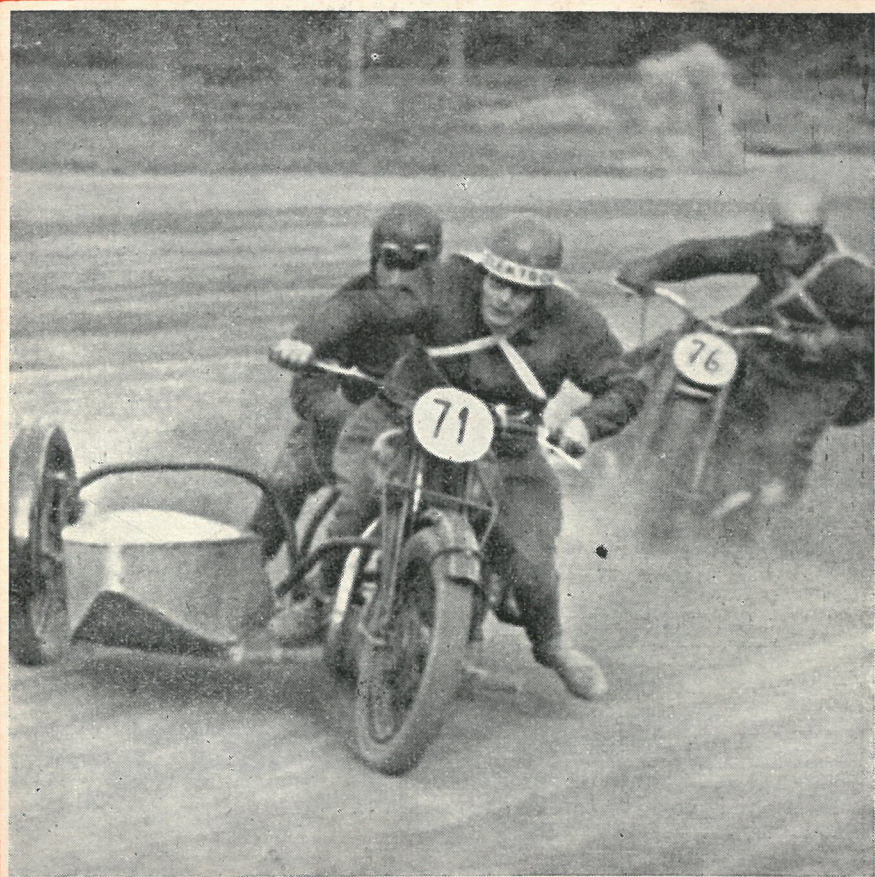


MOTOR ^{og} Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

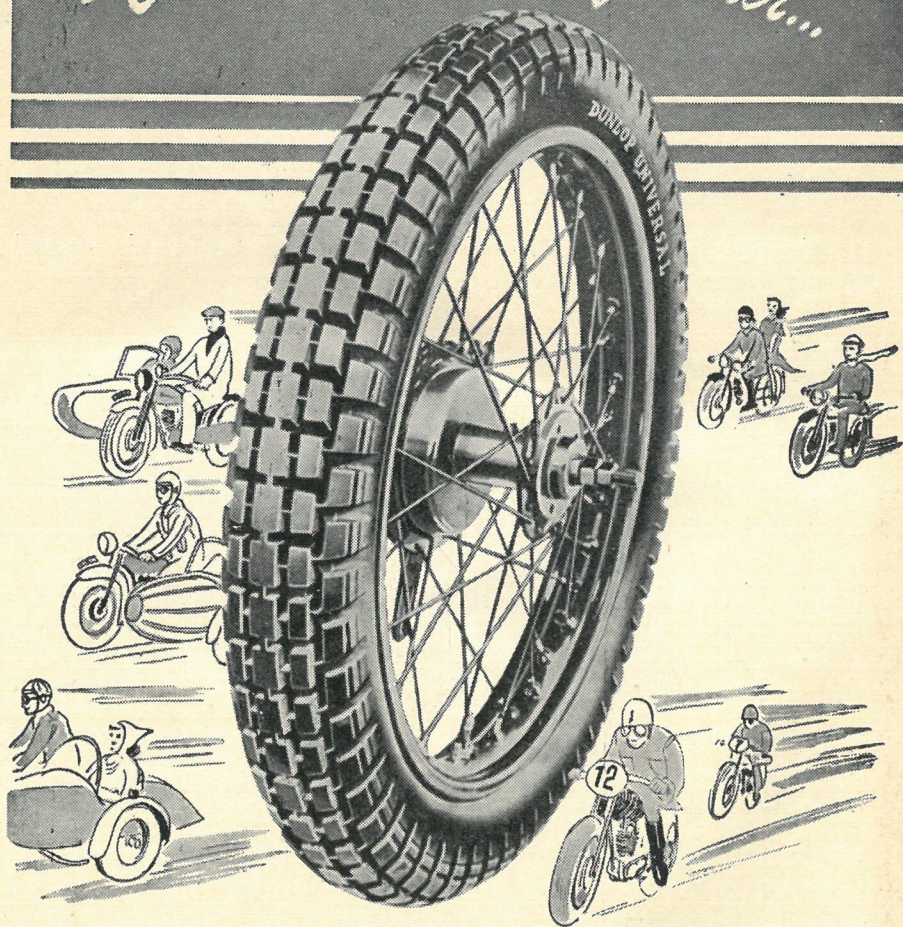


SEPTEMBER

1948

3. AARG.

- overalt waar het geldt...



DUNLOP



MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1948

SEPTEMBER

3. Aargang

Forbudet bliver ikke ophævet!

I Haab om at kunne blødgøre Handelsminister Kragh havde DMU's Bestyrelse ved N. K. Pedersen, Poul Rasmussen og Hoffmeyer, Torsdag den 12. August Foretræde for Ministeren, hvor man naturligvis i første Række indtrængende henstillede, at det i vore Øjne ganske upaakrævede Forbud blev ophævet, eller, at man i hvert Tilfælde fik bevilget nogle flere Dispensationer.

Deputationen fremførte, at der Landet over er anlagt en Række Baner, der har kostet ikke faa Penge, som skal forrentes, og at de forskellige Klubber, som har anlagt og driver disse, alle er haardt ramt af det udstedte Forbud.

Ministeren lod imidlertid vore Repræsentanter vide, at han egentlig var lidt forbavset over at se dem igen, da han mente ved det første Møde at have tilkendegivet, at det var en speciel Imødekommenhed, naar man dengang havde opnaaet de meddelte Dispensationer, og at disse var det yderste, der kunde opnaas.

Dette Resultat er selvfølgelig nedslaaende, men vi tror dog at kunne anbefale Klubberne, for næste Aars Vedkommende, at tilrettelægge deres Løb med en Ophævelse af Forbudet for Øje. Dette naturlig forudsat, at der ikke indtræffer nye Vanskeligheder, der gør Restriktioner paakrævet.

Da man altsaa nu maa regne Aarets Løbssæson for sluttet, naar undtages det endnu resterende Nordiske Mesterskabsløb for Kortbane, vil de indbetalte Løbsafgifter blive tilbagebetalt i den nærmeste Tid.

Takket være det ufrivillige Pusterum faar Klubberne nu god Tid til at planlægge næste Aars Tilrettelæggelse af deres Løb, og der er allerede nu al Grund til at tage Problemet op, for at faa det mest mulige ud af Arrangementerne, naar der atter køres, baade økonomisk og sportsligt.

De i indeværende Aar afholdte Løb har sikkert ikke alle været økonomisk tilfredsstillende, og Spørgsmaalet er derfor, om det ikke vil være i høj Grad paakrævet, at de banedrivende Klubber søger at komme i Kontakt med hinanden og blive enige om, dels en væsentlig Indskrænkning i Løbenes Antal, og dels i en fornuftig Fordeling.

Kapløb om de forskellige Kørere er aldeles forkasteligt, men som det er nu, hvor 5—6 Baner kører samtidig, vil saadant ikke kunne undgaas. Udenlandske Kørere kan ikke stemples op af Jorden med faa Dages Varsel, men maa sikres i god Tid, og for øvrigt vil en Række Løb med jævnbyrdige danske Kørere, hvoraf vi har ikke faa, højst sandsynligt opnaa større Publikumssucces.

Der er ogsaa Tid til indgaende Instruktion af Officials og Medarbejdere, og disse Problemer skal vi senere komme tilbage til.

