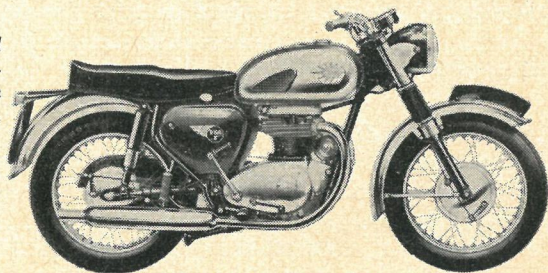
indbygget transmissionsdæmper. Kædestrammeren er justerbar, og den minder om den som benyttedes på visse Golden Flash modeller. Gearkassen har fire udvekslingsforhold.

Stellet består af en dobbelt rørramme med svingarme. Forgaflen er den normale velkendte BSA med hydraulisk dæmpning. Den store 18 liters benzintank er gummiophængt og fastgjort til det øverste stelrør med kun en bolt.

Bremserne er en af de få ting, hvor de to modeller adskiller sig fra hinanden, idet model A 50 for og bag kun har 7" centralbremser, medens model A 65 er forsynet med en større 8" forhjulsbremse, men bremsernes konstruktion er den samme, da der nemlig er tale om helt flydende bremsebakker, hvilket vil sige, at bakkerne i den ene ende ligger an på en tap, hvorimod de i den anden ende ligger an mod bremsenøglen. Derved opnås, at bremsebakkerne kan bevæge sig udefter mod tromlen og centrilisere sig bedre for at give en bedre og mere ensartet bremsevirkning.

Olietanken er anbragt under et aftageligt sideskjold og ligesom benzintanken ophængt i gummi. Det venstre sideskjold omslutter for akkumulatoren, ensretteren og værktøjet samt karburatoren med luftfilteret. Model A 50 udvikler med et kompressionsforhold på 8,0 : 1 og en 1" Amal Monobloc karburator 28 hk ved 6.000 omdr./min., hvorimod den

Den nye sportsudgave af model A 65 med modelbetegnelsen A 65 R Rocket har meget smukke og enkle linier, skønt den er en stor 650 ccm'er.



BSA's 250 ccm moto-cross model har et specielt stel, og olietanken er placeret centralt under sadlen. Udblæsningsrøret er godt beskyttet, da det går inden for stellet.

store A 65 med 7,5 : 1 i kompressionsforhold og en 1 1/8" karburator 38 hk ved kun 5800 omdr./min. Tophastighederne for de to maskiner er henholdsvis 145 og 160 km/t.

Farvevalget er polykromat grøn og sort på A 50, som koster 8564 kr., mens den ca. 400 kr. dyrere 654 ccm A 65 leveres polykromat blå og sort. Begge modeller fås også helt sort-lakerede, mens flammende rød er ekstra på den store.

Den nye Rocket A 65 R betegnes af BSA som en sportsversion og bygget for dem, der ønsker større tophastighed, idet denne model kan spadserere omkring de 180 km/t. Kompressionsforholdet er sat op til 9:1 og knastakslen er af en speciel type, som tillader et omdrejningstal på omkring 8.000 pr. min i forbindelse med strammere ventiltfjedre. Normalt leveres denne model med siamesisk udstødningssystem, men mod ekstra betaling får man to udstødningsrør og to lydpotter. En omdrejningstæller, der drives af oliepumpens spindel.

Koblingspladerne på denne model er af et bedre materiale for at kunne overføre den større effekt.

For øvrigt bliver samtlige BSA twin modeller nu udstyret med nykonstruerede lyd-dæmpere, hvor indmaden nu består af en stållegme, og man har således forladt de velkendte glasuldspotter, da udstødningsstøjen fra motorkøretøjer i England ikke må overstige 90 decibel efter de nye bestemmelser.

12 volts anlægget er endnu standardudstyr. Hvis der er 12 volts lysanlæg på model A 65 anvendes en 50/60 watts pære i stedet for en 30/40 watts.

Specielt med henblik på det store amerikanske marked for motorcykler har BSA sat fire højt ydende twinmodeller i produktion. Det drejer sig om to 500 ccm'ere og to 650 ccm'ere i forskellige udførelser alt afhængig af hvad de skal anvendes til. Begge modeller kan leveres til gadebrug med lysanlæg og lydpotter. Betegnelsen for disse modeller: LIGHTNING Rocket (A 65-2L) og Cyclone (A 50-2C). Disse to landevejsmodeller overgår fuldstændig alle tidligere Rocket maskiner med hensyn til både effekt, acceleration og tophastighed.

Af interesse for danske motorkørere kan oplyses, at såvel 500 ccm'eren og 650 ccm'eren fås leveret i racertrim med oplagte ud-blæsningsrør, beskyttelsesskærm under moto-

ren, centralt placeret olietank, udskifteligt kædehjul på bagnarvet og glasfiber-benzintank. Det bliver spændende at se hvordan en Spitfire Hornet A 65 med over de halvhundrede heste vil opføre sig med en sidevogn på en 1000 m bane. Maksimal-effekten angives ikke nøjagtigt af fabrikken for model A 50-2CC Cyclone Competition, hvor kompressionsforholdet er øget helt op til 10,5 : 1 i modsætning til alle de andre, som har kompressionsforholdet 9,0 : 1. Udvekslingsforholdene i gearkassen er i de to racerversioner valgt mere tætliggende, og er det man på engelsk kalder »close ratio«. Udvekslingsforhold: 1. gear - 10,00:1; 2. gear - 6,10:1; 3. gear - 5,60:1 og 4. gear - 4,93:1. Bemærkelsesværdigt benyttes på den nye serie maskiner ikke de allerede omtalte fuldnavsbremser, men derimod nogle som minder om de ældre på Road Rocket modellerne. Bremserne opgives dog til at have meget effektiv virkning ved opbremsninger fra store hastigheder og kølingen skulle også være god.

Den store maksimale ydelse har BSA fremtryllet ved anvendelse af racerknastaksel og stramme ventiltfjedre, store ventiler, høje stempler samt et nyt specielt topstykke med skrå indsugningskanaler og to karburatorer. Holdbarheden skulle være sikret igennem kraftigere dimensionerede lejer, cylindere og gearkassehjulene fremstillet af en stærkere stållegering.

Priserne på disse specialmodeller kendes endnu ikke, og såvidt vides har BSA fabrikken eksporteret alle hidtil producerede maskiner til USA, men eksporten til andre lande skulle begynde her i sommer. Sportsversionen af model A 65, der kun har en karburator, men forkromede skærme som standardudstyr, koster 9444,00 kr. excl. levering.

racer - motorcykler

ARNE NIELSEN

Katrinedalsvej 49 . Vanløse . Telf. 71 69 13



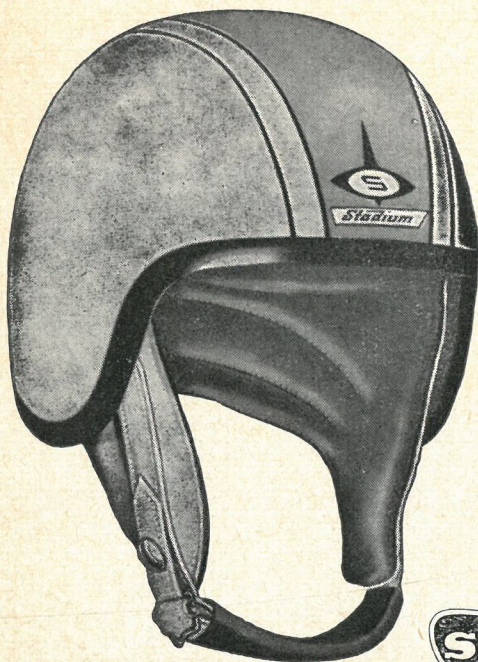
Eneste jet-hjelm på det danske marked der er godkendt efter de nye engelske normer 1869/1963

- derfor eneste jet-hjelm
der er godkendt til al
international sport ...

— den rigtige
hjelm for
enhver sport ...

STADIUM PROJEKT 4 — engelske håndværkeres stolthed. Denne super de luxe JET-hjelm er fremstillet over en ren glasfiberskal og fremtræder i en meget fornem finish. Hjelmen er den første på det danske marked, der opfylder og er godkendt efter de sidste nye B.S. normer no. 1869/1963 — og hjelmen opfylder herefter de krav, der stilles til al international sport. Leveres i alle størrelser i farverne: hvid med rød flash, hvid med blå flash og guld med sort flash.

Vejledende udsalgspris
kr. 97,50



STADIUM PROJEKT 2 — den rigtige hjelm til turistikørsel — er fremstillet af glasfiberskal og foret med tyk korkplade. Hjelmen opfylder og er godkendt efter B.S. no. 2001/56 normen.

Leveres i alle størrelser i farverne: Hvid med rød flash, hvid med blå flash og sølv med sort flash.

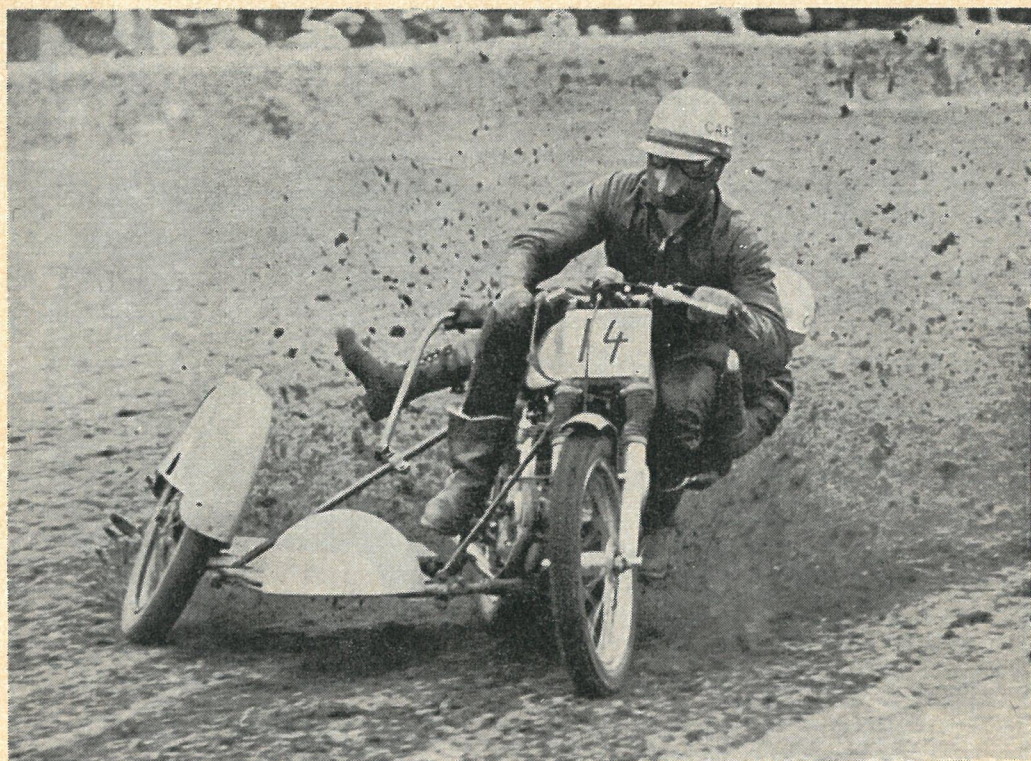
Vejledende udsalgspris
kr. 75,-

Leveres af alle førende scooter-,
motor- og knallertforretninger.

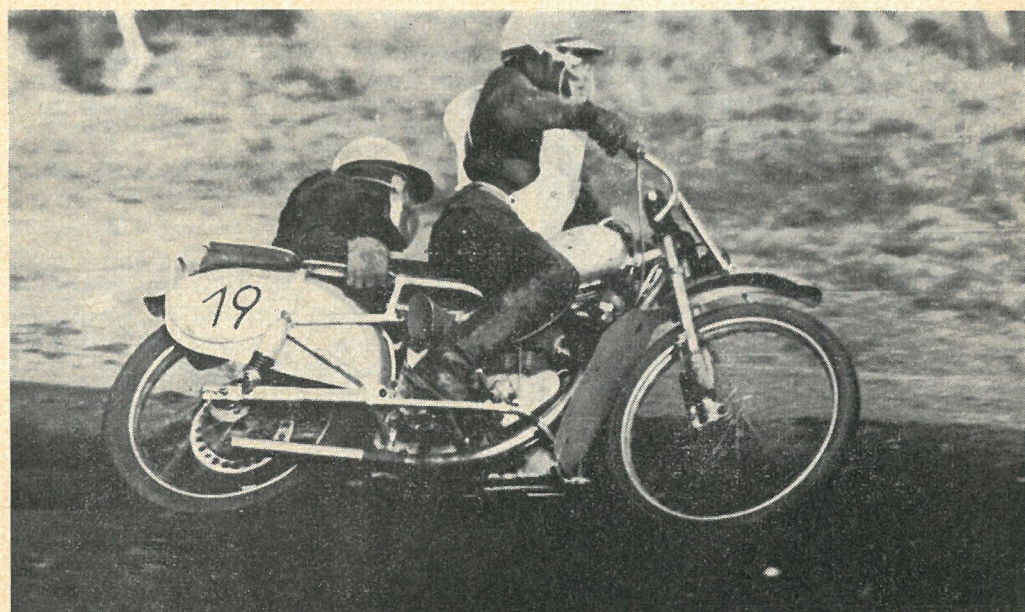


SKANDINAVISK RESERVEDELS IMPORT ^{A/S}

ODENSE — TELF. (09) 12 12 24



Stadtkanal, Holland — Vinder Erik Bob og Jørn Aamann ➡

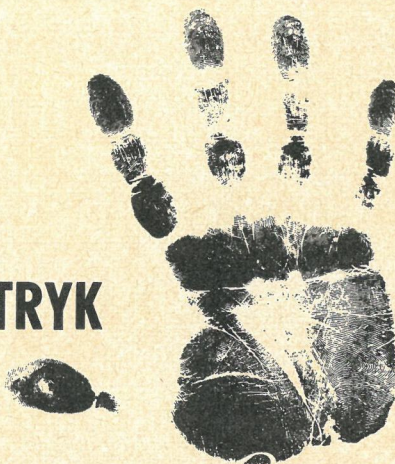


Et bogtrykkeri, der har hele Danmark som kunde. Vi står på pinde for Dem hvad enten det drejer sig om visitkort, brevpapir, konvolutter eller tidsskrifter.

Vore priser er overalt konkurrencedygtige - vore tryksager er kvalitetsarbejde.

INDUSTRIHUSET · BOULEVARDEN · VEJLE · TLF. 1330

VEJLE REKLAME TRYK



Ny moto-cross maskine fra Italien

AERMACCHI SCRAMBLER

Kørere, som står overfor køb af en ny moto-cross racer i klassen indtil 250 ccm, har et større udvalg af fabriksfremstillede maskiner at vælge imellem i dag, og hele tiden kommer der flere til. En af de sidste nye på markedet er den

italienske Aermacchi, eller som maskinen benævnes for eksport: Aermacchi Harley-Davidson. I sidste nummer af Illustreret MOTOR-Revvy bragtes en kort omtale af samme fabriks nye scooter-model, hvoraf de første eksemplarer allerede ruller på vore landeveje.

TRIUMPH TUNING

Modificerede topstykker med bl.a. større indsugningsventiler, for en eller to karburatorer. Leveres på ombytningsbasis for alle TIGER 100 SS. Max. omdr. tal mindst 9000 og langt større tophastighed. Iøvrigt alt andet tuningsarbejde udføres.

Skriv eller ring til

Vagn Stevnhoved

Vesterport . Grenå . Tlf. 2 13 55

I internationale konkurrencer har Aermacchi i de senere år kunnet opvise en række strålende placeringer, men det har hovedsagelig været i landevejsløbene, hvor fabrikken i Varese siden 1961 har fremstillet en hurtig produktions racer, der kan købes af enhver aktiv kører for en overkommelig pris. Allerede for en 3-4 år siden begyndte Aermacchi fabrikken at gå ind for moto-cross sporten, og der blev bygget flere eksperiment modeller, hvormed fabrikkens kørere ved flere tilfælde hævdede sig smukt, bl. a. i Spaniens Grand Prix i Barcelona 1962, hvor italieneren Angelini besatte andenpladsen efter Arthur Lampkin på BSA, men slog Lamkins mærkekammerat Jeff Smith. Fabrikken har fornylig trukket sig officielt tilbage og giver heller ikke længere støtte til de tidligere fabrikskørere, fordi de nu udelukkende koncentrerer sig om at producere og sælge fabriksmaskinen til private motorsportsudøvere.

