

MOTOR *or* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



DECEMBER

1948

3. AARG.

Let Start med —



Vinterolie

Den helt rigtige Julegave til Motorsportsmanden

Pragtværket:

DANSK OG INTERNATIONAL MOTORSPORT

med sine 450 sensationelle Illustrationer og smukke Indbinding er den ideelle Julegave for den Far, Søn eller Broder, der har Motorsport som Hobby.

Pris Kr. 73.— (evt. Rate) . Faas i enhver Boghandel

BREMERS FORLAG

Frederiksgade 7 . ODENSE . Telefon 7912

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. —
Kasserer: *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., Luna 155.

Redaktion og Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby, Valby 99 — 5966.

Ansvarshavende Redaktør: *Vald. Hoffmeyer*.

Annonceekspedition: *Einer Ulrich Reklamebureau A/S*, Kultorvet 2, C. 3133.

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1948

DECEMBER

3. Aargang

Jyllands Motorsports Unions Repræsentantskabsmøde

JMS' ordinære Efteraars-Repræsentantskabsmøde afholdtes den 31. Oktober i Aarhus, hvor Repræsentanter fra 36 Klubber var mødt.

Formanden, Kaj O. Nielsen, bød Repræsentanterne Velkommen og rettede en særlig Velkomst til DMU's Bestyrelse og Sportsudvalg, der efter et Møde Dagen før, benyttede Lejligheden til at overvære Mødet.

Formanden for Aarhus Motor Sport, Poul Sørensen, valgtes til Dirigent.

Efter at Klubbernes Møderet og Stemmetal var konstateret, oplæste K. Kvist Protokollen, der godkendtes uden Kommentarer.

Formanden aflagde Beretning, og indledede med at mindes de tre, siden sidste Møde afdøde Medlemmer: H. Dideriksen, Hans Schourup og Jørgen Halberg.

Klubbernes Antal er uforandret, men der har været en Tilgang af Medlemmer fra 2730 til 2905 pr. 1. Oktober.

Formanden refererede DMU's Møde i April. Beklagede det meningsløse Forbud mod Motorløb, der havde skabt økonomiske Vanskeligheder for flere Klubber. De efter Forbudet afholdte Løb i Gentofte havde ikke alle haft fuld Tilslutning inden for Hovedbestyrelsen.

For Sæsonen 1949 nærede man lyse Forhaabninger, da man venter det udstedte Forbud hævet inden ret længe.

Medlemmer af DMU vil gennem deres Klub kunne faa ordnet Papirer til Udlandet gennem DMU's Sekretariat.

Der foreligger Udkast til Standardpropositioner, der vil være klar til næste Aars Arrangementer, hvad man maa hilse med Tilfredshed.

Formandens Beretning affødte nogen Diskussion. Man enedes om, at de til DMU indbetalte Afgifter for ikke afholdte Løb i 1948 overføres til 1949, eller tilbagebetales. Beretningen godkendtes.

Forskellige Forslag blev indgaaende drøftet, men blev enten trukket tilbage eller henvist til DMU's Repræsentantskabsmøde.

Valgene forløb glat. Saavel Formanden, Kaj O. Nielsen, som det afgaaende Bestyrelsesmedlem, Kaj Boilesen, genvalgtes med Akklamation.

Under Eventuelt drøftedes bl.a. faste Afgifter til Køerne, Betaling til de Delegerede af disses Diæter, »Motor og Sport«. DMU's Præsident, N. K. Pedersen og Hoffmeyer besvarede forskellige Forespørgsler, og det udmærkede Møde sluttedes med et Leve for JMS.

Næste Møde afholdes i Silkeborg.

Kvist.

TO VELGØRENHEDS LØB

Handelsministeren har ladet sig blødgøre af FN-Hjælpen og givet Dispensation fra Forbudet mod Motorløb til et Løb i Kolding og et i Gladsakse, og nu venter vi jo kun paa at modtage Meddelelse om, at det fatale Forbud bliver helt ophævet fra Nytaar at regne.

— — —

Det første Velgørenhedsløb blev afholdt i Kolding den 7. Oktober, arrangeret af Kolding Motor Klub og fik et udmærket Forløb. 5000 Tilskuere var mødt og Programmet bød paa Ekspertkampe mellem vore egne Elitekørere Orla Knudsen og Bent Jensen og Nordmanden Kjell Backe og Svenskeren Stig Pramberg, der kørte en Match i 3 Afdelinger over 4 Omgange.

Kjell Backe vandt første Afdeling efter en fin Start og flot Kørsel, men saa gjorde hans Maskine Knuder, og Orla Knudsen vandt de to næste Afdelinger. Der kørtes efter Point, og Stillingen blev Orla Knudsen 14, Bent Jensen 10, Kjell Backe 9 og Stig Pramberg 7 Point.

I Seniorløbet vandt Børge Mørch, Kolding, overlegent med 15 Point, Ejvin Hansen fik 12, Poul Kalør 9 og Kurt Lauritzen 6 Point.

Carlo Jensen, Kbhvn., blev Vinder af Sidevognsløbet fulgt af Svend Jensen, 7 og Thorkild Sørensen 6.

Thorkild Sørensen vandt Sidevognshandicap og et Solo Handicap over 6 Omgange blev vundet af Stig Pramberg med Orla Knudsen som Nr. 2, Børge Mørch Nr. 3 og Bent Jensen Nr. 4.

— — —

Den følgende Søndag kørtes i Gladsakse, og her mødte fra Norge Leif Samsing og fra Sverrig, en helt ny Stjerne, Linus Ericsson, som har vist fremragende Kørsel, sidst i Stockholm.

Vejret var alt andet en gunstigt, gan-

ske vist regnede det ikke, men en Taa-ge, saa tæt, at det var vanskeligt at se fra den ene Side af Banen til den anden, virkede meget generende, og Banen var fra Regnen Dagen før, meget opblødt, saaledes at Løbene blev »Dirt-Track« i Ordets bogstaveligste Forstand, men trods det blev de afviklet paa en smuk og hurtig Maade, der er al Ros værd.

Eksperterne var først i Ilden, og i første heat viste Linus Ericsson sig aldeles overlegen. Han vandt i 1,44,4 med Aage Andersen som Nr. 2 i 1,53,5 og Bent Jensen som Nr. 3 i 2,12. I andet heat gik Leif Samsing alene over Maallinien i 1,42,2 efter at baade Orla Knudsen og Erh. Fisker maatte bide i — »Mudderet« og 3. heat blev vundet af Uno Jensen i 1,46,6 med Jørgen Nielsen som Nr. 2 i 1,49,3, Eivind Petersen udgik i første Omgang. I Slutheatet blev der nogen Kamp, men Linus Ericsson blev Vinder i 1,40,1, Leif Samsing Nr. 2 i 1,42, derefter Jørgen Nielsen i 1,44,5 og Uno Jensen, 1,55,5. I Standardløbet vandt Børge Mørch, der viste udmærket Kørsel, første heat i 1,55,6 og Lindegaard Petersen 2. heat i 1,58,7. Resultatet af Slutheatet blev Børge Mørch, 1,50, Lindegaard Petersen, 2,03,9 og Knud Nielsen, 2,14,3.

