

SKANDINAVISK MOTOR *Journal*



NR. 8

Den danske «Auly» har gjort sin første Erobring.

AUGUST 1948

SHELL

SHELL

SHELL

*Benzin
Olie*

09



JYSKE MESTERSKABER

Kørtes 1. August paa Skivebanen — steigende Hede jog Publikum til Badestranden

JYSKE MESTRE 1948

250 ccm Solo:	Preben Pedersen
350 — :	Axel Jensen
600 — :	Knud Nielsen
500 ccm Special:	Bent Jensen
500 ccm Sidevogn:	Thorkild Sørensen
over 500 ccm — :	—

Paa den nye Bane i Skive, der afgjort maa anses for en af Landets bedste, afholdtes den 1. August de jyske Mesterskaber. Som bekendt er der allernaadigst givet Tilladelse til at køre 4 Løb, nemlig jyske Mesterskaber, Velgørenhedsløbet paa Gentofte, Danmarksmesterskaberne og nordiske Mesterskaber paa Kortbane.

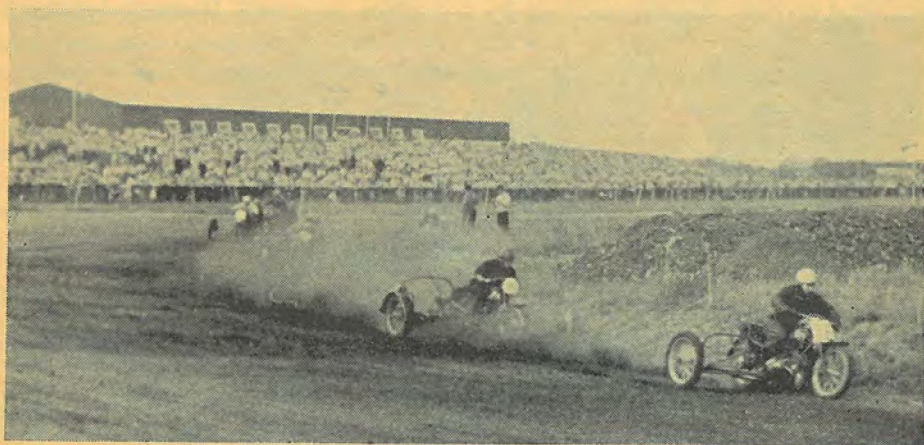
Banen i Skive er 1000 Meter, hvad der egentlig er alt for lang en Bane til Motorcykler, men disse lange Bane er meget populære i vore Nabolande. Spænding kan man imidlertid ikke tale om, da Fellet i Løbet af de 3 Omgange, der kørtes, blev spredt, saa Rytterne kom ind med ret store Mellemrum.

Dagens første Start var et indledende Heat i Standard Solo indtil 350 ccm. Her startede 8 Mand, der uden Sensationer gennemførte Løbet i pæn Stil. Vinder blev Ejler Svendsen, Aalborg, paa Triumph i Tiden 2.16.0. Næste Heat i denne Klasse blev vundet

overlegent af Axel Jensen, Aalborg, ligeledes paa Triumph og i Tiden 2.14.5. Selv om der i disse Løb ikke var Sensationer af nogen Art, blev man dog overbevist om, at Jyderne er stabile Køre med en sikker Stil. Blandt Tilskuerne hørtes forskellige lokalpatriotiske Sympatitilkendegivelser, naar en Rytter »hjemme fra« gik over Maallinien som Vinder.

Et Opsamlingsheat i denne Klasse gik til Anders Nielsen, Silkeborg, i Tiden 2.20.0, et halvt Sekund bedre end hans Tid i det indledende Heat.

I det afgørende Mesterskabsheat stillede 8 Mand op til Start. Det var Eiler Svendsen, Peter Staal Jensen, Vitus Kelvang, Axel Jensen, Ib Nielsen, V. Simonsen, Anders Nielsen og Arne Svendsen. Selv om man kunde vente haardere Konkurrence i dette Heat, hvor de hurtigste Køre var samlet, blev der ikke Tale om nogen knivskarp Duel. Den jyske Mester fra 1947 forsvarede med Held sin Titel



Thorkild Sørensen førte allerede klart i det første Sving,



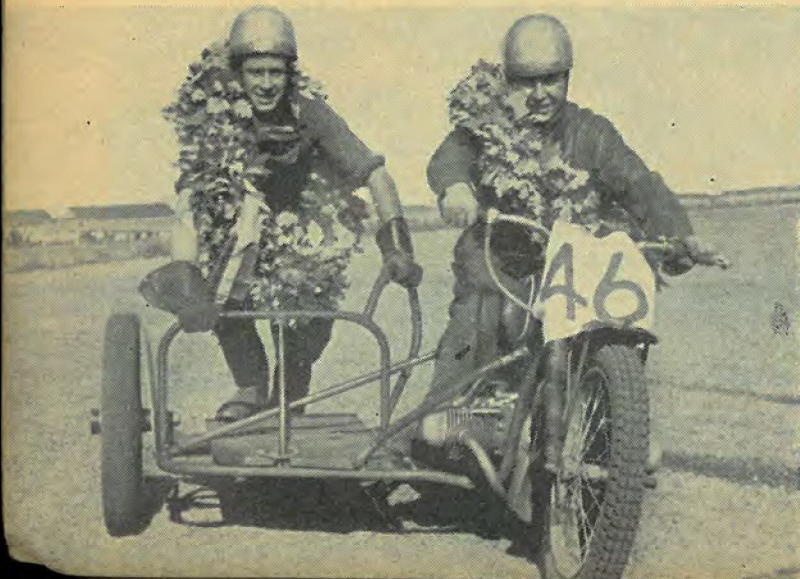
Preben Pedersen, Silkeborg, paa sin B. S. A.
Vinder af 250 ccm Klassen.

og blev ogsaa dette Aars Mester i 350 ccm-Klassen i Tiden 2.16.5. Paa Andenpladsen kom Peter Staal Jensen i 2.18.4.

Standard indtil 600 ccm blev ligeledes kørt i 2 indledende Heat og et Opsamlingsheat. Der startede ialt 17 Ryttere fra den jyske Elite. Ogsaa her var Fellet meget spredt. Det første Heat blev overlegent vundet af Ro-

bert Nellemann, Randers, paa B. S. A. Hans Tid blev 2.13.5. I det andet Heat startede Knud Nielsen, Aarhus, som Favorit med Børge Mørch, Kolding, som farligste Konkurrent. I Starten fik Knud Nielsen ikke sin Maskine rigtigt i Gear, og da det samlede Felt gik ind i det første Sving, laa han langt bagefter, men da han havde fundet Gearet, skød han med en yderst overbevisende Fart frem og overhalede sine Konkurrenter Mand for Mand. Børge Mørch havde straks taget Føreringen, men maatte ogsaa se sig overhalet af den stærke Aarhusianer. Knud Nielsen kørte sin Norton ind i Tiden 2.05.0, en fin Tid i Betragtning af den daarlige Start. Denne Klasses Opsamlingsheat gik til Henry Kjærgaard, Skive, der paa sin B. S. A. forbedrede sin Tid fra det indledende Heat med 9,5 Sekund. Hans Tid blev 2.10.0.

I Mesterskabsheatet startede Villy Andersen, M. Christensen, Knud Nielsen, Børge Mørch, Viggo Thomadsen, Henry Kjærgaard og Børge Petersen. Robert Nellemann skulde selvfølgelig ogsaa køre i dette Heat, men han havde faaet Maskinskade og kom ikke til Start. Knud Nielsen lagde sig straks i Spidsen og vandt Mesterskabstitlen i



Vinderparret i begge
Sidevognsklasser.

Thorkild Sørensen er hurtigt blevet en af Landets bedste Sidevognskørere — maaske den bedste. Læg Mærke til hans helt aabne Sidevogn.

Tiden 2.05.5. Dette var egentlig ikke saa overraskende som Henry Kjær-gaards Præstation. Han kom ind som Nr. 2 i Tiden 2.08.5. Blev han ikke Mester i Aar, saa er der al mulig Grund til at tro, at han bliver det i et af de kommende Aar.

Sidevognsløbene faldt lidt matte ud paa den lange Bane. Naar Jyderne kører Sidevogn, er man vant til at se en Dyst, hvor den ene ikke levner den anden noget, og Stillingen er ofte uklar indtil ganske faa Meter fra Maal, men under Mesterskabsløbene blev Stillingen allerede klar under første Omgang.

Thorkild Sørensen, B. M. W., var afgjort Favorit, og allerede i første Sving lagde han sig i Spidsen og førte Løbet igennem. Hans Tid blev 2.19.0. I andet Heat vandt Jens Nielsen, Silkeborg, paa sin Nimbus i Tiden 2.28.0. En anden Nimbuskører, Leo B. Skovsen, Rønde, forsøgte at gaa udenom, men han maatte nøjes med Anden pladsen i Tiden 2.30.2. Opsamlingsheatet blev vundet af Knud Pedersen, Skive, paa Nimbus. I det afgørende Mesterskabsheat kørte Thorkild Sørensen lige saa overlegent som i de indledende Heat, og der var ingen, der kunde true hans Mesterskab. Tiden blev 2.24.5.

I Specialklassen startede 6 Mand, men man maatte regne det for afgjort, at Sejren enten vilde gaa til Bent Jensen eller Knud Nielsen. Der blev kørt 2 Heat med Pointberegning. Første Heat gik til Knud Nielsen i Tiden 1.59.5, medens Bent Jensen fik noteret 2.01.0. I andet Heat viste Bent Jensen, hvad han dur til, naar han ellers kan faa Maskinen til at køre. Hans Tid blev 1.57.5 — Dagens hurtigste Tid —, og Knud Nielsen fik noteret 1.59.9. De havde saaledes begge 11 Points, men Bent Jensen havde den bedste sammenlagte Tid, og han blev jysk Mester.

I Sidevognsklassen indtil 600 ccm var der lidt mere Konkurrence, men det blev ogsaa her Thorkild Sørensen, der gik af med Sejren. Han vandt det indledende Heat i 2.21.5, mere end 4 Sekunder foran Kresten Krestensen, Aarhus.

I 250 ccm Klassen startede kun 5 Mand, og Mesterskabet blev afgjort i eet Heat, der blev vundet af Preben Pedersen, Silkeborg, der kørte en B. S. A., i Tiden 2.30.5, kun et halvt Sekund foran en anden Silkeborgkører, Henry Sørensen, der kørte en Søstermaskine.

Som sagt, der var ingen Sensationer, men god, solid Kørsel af Jyllands bedste Kørere. Det var ikke deres Skyld, at Løbet faldt lidt mat ud, men 1000 Meter er for langt til en Motorcykelbane set med Publikums Øjne. Den pragtfulde Bane er ideel til Automobiløb, og vi haaber engang at faa et saadant at se i Skive.



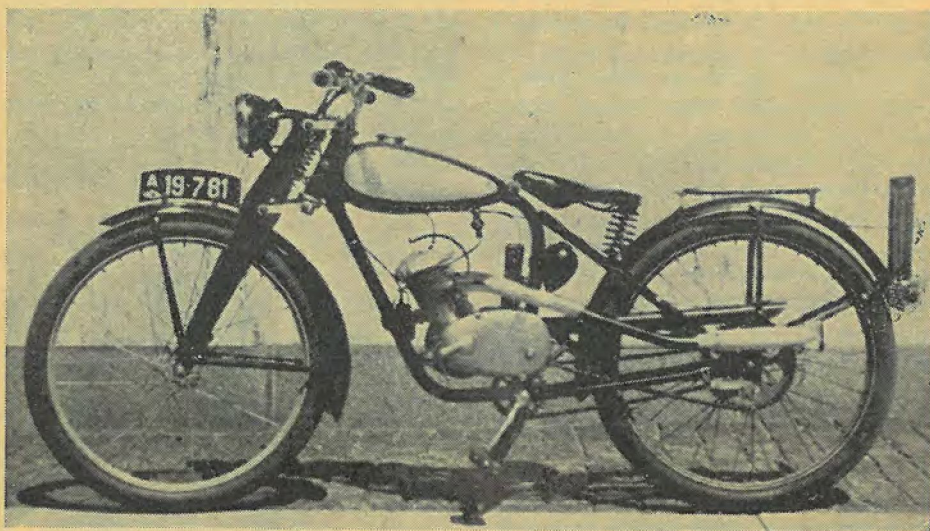
Axel Jensen, Triumph, efter Sejren i 350 ccm-Klassen.

DEN DANSKE LETVÆGTS-

En dansk Letvægts-Motorcykle paa 120 ccm

Mine Herrer, tag Hatten af i Ærbødighed. Det er lykkedes et dansk Firma at fremstille en Letvægter trods alle Tidens Vanskeligheder. Den 1. September er den danske Letvægts-motorcykle AULY paa Markedet, idet 1. Serie kommer til at omfatte 500 Maskiner. Maskinen er næsten 100 pCt. dansk Arbejde, idet kun Karburatoren, der stammer fra den kendte engelske Amalfabrik, og Hjulnavene er

med 3 Kanaler. Kubikindholdet er 120 ccm med en Boring paa 51 mm og Slaglængde 60 mm. Hele Motoragregatet er fremstillet i Aluminium med af-tageligt Topstykke og udskiftelig Cylinderforing i Staal. Plejlstangen gaar i et Kugleleje og Krumtappen i Rullelejer. Disse Lejer er Standard og vil kunne faas overalt. De hurtigt udskiftelige Lejer i Forbindelse med den løse Cylinderforing muliggør en Ho-



Den danske »Auly« er et meget let og handy Køretøj.

fremstillet i England, og Svinghjuls-magneten kommer fra Italien.

Der er her Tale om en Letvægter, der paa alle Maader er billig i Drift, idet Reservedelene bliver meget billige, og Konstruktionen betinger hurtige og lette Reparationer, om saadanne skulde blive nødvendige. Der har imidlertid kørt flere Prøvecykler daglig i de sidste to Aar, og Erfaringerne viser, at man her staar overfor en enestaaende driftssikker Maskine.

Motoren er en tværskyllet Totakter

vedreparation paa 5 Timer for meget smaa Omkostninger.