Den nye cross-racer er yderst ukonventionel i sin opbygning, idet den én-cylindrede motor har en fremadvendt vandretliggende cylinder. Motoren er den samme, der anvendes i såvel landevejsmodellen som TT-raceren. Karakteristisk for Aermacchi - i modsætning til de fleste andre små italienske fire-takt maskiner er, at den arbejder med stødstænger i ventilmekanismen. Aermacchi

motoren har en boring på 66 mm og en slaglængde på 72 mm, hvilket giver en slagvolumen på 246,2 ccm. Ved et kompressionsforhold på 8,7:1 udvikler den 25 hk ved 9.000 omdr./min., og det maksimale drejningsmoment på 2,3 kgm opnås ved 7.000 omdr./min. Der anvendes batteritænding med afbryderkontakten anbragt i højre sidedæksel. Tændrørets varmeværdi er standard 260. Oliesumpen i motorens krumtaphus rummer 2 l og bringes i omløb af en tandhjulspumpe. Den primære kraftoverføring til gearkassen sker via en flerpladet kobling, løbende i oliebad.

Benzintanken, der let kan aftages, rummer 10 l, og hviler på gummi. Karburatoren er af fabrikatet Dell'Orto og har en gennemgang på 27 mm. Svømmerhuset er separat og ophængt elastisk i gummi. Det effektive luftfilter har en udskiftelig papirindsats.

Gearkashuset er støbt ud i et med krumtaphuset. Gearkassen har 4 trin, og udvekslingsforholdene er i 1. gear 1,787-2. gear 1,463-3. gear 1,145 og 4. gear 1. Udvekslingsforholdet i den primære kraftoverføring er 2,517. Til den sekundære kraftoverføring imellem gearkassen og baghjulet leveres af fabrikken et 13-14 og et 15 tands kæde-

hjul til gearkassen og et med 66, 67 eller 68 tænder for baghjulet.

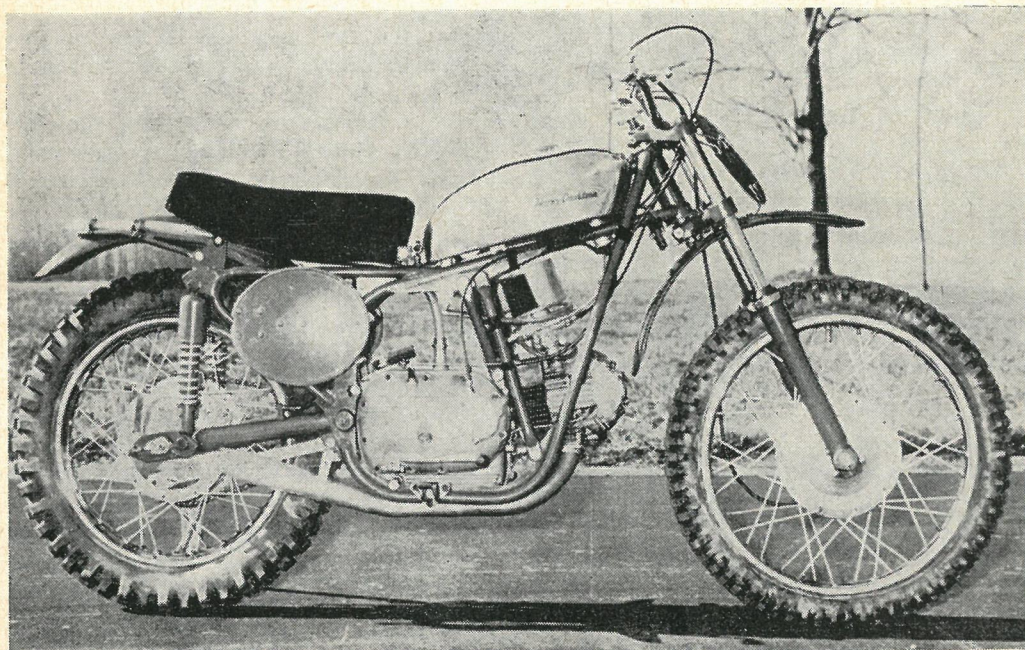
Noget afvigende fra de øvrige Aermacchi modeller er stellet i dets opbygning, eftersom der på scrambleren benyttes et kraftigt dobbelt rørstel af en meget stiv konstruktion. På illustrationen af maskinen ser De ganske tydelig de to ekstra påboltede rørstykker fra lige foran motorens krumtaphus op til stellet ved den bagerste ende af benzintanken.

Forhjulet, der er ophængt i en telskopgaffel af mærket Ceriani, er monteret med et 3,00×21" dæk og baghjulet med et 400×19" dæk. Bremsetromlerne, der er støbt i letmetal, har en diameter på 180 mm og en belægningsbredde på 35 mm.

I øvrigt er de vigtigste specifikationer: Totallængde 2000 mm, hjulafstand 1400 mm, styrets højde 1100 mm, styrets bredde 800 mm, sædets højde 850 mm, fodhvilernes højde 280 mm, frigang over jorden 200 mm og tørvægt 135 kg.

Prisen på den nye moto-cross Aermacchi kendes endnu ikke her i landet, men den nye generalagent af mærket, J. A. Hansen, Holbæk, vil sikkert kunne fremskaffe prisen og yderligere oplysninger.

Aermacchi fremstiller også en moto-cross model med den karakteristiske én-cylindrede motor med vandretliggende cylinder. I modsætning til standard modellerne har crossraceren et specielt dobbelt rørstel.



Den tredobbelte verdensmester i speedway OVE FUNDIN, Sverige, stillede ikke op til det nordiske mesterskab på 1000 m i specialklassen, der afvikledes på SKIVE VÆDDELØBSBANE søndag den 24. maj. Det samme gjaldt europamesteren på 1000 m, svenskeren BERTIL STRID, som var forhindret på grund af sygdom, hvorimod det senere skulle have vist sig, at Fundin slet ikke var tilmeldt. Da det samtidig viste sig, at Norges dygtigste rytter, ERLING SIMONSEN, ikke kom til start på grund af et uheld, var der stor utilfredshed imellem de ca. 15.000 tilskuere. Dagens første start trak noget ud, og pauserne imellem heatene var altfor lange, så det store arrangement fik desværre en for dårlig afvikling. Endvidere var banen meget tør, så støvet lettede i store skyer.

Verdens- mesteren kom ikke – finne blev nordisk mester

Løbet var inddelt, så man først kørte heats, der talte til det nordiske mesterskabs holdmesterskab. Den danske mester Kurt W. Pedersen var her tilsyneladende suveræn og hjemtog i to af sine tre heats en førsteplads og var den eneste dansker, der viste god kørsel.



Den nordiske mester 1964, finnen Timo Laine.

I de to første starter var konkurrencen ringe, og der var langt mellem de enkelte kørere ved målstregen. Vinder blev her henholdsvis Kurt W. Pedersen foran Timo Laine, Finland, og i 2. start Berndt Hörnfeldt, Sverige, foran Agner Stenlund, Sverige. Betydelig mere spænding var der i 3. heat, hvor de to finner Timo Laine og Olavi Turunen tog en hidsig duel med hinanden, der endte med en sejr til førstnævnte. Det blev igen en finne, der vandt 4. heat, nemlig Esko Koponen foran Agner Stenlund, Sverige, og der var nu ingen tvivl om, at det ville blive enten Finland eller Sverige, som ville vinde holdmesterskabet. Kurt W. Pedersen var igen bedst i 5. heat og fik her de indledende heats bedste tid på 1,38,2.

I 6. start kom Timo Laine, Finland, igen på banen, og også her var der ingen tvivl. Han vandt, fulgt til dørs af Olavi Turunen også Finland. I 7. heat led Kurt Pedersen sit første nederlag til svenskeren Berndt Hörnfeldt, som her for første gang viste, hvor hurtigt han kan køre. Det sidste af de indledende heats var igen domineret af en finne, denne gang Olavi Turunen, og man havde nu stillingen i det nordiske mesterskabs holdmatch: Finland som vinder med 40 points foran Sverige med 38, Danmark med 27 og Norge med 21. Norge ydede for øvrigt en meget ringe indsats og var f. eks. ikke en gang i stand til at stille med fuldt hold, så-

ledes at juniordann arksmesteren Preben Andreassen, Ringsted, blev sat på holdet, hvor han dog kun indtjente 3 points.

Situationen var nu inden det afgørende heat, at Kurt W. Pedersen, Danmark, Berndt Hörnfeldt, Sverige, og Timo Laine, Finland, hver havde scoret 16 points, og at Kurt W. Pedersen havde dagens hidtil hurtigste tid. Der var naturligvis nerver på, da de ni hurtigste – Timo Laine, Finland, Kurt W. Pedersen, Danmark, Ev. Andersson, Sverige, Esko Koponen, Finland, Agner Stenlund, Sverige, Rolf Westerberg, Norge, Berndt Hörnfeldt, Sverige, Jon Ödergaard, Norge, og Olavi Turunen, Finland – stillede op til det afsluttende heat, men efter en enkelt omstart kom feltet usædvanlig fint fra start.

Ved indgangen til første sving lå rytterne placeret i den rækkefølge, som den blev i mål. Nordisk mester blev TIMO LAINE, der var europamester i 1962 og hans kørsel var helt fantastisk.

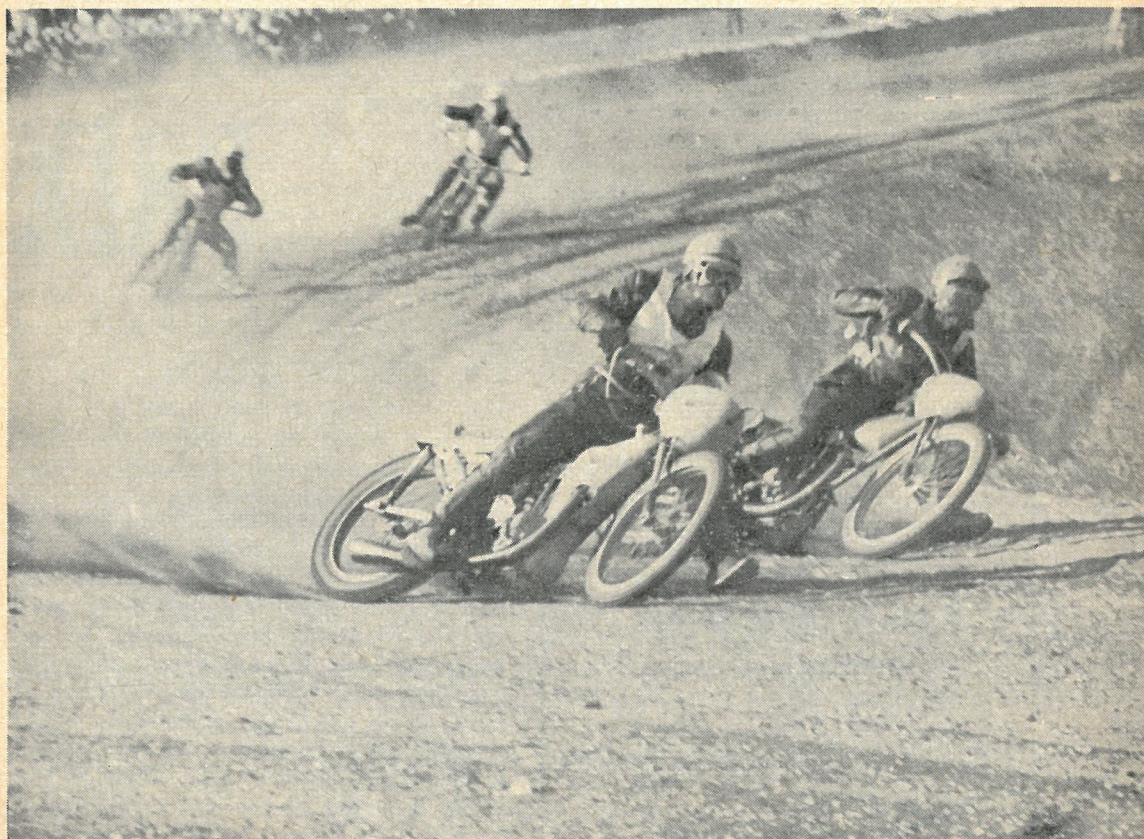
Laine opnåede i finalen dagens hurtigste tid, 1,37,1, for tre omgange. Det giver en gennemsnitshastighed på omkring 115 km/t.

På de efterfølgende pladser kom Berndt Hörnfeldt, Sverige, Agner Stenlund, Sverige, og Kurt V. Pedersen.

Ind imellem heatene til det nordiske mesterskab havde man kørt senior special 500 cc og standard solo 500 cc. I det første heat af ekspertklassen var den dygtige Århus-kører Bent Jensen suveræn, men måtte udgå straks efter starten i andet heat med maskinskade. Han overlod dermed sejren til reserven Jørgen Mogensen, mens Ole Klæbel vandt andet heat.

I senior sport indtil 500 ccm var der 10 ryttere til start, og de præsterede to yderst spændende løb. 1. heat vandtes af veteranen Søren Juhl, Viborg, på TRIUMPH foran Poul Jørgensen, Horsens, på MATCHLESS. I 2. start havde Søren Juhl en dårlig start og heatsejren gik så til Poul Jørgensen og

Fortsættes side 29



Finnen Timo Lainé (på inderbanen), som blev nordisk mester, presses her i et af svingene af svenskeren Berndt Hörnfeldt. Rytteren i baggrunden med nr. 2 er vor egen Kurt W. Petersen fra Ringsted.

Motorcyklernes VM-sæson i Europa indledtes med det spanske Grand Prix den 10. maj på den kun 3,79 km lange Montjuich Park i den store millionstad Barcelona. Banen er beliggende i en stor park med et bjerg, hvor den går op og ned af. Fra det laveste punkt stiger det gradvist op ad en meget lang bakke, hvorefter den resterende del af banen består af ene serpentinersving.

Ligesom i de tidligere år omfattede programmet kun 50 ccm, 125 ccm, 250 ccm soloklasserne og sidevognsklassen indtil 500 ccm.

Skønt den kun 22-årige spanier, Jose Maria Busquets, havde startvanskeligheder med sin Derbi fabriksracer, lå han allerede på tredje omgang fremme i spidsen foran vesttyskeren Hans Georg Anscheidt (Kreidler) og Suzuki-køreren Isao Morishita fra Japan. De to førstnævnte kørere viste fantastisk kørsel, og på femte omgang havde de et forspring på ca. 400 m. På sjette omgang arbejder verdensmesteren Hugh Anderson på Suzuki sig op som nr. 3 i løbet. Da der kun mangler en omgang, må Busquets udgå som følge af, at en svingarm i bagstellet brækkede. Herefter var der ingen, som kunne true Anscheidt, og han passede målstregen 12 sekunder før nr. 2, Hugh Anderson.

I 125 ccm klassen havde man ventet et topopgør imellem Suzuki og de nye fire-cy-

Fantastisk kørsel af Busquets i 50 ccm klassen – Taveri vandt 125 ccm løbet med den nye fire-cylindrede HONDA – Provini besejrede Redman i kvartlittersklassen – Camathias en flot nr. 1 i sidevognsløbet på GILERA.

SPANIENS TT GRAND PRIX

Toptunet

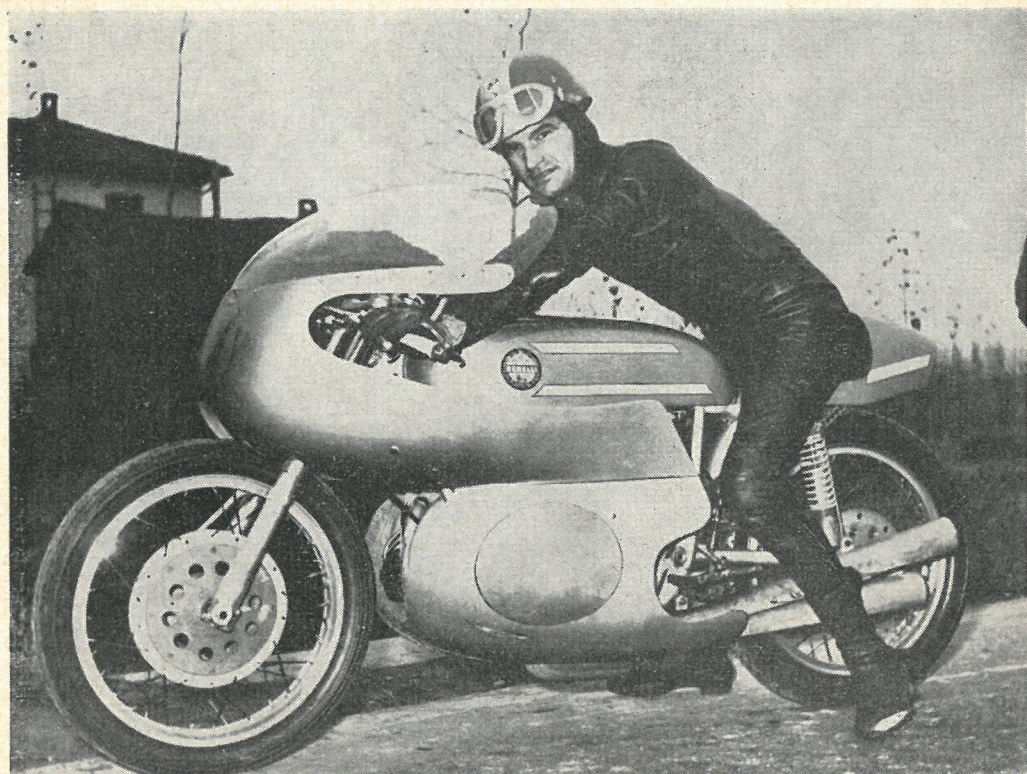
Norton Dominator 500 ccm motor
Højglanspoleret, 9,5 stempler, 2
karburatorer m.m. til salg.