Ekspert Match B bød paa virkelig Kamp i 2. Afdeling. 1. Afdeling blev vundet af Aage Andersen i 1,40,1 med Jørgen Nielsen som Nr. 2 i 1,57,7, medens baade Bent Jensen og Erh. Fisker udgik. I 2. Afdeling var der Kamp næsten til Maalet. Erh. Fisker vandt i 1,39,3, men opnaaede kun 4 Point, saaledes at Aage Andersen, der i 2. Omgang blev Nr. 2 i 1,40,4, vandt Matchen med 7 Point. Jørgen Nielsen opnaaede 5 Point, hans Tid i 2. Afdeling var 1,42,5 og Fisker blev altsaa Nr. 3.

I Ekspertmatch A blev Leif Samsing

Vinder af begge Afdelinger og vandt med 6 Point, Linus Ericsson Nr. 2 med 4 Point og Orla Knudsen, der fik Maskinstop i 1. Afdeling, blev Nr. 3 med 1 Point som Nr. 3 i 2. Omgang.

I blandet Handicap vandt Børge Mørch (110 m) og Uno Jensen (130) hver sit heat og Slutheatet blev vundet af Agner Hansen (0) i 1,55,6, derefter Leif Bech (90) 1,56, Børge Mørch (120) 1,58, Lindegaard Petersen (90) 2,00 og Uno Jensen (130) 2,06.

Trods det uheldige Vejr var der mødt ca. 4000 Tilskuere, men det gode Formaal og de gode Præstationer havde fortjent langt bedre Resultat.

Afvist Protest

Ved de danske Jordbanemesterskaber paa Charlottenlund Travbane blev der nedlagt Protest mod Vinderen af 250 ccm Klassen for Standardmaskiner, idet man gjorde gældende, at hans Maskine, en British Exelcior, Manxman, ikke kunde betegnes som en Standardmodel.

Sagen har nu været behandlet med højeste Instans, Danmarks Motor Unions Sportsudvalg, der ved et Møde d. 30. Oktober har afvist Protesten.

Propositionerne for nævnte Løb lyder saaledes:

»I Standardklassen maa kun deltage Maskiner af katalogmæssige Modeller«, og det er dokumenteret, at Svend Aage Sørensens Maskine findes optaget i Fabrikkens Katalog, som almindelig Salgsmodel.

Endelig siger Propositionerne:

»Maskiner af Standardklassen maa kun benytte almindelig Benzin som Brændstof og dette udleveres af Arrangørerne før Starten.«

Forøvrigt har Protesten foranlediget Vedtagelsen af en ny Affattelse af Bestemmelserne for Danmarksmesterskabsløbene, idet Klasseinddelingen fremtidig bliver Specialklasse og

Forsidebilledet:

Eremitagen i Vinterpragt.

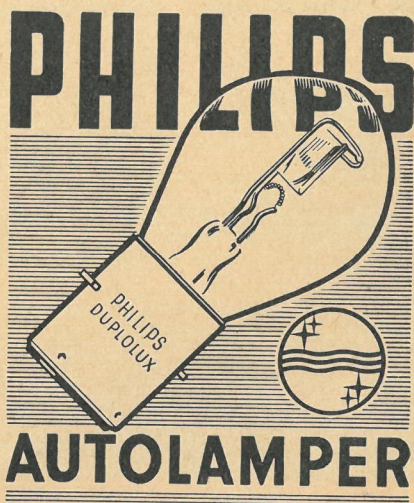
Sportsklasse, og for Sportsmaskiner gælder følgende Definition:

»I Sportsklassen kan kun deltage Maskiner af fabrikmæssig Udførelse, der kan anvende ublandet Benzin som Brændstof. Benzinen udleveres af Arrangørerne, og Vinderens Brændstof skal kontrolleres efter Løbet.

En Berigtigelse

I Referatet af Nordiske Banemesterskaber for Kortbane, er der indløbet en beklagelig Fejl, idet der staar, at 6 heat blev vundet af Thorleif Andreassen i 1,31, fulgt af Jørgen Nielsen 1,33,0 og Knud Nielsen 1,34,2.

Nummer 2 blev Uno Jensen i nævnte Tid. Jørgen Nielsen deltog ikke, og heller ikke i 9. heat, hvor det ligeledes var Uno Jensen, der besatte Andenpladsen. Vi haaber at Uno Jensen og vore Læsere tilgiver Fejlen.



General Motors danske Samlefabrik

gennem 25 Aar

I 1923 besluttede General Motors Corporation i Amerika sig til i forøget Udstrækning at hellige sig Eksporten af sine Produkter til oversoiske Lande, og man gik ind for et Program, der medførte Oprettelsen af flere Fabrikker udenfor selve Amerika.

General Motors danske Samlefabrik blev en af disse Fabrikker, og naar den, som den første, blev lagt i København, skyldtes dette naturligvis forskellige Omstændigheder, blandt andet den, at Danmark havde en saa fremtrædende Repræsentation i General Motors Ledelse som vor store, nu afdøde, Landsmand Wm. S. Knudsen, der, selv om han blev amerikansk Borger og hele hans Manddoms Gerning faldt i U. S. A., aldrig glemte sit Fædreland.

Københavns geografiske Beliggenhed var naturligvis ogsaa en medvirkende Aarsag til Valget, idet denne gjorde Byen til et velegnet Fordelingscentrum og Basis for Leverancer til de øvrige

skandinaviske Lande, samt Randstaterne, Polen og delvis Nordeuropa, der ved Grundlæggelsen var Selskabets Eksportterritorium.

General Motors International startede sin Virksomhed i 1923 i den tidligere Kabelfabrik i Sydhavnen, som Selskabet havde lejet, men Forholdene viste sig hurtigt at være for smaa, og naar det alligevel lykkedes at holde Produktionen oppe paa en nogenlunde tilfredsstillende Højde, maa dette tilskrives den Kendsgerning, at Vognene den Gang var langt mindre komplicerede, end de er idag.

Den stigende Efterspørgsel efter General Motors Vogne, og Selskabets Ønske om at give Publikum den bedst mulige Betjening, førte til, at Selskabet byggede sin egen Fabrik i Aldersrogade, som blev indviet i Slutningen af 1930, men selv om dette selvfølgelig var et stort Fremskridt, var Fabrikken allerede for lille, da den blev indviet.



Fabrikens store Monteringshal.

