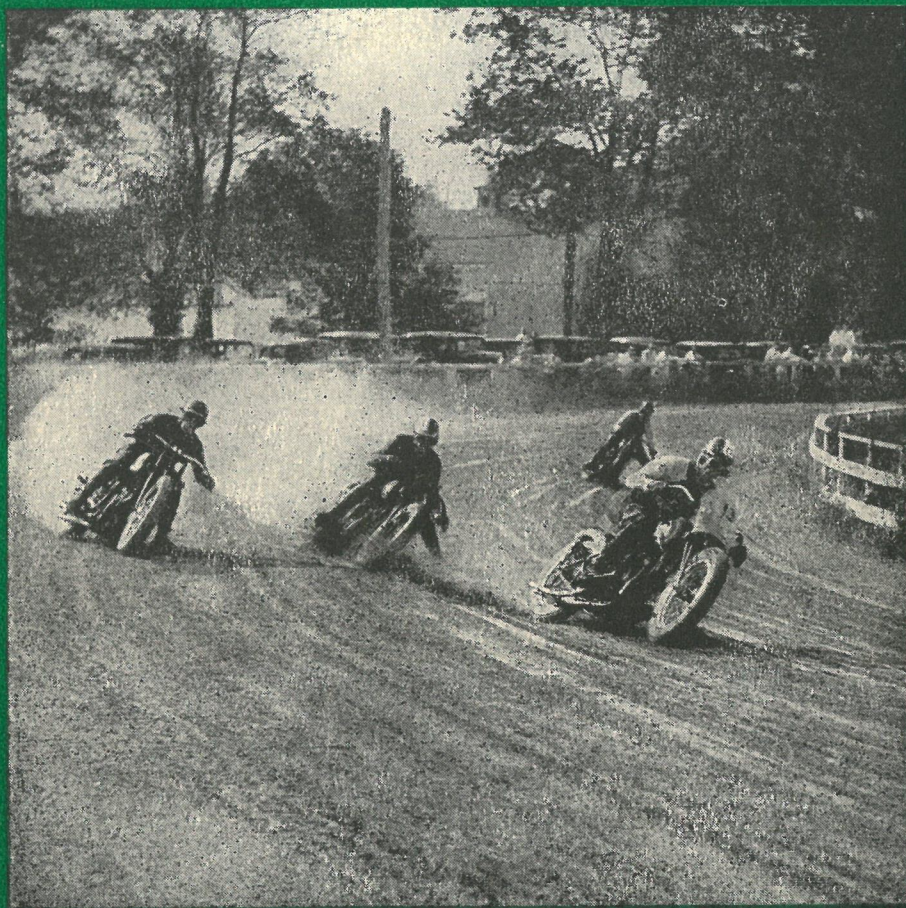


# MOTOR <sup>og</sup> Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



SEPTEMBER

1946

1. AARG.



**DET DANSKE  
PETROLEUMS AKTIESELSKAB**

# MOTOR OG SPORT

Medlemsblad for

DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION • FYENS MOTOR UNION • SJÆLLANDS MOTOR UNION  
LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION

1946

1. September

1. Aarg.

## Klubber tilsluttede

### DANMARKS MOTOR UNION

Aabenraa og Sønderborg Amters  
Motorklub  
Aarhus Motor Sport  
Als Motor Sport  
Bogense Motor Klub  
Brønderslev Motor Sport  
B. S. A. Klubben  
Dansk Motor Klub  
Dansk Motor Sport  
Djurslands Motor Sport  
Esbjerg Motor Sport  
Frederiksberg M K  
Frederiksberg Amts M K  
Fyens Motor Sport  
Fyens Stifts M K  
Glostrup og Omegns M K  
Haderslev Motor Sport  
Harley Davidson Kl.  
Herning Motor Sport  
Hjørring Motor Sport  
Horsens Automobil og M K  
Horsens Nimbus Klub  
Kolding Motor Klub  
Københavns Automobil og M C K  
Køge Sports Motor Klub  
Lyngby og Omegns Motor K  
Midtsjællands Sports M K  
Motorkl. „København og Omegn“  
Nimbus Klubben (Aalborg)  
Nimbus Klubben (Kbhvn.)  
Nordjyllands Motor Sport  
Nordre Birks M K  
Næstved og Omegns M K  
Randers Motor Sport  
Roskilde og Omegns M K  
Rudge Motor Klub  
„Scratch“  
Silkeborg Motor Sport  
„Star“  
Sundby Motor Klub  
Svendborg Motor Klub  
S M K „København“  
S M K „Lolland“  
S M K „Odin“  
M C K „Svendborg“  
Søborg og Omegns M K  
Vejle Auto- og Motorsport  
Viborg og Omegns Motorklub

## INDHOLD:

Amerikansk Race mellem »Indian« og »Harley-Davidson« . . . . .	Forsiden
Den Gang Politiet var væk af M. H. Damkier . . . . .	Side 3
Rallye Monte Carlo af Erling Friis	« 5
Landevejsløb paa engelske Flyve- pladser . . . . .	« 8
Den nye Jawa . . . . .	« 10
En Autohypokonder af Benny Dickson . . . . .	« 12
En Nimbuslaas . . . . .	« 13
Engelsk-Dansk Automobilordbog	« 13
Takt og Tone i Trafikken . . . . .	« 14
Nye Motorer fra J. A. P. . . . .	« 16
Det skarpe Hjørne . . . . .	« 18
Wembley Stadion . . . . .	« 20
Løbskalender . . . . .	« 22
De nye Indian og H. D. . . . .	« 23
Vore Motorløb siden sidst . . . . .	« 26
Klubstof . . . . .	« 27
En Short Story . . . . .	« 31

Redaktion og Ekspedition:

Reventlowsgade 26 . København V.  
Tlf. Eva 3827

Forretningsfører: Holger Nielsen

Ansvarshavende Redaktør: Mogens H. Damkier

# LUCAS

SALG OG SERVICE

# LUCAS

Autoelektrisk Tilbehør  
og Reservedele



## LUCAS

### SERVICE STATION

Salgsafd.: C. 4195-6819 Serviceafd.: C. 9279

.....DEN GANG

# Politiet

VAR VÆK — —

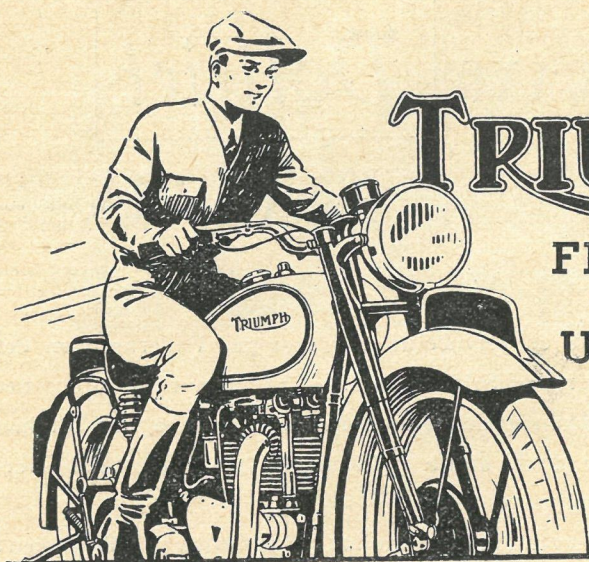
Det var en forbandet Tid, da vort Politi ikke saas paa Gaderne, men det var samtidig en Tid, der lærte os Selvdisciplin. — Var der endelig en, der mente, at han uden videre kunde tilsidesætte Færdselsreglerne, saa fik han omgaaende en Irettesættelse af de andre Trafikanter, man taalte ikke Overtrædelser.

Men hvordan er det i Dag, hvor Politiet igen kan holde Orden paa Trafikken? DET ER IKKE GODT, OG DET BLIVER IKKE BEDRE, FØR VI TAGER METODEN FRA DEN POLITILØSE TID OP IGEN.

Man ser, eller rettere hører, alt for ofte Motorcykler, der kører med næsten fri Udblæsning. Hvorfor? Jo, bare Maskinen knalder godt, saa smelter alle Pigehejter, og alle Mennesker siger: »Det var vel nok en smart Fyr«. — Det tror den enfoldige Sjæl, men det er hans Skyld, at Folk siger, at Motorcyklerne larmer. Det er heller ikke sjældent at se en Bil eller Motorcykle fare gennem en By — fuldt Opræk med efterfølgende kraftig Opbremsning, ud og ind mellem andre Trafikanter, alle Chancer bliver taget, og saa skal det nok vise sig, at han har god Tid, naar han naar sit Bestemmelsessted, men han har sat andres Liv og Lemmer paa Spil.

Naar jeg hører en Motorcykle, der larmer, tænker jeg uvilkaarligt paa, at der maa være Mangler ved Maskinen, der skal overdøves, og naar jeg ser nogen køre frækt, saa tænker jeg, at det er en, der vil vise sig paa den Maa-de, fordi han ikke er i Stand til at køre *godt*. Vi vil ikke taale den Slags i Trafikken, men Politiet kan ikke være alle Vegne, og der kan ogsaa være Tilfælde, hvor der ikke direkte finder Lovovertrædelser Sted, men saa maa vi andre træde til, vi maa standse dem og forklare dem, at de skader hele Motorfolkets Interesser.

H. M. DAMKIER



# TRIUMPH

FREMTIDENS  
GAVE TIL  
UNGDOMMEN

Den Ungdom, som i de kommende Aar faar Løjlighed til at køre paa de ny Triumph Motorcykler, kan prise sig lykkelig! Disse ny Modeller er nemlig Indbegrebet af teknisk Snilde og en Sejr for engelsk Industri. Som de vigtigste tekniske Detailler kan man nævne den overlegent arbejdende 2 cyl. Motor og den efter Teleskopprincippet fuldstændig nykonstruerede Forgaffel.

Selv om den engelske Fabrik fremstiller en meget stor Produktion, er vi desværre paa nuværende Tidspunkt ikke fuldt leveringsdygtige paa Grund af Valutarestriktionerne. Men forhaabentlig retter dette Forhold sig — og saa har De noget godt i Vente . . .

*Generalrepræsentant*  
**BRDR. FRIIS - HANSEN**

Vognmagergade 2, København K.

# RALLYE MONTE CARLO

AF  
ERLING FRIIS



Rallye Monte Carlo er et Stjerneløb fra alle Europas yderste Spidser, Steder, vilde Bjergegne, Hovedsteder o. s. v. og til Endepunktet Monte Carlo. Det hele køres i Januar Maaned for at gøre det lidt mere vanskeligt, og deltager man i det forfængelige Haab at se sig selv som Sejherre — og „alle Tidens største Kører“, vælger man som Startsted et af de vildeste Punkter paa Europa-kortet. Saa bliver det hele af sig selv lidt besværligere og Oplevelserne multipliceres med ca. 10.

Det vanskeligste er Athen — den er saa vanskelig, at man kun kommer igennem hvert femte, sjette Aar. Vognene er smaa Tanks, og man fører hele private Partisankrige mod diverse Balkanbænder og rigtige menneskeædende Ulve. Naar man ind imellem faar Tid til at køre Vognen, maa man nærmest først anlægge Vejen, og da det som før antydet foregaar i Januar Maaned, maa man regne med Muligheden for Sne. I saa Fald løses Spørgsmaalet af sig selv, og man vender tilbage til sin Hjemstavn engang i Juni—Juli efter en forhaabentlig behagelig Overvintring under en eller anden lille lumsk Lavine, man traf paa Vejen.

Se, den Rute har jeg aldrig kørt selv, men jeg har hørt en Masse om den og kan tale med en vis Viden, da jeg kørte den næstvanskeligste: Tallinn.

I 1932 var jeg sammen med en Ven startet fra København; set fra et Vinderstandpunkt var det temmelig naivt, da vi allerede med det Startsted var blottet for enhver Vinderchance — det var alt for let og gav derfor ingen Points at tale om. Da jeg derfor skulde køre igen i 1933, blev vi enige om at denne Gang skulde det være Løgn, vi valgte derfor det næstvanskeligste, Tallinn, i det forfængelige Haab at Athen vilde sne inde. (Det gjorde den ogsaa).

Jeg skal gaa let hen over de Besværligheder og Genvordigheder, man gennemgaar, inden man overhovedet kommer af Sted, men jeg vil dvæle lidt ved Opturen til Tallinn og udtrykke min dybeste Forbavselse over, at Hitler overhovedet naaede saa langt i sin Vinteroffensiv, men nordpaa naaede han jo ganske vist hellerikke saa meget længere.

Gennem Tyskland gik det som en Leg — og saa naar man Memdrücke. Midt paa den vil jeg tro Vejr- og Frostguden har fast Bopæl, for der

faldt Temperaturen til ca. 20° Celsius. Paa Broen gik Grænsen, og man følte sig hensat til en af sides Mongolstat i det indre Sibirien, da smaa bitte Mænd i vældige Pelse og nogle enorme gammeldags Maskinkanoner à la dem der ligner en Trillebør, for rundt og raabte op i noget mærkeligt Kaudervælsk. Derefter fortsatte man i den mærkeligste Blanding: Tyskland, Litauen, Tyskland, Polen, Danzig, Polen, Tyskland, Polen, Letland med stadig Temperaturfald, til man naaede Riga og — 33° C.

Men jeg er allerede gaaet for stærkt frem, thi jeg har jo helt glemt Vejen, og det er dog det væsentligste. Der er nemlig ingen — i al Fald ikke paa den Aarstid — eller ogsaa er det lykkedes os at køre til Tallinn udelukkende paa Pløjjord, godt frossen Pløjjord, adrænet paa hver Side med to ca. 3 m dybe Grøfter. Det hele pudret godt til med Sne saa man ikke kan se Grøften, og naar man saa med ca. 15 km i Timen er røget i Grøften, er der maaske ca. 75 km til det nærmeste Hus, hvor man forresten ikke kan laane en Hest, men maa nøjes med en dvask Trækokse. Men tro nu ikke det er noget særligt, — for at det hele ikke skal synes for let, er der med visse Mellemrum anbragt smaa Snedriver paa ca. 4 km, som man maa ud og grave sig igennem. Alt imedens man graver, tænker man opmuntret paa, at man om et Døgn paa Tilbageturen skal holde 40 km i Timen, og hvert Minut man kommer forsent indbringer 1 Strappoint. Har man bare eet, kan man godt køre hjem igen, da man saa er uden Chance.

Naa, men nu er vi endelig naaet frem til Riga (stadig paa Opturen): man faar Vognen til Effer-syn og faar den gladelige Overraskelse — man har anet det længe, men ikke turdet tro det var muligt — at man har smadret sit Bundkar noget saa grundigt, og i Tilgift har man fuldstændig pulveriseret Akkumulatoren. Det er saa uendelig let at forstaa. For hvis det ved ca. 18 Gange i Døgnet at køre i Grøften ikke er lykkedes, saa har man ca. 99,99% Chancer for, at det nok skal ske paa Vejen, hvor man pludselig glider ned i 1/2 m dybe Hjulspor, der er frosset til en granitlignende Substans.