Carl Andersen

Brendstrupvej 21 - Aarhus N
Telf. (061) 6 33 88

NB. »Greves« håndtagsgummi på
lager, pr. par kr. 5,00

lindrede Honda'er, men da Hugh Anderson – hurtigste kører på Suzuki fabriksholdet – havde et depotbesøg, udeblev den hårde kamp. Luigi Taveri (Honda) lagde sig straks i spidsen efterfulgt af mærkekammeraten Jim Redman. Mest overraskende i dette løb kørte englænderen Rex Avery på en EMC to-takt special racer, idet han kom sidst fra start, men arbejdede sig energisk op på tredjepladsen. Da det ternede flag faldt efter 27 omgange for Luigi Taveri var forspringet ned til nummer to, sydrhodesieren Jim Redman, 46 sekunder. Rex Avery på EMC'en var distanceret med en omgang og det samme gjaldt Suzuki-kørerne Bert Schneider og Hugh Anderson på henholdsvis fjerde- og femtepladsen.

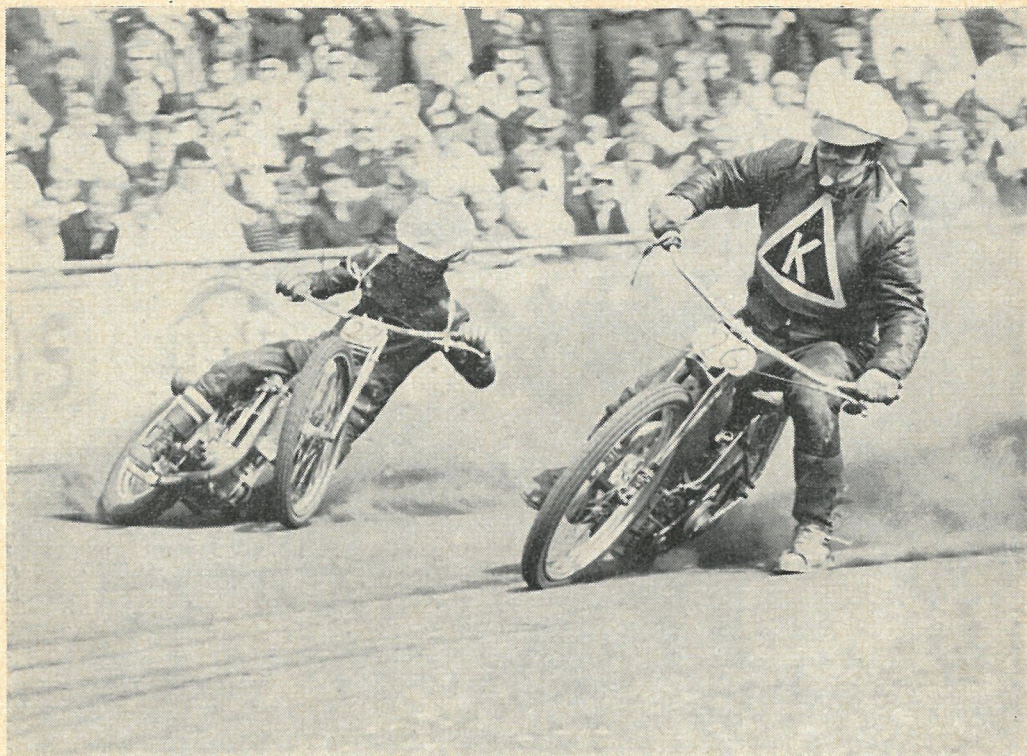


Italieneren Tarquinio Provini i sadlen på den flotte fire-cylindrede Benitti fabriksracer, hvormed han agter at hjemføre årets 250 ccm VM på landevej.

Mod slutningen af første omgang i 250 ccm klassen var stillingen den, at Redman (Honda) førte foran Provini (Benelli), Phil Read (Yamaha), Alan Shepherd (MZ) og Bruce Beale på en Honda twin »production racer«. På fjerde omgang havde Redman, Provini og Read øget afstanden kolossalt ned til nr. 4 Alan Shepherd. Provini prøvede hele tiden at overhale Redman, hvilket først lykkedes for italieneren på niende omgang. Redman forsøgte at blive i Provinis baghjul, men det lykkedes ikke for ham. For første gang kørte den fire-cylindrede Benelli fabriksmaskine i mål som vinder af et G.P.-løb tællende til VM, efter at den i et par år har lidt af forskellige små børnesygdomme. Redman på andenpladsen passerede målstregen 22 sekunder efter Provini, mens afstanden ned til nr. 3 Phil Read (Yamaha) var næsten et minut. Den japanske Honda-fabrikskører, Isao Kaseya, blev nr. 4 en omgang efter vinderen.

Florian Camathias skød sig frem i spidsen med sin Gilera, da starten gik i sidevognsklassen, men Georg Auerbacher, Vesttyskland, og Chris Vincent, England, begge på BMW RS fulgte lige efter. Denne rækkefølge holdt sig uændret de første 18 omgange, men herefter gik Vincent til angreb på vesttyskeren og overhalede denne. En anden vesttysk BMW-kører, Otto Kölle, satte farten betydeligt i vejret på de sidste omgange, hvorunder han kørte løbets hurtigste omgang i sidevognsklassen, og han rykkede op på andenpladsen. Vincent måtte inden løbets afslutning se sig passeret af både Auerbacher og Deubel og endte således først som nr. 5 en omgang efter vinderen. Max Deubel, som havde kørt den hurtigste træningsomgang, havde haft vanskeligheder i begyndelsen af løbet, hvorfor det ikke lykkedes den vesttyske verdensmester at blive placeret bedre end nr. 4.

A. T.



Preben H. Pedersen (26) — Preben S. Pedersen (27) Farum

Svenskerne stærke på Selskov

Resultatet af semifinalen til verdensmesterskabet i holdkørsel på speedway, der kørtes søndag den 7. juni på Selskov Speedway ved Hillerød, blev en sikker sejr til sidste års verdensmester, Sverige, der scorede 44 points.

Derefter fulgte Danmark med 27 points, mens Finland og Norge blev kørt helt agterud; de fik henholdsvis 15 og 10 points. Der var 5000 tilskuere ved stævnet, der var arrangeret af Frederiksborg Amts Motorklub.

De svenske køreere var helt suveræne og har alle chancer for at genvinde verdensmesterskabet. — På Selskov vandt holdet, der bestod af Björn Knutsson, Göte Nordin, Peo

Söderman, Rune Sörmander og Per-Thage Svensson, således 14 af de 16 heat. Kun én gang lykkedes det en dansk kører, Kurt W. Petersen, at hale en heat-sejr hjem. Det var i 12. heat, hvor han endelig havde held med sin start og aldrig gav Peo Söderman nogen chance.

Kurt W. Petersen blev dansk topscorer med 9 points. Derefter fulgte Poul Wissing med 7 points, John Sylvest Andersen, 6 points, og H. P. Boisen, 5 points. Björn Knutsson, kørte i dagens hurtigste tid, 81,8 sekunder, mens Kurt W. Petersen i 12. heat kørte på 82,5 sekunder og fik tredje bedste tid. Individuelt deltes førstepladsen af Knutsson, Nordin og Sörmander, der alle scorede maksimum 12 points, hvorefter Kurt W. Petersen havde 9 points på fjerdepladsen.

En juniormatch vandtes af F.A.M.s talentfulde kører Børge Christiansen i tiden 88,9 sekunder, og han har nu scoret så mange points, at han rykker op i seniorklassen.

Endelig vandtes et standardløb i senior 500 kubikcentimeter af Ebbe Sørensen, FAM, på Lito.

Se iverigt på midtersiderne

HVAD ER TRIAL

Fortsat fra nr. 5

Af Bengt Bjørklund (MC Nytt, Sverige)

Nu er du startet!

Ja, så er det din tur til slut. Det går ud ad banen, som i de fleste tilfælde er afmærket med pile eller skilte, og snart dukker der et skilt op, som angiver etape nr. 1. Her standser du og parkerer maskinen på den rigtige måde, således at den ikke står i vejen for de andre deltagere. Derefter går du hen langs etappen for at finde ud af, hvordan du skal lægge kursen. Forsøg at finde det spor, hvor det er lettest at køre. Når du så har planlagt din vej, så forsøg at følge denne »retning«. Jeg skriver udtrykkelig forsøg, thi ingen trialkørere kan køre præcist, hvor han havde tænkt sig, men man må under alle omstændigheder bestræbe sig for at gøre det. Hold hele tiden skarp kontrol med, hvor skiltene står, så at du undgår at komme udenfor ruten. Dette kan let betyde, at du får minuspoints (strafpoints).

Sæt foden til med eftertanke

Når man sætter foden til jorden, for det hænder jo, så bør man altid forsøge at gøre det meget kort. Har du f. eks. sat foden til jorden på en del-etape, så kan du jo lige så godt stage dig frem med benene og måske dermed undgå fem minuspoints ved total standsning. Får du stop, så lad være med at hidse dig op, men rejs maskinen op og kon-

centrer dig derimod om den næste del af etappen.

Ja, så fortsætter du løbet, og efterhånden mærker du snart det morsomme ved denne fremragende sportsgren. — Hver etape er en ny opgave, som man må søge at finde ud af og køre igennem på den letteste måde. Som »magister« i MC Nytt's trialskole ønsker jeg dig til lykke med dit første løb, hvilket dog ikke betyder, at du nu har lært det hele. Der kommer hele tiden nye ting til.

Løbsfunktionæren til venstre i billedet er en meget vigtig figur i trial, da ansvaret for løbets sportslige gennemførelse netop hviler på ham. Det er yderst vigtigt, at observatøren har frit udsyn over hele sektionen.



Special-TRIAL

— kan blive
en succes her
i landet

Interessen for pålidelighedsløb var tidligere meget stor indenfor dansk mc-sport. De »rigtige« trials, som vi i Danmark kalder for stiltrial, har derimod aldrig vundet indpas, skønt denne form for trial er langt den mest dyrkede i vor nabo-land Sverige og i trialsportens hjemland Storbritanien. Taler man om trial i Norge, så mener man pålidelighedsløb. Heraf ser man, at ordet trial opfattes forskelligt i næsten alle lande, hvis man må udtrykke det således.

For hvilken trial form er den danske motorcyklists kunnen størst? Det er et spørgsmål, der er aktuelt, skønt deltagerantallet til vore trial ofte er kolossale, men mange gange stiller kørerne bare op for at holde træningen ved lige i vinterhalvåret og ikke, fordi de kan lide at køre trials. Her ligger forklaringen sikkert også i at der i Danmark ikke hidtil har været arrangeret store internationale trial konkurrencer, og danske kørere ikke mere stiller op i bl. a. Novemberkåsan og i det INT. SIX DAYS TRIAL.

Der findes dog en trial form, som nok skal vinde indpas i Danmark, efter at den sidste efterår blevet lanceret af Fyens Motor Sport med stor held og succes og så vidt vides vil blive gentaget til efteråret, der på »original-sproget« kaldes for »SCOTT TYPE TRIAL«, og består af såvel trial som motocross blandet sammen eller som nogen måske vil sige – pålidelighedsløb. Den som kører den fastlagte og opmærkede bane hurtigst rundt bestemmer idealtiden, og alle der overskrider denne standardtid får efter det sædvanlige trialreglement 1 point for hver påbegyndt minut. Til slut sammenlægges pointene for tiden og kørslen gennem de indlagte stilsektioner og totalvinder er den, som er blevet belastet med det mindste antal point i begge momenter. Der er således ikke tale om nogen adskillelse mellem de to discipliner – begge momenter regnes for det samme.

Denne form for trial er i moderlandet England meget gammel. Det første trialøb,

Her gælder det om at være meget opmærksom, da der nede på flodbunden let kan ligge store sten, der kan forårsage en væltning eller beskadigelse af maskinen. Dette billede stammer fra INT. SIX DAYS TRIAL i Garmisch-Partenkirchen i Vesttyskland 1962, og på billedet ser De amerikaneren BOB EKINS på Triumph.



som har givet trialformen navn, »Scott Trial«, har været afholdt hvert år, med undtagelse af krigsårene, helt siden 1914, da motorcykelfabrikanten Scott arrangerede en konkurrence for sine ansatte. De fik lov at låne Scott-fabrikkens maskiner, og den første sejrherre hed Frank Phillip. Senere hen er Scott Trial blevet et officielt åbent trial, der afvikles hvert efterår i landsdelen Yorkshire. I 1961 vandtes løbet af den kendte trial og cross ekspert, Arthur Lampkin, som er velkendt af de fleste danskere fra VM-løbet på Volk Mølle i 1963, da han deltog på BSA's fabrikshold sammen med Jeff Smith og John Burton. Under Scott Trial i 1961 kørte Lampkin en 250 ccm BSA og var bedst både i tid og på stilsektionerne, men på det sidstnævnte måtte han dog dele førstepladsen med Sammy Miller, men Arthur kørte lidt hurtigere distancen igennem end Sammy, skønt Sammy kørte en dobbelt så stor maskine, nemlig en 500 ccm Ariel. Banen, der skulle gennemkøres, målte ca. 85 km og indeholdt sammenlagt 60 delsektioner. Englands berømte moto-cross rytter, Jeff Smith, har også sejret i »Scott Trial«. »Mester« i antal vundne Scott Trial er veteranen Billy

Nicholson, som på forskellige BSA maskiner vandt konkurrencen i 1946, 47, 49, 50 og 51 – et så stort antal sejre er endnu ikke overgået af nogen anden. Scott Trial bør absolut ikke forveksles med den andet kendte og berømte »Scottish Six Days« – det førstnævnte er et endagsløb, mens det sidstnævnte er et seksdagsløb.

Der kan opstå et problem med afviklingen af et Scott Trial, eftersom det af og til vil forekomme, at en fem seks ryttere på én gang vil køre ind i samme sektion samtidig. Hvem vil stoppe og give plads for en anden og se, hvordan den ser ud, når der køres på tid? Ved trial'et på Fyn sidste efterår lod man kun en kører passere igennem ad gangen, hvilket også lettede arbejdet for løbsfunktionærene, der jo skal sørge for at bedømme hver enkelt rytters præstation.

Vi slutter nu denne artikelserie om HVAD ER TRIAL?, og håber, læserne har været tilfredse med denne, og at den har hjulpet til med at udsprede interessen for denne specielle motorsportsgren, der godt kunne have nogle flere tilhængere herhjemme.

2 originale specialbøger om motorsport på skandinavisk

- Bestil i dag
direkte fra forlaget

Alt om trial

Uforkortet instruktion med alt om denne fascinerende sport. Over 60 illustrationer. 128 sider.

Pris 6,25 sv. kr.

motocross

Sporten på toppen! — Alt om den fremadgående cross-sport med maskintips, historier, førerpræsentationer mm. Hæftet 7,75 sv. kr. Indbundet 9,85 sv. kr.

MC-NYTT, Tidningshuset, Lerum, Sverige

☐ ALT om TRIAL 6,25 ☐ MOTOCROSS, hæftet 7,75 ☐ MOTOCROSS, indbundet 9,85

Vi ekspederer omg. pr. postopkrævning + porto.