Imidlertid bevirkede den økonomiske Krise i Begyndelsen af 30-erne, at man et Stykke Tid kunde klare sig med de forhaandenværende Forhold, og selv om Selskabets Omsætning og Produktion igennem Aarene umiddelbart før Krigen gjorde en Udvidelse ønskelig, bevirkede de usikre verdenspolitiske Forhold og selve den anden Verdenskrig, at Udvidelses- og Bebyggelsesplanerne midlertidig blev henlagt.

Under Krigen gjorde Selskabet en Indsats til Gavn for det danske Samfund ved at optage Produktionen af Gasgeneratorer, hvoraf det blev Landets største Producent, og samtidig foranledigedes en Produktion af danske Reservedele.

I Samarbejde med Staten og Motororganisationerne oprettedes A/S Dansk Generator-Brændsel, der med General Motors som Forretningsfører formidlede Indkøbet af det nødvendige Raatræ, Produktionen og Salget af langt den største Del af det Generatorbrændsel, der var absolut nødvendigt for at holde Bilerne i Gang.

I de forløbne 25 Aar har Selskabet i København haft en samlet Omsætning paa ca. 1 Milliard Kroner, og der er fra Fabrikken udgaaet ca. 200.000 Person- og Lastvogne, hvoraf mere end Halvdelen er eksporteret, og Selskabet har gennem denne Eksport indtjent betyde-

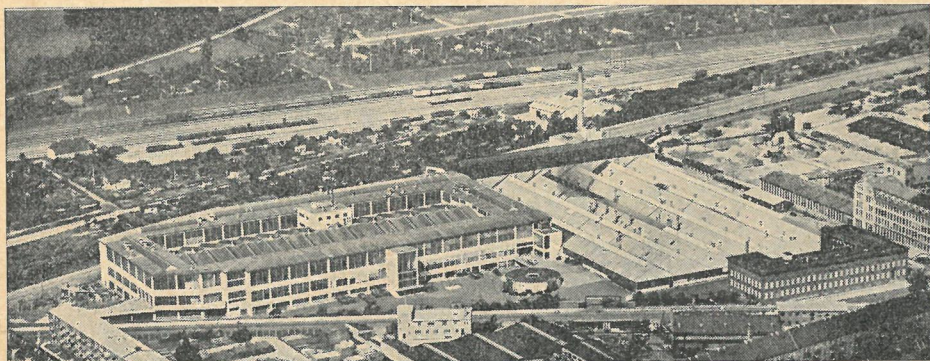
lige Beløb i fremmed Valuta til Landet. Til Vognenes Fremstilling er der indkøbt for mer end 60 Millioner Kroner danske Materialer, ligesom der i Vognenes Eksportpris indgaar betydelige Beløb til dansk Arbejdskraft. I Arbejdsløn er der i de 25 Aar udbetalt ca. 75 Millioner Kroner i Arbejdsløn.

Efter de foretagne Udvidelser er Fabrikken den største Automobilfabrik i Nordeuropa, med Mulighed for Beskæftigelse af langt over 1000 Arbejdere, og Moderfirmaet General Motors har investeret ca. 20 Millioner Kroner i Virksomheden.

Om Fabrikkens Rumfang faar man et lille Begreb, naar man hører, at Gulvarealet, der før Udvidelsen dækkede ca. 26.000 Kvadratmeter, nu er forøget til 57.000 Kvadratmeter, hvilket svarer til 2 Tønder Land mere end Kongens Nytorv.

Fabrikken i København er som bekendt et Datterselskab af General Motors Corporation i Amerika, der er Verdens største Industrivirksomhed, og et Par Tal vil bedre end noget andet give et lille Begreb om dette gigantiske Foretagende.

General Motors danske Fabrikker venter kun paa normale Forhold, for at kunne sætte ind for fuld Kraft igen. Rammerne staar klar og man brænder efter at faa dem udfyldt.



Luftfotografi af General Motors danske Samlefabrik i København.

MOTORCYKLER FOR ALLE

Enhver sit Motorkøretøj

Hver Mand sin Bil, var vistnok Henry Fords Slagord, da han i sin Tid satte Masseproduktion i Gang af sine Fordvogne, som netop var konstruerede paa en saadan Maade, at de kunde fremstilles til en hidtil ukendt billig Pris, og Resultatet udeblev ikke, Millioner af Mennesker, der næppe havde drømt om at blive Bilejere, fik et saadant Køretøj, der baade skaffede dem en bekvem Befordring til og fra Arbejde og skaffede hele Familien Lejlighed til at komme ud i Naturen og faa Del i en Række af de Glæder, der ellers kun havde været tilgængelige for de mere velbemidlede.

Før Krigen havde man i Tyskland indset det berettigede i Fords Synspunkt, og man optog Problemet til alvorlig Undersøgelse — der skulde skabes en »Folkevogn«, der kunde købes paa saadanne Vilkaar, at den havde alle Betingelser for at blive Hvermands Eje. Krigen standsede de store Planer, men Fabriken var anlagt, og ingen ved, hvad den i Krigsaarene har produceret, ganske vist til helt andre Formaal, end det oprindeligt tænkte.

»Folkevognen« produceres nu, og har endda holdt sit Indtog i Danmark, men siden 1939 har Forholdene ændret sig Verden over, Levevilkaarene har æn-

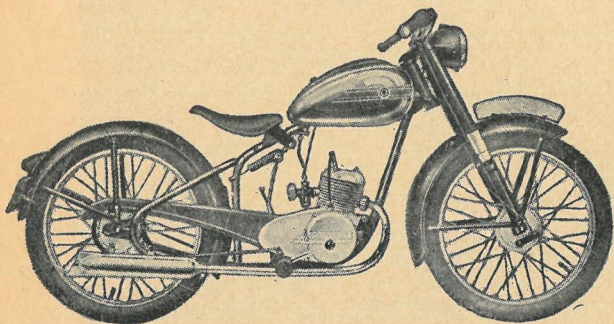
dret sig saaledes, at selv en godt lønnet Arbejder vil have Vanskelighed for at anskaffe Bil, medens Nødvendigheden af at have et let og billigt Transportmiddel snarere er øget, idet Afstandene til Arbejdspladserne øges Aar for Aar. Nu som tidligere er der i højeste Grad Brug for, om ikke en Bil, saa dog — et *Motorkøretøj* for alle.

Dette kunde lyde som en Utopi, men en Kendsgerning er det, at man i allerhøjeste Grad har Opmærksomheden henvendt paa Problemet, og at adskillige Fabriker, navnlig i Italien og Tjeckoslovakiet, nu fremstiller Motorcykler til saa billige Priser, at de virkelig kan købes for smaa Midler, samtidig med, at de opfylder Kravet om et brugbart Befordringsmiddel.

Letvægtsmotorcyklerne har uden Tvivl en meget stor Fremtid for sig, ikke alene paa Grund af deres billige Pris, men ogsaa fordi de som Følge af et meget lille Benzinförbrug er yderst billige i Drift.