Tændingen faar sin Kraft fra en Svinghjuls-magnet, der er sammenbygget med Dynamo, og Tændrøret er et 18 mm AC Rør. Maskinen er forsynet med almindelige Pedaler til at træde, naar man kun skal en kort Tur i Byen, og samtidig bruges de, naar Motoren skal startes. Der er to Gear af Planettypen, og disse aktiveres gennem Koblingsgrebet, idet det lave første Gear træder i Funktion, naar Kob-

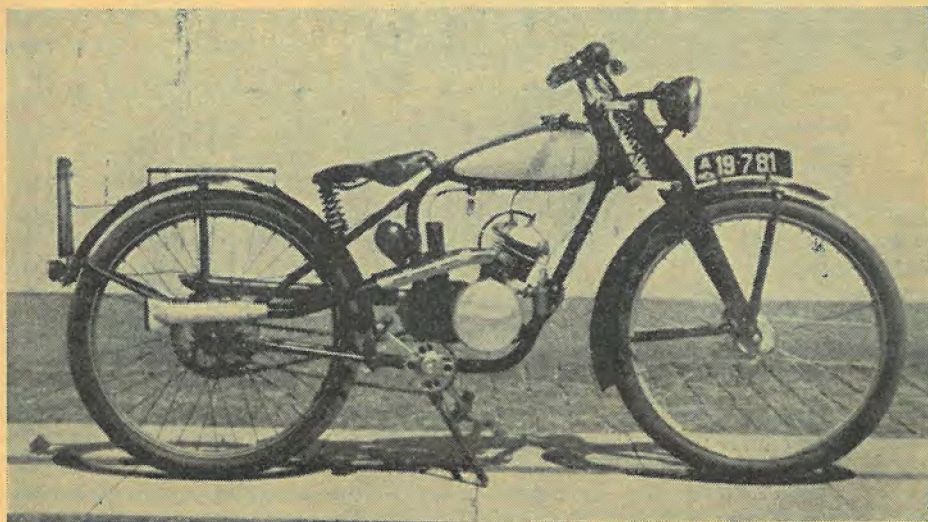
MOTORCYKLE „AULY“

kommer paa Markedet omkring 1. September

lingen slippes halvt, og naar Haandtaget lippes helt, kører man i højt Gear — lettere kan det ikke være.

Stellet er fremstillet af heltrukne Staalrør, og Kørestillingen er meget behagelig, selv for høje Mennesker. Forgafflen er af presset Plade, fæstnet til Stellet ved Lasker og affjedret ved en Spiralfjeder samt forsynet med Støddæmper. Tanken er fremstillet i presset Staalplade og rummer 7 Liter.

bortset fra det beundringsværdige Initiativ er det en Realitet, at Fabrikken er i Stand til at forsyne det danske Publikum med Letvægts-Motorcykler i en udstrakt Grad. Netop nu, hvor Spørgsmaalet om Transport til og fra Arbejde er blevet et Problem for mange Mennesker, fordi de ikke selv kan bestemme, hvornaar de vil flytte, og hvor de vil flytte hen, vil det betyde en uhyre Lettelse. I mange Tilfælde vil



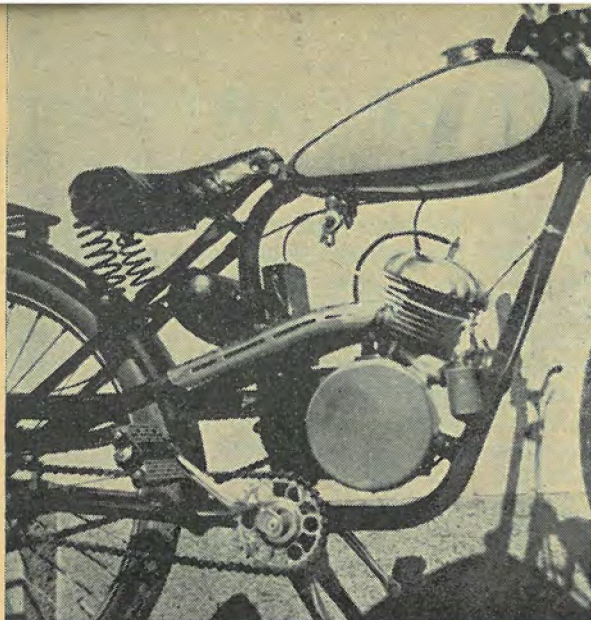
Svinghjulsmagneten i Forbindelse med Planetgearet gør hele Maskinen meget enkel.

Sadlen er af den almindelige Motorcykletype, og der er i det hele taget tænkt paa en Komfort, der svarer til det, de store Maskiner kan byde paa. Cyklen er forsynet med Værktøjskasse og Bagagebærer. I Modsætning til mange andre Letvægtscykler reguleres Gassen i Haandtaget som paa en almindelig Motorcykel. Gummi-monteringen er 26×2,00.

Det er for saa vidt ikke noget epokegørende nyt, der ligger til Grund for hele Konstruktionen, men rent

en saadan Maskine tilmed betyde en Besparelse af Rejsepenge, da Maskinen kører 45 km paa en Liter Benzin, hvilket er betydeligt billigere end Togkort for Folk, der bor uden for Byen.

Nu mangler vi blot, at Myndighederne faar et andet Syn paa Letvægterne. Der er ikke noget at sige til, at de skal forsynes med en Nummerplade, og der er heller ikke noget at sige til, at man skal aflægge en Prøve for at bevise, at man i det hele taget er i Stand til at køre Maskinen paa for-



Motoren set fra Magnetsiden. Vedligeholdelsen vil kun kræve et Minimum af Tid, og eventuelle Reparationer kan udføres for smaa Omkostninger.

svarlig Maade, men der er alt muligt at indvende mod, at der skal betales de høje Omsætningsafgifter. En Maskine som den danske Auly kommer til at koste Kr. 1875 indregistreret og køreklar, men den kan komme ned under Kr. 1500, saafremt Omsætningsafgiften bortfalder. Endvidere bør man kunne anskaffe Kørekortet mod en Afgift af 5 Kroner, og Prøven skal kunne aflægges paa den letbetjenede Letvægter. Der raabes op om Genopbygning, men er der da ingen, der kan indse, at det er til uvurderlig Gavn, at Folk kommer friske til deres Arbejde i Stedet for, at S-Tog og Sporvogne hver Morgen udspyr en Masse Mennesker, der er blevet gjort halv-

ondskabsfulde af at blive klemmt og mast i et Tog. Er der ingen, der kan se den uvurderlige Nytte i, at Bygningshaandværkere og andre, der stadig skifter Arbejdsplads, kan paatage sig Arbejde hvor som helst? Vaagn dog op, I høje Herrer i Justitsministeriet og Handelsministeriet, der ganske vist aldrig kunde tænke jer at sætte jer paa en Motorcykle. Det er Tempo, der skal til, hvis vi skal faa lidt Skik paa dette Land, og Letvægtsmotorcyklerne er et Middel, man ikke skal undervurdere men selve den Tanke, at Folk skal betale Skat af deres Transport til og fra Arbejde, er paa alle Maader frastø-

dende. Dertil vil de kloge Herrer maa-ske løfte en streng Pegefinger og bemærke, at disse Mennesker ogsaa vil bruge deres Køretøj til Fornøjelsesudflugter om Søndagen. Ja, hvad saa? Jo før vi kommer bort fra Fælledparkkoncerterne og faar de stakkels Menneskebørn sendt ud i Naturen, hvor de for en stakket Stund kan glemme det trættende, forpligtende, møgkedelige Samfundsmaskineri, des bedre for hele Samfundet.

Tilbage til vor Letvægter. Vi vil foretage forskellige Prøver med Maskinen, som vi allerede har fundet i Besiddelse af glimrende Køreegenskaber, og i et senere Nummer bringe Resultaterne.

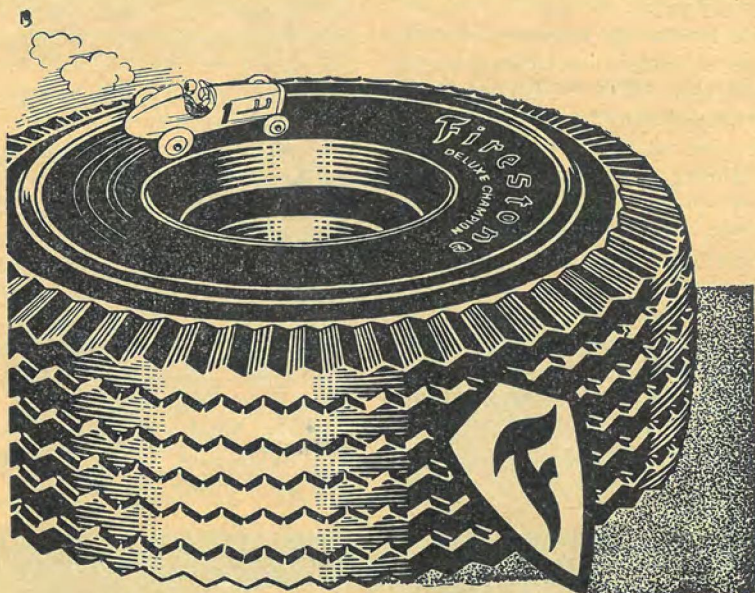


Elo Sørensen

AUTOVÆRKSTED

NØRREBROGADE 213-LUNDTØFTEGADE 100-TAGA 4868

SEJRHERREN FRA
AMERIKAS VÆDDELØBSBANER



Firestone

Generalrepræsentation for Danmark:
Skandinavisk Motor Co. A/S, København — Odense.

Paa Jagt efter Stof i Europa

Fotograf Viggo Mortensen har været en Tur gennem Tyskland, Holland, Belgien, England og Frankrig og bringer her en kortfattet Redegørelse af sine Indtryk.

Tekst og Foto: Viggo Mortensen.

Vi startede Lørdag den 3. Juli om Eftermiddagen med Kolding som første Maal paa Turen gennem Tyskland, Holland, Belgien, England og Frankrig.

Baggrunden for denne Tur kan søges i det mærkelige Forbud mod Motorløb her i Landet, og en Dag, da jeg var oppe paa SMJ's Redaktion, hang jeg lidt med Næbbet over de daarlige Udsigter for en Motorsportsfotograf. Da der findes en Verden udenfor Verona, blev vi enige om, at jeg lige saa godt kunde tage en Tur gennem Europa for at se, hvad der foregik. Dette blev Signalet til et Rend paa diverse Kontorer og hos Myndighederne for at bringe alle Papirer i Orden. For eventuelle andre rejselystne skal jeg kort gøre rede for de Papirer, der kræves til en saadan Rejse. Først og fremmest skal man have Tilladelse at de allierede til Gennemkørsel i Tysk-

land, hvorimod man ikke mere skal have Visum til de ovennævnte Lande. Dernæst skal Vognens Papirer i Orden: Tillægspolice til Forsikringen gældende for Kørsel i Udlandet, Carneige de Passage som faas paa K. D. A. K.s Kontorer, samt internationalt Førerbevis, der faas hos Politiet formedelst Kr. 5,00. Foruden skal Vognens Politattest medbringes ved Kørsel overalt i Udlandet. Til Turistrejse faar hver Person gennem Nationalbanken tildelt £ 25 samt 25 Gylden til Udgifter i Holland og England, hvorimod der ikke gives Valuta til Belgien og Frankrig. Som Pressemand fik jeg tillige tildelt 10.000 Fr., hvilket er meget nødvendigt, da man ikke faar tildelt Benzinmærker, med mindre man fra en Bank kan fremlægge Bevis paa, at man har faaet udbetalt franske Penge mod Rejsecheck. Denne Foranstaltning har de franske Myndigheder truffet,



De engelske Busser kører ofte 10 i Række og er meget vanskelige at overhale.



Kraftig Acceleration paa en engelsk Græsbane.

da man i Frankrig kan veksle saa at sige alle Penge paa den sorte Børs, hvilket imidlertid ikke kommer Landet tilgode.

Det hele lyder meget ligetil, men man kan regne med, at der gaar mindst en Uge, inden alt er i Orden, og man sender Bevægelsen »One World« en venlig Tanke, naar man endelig sidder i Vognen og er paa Vej ud-over Landets Grænser.

I Toldeftersynet ved Krusaa var vi saa uheldige at komme lige efter 6 af de store svenske Liniebusser. Jeg maatte derfor vente i over 2 Timer, inden det blev min Tur. Selve Told-eftersynet gik let og smertefrit, men jeg skal her benytte Lejligheden til at minde om, at man skal have eventuelle Fotografiapparater, Kikkerter og Skrivemaskiner indført i Passet, da man ellers risikerer ikke at faa dem med hjem igen. Endvidere maa man bringe indtil 5 kg Fødevarer ud af Landet, en Tilladelse det meget tilraades at benytte sig af, da man bl. a. selv maa holde sig med Kost gennem Tyskland og for vort Vedkommende ogsaa i Belgien, da der ikke var tildelt os belgisk Valuta.

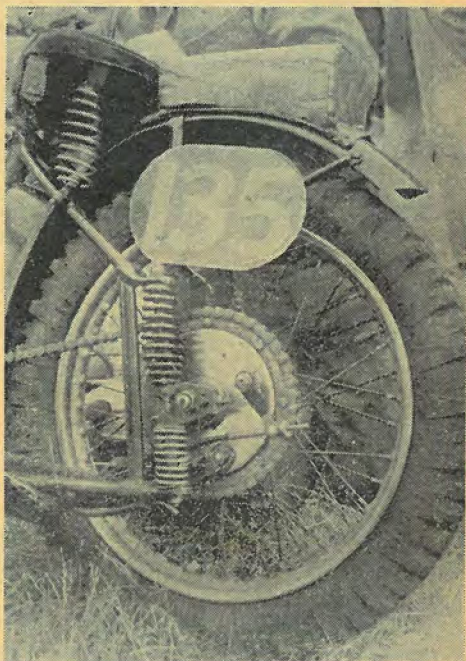
Tyskland kan gennemkøres paa ca. 10 Timer, naar man holder sig til Hovedvejene. Disse er godt bortset fra,

at de fleste Broer er bombet og erstattet af interimistiske Overgange, og den kloge Mand nedsætter Farten til et Minimum over disse Svellebroer, da Svellerne ligger løst paa Plankerne og giver En den Fornemmelse, at man faar dem allesammen op i Nakken, efterhaanden som man kører over.

Vi havde været saa forsynlige at tage Benzin med til hele Turen gennem Tyskland. Man kan muligvis redde noget paa de allierede Tankstationer, men man skal ikke sætte sin Lid til det.

Tysklands Ruiner og Armod er der skrevet tilstrækkeligt om, kun vil jeg bemærke, at man ingen Steder ser Tegn paa Genopbygning.

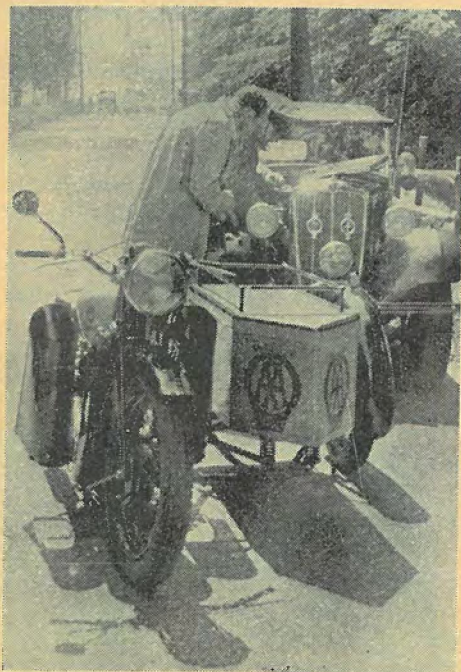
Saa snart man kommer ind i Holland, forandres Billedet øjeblikkeligt. Ogsaa her er Vejene gode, men de fleste Broer er ligeledes erstattet af interimistiske Overgange. Et enkelt Sted



Et hjemmebygget fjedrende Bagstel, benyttedes meget af de engelske Kørere. Den ovenfor viste Konstruktion var den mest anvendte.

maatte vi færGES over, da den nye Bro endnu ikke var færdig.