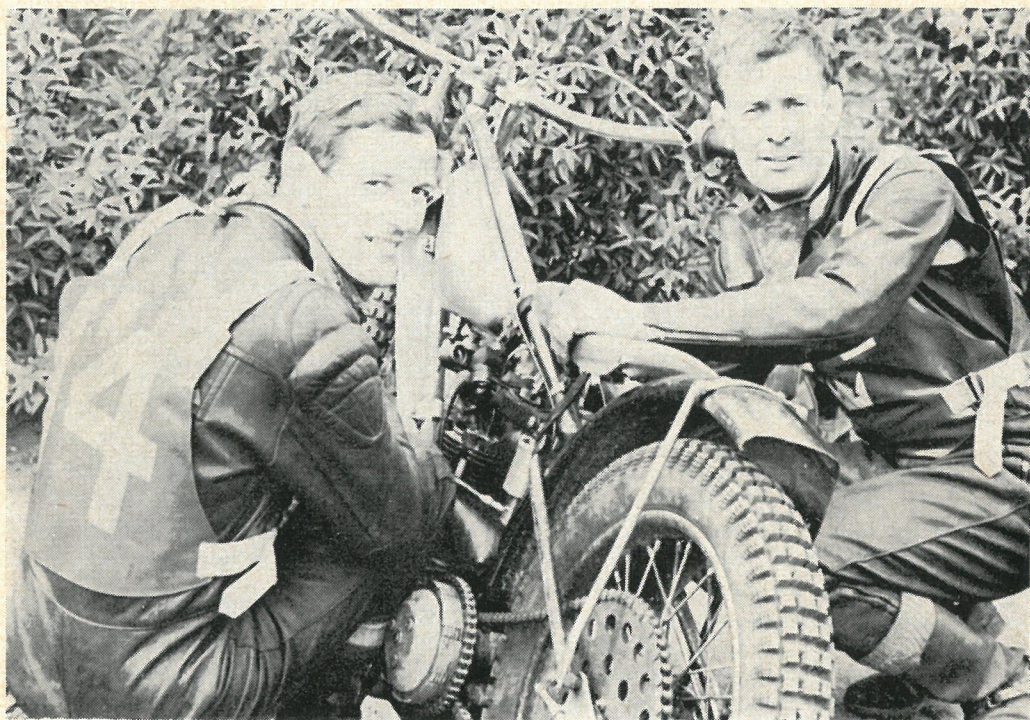
Navn _____

Postadresse _____

Adresse _____

Land _____

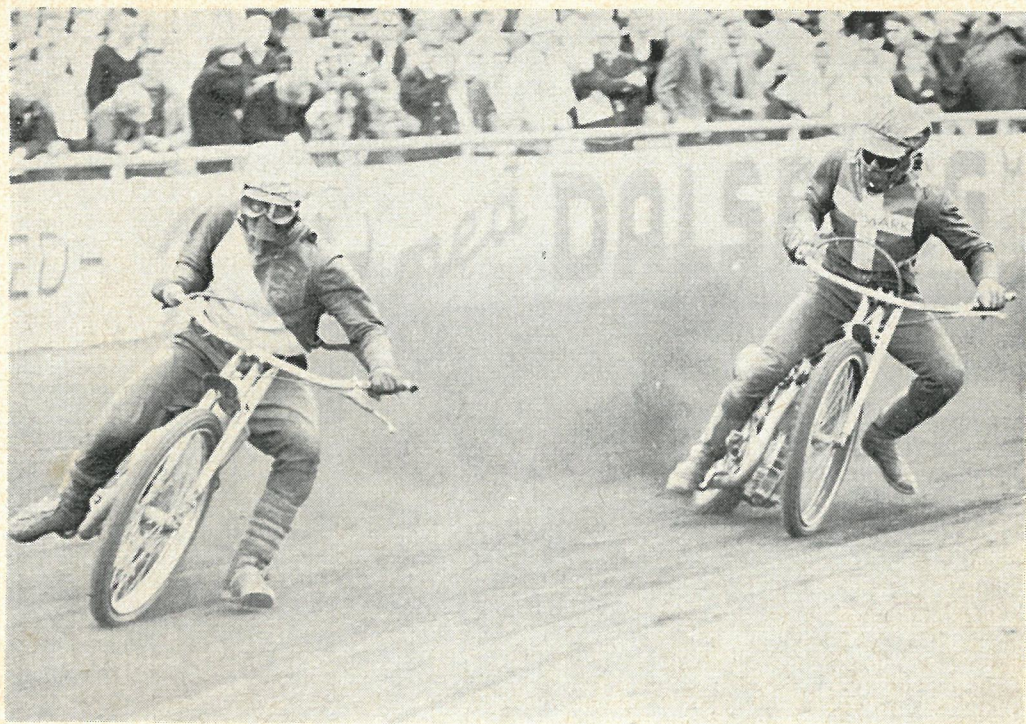
IMR/Dk _____



➤ Rune Sømander og Bjørn Knutson

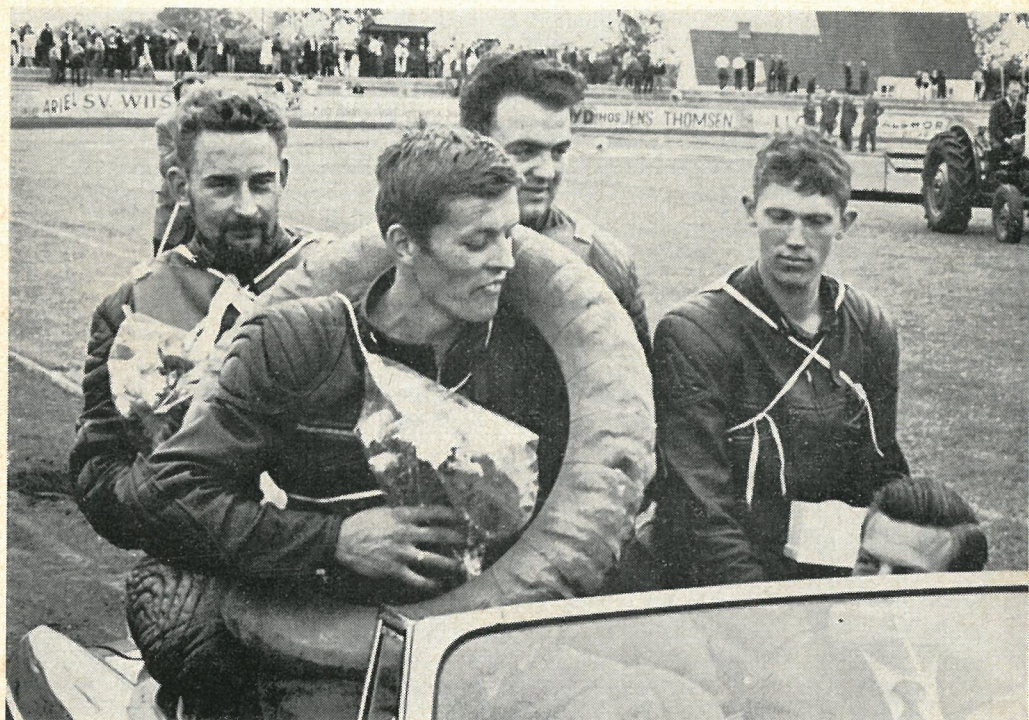
➤ Bjørn Knutson

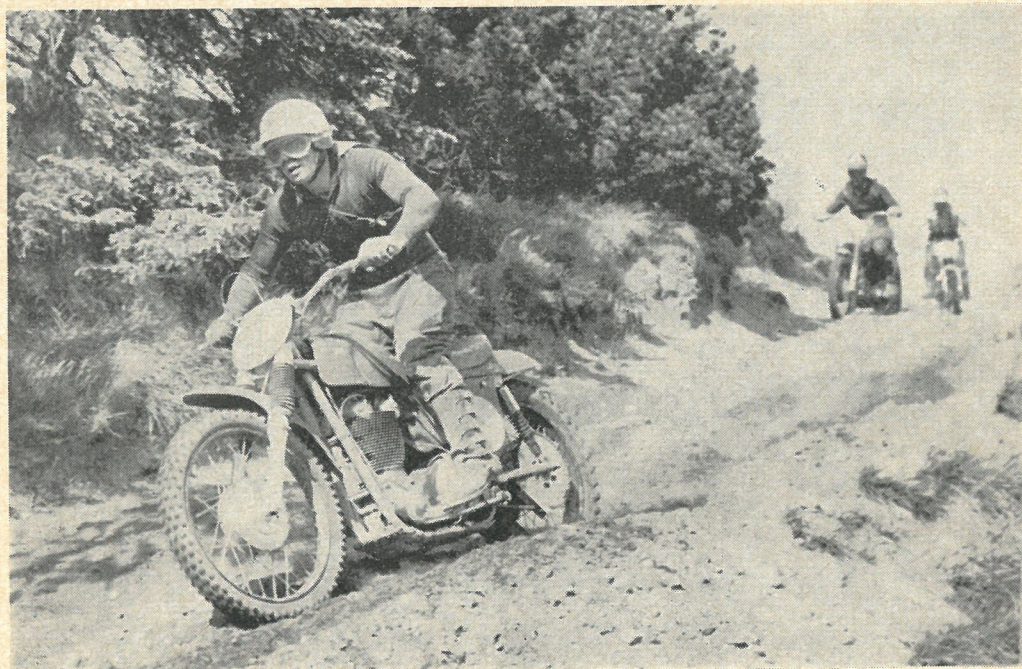




◀ Poul Vissing - Kalevi Latinen, Finland

➡ Fra æresrunden på Selskov





Sidste års danmarksmester, Mogens Rasmussen fra Næstved på sin nye Matchless Metisse, blev en sikker vinder af begge heats ved 2. afd. af DM-64 på Volk Mølle.

VOLK MØLLE

uden større spænding

Den danske mester Mogens Rasmussen, Næstved, fik et strålende come back efter sit alvorlige uheld i Frankrig. — Flot kørsel af Jimmy Smed, Randers —

Næsten lige stået op fra sygesengen efter sit uheld vandt Mogens Rasmussen den 31. maj begge heat i anden afdeling af det danske mesterskab i moto-cross på Volk-mølle-banen. Hans suverænitæt kan bedst illustreres ved, at han i andet heat ikke var langt fra at distancere løbets nummer to, Jacob Lynegaard, Køge, med en omgang.

Løbet udfoldede sig nærmest som et slags forfølgelsesløb, hvor det mest interessante var at se, hvor mange ryttere Mogens Rasmussen kunne nå at distancere med en omgang.

Med verdensmesterskaberne i Volkmølle den 10. maj i erindring kan det kun beklages, at Mogens Rasmussen ikke var at finde blandt de danske kørere ved den lejlighed. Hans kørsel mellem de 5 bedste var så fin, at han absolut måtte have kunnet gøre sig gældende.

I senior solo 250 ccm kunne de sjællandske stjerner ikke gøre sig gældende, og en overgang så det næsten ud til, at der kun var jyder med i denne klasse.

I første heat kom de tre Randerskørere Jens Backmann Skovsen, Poul H. Pedersen

og Jimmy Smed bedst fra start, og en overgang så det ud til, at Backmann Skovsen ville komme til at dominere dette heat. Hans maskine gjorde imidlertid knuder, idet svømmerhuset knækkede af.

Slutplaceringen blev nu, at Jimmy Smed vandt med 20.57.5 foran Poul H. Pedersen med 21.32.0 og Jan Møller, København, 21.55.1. Danmarksmesteren Arne Nielsen blev først nr. 6 på den nye GREEVES »CHALLENGER« og havde tilsyneladende svært ved at finde sig til rette på den meget vanskelige bane.

Også i denne start var Jimmy Smed den hurtigste. Han efterfulgtes af Søren Dons (HUSQUARNA).

Junior 250 ccm gjaldt det danske mesterskab og præmien, en Jawa cross-racer, udsat af importøren Erik Orth, og der blev virkelig kørt til af alle. Den lokale kører Aage Nickelsen, som var favorit, kunne for en

gangs skyld ikke gøre sig gældende, men måtte se sig slået af Henning Andersen, Ølsted, der vandt i tiderne 13.53.2 og 13.46.0 mod Aage Nickelsens 14.15.5 og 13.57.4. Publikum svigtede næsten helt løbet, i det kun ca. 1500 tilskuere var mødt op.

500 ccm senior:

1. Mogens Rasmussen, Næstved. Matchless - Metisse.
2. Jacob Lynegaard, Køge. Triumph.
3. Mogens Pedersen, Odense. Husquarna.
4. Bent Arens, Sønderborg. Norton.
5. Ejvind Hansen, Odense. Matchless.

250 ccm senior:

1. Jimmy Smed, Randers. Lindström.
2. Søren Dons, Frederiksværk. Husquarna.
3. Jan Møller, København. Husquarna.
4. Arne Nielsen, Vanløse. Greeves.
5. Poul H. Pedersen, Randers. Husquarna.

Fortættets side 42

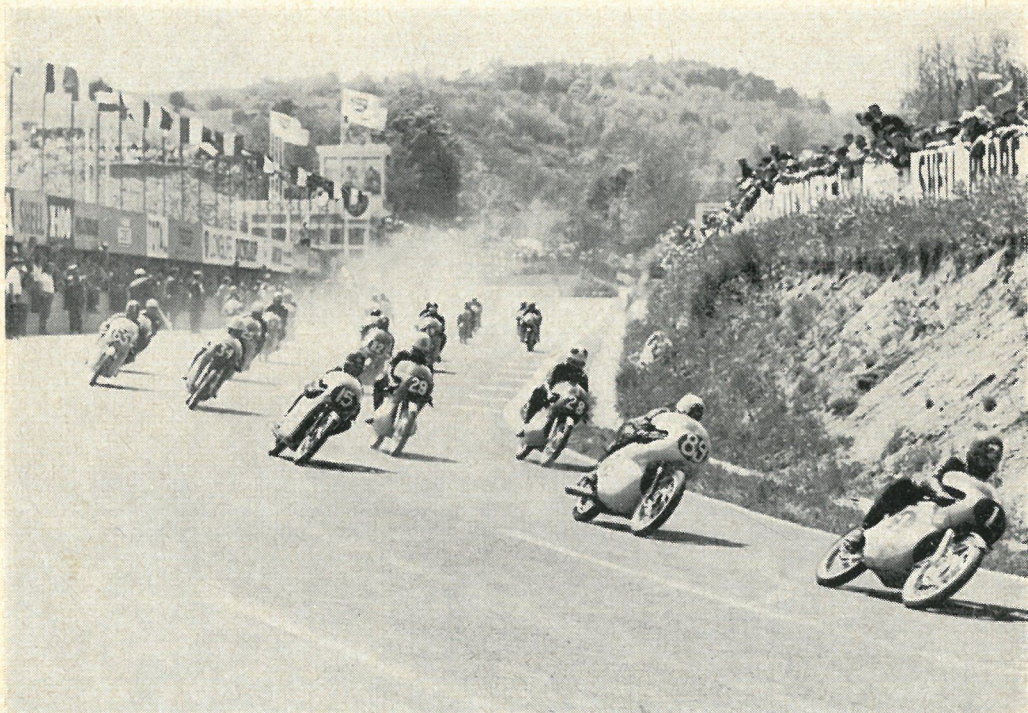
Fra starten i 250 ccm klassen. De to forreste ryttere er nr. 21 Jimmy Smed, Randers, på en Lindström Husquarna, og nr. 3 Søren Dons, Frederikshavn, på Husquarna.



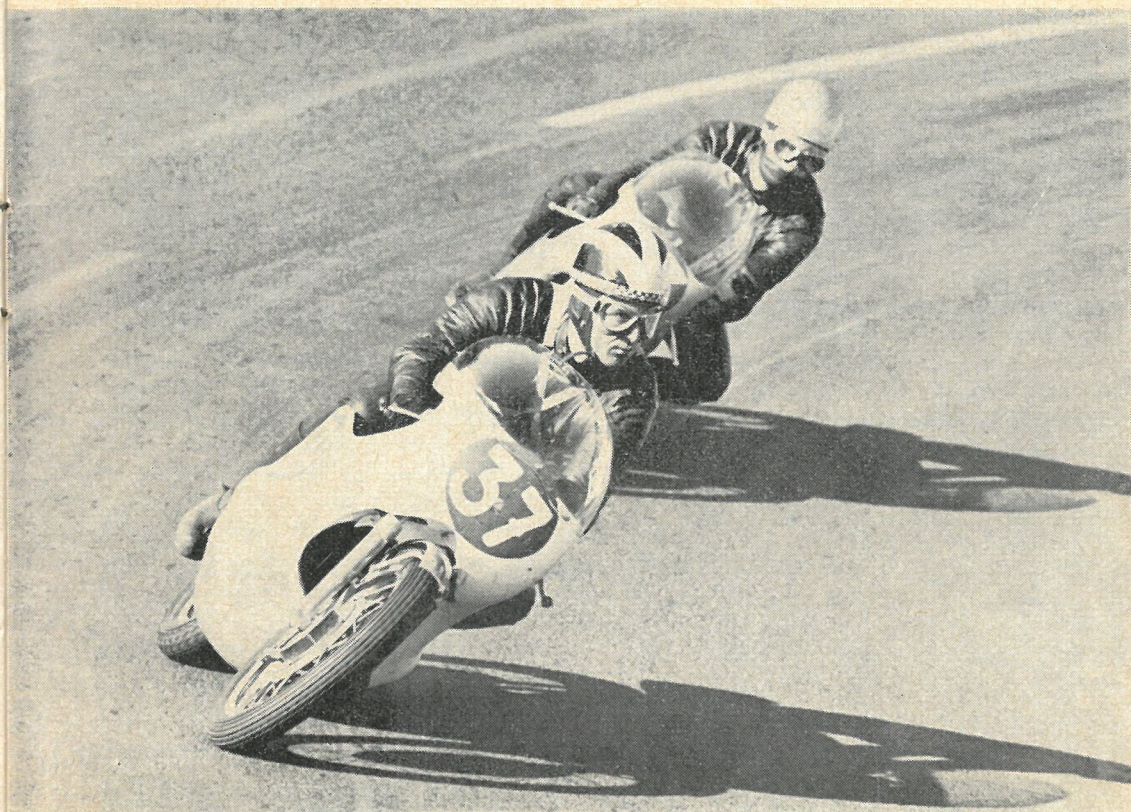
FRANKRIGS T T GRAND PRIX

Det franske grand prix blev afholdt i smukt vejr 1. pinsedag på den 8,055 km lange bjergbane Circuit de Charade, der består af ikke mindre end 52 vanskelige sving. Banen er beliggende i nærheden af den store by Clermont Ferrand i Midtfrankrig.