I Riga faar man elskværdigt at vide, at der kun eksisterer een 12 Volts Akkumulator i Byen. Den kan man faa til den latterlig ringe Pris af ca. 400 danske Kr. Man køber den, da man gerne vil have Fornøjelse af overhovedet at starte, selv om man er begyndt at tvivle paa, om noget saadant overhovedet lader sig gøre. Et Bundkar har man Gud hjælpe mig selv haft med, og man forsætter med 11 km i Timen mod Maalet. Man har efterhaaaden glemt, at Maalet i Virkeligheden er Monte Carlo, og at man først skal op og vende. Tallinn er i den Grad gledet ind i Bevistheden

som det primære, at man betragter sig som en uimodstaaelig Sejrherr i et af overdaadige Naturkræfter arrangeret Forhindringsløb, og at selve Monte Carlo Løbet der nu først skal begyndes bliver andrerangs og ret ligegyldigt.

Naa, vi skal videre til Tallinn. Paa Vejen kører vi ind i en Tropra — vi ødelægger den, og den ødelægger ca. 11 Lygter og et Køljalousie og for at det ikke skal være Løgn, forsøger tre vilde Estere at tage Revanche for Valdemar Sejr og slaa os fire ihjel. Det undgaas med Nød og næppe, og i total Mørke raver Vognen videre og naar Kl. 12 om Natten Tallinn.

Monte Carlo Løbets egentlige Start skal foregaa Kl. 4 om Morgenen, og forinden skal Vognen eftertes, Besætningen have Mad og Søvn, og en Række Formaliteter ordnes, saa det er der jo rigelig Tid til. Man styrker sig da til Start ved at fordele ca. 2 Timer til Mad, Drikke og Søvn, faa sin reparerede og fornyede Vogn slæbt i Gang, og med dundrende og drønende Motor for fuld Udblæsning tager man Opstilling paa Byens Torv omgivet af en tusindtallig Forsamling. Man føler sig da (hvis man overhovedet er normal) som den midterste Nitte i Verdens Centrum. Rundt Pladsen er tændt vældige Baal — Temperaturen — 36° C. — det varmer altsammen — og der er altid den Chance, at en af Vognene skal futte af. En af dem gør det faktisk ogsaa. Ha, saa er den ude af Løbet, og vi er kun 28 igen. Endelig er Kl. 4,55, Startskuddet lyder og N 113 drøner fremad gennem et smalt Pas i Menneske-myldret og sætter Kursen mod Riga. Om det er Samværet med de andre Vogne eller Bevistheden om, at der er 10 Vogne foran en, der har kørt Vejen godt til. — Faktum er, vi ligger helt oppe paa 80—90 km, hvor vi før højest naaede 20. En af Vognene foran, kørt af en ældre engelsk Dame, ryger i Grøften. Ti — tyve Estere haler den lille Babycar op af Grøften og forlanger beskedent 200 Kr. for den Oplevelse. Da Damen i et noget uovervejete Nik tilkendegiver, at de kan ryge og rejse, brækker de med stor Elegance og uden synligt Besvær alle hendes Lygter af Vognen, og lægger dem høfligt op i Bagsmækken. Saa er hun ude af Løbet, og hun hulker højt og staar som et tragisk Bevis paa, hvad Uovervejethed kan føre til i Monte Carlo Løbet. Stakkels Mrs. Vaughan er Samtaleemnet under vort korte Ophold i Riga.

I Riga kan Lord de Clifford ikke starte. Han kører en 1923 8½ l. Bentley ombygget med en Gardner Diehel Motor. Den ligner en af de store S Maskiner, der kører paa Kystbanen. Ydermere er den forsynet med kæmpemæssige Griptyres, der sprøjter Sne i tykke Straaler paa de bagvedkørende Vognes Vindspejl, saa det er umuligt at se ud. Vi gøtter os over hans Vanskeligheder, men hjælper ham i Gang til Slut. Alle tre Mand havde fat i Haandsvinget paa een Gang.

Vi starter igen fra Riga — Kurs Königsberg. Paa Vejen har vi en lille privat Hævn over en litauisk Bager fra Opturen, idet vi forsyner os med Kommenskringler til et højt Aars Forbrug, som

vi dog venligst smider i Grams i Landsbyer vi kommer forbi.

I Königsberg faar vi nærmere Forbindelse med vor Team Kammerat, den franske Hotchkiss, der vandt i Fjor, og derfor bærer det eftertragtede Nr. 1. Vi lægger sneige Planer om at borteliminere vor værste Konkurrent, Englønderen Donald Healey, ved at lokke ham paa Afveje i Polen. Varselle, i den franske Hotchkiss, skal køre forest, — vi haaber Healeys Observatør „sover“ og ukritisk følger Varselle, og paa et givet Tidspunkt slukker Varselle Lygterne, smutter ind paa en Tværvej og naar tilbage til Ruten med Warschau — som jeg imidlertid er fortsat af, og fra Warschau følges vi to „Hotchkiss'er saa til Monte Carlo. Planen lykkes delvis, Healy bliver virkelig lokket paa Afveje sammen med en hel Ruse af Biler, der søvngt følger i Kølvanet. Imidlertid opdager han Fejltagelsen og ved en fantastisk og vanvittig Kørsel, kommer han tilbage, naar op paa Siden af os, men midt i et Sving kører han med 130 km ind i en Drive — forsvinder i en Sky af Sne og ender i et crash i et polsk Bondehus. Exit D. M. Healey. Midt paa den polsk-tyske Grænse har Nemesis Bud efter os. Vi har lige faaet stemplet Pas og Papirer og sætter i Gang, men Sneen har skjult en 4 m dyb Grøft, og da vi kommer os af Overraskelsen, befinder vi os paa Bunden af samme til stor Moro for 2 300 tyske og polske Soldater. Men det var endnu i de gode gamle Dage og tyske og polske Soldater trak i Fællesskab med Motoren den 2½ Tons tunge Vogn op igen. Resultat: Spildt 2 Timer og en ødelagt Kobling. Koblingen reparerer vi som en Mis. — Bravo Herman Sørensen — og Tiden kører vi ind igen og naar Warschawa, pointsfri endnu.

Allerede i Forstaden mødes vi af Politi paa Motorcykler, som med hvinende Sirener farer afsted i Forvejen, og leder en til den polske Automobilklub, hvor man faar stemplet sine Papirer.

Det viser sig, at der er arrangeret en større Banket, hvor de forskellige Vognhold efterhaanden som de træder ind i Salen, bliver hilst med deres respektive Nationalmelodier. Skønne polske Damer er Værtinder ved de forskellige Borde, hvor alle Drikkevarer i rigt Maal er repræsenteret, — man noterer sig dog, at de polske Køere kun faar Sodavand, om det nu er en Tilfældighed eller ikke.

Hver Vogn faar ogsaa overrakt en overdaadig Kurv med alle mulige Lækkerier af polsk Oprindelse. Jeg maa bemærke, at de der ikke har kørt Tid ind, selvfølgelig gaar Glip af alle disse rare Ting.

Vi starter igen fra Warschawa — Kurs Berlin — og paa den Strækning faar vi saa afgørende Uheld, at det betyder Slut for vort Vedkommende i dette Løb. I Løbet af ganske kort Tid punkterede vi en Masse Gange, og da vi efterhaanden aner Uraad og eftersporer Aarsagerne, opdager vi, at Fælgene paa de tre Hjul er flækket paa langs og ustandselig flænger Slangen i Stykker.

Efter en kort Raadslagning bliver vi enige om at sætte alt paa et Brædt. Haabe Hjul og Dæk holder og køre til Berlin saa hurtigt som overhovedet muligt, for at faa Hjulene svejset — eller evt faa fløjet Reservehjul fra nærmeste Hotchkiss Depot i Bruxelles. Men i Küstrin gaar det galt, i et Vejsving hvor vi skal i et „S“ til højre, braser vi ligeud, klipper en Telefonpæl, farer igennem et Rækværk og er paa Vej til at styrte ud i en ca. 30 m dyb Voldgrav. To af Jernstiverne fra Rækværket er imidlertid kommet i Klemme mellem Karosseriet og Kufferten, og de holder Vognen, medens vi temmelig betuttede kryber ud af Vinduet, angste for at den mindste Rystelse skal faa Vognen til at styrte ned.

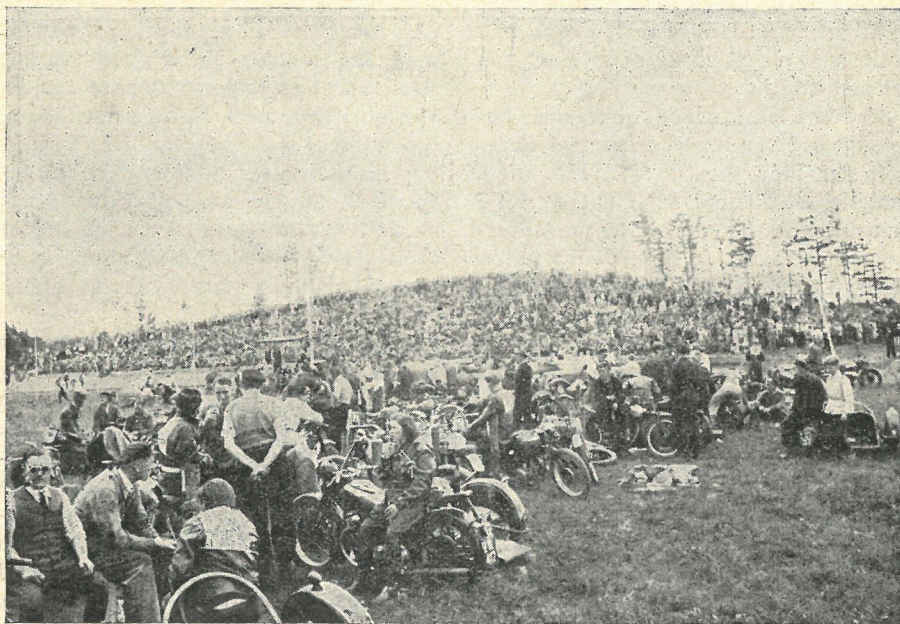
Vi faar os et Par stive Cognac'er og diskuterer, om det var Herman der tog Fejl og oversaa Skiltet, eller om vi punkterede paa to Ringe paa engang Naa, det blev ikke opklaret, men da jeg fem Minutter efter gik tilbage for at hente Hjælp, kiggede jeg efter Skiltet. Det var væk, men i Tykningen ved Vejsiden — saa skjult som muligt —

holdt en Bil, der omgaaende forsvandt. Det saa mistænkeligt ud, men det kan jo have været rent tilfældigt, og vi var selvfølgelig opsat paa at give vort Uheld alle mulige mystiske Formeninger. Men mærkeligt var det nu alligevel. En halv Time efter havde vi Vognen paa ret Køl igen, og saa humpede vi mod Berlin. Men det var os umuligt at fortsætte indenfor den fastsatte Frist, og køre videre med Straipoint vilde vi ikke. Varselles „Hotchhiss“ vandt for anden Gang i Træk, og Aaret efter sejrede Hotchhiss for tredje Gang, denne Gang med en Vogn fra Athen.

— — —

Er De en ung Mand, der synes Livet er trist og uden Oplevelser, og higer De efter den store Spænding — eller hvis De er Fader til den nys omtalte unge Mand — saa forskaan ham for et trælsomt Liv i Fremmedlegionens Rækker med efterfølgende Oplevelser i Bøger, men lad ham deltage engang i ovennævnte Turistløb, og det bitreste Resultat De kan høste, er en lignende Artikel som denne.

\* \* \*



Ryttergaarden paa Mossø Motorbane ved Hem Odde.

# Landevejsløb paa engelske Flyvepladser

## Hvad med en dansk TT.-Bane?

De engelske Motorblade bringer Løbsreferater fra Landevejsløb, der er kørt paa forskellige R. A. F. Flyvepladser.

Det sidste er kørt paa »North Weald«, og af Artiklerne fremgaar det, at det for Størstepartens Vedkommende er Start- og Rullebanerne, der tjener som Vejmateriel. Start og Opløb foregaar paa en Strækning, der er 150 eng. Fod bred og Vejbanen skal være usædvanlig jævn — Startbanerne paa en Flyveplads er langtfra altid som et Stuegulv.

Man kan ikke sige, der er Sensationer i Referatet, men der er til Gengæld Ting, der mellem Linierne kan fortælle lidt om, hvordan det ser ud for Motorsporten i England i Dag. — Saaledes var Whitworth (Velocette) noget betænkelig ved sit ikke helt nye Bagdæk, som han desuden skulde bruge til et senere Løb. Derfor var han besluttet paa at skaane det saa meget som muligt.

Standardmaskinerne prægede Løbet, og det var meget uensartet Materiel, der blev sat op mod hinanden. Saaledes startede i eet Heat en KTT Velocette (Standardmaskine med overligg. Knastaksel) en Ariel Red Hunter, nogle Triumph Twin, en International Norton og en Maskine monteret med J. A. P. Motor af grass-track-Type. I næste Heat af samme Løb kom en to-cylindret, sideventileret Matchless. Kan det ikke kaldes et noget uensartet Hold?

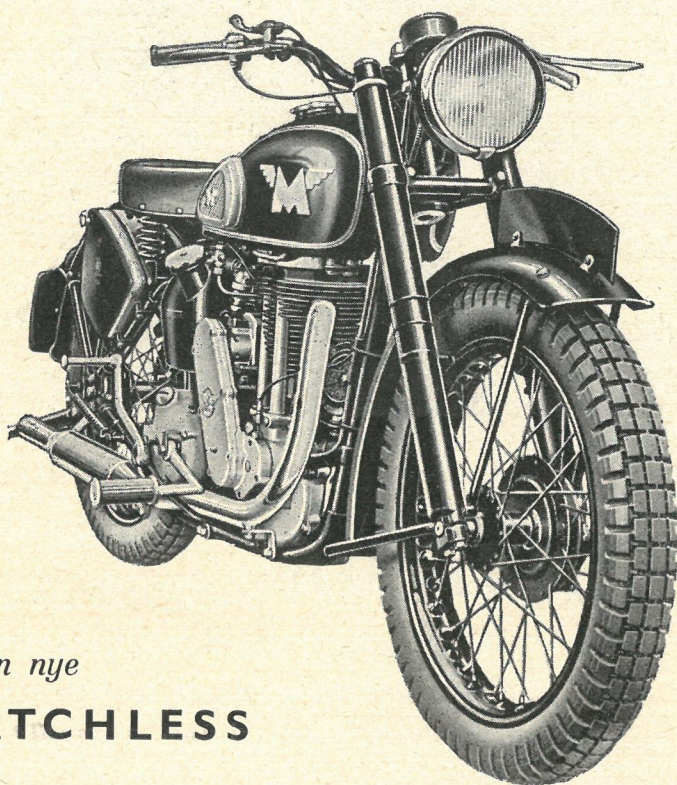
Dagens bedste Tid svarede til en Gennemsnitshastighed paa 90,05 km/Tm. med bedste Omgang paa 94,48 km/Tm. Ikke nogen stor Hastighed, men dette skyldes i første Række, at der ikke fandtes tilstrækkeligt lange, lige Stykker.