Amsterdam synes at være Dollargri-
nens By. Overalt er disse store Vogne
parkeret i uendelige Rækker, og
Parkeringsforholdene er om muligt
værre end i København, men Hollæn-
derne har dog det System, at Vogne-



Service paa de engelske Veje.

ne kun maa parkeres i Kørselsretnin-
gen, en Regel der med god Fordel
kunde indføres her i Landet.

Ved den belgiske Grænse blev Dæk-
kenes Fabrikat og Numre indført i
Vognens Carneige. De belgiske Veje er
ikke straalende i Sammenligning med
vore egne. I Belgien kan man købe alt,
men billigt er der ikke. Vi havde som
sagt ingen belgisk Valuta, men det er
omtrent officielt, at man kan vekse
udenlandsk Valuta, dog med et vist
Kurstab. Jeg skulde dog ikke paa Ind-
køb, men blot betale en enkelt Hotel-
regning, der i danske Penge beløb sig

til Kr. 60.— for Overnatning samt en
almindelig Middag til to Mand.

Vognen var tanket fuldt op i Hol-
land, hvor Benzinen kun koster 52
Øre mod 66 Øre i Belgien. Paa de
belgiske Veje mødte vi gentagne Gan-
ge patruljerende Motorcykler med Si-
devogne. Disse havde til Opgave at
hjælpe Bilister og Motorcyklister med
mindre Motorskader og lignende. Den-
ne Idé stammer fra England, hvor jeg
senere stødte paa talrige af disse Pa-
truljer, der bl. a. udsendes af The Au-
tomobile Association.

England i Dag.

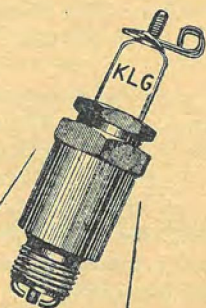
I Ostende indskibede vi Vognen til
Dover. Billetterne til denne Tur hav-
de vi købt paa et Rejsebureau hjem-
me i Danmark, en Lettelse i Bestem-
melserne, man absolut skal benytte sig
af for at spare paa Valutaen. Overfar-
ten varer 4 Timer, og Prisen var Kr.
350 Tur-Retur for Bilen og 2 Mand,
en høj Pris i Forhold til, hvad vi er
vant til hjemme. Tager man over Ca-
lais-Dover, varer Overfarten kun 2 Ti-
mer, men til Gengæld er Biletprisen
200 Kroner dyrere — forstaa det hvem
som kan.

Det tog ca. 2 Timer at klarere Vogn-
nen i Land i Dover, selv om alle Pa-
pirer var i Orden. Med samme Baad
var to danske Vogne, der var mindre
heldige. Ejeren af den ene havde
glemt sit internationale Førerbevis,
hvilket kostede ham Kr. 50, da der
skulde engelske Papirer og Nummer-
plader paa Vognen. Ejeren af den an-
den Vogn havde ikke sin Forsikring i
Orden, og ogsaa hans Vogn skulde
have engelske Papirer og Nummerpla-
der, hvilket i hans Tilfælde kostede
Kr. 80. Nummerpladerne er ganske vist
de uheldige Bilisters Ejendom, men
det er en dyr Erindring at tage med
sig hjem, naar man kun har faaet til-
delt £ 25.

I Tolden fik vi tildelt Benzinmær-
ker til 200 l. Fordelingen sker efter
Vognens Størrelse og Bestemmelses-

De brugte alle

K.L.G.



Verdens hurtigste Tændrør

Vinderne af
alle Klasser i

- ISLE OF MAN T. T.
- ULSTER GRAND PRIX
- HOLLANDS GR. PRIX
- BELGIENS GRAND PRIX
- CIRCUIT DE LA CAMBRE
- NORTH W. '200' (500 cc & 250 ccm)

og Mr. JOHN COBB til

VERDENSREKORD f. AUTOMOBILER

VILH. NELLEMANN A/S — KØBENHAVN — RANDERS

sted. Straks naar man kaster sig ud i den engelske Trafik, føler man sig noget forvirret, ikke paa Grund af Venstrekørselen, som de fleste Danskere er fortrolig med fra Sverige, men paa Grund af den mærkelige Tegngivning, der dog viser sig at være meget effektiv. De engelske Veje er gode, men meget smalle og forsynet med et Utal af bratte Sving. Naar man skal overhale en Vogn, giver man Signal med Hornet, og er Vejen fremente klar, gør Chaufføren i den foran liggende Vogn en vinkende Bevægelse, der betyder, at man roligt kan komme. Er der derimod modgaaende Trafik, der forhindrer eller vanskeliggør en Overhaling, stikker han Armen ud, som om han vilde dreje. Naar man derimod skal dreje, laver man en cirkelnde Bevægelse med Armen i den Retning, Rattet skal drejes. Dette System er ikke saa heldigt, da man kan ligge lidt til højre for en Vogn og ikke se, at Chaufføren sidder og cirkler med Armen ud ad venstre Vindue, hvilket kan betyde, at han svinger til højre. Her er vort Afvisersystem saa langt at foretrække. En anden Besværighed er de mange store Busser, der ofte kører 10 i Række. Det er næsten umuligt at komme udenom en saadan Række Busser paa de smalle Veje.

Benzinprisen i England er overkommelig, da den kun koster 45 Øre pr. Liter. Amerikanske Vogne ses næsten ikke, og »Dollargrin« er mere sjældne i England end i Danmark. Tyske Vogne som Opel og Adler ser man heller ikke, hvorimod det vrimler med smaa, engelske Vogne. Man møder ogsaa Masser af engelske Motorcykler af Efterkrigsmodel med Telescopforgaffel, selv om det efter Sigende er næsten lige saa svært at faa en Maskine i England, som det er i Danmark.

Trafikken i London skal man ikke lade sig afskrække af, selv om man føler sig noget beklemt, naar man kører i en af de endeløse Rækker med

andre Rækker af Biler og Motorcykler paa begge Sider. Jeg tror dog roligt, man kan sige, at man kan køre i København, kan man køre i alle Byer Verden over.

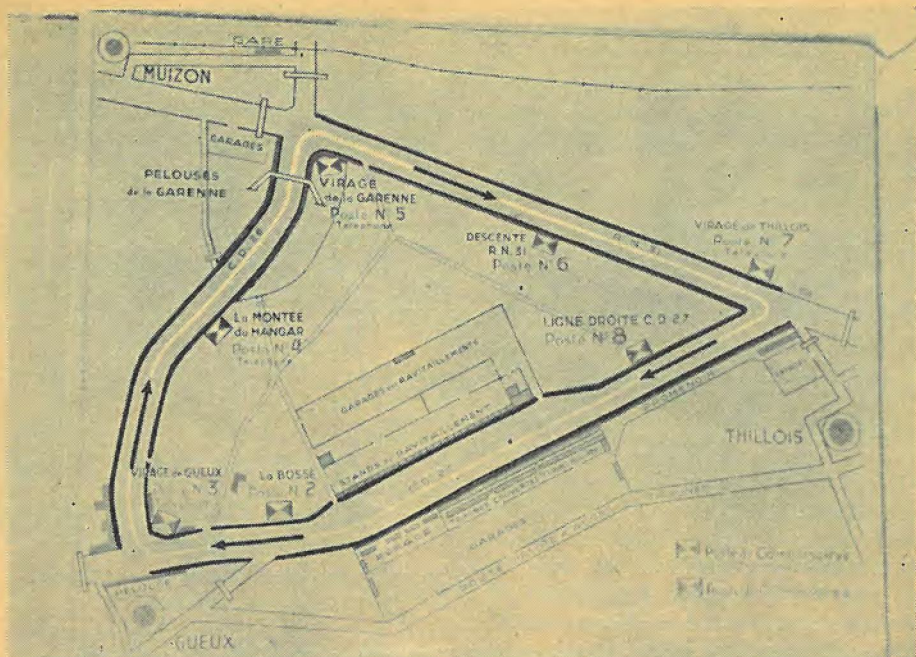
Hotellerne i England er dyre, og Maden er langt fra straalende, men som Benny Dickson plejer at sige: Hvis man rejser for at spise, skal man blive hjemme. Vi var til nogle Motorløb i England, hovedsagelig paa Græsbaner. Der blev desværre ikke kørt paa Wembley i den Tid, vi var i London, da man her havde travlt med Forberedelserne til Olympiaden. Løbene paa de engelske Græsbaner adskiller sig ikke meget fra det, vi kunde se paa den gamle Frederikssundbane, blot er Englænderne selvfølgelig godt kørende, hvad Materiel angaar.

Vi fik imidlertid Lejlighed til at stifte lidt nærmere Bekendtskab med det engelske Klubliv. Klubberne har alle deres eget Lokale, hyggeligt udstyret og ofte med en Bar. Der er ikke blot bestemte Mødeaftener, hvor der foregaar et eller andet, man kan hver Dag eller Aften gaa hen i sin Klub og tale med Venner og Bekendte eller læse i de sidste Motortidsskrifter. Klubberne er i højere Grad end herhjemme baseret paa teknisk Raadgivning for Medlemmer, og mange Klubber har eget Værksted til Fritidsbeskæftigelse.

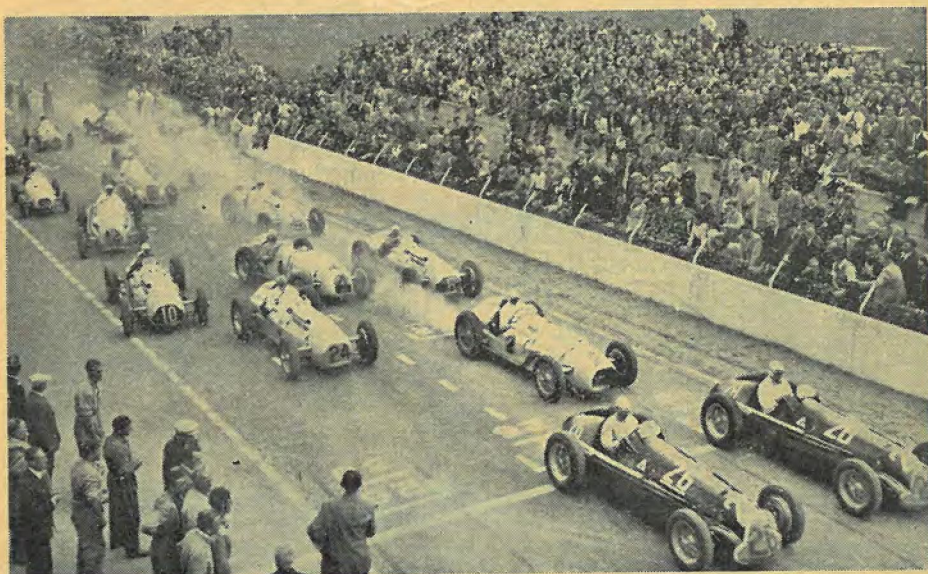
Vi forlod England og tog tilbage til Belgien, hvorfra vi fortsatte til Frankrig, med Reims som Maal.

Til Motorløb i Reims.

De første 50 km, vi kørte fra den belgiske Grænse, blev vi stoppet mere end 10 Gange af Grænsepatruljer, der forlangte at se vore Pas og Papirer. Aarsagen viste sig at være en af de efterhaanden traditionelle franske Strejker, og denne Gang var det Grænsegendarmernes Tur til at nedlægge Arbejdet, hvorfor al Trafik i de sidste 4 Dage var foregaaet uhindret over



Banen i Reims byder paa lidt af hvert, men tillader meget store Hastigheder.



Fra Starten i den store Klasse.
Forrest ligger 2 Alfa Romeo, dernæst kommer 6 af Talbots nye Racere og bagest Maserati.

Grænsen. Arbejdet var nu genoptaget, og det forsømte skulde tilsyneladende indhentes ved 10-dobbelt Kontrol.

Vi naaede dog frem til Reims, hvor vi skulde overvære det 35. Automobil-løb, der afholdtes af den franske Automobilklub.

Mere end 50.000 Tilskuere ventede med Spænding, at Løbene skulde tage deres Begyndelse. Det skal indrømmes, at ogsaa jeg imødesaa dette Løb med stor Spænding, da det var første Gang, jeg skulde overvære en Match mellem alle Europas store Navne: Wimille, Villorosi, Sommer, Prins Bira, de Graffenried, Manzon, Righetti, Heath, Schell og mange flere.

I Stockholm havde man faaet en lille Forsmag paa, hvad disse Rateksperter kunde præstere, men der var for lidt Konkurrence. Her deltog 19 Specialvogne i den lille Klasse og 18 i den store, og lad mig med det samme sige, at jeg ikke blev skuffet paa noget Punkt. Wimille kørte med en Gennemsnitshastighed paa 181 km/Tm. og paa enkelte Strækninger var han oppe paa 250 km/Tm. Der kørtes to Klasser: Coupe des petites Cylindres for Vogne op til 1100 ccm og Grand Prix med Vogne efter den internationale Formel, der tillader et Kubikindhold paa 4500 ccm uden Kompressor eller 1500 ccm med Kompressor.

Med fantastisk Sikkerhed styrede Køerne Vognene gennem de vanskelige Sving, saa Gummi og Asfalt stod som en Sky fra Hjulene, naar de igen accelererede op i Fart. Fra Depoterne tog jeg forskellige Billeder af Vognene og Motorerne, naar Køerhjelmen blev aabnet, kun Alfa Romeo var det umuligt at faa et Glimt af »indenbords«.

Resultaterne blev:

1100 ccm-Klassen

(26 Omgange)

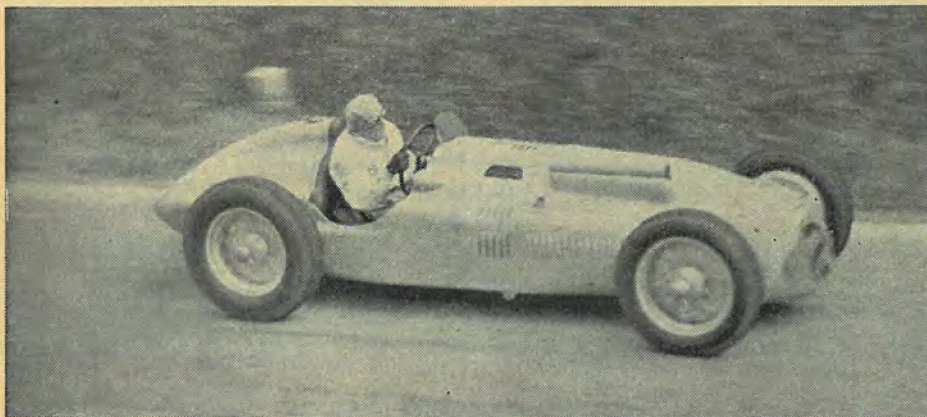
- Nr. 1. Raymond Sommer, Ferrari,**
1 Time 18 Min. 48,4 Sek.
Gennemsnitsfart 154,713 km/Tm.
- Nr. 2. Righetti, Ferrari,** 1.18.48,4
1 Omgang bagefter.
- Nr. 3. Chabaud, Meteor,** 1.21.51,7
1 Omgang bagefter.