Den økonomiske Verdenssituation vil sikkert gøre det umuligt i overskuelig Fremtid at forøge vor hjemlige Bestand af Motorkøretøjer, da den bestaaende Park er af en gennemsnitlig Alder, der langt overskrider et Motorkøretøjs normale Levetid, og samtidig er det givet, at et betydeligt Antal Motorejere vil kunne klare sig med et Køretøj af mindre Format end det nuværende, og dette vil igen sige, at man for det samme Valutabeløb vil kunne indføre et større Antal Køretøjer, der kan fordeles til et større Antal Brugere.

Det gælder med andre Ord om at fremme Udviklingen af de Transportmidler, der udviser det laveste Forbrug af saavel danske

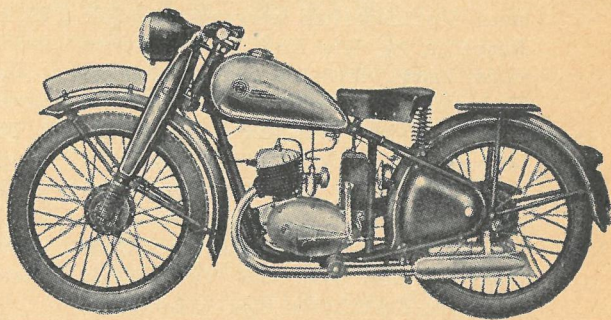


En »Manet« 91 cc m Letvægter.

Kroner som udenlandsk Valuta, og det bliver for Motorkøretøjernes Vedkommende Letvægtsmotorcyklerne, eventuelt almindelige Cykler med Hjælpemotor.

Lektor, Civilingeniør Ahlmann-Ohlson, der har gjort dette Problem til Genstand for et indgaaende Studium, har opstillet nogle Beregninger over Skatteydernes Indkomst og det procentvise Antal af Motorejere, og kommer herefter til det Resultat, at en meget væsentlig Del af Landets samlede Bestand af Motorkøretøjer maa være anvendt til Erhvervsformaal, og at dette sikkert i stigende Grad vil blive Tilfældet, og at det saaledes vil være til Skade baade for den enkelte og for hele Samfundet, om for mange, der virkelig har Brug for et Motorkøretøj, maa undvære et saadant.

Fra Italien foreligger der Beretninger om en Udvikling af Letvægtsmotorcykler, og specielt den almindelige



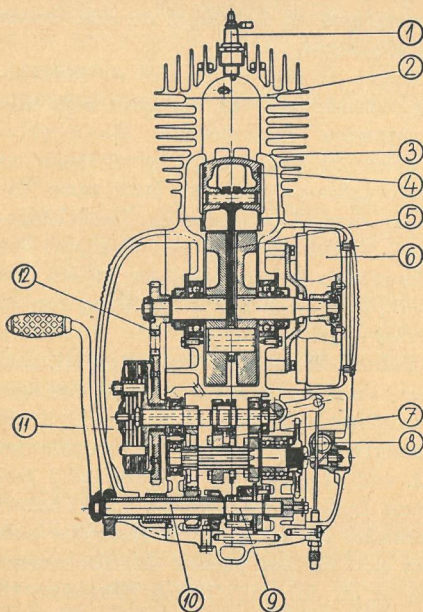
Den chekiske 125 ccm C Z »Java«.

Cykel med Hjælpemotor, som er egnet til at vække Opmærksomhed. Italien har i Øjeblikket ca. 7 Millioner almindelige Cykler, og Antallet stiger med ca. 1 Million om Aaret. Denne stærke Vækst har skabt et naturligt Marked for lette Hjælpemotorer, ikke mindst af den Grund, at Afstandene er store, ligesom der mange Steder forekommer stærke Stigninger.

Efter at det indledende Forsøgsarbejde var afsluttet med gode Resultater umiddelbart efter Krigen, er et stort Antal Fabrikker, baade i Italien og Tjeckoslovakiet, gaaet i Gang med Fremstilling af saavel Letvægtsmotorcykler som Hjælpemotorer og selv om Produktionen allerede er oppe paa et meget stort Antal, tvivler man dog om, at Efterspørgslen vil kunne dækkes foreløbig.

At man fra Fabrikernes Side agter at foretage alvorlige Fremstød for disse lette Motorcykler, ser man tydeligt af de mange Verdensrekordforsøg, der allerede er foretaget og med virkelig overbevisende Resultater. Vi bringer andet Steds nogle Resultater, der er opnaaet i den allersidste Tid, og Konkurrencehensyn vil sikkert kalde andre Fabrikker frem, der vil forsøge at præstere endnu mere.

Man skulde synes, at der her maa ligge et Felt for vor hjemlige Industri, ikke mindst fordi Fabrikationen af disse



Snit gennem en 125 ccm C Z Motor.

smaa Motorkøretjer kræver meget lidt Raavarer, og dels fordi Fabrikationen vilde kunne fordeles paa forskellige Virksomheder, der hver for sig kunde fremstille visse Dele, der saa blev samlet i en dertil egnet Virksomhed.

Naturligvis vil Rentabiliteten af en større Produktion være betinget af nogen Velvilje fra Myndighedernes Side. Saafremt man ikke helt vil frafalde Krav om Førerbevis, maa Aldersgrænsen formentlig nedsættes for de smaa Maskiner, der jo vil være lige saa let haandterlige som en almindelig Cykel.

Hver Mand sin Motorcykel, synes altsaa at ligge endog meget nær ved Mulighedens Grænser, og man maa med største Interesse følge Udviklingen paa dette Felt.

Forøvrigt har Letvægterne allerede holdt deres Indtog i Danmark, og vi bringer et Par Billeder af to czeckiske Modeller, som man haaber inden alt for længe at kunne bringe paa Markedet i betydeligt større Omfang, end de nuværende ret beskedne Tildelinger tillader.

Den ene er en 125 ccm C Z, der stammer fra de meget kendte JAWA Fabrikker. Som man vil se, en virkelig smuk og tiltalende Pøde, der vil faa Tænderne til at løbe i Vand paa mange unge Mennesker, og som desuden er en glimrende Maskine til daglig Transport til og fra Arbejde, og selv om den ikke præsterer samme Fart som de større Maskiner, er den til Gengæld meget økonomisk i Drift — omkring 50 km paa 1 Liter — altsaa bestemt ikke nogen Benzinsluger, der kan tære paa Landets Benzintildeling. Den præsterer med Lethed 60 km/T, men skal kunne drive det til 80.

Den anden er en »MANET«, hvoraf der i nær Fremtid kan ventes i hvert Fald et Prøveeksemplar hertil. Den er en Lilleput med kun 90ccm Motor. Er forsynet med 3 Gear og Kobling, vejer

63 kg og Størstefarten angives til 65 km/T.