Velgørenhedsløbet paa Gentofte Stadion

Det af de 11 Klubber, der har dannet Motorklubbernes Banefond, arrangerede Velgørenhedsløb den 1. August, fik et udmærket Forløb sportslig set, men takket være alt for godt Vejr, var Besøget lidt for sparsomt.

Formanden for Banefondet, Poul Rasmussen, aabnede Dagen med en Velkomst til de raske norske Gutter, der vilde overbevise saavel de danske Banekørere som Publikum og maaske ogsaa Myndighederne om, at man godt kan køre en Motorcykle — af passende Størrelse — selv om man kun er omkring 15 Aar.

Løbene indledtes derfor af de norske Gæster, der straks tog Publikum med Storm. De kørte virkelig, og viste samtidig, at de forstod baade at beherske og at udnytte deres smaa Maskiner paa den smukkeste Maade.

Vinder af første Heat blev Per Ott, 2,03 med Svein Nordvang, 2,09,8 som Nr. 2 og Tore Almestrand, 2,19,5 som Nr. 3.

Andet Heat blev vundet af Reidar Kristoffersen, 2,01,6, fulgt af Sverre Grann, 2,08,3 og Eigil Kongsgaard, 2,08,9.

Slutheatet blev efter Kamp vundet af Per Ott, 2,06,4, Nr. 2 Reidar Kristoffersen, 2,07, Nr. 3 Sverre Grann, 2,11 og Nr. 4 Eigil Kongsgaard, 2,14,8.

I Gentofteløbet vandt Orla Knudsen,

1,20,5, Aage Andersen, 1,32,3 og Aage Jacobsen, 1,31,3, hver sit Heat.

Slutheatet blev en virkelig Kamp mellem disse tre, og C. O. Jensen. Orla Knudsen var ude for et Uheld efter første Sving og væltede. Han kom dog hurtigt paa Benene og fortsatte, men kunde ikke naa op, og de tre andre laa tæt ved hinanden hele Løbet igennem og Resultatet blev, at Aage Jacobsen vandt i 1,33,5 med Aage Andersen, 1,34,6 og C. O. Jensen, 1,34 paa Pladserne. Orla Knudsen gennemførte i 1,57,2.

Jægersborgløbet viste ogsaa fin Kørsel og samlede Felter, hvad Publikum forstaar at paaskønne. Villy Dalby Nielsen og Leif Bech vandt hver sit indledende Heat og Slutheatet blev vundet af Leif Bech, 1,40,2, fulgt af Kaj Holck Mogensen, 1,42,4, Villy Dalby Nielsen, 1,42,5 og Leif Hirsborg, 1,44,4.

Eksportmatchen blev vundet af Orla Knudsen med 9 Point, Aage Andersen fik 7 Point og Aage Jacobsen 6 Point.

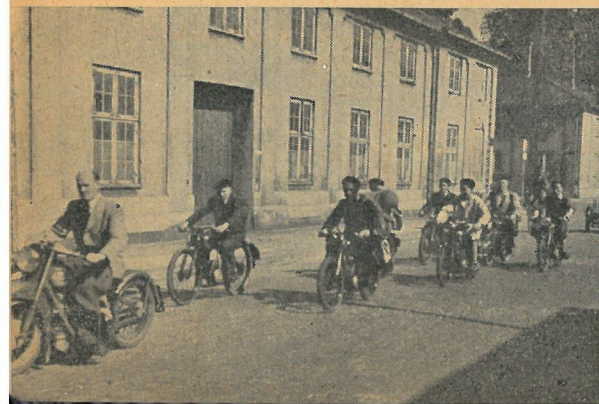
Dagens forskellige Handicap var yderst vellykkede med samlede Felter ved Opløbet, noget af det helt rigtige.

Standard Handicap: Leif Bech og Kiehn Bertelsen vandt de indledende Heat og Slutheatet blev vundet af Kiehn Bertelsen (10 m) 1,45,0, Nr. 2 Holch Mogesen (70 m) 1,45,2, Nr. 3 Leif Bech (100 m) 1,45,3 og Nr. 4 Einar Andersen (15 m) 1,46,6.

Special Handicap vandt Jørgen Nielsen (20 m) 1,38,7, Nr. 2 Svend Nissen (60 m) 1,39, Nr. 3 Erh. Fisker (30 m) 1,40,6 og Nr. 4 Uno Jensen (35 m) 1,41,2.

Junior Handicap for de norske Gutter blev spændende. Mellem Nr. 1 Rolf Greve (0 m) 2,11,6 og Nr. 2 Tore Almestrand (10 m) 2,12,2 stod der en haard Kamp, men de efterfølgende kæmpede lige saa haardt om de følgen-

De norske Gutter holder deres Indtægter i Danmark under »Masterledsagelse«.



de Pladser, saaledes at de i sidste Omgang laa i Klump, efter at Bagmændene var naaet op. Rækkefølgen blev Nr. 3 Per Ott (90 m) 2,12,3, Nr. 4 Reidar Kristoffersen (100 m) 2,13,1, Nr. 5



Førstemanden af de norske Gutter Rolf Greve.

Egil Kongsgaard (65 m) 2,15,8 og Nr. 6 Svere Grann (60 m) 2,16,4.

Hvornaar skal vi se vore egne Letvægttere?

Toldpapirer til Udlandet

Danmarks Motor Union paatager sig gerne at ordne de nødvendige Papirer til Rejser pr. Motorkøretøj til Udlandet. De til dette Brug fornødne Blanketter og nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Sekre-

Præsidenten fratraadt

Fra Redaktør Elwin Hansen har DMUs Bestyrelse modtaget følgende Skrivelse:

Igennem nogen Tid har jeg arbejdet paa Etableringen af en ny Forretning, der sandsynligvis vil blive ført ud i Livet med det første. Da denne Forretning muligvis af nogle vil blive opfattet som stridende imod mit Hverv som Præsident for Danmarks Motor Union, beder jeg venligst Bestyrelsen fritage mig fra Hvervet som Præsident og konstituere sig med en Præsident, indtil Repræsentantskabsmøde holdes.

Jeg siger de mange Venner, jeg har faaet siden mit Valg den 12. Januar 1947, Tak for udvist Loyalitet og godt Kammeratskab og beder Unionen modtage mine bedste Ønsker for fortsat Trivsel og Styrkelse til Gavn og Glæde for den danske Motorsport.

Med venlig Hilsen *Elwin Hansen.*

I Henhold til foranstaaende har Bestyrelsen derefter anmodet Fabrikant N. K. Pedersen om at fungere som Præsident til første ordinære Repræsentantskabsmøde.

tariatet i god Tid før Rejsen skal foretages.

For Rejser til Norge kræves kun, at man medbringer Køretøjets danske Papirer, Politi- og Toldattest samt norske Grænse faa ordnet det fornødne.

For Rejser til Sverrig gælder normalt det samme, men for Øjeblikket kræves Nationalbankens Tilladelse til Udførsel af Køretøjet, og en saadan opnaas kun i specielle Tilfælde.

I Øjeblikket gives ikke Tilladelser til Turistrejser gennem Tyskland.



Specialforretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361

De danske Jordbanemesterskabsløb

Løbene om de danske Jordbanemesterskaber, Søndag den 15. August paa Charlottenlund Travbane, blev saa-vel publikumsmæssigt som sportsligt en virkelig Succes.

Selv paa de største Travdage har der aldrig været samlet et saa stort Antal Tilskuere, og Motorkøretøjernes Indvirkning paa Banen gav ikke Anledning til Beklagelse i nogen Retning, saa man tør sikkert nære de bedste Forhaabninger om en aarlig Tilbagevenden af et lignende Arrangement.

Afviklingen foregik fuldt ud tilfredsstillende, og selv om Løbenes 17 Starter tog 3 smaa Timer, mærkede man ingen Træthed hos det tusindtalige Publikum.

Adskillige af Løbene bød paa fremragende sportslige Præstationer, og man var ganske forskaaet for Uheld af nogen Betydning. Ingen Ryttere kom til Skade, hvorimod flere Maskiner fik sig et alvorligt Skrub, hvad der ikke kan forbavse, naar man tænker paa det enorme Pres, Maskinerne er ude for i et Løb af et saadant Format. Flere Gange blev en af Favoritterne sat ud af Spillet, naar han næsten kunde øjne Sejren forude. Dette var saaledes Tilfældet med Orla Knudsen, der i det indledende heat præsterede Dagens bedste Tid 2,48,1.

Men til selve Løbene.

250 ccm Standard.