Grand Prix de l'A.C.F.

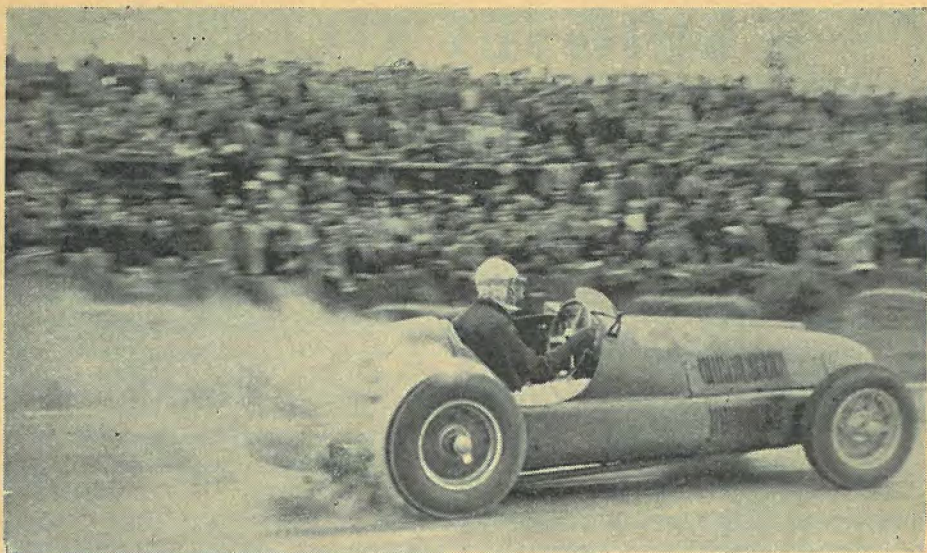
(65 Omgange)

- Nr. 1. Wimille, Alfa Romeo,**
3 Timer 1 Min. 7,5 Sek.
Gennemsnitsfart 165,699 km/Tm.
- Nr. 2. Sanesi, Alfa Romeo,** 3.01.32,0
- Nr. 3. Ascari, Alfa Romeo,** 3.01.32,5

Da vi kørte videre til Paris, blev vi først rigtig bekendt med den franske Trafik. Man overhaler baade til højre



Den nye Talbot gaar ind i en Kurve.



Skulde man give dette Billede et Navn, maatte det blive Acceleration. Beton og Gummi staar som en Røgsky fra Baghjulene.

og venstre, saa det gælder om at holde sin Bane. Trafikken i Paris virker ret forvirret og dirigeres af de berømte franske Politibetjente, der fløjter og vinker efter et System, ingen er klar over. Hvis Fransk mændene nogen Sinde havde forstaaet det, havde de i alt Fald glemt det i de Dage, vi var i Paris.

Paa Vejen hjem skulde vi ad Autostradaen Bremen-Hamborg, men det viste sig, at den var spærret, fordi den brugtes som Oplagsplads for engelske og amerikanske Køretøjer, der stod og rustede op i endeløse Rækker. Ved Hjælp af nogle Cigaretter fik vi imidlertid Lov til at slippe igennem, og vi havde omtrent hele Vejen for os selv.

Efter en Tur som den, der her i Korthed er beskrevet, ser man lidt lysere paa Tingene, og langt flere burde benytte sig af de Lempelser, der efterhaanden er kommet i Rejselivet, og man maa haabe, at det stadig vil gaa fremad, saaledes at man uden for stort Besvær kan tage sin Vogn eller Motorcykle og se sig lidt om i Verden.



Bira og Sommer efter Løbet.

SVIGTET TILLID

*Der hersker katastrofal Mangel paa Fagkundskab
paa mange Servicestationer*

Ingen Kæde er stærkere end sit svageste Led, siger man. Naar man betragter den Kæde af Laboratorieundersøgelser, kostbare Forsøg paa alle Verdens Automobilfabrikker, indviklede kemiske Processer o. s. v., der gaar som en rød Traad gennem hele Olieindustrien, maa man uvægerlig undres over, hvor svagt det sidste Led i Kæden er, nemlig Manden, der skal sprøjte Fedtet ind i de forskellige Smøresteder paa en Vogn.

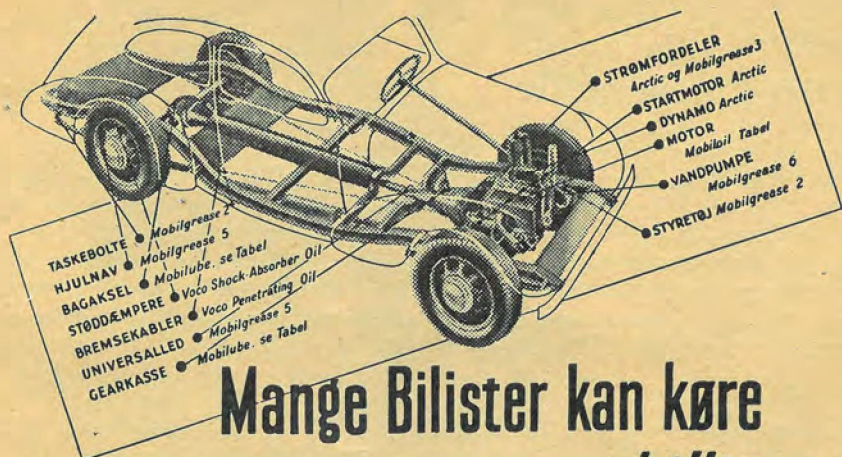
Som sagt er det paa Grundlag af Olie- og Motorindustriens Erfaringer, at man har fundet frem til Special-Smøremidler til Bilernes og Motorcyklernes forskellige Dele, og disse Erfaringer er nedfældet i de forskellige Olieselskabers Smøretavler. Og saa kommer det sidste Led i Kæden og ødelægger det hele ved at lade haant om Sagkundskabens Erfaringer. Smøremanden griber sin Fedtkanon og sprøjter det Fedt, der nu tilfældigvis er for Haanden, ind i de Smørenipler og Smørekopper, han nu kan huske.

Det er ikke tomme Beskyldninger, vi her slynger ud i Luften. SMJ har foretaget Prøver med saavel vore egne som andre Vogne, og ikke een af dem blev smurt, som den skulde, selv om vi kørte til forskellige Servicestationer, der smurte med de forskellige anerkendte Olieselskabers udmærkede Produkter. Men hvad kan det nytte, at et Smøremiddel er af allerhøjeste Standard, naar det bliver sprøjtet ind et Sted, hvor det ikke har noget at gøre? Foruden den fejlagtige Brug af Smøremidler oversaa samtlige Servicestationer fra 1 til 4 Smøresteder, og Ingen af dem gik efter med en Oliekan-de og smurte de forskellige smaa, bevægelige Led i f. Eks. Karburatorens Forbindelsessætninger.

Fejlen ligger i, at enhver kan faa et Job paa en Smørestation, blot han kender en lille Smule til Sagen, men det er de godtroende Kunder, det gaar ud over, og det er for dyrt at holde Vogn, naar den ikke bliver smurt, som den skal. De Mennesker, der kun har lidt eller ingen Forstand paa Biler, maa kunne have fuldstændig Tillid til deres Servicestation, og denne Tillid maa ikke skuffet ved, at flere Smøresteder bliver overset og en Del af Resten bliver galt smurt. Service-manden skal ligeledes være i Stand til at raade Bilisten paa forskellige Punkter. Han skal f. Eks. ikke nøjes med at stikke Fingeren ned i Gearkassen og Differentiallet og konstatere, at der er Olie nok paa, han skal spørge Bilisten, hvornaar der sidst er skiftet Olie disse Steder, da mange Bilejere mener, at den hellige Grav er vel forvaret, blot der er Olie paa. Olien skal udskiftes disse Steder saavel som paa Motoren, omend ikke saa ofte.

Det er nødvendigt, at der gøres noget, Spørgsmaalet er blot, hvad der skal gøres, og hvem der skal gøre det. Formaålet maa være at gøre Bilsmøring til et Fag, i hvilket Undervisningen ikke er indskrænket til enkelte Privatselskabers Initiativ, men hvor Teknologisk Institut tager Sagen op paa en bredere Basis.

Det er af Vigtighed, at der bliver gjort et eller andet, da alt for store Værdier ødelægges, men indtil videre maa det tilraades Bilisterne at sætte sig nøje ind i, hvor deres Vogne skal smøres og med hvad. Alle Olieselskaberne giver beredvilligt Oplysning om Smøring af alle Slags Vogne, og i de Instruktionsbøger, der følger med Vognene, er angivet de forskellige Smøresteder.



Mange Bilister kan køre *billigere!*

I nogen Grad bestemmer De selv, hvor dyr Deres Vogn skal være i Drift. Er De efterladende med dens Pasning, hævnner det sig i Form af større Benzinforbrug og flere Reparationer. Holder De Vognen samvittighedsfuldt med Smøring, lønner den Dem med Økonomi, Driftssikkerhed og lang Levetid.

Til samvittighedsfuld Smøring hører, at De faar skiftet Motorolie for hver 1500 km. Har De Gargoyle MO-BILOIL i Motoren? Ellers skift til den ved første Lejlighed!

Blandt Olier er Gargoyle MO-BILOIL noget ganske særligt. Takket være aarelangt, intimt Samarbejde mellem Automobilfabrikkerne og Vacuum Oil Company findes disse Olier i specielle Typer afpasset efter hvert Motorfabrikat. Paa MO-BILOIL Tabellen finder Forhandleren de bestemte MO-BILOIL Typer, som yder Motor, Gear og Differential den bedste Beskyttelse.



Skift til Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY
SMØREOLIESPECIALISTER



Nyt Tilsætnings- middel i Castrol Smøreolie

Smøreolien har altid været en vigtig Faktor, naar det drejede sig om at reducere Slitagen og opretholde Motorens Ydeevne. Olieindustrien har bestræbt sig for at fremstille bedre og bedre Smøreolier og har gennem uafbrudt Forskningsarbejde opnaaet Resultater, der er kommet de motorkørende tilgode.

C. C. Wakefield & Co. (Castrol Olie) var det første Firma, der fremstillede Motorolier med Tilsætning af Metal-salte for at formindske Cylinderslidet og forhindre Dannelsen af skadelige Afsætninger paa Motorens arbejdende Dele. Det er nu lykkedes Selskabet at fremstille et nyt Tilsætningsmiddel til Castrol Motorolie — et Di-

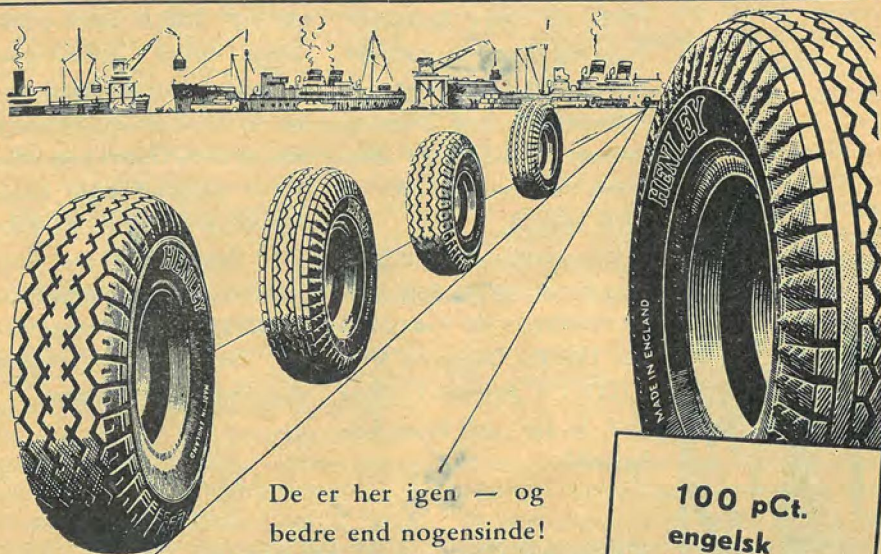
Billedet paa modstaaende Side:

Trossi og Wimille, begge Alfa Romeo, i Europas Grand Prix i Bern. Trossi vandt med Wimille paa Anden-pladsen.

Foto: Keystone.

thiofosfat, hvori indgaar en organisk Forbindelse. Den nye Motorolie er nu ogsaa kommet i Handelen i Danmark. Castrol Motorolie med det nye Tilsætningsmiddel holder Kulaflejringer og andre Urenheder opløst, saaledes at de ikke faar Lejlighed til at sætte sig fast paa Stempler, Stempelringe, Lejer og andre vitale Dele, men fjernes med Olien, naar den regelmæssigt udskiftes for hver 1500 Kilometer.

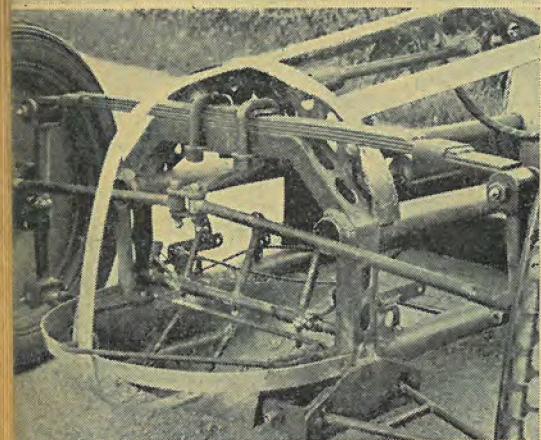
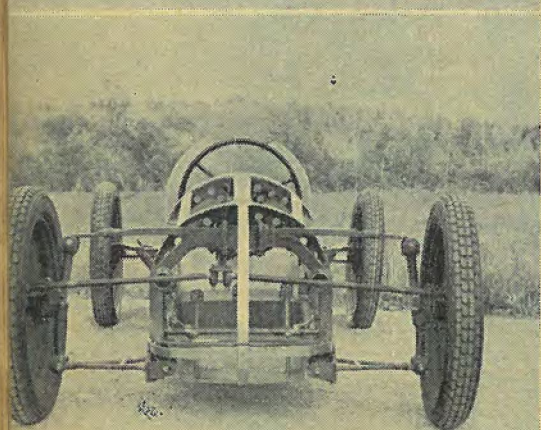
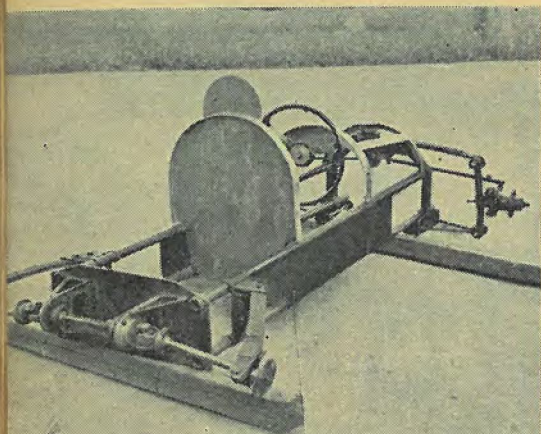
Man opnaar derved, at Motoren holdes ren, og at Stempelringe, Ventiler samt Ventiløftere arbejder frit, hvorved Motoren giver den højeste Ydelse med det mindst mulige Forbrug af Benzin.