Spørgsmaalet, om et lignende Arrangement kan udføres her i Landet, melder sig naturligvis hos alle, der sukker efter et dansk T. T. eller Landevejsløb.

Hvis man med det samme ser bort fra de Flyvepladser, som det danske Militær og den civile Luftart anvender, hvad man sikkert roligt kan gøre, er der forskellige Værnemageranlæg tilbage. Det skal indrømmes, at vi kun kender Flyvepladsen i Vojens, hvor nogle af Rullebanerne for Tiden bruges til Landevej, men de er til Gengæld ganske ubrugelige til Motorløb, med mindre de undergaar en kostbar Udbedring. Dertil kommer, at det ikke er helt ligegyldigt, hvor en Motorbane ligger.

Tankerne forlader Flyvepladserne og slaar ned paa forskellige Landevejstrækninger, som med smaa Midler kan forandres til et dansk »Saxtorp«, men saa melder Myndighederne sig straks: Det er forbudt at køre Landevejsløb i Danmark. Men er det ikke et Spørgsmaal at tage op nu, hvor Bramsnæs sukker efter udenlandsk Valuta? Tænk, hvad der kom af Udlændinge til det svenske Grand Prix, og der er ingen fornuftig Grund til at mene, at der vil komme færre til et dansk Løb.

Er der da nogen Grund til at slaar sig til taals med, at »det maa vi ikke, og saa kan det ikke nytte noget«. Men lad os først finde den rigtige »Bane« og lad os forelægge den for Myndighederne, for det er en Sag, der maa have Interesse ogsaa udenfor Motorsportsfolkernes Kreds. Altsaa, hvem finder den rigtige Vejstrækning? Send os Deres Forslag med en lille Skitse, og lad os saa se, hvad der kan ske.



*Den nye*  
**MATCHLESS**

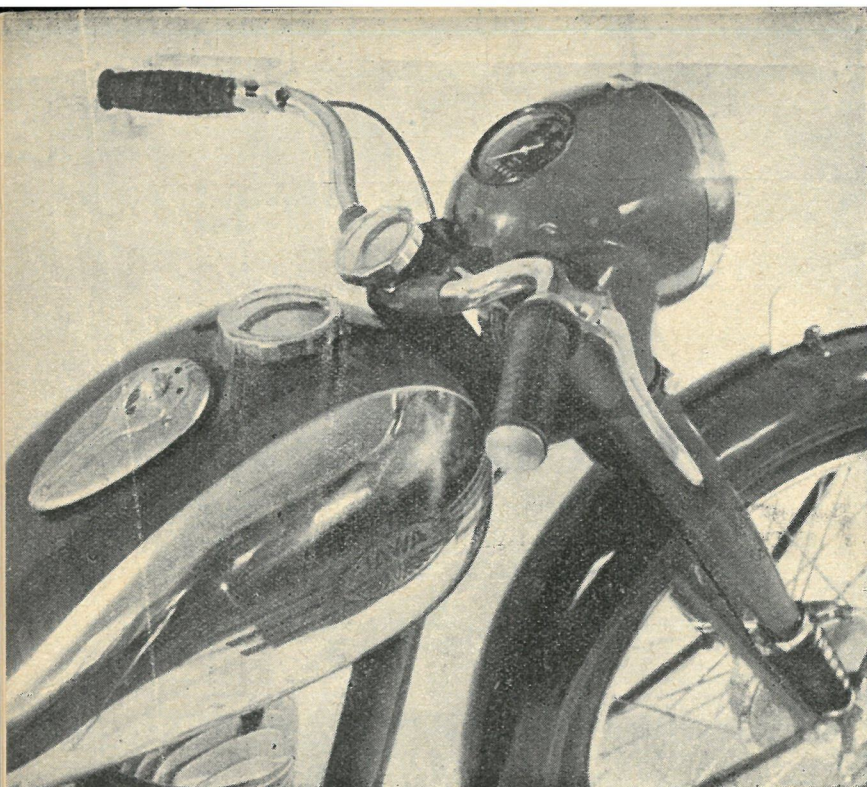
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**FRED. RASMUSSEN**

TLF. 545

ODENSE

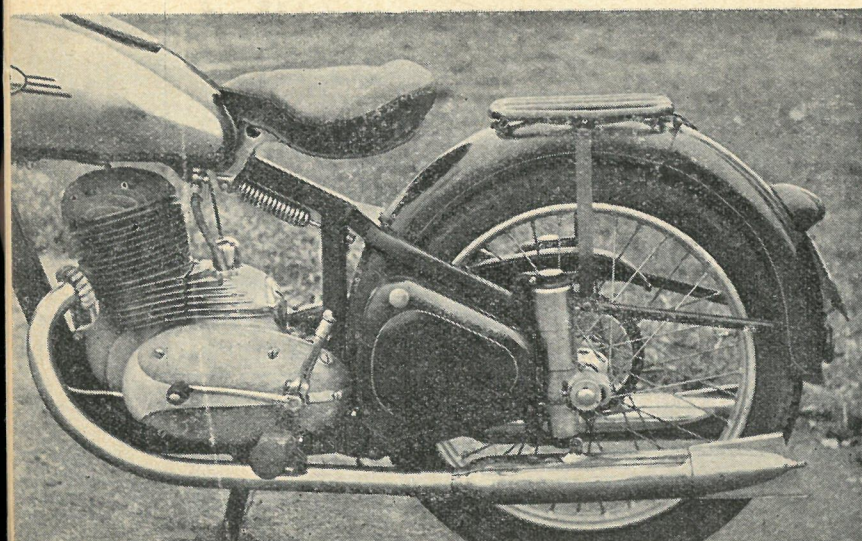
TLF. 545



Telescop Forgaflen  
med den indbyggede  
Lygte.  
Gearregistrering  
paa Tanken.

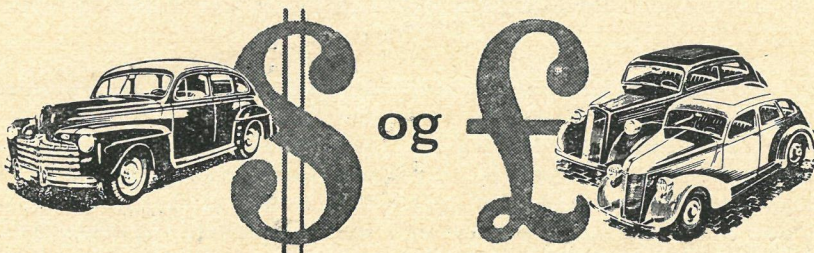
## Den nye **JAWA**

Vi bringer her nogle Billeder af den nye Java, som vi omtalte i sidste Nummer. Den skarpsindige Læser vil se, at det er en To-takts-Motor og ikke, som vi skrev, en topventilet Motor.



Det fjedrende Bag-  
stel og den  
særprægede Sattel-  
ophængning.

# Importen af PERSONVOGNE er afhængig af



Saa at sige daglig faar vore Forhandlere overalt i Landet Fore-spørgsler om Mulighederne for Leveringen af Ford Personvogne. Det vil derfor være paa sin Plads kort at gøre Rede for, hvorledes Situationen er.

Hvad de amerikanske Ford V-8 Personvogne angaar, stilles der for Tiden ikke Valuta til Raadighed for en Import her til Landet, og før dette Forhold ændres, kan Publikum desværre ikke faa Adgang til at købe disse Vogne.

Med England er der derimod truffet Aftale om Levering af et betydeligt Antal Ford „Anglia“ og Ford „Prefect“ Personvogne, men paa Grund af den uhyre Efterspørgsel i hele Verden er der ikke kommet saa mange hertil som ventet.

Det er imidlertid vort Haab, at det ikke vil vare længe, før de engelske Vogne kommer til Danmark i større Antal – og at der før eller senere maa findes en Udvej for en Import fra U. S. A.

Publikum vil sikkert forstaa, at vi intet større Ønske har end at kunne tilfredsstille ethvert Behov.



FORD MOTOR COMPANY A/S KØBENHAVN SV

# EN AUTOHYPOKONDER

AF BENNY DICKSON

Jeg sætter stor Pris paa Jensen. Som Menneske og Lystfisker er han storartet, men som Bilist har jeg ikke meget tilovers for ham, ja, der kommer næsten noget hadefuldt op i mig, naar jeg tænker paa Jensen i Forbindelse med hans Ford.

Lad mig sige det straks: Jensens Ford er ganske fortræffelig, det er en V8, og den fejler aldrig noget. Men Jensen lider af Hypokondri paa Fordens Vegne. Der er altid noget galt, mener Jensen. Kører man ud ad Strandvejen en Sommeraften og nyder Solnedgangen ved en fredfyldt Pibe Tobak, medens man sender venlige og humane Tanker ud i Verdensrummet, saa sætter Jensen pludselig Bremserne i, saa ens Hoved ryger over i Vindspejlet, som en Cricketkugle, der gaar i Gærde. De humane Tanker bliver til udtalte Ord og højlydte Forbandelser. Man søger forgæves efter en Aarsag til denne bratte Manøvre, men finder først Forklaringen, naar Jensen med et træt Smil mumler noget om, at han syntes, Bremspedalen føltes saa slap før, og at han lige vilde prøve ... det kunde dog være ... o. s. v. Det er ret vanskeligt at optage en menneskekærlig Tankerække, hvor man blev afbrudt, samtidig med at en Bule, saa stor som et Æg, vokser frem paa ens Pande. Ligeledes kan det være vanskeligt at føle sig velvilligt indstillet overfor en smuk Solnedgang, naar man samtidig har samtlige Universets Planeter dansende for sine Øjne. Jensen finder det kun naturligt.

Sidder man og fører en fornuftig Samtale med Jensen om et ophøjet og

alvorligt Emne, og Jensen altsaa sidder ved Rattet, saa kan Vognen pludselig give sig til at slingre paa den mest aandssvage og fjollede Maade. Man vender et fjoget, spørgende Ansigt mod Jensen, og han siger noget om, at Styretøjet har været lidt mærkeligt i den sidste Tid, saa han vilde lige prøve, om det fungerede endnu, hvorefter han genoptager Samtalen, men for mig er det vanskeligt at finde Traaden i et alvorligt Emne, efter saadan en Klovnforestilling. — Jensen synes, det er naturligt.

Paa en fuldstændig øde og forladt Vej giver Jensen sig til at tude i Hornet før at prøve det. Naar Lygterne er tændt, standser han hver anden Kilometer for at staa af og se, om Baglygten brænder.

Forleden Aften skulde vi køre op til et Sted, hvor vi plejer at fange Krebs paa denne Aarstid. Jeg kom over til Jensen ved den aftalte Tid og fandt ham liggende inde under Forden omgivet af og indviklet i forskellige Ledninger. Han forsikrede mig, at han straks var færdig, det var bare Ledningerne til Stoplygten, der skulde fornyes. »Var der noget i Vejen med dem?« spurgte jeg sagtmodigt. Nej, men det var vist lige ved, og det var bedre at forebygge end at helbrede. Efter behørig Afprøvning af den nye Installation og halvanden Times Forsinkelse kom vi af Sted. Et Stykke ude ad Vejen begyndte Jensen af mumle noget om, at bare han ikke var kommet til at ødelægge noget ved Bremsen. Jeg vidste, hvad der vilde komme, saa jeg stemte Arme og Ben imod. Hvin og

Larm fra Opbremsningen fulgte da ogsaa umiddelbart, og jeg gratulerede mig selv for min Forudseenhed, da et titanisk Puf væltede mig bagover. Den Vogn, der kørte bagved Jensen bremsede ikke saa godt som For den, der for en Gangs Skyld kom paa Værksted med et acceptabelt Havari.

Sidst jeg talte med Jensen, ymtede han noget om, at han vilde have en Flyvemaskine. Det forsoner mig i nogen Grad med de Bunkers, der stadig pryder vore Parkeringspladser — for Jensen og en Flyvemaskine, det er en Sag, der falder ind under det civile Luftforsvar.

\* \* \*

### **En Nimbuslaas**

Motorforhandler C. V. Hansen har faaet Eneforhandling af en speciel Nimbuslaas. Denne er monteret paa Maskinen under Fodhvileren og skæmmer ikke Motorcyklen paa nogen Maade.

Laasen er i Forbindelse med Stativet, saaledes at man sætter Maskinen paa Stativ, drejer Nøglen om og putter den i Lommen. Dersom nogen prøver at trække af Sted med Maskinen, vil han opdage, at det er umuligt at faa den ned af Stativet. Dette vil hindre, at man trækker Maskinen ind i en Port og skræller den, eller kortslutter Tændingsledningerne. Den der har denne Laas paa sin Nimbus, har sin Nimbus i Fred.

Prisen er Kr. 32,00 eller 35,00 paa monteret. Andre Nimbusforhandlere kan ogsaa velsigne deres Kunder med denne nyttige Opfindelse, idet de kan faa den ved Henvendelse til C. V. Hansen.

### **Engelsk-Dansk**

#### **Automobilordbog**

Magnus Maul har paa Povl Branners Forlag udsendt en engelsk-dansk Automobilordbog med en fuldstændig Ordfortegnelse over alle de tekniske Udtryk, man finder indenfor Motorbranchen.

For alle, der følger med i de engelske og amerikanske Motortidsskrifter, er det en uundværlig Hjælp, for selv om man er perfekt i engelsk, kan der godt være mange Fagudtryk, som man ikke alene ikke kender, men som ogsaa kan give en helt anden Mening, naar man gætter sig frem til den danske Oversættelse.

Der er jo ogsaa den berømmelige Historie om Motorforhandleren, der skrev til en engelsk Fabrik efter to Plejlstænger og et Dusin Ventilfjedre, og kort efter modtog 6 Cykelklokker og et Brev om, at Sadlerne fulgte snarest.

Bogen har et fikst Format, og den vil sikkert følges med de engelske Tidsskrifter, naar disse næste Gang spredes over Landet.