Her lagde Svend Aage Sørensen sig straks i Spidsen og var urorlig Løbet igennem, han vandt overlegent, 17 Sek. før næste Mand, men efter Løbet blev der nedlagt Protest mod hans Maskine, der er den samme, hvormed han har deltaget med Held paa Isle of Man. Man hævder, at Maskinen ikke kan karakteriseres som en Standardmaskine. Protesten blev afvist, men appelleres til Dansk Motor Sportsraad.

Resultaterne blev:

Sv. Aa. Sørensen, Br. Exelcior 3,15,0
Danmarksmester
P. Pedersen, Silkeborg, B S A ... 3,27,7
Leif Bech, Kbhvn., JAWA 3,29,6
Viggo Bender, Kbhvn., Rudge ... 3,30,6
Agner Hansen, Kbhvn., B S A ... 3,35,0
Bøje Christensen, Korsør, Exelc. 3,44,7

350 ccm Standard.

Allerede de indledende heats, der kørtes som Dagens første Løb viste udmærket og jævnbyrdig Kørsel. De fire bedste i 1. heat var Staal Jensen, 3,21,4, Ib Nielsen, 3,21,8, Aksel Jensen, 3,22,2 og Eiler Svendsen, 3,22,7.

I 2. heat fulgtes Kiehn Bertelsen og Einar Andersen næsten over Maalstregen, den første dog $\frac{1}{10}$ Sek. foran og omtrent lige saa tæt laa Nr. 3 og 4, Gudmand Petersen, 3,22,7 og Lion Hansen, 3,23,1.

Slutheatet viste et meget fint Opløb, hvor Spændingen blev holdt vedlige til det sidste, hvad de opnaaede Tider tydeligt viser.

Vinder blev:

Staal Jensen, Randers, B S A ... 3,14,2
Danmarksmester
Einar Andersen, Kbh., Velocette 3,14,9
K. Bertelsen, Kværkeby, Veloc. 3,15,2
Ib Nielsen, Skive, Velocette ... 3,15,2
Gudmand Petersen, Kbhvn., O K 3,20,3
E. Svendsen, Aalborg, Triumph 3,24,0

500 ccm Standard.

I den store Klasse blev Felterne noget mere spredt.

1. heat blev vundet af Leif Bech, 3,05,5, fulgt af Holck Mogensen, 3,06,6, Knud Nielsen, 3,09,3 og Poul Kalør, 3,10,8.

2. heat blev en Kamp mellem Agner Hansen, 3,06,3 og Borge Mørch, 3,06,6, derefter Eivind Hansen, 3,07,5 og Villy Dalby Nielsen, 3,12,4.

Slutheatet blev en virkelig fin Kamp, hvor næsten alle Kørere endnu laa samlede efter 3. Omgang. Børge Mørch førte de første Omgange fulgt af Leif Bech og Knud Nielsen, men saa begyndte Kampen for Alvor og i stadig stigende Tempo drønedes Deltagerne ind i sidste Omgang, saa tæt, at kun Brøkdeler af et Sekund skilte de placerede, og Resultatet blev:

Agner Hansen, Kbhvn., B S A ...	3,06,3
Danmarksmester	
Ejvind Hansen, Eilstrup, B S A	3,06,7
Leif Bech, Kbhvn, Ariel	3,07,0
Knud Nielsen, Aarhus, Norton .	3,07,4
K. H. Mogensen, Odense, Triumph	3,08,4
Børge Mørch, Kolding, B S A ...	3,08,8
Poul Kalør, Odense, A J S	3,12,4

For Specialklassernes Vedkommende kom det ikke til at mangle paa Overraskelser. Her voldte den store Anspændelse det største Mandefald, ofte paa en ret dramatisk Maade.

250 ccm Klassen havde ikke faaet tilstrækkelig Tilslutning og kørtes derfor ikke.

350 ccm Specialmaskiner.

Her startede kun 5 Mand, men selv om man vel nok regnede Svend Aage Sørensen og N. V. Jensen for Storfavoritter, kunde saavel Irvinger, der jo i Fjor blev Danmarksmester i 500 ccm Klassen, som Peder Nielsen og ikke mindst Aage Andersen med en ny Exelcior/JAP, godt byde paa Overraskelser, men desværre maatte baade Aage Andersen og Irvinger udgaa paa Grund af Maskinskade, efter at Aage Andersen havde ført de tre Omgange med N. V. Jensen som Nr. 2 og Svend Aage Sørensen som Nr. 3. Nu overtog N. V. Jensen Føringen og var ikke truet af Svend Aage Sørensen, og de resterende tre Kørere kom i Maal som følger:

N. V. Jensen, Odense, J A P	3,02,9
Danmarksmester	
Sv. Aa. Sørensen, Kbh, Excelsior	3,04,8
P. Nielsen, Slagelse, Velocette	3,21,2

500 ccm Specialmaskiner.

Her ansaa vel nok de fleste Orla Knudsen for sikker Vinder, men adskillige, der kender Forskellen paa en



Danmarksmestrene i Soloklasserne.
Fra venstre: Svend Aage Sørensen, Peder Staal Jensen, Agner Hansen, N. V. Jensen og Bent Jensen.

400 Meter og en 1000 Meter Distance, og de Krav, der stilles her, var ikke slet saa sikre. Man ved, at den lille Mand fra Svendborg har stærke Kræfter i Maskinen, og at hans Drøm er at slaa Orla, og at det samme gælder Bent Jensen, der i Aar har søgt at erobre Sverrig. Irvinger havde sin Mesterskabstitel at forsvare, men havde vel næppe store Chancer, og Veteranen Svend Aagē Sørensen, er jo oplagt Distancemand, saa hvem kunde vide?

1. heat blev vundet klart af Bent Jensen, 2,52,2. Dagens hidtil bedste Tid, men Irvinger hængte godt paa og blev Nr. 2 i 2,53,4, medens Svend Aage Sørensen brugte 2,57,0 til 3. Pladsen. Nr. 4 Uno Jensen kom 0,6 Sek. efter i 2,57,6, og saa fulgte 2. heat, hvor Spændingen voksede. Orla Knudsen lagde sig straks i Spidsen, og havde efter Kenderes Mening endnu adskillig Gas i Haandtaget. Han vandt heatet og satte ny Dagsrekord i 2,48,1. Aage Andersen fulgte ham i samme Tempo, men det gik ikke, Maskinen sagde Stop, og

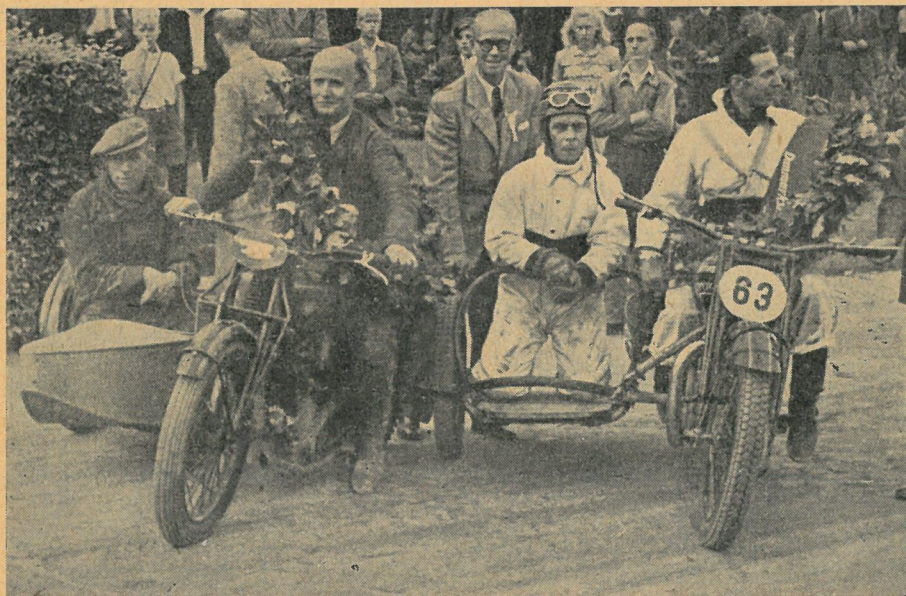
Aage Andersen blev heatets Nr. 2 i 2,53,5, medens Peder Andersen som Nr. 4 i 2,55,7 placerede sig til Sluheatet.

I Slutheatet præsterede Orla Knudsen en regulær Tyvstart, hvad der maa-ske burde have fremkaldt det røde Flag, men han klarede Frisag i første Omgang, for senere at indhentes af Skæbnen, da en Sprængning i Gearkassen satte en Stopper for ham. Nu førte Bent Jensen klart, medens Peder Andersen længe laa Side om Side, medens Sv. Aage Sørensen og Irvinger dannede Bagtroppen.