I dagens første start for solo indtil 125 ccm ville kampen efter træningsresultaterne at dømme komme til at stå mellem de to japan-ske fabrikker Honda og Suzuki, eftersom den eneste farligere outsider englænderen Alan Shepherd var styrtet under træningen om lørdagen med sin MZ og brækkede kravebenet. Det var sidste års verdensmester



Lige efter, starten er gået i 125 ccm klassen på Clermont-Ferrand. Først inde i det første sving er Hugh Anderson, New Zealand (fabriks Suzuki) med svejtseren Roland Föll (Honda produktions-racer) lige i hælene. Den endelige vinder, Luigi Traveri på en fire-cylindret Honda, følger på tredjepladsen med nr. 15 på strømlinebeklædningen.



I spidsen for Frankrigs Grand Prix foran verdensmesteren Jim Redman (Honda) ses Yamaha's nye fabrikskører, englænderen Phil Read, som vandt løbet. Den hårde duel imellem de to købere varede 8 omgange, indtil Redman udgik.

Hugh Anderson på Suzuki, som kom bedst fra start tæt fulgt af Roland Föll, Schweiz, der kørte en Honda CR 93 »production racer«, men allerede da Anderson har tilbagelagt første omgang »dør« hans racer på den ene cylinder, og kort efter må han opgive at fortsætte løbet. Herefter lå Luigi Taveri i spidsen på den lille fire-cylindrede Honda med østrigeren Bert Schneider (Suzuki) lige efter sig. Schneider prøvede at forsvare to-takternes farver, og et par gange lykkedes det også for ham at komme i spidsen, men så lukkede Taveri bare helt op for Hondaén (omkring 18.000 omdr./min. mærket på omdrejningstælleren). Under denne hårde dyst røg omgangsrekorden hver gang, og den endelige blev på 4 min. 1,4 sek., hvilket svarer til en hastighed af 120,1 km/t. Sydrhodesieren Jim Redman, der også kørte en Honda fabriksmaskine, lå en overgang på tredjepladsen indtil en ventiltjeder knækkede,

hvorefter canadieren Frank Perris på Suzuki overtog denne placering i løbet. Japaneren Kunimitsu Takahashi på den tredie fire-cylindrede Honda mistede hele tiden terræn, skønt hans fjerdeplads ingenlunde kom i fare. Slutstilling for de fire første køreere holdt sig uændret, og som nr. 5 kom franskmændenes egen Jean Pierre Beltoise på en fabriks Bultaco, men han var først i mål $2\frac{3}{4}$ min. efter japaneren. Vinderen Taveri brugte kun 53 min. 17,6 sek. til at gennemkøre de 13. omgange, hvilket er ny rekordtid i klassen.

Den lille 50 ccm klasse blev en stor succes for den dygtige ny zeelandske rytter Hugh Anderson (Suzuki), idet han førte løbet fra start til mål og havde i begyndelsen helt kunne afvise irlænderen Ralph Bryans på en to-cylindret Honda. Sålænge Bryans Honda holdt, lå han på andenpladsen foran vesttyskeren Hans Georg Anscheidt på en Kreidler Florett. Isao Morishita fra Japan på

Suzuki kørte af banen og overlod trediepladsen til franskmanden J. P. Beltoise på en Kreidler Florett. Sensationsrytteren fra Barcelona, Jose Busquets, på Derbi blev nr. 4. Både Anderson's hurtigste omgang med 106,9 km/t. og gennemsnitshastigheden på 105,8 km/t. var nye rekorder.

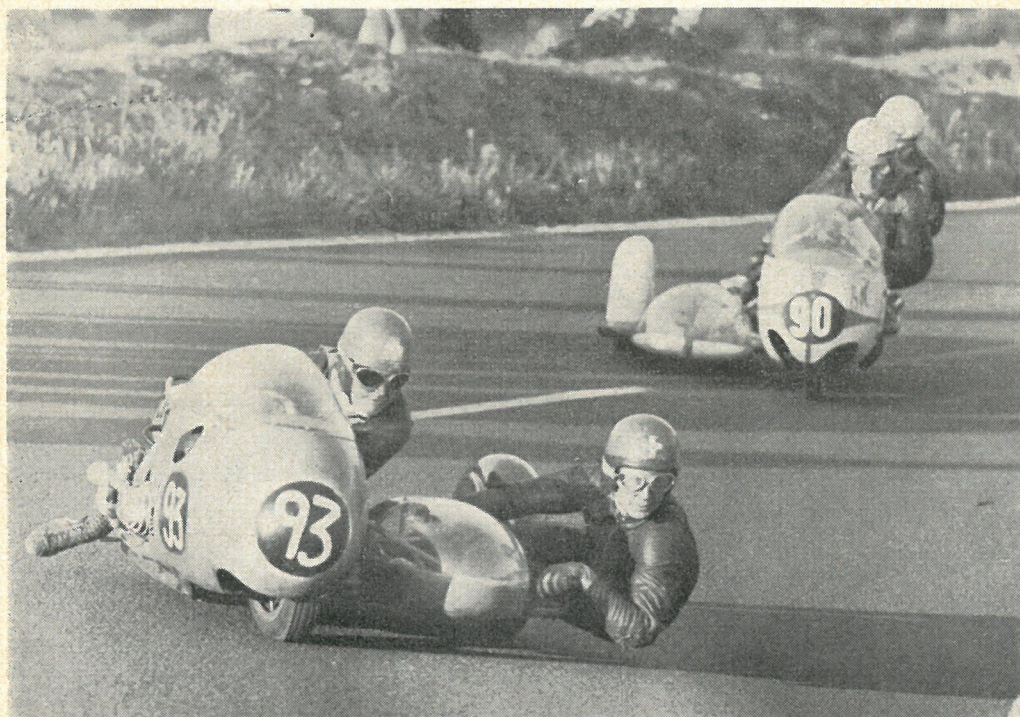
Der var kun 17 deltagere i 250 ccm klassen, hvor ingen af vinderne i de to første 1964 VM-afd. startede, eftersom Provinis to fire-cylindrede Benelli begge havde fået så alvorlige maskinskader under træningen, så at det var umuligt at få dem repareret, mens Shepherd som følge af sit træningsstyrt selvfølgelig heller ikke kunne starte i dette løb.

Der gik ikke lang tid, inden Phil Read (Yamaha) havde indhentet de to førende kørere, Jim Redman og Luigi Taveri, begge på Honda, idet Yamaha'en med dens 7 trins gearkasse er i stand til at accelerere bedre ud af svingene, der jo netop er mange af på denne bane. Redman passerede Read hver gang under opbremsningen til svingene, hvorimod så Read passerede rhodesierene i ud-

gangen. Figheten om førstepladsen var helt fantastisk, idet Reads kørsel i svingene var helt nervepirrende, da han nærmest kørte i speedway stil. Gary Hocking omgangsrekord måtte også stå for fald, eftersom såvel Read som Redman forbedrede den med 1,6 sek., og den ny rekordomgangs gennemsnitsfart blev 124,4 km/t.

Figheten endte på ottende omgang, da Redman kørte i depot som følge af Honda'en kun tænder på 2 af de 4 cylindre. Redman's mærkekammerat Taveri var ikke i stand til at true Read. Tværtimod taber han nærmest terræn omgang for omgang. Read vandt løbet i ny rekordtid 1 time 3 min. 46,2 sek., svarende til en gennemsnitshastighed af 121,25 km/t. Efter Taveri på andenpladsen følger Bert Schneider på Suzukis fire-cylindre to-takt racer, som endnu er på eksperiment stadiet. Rhodesieren Bruce Beale på en Honda CR 72 »production racer« besatte 4. pladsen en omgang efter vinderen.

Det så længe ud til at sidevognsklassen skulle påny gå til Camathias på Gilera, skönt



Den svejtsiske sidevognskører Fritz Scheidegger med englænderen John Robinson i sidevognen fører her foran de vesttyske verdensmestre Max Deubel og Emil Härnem. Begge sidevognsmaskiner er specielt bygget og forsynet med BMW RS motorer.

bl. a. Max Deubel og Chris Vincent i perioder havde ligget i spidsen. Scheidegger arbejdede sig godt op efter at have haft den dårligste start. Da der kun manglede to omgange var stillingen: Camathias (Gilera), Max Deubel (BMW) og Scheidegger (BMW). Imidlertid lader Camathias Gilera'en gå langt over det maksimale omdrejningstal, så at den »eksploderede« på næstsidste omgang. Scheidegger kørte herefter i mål som vinder med 108,8 km/t. i gennemsnitsfart, hvilket er ny løbsrekord, hvorimod omgangsrekorden sat af Camathias i 1962 blev stående. Max Deubel blev nr. 2 kun 3½ sek. efter vinderen, og Deubels landsmand Georg Auerbacher ligeledes på BMW nr. 3. Fjerdepladsen gik til englænderen Colin Seeley på Camathias specialbyggede BMW, som han startede på sidste sæson.

I næste nummer bringes en stor reportage fra næste VM-løb — det berømte ISLE of MAN TT — som omfatter alle klasser.

Stillinger i TT-VM:

50 ccm:

1. Hugh Anderson, Ny Zealand, Suzuki. 22 points.
2. Hans Georg Anscheidt, V. Tyskland, Kreidler. 17 points.
3. Isao Morishita, Japan, Suzuki. 11 points.

125 ccm:

1. Luigi Taveri, Schweiz, Honda. 16 points.
2. Bert Schneider, Østrig, Suzuki. 13 points.
3. Hugh Anderson, Ny Zealand, Suzuki. 10 points.

250 ccm:

1. Phil Read, England, Yama ha. 12 points.
2. Alan Shepherd, England, MZ. 8 points.
3. Tarquinio Provini, Italien, Benelli. 8 points.

Sidevogne:

1. Max Deubel, V. Tyskland, BMW. 9 points.
2. Georg Auerbacher, V. Tyskland, BMW. 8 points.
3. Florian Camathias, Schweiz, Gilera. 8 points.

Verdensmesteren kom ikke - finne blev nordisk mester

(fortsat fra side 15)

dermed den endelige sejr. Randers-køreren Erik Thomadsen stillede for en gangs skyld op i den store klasse med sin lillebroders ROYAL ENFIELD, hvorpå han i begge heat lå helt fremme blandt de forreste.

Sidevognsklassen vandtes overlegent af københavnernes Jørn P. Mortensen og Hardy Carlsen på NORTON, og kun i starten truedes de af tyskerne Alex Haucke og Günter Weseloh, der i det samlede resultat endte på andenpladsen.

I den populære Cooperklasse vandt Poul H. Pedersen Randers, en meget overbevisende sejr og fik dermed revanche for nederlag til såvel bysbarnet Gunnar Andersen som Johs. Mygind, Odense. Poul H. Pedersen var vel nok stævnets mest overbevisende vinder. Han vandt begge heats, efter at han ved flot kørsel havde lagt sig i spidsen. Gunnar Andersen måtte i første heat nøjes med en fjerdeplads, og i det efterfølgende udgik han med motorskade.

Den svenske deltager Sylve Rahm i en 700 BMW fulgte helt godt med.

Endelig vandt Volvo-veteranen Ellemann Jakobsen, Sverige, bilklassen indtil 1800 ccm foran Aksel Müller, Skanderborg, i Cortina Lotus.

Førstnævnte var absolut den hurtigste og vandt såvel 1. og 2. heat med mindst 50 meters forspring.

Stort lager af NORTON reservedele såvel nye som brugte sendes overalt.

Carl Andersen

aut. Norton forhandler

Brendstrupvej 21 - Aarhus N

Telf. (061) 6 33 88

NB. »Greves« håndtagsgummi på lager, pr. par kr. 5,00

2. omgang gik til Jim Clark

Lotus Climax 1-3 i Hollands GT på Zandvoort banen.

Jim Clarks og Peter Arundells første og tredjeplads i Hollands GP gjorde dagen til festdag for Colin Chapman og resten af Lotus holdet, efter den skuffende indsats i Monaco GP. Nummer to blev John Surtees i V8 Ferrarien efter udmærket kørsel. På fjerde pladsen kom Graham Hill i BRM. De næstfølgende pladser blev besat af private kørere som for første gang kom på VM scoringslisten nemlig Chris Amon (Lotus-BRM) og Bob Anderson (Brabham Coventry Climax).

Jim Clark tog føringen straks fra starten og var aldrig truet senere hen. Under hans fantastiske kørsel slog han den absolutte banerekord for banen i tiden 1 m. 32,8 sek. 1,1 sek. hurtigere end rekorden fra 63. Hans gennemsnitshastighed for hele løbet på 158 km/t var ligeledes ny rekord.

Graham Hill var plaget af benzintilførselsvanskeligheder i lighed med mange andre

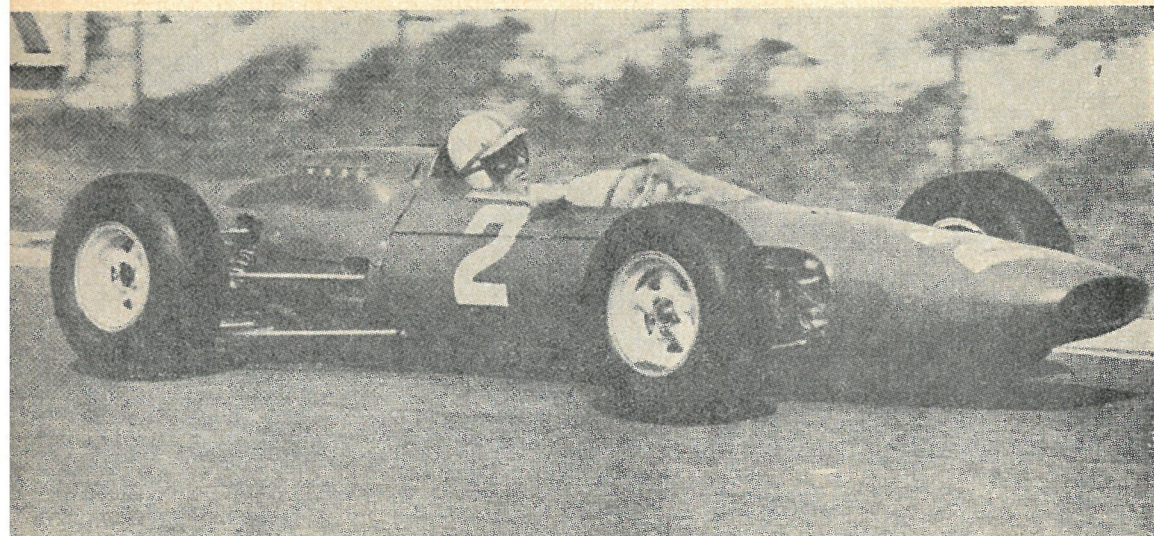
kørere. Han blev nødt til at stoppe for at indtage mere benzin, efter at have været i hård kamp med Dan Gurney og John Surtees om andenpladsen. Brabhams vogne var atter udsat for uheld. Strømfordeler-akselen på Brabhams egen vogn knækkede og Gurney måtte udgå med et knækket rat.