*Angaaende*

**Filmsoptagelser og**

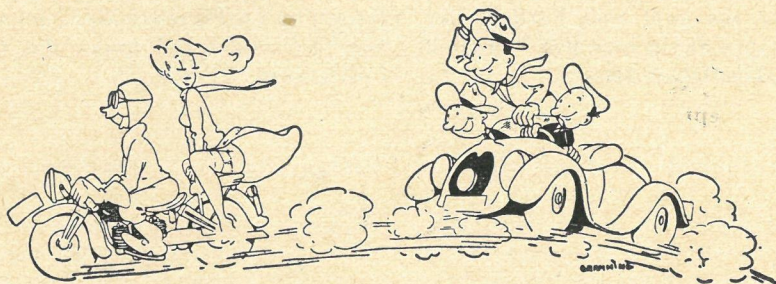
**Fremvisning**

*saa er det*

**Bardorf-Film**

**Telf. Rødovre 812**

# TAKT OG TONE i Trafikken



*Motorcyklens Trækraft kan være ganske betydelig — —*

Sidste Gang »Ophelia« skulde have Benzin paa, overrakte Tankpasseren mig en nydelig lille Bog, »Takt og Tone i Trafikken«. Der holdt en Vogn foran os, saa jeg fordrev Tiden med at blade i min Nyerhvervelse.

Den er skrevet af Den Gyldenblonde og Peter Plys med Tegninger af Bramming. Den er ikke alene morsom, den er ogsaa smuk i sit Udstyr, en Bog, Essomanden skal have Ros for, og de to Forfattere har hermed gjort hvad de kunde, for at gøre samtlige Motorsagkyndige graahaarede i en ung Alder.

Saaledes mener de, at Kvinder kører bedre end Mænd, for hvem har nogensinde set en Mand pudre sig, vinke til en Veninde og styre Bil samtidig? Bogen vrimler med gode Raad til alle Bilister.

Man skal ikke altid lade sig overhale, men hvis der er en stor Buick, kan det være Færdselspolitiet, der vil give En en Overhaling, og saa kan man lige saa godt sætte Farten ned med det samme. I det hele taget skal man aldrig køre hurtigere, end Speedometret kan vise.

Ifølge Bogen består Esso af »et Destillat, sammensat af raffinerede kemiske Stoffer, der lader sig ophidse ved den mindste Paavirkning, og som navnlig i Kraft af den særdeles voldsomme Iblanding af Skat, til Stadighed befinder sig paa Højdepunktet af Irritation, saaledes at den naar som helst kan bringes til at eksplodere og i sin Hidsighed trækker Bilen med sig«. Forfatteren mener, at man skal udvise særlig Forsigtighed, naar man kører med 70 km inde i Byen, naar man kører fra en Sidevej ud paa en Hovedvej uden at ane det, naar hendes Forlovede sidder paa Bagsædet, naar man møder en Jeep, naar det er ens Kone, der kører Vognen, samt mange andre Steder.

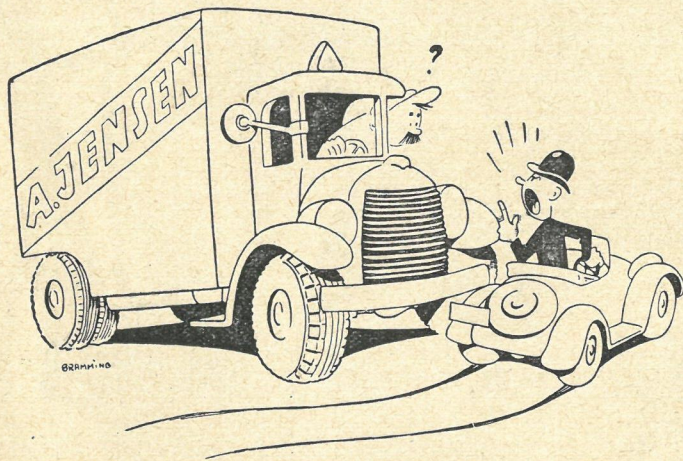
I det hele taget vrimler det med nye Ting at lære. Vi bringer her et Par af Illustrationerne, der absolut heller ikke virker nedstemmende paa Humøret.

Da jeg var færdig med at læse min Bog og saa op, holdt den samme Vogn stadig foran. Beslutsomt steg jeg ud for at spørge Idiotten, om han havde købt hele Tanken, men min nye Lær-

dom lagde sig hindrende i Vejen, hvorfor jeg nøjedes med at banke ham let paa Skulderen og sende ham mit mest elskværdige Smil, hvorefter han saa op fra sit Eksemplar, som

han havde fordybet sig i, bukkede sig og kørte.

Den nye Takt og Tone er holbergsk i sin Lærdom — og den skal nok virke. —



*Denne Gang slap De med Skrækken, Hr. Jensen!*

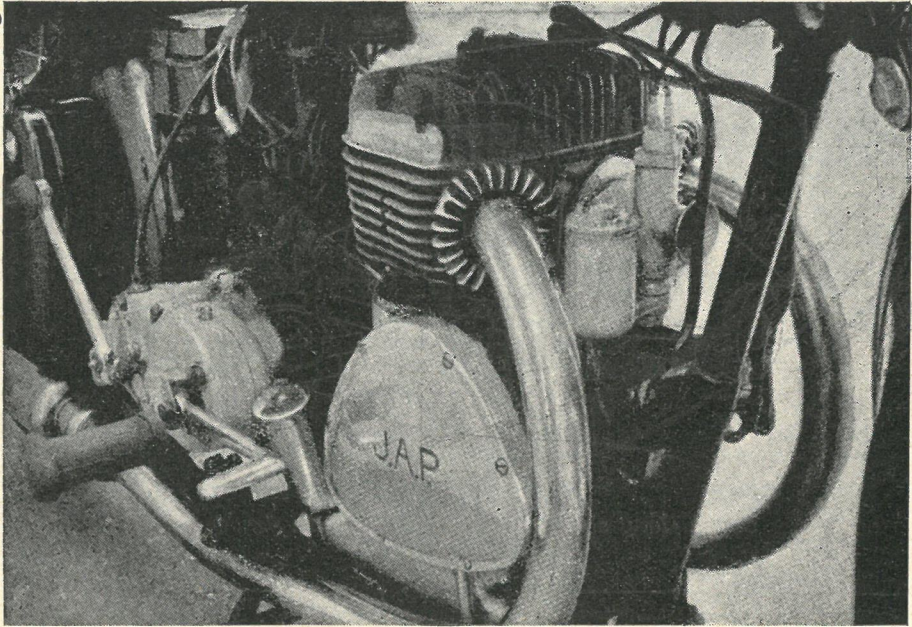
Autoriseret **NIMBUS-FORHANDLER**  
for  
*Stor-København*

**KØRESKOLE**

**ACAP**

**BLEGDAMSVEJ 32 - NORA 9596 - NORA 7172**

# Nye Motorer



Den nye sideventilede J.A.P.-Twin

J. A. Prestwich udsender som første Nummer i sin Efterkrigsproduktion en to-cylindret, sideventilet Motor i Standardklassen.

Selv om den topventilede Motor vinder stadig større Marked, saa har den sideventilede Motor dog mange og trofaste Forkæmpere, fordi den har en rolig Gang og et jævnt Træk, og fordi den er meget enkel at vedligeholde.

Denne nye JAP-Motor har disse Fordele, foruden at den giver en Fart af 115 km/Tm. Den vejer 33 kg og udvikler 22 Bhk ved 5000 Om./Min., og Cylindervolumen er 494 ccm med Kompressionsforholdet 6:1.

Cylindrene sidder ved Siden af hinanden i samme Blok og med et

fælles Aluminiumstopstykke, der fastholdes af ti Bolte. I dette Topstykke findes to trekantede Kompressionsrum, der dækker Ventilerne og gaar ind over Cylindrene. Ogsaa Toppakningen er af Aluminium.

Ventilerne indstilles let ved en Indstillingsskrue, som man uden Besvær kan komme til blot ved at fjerne et Dæksel paa selve Cylinderblokken.

Stemplerne er af Aluminium og har to Kompressionsringe og en Oliering. Plejlstængerne udfører, foruden deres sædvanlige Mission, ogsaa Smøringen af Motoren, idet den nederste Halvdel af Lejet ved Krumtappen ender i en hul Tap, der dyppes ned i Sumpen, hver Gang Stemplet gaar ned. Herved presses Olien op gennem

# fra J. A. P.

Tappen, smører Lejet, presses videre op gennem den gennemborede Plejlstang og smører Lejerne ved Stempelpinden.

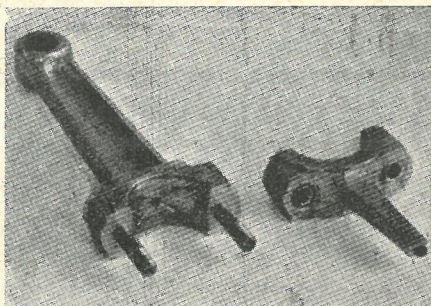
Dette Smøringssystem overflødigger Olietank og Pumpe samt Olierør, hvilket ikke alene giver Maskinen en ringere Vægt, men ogsaa gør Fremstillingsomkostningerne mindre.

Motoren er fuldt afbalanceret, idet Krumtap, Kontravægte og Svinghjul er i eet Stykke med Svinghjulet i Midten mellem de to Plejlstænger. Knastakserne drives af en Kæde fra Krumtapakslen.

Tændingen er Lucas Batteritænding og Karburatoren af Amalfabrikatet. Denne er anbragt mellem de to Udblæsningsrør, der begge er forsynet med en Krans af Køleplader inde ved Cylinderblokken.

Denne Motor vil blive anbragt i et helt nyt Motorcyklemærke, som vi endnu ikke har hørt noget om.

To nye JAP-Sprinter motorer har fundet Vej her til Landet, og de skal



Det lette Plejlstangsleje med Oliedyperen.

begge tage Kampen op i de nordiske Mesterskaber i henholdsvis Orla Knudsens og Aage Jacobsens Maskiner. Yderligere 10 af disse Motorer ventes til Landet, men det er begrænset, hvad vi kan oplyse om dem.

Stempler og Plejlstænger skal være gjort lettere, og Ventilmekanismen er en ny Konstruktion, der næsten ikke yder Modstand ved Aabningen. Karburatoren er ny og minder meget om en TT-Karburator — hvis det ikke er det. Krumtaphuset er gjort mere robust og modstandsdygtigt. Kompressionsforholdet er 14:1.

Vi haaber at kunne komme med lidt fyldigere Oplysninger paa et senere Tidspunkt.

## Husk Motorløbene

paa Gjentofte Stadion

den 8. og 22. September, Kl. 16



## »OPHELIA« udtaler sig

Rent undtagelsesvis vil vi bringe et Interview i DET SKARPE HJØRNE. Det er Redaktionens Vogn »Ophelia«, vi vil stille en Række Spørgsmaal.

— Sig mig Ophelia hvordan er det at være Bil i Dag?

— Jeg havde nær sagt menneskeligt. Fordi du bruger en højre og en venstre Sko, maa du ikke tro, det er en udsøgt Fornøjelse for mig at køre rundt med fire forskellige Størrelser Dæk, og ellers er vi rationeret, skal betale Skat og mangler baade det ene og det andet, som de har i Sverige.

— Hvordan er Vejene for Tiden?

— Jeg gaar ud fra, at du mener dit Spørgsmaal, set med mine Øjne. Skal jeg være ærlig, saa synes jeg, at de er blevet gode mange Steder, hvad Hovedvejene angaar, men der er Steder, hvor der ikke er gjort det fjerneste, og Bivejene er uden Undtagelse rædselsfulde.

— Den daarligste Vej?

— Ja, der er jo »den ufuldendte« ved Gilleleje, som du skrev om i sidste Nummer, men den er simpelt hen ikke lavet færdig, Guderne maa vide hvorfor, men Vejen fra Humlum til Nørre Nisum bærer Prisen. For udenforstaaende lyder det som en ligegyldig Bivej, men det er i Virkeligheden Lemvigs vigtigste Forbindelse med Omverdenen. Nu er det maaske revnende ligegyldigt, om Lemvig har nogen som helst Forbindelse med det

øvrige Land, men du maa jo have haft et Ærinde i Byen, siden du vovede vores fire umage Dæk ud paa den Op-gave.

— Ja, jeg husker det godt. Der var en Mand paa en Nimbus foran, og han slingrede, som om han var døddrukken i allersværeste Grad. Da jeg selv kom ud i »Maanelandskabet« sendte jeg ham en Undskyldning i mine stille Tanker. Det var dér, jeg maalte et Hul paa en halv Meters Diameter og 45 cm dybt.

— Dem var der tusind af, og de saa ud til at være fredet i Klasse A.

— Hvad mener du om Rationeringen?

— Den har jeg fuldstændig opgivet at have nogen Mening om. Men gennemgaar jeg den lige i Tankerne, saa maa jeg hver Gang undres over, at en Motorbaad faar udleveret 400 l til Lystsejlad og en Repræsentant faar 80 l om Maaneden til Erhverv. Det er den Ration, vi to har, og om jeg ikke tager meget Fejl, saa har vi brugt 75 om Ugen i den sidste Tid.

— Ja, efter at du har staaet stille i 2½ Maaned, og da vi saa skulde køre, sad alle fire Hjul fast.

— Det er det, jeg ikke forstaar. Vi er skiftevis klodset op et Par Maaneder og skiftevis kører et Par Uger, og hver Gang, jeg har været klodset op, skal jeg have Reserve dele fornyet, der koster mere i Valuta, end den Sjat Benzin vilde koste, der kunde holde mig i Gang, saa der ikke blev ødelagt noget.

— Jeg har ikke Raad til at gaa paa den sorte Børs, Ophelia.

— Hvad er sort Børs? Er det de 34 Øres Overpris paa hver Liter Benzin?

— Ophelia dog, det er jo Skat.

— Hvad gaar den til?

— Til Gader og Veje.

— Hvorfor faar Frederiksborgvej ikke noget af den?

— Spørg mig ikke. Der er mange, der ikke faar noget.

— Kan du huske, hvor vi i sin Tid grinede af Spritmonopolet i Sverige?

— Hvad har det med Sagen at gøre, Ophelia?

— Vi har en meget mere latterlig Foranstaltning her i Landet.

— Og det er?

— Motorcyklerne maa ikke køre paa Strandvejen. Altsaa fordi en Mand ikke kan skaffe andet, eller ikke har Raad til andet end en Motorcykle, saa skal der formenes ham Adgang til Landets smukkeste Vej. Og har en Motorcyklist et Ærinde paa den Stræk-

ning, saa maa han køre en stor Omvej, trods Rationering. Er det Demokrati?

— Demokrati er et fortærsket Ord.

— Er det Bilisterne, der har noget imod, at der kører Motorcykler paa Strandvejen? Eller hvem er det?

— Bilisterne er det ikke, Ophelia, jeg tænker, det er »Sydfyns Husmoderforening« eller Stiftsdamerne paa Vallø, hvad ved jeg.