HENLEY DÆK

— til sikker Kørsel!





FINLANDS MIDGET-

Naar Finnerne foretager sig noget — ligegyldigt hvad — er det ensbetydende med, at de gør noget ved det. Nu har Midget-Racerne fanget de finske Konstruktørers Interesse, og dette har resulteret i en Serie paa 5 Vogne. Det er saa vidt vides den første Seriefabrikation af Midget i Europa bortset fra Cooper.

Vognene er konstrueret af Billinspektør Fr. Geitel og K. E. Kronqvist og kommer til at bære Navnet »KG-Special-A«, forsynet med 500 ccm JAP Sprinter Motor, bygget efter de svenske Midgetmaal.

Rammen er af Krommolybdenrør, og Hjulophængningen giver uafhængig Affjedring paa alle fire Hjul. Som det ses af Billederne er Fortjulene op hængt i en tværgaaende Bladfjeder foroven og Støttearme i Triangel forinden. Paa Billederne er der tilsyneladende endnu ikke monteret Støddæmpere, men det maa betragtes som en Selvfølgelighed, at de kommer. Peda-

Gælder det Clichéer —

saa

Brdr. BÆRENTZEN

Christiansborggade 1

Byen 8040

FØRSTE RACER

lerne sidder paa een Aksel, der med et enkelt Greb kan flyttes frem og tilbage og derved tilpasses en bekvem Stilling for Køeren.

Ligesom paa Cooperen er Motoren ophængt paa Fjedre og kan skubbes med Spændskruer, naar Kæden skal justeres. Bagakslen er lejret i sværiske Lejer og er forsynet med to Kardanled til uafhængig Affjedring af Baghjulene, der ligeledes er ophængt i Bladfjedre i specielt fremstillet Faccon. Kædehjulet paa Bagakslen er sammenbygget med Bremsetromlen.

Karosseriet bliver fremstillet af Aluminiumsplade.

Maalene er:

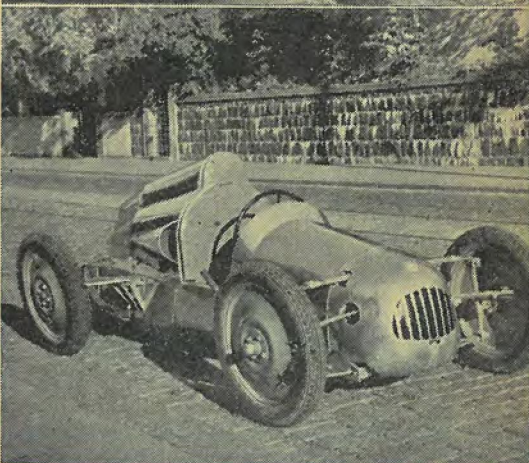
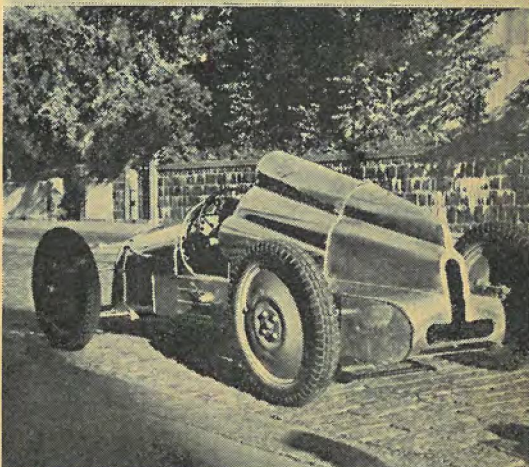
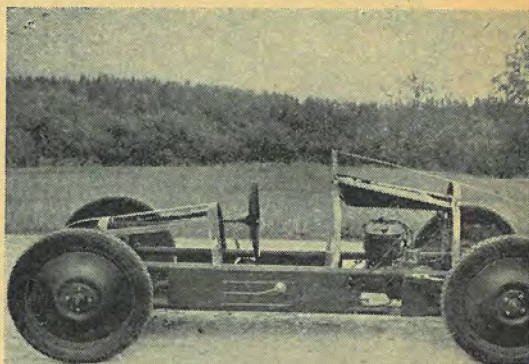
Hjulafstand foran	1180 mm
Hjulafstand bag	1120 mm
Akselafstand	2000 mm
Totalhøjde fra Jorden	890 mm
Mindste Højde fra Jorden .	120 mm
Totallængde	2710 mm
Vægt	255 kg
Gummimontering	350×19

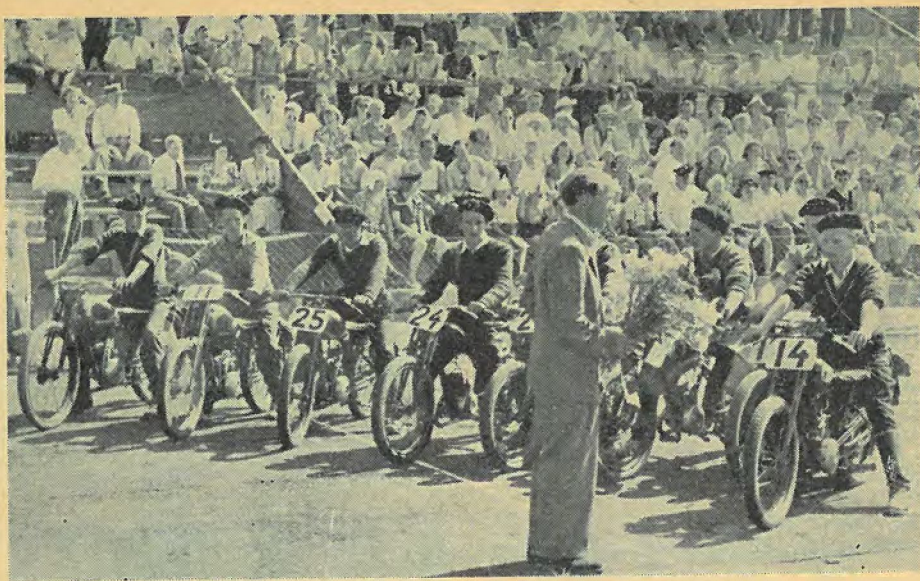
GENTOFTE BOGTRYKKERI

Kongelysvej 14
Gentofte 1850 - 4844

★

*Vi anbefaler os til Klubberne
med Blade og Programmer
etc.*





Det norske Juniorhold med dets Anfører, Ingvar Vardkold.

Norske Juniorkørere paa Gentofte

Efter Handelsministerens famøse Forbud mod Motorløb i Juni Maaned er der som bekendt nu givet Dispensation for fire Løb Resten af Aaret. Et af disse Løb var Velgørelhedsløbet paa Gentofte Stadion den 1. August. Trods bagende Sol og stegende Hede

var der over 5000 Tilskuere, blot Synd at disse trofaste Entusiaster ikke fik en bedre Opvisning. De norske Junior-Kørere er ganske vist noget nyt, men Resten af Løbet savnede enhver Form for Spænding og Dramatik, og det var indlysende, at der manglede udenlandsk Konkurrence til den danske Elite. Løbene viste dog stor Fremgang for to danske Kørere, nemlig Aage Jacobsen og Kiehn Bertelsen.

Til Dagens første Løb stillede de norske Juniorkørere op til Start. De kørte alle 98 ccm D. K. W. (Tophastighed paa 75 km/Tm.) og havde i Dagens Anledning faaet udstedt dansk Kørekort, da ingen af dem endnu var fyldt 18 Aar, den yngste var kun 15 Aar. I Norge gælder den Regel, at man fra sit 12. Aar kan starte paa Bane med Letvægtsmotorcykle, og naar man er fyldt 15 Aar, maa man køre paa offentlig Vej og Gade. Men vi er som bekendt en hel Del bagefter herhjemme, saa de 8 norske Gutter skulde alt-saa have Kørekort for en Dag.



Per Ott paa sin lille Maskine.

De unge Køres daglige Uddannelse og Træning ledes af Ingvar Vardkold, Werner Lorentzen og Erik Storm Larsen og omfatter baade Motorlære, Baneregler og Teknik.

I første Heat bemærkede man straks Per Ott, som førte sit Heat fra Start til Maal, og hans Tid for 4 Omgange med staaende Start blev 2.06.4. Nr. 2 blev Svein Nordvang i Tiden 2.09.8. Det næste Heat blev vundet af Reidar Kristoffersen i Dagens bedste Tid for Juniorkørere, 2.01.6. Man maatte beundre hans Stil og Teknik, maaske er det en kommende »Basse« Hveem.

I Slutheatet havde man ventet den store Kamp mellem Per Ott og Reidar Kristoffersen, men sidstnævnte fik desværre Vrøvl med sin Maskine, og Per Ott gik i Maal 4/10 Sekund foran Reidar Kristoffersen, der kom ind som Nr. 2. Et mindre Styrt serverede Svein Nordvang i det nordre Sving. Cyklen slog et Par Kolbøtter, men han var straks paa Benene igen og fortsatte.

Der var stor Begejstring for disse »Dregekørere«. Det vilde sikkert gavne den danske Motorsport, saafremt man kunde faa Myndighedernes Tilladelse til Juniorkørere. I Norge har man den regel, at man fra sit fyldte 18. Aar ikke mere kan deltage i Juniorløb, men maa rykke op i de »voksne«s Rækker. Det skal nævnes, at følgende norske Motorkørere har startet deres Løbebane som Junior-kørere: »Basse« Hveem, Leiv Sam-sing, Thorleif Andreassen, Werner Lorentzen, Erik Storm Larsen, Kjell Bakke for blot at nævne nogle af de mest kendte.

Selvfølgelig er det af overordentlig stor Værdi, at de unge Motorkørere lige fra Starten lærer den rette Disciplin og Sportsaand. Det fremgik da ogsaa tydeligt, at den rette Sportsaand herskede hos de norske Juniorer, og

Først og størst med alt til den kære Rok

Køretæpper, svær Kvalitet ogsaa for Harley og Indian.

Akkumulatorer — Koblingsgreb — Læderbælter — brede Kr. 5.50. — Lydpotter Kr. 29 — Amalkarburatordele — Lygteglas — Transfers til de fleste Maskiner — forromede Styr 1" og 7/8"



Se, hør og spørg hos **BONZO**

Københavns bedst assorterede Specialforretning

Griffenfeldsgade 5, Telefon Nora 7911

Provinsordrer kun pr. Efterkrav

„DERBY“

FRITS MØLLER

Opretning af Stel, Gafler og Dele

SVEJSNING

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9885

Norton

KRISTENSEN & NIELSEN

Royal Enfield &
Norton Forhandlere

REPARATIONSVÆRKSTED

AARHUS

Randersvej 37

Tlf. 12559

Styrtbøjler for Nimbus og H.D.
Megafon Lydpotter



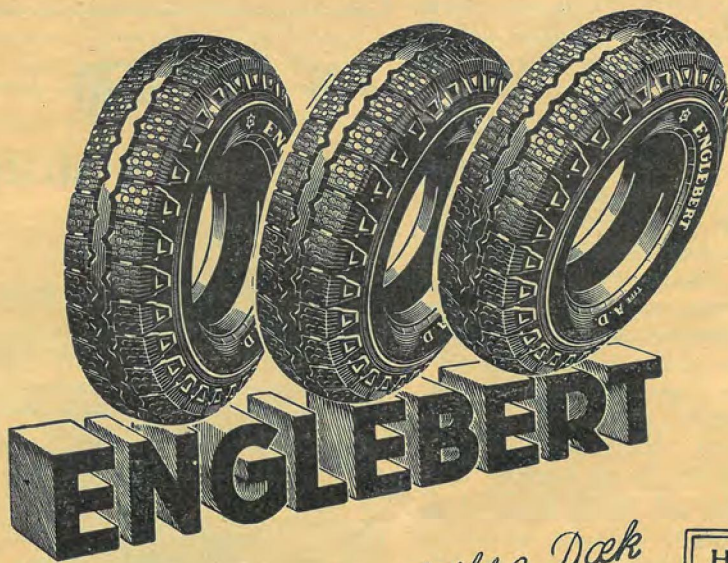
St. Regnegade 5 . C. 14361 . Kbh. K.

det virkede noget beskæmmende, da man i de senere Løb maatte være Vidne til, at Orla Knudsen tyvstartede ikke mindre end 5 Gange, deraf 3

Gange i Starten til et enkelt Heat, hvilket resulterede i, at Aage Jacobsen maatte udgaa paa Grund af en overhedet Motor.



Med Liv og Lyst gik de norske Juniorkørere op i Løbet.



-det skridsikre Dæk



Gentofte Løbet

blev kørt i 3 indledende Heat med flyvende Start og et Slutheat med staaende Start. I 1. Heat deltog Orla Knudsen, N. V. Jensen og C. O. Jensen. Orla Knudsen førte fra Start til Maal, og hans Vindertid blev 1.30.5. I næste Heat vandt Aage Andersen i Tiden 1.32.3 foran Uno Jensen og Svend Jensen. Uno Jensen laa bagest i Starten, men kørte sig op til Andenpladsen, medens Aage Andersen førte lige fra Starten. Det sidste indledende Heat var det bedste, for saa vidt som det var en lille Smule Spænding om Udfaldet, der dog var afgjort inden sidste Omgang. Her vandt Aage Jacobsen i Tiden 1.31.3 foran Svend Nissen og Erhardt Fisker.

De 3 Vindere og den bedste Nr. 2, C. O. Jensen, gik til Slutheatet. Orla Knudsen lagde sig straks i Spidsen med sin lynhurtige Start, men i det første Sving styrtede han — noget, der iøvrigt meget sjældent hænder for Orla Knudsen — og Aage Jacobsen, der laa lige i hans Baghjul, overtog med det samme Føringen, som han ikke havde nogen Vanskelighed med at holde Løbet igennem. Han vandt i Tiden 1.33.5 foran Aage Andersen, 1.34.6, C. O. Jensen, 1.34.8 og Orla Knudsen, 1.57.2.

Jægersborgløbet

bød paa et Par Overraskelser. Leif Hirsborg blev slaaet i det indledende Heat med omtrent 2 Sekunder af Villy Dalby Nielsen, og Agner Hansen kom ind paa Trediepladsen. I andet Heat vandt Leif Bech overlegent over Kaj Holck Mogensen i Tiden 1.40.3.