Begyndelsen er gjort, og dersom Myndighederne vil indse Berettigelsen i Kravet om Lempelser, baade (med Hensyn til Indførsel, Afgifter og Kørselsbestemmelser, vil Fortsættelsen sikkert følge i hastigt Tempo. Behovet for saadanne lette og billige Køretøjer er tilstede.

En glimrende Haandbog

MOTORCYKLER, er Titlen paa en lige udkommet Haandbog, der vil være en udmærket Hjælpekilde, ikke alene for enhver Motorcyklereparatør, men i lige saa høj Grad for Ejere af Motorcykler, som selv har Lejlighed til at foretage Eftersyn og mindre Reparationer paa deres Motorcykle.

Haandbogen, der er udarbejdet af Civilingeniør Svend Taarnhøj, giver paa en udmærket overskuelig Maade alle tænkelige Vejledninger, baade vedrørende opstaaede Fejl, hvorledes de skal konstateres og hvorledes de skal findes og afhjælpes.

Bogen er rigt illustreret og indeholder Afbildninger af saa godt som alle herhjemme eksisterende Motorcykle-Mærker og desuden talrige Billeder af Motorcyklernes enkelte Dele samt Tabeller over Tolerancer og Indstillingsmaal, saaledes at man ved Hjælp af det udmærkede Stikordsregister straks kan finde, hvad man netop har Brug for og derfor søger.

Enhver Motorcyklereparatør vil, som sagt, være tjent med at have den nye Haandbog staaende som en værdifuld Raadgiver, og enhver Motorcykleer vil, ved at sætte sig grundig ind i Bogen's Indhold, være sikker paa at kunne behandle og passe sin Motorcykel som den skal og bør passes. Alt for mange har et alt for overfladisk Kendskab til deres Maskine og ikke mindst til dens vigtigste og ømfindtligste Dele. Nu kan

25 AARS JUBILÆUM

Svendborg Automobil Klub — tidligere Svendborg Motor Klub — fejrer d. 11. December sin 25 Aars Bestaaen.

Efter Samraad med Fyens Stifts Motorklub, og med dennes Medvirken, indbød man til et Møde paa Wandalls Hotel d. 3. December 1923, og her blev Klubbens Oprettelse besluttet, hvorefter den stiftende Generalforsamling afholdtes d. 11. December.

Klubben startede med et Medlemstal paa 34, men voksede i Løbet af det første Aar til ca. 125. Dette Tal har svinget noget og man har været oppe paa 140 Medlemmer, men Krigen medførte en stærk Nedgang, som dog atter er oprettet, og Klubben staar ved sin 25 Aars Fødselsdag atter med ca. 125 Medlemmer.

Klubbens første Formand var Ostehandler R. Madsen, der dog ikke fungerede ret længe, og i de første Aar maatte man skifte Formand nogle Gange. Saa valgtes Konsulent A. Bünger, som beklædte Formandsposten indtil 1933, da han trak sig tilbage paa Grund af manglende Tid. Købmand N. Madsen, der afløste ham, fungerede i hele 13

Aar, hvorefter han ikke ønskede Genvalg, og Konsulent Bünger lod sig overtale til igen at overtage Formandspladsen, som han stadig beklæder.

I de forløbne 25 Aar har Klubben været yderst virksom. Den har arrangeret mange, baade lukkede og aabne Motorkløb, men helligede sig ogsaa lokale Opgaver. Klubben har saaledes Æren af det første Færdselsfyr, et højt Taarn i Krydset Gerritsgade—Vestergade, en Kopi af Eiffeltaarnet, der vil huskes af gamle Svendborgfarere.

Klubben har i de senere Aar haft et godt og frugtbringende Samarbejde med de lokale Myndigheder, hvorved den har været medvirkende, og ofte direkte Anledning, til Oprettelse af Parkeringspladser, Gaderegulering, Sikring af Jernbaneoverskæringer, Snekastning og meget andet til Gavn for de motorkørende.

Jubilæet fejres ved en Festmiddag i Svendborg Borgerforening, hvor Automobilets Udvikling fra sin spæde Barnhed til vore Dage vil blive vist i store farvelagte Billeder med tilhørende Tekst.

de paa en let og overskuelig Maade skaffe sig en Viden, som vil være mange Penge værd.

Som Julegave vil den smukke Haandbog sikkert være lige velkommen hos Fagfolk som hos enhver Ejer af en Motorcykle.

Et glemt Jubilæum

Et 25 Aars Jubilæum, der kunde være fejret i Sommer, er gledet ganske upaaagtet hen, skønt det egentlig var den første Mærkepæl i Danmarks Motor Unions nuværende Organisationsform.

Den 23. Juli 1923 blev Københavns Motor Union, den første Lokalsammenslutning af Unionsklubber, stiftet. Dens første Formand var Vald. Hoffmeyer, Sekretær og Kasserer Ove Bendixen.

De sjællandske Provinsklubber samledes i en Centralforening, men da dette viste sig mindre praktisk, henvendte man sig til K. M. U. om en Sammenslutning, der resulterede i, at Provinsklubberne optoges i K. M. U., der samtidig skiftede Navn til Sjællands Motor Union, hvilket skete i Marts 1926.

S. M. U. kan altsaa fejre 25 Aars Jubilæum i 1951, men det virkelige Jubilæum er passeret i Stilhed.

Ringenes Tilstands Indflydelse paa Kraft- og Brændstofforbrug

Det er ikke altid, man paaskønner, paa hvilken Maade Ringenes Tilstand kan have Indflydelse paa Kraft- og Brændstofforbrug baade i almindelige Automobiles og Lastvogne. Lufttrykket har f. Eks. en betydelig Indflydelse paa Brændstofforbruget. Den følgende Artikel, som er udarbejdet af Dunlop's tekniske Forfatter, giver nogle interessante Oplysninger.

Paa et eller andet Tidspunkt har de fleste af os været i den ubehagelige Situation selv at skulle levere Trækkraft til et Automobil, naar Motoren har opørt at fungere, saaledes som Motorer undertiden gør. Selv paa en jævn Vej er vi sandsynligvis blevet belært om, at de Anstrengelser, der kræves, ikke er ganske ringe, og vi har nok været nødt til at søge Hjælp.

To ivrige Entusiaster, som af alle Kræfter skubber en Vogn, udvikler ikke saa lidt Kraft, og det er interessant at se, hvad der hænder. Der medgaar en hel Del af vore to Mænds Haandkraft til at bringe Vognen i Bevægelse, d. v. s. at overvinde Inertiens Lov hos et stillestaaende Legeme, men Ringene opsluger yderligere en Del af Kraften. Lad os nu antage, at det lykkes vore to Entusiaster, efter at de først har faaet Vognen sat i Bevægelse, at holde den i Bevægelse med en Fart af 7—8 Kilometer i Timen paa jævn Vej. Med denne Fart vilde hver af Vognens Ringe absorbere $\frac{3}{4}$ Hestekraft. Det vil sige, at der skal bruges 1 Hestekraft paa de 4 Ringe tilsammen for at holde dem rullende med en jævn Fart af 7—8 Kilometer i Timen. Det er ganske interessant at tænke paa, hvor meget 1 Hestekraft tærer paa to Mands Kræfter.