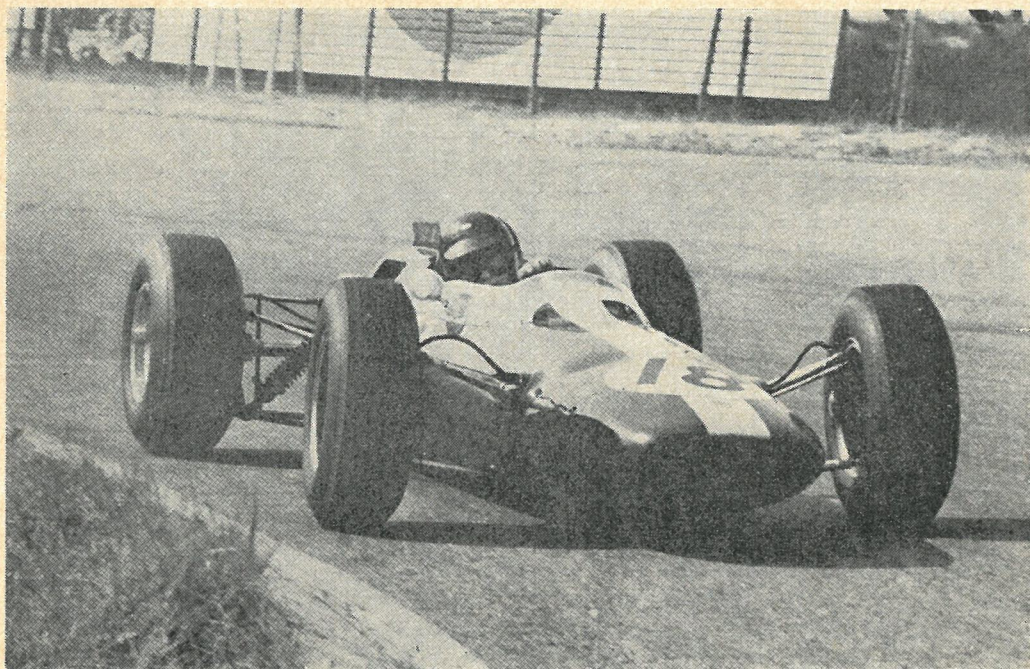
John Surtees var den eneste kører, der ikke blev taget med en omgang, men selv han var tæt ved, idet han fuldførte 53,8 sek. efter Jim Clark, John Surtees holdkammerat Bandini måtte udgå med den nye V8 på grund af fejl i indsprøjtningssystemet. Mike Hailwood, som ellers havde kørt et godt løb, ødelagde sit kron- og spidshjul 23 omgange før mål.

Af de i alt 17 startende vogne blev 13 klassificeret. Både Bruce McLaren og Phil Hill led under at deres vogne var for langsomme på langsiderne. Phil Hill gik midt i løbet ind til sit depot, idet han fejlagtigt troede at hans bagaffjedring var brækket som i Monaco. Det kom til at koste ham megen værdifuld tid.

Bob Anderson overhalede McLaren kort før mål og reddede sig derved et værdifuldt verdensmesterskabs point.

John Surtees, den tidligere verdensmester på MC, nu førstekører for Ferrari, placerer sig på andenpladsen i den nye Ferrari Aero V8.





Sejrherren Jim Clark, Lotus 33 i Tarzankurven.

Clarks sejr bragte ham på lige fod med Graham Hill i VM stillingen. De har begge 13 points.

Dette års Hollandske GP var det 12 i rækken og det fjerde, som blev vundet af en britisk kører i en britisk vogn.

Resultaterne:

1. Jim Clark (Lotus Coventry Climax),
2 t. 7 m. 35,4 sek., 157,743 km/t.
2. John Surtees (Ferrari), 2 t. 8 m. 29 sek.
3. Peter Arundell (Lotus Coventry Climax),
79 omgange.
4. Graham Hill (BRM). 79 omgange.
5. Chris Amon (Lotus-BRM). 79 omgange.
6. Bob Anderson (Brabham - BRM).
78 omgange.
7. Bruce McLaren (Cooper Coventry Climax). 78 omgange.
8. Phil Hill (Cooper Coventry Climax).
76 omgange.
9. Joe Bonnier (Brabham - BRM).
76 omgange.

10. G. Baghetti (BRM). 74 omgange.

11. Richie Ginther (BRM). 6 omgange.

12. Mike Hailwood (Lotus-BRM).
57 omgange.

13. Joe Siffert (Brabham - BRM).
55 omgange.

Hurtigste omgang:

Jim Clark, 1 m. 32,8 sek.: 162,659 km/t.
(Rekord).

Vinderens udstyr:

Jim Clark: Lotus Coventry Climax.
ESSO benzin og olie. DUNLOP dæk.
GIRLING bremses. CHAMPION tænd-
rør. ARMSTRONG støddæmpere. FERO-
DO bremsebelægning.

Stillingen i VM.:

1. Graham Hill, Jim Clark, 12 points.
2. Peter Arundell, 8 points.
3. Richie Ginther, John Surtees, 6 points.
6. Joe Bonnier, Chris Amon, 2 points.
8. Mike Hailwood, Bob Anderson, 1 points.

BRM's

gentagelse af sidste års 1-2 i Monaco GP
for Graham Hill og Richie Ginther.

Af J. C. Legarth

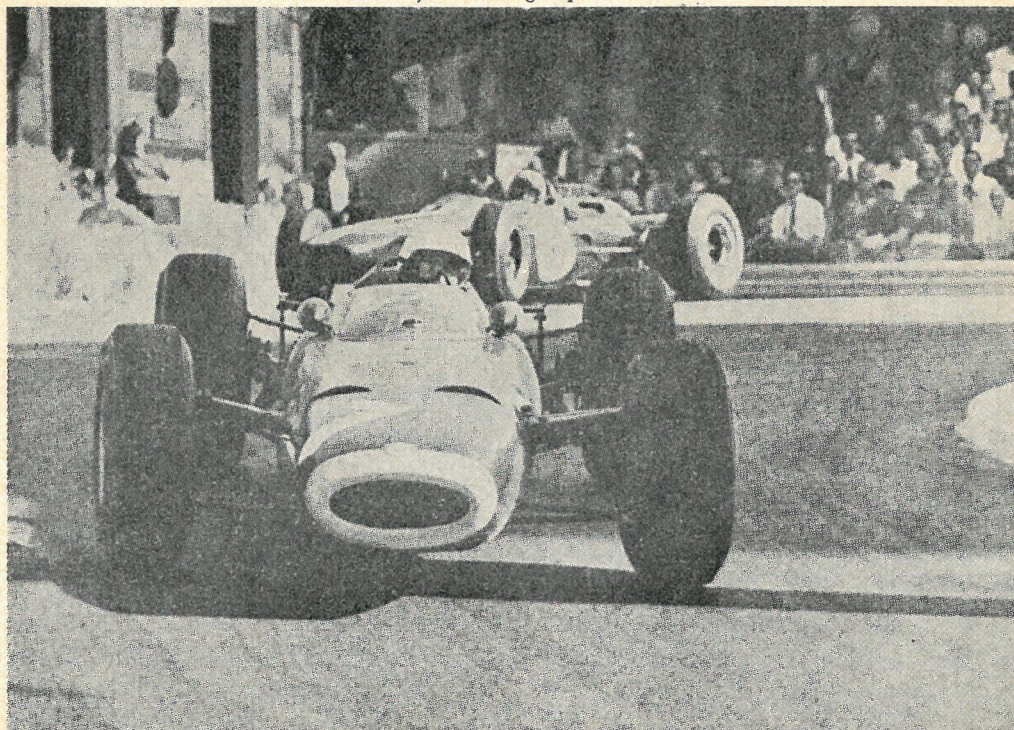
dobbeltsejr . . .

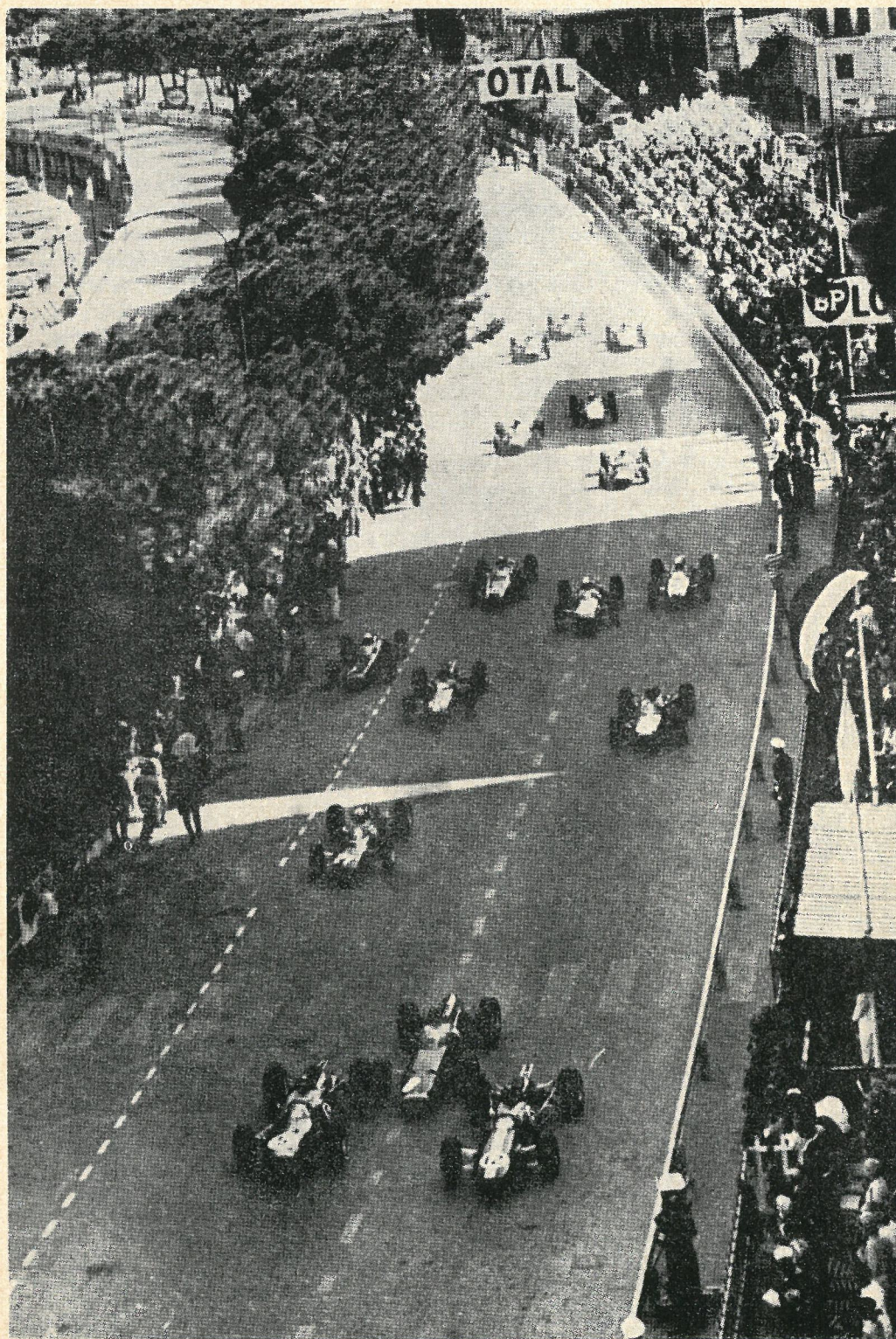
Første omgang af verdensmesterskabet blev afholdt i Monaco den 10. maj, og resulterede i en fuldstændig triumf for BRM. Deres velforberejede og hurtige nye selvbærende vogne, vandt overlegent efter at de farligste konkurrenter måtte udgå som følge af det meget hårde tempo. Kun seks af de 16 startende vogne fuldførte, selvom det officielle tal var 9 fuldførende vogne. De tre sidste kørere var også udgået, men på grund af en særlig Monaco regel blev de alligevel

medregnet i den endelige klassificering.

Under den første dags træning var John Surtees i V8 Ferrari den hurtigste med tiden 1 m. 34,5 sek., men var utilfreds med vognens gearkasse. Brabham var kun 0,1 sek. langsommere og samtidig 0,2 sek. hurtigere end G. Hill i BRM. Jim Clark og Dan Gurney var ikke kommet tilbage fra USA, hvor de trænede til Indianapolis løbet, da torsdagens træning sluttede, men man håbede at de ville være klar inden næste dags mor-

Richie Ginther, som ses her foran Peter Amudel, kørte sit livs løb med en vogn uden kobling og med svære forbrændinger på benene.





Umiddelbart efter starten kæmper Brabham, Jim Clark og Graham Hill om føringen.

gentræning. Innes Ireland havde et mindre uheld, ved indgangen til chikanen, men slap uskadt.

Jim Clark og Gurney nåede til Monaco inden morgentræningen fredag, og J. Clark fejrede sin ankomst med en ny banerekord i tiden 1 m. 34,0 sek., men da banerekorden kun regnes efter tider i selve løbet, var den uofficiel. Brabham var i fin form og havde en omgang på 1 m. 34,1 sek. Herefter kom Dan Gurney også i Brabham med tiden 1 m. 34,7 sek. Bruce McLaren var udsat for en chokerende oplevelse, da styringen svigtede på hans nye selvbærende Cooper. Men lykkeligvis var han fuldstændig uskadt. Men

vognen kunne ikke blive færdig til løbet og McLaren måtte derfor se frem til at skulle benytte den ældre træningsvogn i løbet. Surtees forsøgte sig med V6 modellen af Ferrarierne, men var ca. 1 sek. langsommere end med V8. Under træningen om lørdagen skete der ikke større forandringer, den eneste måske var Graham Hill's tid på 1 m. 34,5 sek., som rykkede ham op i anden række som trediebedste mand.

Søndagsvejret var rigtigt Monaco vejr, strålende solskin fra en skyfri himmel, og stemningen var på kogepunktet, da vognene rullede frem til startstregen. Startplaceringerne var således:

CLARK (Lotus) 1 m. 34,0 sek.		BRABHAM (Brabham) 1 m. 34,1 sek.	
	G. HILL (Brm) 1 m. 34,5 sek.		J. SURTEES (Ferrari) 1 m. 34,5 sek.
GURNEY (Brabham) 1 m. 34,7 sek.		ARUNDELL (Lotus) 1 m. 35,5 sek.	
	BANDINI (Ferrari) 1 m. 35,5 sek.		GINTHER (Brm) 1 m. 35,9 sek.
P. HILL (Cooper) 1 m. 35,9 sek.		B. McLAREN (Cooper) 1 m. 36,6 sek.	
	BONNIER (Cooper) 1 m. 37,4 sek.		B. ANDERSON (Brabham) 1 m. 38,0 sek.
TRINTIGNANT (Brm) 1 m. 38,1 sek.		T. TAYLOR (B.R.P.-BRM) 1 m. 38,1 sek.	
	HAILWOOD (Lotus-BRM) 1 m. 38,5 sek.		J. SIFFERT (Lotus-BRM) 1 m. 38,7 sek.

Hele feltet kom fra strengen i en perfekt start, med Jim Clark en smule foran Brabham og Graham Hill. Clark var stadig i spidsen da de rundede stationshårnålen og strandpromenaden, men tabte næsten kontrollen over sin vogn ved indgangen til chikanen efter tunnellen. Men det lykkedes ham at få vognen igennem kurven omend i et mægtigt skred. Men ved udgangen rørte

hans baghjul ved halmballerne og dette var måske årsagen til, at hans krængningsstabilisator senere hen brækkede. Men Clark havde stadig føringen og øgede den betydeligt igennem Tobak Kiosk svinget og hårnålen. Da feltet passerede start og mål for første gang var stillingen: J. Clark, Brabham, G. Hill, Gurney, Surtees, Ginther, Arundell, McLaren, P. Hill, Bandini, Bon-

nier, Trevor Taylor, Anderson, Hailwood, Trintignant, og Siffert- Lotus, Brabham, BRM, Brabham, Ferrari.