I Slutheatet vandt Leif Bech i Tiden 1.40.9, Nr. 2 blev Kaj Holck Mogensen 1.42.4, Villy Dalby Nielsen kom paa Trediepladsen med 1.42.8, og som Nr. 4 kom Leif Hirsborg i ensom Majestæt med 1.44.4, hvorfor han kom saa langt ned i Rækken skal ikke kunne siges, da hans Maskine tilsyneladende gik upaaklageligt, men vi kan selvfølgelig alle have vore daarlige Dage — og skal iøvrigt have Lov at have dem i Fred.

I Special Handicap

fik Svend Nissen 60 m Tillæg, Uno Jensen 35 m, Erhardt Fisker 30 m, N. V. Jensen og »Buller« Jørgen Nielsen 20 m, og Svend Jensen startede fra Maalstregen, men udgik med Motorstop paa 1. Omgang. Jørgen Nielsen vandt i Tiden 1.38.7, Svend Nissen blev Nr. 2 med 1.39, Erhardt Fisker Nr. 3 i 1.40.6, Uno Jensen Nr. 4 i 1.41.2, og paa Femtepladsen kom N. V. Jensen i 1.43.

MOTOR DRESS *tilbyder*

Ridebenklæder berømt for Snit og Pasform.

Læderveste amrk. Flyvermodel med Stof og varmt Pelsfor fra

Kr. 188,00

Oilskindsfrakker enkelte og med For fra ...

- 39,85

Gummifrakker sorte, flere Modeller, velegn. til Motorkørsel.

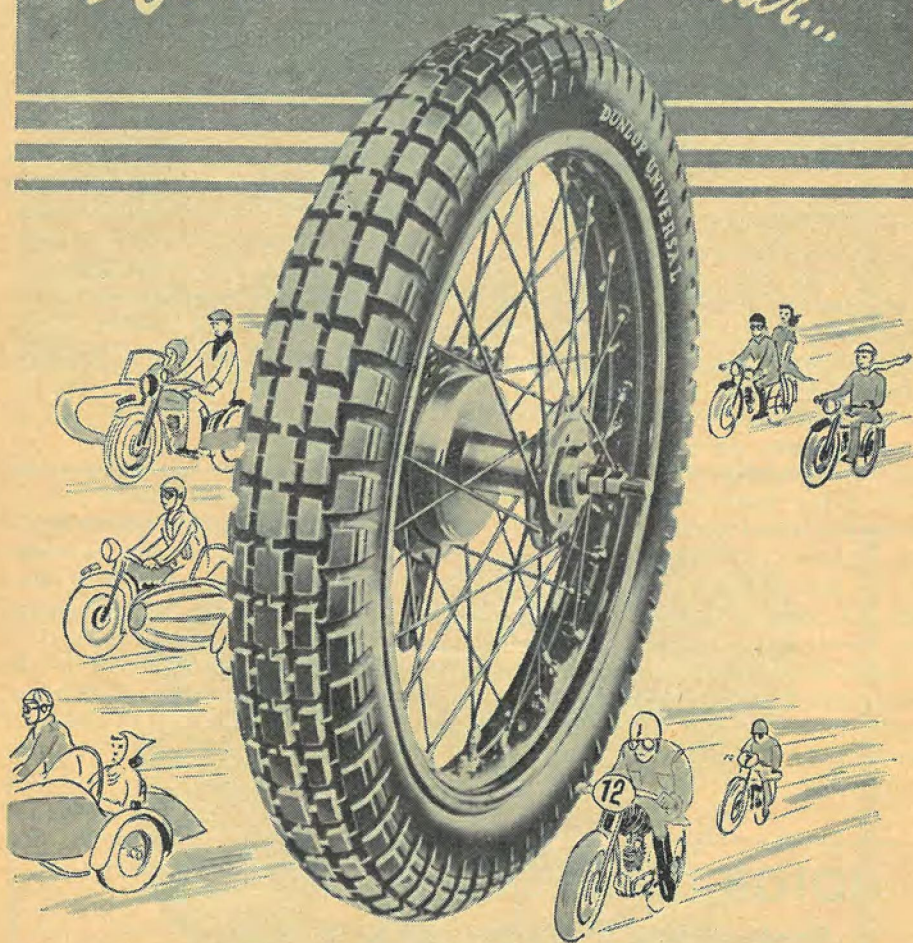
Firk. Spejle m. buet Glas, prima Forcromn. - **14,85**

Stort Udvalg i Motorhandsker, Huer, Hjelme o. s. v.

MOTOR DRESS

**BLAAGAARDSGADE 24
TELEFON NORA 2536**

- overalt hvor det gælder...



DUNLOP



Danmarksmesterskaberne 1948

Foto: Mogens v. Haven

Den 15. August kørtes Danmarksmesterskaberne paa Charlottenlund Traverbane. Der var 78 Deltagere fra hele Landet, og over 20.000 Tilskuere overværede Løbene.

Banens Længde er 970 Meter, og det var derfor indlysende, at der vilde blive helt andre Placeringer, end man er vant til at se, idet de mange Ryttere, der har en Force i hurtige Maskiner paa store Langsider, her havde en god Chance mod de Ryttere, der er vant til at vinde Løbene paa Grund af en lynhurtig Start og en fin Svingteknik. Standardmaskinerne kørte paa almindelig Benzin, der blev udleveret af Løbsledelsen, og de gode Tider er et Bevis paa, at det ikke er afgjort nødvendigt at tune en Motor, saa Stemplet er ved at komme ovenud af Topstykket. Specialmaskinerne kørte naturligvis paa den sædvanlige »Racersuppe«, der er en Betingelse for, at disse Maskiner i det hele taget kan gaa (Hr. Krag —!).

Der var mange spændende Løb, og i flere Tilfælde kom Rytterne over Maalstregen i en Klump med kun Tiendedele Sekunder imellem. Dagens bedste Løb var afgjort Slutheatet i Standardklassen indtil 500 ccm, hvor Agner Hansen stred for Mesterskabet og vandt en velfortjent Sejr paa den Maskine, der er omtalt et andet Sted i Bladet.

Alle Løbene kørtes med rullende Start med Starting Master. For de af vore Læsere, der ikke kender dette Begreb, kan vi forklare, at en Starting Master er en Kører, der paa sin Maskine kører helt inde i Inderbanen og holder Rytterne paa Linie. Ingen Rytter maa køre længere frem end Masteren, før Maallinien er passeret. Svend Aage Engstrøm udførte paa glimrende Maade Masterens Hverv.

Standardmaskiner indtil 350 ccm.

Første Start var for Standardmaskiner indtil 350 ccm, og her startede 7 Mand, for det meste jyske Køreere, bl.

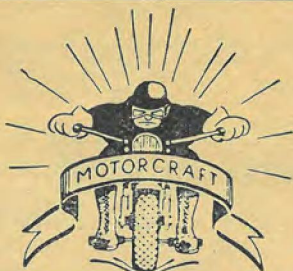
a. den jyske Mester Aksel Jensen og den dygtige Skivekører Ib Nielsen.

Kørerne rullede op mod Linien, der var ikke helt Orden i Geledet men alle var bag Engstrøm, og som med een Haand blev der givet Gas. Peder Staal Jensen, Randers, lagde sig i Spidsen tæt fulgt af Ib Nielsen og Aksel Jensen, der skiftede paa Anden- og Trediepladsen og flere Gange pressede Peter Staal haardt, men denne holdt Stillingen og gik over Maallinien som Vinder i Tiden 3.21.4, 4/10 Sekund foran Ib Nielsen, der igen var 4/10 foran Aksel Jensen. Peder Staal Jensen kørte en B. S. A., Ib Nielsen en Velocette og Aksel Jensen en Triumph. Disse 3 Ryttere var sikre paa at komme i Slutheatet, hvortil gik de 3 hurtigste fra hvert Heat samt den hurtigste Nummer 4. Som Nr. 4 kom i dette Heat Eiler Svendsen, Nr. 5 Erik Melhede.

I andet Heat gik Rytterne over Maallinien, som var de trukket paa en Snor. Einar Andersen og Kiehn Bertelsen, Velocette, lagde sig straks i Spidsen, og Side om Side kæmpede de Løbet igennem om Vinderpladsen, der for saa vidt ikke var mere værd end Anden- eller Trediepladsen, der ogsaa gav Adgang til Slutheatet. Kun Rytteren paa Fjerdepladsen havde Grund til at sætte Tempoet op til det mest mulige, da han kæmpede med blind Makker. Kiehn Bertelsen gik af med Sejren i

Leif Bech fører i sit indledende Heat





SPECIALVÆRKSTED
FOR

DKW

MOTORCYKLER

PETER BANGSVEJ 25



Motorcykle-Værksted

EGON WALTHER

Strandvej 104. Hell. 5268
(Industribyen) Priv.: Jomsborgv. 13

VÆRKSTED — for alle Mærker

NIMBUS

**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Lyngby Hovedg. 76, Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. - Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Tiden 3.19.4, 1/10 Sekund foran Einar Andersen, der havde ført paa de første Omgange. Nr. 3 blev Jørgen Gudmand Petersen, O. K. Supreme, i 3.22.7 foran Lion Hansen, 3.23.1. Et godt og spændende Løb, der helt igennem lovede godt for Dagens senere Begivenheder. Paa Forhaand var man indstillet paa, at Rytterne paa de 5 Omgange vilde skille sig saa meget ud, at Spændingen helt blev sigtet fra, men det var kun i enkelte Tilfælde, at dette skete.

I Slutheatet, hvor det ikke blot gjaldt om at placere sig, men om Mestertitlen, blev der kørt det, Maskinerne kunde køre, og Tiderne blev da ogsaa betydelig bedre end i de indledende Heat.

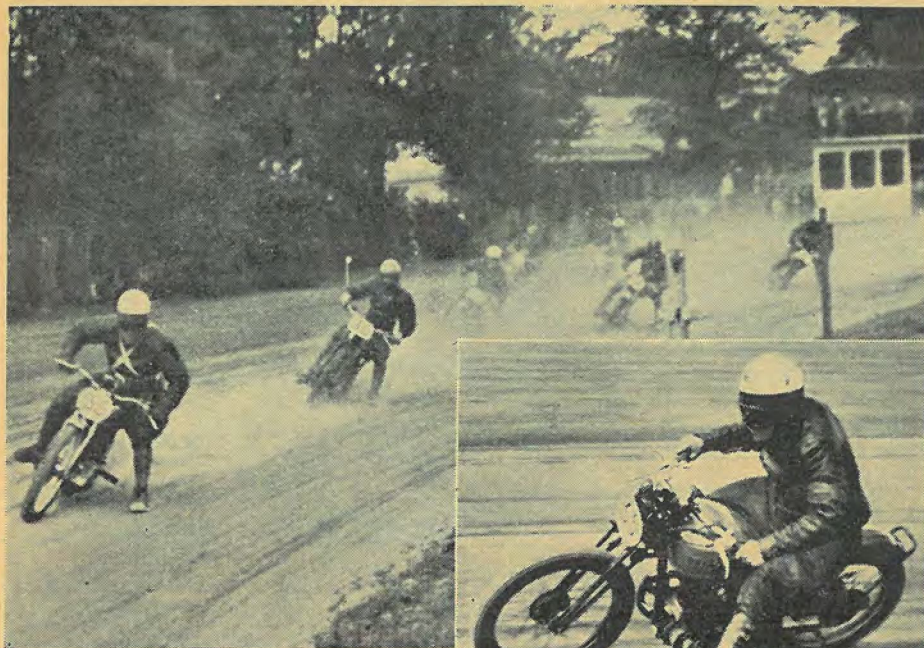
Peter Staal Jensen og Einar Andersen kæmpede et Stykke Tid om Mestertitlen, men paa sidste Omgang gik Peter Staal Jensen afgørende frem og blev Danmarks mester i sin Klasse i Tiden 3.14.2. Einar Andersen fik noteret 3.14.9, Kiehn Bertelsen 3.15.2 og Ib Nielsen 3.15.8.

Standardmaskiner indtil 250 ccm.

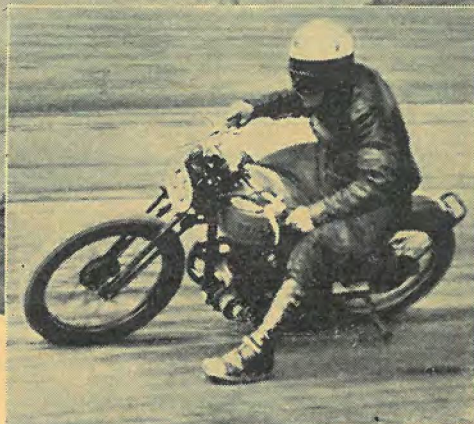
I denne Klasse startede ialt 8 Mand, hvorfor Mesterskabet blev afgjort i eet Heat. Her var Sv. Aage Sørensen som ventet meget overlegen, og lige fra Starten gik han fra sine Konkurrenter, uden at disse fik en Chance til blot at komme op paa Siden af ham, men ogsaa mellem de øvrige Kødere voksede Afstanden for hver Omgang. Sv. Aage Sørensen kørte sin Excelsior over Maalstregen i Tiden 3.15.0. Nr. 2 blev Preben Pedersen, B. S. A., 3.27.7, Nr. 3 Leif Bech, Jawa, 3.29.6, Nr. 4 Viggo Bender, Rudge, 3.30.6, Nr. 5 Agner Hansen, B. S. A., 3.35.0 og Nr. 6 Bøje Christensen, Excelsior, 3.44.7. Robert Nellemann fik Maskinskade og maatte udgaa.

Standardmaskiner indtil 500 ccm.

I den store Klasse startede 20 Mand fordelt i 2 Heat, og at der vilde blive Kamp om Placeringerne var givet. Det var vanskeligt at sige noget paa Forhaand, da der var mange Kødere af Topklassen. Leif Bech vilde have gode Chancer paa Grund af



Agner Hansen forrest i Feltet, bag ham ses Leif Bech. Indsat til højre Agner Hansen under sin straalende Kørsel.



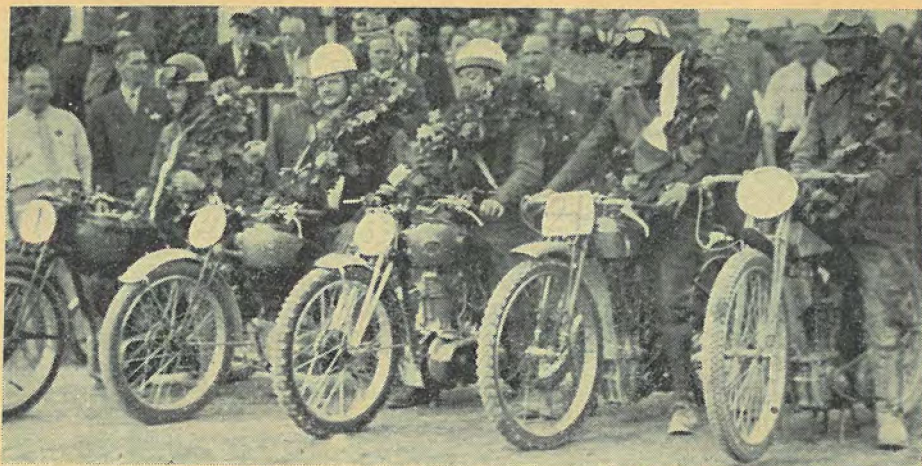
sin lave Vægt, der ofte er en Hemsko for ham paa de mindre Baner, der lettere bliver opløjede og ujævne. Knud Nielsen er den stærke Jyde, man altid maa regne med, hvor han end viser sig. Kai Holck Mogensen har taget Arven op efter sin Far og er ikke ukendt med Mesterskabstitlen, og Henry Kjærgaard, Viggo Thomadsen og Poul Kalør forbavser ikke just Publikum, naar de vinder et Løb.