Vi forlader Ophelia, hun er en klog Pige, men hun spørger for meget, og om Ting, som normale Mennesker ikke kan svare paa.

\* \* \*

## Mere Esso-Nyt

Der er atter en lille Hilsen fra Esso-manden. Nu er det Vejskiltene og de internationale Færdselstegn, udført som Overføringsbillede til at sætte paa Vindspejlet, som D.D.P.A. giver Bilisterne. Det er en lille fiks Ting at se paa, og den kan paa ingen Maade genere Udsynet, da »Kødet« udenom Figurene er gennemsigtigt.

D.D.P.A. oplyser, at den sættes paa gratis paa alle Esso-Stationer, og at det er praktisk for nybakte Bilister, at have Tavlerne og Forklaringen til dem, saa de straks kan se, hvad de betyder, naar de møder dem paa Landevejen.

Ærligt talt, saa synes jeg, det minder lidt om Fodboldspilleren, der skulde have Bogen »Alt om Fodbold« med paa Banen. Jeg anbringer det Eksemplar, jeg har faaet, i den anden Side af Vindspejlet, hvor det paa den Maade kan afværge dumme Spørgsmaal fra evt. dumme Passagerer.

Jeg vil derimod sige, at det er en tip-top Idé, dersom Esso lader Skiltene paasætte alle udenlandske Vogne, for selv om Tegnene er de samme her og i Udlandet, saa har hvert Land dog sit Særpræg paa Tavlernes Omraade.

## Blaa Tøj er altid pænt



Morian paa Gentofte Stadion. Paa sin gamle Maskine, der nu tilhører Orla Knudsen, kører Morian en Æresrunde, men kan selvfølgelig ikke lade være med at spurte. Her er han i en Broad-Side i blaa Tøj og almindelige Sko.

---

**Husk Motorløbene 8. - 22. Sept.**

---

# WEMBLEY

---

## Stadion

---

Vi bringer her et Par Billeder fra Wembley Stadion, der er en Motorbane, som udmærket kan bruges som Forbillede for en ny Dansk Motorbane, hvad Tilskuerforhold angaar.

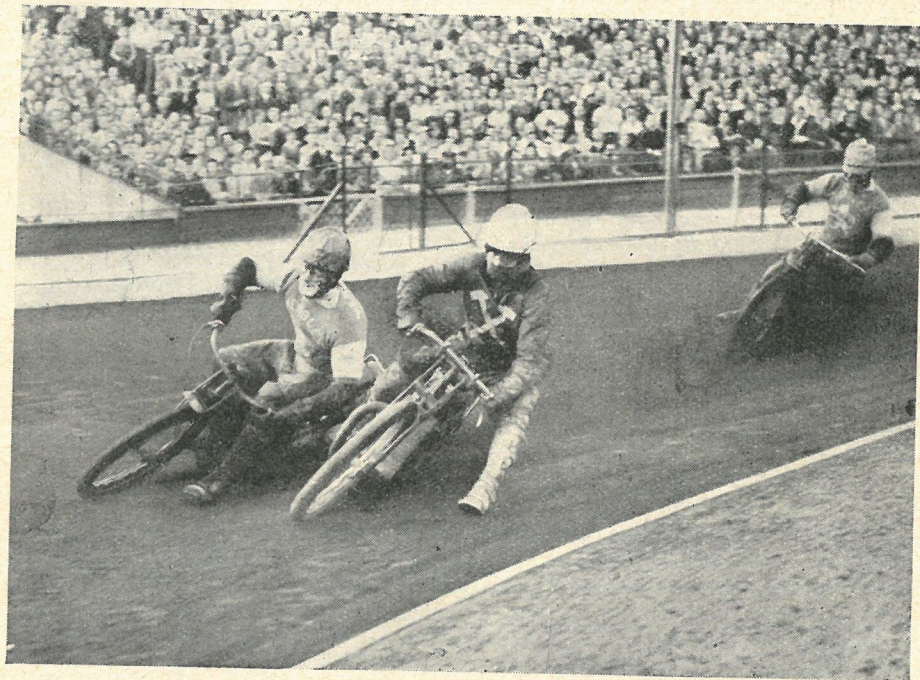
Der er Plads til 85000 Tilskuere, og der er i Reglen fuldt Hus. De 80000 af dette anselige Antal har Siddeplads, og en stor Del sidder under Tag.

Banen er 345 m lang og meget bred, og dog starter der kun fire Ryttere i hvert Heat. Starten foregaar

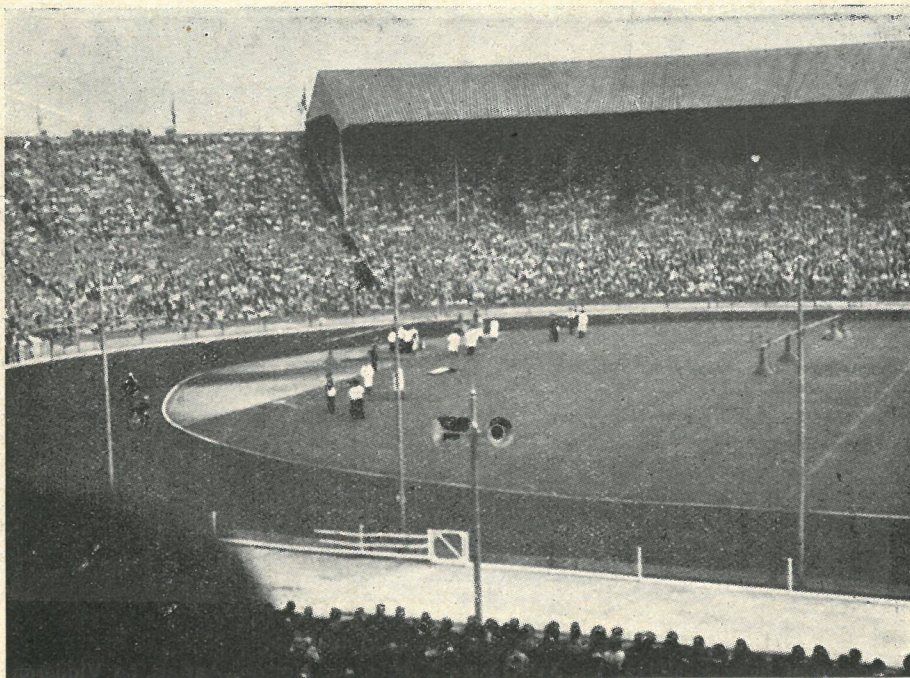
paa samme Maade som ved Hestevædeløb, idet Rytterne holder bag et Gærde, der pludselig svipper til Vejrs, saa Banen er fri.

Gennemsnitsfarten ligger omkring 40 miles i Timen, med en Banerekord paa 42,95.

De 22 Starter løber af Stabelen paa godt 2 Timer, saa der er ingen døde Punkter. Selve Løbene skal vi senere komme tilbage til.



Spændende Match paa Wembley



Tilskuerpladser paa Wembley Stadion

\* \* \*

Vi haaber snart at Valutaforholdene kan tillade  
os at præsentere for Dem de nye Modeller af

Generalrepræsentant for Danmark:

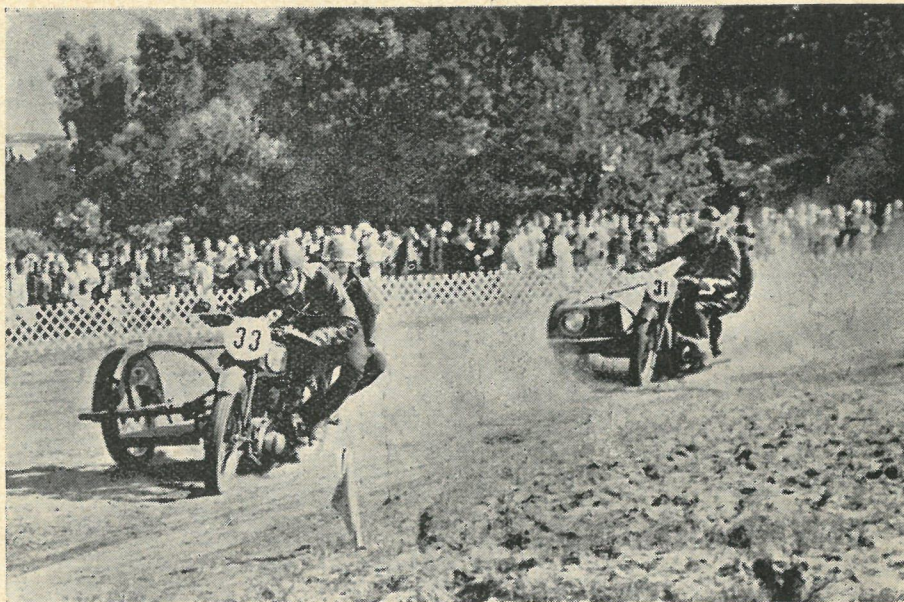
**ERIK ORTH**

Lyngbyvej 36

København Ø.

Central 12.375

  
*Indian*



Motorløbet paa Mossø Motorbane.

Vinderen af Sidevognsløbet, Nr. 33 Kresten Kristensen, Norton, Aarhus, og Vinderen af Sidevogns Handicappet, Svend Jensen, København, B. M. W.

## LØBSKALENDER

indtil 1. Oktober

- |          |                       |           |
|----------|-----------------------|-----------|
| Sept. 1. | Fyens Motor Sport ..  | Langesø   |
|          | Nimbus Kl., Aalborg   | Bakkeløb  |
| 8.       | S M U m. fl. ....     | Gentofte  |
|          | S M K »Odin« .....    | Fangel    |
|          | Brønderslev M K....   | Bakkeløb  |
|          | Randers Motor Sport   | Trial     |
| 15.      | Esbjerg M S .....     | Baneløb   |
|          | S M K Svendborg ..    | Baneløb   |
|          | Silkeborg M S .....   | Bakkeløb  |
| 22.      | Aarhus Motor Sport .. | Femmøller |
|          | S M U m. fl. ....     | Gentofte  |
|          | Fyens Motor Sport ..  | Langesø   |
|          | Hjørring M S .....    | Bakkeløb  |
| 29.      | S M K »Odin« .....    | Fangel    |
|          | Nordjyllands M S ...  | Bakkeløb  |
|          | Dansk Motor Sport .   | Avedøre   |
|          | Vejle Auto- og Motor- |           |
|          | Sport .....           | Terrænløb |

Magnus Maul

## Engelsk-Dansk Automobilordbog

Den autotekniske Udvikling har bragt et Væld af nye Udtryk, der er ukendte for de fleste herhjemme, men som forekommer i alle Tidsskrifter o. lign. for Motorfolk. Find de nye Udtryk i denne Ordbog.

Faas hos alle Boghandlere.

Kr. 7,85

**B R A N N E R**

# Den nye Indian og Harley Davidson

Hver Dag ser man paa Gaderne gamle Indian og Harley Davidson Motorcykler, der kører rundt som et Minde om en Tid, da Valutarestriktioner var et ukendt Problem. Hvor mange Menneskealdre er det siden?

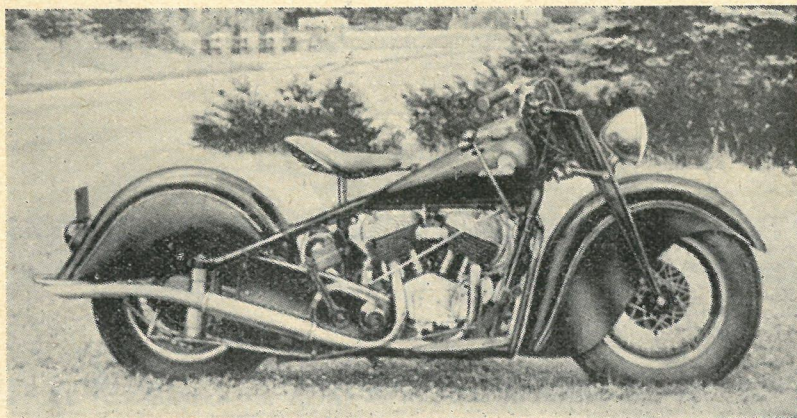
Der er imidlertid Haab om, at vi snart skal se nogle nye amerikanske Maskiner herhjemme, og det lader til at blive Indian, der kommer først.

Naar man ser nærmere paa disse amerikanske 1946-Modeller, vil man lægge Mærke til, at de gode Amerikanere er usædvanlig konservative paa Motorcyklernes Omraade. Der er stadig Fodkobling og Haandgear, og Maskinerne ligner i det Ydre sig selv, som vi kender dem fra tidligere Tid. Men selvfølgelig er der Forandringer, og det er i alt Fald Motorcykler, der kan faa Tænderne til at løbe i Vand.

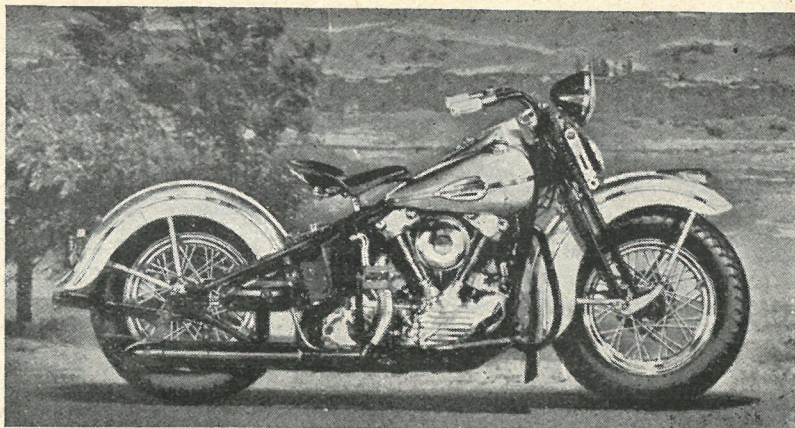
I Amerika er Handel og Industri gaaet meget over til at bruge Motorcykler til Transport, idet en Motorcykles Lasteevne for det første er

større, end de fleste regner med og for det andet er Benzinforbruget mindre pr. Kilometer, end for en Lastvogns Vedkommende. Dertil kommer, at man lettere udnytter hele Lasteevnen paa en Motorcykle end paa en Last- eller Varevogn, der ofte maa køre med halvtomt Lad. Dette vil selvfølgelig ikke sige, at man i Amerika kører Grus og Mursten paa Motorcykler, men til Pakketransport og lignende har Harley- og Indianfabrikkerne fremstillet specielle Sidevogne. Til Harley Davidson findes ogsaa en speciel »service car«, der er en kombineret Side- og Paahængsvogn. I Stedet for det almindelige Baghjul sidder der en Bagaksel med to Hjul, over hvilken der er bygget et Karosseri. Paa denne Maade kommer selv Motorcyklens Stel til at ligge lige for Vareladet. Denne Model kan yderligere kobles bag paa en Bil som en Paahængsvogn.