Hvorledes en Ring bruger Kraft.

Naar en Ring under Belastning ruller, kommer deen stadig ud af Form og

tilbage til sin Form, og Kraft er nødvendig til at overvinde Stivheden i Slidbane og Lærredskasse og til at sammenpresse Gummiet.

Noget af denne Kraft gives tilbage, eftersom Belastningen ophæves med Rotationen af Hjulene, men ikke alt sammen. Dette er, fordi en af de basiske Egenskaber af sammenpresset Gummi er at absorbere en vis Del af Kraft eller Energi af enhver Art, som lægges i det. (Det kan maaske nævnes her, at Luft under Tryk har et yderst ringe Krafttab, saaledes at den Energi, der bruges ved Deformering af Luften i Ringen, kan lades ude af Betragtning). Eftersom Energi eller Kraft aldrig gaar til Grunde, men kun omdannes, bliver den Energi, der absorberes af en Ring, omdannet til Varme, og dette er Hovedaarsagen til, at en Ring ophedes under Kørslen.

Den Energi eller Kraft, som forbruges, ved at Ringen bringes til at afvige fra Normalformen, maa frembringes ved Eksplosion af Brændstof i Motoren, og staar derfor i direkte Forbindelse med den Brændstofmængde, som er nødvendig for at drive Køretøjet frem.

Belastnings og Luftryks Virkning.

Eftersom Forbruget af Brændstof direkte paavirkes af den Kraft, som forbruges i en Ring, og eftersom denne er proportional til Graden af Ringens Sammentrykning, kan Betydningen af Belastningen og Lufttrykket let ses. Desto mere vi sammentrykker Ringen, desto mere Kraft forbruges der og forandres til Varme.

Lad os tage Tilfældet med en Lastvogn (truck), som har seks 9.00/20 eller lignende Størrelse Ringe, med en Fart af ca. 30 Kilometer i Timen og med en reglementeret Maksimumsbelastning af ca. 1600 kg pr. Ring, vilde hver af disse

Ringe forbruge $2\frac{1}{2}$ HK, hvis Farten skal opretholdes. Det betyder, at der ialt bruges 15 HK i Ringene, en betydelig Andel af de effektive HK, der

udvikles i Motoren ved denne Fart. Virkningen ved Overbelastning af saadanne Ringe vises nedenfor.

Tabel I.

Ringbelastning	Procentvis Forøgelse i Kraftforbrug	Hestekræfter, der faktisk bruges af de seks Ringe
Reglementeret Maksimum		15 HK
25 pCt. Overbelastning	30 pCt.	19 HK
50 pCt. Overbelastning	65 pCt.	25 HK

Virkningen af Undertryk i Ringene er meget nær den samme for saa vidt angaar Kraftforbrug.

Virkningen af Ringenes Alder.

Den proportionale Forøgelse af Kraftforbrug paa Grund af progressive Overbelastning eller Undertryk i Ringene er uafhængig af Ringens Alder. Ringenes faktiske Kraftforbrug bliver imidlertid gradvis mindre, eftersom Sliddet forøges. Dette skyldes særligt Formindskelsen af Slidbanens Tykkelse, hvilket gør Ringene mere bøjelige.

De faktiske Tal, som er fremkommet ved en Maskinprøve af en 5.75/16 Fort Ring belastet til 415 kg og med en Fart af 50 km i Timen er følgende:

Tabel II.

	Hestekræfter forbrugt pr. Ring
Ny Ring	1
Naar Ringen er slidt glat	0,7
Ved $\frac{1}{3}$ Mønstrets Levetid	0,8

Ringe af denne Størrelse kan meget godt findes paa en Vogn af »16 HK« Klassen. Hvis Motoren i en saadan Vogn driver Vognen frem med en Fart af 50 km i Timen paa en jævn Vej, vil den Motorhestekraft, som er nødvendig til at holde en saadan Fart være ca. 10. Heraf vil ca. 4 HK forbruges af Ringene (hvis de er nye). Ved 60 km i Timen er de tilsvarende Tal 15 HK fra Motoren og $5\frac{1}{4}$ HK forbrugt af Ringene.

Naar man betragter disse Tal, bør

man erindre, at en stor Del af Vognens Køretid bruges til Akceleration enten paa højeste Gear eller mellem-liggende Gear. Medens den Hestekraft, som forbruges af Ringene er konstant, forøges den Hestekraft, som kræves fra Motoren betydeligt under disse Betingelser, saaledes at den forholdsvis Kraftmængde, der forbruges af Ringene reduceres ikke saa lidt.

Hastighedens Virkning.

Bortset fra Kraftforbrugets Forøgelse ved Forhøjelse af Hastigheden paa Grund af Vindens Modstand mod Vognen, Friktionstab i Lejerne o. s. v., bruger selve Ringene mere Kraft som Farten forøges. Dette vises ved de følgende Tal, hvor det igen drejer sig om en ny 5.75/16 Fort Ring, belastet til 415 kg.

Tabel III.

Hastighed	Hestekraft forbrugt pr. Ring
50 km i Timen	1
80 km i Timen	1,8
110 km i Timen	2,9

Det ses, at Kraftforbruget forøges stærkt, naar Hastigheden kommer op paa de højere Tal. I Tilfælde af en ny 9.00/20 Lastvogns Ring ladet til 1600 kg forholder Tallene sig saaledes:

Tabel IV.

Hastighed	Hestekraft forbrugt pr. Ring
30 km i Timen	2
50 km i Timen	$3\frac{1}{2}$
80 km i Timen	$6\frac{1}{4}$

Man vil bemærke en hurtig Stigning i Ringenes Kraftforbrug, som Hastigheden nærmer sig de højere Grænser, ligesom Tilfældet er med de almindelige Automobilringe.

Temperatures Virkning.

Lad os antage, at to ens Ringe løber under de samme Betingelser, men den ene i et tempereret Klima og den anden i et tropisk Klima. Hvis disse Ringes Temperatur under Kørslen er henholdsvis 70° C. og 90° C., saa vil den

te varierer direkte i Overensstemmelse med Kraftforbruget, og den følgende omtrentlige Omsætning kan bruges:

En 5—10 pCt.s Forøgelse af Ringenes Hestekraftforbrug er omtrentlig lig med en 1 pCt.s Forøgelse af Brændstofforbruget.

D. v. s., hvis Kraftforbruget paa Grund af Ringene forøges fra 10 til 10½ HK, vil Brændstofforbruget stige med 1 pCt. Hvis vi anvender denne Omsætning paa Tallene i Tabel 1 finder vi følgende:

Tabel V.