Rækkefølgen i Maal blev:

Bent Jensen, Aarhus, J A P	2,51,9
Danmarksmester	
Peder Andersen, Ølgod, J A P ...	2,53,1
Aage Andersen, Kbhv., J A P ...	2,54,5
Sv. Aage Sørensen, Kbhv., J A P	2,58,7
Irving Irvinger, Kbhv., J A P ...	3,09,4

Sidevognsløbene, der sluttede Dagen, frembød flere spændende Situationer, naar der blev overhalet, og i den lille



Danmarksmestrene i Sidevognsklasserne. Fra venstre David Axelsson og E. V. Mathiasen.

De jyske Jordbanemesterskaber

De meget spændende Løb i Skive, Søndag den 1. August, blev kun overværet af ca. 6000 Tilskuere, men i Betragtning af den stegende Hede maa det siges at være fint. Løbene blev godt afviklet, og der skete kun et Par ufar-

lige Styrt. Banen var fin og glimrende egnet til de haarde Løb.

250 ccm Klassen blev overraskende vundet af Preben Pedersen, Silkeborg, der slog sidste Aars Danmarksmester H. Sørensen, Silkeborg, efter et spæn-

Klasse laa Tiderne for de fleste nogenlunde ens, medens der i den store Klasse overhovedet ikke var nogen virkelig Kamp, dertil var Axelsson alt for overlegen, selv om Thorkil Sørensen i sit heat kørte paa hurtigere Tid end Axelsson i sit.

Sidev. indtil 600 ccm.

Forskellen mellem de tre placerede i første heat var ikke stor, og Kørslen gav ofte Anledning til Bifald fra Publikum, ikke mindst paa Grund af »Sand-sækkene«s Akrobatkunster i Svingene.

Vinder af 1. heat blev E. V. Mathiasen, 3,24,2, Nr. 2 Kresten Krestensen, 3,24,8, Nr. 3 Svend Knudsen, 3,25,1 og Nr. 4 Jørgen Nielsen, 3,48,2.

2. heat blev vundet af Sejer Jensen, 3,23,3, Nr. 2 Johs. Hansen, 3,24,7 og Nr. 3 Helmuth Carlsen, 3,31,3.

I Slutheatet blev der kæmpet bravt, og Tiden blev sat noget ned, men Mathiasens Martin/JAP holdt Spidsen og vandt, dog ikke mange Sekunder før de følgende. Et ganske pænt Felt fra Start til Maal.

Slutresultatet:

E. V. Mathiasen, Kbhvn, JAP ... 3,20,1
Danmarksmester

(Carlo Rasmussen).

Sejer Jensen, Aarhus, Triumph . 3,21,7
(Willy Walther).

A. Kristensen, Aarhus, Norton . 3,22,3
(Frede Jacobsen).

Johs. Hansen, Odense, B M W . 3,??,?
(Ernst Sørensen).

Sidev. over 600 ccm.

1. heat blev vundet af Axelsson i Pro-

menadekørsel i 3,24,2 med Albrechtsen som Nr. 2 i 3,30,9 og Makinen som Nr. 3 i 3,47,7. Chr. Jørgensen blev diskvalificeret for en ganske umotiveret Forbikørsel venstre om, hvorved han kom helt op i Grønsværet og som ved et Vidunder undgik Kollision med den forankørende.

I 2. heat kørte Thorkild Sørensen i den hidtil bedste Sidevognstid 3,21,3; medens Josef Koch og Jens Nielsen brugte henholdsvis 3,57,8 og 3,57,3.

Thorkild Sørensens Tid gav Løfte om nogen Kamp for Axelsson, og der var ogsaa Tilløb til en saadan, dog forgæves, Sørensens Maskine kunde ikke staa for Presset, og han maatte udgaa.

Resultatet blev:

David Axelsson, Dania/JAP 3,14,7
Danmarksmester
(Aksel Møller).

H. Albrechtsen, Lyngø, B M W 3,29,9
(Orla Larsen).

Joh. Makinen, Wolding, Nimbus 3,30,8
(Wagner Nielsen).

Sidevognspassagererne, der har en ikke ringe Andel i Resultat, fortjener at nævnes og er anført i Parentes efter hver Fører.

En vellykket Dag med en Række gode sportslige Præstationer, en storstilet Konkurrence mellem Køre fra hele Landet, og Mesterskaberne blev nogenlunde jævnt fordelt. Jylland fik 2, Fyn fik 1 og Sjælland 4, Lolland-Falster opnaaede ingen denne Gang.

Forsidebilledet:

Thorkild Sørensen jager David Axelsson.

dende Opløb i Tiden 2,30,5, H. Sørensen Tid var 2,31.

350 ccm Klassen vandtes af sidste Aars Mester, Aksel Jensen, Aalborg, 2,16,5, P. Staal Jensen, Randers, 2,18,4 og Victor Simonsen, Aalborg, 2,20,5.

500 ccm Klassen vandtes af Knud Nielsen, Aarhus i Tiden 2,0,5, H. Kjærgaard, Skive, 2,08,5 og Børge Mørck, Kolding, 2,10,2.

Special Solo vandtes af Bent Jensen, Aarhus, med Knud Nielsen, Aarhus paa Andenpladsen. Disse to laa ens i Point og bedste sammenlagte Tid var gældende. Ved en beklagelig Regnefejl kaaredes Knud Nielsen som Mester, og dette maatte senere rettes, da Fejlen blev opdaget.

Sidevognsklassen indtil 600 ccm vandtes af Thorkild Sørensen, Horsens,

i Tiden 2,21,5, Kr. Kristensen, Aarhus, 2,25,8 og Carlo S. Jensen, Aarhus, 2,27,4.

Ogsaa i Sidevognsklassen over 600 ccm, blev Thork. Sørensen Mester i Tiden 2,24,5, Johs. Makinen, Kolding 2,30,9 og Jens Nielsen, Silkeborg, 2,31,8.

Ved Spisningen i Haandværkerforeningen umiddelbart efter Løbet uddelede Formanden for J.M.S. Kaj O. Nielsen, Præmierne, som bliver eftersendt, da det er umuligt for Tiden at skaffe Sølvtoj.

Samtidig oplyste Formanden, at Knud Nielsen, Aarhus, vil faa tildelt D.M.U.s Hædersplakette, og Thorkild Sørensen, J.M.S.s Hædersplakette for deres Indsats paa Motorbaner i 1947. K.

25 AARS KLUBJUBILÆUM

Nordre Birks Motorklub blev stiftet den 21. September 1923 og kan saaledes i Aar fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Klubbens første Formand var Fabrikant P. Lindvold, der er afgang ved Døden for faa Aar siden. Den øvrige Bestyrelse var: Dekorator Graff, Hotelejer V. Jensen, Grosserer Chr. Hedeftoft og Vognmand J. A. Jensen.

Den nuværende Formand, Vognmand Oluf Jensen, Holte, blev valgt den 31. Januar 1943, og har altsaa beklædt denne Post i mere end 5 Aar.

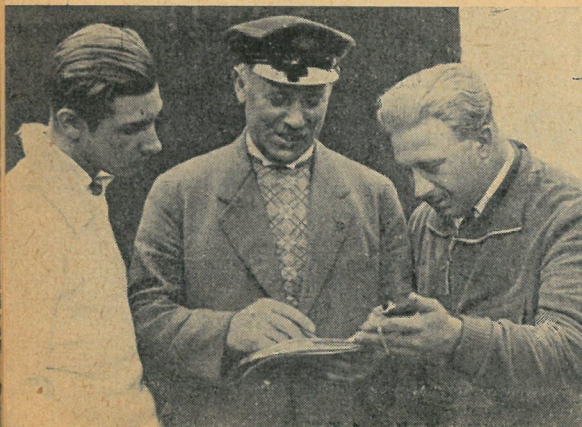
Klubben fører nu en mere rolig Tilværelse, men det har ikke altid været

saadan. I de forløbne Aar har Klubben staaet som Arrangør af flere store Arrangementer, f. Eks. Mesterskabsløb, 1000 km Løbet, som blev en aarlig tilbagevendende Begivenhed gennem en Række Aar, desuden var Klubben Medarrangør af det store Holte Kilometerrace.

I 1933 købte Klubben en smuk Strandgrund i Lille Kregme, hvor der senere opførtes et Klubhus, som blev til stor Glæde for Klubbens Medlemmer som et fast Samlingssted ved week-end Ture og Ferier.