Ogsaa Indian har fremstillet en spe-



Den nye Indian Chief.



Den topventilede Harley Davidson.

ciel Varesidevogn, der kan tage en meget stor Nyttelast og som samtidig opfylder de Krav, man kan stille baade til Økonomi og Sikkerhed. Det vil uden Tvivl kunne betale sig for Myn-dighederne at stille noget Valuta til Raadighed til Indkøb af disse Maski-ner, da deres Økonomi hurtigt vil tjene et ret stort Beløb ind. Samtidig kan flere Firmaer blive hjulpet med deres Transportproblemer, idet man som be-kendt kan faa flere Motorcykler for de Penge, een Vare- eller Lastvogn ko-ster.

Den Model, vi faar at se af Indian, er den sideventilede *Indian Chief*, om vi faar Harley Davidson at se, er et Spørgsmaal, der maa staa hen i det uvisse.

Specifikationen over Indian Chief er:

To Cylindre, V-stillede, sideventile-  
de. Tørsumpsmøring. Batteritænding.  
Lukkede Skærme og fuldt indkapslede  
Kæder. Gear med tre Hastigheder.  
Fjedrende Bagstel. Hjulafstand 61",  
Dæk 4,00×18.

Prisen i Amerika er 495 Dollar.

# Norton

**Vinder af 19 TT Løb**

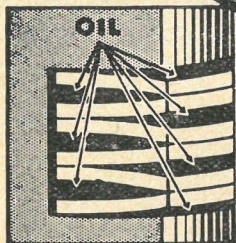
*Jeg anbefaler*

# **CORDS** STEMPELRINGE

fordi de giver Motoren større Ydeevne



Lettere Start - Større Fart  
100 % Smøring



**CORDS** Ringe tiltrækker og fastholder Olien, og skaber derved et »Reservoir« af Olie, der smører i samme Øjeblik Motoren startes ... giver Motoren Liv ... skaaner Cylindrene mod Slid ... og sikrer effektiv Smøring i Motorens mest kritiske Arbejdsperioder. **CORDS Stempelringe** giver derfor Motoren større Kraft og Ydeevne.

**CORDS** faas i alle Størrelser for enhver Motor.

Specialafdeling for *Cylinderudboring*  
paa Nutidens mest moderne Maskiner.

**VILH. NELLEMANN A/s**

VODROFFSVEJ 55—57

KØBENHAVN

# Vore Motorløb

— siden sidst

## Jordbaneløbet i Fangel

Er Stridsøksen atter gravet op. Sv. Aa. Engstrøm har atter optaget Kampen, idet han startede i Fangel den 4. Aug. 1946, hvor han med det samme tog Publikum med Storm; han kørte en Række spændende Løb, men det kneb med at faa Materialet til at holde til det haarde Pres, og han havde en haard Konkurrent i Svend Nissen, som leverede ham et godt Løb.

Endvidere deltog bl. andre: Erhart Fisker og N. V. Jensen. Og i Sidevognsløbet deltog ikke mindre end ti Køreere med H. Skov i Spidsen; ogsaa i Sidevognsløbene blev der kørt haardt, idet Skov havde en god Dag, hvor han var urørlig. De 25 Starter gik godt fra Haanden, og det store Publikum var meget begejstret over de gode Løb.

### Resultaterne:

Expert Race: 1. Erhart Fisker, 2,06<sup>1</sup>, 18 Point. 2. N. V. Jensen, 2,12<sup>4</sup>, 12 Point. 3. Egon Rasmussen, 2,07<sup>7</sup>, 10 Point. 4. Sv. Aa. Engstrøm, 2,07<sup>5</sup>, 5 Point.

Senior Solo Special: 1. Svend Nissen, 2,13<sup>1</sup>, 12 Point. 2. Sv. Aa. Rasmussen, 2,13<sup>3</sup>, 3. Helmer Galle, 2,24<sup>0</sup>, 2 Point.

Senior Solo Standard: 1. Ejvind Hansen, 2,15<sup>7</sup>. 2. Peder Stefansen, 2,19<sup>0</sup>. 3. Svend Smith, 2,19<sup>6</sup>.

Junior Solo Special: 1. Carl O. Jensen, 2,26<sup>0</sup>. 2. Erik Andersen, 2,26<sup>9</sup>.

Junior Solo Standard: 1. Kaj Holck Mogensen, 2,24<sup>0</sup>. 2. Uffe Pedersen, 2,27<sup>1</sup>. 3. Poul Svendsen, 234<sup>0</sup>.

Sluthandicap: 1. Sv. Aa. Engstrøm, 2,12<sup>6</sup> + 160 m. 2. Svend Nissen, 2,12<sup>7</sup> + 50 m. 3. Erhart Fisker, 2,16<sup>9</sup> + 135 m.

Sidevogns Handicap: 1. H. Skov, 2,27<sup>3</sup> + 30 m. 2. E. Bruun Larsen, 2,28<sup>0</sup> + 0 m. 3. Johs. Hansen, 2,36<sup>0</sup> + 10 m. 4. Vagn Poulsen, 2,40<sup>1</sup> + 10 m.

## Mossø-Banen

Der var baade Dramatik og god Sport i Løbene paa Mossø Motorbane. Dagen blev indledt med en ny Banerekord paa 1,55,1, som Bent Jensen satte. Ogsaa den dramatiske Underholdning sørgede han for, idet hans Gasspjæld satte sig fast under Ekspert Racet. For at undgaa en Ulykke, valgte han at staa af paa et hensigtsmæssigt Sted, hvorved han røg gennem Afspærringen og havdene i nogle Buske.

Dagens øvrige Styrt var knapt saa frivillige og forløb ikke alle saa heldigt.

Resultaterne blev: *Juniores* Robert Nullemann, BSA, 1,30. *Ekspert Race* Erh. Fisker, JAP, 1,21,4. *Seniores* Holger Hansen, Ariel, 1,23,1. *Mossø Handicap* Aksel Jensen, Triumph, 1,23,2. *Sidevognsløb* Kr. Krestensen, Norton, 1,31,3. *Sidevognshandicap* Svend Jensen, BMW, 1,37.

## SØLV-SPORTSBÆGERE

leveres over hele Danmark

**N. C. RASMUSSEN** *Guldsmed*

Hj. af Graven og Mælketorvet ... Horsens

Medlem af H. A. M. K.

### Motorbanen i Tved

havde denne Gang Besøg fra Norge, idet Verner Lorentzen var mødt frem. Der var flere Styrte uden alvorlige Følger, og mange spændende Situationer, saaledes styrtede Verner Lorentzen kort efter Starten i Ekspert Racet, hvorefter Aage Andersen førte Løbet skarpt forfulgt af Aage Jacobsen. Netop som Aage Jacobsen var ved at komme frem, mistede han Herredømmet over sin Maskine og styrtede.

Resultaterne blev: *Ekspert Race* Aage Andersen, 1,43. *Special Løb I*. P. Mortensen, 1,54. *Junior* Kaj Petersen, 1,56. *Standard Løb* Poul Kaleur, 1,49, *Sidevognsløb* H. Skov, 1,58.

### Motorløb i Lundbykrat

Motorløb har stor Publikuminteresse. Til Nordjyllands Motor Sports Bakkeløb i Lundbykrat var der ca. 15.000 Tilskuere — og saa er de mange, som stod uden for selve den afspærrede Plads, endda ikke medregnet!

Banen er omtrent den samme, som den, der blev benyttet ved Løbet i 1939 — maaske er den dog noget skrappere. Den er meget stejl — paa et Par Steder er der en Faldhøjde i

Forholdet 1:3, og det er muligvis den mest stejle Bane i hele Danmark.

Præmielisten. Klasse 1: Begyndere: 1. Pr. Thorkild Sørensen, Horsens, BMW 13,0. 2. Pr. Hans J. Erikstrup, Silkeborg, Norton, 13,2.

Klasse 2, 250 ccm: 1. Pr. Henry Sørensen, Silkeborg, BSA, 13,7. 2. Pr. Erling Pedersen, Aarhus, BSA, 15,5.

Klasse 3, 350 ccm: 1. Pr. Gunnar Laursen, Als, BSA, 13,1. 2. Pr. Rich. Jensen, Randers, AJS, 13,3.

Klasse 4, 500 ccm: 1. Pr. Viggo Thomadsen, Randers, Norton, 12,4. 2. Pr. Gunnar Villadsen, Aalborg, Triumph, 13,0.

Klasse 5. Over 500 ccm: 1. Pr. Aksel Jensen, Aalborg, Norton, 12,3. 2. Pr. Asmund Larsen, Hjørring, BMW, 13,6.

Klasse 6. Sidevogne: 1. Pr. Rasmus Kornum, NMS, Aalborg, Triumph, 18,6. 2. Pr. Vagn Poulsen, Aarhus, Nimbus, 19,1.

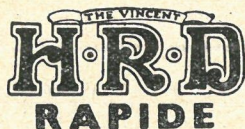
---

## Fra KLUBBERNE

---

### Meddelelse til Klubberne fra Redaktionen

Klubbernes Opmærksomhed henledes paa, at Stof til Optagelse i Bladet d. 1. Oktober og i Klubmeddelelserne d. 15. September



**HRD**  
RAPIDE

Verdens hurtigste  
Standardmotorcykle —

Generalrepræsentant for Danmark

# Villy Eggen

Omøgade 3

Tlf. C. 17035

maa være Redaktionen i Hænde senest henholdsvis d. 23. og 7. September. Stof som tilgaar Redaktionen efter nævnte Dato, kan ikke forventes optaget i de paagældende Numre.

#### B. S.A. Klubben

Medlemmerne erindres om »Aftenløbet« Lørdag den 7. September fra Campingpladsen paa Køgevejen ved Kafé »Køge Bugt«. Vi mødes paa Pladsen Kl. 8 medbringende Generalstabsbogen. Andre Klubbers Medlemmer er velkommen til at deltage.

Der er stillet et lille Antal reserve-rede Billetter til Siddeplads til Motorløbene paa Gentoft Stadion til Klubbens Raadighed, som Medlemmerne kan bestille hos Sekretæren paa Telefon Valby 4427u.

#### Søborg og Omegns Motor Klub

Onsdag den 4. September køres en lille Aftentur — ud i det Blaa — med Start fra Bispebjerg Krematorium Kl. 19,30 og Afslutning paa Skovbrynet, hvor der er morsom Underholdning, Keglespil og Præmieuddeling bl. a. af BH-Pokalen, der efter Point tilfalder Edward Hansen.

— og saa er der de ugentlige Møde-aftener hver Onsdag i Mosekroen, hvor der forefindes Bordtennis, Spil og Serieskydning. Mød op og tag en Mo-

torkammerat med, saa bliver det en fornøjelig Aften.

#### Fyens Motor Sport

Efter en Pause paa 3 Maanedere begynder vi igen med Langesøløbene den 1. og den 22. September.

I Mellemtiden har Sportsudvalget ikke ligget paa den lade Side, men faaet Banen i tip top Orden.

Banen er blevet harvet, planeret, tilsaaet med Græs og tromlet, saa den nu er lige saa jævn som et Stuegulv.

Da vi venter stort Rykind, har vi tillige sørget for flere Højttalere, saa der nu kan høres tydeligt overalt paa Banen.

Afspærringerne er ogsaa blevet mere effektive, saaledes at det hele skulde komme til at klappe fint til vore to sidste Løbedage for i Aar.

Den 11. August havde vi Sommerudflugt til Baaringskov Badhotel. Vi kørte i Kortege fra Albani Torv Kl. 10, og ved Ankomsten til Baaring var der Lejlighed til at faa et Bad, inden vi begyndte paa vor medbragte Frokost. Efter Frokosten havde Sportsudvalget arrangeret Ringridning paa Motorcykler, og der gik en fornøjelig Times Tid med at faa Ringridningen afviklet.

Ringriderkonge blev Axel Jensen, og Ringriderprins blev P. Andreassen.



### Motorbeklædning! — saa er det Motor-Dress

Trods store Vanskeligheder haaber vi snart igen at være ligesaa godt forsynet med de rigtige Ting som i »de gode gamle Dage«. Kom og hør, maaske har vi det De søger.

#### Motor-Dress

Blaagaardsgade 24 — Telf. Nora 2536

Leverandør til Motorklubberne.  
Varerne sendes overalt.

Om Aftenen samledes vi i Næsbyhoved Skov til Middag, hvortil Foreningen havde givet et pænt Tilskud. Festen sluttede med Bal.

Ved et amerikansk Lotteri blev Vinderne: Olaf Klixbøl og Johs. Madsen.

#### Motorklubben København og Omegn

Søndag den 18. August afholdtes Tur til Bregnerød. Vejret var ikke det aller bedste; det var Tilslutningen heller ikke, men det var maaske netop grundet Vejret. Efter Frokosten afholdtes et Fotografiløb. Det var som det sidste glimrende arrangeret, kun kedeligt for dem, som har Besværet med Arrangementet, at der ikke deltager langt flere.

Resultaterne. Motorcykleklassen Nr. 1: Aagaard. 2. Valther Jensen. Vognklassen. Nr. 1: Frederiksen (Cyklesmeden). Nr. 2: Villy Sørensen.

Sportsudvalget arbejder med at arrangere et Terræn- og Bakkeløb for Klubbens Medlemmer. Vi haaber, det kan blive den 15. September. Det er vistnok den bedste Dag, idet der er Løb paa Gentoftebanen baade 8. og 22. September.

Og saa tænker vi paa Revu. Den afholdes Lørdag den 2. November paa »Gimle«. Det bør blive en mægtig Fest i Aar, hvor vi har Lov at holde længe ud. Medlemmer, som kunde tænke sig at medvirke, bedes meddele dette til Villy, Tøgersvej 5832x. Det nye Medlemsblad »Motor og Sport«, som vi har modtaget første Nummer af, er blevet Sukces. Det er afgjort et stort Plus for Klubberne. Nu ønsker vi blot, at det med Tiden kan udkomme hver 14. Dag.

#### Rudge Motorklub

Klubturen til Helsingør blev den helt store Sukces. Efter en herlig Køretur ad Kongevejen naaede vi rettidig op til Helsingørrevuen, og jeg kan vist med Sikkerhed sige, at vi der morede os glimrende allesammen. Trods Varmen og de haarde Stole laa

vi flade af Grin. Efter Revuen kørte vi til »Kronborg Havbad«, hvor vi efter meget Besvær fik serveret fælles Kaffe bord.

Hjemturen forløb i fineste Orden. Jeg maa takke Medlemmerne for den fine Kørsel, der blev præsteret; ingen farlige Overhalinger og den Slags, netop som en Klubtur skal køres. Min Kompliment.