Ringbelastning	Brændstofforbrug
Reglementeret Maksimum	100 Enheder/km
25 pCt. Overbelastning	103—106 Enheder/km
50 pCt. Overbelastning	107—113 Enheder/km

varmeste Ring udvise en 5—10 pCt.s Reduktion i Kraftforbrug, d. v. s. fra omkring 3½ til 3¼ Hestekraft.

Forskellige Faktorer.

Der er visse Tegn, der tyder paa, at Lærredskasser muligt bruger mere Kraft end Rayonkasser, men Undersøgelser i denne Henseende tillige med lignende Forhold vedrørende Staalkasser er ikke fuldendt. Sammensætningen af Gummiblandinger, særligt hvad angaar Slidbanen, kan paavirke en Rings Kraftforbrug betydeligt. Uheldigvis er Blandinger, som har et mindre Kraftforbrug imidlertid underlegne i Slidmodstand, saaledes at man i Praxis maa vælge et passende Kompromis til Slidbanegummi. Selve Slidbanemønstret har tilsyneladende liden Indflydelse paa Kraftforbruget.

Den endelige Virkning paa Brændstofforbruget.

Skønt Kraftforbruget er den mest bekvem Maade at iagttage Ringenes Virkemaade paa i denne Henseende, er det nødvendigt at kende den endelige Virkning paa Brændstofforbruget. Det-

Hvis en Lastbilchauffør ulovligt solgte 25 Liter Brændstof af hver 100 Liter, han brugte, vilde hans Principal med Rette føle sig foruroliget, men han kan godt finde sig i en lignende Tingenes Tilstand ved at tillade en konsekvent Overbelastning eller Undertryk i Ringene.

Et Køretøjs Brændstofforbrug paa virkes naturligvis af mange Faktorer, hvoraf nogle kan have langt større Virkning end Ringenes Tilstand, Chassiets almindelige Tilstand, Vognlegemets Form, Rutens Stigningsforhold, Antal Starter og Standsninger, Vejfladens Type, alle disse Forhold kan i høj Grad paavirke Brændstofforbruget. Man kan imidlertid i en stor Vognpark (og selv i en lille, hvis der gøres Optegnelser med tilstrækkelig Akkurate-se) klart se Virkningen af Ringenes Tilstand paa Brændstofforbruget. Den, der er Ejer af kun faa Køretøjer, og som ikke kan føre udførlige Optegnelser, vilde derfor være godt tjent med at tage Virkningerne for givet og at sikre sig, at hans Ringe (andre Ting lige) bruges under saadanne Betingelser, hvor Brændstofforbrug er mindst.

Fra vore Læsere.

Det var interessant i oktobernummeret at læse om de bestræbelser, vor organisation gør sig for at udvirke motor-kørslen totalt frigivet (med de benzindrager, vi nu har fået, er det vel tvivlsomt, om nogle af os får nogen større fornøjelse af en eventuel tilladelse til atter at måtte køre på langture), det var en udmærket artikel om »folkevognen«, kun kunne man måske have ønsket også at have hørt lidt om prisen, det er jo ikke det mindst vigtige; er den ligeså folkelig som navnet? Og det var spændende at læse referater fra det britiske udstillingsløb og fra løbene på Jagersro.

Til gengæld er det mindre spændende, når vort iøvrigt fortrinlige blad bringer meddelels om, at en klub »et eller andet sted i Jylland« har afholdt generalforsamling, og en række sikkert udmærkede mennesker er valgt til diverse bestyrelsesposter, samt at klubben agter at afholde andespil på den lokale kro, — altså stadig ovre i »the far west«, hvor alligevel ingen af os stakkels øboere har nogen chance for at kunne deltage i orgiet. Da det vel imidlertid ikke er mere underholdende for klubberne i Jylland eller på Fyn at læse de interne meddelelser fra klubberne her på Sjælland, og disse formodentlig ikke på anden måde kan få publiceret deres foreningsmeddelelser, må vi vel affinde os med, at bladet skal afgive plads til dette private stof.

Hvad man derimod kiggede forgæves efter, og hvad der sikkert havde haft adskillige læsers og medlemmers, jyder såvel som øboere, interesse, nemlig det i dagbladet »Information« af 20. september omtalte nye eksempel på den mindre heldige og ubehagelige opførsel og hele optræden, der altid har været særegen for de såkaldte »justitsministeriets motorsagkyndige«, når disse herrer stiger ned fra deres ophøjede

pidestal for (mod en klækkelig betaling) at nedværdige sig til nogle minutter i vores almindelige dødeliges ringselskab.

Jeg hentyder hermed til det, sikkert også inden for »MOTOR & SPORT«s redaktion bekendte eksempel, hvor en vordende motorcyklist var »dumpet« til køreprøven, før han overhovedet havde berørt skolecyklen, endsihaft haft lejlighed til at vise sine kørefærdigheder for eksaminator. At selveste lederen for foretagendet, ingeniør Voltelen, overværede dette pinlige optrin, uden at finde anledning til nærmere kommentarer, viser jo kun, at dette øjensynlig er daglig tone politiingeniørerne imellem.

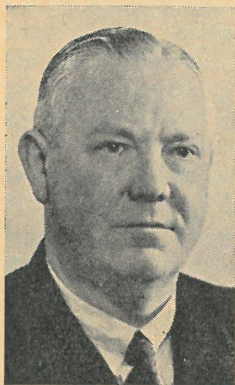
Samtidig kunne bladet (Information) afsløre, at »de motorsagkyndige« har direkte økonomisk gevinst af hver gang en elev er oppe til prøve, og det er vist efterhånden lidt af et særsyn, at en elev består, første gang vedkommende er fremstillet. Uden på nogen måde at ville antyde, at dette uheldige arrangement på nogen måde skulle influere på høje herrers bedømmelse af kandidaternes kørefærdighed, vil det dog utvivlsomt give anledning til megen berettiget kritik, efterhånden som denne uheldige ordning bliver kendt i videre kredse. Det må derfor sikkert være i begge parter interesse at få dette uheldige forhold forandret tillige med en høfligere tone indført. Der ligger her en opgave for motorklubberne med at varetage de vordende motorføreres tarv, eller rettere de vordende medlemmers, samt komme de herrer høje sagkyndige, der vel næppe heller kan være tilfreds med dette forhold, til hjælp.

I det hele taget kan det ikke siges at være i overensstemmelse med samtlige bladets læsers ønske, når dette, forøvrigt i lighed med også de andre motororganisationers talerør, fuldstændig har valgt at tie problemet de motorsagkyndige ihjel. Når selv vore førende dagblade med Politiken, der jo altid har

vist de motorkørende stor interesse og service, i spidsen, kan ofre lange spalter på dette emne, er det forbavsende, at man aldrig ser et eneste ord herom i de motorkørendes egne blade. Det er dog ellers et emne, man stadig kommer tilbage til motorfolk imellem og kun ved stadig at fremdrage de hyppigt fremkomne eksempler for offentligheden og ved, at nogen gør en positiv indsats, er der chance for nogen sinde at få dette forhold ændret, og hvem er vel nærmere til dette end motororganisationerne?