Jubilæet fejres ved en Sammenkomst Lørdag den 25. September paa Gentofte Hotel.

Vi bringer et gammelt Billede, der viser Klubbens første Formand, Fabrikant Lindvold i Samtale med den nuværende Formand, Oluf Jensen, og den kendte Motorkører Johannes Nielsen. Gruppen fungerede som Kontrol i Nærum og er aabenbart i Færd med at notere og kontrollere en Tid.



Snavs for sig — og Olie for sig!

En Ingeniør i det amerikanske Socony-Vacuum Oil Company, Moderfirmaet for Vacuum Oil Company i Danmark, har skrevet følgende Artikel, der i første Række tager Sigte paa at vække Opmærksomhed for Renlighedsproblemets Vigtighed ved Smøring, Cylinderudboring og Reparationer i det hele taget, men som formentlig ogsaa vil have Interesse for enhver Motorejer, for at de selv kan holde et vaagent Øje med, hvad der foregaar paa det af dem benyttede Værksted.

I U.S.A. betragtes denne Artikel som højaktuel, og selv om vore hjemlige Værksteder gennemgaende er moderne og velholdte, kan det maaske nok sine Steder knibe med Forstaaelsen af dette vigtige Problem.

Den amerikanske Ekspert skriver:

Hvad er det allervigtigste med Hensyn til korrekt Smøring af en Bilpark? For mig er Svaret ikke: Motorolie, Fedt eller Gearolie. Det vigtigste er derimod Maaden, hvorpaa Smøremidlerne bruges og misbruges.

Hvad er Smøringens værste Fjende? Snavs! — Jeg kan ikke finde et mere sigende Udtryk. — Man kan naturligvis udpensle Begrebet og rent ud sige uforfalsket, beskidt Snavs, og saa rammer man det lige paa Kornet. Tænk, om De nu aabnede en splinterny Tønde Fedt og lige i Toppen fandt en pæn Haandfuld Snavs? Jeg vil vædde med, at De ikke hurtigt nok kunde komme ind til Telefonen og give Leverandøren en ordentlig Omgang, og venligt, men bestemt bede ham tage sit Fedt igen. Ja, De kunde saamænd blive gal i Hovedet nok til at skifte Leverandør paa Stedet. Paa den anden Side er der mange, der ikke vilde tage nærmere i Betragtning at aabne den samme friske Tønde Smøring og saa efterlade den uden Laag eller med Spunsen aaben, og paa den Maade lade den staa der og

samle den samme Haandfuld Snavs, indtil den er brugt op. Nogle tager ikke nærmere i Betænkning at stikke en snavset Haand ned i Tønden, naar de skal »haand-pakke« et Leje. Jeg vil snarere kalde det at »haand-spolere« et Leje. Maaske har man omhyggeligt vasket Lejet ud, og man har Lejet rent og pænt, naar det kommer op af Rense-Vædsken, inden man begynder at behandle det med snavsede Hænder. Saa bliver det maaske stillet paa en snavset Filebænk, medens man gaar over og stikker en snavset Haand ned i Fedtbøtten. — Paa den ene eller den anden Maade kan det lykkes at faa Snavset ind i Lejet, inden det igen er monteret. — Det kan ske, naar man pakker Hjulnav, at Snavs bliver banket ned fra Bremsen eller Hjulet, idet det sættes paa. Snavs kan komme ind paa hundrede forskellige Maader. Naar saa Lejet svigter, tilkalder man Olieagenten og siger: »Se der, hvad Deres rene, uforfalskede Fedt har gjort ved mit stakels Leje.«

Jeg kender ikke Deres Synspunkt. Jeg ved ikke, om De forlanger et rent Værksted eller tolererer et snavset. Nogle holder Køretøjerne rene og nogle kræver rene Smøremænd — rene Overall, rene Hænder, ja selv rene Ansigter. Alt dette er vigtigt set ud fra en Oliemands Synspunkt.

Man ser mange Værksteder i Dag, hvor man, bare man har faaet Næsen indenfor, er klar over, at her er vore Produkter udsat for to Angreb, endnu inden de overhovedet er i Brug i Bilerne.

Lad os stoppe op og se paa det Job, et Kugle- eller Rulleleje har at udføre. Berøringen mellem Kuglen og Kugleskaalen er teoretisk et enkelt Punkt. For Rullernes Vedkommende er der Tale om Berøring langs en Linie. Et Punkt er defineret som et Areal uden

Udstrækning. Trykket i dette teoretiske Punkt kan naa op paa 35 Tons pr. cm^2 , og i Praksis forekommer saa store Tryk virkelig. Naturligvis er der ikke Tale om et enkelt Punkt længere, naar der optræder saadanne Belastninger. Dette er meget klart bevist ved Forsøg paa en af de store Lejefabrikker, hvor man belastede et stillestaaende Leje og saa blæste en svovlholdig Gas hen over det. En paafølgende Undersøgelse af Kugle- og Lejeskaal viste en elliptisk Berøringsflade, hvilket godtgør, at Kugle- og Kugleskaal er elastiske og forandrer Form under Tryk paa samme Maade som en Tennisbold, der trykkes mod en Bordplade. Denne Formforandring kan kun finde Sted et vist Antal Gange, og der vil opstaa »Trætheds-Brud«. — Dette Fænomen vil forekomme uden Hensyn til, hvad Smøremiddel der anvendes i Lejet, og det kan demonstreres ved at bøje en Papirclip frem og tilbage. Den er kun beregnet til at kunne taale en ringe Bøjning og vil under korrekt Brug holde længe. Men prøv saa et Par Gange at bøje den 90° , og se saa, hvor hurtigt den knækker ved »Trætheds-Brud«.

Vi gaar nu tilbage til Kuglelejet. Det vil ogsaa have en lang Levetid, saadan som det er beregnet til, hvis det kun skal give efter for normale Belastninger. — Nu kommer »the black hang gang«, eller som vi vil sige paa Dansk: Medlemmer af Banden: »Den sorte Haand«, og lægger en eller to mikroskopisk smaa Snavs-Partikler i Lejeskaalen — og hvad sker? Hver Gang en Kugle løber hen over en af Partiklerne, skal den give ekstra efter. Det er, som naar man faar en Sten i Skoen — det gør ondt!

Hvis en Sten faar Lov til at blive i Ens Sko, vil Resultatet blive: Hul i Foden, ganske som Resultater af en Snavs-Partikel i et Leje vil blive Hul i Kugleskaalen — eller i Kuglerne

eller i begge Dele. Eksperterne vil saa tage Skaalen i Øjesyn og højtideligt erklære, at det drejer sig om »Trætheds-Brud« af Materialet. Ja, nogle vil endog nævne: Mangel paa Smørelse.

Nu vil jeg ikke her antyde, at Kuglelejer er det eneste, der kan komme Snavs i — paa ingen Maade.

Lad os et Øjeblik se paa Gearkasse og Differentiale. I nogle Værksteder vilde det være næsten umuligt at smøre nogen af disse Steder, uden at der kom Snavs ind, naar en snavset Finger kontrollerer Oliestanden. Og der kommer næste usvigeligt sikkert Snavs i, naar Paafyldningstuden føres ind i Aabningen.

Tænk saa paa, hvad Tandhjulsgearene i Gearkassen eller Differentialet bliver udsat for. Det kræves af dem, at de skal arbejde i Temperaturomgivelser fra $+20-30^\circ \text{C}$. op til smaa 100°C . Selve Gear-Tænderne maa arbejde ved Temperaturer op til Svejsevarme. Trykket paa Tænderne kan variere fra $7\frac{1}{2}-30$ Tons, og Hastigheden hvormed de glider mod hinanden, kan naa op paa 600 m i Minuttet (10 Meter i Sekundet).

Hvad der sker, dersom der puttes lidt Snavs ned deri? Efter at Gearet saa har svigtet, ser Eksperterne paa det og siger: »Det ser ikke godt ud — ridset og revet og »udmattet«, og hvad der ellers er at sige. I Virkeligheden mener de, at de stakkels Tandhjul, ved at man kom Snavs i Gearet, er blevet irriteret lige til Bristepunktet.

Lad os ogsaa se paa Snavs i Motoren.