Leif Bech gik af med Sejren. Han førte Løbet fra Starten, men kunde intet Øjeblik føle sig sikker. Hans Tid blev 3.05.5. Kai Holck Mogensen blev Nr. 2 i 3.06.6 foran Knud Nielsen, 3.09.3, og paa den tvivlsomme Fjerdeplads kom Poul Kalør i 3.10.6, en Tid der senere viste sig god nok til at sikre ham en Plads i Slutheatet.

I næste Heat kunde man ogsaa kun vagt gætte. Her vandt Agner Hansen i Tiden 3.05.7 paa den omtalte B. S. A. foran Børge Mørch, B. S. A., 3.06.6, Eivind Hansen, B. S. A., 3.07.5 og Villy

Dalby Nielsen, Ariel, 3.12.4. Som Nr. 5 kom Leif Hirsborg, Norton, foran H. Bækgaard, A. J. S., Weiling Nielsen, Ariel, og Erik Langhorn, Triumph.

Slutheatet blev som sagt Dagens Løb takket være den Match, Agner Hansen, Eivin Hansen, Leif Bech og Knud Nielsen lavede. Tilskuerpladsen sydede af Begejstring, og kun sjældent er et Løb blevet fulgt med saa intens Spænding. Agner Hansen havde taget Føringen paa første Omgang, men der blev ikke givet noget væk fra de andre Køre, der var efter ham, alt hvad Stempler og Kæder kunde holde. Det var Mesterskabet, det gjaldt, og der blev kæmpet om det. Side om Side kørte de, saa lidt frem og lidt tilbage, hver Centimeter talte. Men Agner Hansen var i Spidsen, og han gav sin Maskine alt det, der var i den, og det var lige akkurat nok. Han blev Danmarks-mester i sin Klasse i Tiden 3.06.3 foran Eivin Hansen, 3.06.7. Eivin Hansen har med dette Løb placeret sig i Top-



Fem Danmarksmestre. Fra venstre: Sv. Aa. Sørensen, Peder Staal Jensen, Agner Hansen, N. V. Jensen og Bent Jensen.

klassen. Nr. 3 blev Leif Bech, 3.07.0, Nr. 4 Knud Nielsen, 3.07.4, Nr. 5 Kai Holck Mogensen, 3.08.4, Nr. 6 Børge Mørch, 3.08.8 og Nr. 7 Poul Kalør 3.12.4.

Special indtil 500 ccm.

Hele den danske Elite var i Ilden i Specialklassen. I første Heat vandt Bent Jensen i 2.52.2 foran Irving Irvinger, 2.53.4 og Sv. Aage Sørensen, 2.57.0 og Uno Jensen, 2.57.6.

I andet Heat saa det ud til at blive en spændende Kamp mellem Orla Knudsen og Aage Jacobsen, der laa Side om Side paa de første Omgange, men saa gik Aage Jacobsens Maskine i Stykker, og Orla Knudsen var ikke paa nogen Maade truet Resten af Lø-

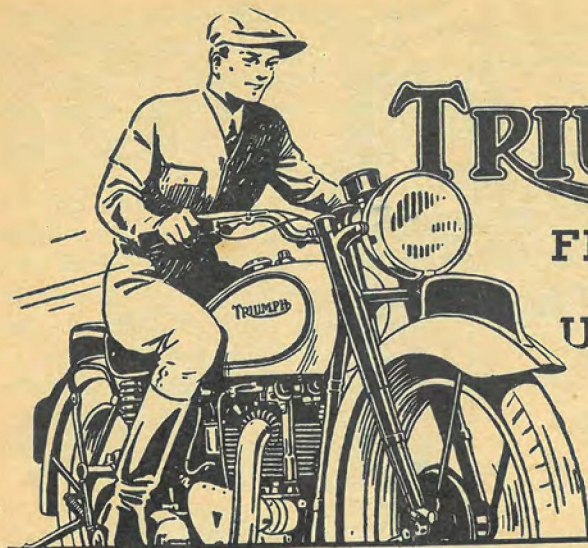
bet, han kunde endda have tilladt sig at spare sin Maskine betydeligt, hvad han imidlertid ikke gjorde. Hans Tid blev 2.48.1 foran Aage Andersen, 2.53.5, Peder Andersen, 2.55.7 og Erhardt Fisker, 2.58.2, kom paa Fjerdepladsen foran C. O. Jensen.

I Slutheatet førte Orla Knudsen lidt foran Bent Jensen, men paa 3. Omgang gik Orla Knudsen ud med Maskinskade, og Bent Jensen første Resten af Løbet overlegent. Hans Vindertid blev 2.51.9. Paa Andenpladsen kom Peder Andersen i 2.53.1. Endnu en Rytter, der er rykket op i Topklassen. Nr. 3 blev Aage Andersen, 2.54.5, Nr. 4 Sv. Aage Sørensen, 2.58.7 og Nr. 5 Irving Irvinger, 3.09.4. Irvingers Maskine gik ikke, som den skulde,

500 ccm Midget-Racer

Et komplet Samlesæt med Chassisramme, Motor, Kobling, Gearkasse, Hjul m. m. og alt til Brug for Bygning af en fin, forhjulstruktet Racer sælges grundet indtrufne Omstændigheder, evt. byttes med Motorkøretøj.

KAI HANSEN, Bregnerødgade 6, København N.



TRIUMPH

FREMTIDENS
GAVE TIL
UNGDOMMEN

Den Ungdom, som i de kommende Aar faar Lejlighed til at køre paa de nye Triumph Motorcykler, kan prise sig lykkelig! Disse ny Modeller er nemlig Indbegrebet af teknisk Snilde og en Sejr for engelsk Industri.

Desværre er vi paa nuværende Tidspunkt ikke fuldt leveringsdygtige paa Grund af Valutarestriktionerne. Men forhaabentlig retter dette Forhold sig — og saa har De noget godt i Vente.

De nyeste Modeller vil blive udstillet paa Stand Nr. 62 paa den britiske Udstilling fra 18. September—5. Oktober.

Generalrepræsentant
BRDR. FRIIS - HANSEN
Vognmagergade 2 København K

Velocette

AUT.
FORHANDLER

AMAGER MOTOR SERVICE

v/ FREDDY JENSEN

ARTILLERIVEJ 57, KØBENHAVN S. Su 6396

Velocette

KVALITETSMÆRKET



Vejle

ALFRED MORTENSEN

NØRREBROGADE 20

TLF. 933



Herning

Herning Auto-Handel

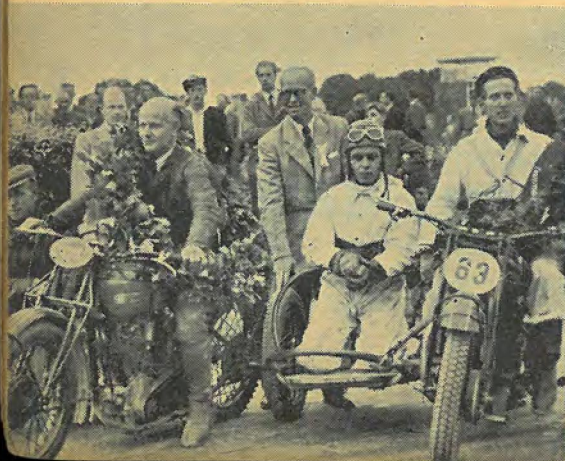
v/ I. C. Kristensen

ØSTERGADE 45

TLF. 947

men han fik dog vist en meget stilren og smuk Kørsel i de Øjeblikke, Maskinen gik rent.

De to Sidevogsmestre: David Axelson til venstre og E. V. Mathiasen.



Special indtil 350 ccm.

Den lille Specialklasse har ikke saa mange Tilhængere, og der startede kun 5 Ryttere, hvorfor Mesterskabet blev afgjort i eet Heat. Dette blev vundet af N. V. Jensen foran Sv. Aage Sørensen. Aage Andersen førte hele Løbet, men da han gik over Maallinien efter 4. Omgang, tog han fejl af Flag-signalet og lukkede for Gassen og fik ikke fuldført Løbet. N. V. Jensen blev Mester, men Aage Andersen blev 4/5 Mester. Ogsaa her havde Irvinger Besværigheder med sin Maskine og kunde ikke byde paa nogen særlig Konkurrence.

Sidevogsmaskiner indtil 600 ccm.

Det københavnske Publikum er ikke forvænt med at se Sidevogsløb, og dette var egentlig det første, det havde Lejlighed til at se efter Krigen, da vi ikke rigtig regner med det lidt, vi har set paa Gentofte og Gladsaxe.

Første Heat blev vundet af E. V. Mathiasen i Tiden 3.24.2, Nr. 2 blev Kristen Amstrup, 3.24.8, foran Svend Knudsen, 3.25.1.

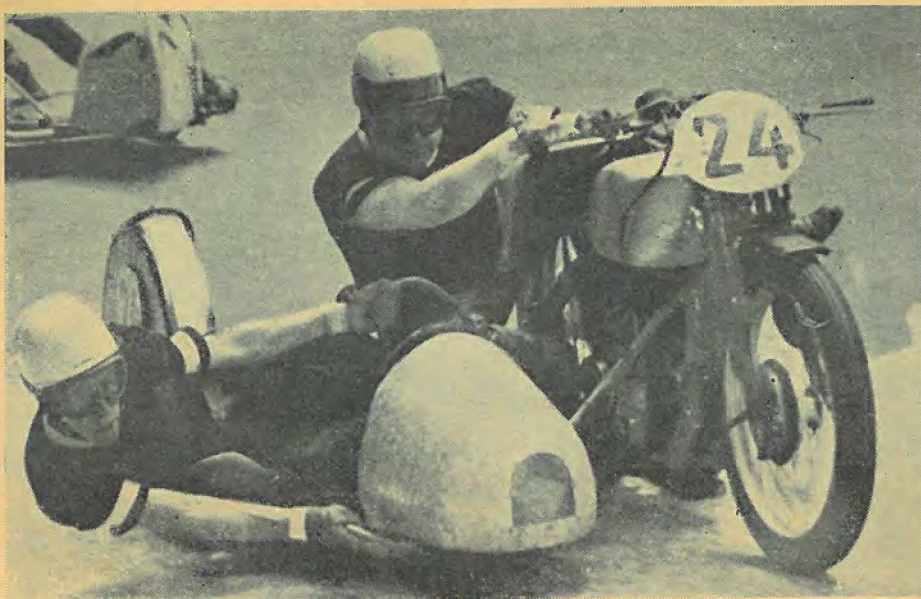
I andet Heat gik Carlo Sejr Jensen af med Sejren i 3.23.3. Paa Andenpladsen kom Johannes Hansen, 3.24.7, og Nr. 3 blev Helmuth Carlsen, 3.31.3.

I Slutheatet placerede E. V. Mathiasen, JAP, sig som Danmarks mester. Hans Tid blev 3.20.1. Nr. 2 blev Carlo Sejr Jensen, Triumph, i 3.21.7, Nr. 3 K. Amstrup Kristensen, Norton, 3.22.3, og Nr. 4 Johs. Hansen, B. M. W., i 3.23.2.

Sidevogne over 600 ccm.

I denne Klasse vandt David Axelson overlegent, men hans JAP er ogsaa fuldstændig overlegen. Han vandt første i Heat i 3.24.2, men selv om han var langt foran sine Konkurrenter,

Blad venligst om til Side 39



Der var for megen Modstand mod de nye Sidevognsregler, og Sidevognsmanden maa stadig være Akrobat. Julius Beer og Partner i Besia.

MOTOR-REVUE *Foto: Mogens v. Haven*

Gardermoen definitivt aflyst.

Gardermoen-Racet, der har været saa mange Rygter om, er nu for Alvor blevet aflyst. Benzinrestriktionerne i Norge umuliggjorde i første Omgang Afholdelsen, men senere viste der sig Muligheder for Dispensation. Nu har man imidlertid senere truffet Beslutning om at følge Myndighedernes Foranstaltninger og aflyse Løbet.

500 ccm Motor i 350 Stel.

Agner Hansen har fra Firmaet Axel Ketner faaet en ny 500 ccm Gold Star Motor 1938 Model. Motoren er paa B. S. A. Fabrikken i England blevet tunet specielt til Banekørsel, men der er dog normalt Stempel i, da Maskinen bl. a. til Danmarksmesterskaberne skal gaa paa almindelig Benzin.

Der har været nogle Vanskeligheder med at indbygge Motoren i Stellet til en 350 ccm Maskine, men alle Problemer er nu blevet løst, og Maskinen,

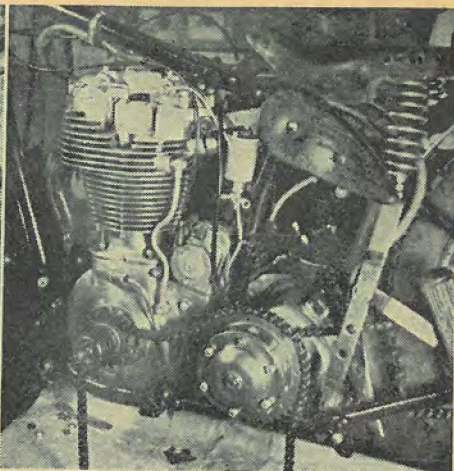
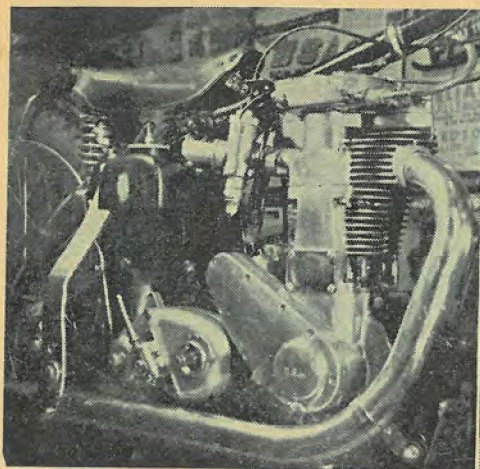
der første Gang skal køre paa Charlottenlund, vil sikkert blive beundret for sit smukke Udseende og gode Køreegenskaber.

Atter Udstilling i Torino.