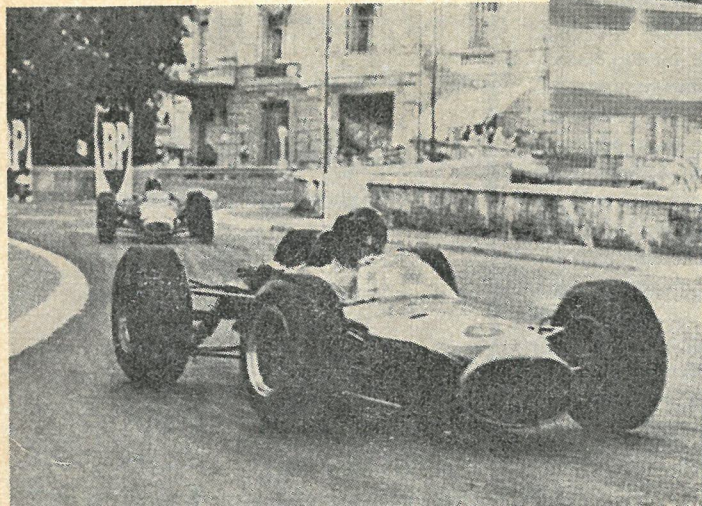
Jim Clark var nu sikkert i spidsen og øgede stadig sit forspring. Men efter 5 omgange var det tydeligt, at noget var galt med hans vogn, krængningsstabilisatoren slæbte efter vognen og slog gnister mod vejbanen. Løbsledelsen var stemt for at give Clark det sorte flag, men Chapmann fik dem dog fra det igen. På den 12 omgang gik Gurney forbi både Brabham og G. Hill og på den næste omgang gik G. Hill også forbi Brabham i et nyt forsøg på at fange Clark. Omgangen efter gik Surtees i depot på grund af vanskeligheder med gearkassen, men var hurtig ude igen.

Trevor Taylor måtte opgive på grund af utæt benzintank. 2 omgange senere opgav Surtees også med ødelagt gearkasse. Bruce McLaren valgte samme omgang for stop, i hans tilfælde på grund af olietab, og efter et kort blik på vognen opgav mekanikerne at reparere den. Efter 36 omgange gik Jim Clark i depot for at få afmonteret resterne af den bagerste krængningsstabilisator, og selvom mekanikerne arbejdede lynhurtigt faldt han tilbage til tredipladsen, efter G.

Hill. Dan Gurney førte nu løbet, idet Brabham var udgået et par omgange forinden med ødelagt motor. Men Gurneys føring hang i en tråd idet det var ham umuligt at ryste G. Hill af sig. Graham Hill begyndte at presse hårdere og hårdere og der blev ikke givet noget ved dørene. Det var hjul ved hjul hele banen rundt og publikum var vildt ophidsede. Efter at halvdelen af løbet var kørt førte Gurney foran G. Hill med 2 sek. og herefter kom Clark 2 sek. efter. På fjerdepladsen lå Ginther (BRM) og efter ham kom P. Hill, Bandini, Arundell, Bonnier, Anderson, Hailwood, Trintignant og Siffert. Jim Clark satte ny banerekord på den 49. omgang med tiden 1 m. 34,0 sek. Men fire omgange efter spurtede G. Hill helt fantastisk og satte en ny rekord med tiden 1 m. 33,9 sek. Samtidig overhalede Bandini, Cooperkøreren Phil Hill, som havde vanskeligheder med sin bagaffjedring. Jim Clark havde fanget Dan Gurney efter sin rekord omgang og jagtede nu den store amerikaner. Graham Hill var

BANDINI i V6 FERRARI kørte et godt løb, indtil han måtte udgå. Her ses han foran Phil Hill, Cooper.

Dan Gurney fører her i indgangen til stationsbårnålen foran Graham Hill i BRM, som vandt for andet år i træk.



også nået op, og denne trio's fantastiske kamp var et af højdepunkterne i dette års race. Ginther, som lå på fjerdepladsen kørte et flot løb med en vogn uden kobling foran Bandini i V6 Ferrarien.

Da 60 af løbets 100 omgange var kørt førte Dan Gurney stadig, men uheldet var som så mange gange før ude efter den dygtige amerikaner. Hans Hewland-VW gear opgav pludselig ånden og hans løb var kørt, til stor skuffelse for ham selv og hans chef og førstekører Jack Brabham. Kort efter måtte Gurney under lægebehandling for svære brandsår, forårsaget af glohede chassissrør. Men som Gurney selv sagde, det hjalp, at sygeplejersken, som måtte skære hans overall i stykker for at få ham fri af sårene, var så sød. Graham Hill overtog nu førstepladsen med ca. 5 sek. føring foran Jim Clark. Ferraries sidste håb brast, da Bandini måtte udgå med bagakselbrud. Dette gav Phil Hill fjerdepladsen, men åbenbart var der noget galt med Cooperens affjedring, for Phil måtte bruge hele banebredden og til tider en smule mere, for at få styr på den. Ganske rigtigt, for efter den 70 omgang standsede Phil Hill med knækket bagaffjedring.

Graham Hill førte stadig efter 80 omgange og havde endog forøget sin føring til 14,4 sek., og det så ud som om Jim Clark havde indstillet sig på at nøjes med andenpladsen. Rundt og rundt kørte Graham Hill i sikker stil og da der manglede 6 omgange, var vi alle indstillet på at løbet var afgjort. Men det var det ikke, omgangen efter stoppede Jim Clark ude på banen, men startede igen og kørte i langsomt tempo til sin pit, hans olietryk var forsvundet. Men Chapmann gav ordre til at fortsætte. Men nåede ikke mere end godt en halv gang før motoren satte sig og Clark måtte gå den tunge gang tilbage til depoterne. Arundell stoppede også ved pit'en af samme årsag, men fik også ordre til at fortsætte. Efter at Clark havde stoppet, rykkede Richie Ginther op på andenpladsen. Den sidste omgang var ulideligt spændende, idet Graham Hill's vogn var begyndt at skyde, på grund af benzinmangel. 500 m fra målstregen døde hans motor fuldstændig, men det lykkedes ham på en eller anden måde at få den startet igen og trille over målstregen som nummer ét, efterfulgt af Richie Ginther, som var fuldstændig udkørt efter at have kørt sit livs løb i en syg vogn.

Resultaterne blev:

1. Graham Hill (BRM), 2 t. 41 m. 19,5 sek., 116,910 km/t. (Ny rekord).
2. Richie Ginther (BRM), 99 omgange.
3. Peter Arundell (Lotus - Climax), 97 omgange.
4. Jim Clark (Lotus - Climax), 96 omgange.
5. Joe Bonnier (Cooper - Climax), 96 omgange.
6. Mike Hailwood (Lotus - BRM), 96 omgange.
7. Bob Anderson (Brabham - BRM), 86 omgange.
8. Joe Siffert (Lotus - BRM), 78 omgange.
9. Phil Hill (Cooper - Climax), 70 omgange.

Hurtigste omgang:

Graham Hill: 1 m. 33,9 sek. = 120,575 km/t. (Banerekord). Fuldførte ikke, men klassificeret efter spec. Monaco reglement.

Vinderens udstyr:

Graham Hill (BRM). SHELL benzin og olie. DUNLOP bremses. DUNLOP hjul. DUNLOP dæk. LUCAS Z tænding. LUCAS indsprøjtning. CHAMPION tændrør. ARMSTRONG støddæmpere. FERODO bremsebelæning.

Verdensmesterskabs points:

1. Graham Hill, 9 points.
2. Richie Ginther, 6 points.
3. Peter Arundell, 4 points.
4. Jim Clark, 3 points.
5. Joe Bonnier, 2 points.
6. Mike Hailwood, 1 points.

HONDA

Specialværksted

Tuning af HONDA-motorer

Levering af fuldt løbsfærdig

HONDA-racer 250 cc

Garanteret 190 km/t.

SKJOLD P.

C. F. Richsvej 109 Tlf. FA 7755

Fortsat belgisk føring i 250 moto-cross VM

Årets sensationsrytter i moto-cross VM, den kun 20 årige belgier Joel Robert, som starter officielt for CZ i Tjcekoslovakiet, hjemtog sin fjerde sejr i ubrudt rækkefølge ved Vesttysklands Grand Prix i Erlangen 2. pinsedag i overværelse af 25.000 tilskuere.

I første start fik Bickers på Greeves den bedste start, mens Robert var kilet inde i feltet. Allerede efter få omgange havde han kæmpet sig op, og jagede Bickers i en hård dyst, indtil Bickers kort efter måtte udgå med tændingsvanskeligheder. Robert kunne herefter uden at være truet gå først i mål

foran Torsten Hallman, Sverige og Vlastimil Valek, Tjcekoslovakiet. Andet heat vandtes af Bickers i stor stil, og kun på de første omgange havde han måttet dyste med tyskeren Fritz Betzelbacher på en spansk Montesa. Den tyske kører kunne ikke holde det hårde tempo og passeredes snart af Robert. Bickers sejr kom på intet tidspunkt i fare, idet han allerede på 7 omgang førte med 15 sek. Kampen om de øvrige placeringer efter de to førende kørere udformede sig som en kolossal hård duel imellem Cenneth Lööf, Sverige, Torsten Hallman, Sverige og tjekerne Pilar og Valek. Placeringerne skiftede ustandselig, men da det ternede flag faldt, var rækkefølgen den angivne.

Resultater:

1. J. Robert, Belgien, CZ. 2. Torsten Hallman, Sverige, Husqvarna. 3. Cenneth Lööf, Sverige, Husqvarna. 4. V. Valek, Tjcekoslovakiet, Jawa. 5. K. Pilar, Tjcekoslovakiet, CZ. 6. Fritz Betzelbacher, Vesttyskland, Montesa.

I Luxemborgs Grand Prix den efterfølgende søndag havde Bickers endelig for en gangs skyld heldet med sig og vandt begge heat foran Robert. Robert forsøgte at følge Bickers i første start, men uden held og englænderen vandt med et 15 sekunders forspring. Verdensmesteren Hallman kunne slet ikke følge med. Robert var i anden start udsat for et styrt under den hårde kamp med Bickers, hvilket kostede ham 20 sekunder, som han var lige ved at indhente igen, da han kørte sig op på andenpladsen igen – kun 3 sekunder efter Bickers.

Resultater:

1. D. Bickers, England, Greeves. 2. J. Robert, Belgien, CZ. 3. T. Hallman, Sverige, Husqvarna. 4. V. Arbekov, Sovjet, CZ. 5. V. Valak, Tjcekoslovakiet, Jawa. 6. K. Pilar, Tjcekoslovakiet, CZ.

Næste grand prix afholdtes ved Imola i Italien den 31. maj i meget varmt vejr med

BMW motorcykler

- alle årgange
- alle modeller
- stand ligegyldig
- gerne defekte
- trafikbeskadigheder
- løse motorer
- gearkasser, bagtøj o.s.v.
- købes til højeste dagpris

Skjold P.

Vodroffsvej 56 . København V.
Tlf. 35 13 10 . Aften-tlf. 98 52 90

knap 30.000 tilskuere. Efter første start så det igen ud til at skulle blive en engelsk succes, da Bickers havde vundet heatet med landsmanden Don Rickman, Bultaco, på andenpladsen.

I andet heat førte Robert med Hallman lige i baghjulet på de første omgange, men på 6. omgang kom svenskeren fri af sin forfølger og blev ikke senere truet. Vinderen af af 1. heat, Bickers, udgik, da magneten holdt med at funktionere. Samme skæbne overgik Rickman på Bultaco'en.

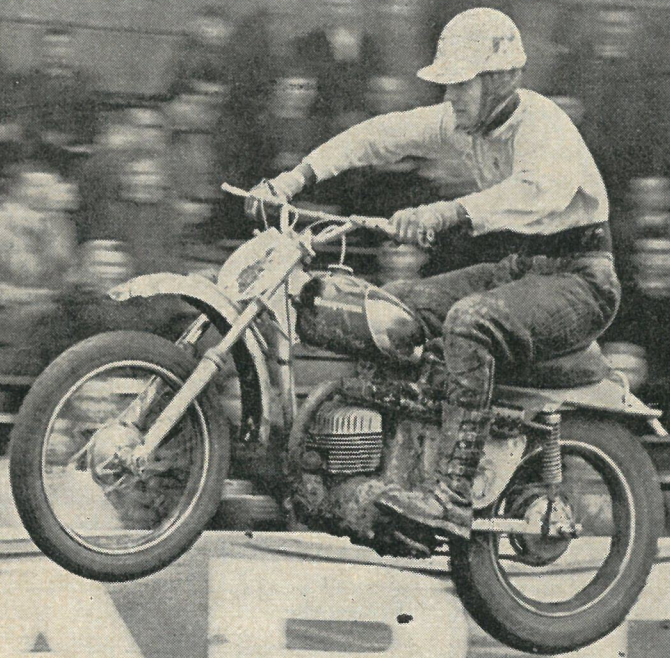
Resultater:

1. T. Hallman, Sverige, Husqvarna. 2. I Grigoriev, Sovjet, CZ. 3. J. Robert, Belgien, CZ. 4. K. Pilar, Czechoslovakiet, CZ. 5. Cenneth Lööf, Sverige, Husqvarna. 6. V. Arbekov, Sovjet, CZ.

Stillingen i 250 ccm moto-cross VM:

1. Joel Robert, CZ, Belgien,
0 8 8 8 8 6 4 = 42 points.
 2. Torsten Hallman, Husqvarna, Sverige,
8 6 0 2 6 4 8 = 34 points.
 3. Igor Grigoriev, CZ, Sovjet,
0 3 6 4 0 0 6 = 19 points.
 4. V. Arbekov, CZ, Sovjet,
0 0 3 6 0 3 1 = 13 points.
 5. Karl Pilar, CZ, Czechoslovakiet,
1 0 4 1 2 1 3 = 12 points.
 6. Dave Bickers, Greeves, England,
3 0 0 0 0 8 0 = 11 points.
-

Konkurrencen i 250 ccm moto-cross VM har tænet til at blive alle tiders i år, eftersom sidste års verdensmester, Torben Hallman, Sverige, på Husqvarna, som ses på billedet, stadig ligger på andenpladsen efter den unge belgier Joel Robert på CZ.



SPORTS NYT



Redigeret af

ALLAN TERNDROP

500 CROSS-VM

Endelig lykkedes det for englænderen Jeff Smith at slå sin største konkurrent, Rolf Tibblin, Sverige, ved det hollandske grand prix på en meget sandet bane ved Assen. Det var Jeff's første VM-sejr i år.

Løbet afvikledes i meget fint og varmt solskinsvejr i overværelse af 25.000 tilskuere.

Jeff Smith sejrede i såvel første som andet heat, hvorimod Tibblin, efter at have besat andenpladsen i første heat, måtte nøjes med at blive nr. 3 i sidste heat. Det var Tibblins landsmand Ove Lundell (Husqvarna), der sneg sig helt frem.

Ved alle de foregående afdelinger havde eks-verdensmesteren Sten Lundin (Lito) besat trediepladsen, men ved stævnet i Assen måtte han vige to pladser ned på resultatlisten til fordel for Bill Nilsson (ESO-Metisse) og Ove Lundell (Husqvarna). På sjettepladsen kom endnu en svensk rytter, nemlig P. O. Persson på Husqvarna. Den danske deltager, Mogens Pedersen, fra Odense på Husqvarna skaffede sig en 12. plads i det skrappe sel-skab.