Vi behøver ikke at stoppe op efter at have omtalt Lejer og Gear, men fortsætter med Motoren. Vi kan bare kaste et Blik ned i Oliemaalet eller paa Tuden for at genfinde det Snavs, der er kommet i Olien. Eller hvad saa med det Snavs, som ogsaa tilføres Tryk-smøreapparatets Mundstykke? Det er næsten umuligt at finde noget Smøre-

udstyr, der er pinlig rent. — Og saa har vi endnu ikke talt om det Snavs, der sidder paa Paafyldningsdækslet eller paa Maalepinden, eller paa Smørekanden. Alt, hvad der skal til, er blot nogle faa slibende Partikler i Smøreolien uden Hensyn til, hvordan de er kommet deri, og de daarlige Resultater opstaar. I Motoren er der roterende Dele, der glider mod hinanden, f. Eks. i Cylindrene, og saa kommer Forbrændingsprdoukterne til for yderligere at komplicere Problemerne.

De Temperaturer, under hvilke Motoren arbejder paa, kan igen variere fra $-20-30^{\circ}\text{C.}$ til $+80-90^{\circ}$. Smøreolien kan naa op paa Temperaturer i Nærheden af 150°C. , og saa er Lejetemperaturen endda $20-30^{\circ}\text{C.}$ højere. Trykket af de varme Gasarter naar op paa 85 kg/cm^2 , Plejlstangs- og Hovedlejetrykkene er op til 250 kg/cm^2 , og Trykket paa Stempelpindene er endnu højere. Stemplerne bevæger sig med Hastigheder op til 100 km i Timen, og Lejehastigheden ligger paa over 50 km i Timen. Lad os saa tankeløst putte lidt Snavs i denne Labyrint af arbejdende Dele. Hvad Chance har Olien saa? Ikke den mindste Chance i Kampen mod det overmægtige Snavs.

Chassis'et er lige saa vigtigt.

Chassis'et er lige saa vigtigt for Driften af et Automobil. Navnlig Taskeboltene er vigtige. — Hver Gang en snavset Fedtsmørepistol sættes paa en snavset Fedtnippel, bliver en vis Mængde Snavs trykket ind, og den hjælper med til at slide Bolt og Bøsning. Universalledene faar den samme Dosis Snavs ind med Fedtet, hvis Nippel og Sprøjte ikke er rensset. Styretappe, Styrearme og utallige andre Steder kan blive frygteligt tilredt ved skødesløs Behandling. Alt, hvad Olie- manden kan gøre, er at ærgre sig efter at have set alle de Forsyndelser, som almindeligvis praktiseres i Værkstedet,

naar det drejer sig om Behandling af Smøreolier.

Man skulde tro, at der er givet det Udseende af, at en Bil end ikke kan være i Drift en enkelt Dag uden at bryde sammen som Følge af al det Snavs, mange Smøremænd fylder i den, men det Indtryk ønsker jeg naturligvis ikke at give, for det ved vi alle, er forkert. Mellem os sagt har de moderne Biler fra før Krigen holdt sig godt, og det skønt Lejetryk, Kompressionstryk og Kørehastighed samt Nyttelasten er vokset.

Smøreolieindustrien har holdt Trit med den tekniske Udvikling. Faktisk ligger den forud for Udviklingen paa mange Punkter. Ved altid at være lydhør over for Smøremændene, ved Olieingeniørerne, at der ønskes, at Smøremidlerne betaler sig i Længden, og at de yder Toppræstation. Smøreoliespecialisten ved ogsaa, at der ønskes god Økonomi, naar det drejer sig om Udgifterne til Smøremidler.

Olien maa have rimelige Arbejdsvilkaar.

Olieindustrien kan med Rette være stolt af at have Produkter, der arbejder fuldt paalideligt. Det er muligt, at Smøremændene gennem deres skrappe Krav har været medvirkende til denne Udvikling.

Imidlertid maa man, som det er prøvet at forklare, give Olien rimelige Arbejdsvilkaar. Og med det Forbehold opfyldt kan Olieindustrien virkelig tilbyde et godt økonomisk Produkt til et hvilket som helst Smøreformaal inden for Bilbranchen. — Automobilfabrikanten og Smørespecialisten har samarbejdet paa dette Felt, og naar et Oliefirma udsender en Brugsanvisning, der har Automobilfabrikantens Billigelse, kan man være forvisset om, at der ligger et stort Arbejde forud for Brugsanvisningens Fremkomst.

Det maa dog understreges, at Smøreolie ikke er en Mirakelkur. Der er

NORDISKE MESTERSKABSLØB

De nordiske Mesterskabsløb for 1948 er for 1000 m Bane tildelt Finland og er planlagt til den 26. September.

Der foreligger endnu ikke nærmere Enkeltheder om Løbet, men man regner med, at det gennemføres, og at Danmarks Motor Union ved denne Lejlighed sender et dansk Hold, sandsynligvis bestående af 4 Solo- og 1 Sidevognsfører. Hvem Holdets Deltagere bliver, er endnu ikke bestemt, men naturligvis vil de to Danmarksmestre være selsvskrevne.

De Nordiske Mestre er i Øjeblikket Leif »Basse« Hvem, Norge, for Solo, og David Axelsson, Danmark, for Sidevognsklassen.

For Kortbane er Løbet tildelt Danmark, og vil blive kørt Søndag den 3. Oktober paa Gentofte Stadion.

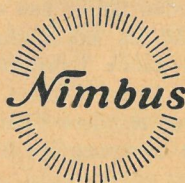
Forudsætningen for begge Løb er dog, at mindst 3 Nationer deltager, og Danmarks Motor Union har derfor anmodet de andre nordiske Lande om snarest at meddele, om man kan vente Anmeldelse fra disse.

mange Forhold, der har Indflydelse paa en Motors Levetid. — Et Par af de væsentlige er: Beregning og Konstruktion af Motoren, Driftsforholdene og Vedligeholdelse. Skødesløst udført Mekanikerarbejde under Hovedreparation af en Motor kan ofte rette Angreb paa Levetiden af saavel Motor som Olie.

Mange hovedreparerede Motorer, som ellers kunde have haft en normal Levetid, er blevet ødelagt af Snavs, som kom ind i dem paa Værkstedet. — Mange Gange er der set Lejer og Olieprøver indsendt til Undersøgelse paa Laboratoriet, og det har næsten uden Undtagelse været Tilfældet, at Motoren lige har været hovedrepareret for 1000 eller 2000 km siden, og Lejerne har svigtet.

Svaret fra Laboratoriet kommer saa ogsaa næsten uden Undtagelse med den Ordlyd: Vær saa venlig at kikke paa det Snavs, der er her i Olien og i Lejet. — Det kan umuligt være kommet ind i Motoren paa 100 km. — Sandkorn og andre Fremmedlegemer kan kun komme ind i Motoren i Løbet af et længere Tidsrum, selv om man forudsætter, at den har været skødesløst behandlet. Den er simpelthen ikke blevet ordentlig rengjort efter Hovedreparationen.

Snavset er derimod blevet banket løst og har faaet Lov til at komme ind i Oliecirkulationen med det Resultat, at Motoren er blevet ødelagt, og Udgifterne til Hovedreparationen har været kastet i Rendestenen.



**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 Hovedgade 76, Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

HVAD ER „SCRAMBLE LØB“?

Uden at man herhjemme rigtig er klar over det, har de saakaldte »scramble« Løb eller »Moto-Cross« er vundet en mægtig Udbredelse i Udlandet, endda saa stor, at der i Holland skal afholdes et europæisk »scramble« Grand Prix.

Første Gang vi havde Lejlighed til at følge et af disse Løb, var i 1947, da der blev arrangeret det første i Sverrig, kørt paa den store Tilskuerplads fra Saxtorp Løbene, beliggende i Kurven ved selve Saxtorp.

Selve Banen er en Terrænbane, i Virkeligheden en koncentreret Form for Trials, hvor alle Etaper er samlet paa et Felt, og hvor man oven i Købet kan skaffe sig en betydelig Indtægt af Tilskuerpladserne, hvad der jo ikke er Tilfældet ved Trials.

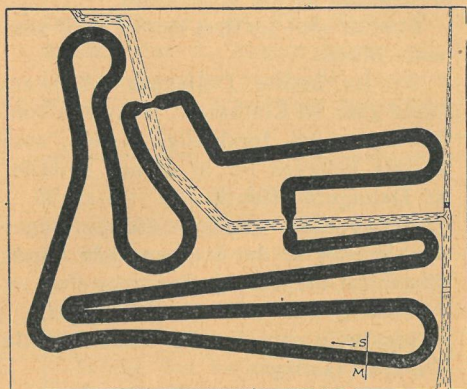
Sportslig set blev det første svenske scramble Løb en Succes, og man vilde vel ogsaa have bibeholdt denne klassiske Bane, dersom ikke Forholdene i Sverrig lige som her udviklede sig paa en saadan Maade, at man maaatte spare paa Benzinen, og da en meget stor Del af Publikum netop var henvist til Motorkøretøjer, fandt man det heldigst i Aar at lægge Løbene saa nær ved Malmø som muligt, og fandt en glimrende egnet Plads ved en af Militærets Øvelsespladser ved Husie, et Stykke Nord for Malmø.