Bakketuren Onsdag den 14. August var desværre ikke saa stærkt besøgt, men det blev alligevel en fornøjelig Aften. Efter at have ventet paa »Bøvs« ved de forskellige Spilleborde faldt vi ind hos de glade Gøglere, hvor »Pastoren« mødte sin Oyermand; han kan nok klare sig et Par Dage.

Aftenen sluttede med fælles Kaffe bord.

Generalforsamlingen den 17. August var meget stærkt besøgt, lige ved hundrede Procent. Efter at Formandens Beretning var godkendt, gik man over til Regnskabet, som ligeledes godkend-

---

---

Udskift  
med



HANS  
**HL**  
LYSTRUP

**TÆNDRØR**

Et General Motor Produkt.

tes. Efter Regnskabet oplyste Poul Rasmussen, at hans Hverv som Unionsformand gjorde hans Tid meget knap, og at han som Følge deraf maatte nedlægge sit Hverv som Formand for R.M.K. Han anbefalede »Kræ« som hans Efterfølger, og han blev ogsaa valgt. Efter en livlig Diskussion under Eventuelt sluttede Generalforsamlingen i god Ro og Orden.

Programmet for September lyder saaledes:

Onsdag den 4. Sept. Herreklubtur ud i det Blaa med Start fra Linie 6's Endestation paa Lyngbyvej Kl. 20 pr.

Onsdag den 11. Sept. »Pøseløb«. Her gælder det om at være med fra Begyndelsen, og alle kan deltage, ogsaa Bilerne; der skal nok blive noget at snakke om bagefter. Der vil, saa vidt det kan lade sig gøre, blive sørget for baade Øl og Pølser paa Slutkontrollen. Der startes fra Brd. Frederiksens Værksted paa Vennemindevej Kl. 20 pr.

Onsdag den 18. Sept. Teateraften i Røde Kro. Billetter à 3,00 Kr. bedes bestilt senest 8 Dage før hos Brd. Frederiksen.

Onsdag den 25. Sept. Klubaften. Saafremt det lykkes Bestyrelsen at finde et egnet Klublokale, skal Meddelelse fremkomme forinden, ellers maa vi tage til Takke med Billarderne i Aldersrogade 1, 1.

#### Glostrup og Omegns Motorklub

Nøddetur startes fra »Siesta« den 22. Septr. Kl. 10. Husk Madpakken m. m.

Husk at reservere *Lørdag den 5. Oktober til Stiftelsesfesten.*

Nærmere Oplysninger vil blive tilsendt Medlemmerne.

#### Horsens Nimbus Klub

Søndag den 11. August indbød Klubben sine Medlemmer til Stiftelsesfest i Form af en Badetur til Rude Strand.

Efter Badning i det friske Vand spistes den medbragte Frokost. Efter et Hvil samledes man ved et veldækket Kaffebord paa Rude Strandhotel og kørte derefter til Norsminde, hvor de forskellige Seværdigheder blev beset.

Ved Middagen Kl. 18 bød Formanden Velkommen og takkede Medlemmerne for deres Indsats og gode Sammenhold gennem de drøje Aar.

Flere Medlemmer takkede Formanden og Bestyrelsen for deres Arbejde bl. a. ved de i Sommer afholdte Motørløb.

Senere spilledes Kegler og dansedes, og alle var enige om at have tilbragt en udmærket Dag under Klubbens Værtsskab.



Fortsættes Side 32.

## Nyhed! Stativlaas for Nimbus

bedste Sikkerhed mod Tyveri

ENEFORHANDLING

# Nimbus

# CV.

## HANSEN

Frb. Bredegade 17, Godth. 6538

# Sv. Aa. Engstrøm & Co.

## KØRESKOLE

Autoriseret Nimbus Forhandlere

Vermlandsgade 40

Sundby 4900



## EN SHORT STORY

I en lille Landsby var der en Skomager, han var den eneste Skomager, og han solgte mange Sko. En Dag fandt han ud af, at hvis han forlangte mere for Skoene, saa vilde han faa flere Penge i Kassen. Det gjorde han saa, men fra den Dag holdt Landsbyens Indbyggere op med at gaa med Sko, de gik simpelthen uden, og nu fik Skomageren slet ingen Penge i Kassen.

Hvis Skomagere er Staten, Folkene i Landsbyen er Motorbanerne, Prisforhøjelsen er de 60 % i Afgift, saa kan alle undtagen Staten sikkert indse det fornuftige i den Historie.

Hvis Motorbanerne skal have hele Risikoen og Staten hele Fortjenesten, saa er jeg bange for, at den Dag snart vil komme, hvor Banerne ikke vil løbe Risikoen, og Staten slet ingen Fortjeneste faar.



Britisk og bedst

# Excelsior

MOTORCYKLER

Generalrepræsentant for Danmark:

## Sv. Aa. Sørensen

Classensgade 7. ØBRO 3544. København Ø.

### Nimbus Klubben

Medlemmerne erindres om, at der er Klubtur Onsdag den 4. September til Hareskov Pavillon (fælles Kaffebord) med Start fra Husum Møllekro, Frederikssundsvej, Kl. 20 pr.

Og Søndag den 15. September Kl. 9 pr. starter vi fra Køgevej, Toftegaardsplads. Husk at tage Kort med over Midtsjælland, da der vil blive afholdt en Kortlæsningsøvelse. Efter Turen fælles Spisning af vore medbragte Klemmer paa Slimminge Kro.

### Horsens Nimbus Klub

Søndag d. 11. August indbød Klubben sine Medlemmer til Stiftelsesfest i Form af en Badetur til Rude Strand. Efter Badning i det friske Vand spistes den medbragte Frokost. Efter et Hvil samledes man ved et veldækket Kaffebord paa Rude Strandhotel og kørte derefter til Norsminde hvor de forskellige Seværdigheder blev besøgt.

Ved Middagen Kl. 18 bød Formanden Velkommen og takkede Medlemmerne for deres Indsats og gode Sammenhold gennem de drøje Aar.

Flere Medlemmer takkede Formanden og Bestyrelsen for deres Arbejde bl. a. ved de i Sommer afholdte Motorløb.

Senere spillede Kegler og man dansede. Alle var enige om at have tilbragt en udmærket Dag, under Klubbens Værtskab.

### Harley-Davidson Klubben

Klubturen d. 18. August til Vemmetofte havde trods Benzinrationeringen samlet ikke mindre end 20 Sidevognsmaskiner og 2 Solo til Start, hvilket er et flot Resultat, der tegner godt for Fremtiden. Tirsdag den 3. Sept. Kl. 19<sup>30</sup> begynder vi Vintersæsonen i Jernbanecafeen med Klubaften, denne Aften vises Harley-Filmen, og vi haaber paa lige saa stor Mødeprocent som til Klubturen.

Husk Generalforsamlingen i Jernbanecafeen Mandag den 9. September Kl. 20.

# Castrol

## „GRAND PRIX“

den rette Kvalitet til Sommerbrug paa de fleste engelske Motorcykler

**- staar for den haardeste Kørsel!**

Brug til Nimbus:  
Castrol »C« eller »XXL«



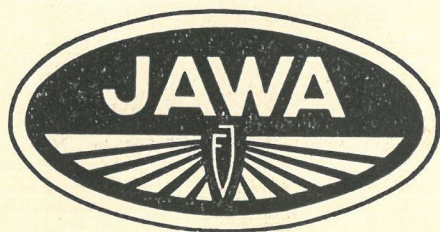
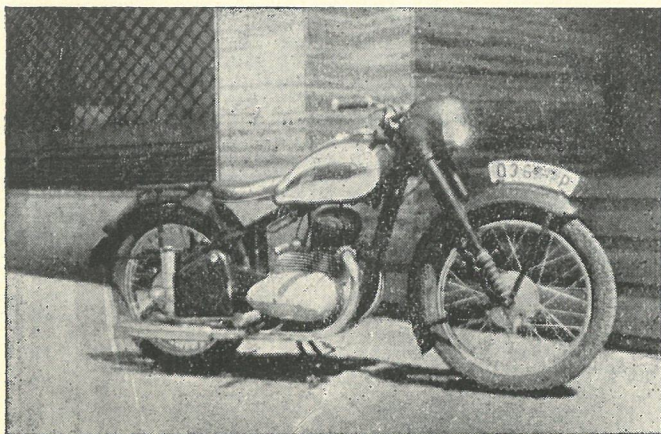
**C. C. WAKEFIELD & CO. A/s. TITANGADE 18**  
KØBENHAVN N. CENTRAL 14.075

Sjællands Motor Union: Formand, Faktor Poul Rasmussen, Bispeparken 5, København NV. Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand, Tømrer Peter Franck, Knudsgade 20, Silkeborg.

Fyens Motor Union: Formand, Fabrikant Karl Madsen, Nørregade 54, Odense. Sekretariat: Vester-gade 59, Odense, Tlf. 104.

Danmarks Motor Union, fg. Præsident, Vald. Hoffmeyer. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København Valby, Telefon Valby 99 — 5966.



DE ERVELKOMMEN TIL AT SE DEN  
**NYE DEMONSTRATIONSMASKINE**



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**ERIK ORTH**

LYNGBYVEJ 36 - KØBENHAVN Ø  
TELEFON: CENTRAL 12.375 - 12.372

**FORHANDLERE OVER HELE LANDET**

Schulde Kønner Nov 28



„Er der nogen Ben i at starte den?“  
„Nej; – ikke naar man bruger Champion Tændrør.“



**CHAMPION**  
TÆNDRØR

CHAMPION betyder  
flyvende Start,  
større Fart,  
bedre Økonomi,  
betyggende Sikkerhed  
– ogsaa for Dem!

– det er Gnisten, der gør det!

F. BÜLOW & CO.

# MOTOR OG SPORT

Medlemsblad for

DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION • FYENS MOTOR UNION • SJÆLLANDS MOTOR UNION  
LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION

1946

15. September (Tillæg)

1. Aarg.

## Vore Motorløb

— siden sidst

### Fyens Motor Sport

Søndag den 1. Sept. kørte vi vort 3die Langesølb i denne Sæson. Vi var atter begunstiget af Vejrguderne, og Løbene overværedes af ca. 9000 Tilskuere.

Desværre skulde Løbene ikke forløbe uden Uheld, idet Kurt Lauritsens Maskine brændte sammen midt paa den store Bakke, saaledes at han pludselig stod paa tværs af Banen. De to efterfølgende Ryttere, Vitus Kelvang og Sv. Aage Rasmussen kunde ikke undgaa at køre op i ham. Væst gik det ud over Sv. Aage Rasmussen, der fik Læben flækket og en Senesprængning i dene ene Haand; men han kunde atter forlade Skadestuen efter at have faaet Læben syet sammen og Fingeren lagt i Gibs.

Dagens store Sus blev Sidevognsløbene, hvor Knud E. Mogensen viste, at han ligger i en Klasse for sig selv, skønt han havde en haard Dyst med den gamle Kæmpe, H. Skov og den unge lovende Rytter, Kresten Kristensen, Aarhus. Desværre brød H. Skovs Sidevogn sammen i Grusgraven, saa han naaede ikke at komme med i Sidevognshandicapet, noget helt nyt paa Langesøbanen. Her blev Knud E. Mogensen overlegen Vinder, skønt han havde et Tillæg paa 40 Meter.

De 2 M. G. Biler med de Herrer Vilh. Nellemann og O. Heick ved Rattet, vandt hver sit Heat; men der var alligevel ikke det samme Sus, som naar der er store Vogne paa Banen.

Vi bringer Resultaterne fra Løbene:

### Motorcykler Solo, Junior

Nr. 1 H. Ballisager, Skelskør, »AJS«, 3,21,8.

### Ekspert Race. Slutheat

(Kørtes efter Pointsberegning.) Nr. 1 Poul Kalør, Odense, »AJS«, 16 Points.

### Motorcykler Solo, Seniorer

Nr. 1 Sv. Aage Rasmussen, Od., »Triumph«, 3,14,1.

### Løb for Automobileer

Vinder blev Vilh. Nellemann, København, »M.G.«, i Tiden 3,48,0.

### Motorcykler med Sidevogn, Senior — Slutheat

Nr. 1 Kn. E. Mogensen, Odense, 3,33,6.

### Sluthandicap

Nr. 1 Willy Andersen, Kolding, 3,20,5.

### Sidevognshandicap

(Tillæg i Meter i Parantes.) Nr. 1 Kn. E. Mogensen, Odense, (40) 3,39,0.

Vort sidste Langesølb i denne Sæson køres Søndag den 22. Sept.

### Aabningsløb ved Sorø

Korsør og Omegns Motor Klub debuterede d. 18. August som Løbsarrangør, kun faa Maaneder efter Klubbens Start.

Skønt den nyanlagte Bane er lidt afsides beliggende, havde man dog samlet op mod 10,000 Tilskuere, hvad der absolut var for mange efter Tilskuerpladsernes Dimensioner, og det kneb svært at holde Publikum indenfor de fastsatte Rammer.

Løbene forløb pænt og uden Uheld, skønt de fleste af Deltagerne var ret nye som Baneryttere.

Man indledede med et Recordforsøg, hvor Kaj Petersen præsterede Tiden 1,25,5, en Tid, der ikke senere blev slaadt under Løbene.

Linieløb for Juniorer indtil 350 ccm blev vundet af Svend Larsen, 1,39,5.

Linieløb for Juniorer over 350 ccm: Carl Georg Sørensen, 1,35,7.

Sidevogns Match: Henning Ballisager 9 Points, Svend Jensen 8 Points.

Senior Løb, fl. Start: Kaj Petersen, 1,31.

Handicap 350 ccm: Arne Hedal — Kaj Larsen — Knud Jensen.

Handicap 500 ccm: H. Ballisager — Peder Nielsen — Uffe Petersen.

Klubben vil nu udnytte de indhøstede Erfaringer og foretage de nød-

vendige Udvidelser af Tilskuerpladserne, evt. ved at flytte selve Banelegemet.

### B. M. K. Motorløb

Efter at have maattet aflyse Motorløbet den 18. August i sidste Øjeblik, grundet stærk Regn, kørte B. M. K. sidste Løb i denne Sæson efter indhentet Tilladelse Søndag den 25. August, som blev en stor Succes.

Det var lykkedes at faa fat i Mestekøreren Sv. Aa. Engstrøm samt en Række andre første Klasses Kørere, som viste nogle flotte Præstationer, hvis Kulmination var Sv. Aa. Engstrøms Banerekord over 4 Omgange o. 500 Meter paa Tiden 1,45,4.

Af andre Tider, der opnaaedes paa Motorbanen kan nævnes: I Junior-Sluttheatet vandt: Kalr O. Jensen, Bøgen, 2,07,3.