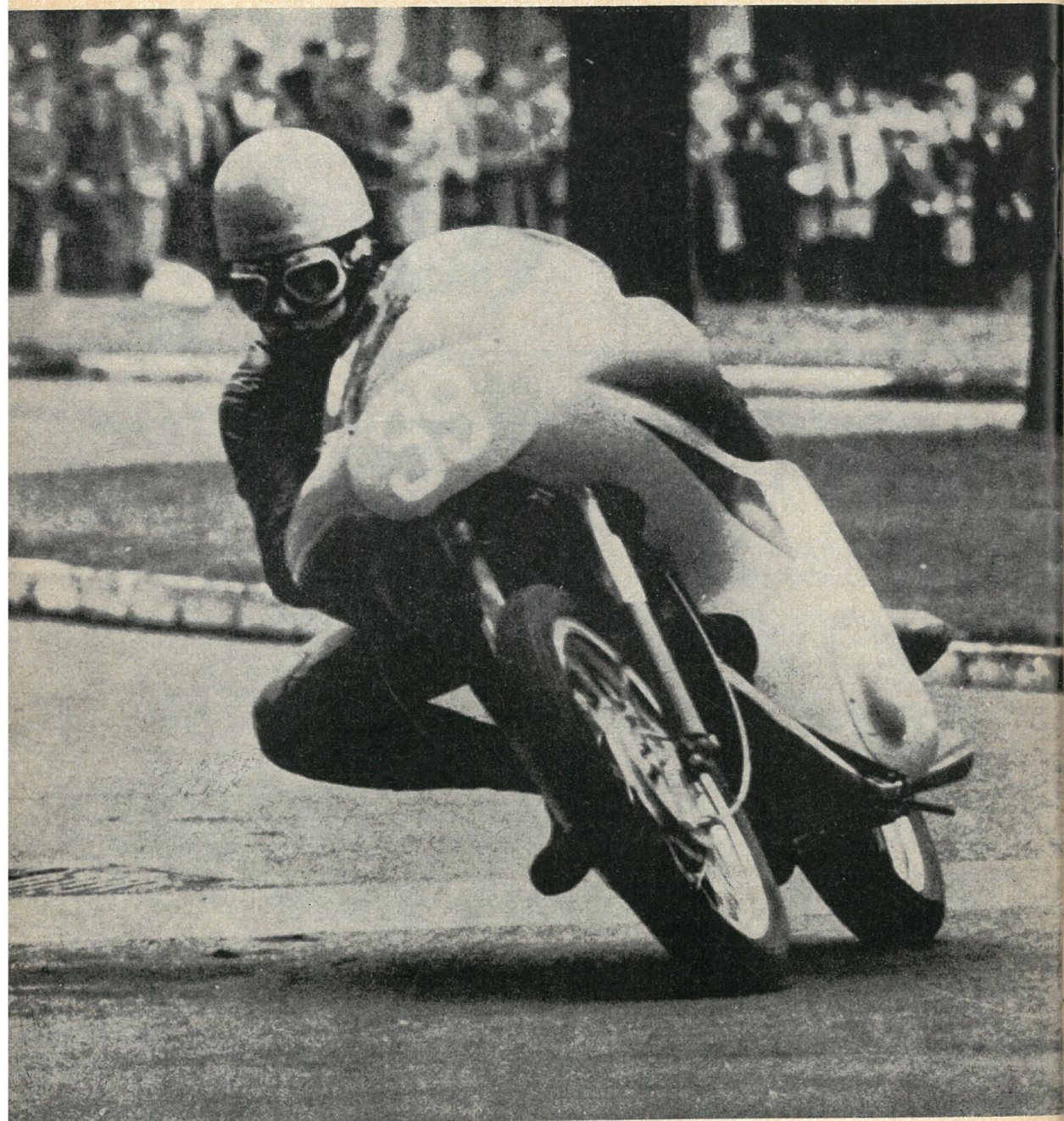
En baghjulspunktering tre omgange før mål i første heat af Frankrigs G. P. nær Suce kom utvivlsomt til at koste Jeff Smith sejren. I dette heat blev Jeff kun nr. 5. Tibblin vandt selvfølgelig begge heats. Sten Lundin blev både i første heat samt i det samlede resultat nummer to, hvilket lige var nok til at skaffe ham andenpladsen foran Jeff Smith. P. O. Persson blev nr. 4, mens de to følgende pladser gik til to knap så kendte

kørere, A. Churchard, Frankrig, (Triumph) og britten Andy Lee (Matchless).

I Avigliana afholdtes det italienske grand prix i overværelse af 15.000 tilskuere, hvor Jeff Smith vandt på sin BSA 420 ccm uden modstand fra Rolf Tibblin, som udgik i første start med gearkassevanskeligheder. I andet heat var Tibblin dog urørlig. Kampen om de tre følgende pladser var imidlertid knaldhård, idet placeringerne til stadighed skiftede imellem P. O. Persson (Husqvarna), Bill Nilsson (ESO Metisse) og hollænderen Bror Dirks på Lito, men det endelige resultat blev som nævnt.

Pointstillingen i VM:

1. Rolf Tibblin, Sverige, Hedlund, 46 points.
2. Jeff V. Smith, England, BSA, 44 points.
3. Sten Lundin, Sverige, Lito, 27 points.
4. P. O. Persson, Sverige, Husqvarna, 13 points.
5. Bill Nilsson, Sverige, ESO-Metisse, 9 points.
6. Ove Lundell, Sverige, Husqvarna 400, 4 points.
7. Vic Eastwood, England, Matchless, 4 points.
8. P. A. Rapin, Schweiz, Monark, 3 points.
9. J. Ribbens, Belgien, BSA, 3 points.
10. Gunnar Johansson, Sverige, Lito, 3 points.



Jørgen Nielsen

under et int. TT-løb i Budapest

Usædvanlig arrangement af svenk MC-organisation

Mens man i disse år næsten udelukkende taler om biler i forbindelse med campinglejre, kommer der nu fra Sverige meddelelse om en sommerlejr udelukkende for motorcykel- og scooterkørere.

Lejren hedder International Motor Cycle Camp, og den arrangeres af SMC, der er Sveriges motorcyklisters centralorganisation, i samarbejde med lokalafdelingen Hälsingborgs Motorcyklister samt ejerne af den berømte motorbane Knutstorp, Hyllinge Motorselskab.

Den skal finde sted fra fredag den 10. til søndag d. 12. juli. Teltlejren slår sine porte op om fredagen, og det koster ikke noget at overnattet i den. Den 12. juli foregår et stort TT-løb for motorcykler på Knutstorp-banen, som man kan få lejlighed til at overvære.

Løbet indgår i de svenske mesterskaber og der køres i følgende klasser; 50 ccm, 125 ccm, 250 ccm, 350 ccm, 500 ccm og sidevogne. Det ventes også, at der bliver dansk deltagelse.

Knutstorp-banen ligger 35 km syd-øst for Hälsingborg, og det bliver lige op til denne bane, at camping-lejren oprettes.

Specielt velkomne til KNUTSTORP INTERNATIONAL MOTOR CYCLE CAMP er danske motorcyklister, der tillige har kørt et stykke vej til skånes motorcentrum tværs over sundet.

Det er ved at blive moderne i år med motorcykellejre, og der findes i øvrigt et internationalt campingforbund for motorcyklister.

De danske TT-kørere er i dette forår vendt hjem med en række flotte resultater fra de store internationale løb i udlandet, hvor konkurrencen er fantastisk hård. I et meget stærkt felt på ikke mindre end 49 ryttere overraskede Thorkild Kirk, Nørresundby, og Gösta Jensen, København, ved på deres specialtunede Honda'er at blive henholdsvis nummer fire og fem, hvilket er placeringer vore TT-ryttere må være yderst tilfredse med. Løbel vandtes af den vesttyske mester, Günther Beer, på en Honda CR 72 »production racer« Vagn Stevnhoved fra Grenaa

kom i mål som nr. 6 i 125 ccm klassen, på MZ fabriksracer, hvorimod Jørgen Nielsen (250 Honda og 500 Matchless) og Carl Andersen (500 Norton) fik maskinskader.

Carl Andersen og Franz Kroon er netop vendt hjem fra verdens hårdeste landevejsløb, Isle of Man TT, hvor Carl Andersen deltog i sidevognsklassen sammen med sin sidevognsmand Ole Møller, mens Franz Kroon stillede op i soloklassen indtil 250 ccm. På vej til Man-løbet startede Carl Andersen i et løb ved byen Zolder i Belgien, hvor han blev nr. 5 af 16 deltagere. Klassen vandtes her ligesom ved løbet på Man af verdensmesteren Max Deubel på BMW. På Man kom Carl Andersen ind på 18. pladsen ud af 24 kørere i mål, og Franz blev nr. 14 på sin Honda.

Har De spekuleret på at overvære et af de store TT-løb indgående i VM, hvor hele verdenseliten stiller, kan vi meddele, at lørdag den 27. juni køres Dutch TT eller Hollands Grand Prix, som det også kaldes på den berømte bane i Assen. Søndag den 5. er det Belgiens tur til at stå som arrangør, hvor løbet finder sted på den 14 km lange Spa-Francorchamps landevejsbane i Ardennerne, og her køres der med gennemsnitshastigheder på omkring 200 km/t. Endelig den 19. juli afholdes Grosser Preis von Deutschland på Solitude-banen lige i udkanten af Stuttgart. De gør klogt i at være på banen allerede fra morgenstunden, idet de første starter allerede går før middag.

Dobbelt triumf for Ferrari

Som ventet blev Gran Turismo-løbet over 1000 km på Nürburgring i dag en dobbelt triumf for Ferrari, der besatte både første- og andenpladsen, skønt et uheld satte fabriksholdets chefkører John Surtees og hans makker Lorenzo Bandini ud af spillet. Trods sort uheld under de foregående dages træning, der kostede to kørere livet, placerede en Porsche sig på tredjepladsen. Fire vogne fra denne fabrik blev ødelagt under tidsprøvernes katastrofale ulykker.

Løbets vindere blev italienerne Ludovico Scarfiotti og Nino Vaccarella i ny rekordtid og med en gennemsnitsfart på 140,5 km i timen – en fortrinlig præstation på den 22,8 km lange, meget snoede og bakkede bane. De to kørere viste perfekt kørsel og gennemførte

den ene omgang efter den anden med et urværks præcision, mens de i den eneste Ferrari prototype, som overlevede det krævende løb, stod øgede afstanden til konkurrenterne.

På andenpladsen fulgte en Ferrari Gran Turismo med englænderen Michael Parkes og franskmændene Jean Guichet skiftevis ved rattet, mens tredjepladsen blev besat af en Porsche GT, kørt af hollænderen Ben Pon og vesttyskeren Gerhard Koch.

VOLK MØLLE

Fortsat fra side 25

250 ccm junior:

1. Henning Andersen, Ølsted. Husquarna.
2. Aage Nickelsen, Randers. Greeves.
3. Benny Borgen, Kalundborg. Greeves.
4. Børge Sand Vad, Randers. DKW.
5. Henning Simonsen, Aarhus. Jawa.

I kampen om det danske mesterskab i moto-cross er der nu kørt to afdelinger. Første afdeling blev kørt i Hjørring, anden afdeling i Volkmølle, og de to sidste skal senere på året køres på Sjælland. Den øjeblikkelige placering er således:

500 ccm senior:

1. Jacob Lynegaard, Køge, 14 points.
2. Mogens Pedersen, Odense, 11 points.
3. Mogens Rasmussen, Næstved, 8 points.
4. Eivind Hansen, Odense, 6 points.
5. Jørgen Jønsson, Hillerød, 5 points.
10. Knud Glindvad, Randers, 1 point.

250 ccm senior:

1. Søren Dons, Frederiksværk, 14 points.
2. Jimmy Smed, Randers, 13 points.
3. Jan Møller, København, 9 points.
4. Flemming Sklander, Maribo, 6 points.
5. Arne Nielsen, Vanløse, 6 points.
6. Jens Bachmann Skovsen, Randers, 3 points.
7. Poul H. Pedersen, Randers, 3 points.

250 ccm junior:

1. Aage Nickelsen, Randers, 19 points.
2. Henning Andersen, Ølsted, 17 points.
3. Jørgen Kinnerup, Ringsted, 13 points.

Løbskalender

MOTO-CROSS

25./26. juli Volk Mølle — 9. aug. Hjørring

FLADBANELØB

12 juli, Frederikshavn — 19. juli, Herning

25. juli, Holstebro — 29. juli, Aalborg

2. aug., Esbjerg

NB. Flere af disse stævner er kun træningsløb hvor der ikke opkræves entre.

TJEN EKSTRA PENGE I DERES FRITID..

På grund af udvidelse af bladet, ansætter vi i øjeblikket fritidssælgere over hele Danmark.

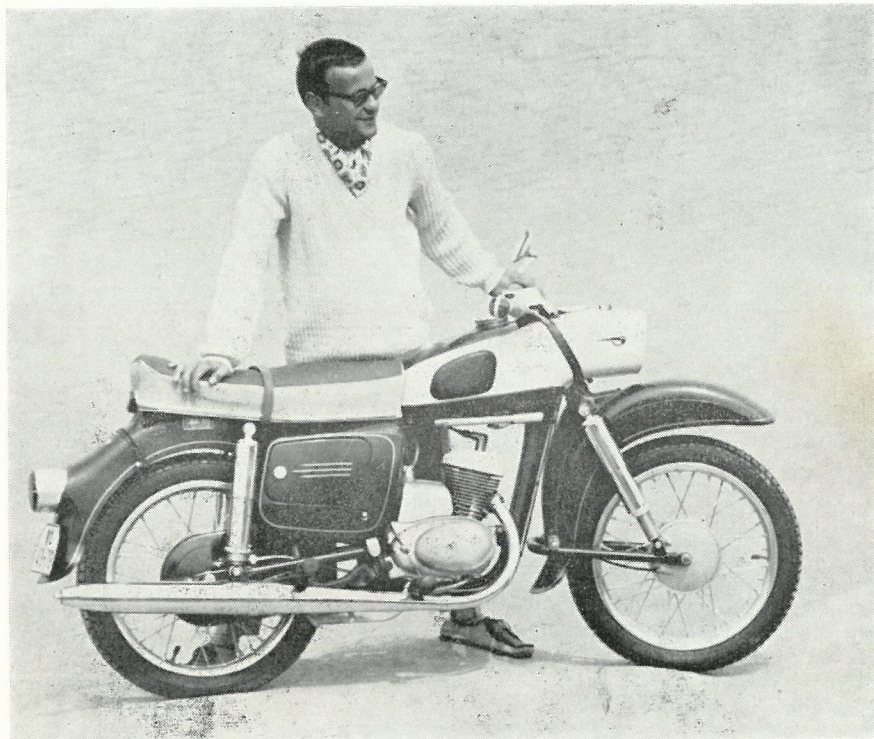
Provision: 10 og 5 kr. pr. hel- og halvårsabonnement.

Nærmere oplysning: Ring eller skriv til

ILLUSTRERET

MOTOR-REVY

Lund pr. Trustrup. Tlf. Trustrup 74



MZ 150

Mange små - men vigtige - dele gør MZ 150 til markedet bedste, interessanteste og mest fordelagtige køb f. eks.: Dobbeltlysstyrke 60 watt asymetrisk lys, indbyggede støv og vandbeskyttede bremsearme, Alumn rustfri fælge, letmetal midterstativ, Capri type krumtap med ren olie-smøring fra gearkasse, koblings og bremse fingerjusterskruer, 30 mm brede bremsebakker, speciel lukket gummi kædekasse, hurtigt aftagelige hjul, 15 cm foraffjedring, 2 indstillinger bagaffjedring, 35 km i r. ved 70 km, nødstart kontakt, speedometer med frigeare og tændingslys, for blot at nævne enkelte småting man ikke bemærker dagligt.

Pris kr. 2290,—

10 HK — 4 gear — 150 cc — DKW motor

Udbetaling fra 690,- — per mdr. fra 125,-



Forhandlere
i alle danske
byer

C. REINHARDT A/s
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport
Central 12.355

KØBENHAVN V

Forlang
katalog og
prøvekørsler
tilsendt

NYE TIDER — NYE ØNSKER — VI PRÆSENTERER:

AERMACCHI

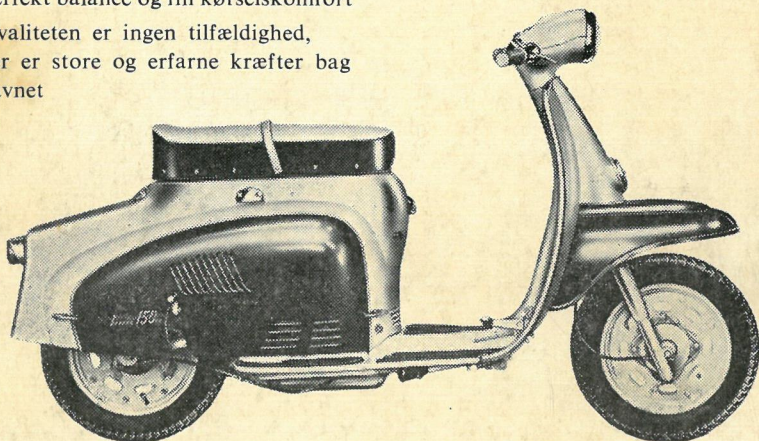
HARLEY-DAVIDSON

på det danske marked

EN SCOOTER I TOPKLASSEN . . .

Italiensk produktion med amerikansk kvalitetskontrol.
Fremstillet af en flyvemaskine-koncern.

- * Hurtig og kvik
- * Elegant, let og handy
- * Større sikkerhed med 12" hjul
- * Perfekt balance og fin kørselskomfort
- * Kvaliteten er ingen tilfældighed,
der er store og erfarne kræfter bag
navnet



Den nye Aermacchi HARLEY-DAVIDSON scooter er et dejligt befordringsmiddel, renlig og tiltalende. Legende let at køre, nem at starte, let at rulle op og ned af stativet. Vender på en »tallerken« og nem at parkere. Benzinforbrug ca. 40 km på 1 liter blandet benzin. Alt taler for den nye eksklusive italiensk/amerikanske scooter med de mange fordele.

150 cc — 12" hjul — kr. 3312,- — »på gaden«

— Komplet lager af reservedele. Stort program i tilbehør og udstyr —

AERMACCHI

HARLEY-DAVIDSON

SCOOTERE

**kan købes hos de aut. forhandlere over hele landet. Skriv
efter brochurer og nærmeste forhandler til:**

Import for Danmark:

J. A. HANSEN - MOTOR ^{Å/5} - HOLBÆK
HARLEY-DAVIDSON AFD.