I øvrigt viser det sig overalt, hvor disse Løb finder Indpas, at Militæret er meget interesseret, idet Løbene netop er af en saadan Karakter, som Soldaterne i Felten kan komme ud for. Der kræves ikke saa lidt, baade af Mand og Maskine, og først og fremmest gælder det, at Føreren fuldt ud er i Stand til at beherske Maskinen under enhver opstaaet Situation. Da Banen er en næsten uafbrudt Række af mere eller mindre skarpe Sving, og da den desuden ikke, som en regulær

Rundbane, er plan, gælder det under Konkurrencerne baade om at kunne styre sin egen Maskine og om straks at kunne reagere, og reagere rigtigt over for de andre Deltageres mere eller mindre ufrivillige Manøvrer.

Altsaa en Sport, der i endnu højere Grad end Rundbaneløb kræver sin Mand fuldt ud, og som tillige kræver, at det Materiel, der stiller, er i absolut ordentlig Stand.

Saxtorp scramble fik hurtigt Efterfølgere, og nu køres der stadig disse Løb rundt om i Sverrig, med større og



større Deltagelse og stigende Publikumsinteresse.

Paa FICM's Foraarskongres i Aar udtalte Mr. Chamberlain, England, at »Moto-Cross« nu havde faaet en saa international Interesse, at det var paa sin Plads at fastsætte internationale Regler for denne Art af Løb. M. Grou-tars gav dette sin fulde Tilslutning og henviste til, at man allerede i Aar arrangerer et »Moto-Cross des Nations«. Han advarede mod fortrinsvis at tildele et saadant til de Lande, der allerede er interesserede i denne nye Sportsform, og anbefalede, at man skulde søge at gøre flere Lande interesserede. Hvorfor ikke indføre et

»Grand Prix« og et »Petit Prix«. Grand Prix skulde være et Verdensmesterskab, hvori der skulde deltage Hold paa f. Eks. 12 Mand, hvoraf de 6 bedste tæller, og i Petit Prix skulde f. Eks. deltage Hold paa 5 Mand, hvoraf de 3 bedste tæller.

Med Henblik paa indeværende Aars »Moto-Cross des Nations«, der afholdtes i Spa i August, vedtog man følgende Bestemmelser:

Hvert deltagende Land skal stille mindst fem og højst tolv Deltagere. Brændstof indeholdende Alkohol er forbudt, ligesom supercharging. Løbet skal køres i indledende heats og Slutheat, og Distancen af disse maa ikke overskride 60 km tilsammen.

Starten skal foregaa samlet med gaaende Motor.

De tre bedste Deltagere fra hvert Land gaar til Slutheatet, suppleret med Deltagere fra forskellige Lande, som maatte behøves for at bringe Antallet af Deltagere i Slutheatet op til 30.

Deltagernes rimelige Omkostninger skal betales af det arrangerende Lands Organisation, der er ansvarlig for en forsvarlig Gennemførelse af Løbet.

Som man ser, er alle internationale Rammer fastlagt.

Vil Danmark, naar Sporten atter gives fri, være med i denne Form for Motorsport?

Katastrofefondet

1947 var et Mærkeaar for Katastrofefondet, idet Fondet den 1. Januar blev incorporeret i DANSK RØDE KORS Organisation som en selvstændig Afdeling og sorterer herefter under Dansk Røde Kors' Kontor for indenlandske Anliggender.

Katastrofefondet har i 1947 oprettet 66 nye Hjælpeposter, saaledes at der ved Aarets Udgang raadedes over ialt 718 Hjælpeposter. Kun paa nogle af de nye Vejstrækninger var det muligt at opstille Vejskiltene, medens man paa

andre Vejstrækninger indtil videre kun har kunnet udstationere Dørskilte, Forbindskasser, Telefontavler m. m.

Selv om Katastrofefondet nu sorterer under Dansk Røde Kors, skal Fondet fortsat selv fremskaffe Midlerne til Driften og Udvidelsen af sit Hjælpepostsystem, hvorfor man udtaler Haabet om, at den Interesse og Velvilje, der er vist Katastrofefondet, maa blive fortsat.

Mange Ulykker faar unødvendigt alvorlige Følger, fordi det har taget for lang Tid at tilkalde Læge, Ambulance, Brandvæsen m. m., eller fordi ingen plejede de saarede rigtigt og havde Forbindssager m. m. ved Haanden, samt ofte fordi tilfældigt Tilstedekomne af Uvidenhed og i Nervøsitet gav de saarede en direkte skadelig Behandling.

Dette undgaas, naar Katastrofefondets Poster er i Nærheden.

Danmarks Motor Union er Medlem af Katastrofefondets Repræsentantskab.

THE MOTORCYCLE

Englands førende motorcykleblad udkommer hver uge, ca. 45 sider, indeholdende udførlige referater af alle de vigtigste continentale motorløb, samt udførlige tekniske beskrivelser af alle de nye modeller. Pris 28,80 kr. pr. aargang, 15,00 kr. halvaarlig, frit tilsendt.

Jørgen Halkiers import,
Østerbrogade 54, Kbhvn. Ø,
Central 2054 - Øbro 2054.

Undertegnede bestiller herved:
Abonnem. paa »The Motorcycle«
kr. 28,80 — kr. 15,00 (halvaarlig).

kr. 28,80

kr. 15,00 (halvaarlig)

Navn

Stilling

Adresse

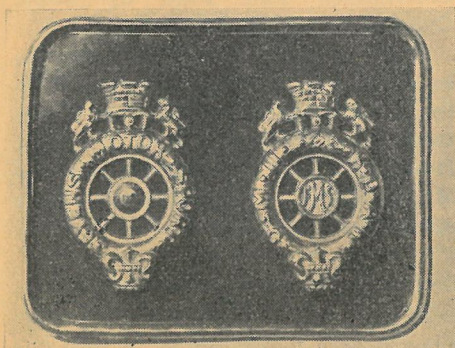
Fra Klubberne

Klubstof

Husk at begrænse Klubstoffet til Meddelelser om kommende Arrangementer, og indskrænk Referater af Klubture og Sammenkomster mest muligt, og husk, at Klubstof *skal* være Redaktionen i Hænde *senest* d. 22., da det ellers ikke kan forventes optaget.

Fyens Motor Sport

meddeler, at Medlemmerne atter kan købe Klubbens sædvanlige Køleremblemer ved Henvendelse til Klubbens Sekretariat, Skibhusvej 155, Odense, Tlf. 11.271. Det bemærkes, at de ny Em-



blemer fremtræder i en ualmindelig smuk og holdbar Udførelse. Prisen er Kr. 20,— pr. Sæt excl. Plade.

Harley Davidson Klubben

Klubturen d. 7. September fra Damhustorvet Kl. 19 bringes i Erindring.

Efterårssæsonen begynder d. 21. September i Vanløse Jernbanecafe.

Week-end Turen kunde godt have været bedre besøgt, men forløb ellers dejligt med Hjemtur i øsende Regn. Turen til Aldershvile var en køn Oplevelse i Mørke, saa den maa vi se en anden Gang i Dagslys. Jernbaneturen var det store Sus, med stor Tilslutning.

Nimbus-Klubben, Aalborg

Da der nu er blevet ordnede Forhold i Leveringerne af »Motor og Sport«, skal jeg i korte Træk meddele de seneste Begivenheder inden for N. K. A. Vi afholdt en dejlig Sct. Hansfest i Halkær Skov sammen med N. M. S. Den 7. Juni arrangerede vi Motorløb paa Aalborg Stadion. Det var et aldeles vellykket Stævne, og vi vil gerne bringe vore Medlemmer en Tak for veludført Arbejde. Vi erindrer vore Medlemmer om, at vi den første Fredag i hver Maaned afholder Klubmøder. Sidst havde vi arrangeret et udmærket Møde med Damer ved den skønne Poulstrup Sø, der blev danset og snakket og lyttet til Gunnar NU Hansen, og Klubben var Vært ved en Kop dejlig Kaffe. Søndag den 8. August havde vi Udflugt, men den druknede desværre i Regn.

Lau. Rasmussen.

TAK!