Efter en Afbrydelse paa 10 Aar vil der atter blive afholdt en Kæmpeudstilling af Automobiler i Torino i Italien. Udstillingen afholdes i Dagene 15.—26. September, og hele den italienske Automobilindustri vil være repræsenteret saasom Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Isotta Fraschini etc. foruden de berømte Væddeløbsvogne Maserati, Cisitalia og Ferrari.

Der vil blive udstillet Personvogne, Lastvogne, Autobusser og Paahængsvogne af saavel normal Konstruktion som Vogne med Special-Karosserier.

Ogsaa nogle af de udenlandske Fabrikker vil være repræsenteret saasom Renault, Studebaker og General Motors.



To Nærbilleder af Gold Star Motorens Indbygning i Agner Hansens Stel.

En særlig Afdeling vil blive reserveret for Tilbehørsindustrien, og der vil her blive vist alt, hvad man i Dag kan tilbyde inden for denne Branche.

Samtidig med Udstillingens Afholdelse vil den anden internationale tekniske Automobilkongres finde Sted.

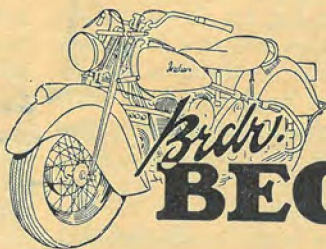
Indregistreringsklar Lilleput-Motorecykle.

Politibetjent Robert Petersen, der allerede har lavet flere heldige Fritidsarbejder, har nu fremstillet en lille Motorcykle med en 125 ccm Motor, Telescopforgaffel, Fodgear o. s. v.,

AUTORISERET *Indian* FORHANDLER

Indian Reservedele . Cylinder-
udslibning . Krumtaplejer rep.
Stempelringe . Kichstartfjedre
Tandhjul . Kædehjul . Lygter
Akkumulatorer . Lyddæmpere
Tankdæksler . Gummihaandtag
Svejsning af Krumtaphuse og
Gearkasser

SPECIALVÆRKSTED
for
INDIAN og RUDGE



Bech
BECH

TAGA 9926

TAGENSVEJ 101

KØBENHAVN N.

alt fremstillet som en tro Kopi af en stor Motorcykle. Hele Konstruktionen er gennemført med Indregistrering for Øje, og Maskinen kan med Lethed bære en voksen Mand. Vi havde forleden Lejlighed til en lille Prøvetur paa Maskinen, og dens Køreegenskaber er ganske fortræffelige. Telescopforgaflen virker upaaklageligt, og den lille Motor giver et glimrende Optræk. Motoren er en Sachs, forsynet med Kickstarter og Fodgear.

Maskinen passer lige til Konstruk-tørens Søn, der snart kan køre den, men den energiske Fader skal nu i Gang med et specielt Sprinter-Stel, der efter alt at dømme snart skal vises paa vore Baner, hvorfor den lille Ma-skine skal sælges til Fordel for Sprin-teren. Det bliver sikkert ikke vanske-ligt at sælge den, da selv en voksen Mand sidder udmærket paa Maskinen.

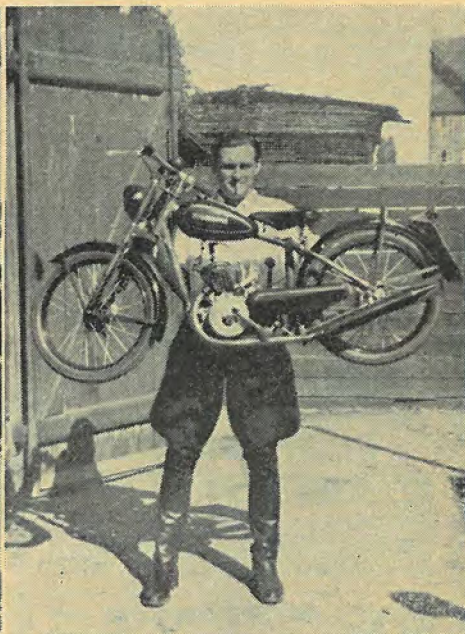
Topventilet Motor paa 48 ccm.

Forleden faldt vi over en italiensk Letvægts-Motorcykle med en topventi-



Den italienske Letvægter med 48 ccm topventilet Motor.

let Motor paa 48 ccm, Telescopforgaf-fel og fjedrende Bagstel. Motoren var af Letmetal og vejede kun smaa 8 kg.



Politibetjent Robert Petersen viser til højre den lille Maskine, der er usædvanlig smukt udført. Til venstre Sønnen John paa Maskinen.

**Specialværksted
for JAMES
A.J.S.
MATCHLESS**

FRED. RASMUSSEN

MIDDELFARTGADE 5-7 · RV. 3838

Norton

HANSEN
HOLBÆK

SPECIALVÆRKSTED
KØRESKOLE
UDLEJNING

SMEDLUNDGADE 10
TLF. 1310



**KØB
SALG
BYTTE**

Ønsker De en 1. Kl.s reel Behandling, da henvend Dem til os — Det betaler sig! Samtidig erindrer vi Dem om vore anerkendte Værksteder for Ducolakering, Motor-, Karosseri-, Plade- samt Sadelmagerarbejde.

Eva 827. Gl. Kongevej 11. Eva 7502.

35 NIMBUS



venter

Kan De tælle til 3, saa kan De ogsaa bestaa Køreproven. Enestående letfattelig Undervisningsmetode (1-2-3-Metoden). Den gør Kørsel og Teori til en Leg. Stort Teorilok. (60 Siddepladser), hvor Problemerne forklares ved Lysbilleder. Ratebetaling. Landets største Udlånsforretning. Tidligere Elever Rabat og Fortrinsret.

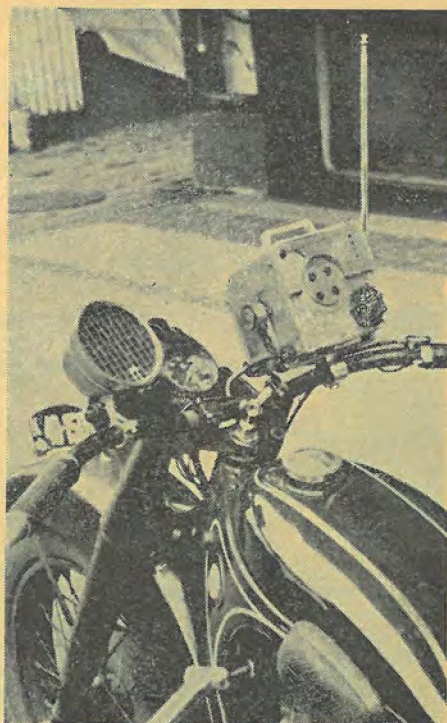
ES

INGERSLEVSGADE 88

Telf. Eva 8890 - 3829

Ventilarrangementet var meget interessant, idet der ikke var egentlige Vippearmer, men snarere en Vægtstang, der var fastgjort i den ene Ende og trykkede paa Ventilstammen omtrent ude i den anden Ende. I Stedet for Løftestænger var der Trækstænger til Vægtstangens bevægelige Ende.

Maskinen havde kun een Kæde, idet Trædepedalerne og Motoren kobledes sammen paa en meget enkel Maade, der gav Friløb for Pedalerne, saa snart Motoren kobledes til. Cyklen bar helt igennem Vidnesbyrd om den italienske Motorindustri's høje Standard.



Vor Fotograf fandt forleden denne B. M. W. forsynet med Radio. Alt kan lade sig gøre.

Foto: Mogens v. Haven.

Husk at forny

Deres Abonnement!



DEN BEDSTE - EN

ARIEL

1 - 2 og 4 Cylindrede
350 - 1000 cm³

RESERVEDELE
TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK
ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67
C 11956 - København K.

MOTORLAGERET

Specialforretning i
**MOTORCYKLEDELE
TILBEHØR-UDSTYR**

Cylinderudslibning

Fabrikation af
**Tandhjul og Krumtaplejer
m. m.**

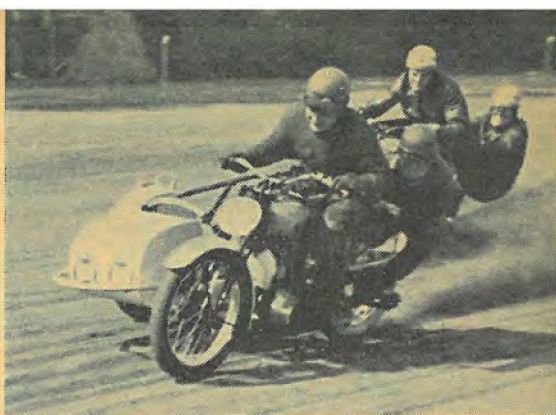
Elektromek. Værksted

VESTER 3846

HALMTORVET 46

vis a vis Købbyen og Fragtmanshallen

KØBENHAVN V



Den brede Bane gav Sidevognskørerne gode Betingelser.

Fortsat fra Side 34

var det tydeligt, at han ikke kørte sin Maskine ud. Nr. 2 blev Helmer Albrechtsen i 3.30.9 foran Johannes Mäkinen, 3.49.7. Chr. Jørgensen kom egentlig over Maallinen som Nr. 3, men han blev diskvalificeret, fordi han havde været inde paa Grønsværen, selv om det saa ud til, at han blev klemmt.

Andet Heat i denne Klasse var en ren Klovneforestilling. Thorkild Sørensen kørte i overlegen Stil og vandt i 3.21.3. Paa de første Omgange var han tæt fulgt af Egon Walther, der er blevet Ejer af Schovs berømmelige Maskine, men han fik Maskinskade og maatte udgaa. Klovneriet leverede Josef Koch og Jens Nielsen. Om der var Maskinskade med i Spillet, kan jeg ikke sige, men de rullede da saa hyggeligt rundt. Man ventede, at de skulde staa af og se sig lidt omkring, inden de kørte videre. Jens Nielsen var næsten gaet i Staa, hvilket havde af-

Sportsautomobilist se her!

Jeg sælger nu min 2 Pers. cremefarvede Ford V 8 Sportscabriolet. Paamonteret 4 nye Dæk og Slinger samt Radio, Varmeparaat, elektrisk Vacuumhorn, Spotleight, Taagelygte, rødt Læderintræk. Ny Kalesche. Kun mod Kontant.

Carl L. Amelung,
Graabynkevej 3, Brønshøj, København



C. Z. Verdens bedste 125 ccm forsynet med Teleskopgaffel, Styrebremse, Fodgear, Speedometer indbygget i Lygte, rigtigt elektrisk Anlæg m. m.



JAWA. Verdens bedste 250 ccm. - Teleskopforgaffel - Fjedrende Bagstel - Fodgear - Automatisk Kobling m. m.

FORHANDLER AF C. Z. OG JAWA:

ERIK ORTH

København Ø.

AUTO- OG MOTORCYKLE FORLYGTER

Nr. 2951 med Kugle-Bundbespænding passende for

NIMBUS indtil 1948
samt Varevogne og jun. Vogne

Nr. 2952 m. Sidebespænding, passende for alle engelske Motorcykler samt

NIMBUS 1948

Begge Typer kan leveres i

Aluminium . . . Kr. 70,-

Forcr. Messing „ 95,-

FAAS HOS FORHANDLERNE

SVEND OLSEN

HALMTORVET 13

København V.

C. 9063

C. 9063

brudt den hyggelige Samtale op ad Langsiden, men Josef Koch stod ikke af og hjalp ham med Maskinen. Den kom dog i Gang igen og satte efter sin Skovturspartner. Tiderne vil vi ikke være bekendt at nævne.

Slutheatet startede med en Kamp mellem David Axelson og Thorkild Sørensen, B. M. W. Axelson førte, men i Opløbssvinget skete det utrolige, at Thorkild Sørensen kom op paa Siden af den nordiske Mester, der ikke sparede sin Maskine. Det var dog for me-

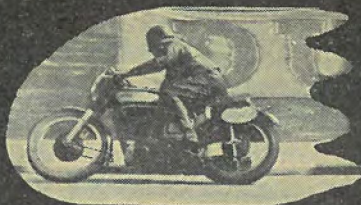
get for B. M. W.en, og Thorkild Sørensen maatte udgaa med Maskinskaade. Axelson vandt i 3.14.7 foran Helmer Albrechtsen, B. M. W., 3.29.9, og som Nr. 3 kom Johs. Makinen, Nimbus, i 3.30.8.

Det var ret ejendommeligt at se, at de fleste af Danmarks mestrene hører til de ældre Aargange. Bent Jensen, N. V. Jensen, David Axelson, Sv. Aage Sørensen og Agner Hansen har alle mange Aars Erfaring — men det er maaske netop det, der gør det.

Den uovertrufne

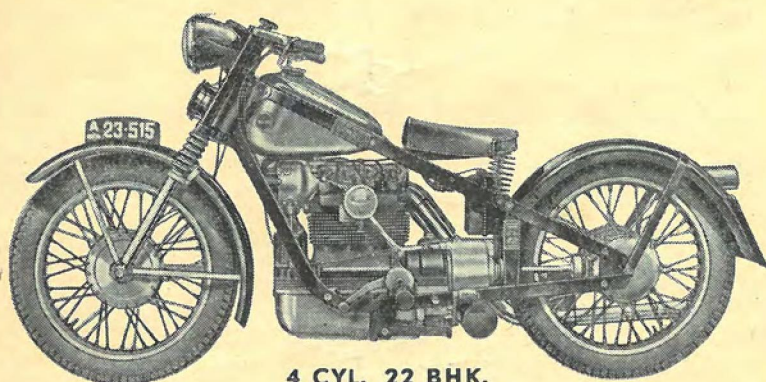
Norton

Vinder af over 20 T.T. Løb



NIMBUS

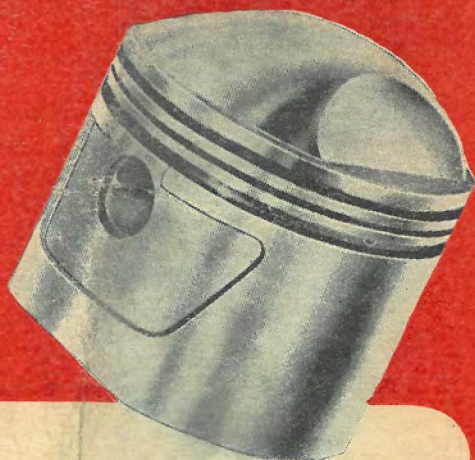
1948



4 CYL. 22 BHK.

*Danmarks
Motorcykle*

A/S FISKER & NIELSEN — KØBENHAVN F.



Enhver Motor har

BRUG FOR OLIE

men der er noget galt hvis Motoren

FORBRUGER OLIE

I Reglen er det Stemplerne der er slidt utætte, hvorved baade Trækkraften og Økonomien bliver daarlig. Det betaler sig at hovedreparere Motoren straks og forsyne den med **BLUE SEALED PISTONS** — Stemplet med den lange Levetid.

BLUE *sealed* PISTONS

A/S DANSK METAL- OG AUTOINDUSTRI
ODENSE