Senior-Sluttheatet vandtes af Svend Nissen, Odense, 2,02,9.

I Sidevogn-Senior vandt Knud E. Mogensen, Odense i Tiden 2,08,8 og E. Bruun-Larsen, Odense, i Tiden 2,14,6.

Endvidere kørte H. Skov, København, en Banerekord, det blev dog ikke nogen Rekord; men hans Tid blev 2,12,1.

I Sluthandicap vandt Svend Jensen, Odense, 2,01,0.

Pokallobet vandtes af Svend Nissen, Odense, i Tiden 1,57,6.

Pokallobet for Sidevogne vandtes af Knud E. Mogensen, Odense, i Tiden 2,10,7.

Heldigvis skete der under Løbet ingen alvorlige Styr. Der herskede hos Publikum derfor den rigtige Løbsstemning, og man kan jo godt sige, at B. M. K. har haft en flot Aabnings-sæson. Til det sidste Løb var der ca. 5000 Tilskuere, og derfor vil B. M. K.s Bestyrelse gerne takke alle de Kørere, som har deltaget i Løbene, og takke Dommerne og de mange andre, der har været behjælpelige ved Afholdelsen af Løbene. Til næste Aar haaber vi at kunne byde Kørerne og Publikum en bedre Bane og et bedre Arrangement.

---

## Fra KLUBBERNE

---

### Nimbus-Klubben (Aalborg)

Jeg vil begynde mit Referat med Klubbens herlige Udflugt den 25. Aug. til Sæbygaard via Dannerhøj, derefter til Vorsaa og hjem igen. Det er Synd for de Medlemmer, der ikke havde efterkommet vor Opfordring om at møde op, at de nu bagefter skal høre,

hvor vellykket den var, men vi haaber, at det animerer dem til uopholdelig at melde sig næste Gang, vi kalder, og det er der ikke længe til.

Den medbragte Mad blev nydt ved Sæbygaards Vandmølle, og vi hyggede os rigtigt i den smukke Natur. Derefter tog vi til Vorsaa, hvor der var samlet Eftermiddagskaffe, og saa tog hele Klubben i samtlige Robaade ud og sejle paa Aaen, derefter var der Dans i Kroen, og saa gik Turen til Pavillonen lidt Nord for Vodskov.

Resten af Maden blev spist, og smaa, for Motorfolk vigtige Præmier, lokkede til mægtig Morskab for Selskabet alle Klubbens fine Sangere op paa de skraa Brædder.

47 Deltagere i 2 Biler og 17 Maskiner havde alle en Oplevelse, de længe vil huske, og ikke mindst det pragtfulde Vejr var medvirkende hertil.

Det er en underlig Fornemmelse at sidde i en Højttalervogn en Lørdag Aften i silende Regn og opfordre hele Aalborg til at møde op til Motorløb den næste Dag, og jeg tror, at mine Kolleger indenfor Bestyrelsen sad og rev sig i Haaret paa samme Tid.

Men lad det være sagt med det samme, det blev en straalende Succes med Indvielsen af vort nye Bakketeræn, og vort første Motorløb efter Krigen. Langt over 15.000 Tilskuere havde i god Tid lejret sig op ad Siderne paa de smukke, blomstrende Lyngbakker, og præcis Kl. 14 suste den første Kører gennem Svingene og op ad Bakken. Derefter gik det Slag i Slag, og der blev kørt blændende selv fra Begynderne og de unge Køreres Side, og mange Stjerner maatte se sig slaaet.

Josef Koch fik Revanche fra det forrige Løb i Lundby Bakker, og vandt Sidevognsklassen samt sikrede sig 2. Pladsen i sin Klasse kun 2/10 Sek. efter Vinderen.

Kaj Jacobsen fra NMS var Dagens Mand og kørte op paa Rekordtid 14,6 Sek.

Klubbens egne Kørere, Orla Nielsen og Chr. Christensen, sikrede sig henholdsvis 1. og 2. Pladsen i Sidevogne for Begyndere og Orla Nielsen blev Nr. 3 i Klasse 6.

Een Ting er sikkert, Week-end-Grunden med Nimbusbakken er vor og der vil hvert Aar blive en lige saa straalende Folkefest med Motorsport som Midtpunktet, naar blot Vejret er lige saa fint som den 1. Sept. i Aar.

### Resultatliste:

Begynderklassen: Gunnar Hansen, NMS. Triumph, 15,2.

Klasse 2, 250 cc: 1. Henry Sørensen, SMS. BSA. 16,1.

Klasse 3, 350 cc: 1. Kaj Jacobsen, NMS. Matchless, 14,6.

Klasse 4, 500 cc: 1. Gorm Hjortlund, Hjørring, BSA., 15,0.

Klasse 5, over 500 cc: 1. Aksel Jensen, NMS. Norton, 15,3.

Klasse 6, Sidevogn, Begynder: 1. Orla Nielsen, NKA. Nimbus, 18,3.

Klasse 7, Sidevogn, Senior: 1. Josef Kock, København, Nimbus, 17,7.

#### Nimbus Klubben

Ved vor Aftentur den 4. Sept. til Hareskov Pavillon, hvor mange Medlemmer var mødt, blev en rigtig Kammeratskabstur, og de mødte viste stor Interesse for den lille Kortlæsningsøvelse, som var en lille Forsmag paa Turen Søndag den 15. Sept. Kl. 9 præcis fra Toftegaardsplads.

Husk — næste Aftentur er Torsdag den 26. Sept. Kl. 19 præcis fra Slangerupbanen. Turen gaar til Herlev Kro (Amatøraften).

#### Harley-Davidson Klubben

For at vi ikke skal glemme vore Kundskaaber med Hensyn til at læse et Kort, har vort Sportsudvalg tilrettelagt en Orienteringsøvelse til Lørdag den 28. Sept. Kl. 20 pr. Mødested Viksø Kro. Instruktionsmødet vil finde Sted Mandag den 23. Sept. Kl. 19,30 i Jernbanecafeen, Vanløse. Da der skal bruges en Del Kontroller, bedes eventuelle interesserede ogsaa give Møde her. Mød nu talrigt op og lad os vise Sportsudvalget, at de ikke arbejder forgæves med Arrangementet.

#### Sundby Motor Klub

Resultatet af Klubbens Træningsløb blev som følger:

Senior Solo: 1. Hans Johansen, 2. H. Hoffenset.

Senior Sidevogn: 1. Poul Olsen, 2. Carl Jørgensen, 3. Øivind Jensen.

Junior Solo: 1. A. Rasmussen, 2. Ove Olsen.

Junior Sidevogn: 1. H. Greve, 2. M. Rose.

Udenfor Konkurrencen: 1. Verner Andersen, 2. Anker Jensen.

Søndag den 22. ds. afholder Klubben Benzinpøve paa en Rundbane paa Amager, og Instruktionsforegaar Kl. 13 paa Lejrpladsen i Søvang. Mød tidligt op og tag Frokosten med. Alle kan deltage.

#### Frederiksberg Motorklub

Nu da vi staar foran Vintersæsonen vil jeg gøre Medlemmerne opmærksom paa Klubbens Arrangementer i den nærmeste Fremtid.

22/9 46: Klubtur til Yderholm. Mødested: Damhustorvet Kl. 9,30.

7/10 46: Instruktionsmøde paa »Gimle«.

12/10 46: Natløb.

21/10 46: Klubaften paa »Gimle«.

23/10 46: Generalforsamling i »Andedammen«.

16/11 46: Stiftelsesfest i »Karnappen«.

21/11 46: Instruktionsmøde i »Peder Bangslund«, P. Bangsvej 47.

24/11 46: Aabent Trial.

Hermed slutter dette Aar.

Til disse Arrangementer beder vi Klubbens Medlemmer slutte talrigt op, særdeles til vort aabent Trial som Kontroller, da vi ikke kan faa for mange.

Klubturen til Yderholm Kro v. Køge den 22/9 46 med Start fra Damhustorvet; her vil der blive holdt en Konkurrence paa Vejen dertil. ½ Fl. Snaps er stillet i Præmie.

Angaaende vor Stiftelsesfest vil vi haabe, der møder mange. Nærmere Besked kommer senere.

#### Efterlysning:

Sort Nimbus, Model 39  
m/ Acap Steib Sidevogn  
A. 21811

er stjaalet fra vor Klubkammerat Henning Maltesen, Forchammersvej 23. Hvis nogen, som læser dette, skulde have hørt eller set noget til denne Motorcykel, bedes De henvende Dem til Ejeren.

Godt. 1047 y.

#### Sportsmotorklubben »Lolland«

S. M. L. afholdt Søndag den 25. Aug. Træningsøvelse i »Tyvekrogen«. Bedste Mand blev Evald Clausen, Nimbus, Nr. 2 blev Hans Mikkelsen B. S. A. — Efter Løbet afholdtes Generalforsamling paa Centralhotellet i Sækkøbing. Punkt 1 paa Dagsordenen: Valg af Dirigent; det blev Valg af Ras. E. Rasmussen.

Formanden aflagde Beretning, som godkendtes, Kassereren oplæste Regnskabet, og da det stod pænt, blev det godkendt.

Sekretæren oplæste Forhandlingsprotokollen, og den blev godkendt.

Formanden Marinus Hansen blev genvalgt til Formand. Hans Corneliusen ønskede ikke Genvalg som Bestyrelsesmedlem; i hans Sted blev valgt Ras. E. Rasmussen. Adam Bendtsen blev genvalgt til Revisor.

Paa Generalforsamlingen blev oplyst om den nye Lolland Falsters Motor Union og dens Bestyrelse kom til at bestaa af: Repræsentant Wæver, Maribo, Formand, Henry Jørgensen,

»Dan«, Næstformand, Egon Rasmussen, S. M. L., Kasserer, Marinus Hansen, S. M. L., Sekretær og Egon Schauder »Dan«.

Træningstrial afholdes hos Hans Mikkelsen, Søndag den 15. September; men I har jo nok alle faaet Kort, for det kan jo nok ikke naa at komme ud til jer med dette Blad alligevel.

Paa Gensyn den 15. September, det bliver saa en af de sidste Dage før det store aabne Trial, den 6. Okt., den Dag skulde jo gerne blive en stor Dag, og der skal bruges mange Kontroller, saa jeg vil gerne bede jer, som paa nogen Maade kan ofre Tid til det, være os behjælpelig.

### Rudge Motorklub

Herreklubturen ud i det blaa Onsdag den 4/9 forløb glimrende, men med en alt for lille Tilslutning; desværre kom »Motor og Sport« alt for sent den gang; vi haaber, det kommer til Tiden næste Gang. Efter en kort Køretur, havnede vi ude i »Damhus Tivoli«, hvor vi havde det meget morsomt.

Medlemmerne bedes erindre, at vi Onsdag den 25/9 i Stedet for Klubaf-ten, kører »Pøseløbet« igen; vi starter som sædvanlig fra Vennemindevej hos Brd. Frederiksen Kl. 7,30 pr. — medbringende Kortbogen eller Blad 41.

Da vi ikke mere kan forvente at faa det gamle Klublokale i Aldersrogade 1, efterlyser Bestyrelsen nogle Forslag til et nyt Lokale, helst med Billard. Da det har vist sig at være meget vanskeligt at finde et egnet Sted, maa vi alle forsøge og indsende Forslag til Betsyrelsen snarest.

### Sports Motorklubben Odin

S. M. O. afholder ordinær Generalforsamling Fredag den 20. Sept. Kl. 19,30 i Salen paa Raadhuscafeen, Albanigade 2.

#### DAGSORDEN:

1. Valg af Dirigent
2. Protokol
3. Beretning
4. Regnskab
5. Indkomne Forslag
6. Valg
7. Eventuelt.

Forslag skal være indsendt inden d. 17. September. Bestyrelsen.

### Glostrup og Omegns Motorklub

Da Klubturen den 11. August som Politibetjent Nielsen havde tilrettelagt blev Succes paa alle Maader, fortsætter vi i September med Nøddetur den 29. — (ikke den 22. som først vedtaget, da der er Motorløb i Gentofte). Vi starter fra Siesta Kl. 9,30

og er hjemme Kl. ca. 18,00. — Mad medbringes. Turen bliver paa ca. 70 km.

Lørdag den 5. Oktober afholder vi Stiftelsesfest paa Siesta. Festudvalget vil tilrettelægge en god Fest og forventer, at alle Medlemmer vil møde op. Prisen for Middagen — Suppe, Steg og Is — bliver Kr. 9,00 pr. Person.

Med Hensyn til Tilrettelæggelsen, maa Tilmeldelse ske senest den 1. Oktober til:

H. E. Hansen, Østbrovej 17, 2. Sal.  
C. Jensen, Hovedvejen 119 B, 1. Sal.

Faa reserverede Billetter til Motorløbet den 22. kan afhentes hos H. E. Hansen senest den 20. Sept.

N. B.: En Oilskindsfrakke er glemt hos H. E. Hansen ved Havefesten, og kan afhentes Østbrovej 17, 2. Sal.

### Frederiksberg Motorklub

Den 17. August afholdt vi Høstfest paa Lejrpladsen, som blev en stor Succes, hvor intet manglede, hverken vaadt eller tort. Pakkeauktionen forløb godt med gode Pakker.

Den 24. August kørte vi Løb. Her om senere. Meddelelse om, hvad der sker i den nærmeste Tid vil blive dig tilsendt, men husk at reservere Dage- ne. — Godt. 1047 y.

### Søborg og Omegns Motorklub

Turen til Stevns havde samlet et Halvhundrede Køretøjer og forløb uden Uheld af nogen Art. Efter 50 km Bivejskørsel stoppede vi op ved Vallø, hvor Slottet og Parken blev beset. — Fortsatte derpaa til Gjørslev Bøgeskov, (Gøngernes Tilholdssted), hvor de medbragte Vitaminer blev fortæret. Og saa videre til Klinten, der var Turens Vendepunkt. Paa Hjemturen gjordes Holdt ved den hyggelige Strøby Kro, hvor de sidste hurtige Piller fik sin Bekomst inden den afsluttede Etape til Søborg.

Sidste Aften paa Skovbrynet i Aar havde ligeledes samlet et Halvhundrede Deltagere. Aftenens Clou var Uddelingen af B. H. Pokalen, der blev vundet af Edvard Hansen. Kegleturneringen vandtes af B. Nielsen, Nr. 2 Poul Andersen. For Damerne vandt Else Trabjerg. Nr. 2 Kamma Christensen. Desuden var der morsomme Konkurrencer om et Klubblem til Forskærmen, en stor Æske Chokolade m. m. — Til Slut fik Værtinden overrakt en Buket Blomster som Tak for den gode Behandling, vi altid har faaet i Skovbrynet.

— Og saa har vi Klubafsten i Mosekroen hver Onsdag Kl. 20.