I Anledning af den sørgelige Ulykke, der skete ved vort Motorløb den 9. Maj, hvor en Fader og 2 Drenge kom til Skade, beder Hr. Ilso Jensen, Gistrup, os bringe den varmeste Tak til alle Køre, Officials og Medlemmer af Motorklubberne, der var til Stede paa Gistrup Kro, hvor der blev indsamlet til en Gave til de Tilskadekomne. — Tak alle!

Nimbus Klubben Aalborg.

Sports Motorklubben Odin

Søndag den 8. august afholdt klubben sin sommerudflugt med stor tilslutning. Udflugten var arrangeret som en tur ud i det blaa og gik forbi Roligskroen over Ørbæk til Svendborg. Med Færge til Taasinge, videre til Nørreskov. Her var arrangeret forskellig underholdning for damer og herrer. Derefter fortsattes turen til Vemmenæs, hvor kaffebordet ventede, og tu-

ren fortsatte til Breininge kirke, tilbage til færgen og over til Svendborg. Hjemturen gik over faaborgvej til Sallinge kro, her sluttede dagen med middag og bal.

S. M. K. »København«

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at Klubben den 11. September Kl. 19.30 i Empire Salen, Blegdamsvej 26, afholder Filmsaften med Bal og Præmieuddeling fra Trialet ved Karlebo den 4. April, samt fra den afsluttende Kortlæsningøvelse.

Medlemmer fra andre Klubber er hjertelig velkomne. Vor Onsdagsaftenur til Fiskebæk var meget vellykket. Husk at reservere Søndag den 24. Oktober, denne Aften spilles Revyen. Billetterne vil snart blive udsendt. Bestyrelsen forventer, at Medlemmerne gør et lille Stykke Arbejde for at sælge saa mange Billetter som muligt.

Glostrup og Omegns Motorklub

afholdt Sct. Hansaften en Klubtur, der denne Gang gik til Yderholm Kro, hvor vi drak Kaffe og morede os, som vi bedst kunde. Turen afsluttedes paa Strandgrunden med Standerhejsning, Baal m.m.

Torsdag den 29. Juli kørte vi til Kastrup Lufthavn, hvor vi blev vist rundt og besaa det store Foretagende. Derfra til »Elisenborg« i Dragør.

En Orienteringsøvelse i Forbindelse med Klubtur afholdtes Søndag den 8. August. Første Del af Turen var tilrettelagt som almindelig Klubtur. Damerne fungerede denne Gang som Observatorer og de havde rig Lejlighed til »at køre os i Skoven«. Frokost paa

Motorfilm søges:

Da Sekretariatet ofte har Forespørgsel om Forevisning eller Leje af Film fra Motorløb, bedes Klubber, der maatte være i Besiddelse af saadanne og vil udlaane dem, meddele os dette.

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

Køge

A. J. S. Herluf Christiansen
Nørregade 39 — Specialværksted for
Motorcykler — Motorcykle Køreskole

Langtved Færgetro, derfra gennem Hornsherred til Jægerspris.

Orienteringsøvelsen blev gennemført af: John Østerholt med Frue, Holger Christiansen med Frue og Svend Caspersen med Frue.

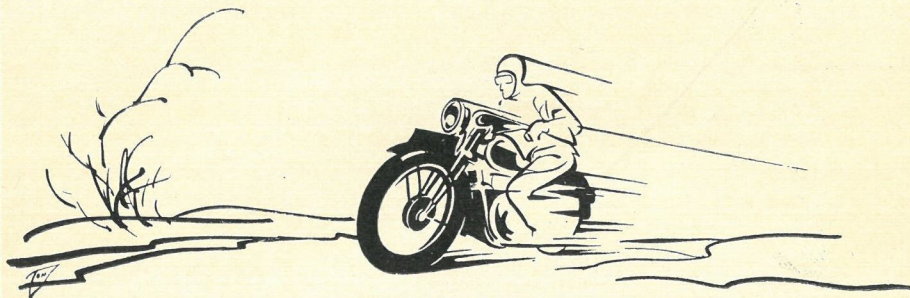
Efter at Sadelmager Poul Petersen har stillet sig velvillig over for Klubben ved at give Tilladelse til, at vi maa ophænge et Skab paa hans Ejendom, Hovedvejen 112, vil Meddelelser til Medlemmerne nu for Fremtiden blive opklæbet der.

Nimbus Klubben, København

Søndag den 1. August afholdt Nimbus Klubben en Familietur til Søs. Hr. J. Johansen havde i Aar velvilligt stillet to Baade til Raadighed, og vi fik en dejlig Tur til Saltholm, hvor vi indtog vor medbragte Frokost, som smagte dejligt efter den friske Sejlur. Efter at vi alle havde faaet et Bad, lavede Fru Johansen Kaffe til os, og saa gik Turen atter hjemad, og en dejlig Dag var slut. — Torsdag den 12. August havde vi en Familietur ud i det blaa, som den Aften endte i Ny Ravnsborg. — Medlemmerne bedes møde op den 11. September Kl. 20 i Ganløse Kro, og de maa heller ikke glemme at møde den 19. September Kl. 9 til Familietur, den Dag skal vi have Madpakken med.

A. Elias.

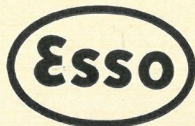
FART OG ØKONOMI



Økonomisk Kørsel og Forøgelse af Motorens Ydeevne er Resultatet af altid at anvende ESSO BENZIN.

Overalt, hvor der stilles store Krav til Materiellet, bruges ESSOLUBE Smøreolie, som giver bedre Beskyttelse af Motoren. Den tætnet Hulrummet mellem Stempler og Cylindervægge, bortleder den overflødige Varme og virker rensende paa Motoren ved at optage og fjerne Urenheder.

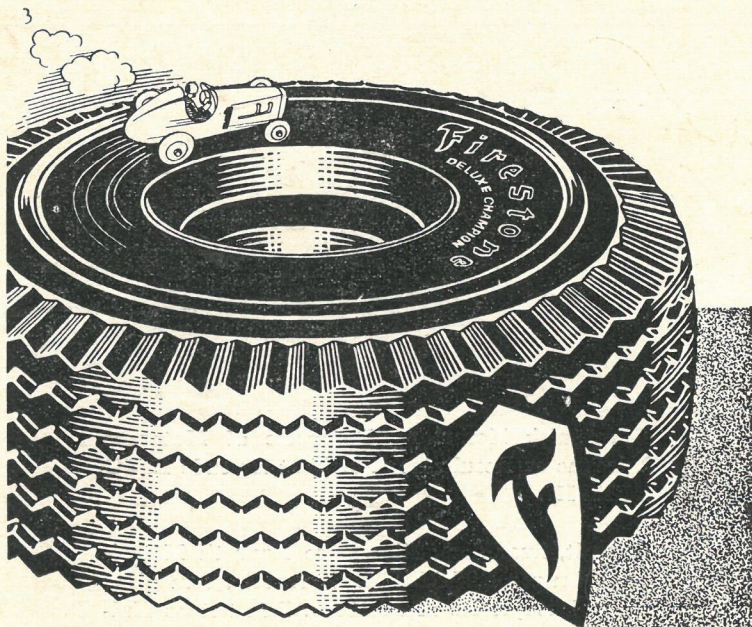
Overalt findes der ESSO TANKE og SERVICE STATIONER, som er rede til at betjene Dem med ESSO Produkterne, hvis Kvalitet erkendes overalt i Motorkredse.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Nr 28¹³ Hansen

SEJRHERREN FRA AMERIKAS VÆDDELØBSBANER



Firestone

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

Danmarks Motor Union: fg. Præsident Fabrikant *N. K. Pedersen*, Hersegade 1, Roskilde, Tlf. 533.
Generalsekretær *Vald. Hoffmeyer*. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.

Fyens Motor Union: Formand, Fabrikant *Karl Madsen*, Nørregade 54, Odense. Sekretariat: Vestergade 59, Odense. Tlf. 104.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Kaj O. Nielsen*, Dannebrogsgade 52, Aalborg, Tlf. 6762. —
Kassører: *Egon Nielsen*, Graven 17, Horsens, Tlf. 820. Sekretær: *Kr. Kvist*, Teglværksallé 13, Aalborg.

Lolland-Falsters Motor Union: *Aage Wæver*, Vesterbro 38, Maribo.
Sjællands Motor Union: Formand, Faktor *Poul Rasmussen*, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV.
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Lune 155.

Redaktion og Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby, Valby 99 — 5966.
Ansvarshavende Redaktør: *Vald. Hoffmeyer*.