K. M.

50 Aar



En af Fyens Motor Sports gamle Medlemmer, Alfred Sørensen, Haarslev, fyldte d. 27. Oktober 50 Aar. Han har kørt en Del Motorløb gennem Aarene. Hans første store Løb var Madrid — København 1923, hvor han kørte i

en ganske alm. 2 Dørs Chevrolet Sedan, første Deltager i en lukket Vogn til et udenlandsk Løb, der blev smilt af ham ved Starten, men da han kom hjem som Nr. 5, kunde han smile. Deltog ogsaa i Nürnbergløbet Sept. 1928, Placering Nr. 5. Pariserløbet Maj 1929, ligeledes Nr. 5.

Desuden har Sørensen deltaget i mange Løb i F.M.S., bl.a. Fyrløb, og er

Fra Klubberne

Sjællands Motor Union

Ordinært Repræsentantskabsmøde afholdes Søndag den 5. December Kl. 10 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, København.

Dagsorden iflg. udsendt Meddelelse.

Adgang til Mødet har Klubbernes Formænd, eller en med skriftlig Fuldmagt forsynet Stedfortræder, samt en Repræsentant.

Kun Klubber, for hvem der er betalt Kontingent for Oktober Kvartal, har Adgang til Mødet.

P. B. V.

Poul Rasmussen

Jyllands Motor Sportsunion

Formandsmøde afholdtes den 31. Oktober i Aarhus.

Formanden Kaj O. Nielsen bød Velkommen og Poul Sørensen, Aarhus, valgtes til Dirigent.

Fra Bestyrelsen forelaa et trykt Forslag til Løbskalender for de jyske

indehaver af en anseelig Samling Præmier og Plaquettes.

Formanden for Kolding Motor Klub og Medlem af D. M. U.s Sportsudvalg Johannes Mikkelsen fyldte den 28. November 50 Aar.

Mikkelsen gør et stort og energisk Arbejde for sin Klub og er som Medlem af J. M. S. Sportsudvalg udpeget som Delegeret ved de sydjyske Baneløb.



Specialforretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361

Klubber for 1949, hvad der lettede Arbejdet meget.

Der var stor Stemning for at begrænse Antallet af Løbsdage, som man enedes om at indskrænke til 2 pr. Klub, dette gælder ogsaa Klubber, som ikke havde indsendt Ønsker.

Jydske Banemesterskaber for Kortbane tildeltes Aarhus Motor Klub, for 1000 m Bane, Hobro Motor Klub m. fl. og Bakkemesterskaberne Randers Motor Sport (Volk Mølle). JMS' Sommerstævne overdroges Fredericia Motor Klub.

Den vedtagne Løbsfordeling indsendes til DMU til endelig Godkendelse.

Sports Motor Klubben »København«

Efter at Revyen er overstaet, vil vi herigennem bringe saavel Instruktøren, Nalle Hansen, som de medvirkende Damer og Klubkammerater en Tak for deres Assistance, der skaffede os 100 pCt. Succes.

Den 11. November afholdtes en yderst vellykket Klubaften, der opfordrer til Gentagelse.

De udsendte Spørgeskemaer bedes udfyldt og returneret til Formanden, eller afleveret paa vor Klubaften.

Den 8. Januar afholdes Juletræsfest i Karnappen, Niels Hemmingsens 10. Husk at reservere denne Aften for Børnene og mød fuldtalligt med Venner og Bekendte. Nærmere Meddelelse vil fremkomme senere.

Bestyrelsen ønsker alle SMK'er og Motorkammerater en glædelig Jul.

Fyens Motor Sport

Den 30. Oktober uddeltes i Næsbyhoved Skovs Restaurant Præmierne for Klubbens Foraarstrial den 21. Marts 1948.

Knud E. Mogensen foretog Uddelingen og holdt først en morsom og belærende Tale til de unge Præmietagere, idet han yderligere ved Overrækkelsen af Præmierne til de enkelte Vindere

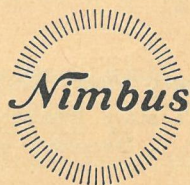
gav dem et godt Raad med paa Vejen. De Præmievindere, der var forhindret i at give Møde, vil faa Præmierne tilsendt.

— — —

Andespil afholdtes den 30. Oktober i Næsbyhoved Skov og blev en af de mest vellykkede Fester i Foreningens Historie. Den store Sal, der rummer ca. 200 Mennesker kunde ikke slaa til, og man maatte tage Verandaen i Brug for at skaffe Plads til de mødte ca. 350 Deltagere. Efter at Fru »Fortuna« havde fordelt de mange store og fine Ænder og Gæs, blev Smørrebrødet indtaget paa Verandaen, medens Salen blev ryddet til Dans. Stemningen var høj, og først Kl. 2.30 Nat lykkedes det at stoppe Musikken.

B. S. A. Klubben

Klubben afholder ingen fester i december måned, hvor vi jo alle har travlt med juleforberedelser. Såfremt det kan



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 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

lade sig gøre, vil vi forsøge at få arrangeret en juletræsfest for børnene, men herom vil der senere tilgå medlemmerne nærmere meddelelse.

Bestyrelsen ønsker medlemmerne og deres pårørende en glædelig jul og et godt nytår med tak for året, der svandt.

Valby 4427 u.

Søborg og Omegns Motor Klub

afholdt 10. November ordinær Efteraarsgeneralforsamling i Borgernes Hus.

Til Dirigent valgtes Nymann Jensen.

Formandens Beretning var usædvanlig kort, da Sæsonen paa Grund af det regoristiske Forbud mod Motorløb havde været sløj. Man haabede paa Bedring til Foraaret.

Formanden Karl Henriksen samt Felix Andersen og Niels Brusich blev genvalgt. Til Revisor valgtes Edvard Hansen og til Suppleant Nymann Jensen.

Under Eventuelt drøftedes bl. a. Motorklubbernes Banefond og Køb af Grund til Anlæg af en 1000 m Træningsbane.

Frederiksberg Motor Klub

F. M. K.'s store Filmaften afholdes Fredag den 3. December paa »Gimle« Kl. 20 pr.

Der forevises Møller Nielsens nye Film »Millionær i 14 Dage«, der i skønne Billeder og blændende Foredrag vil føre os fra Arendal til Bergen og derfra med Millionærskibet »Stella Polaris« til Nordkap.

Filmen har Premiere i Odd Fellow-Palæet den 30. November, saa F. M. K. bliver den første Forening, der faar Lejlighed til at følge Møller Nielsen paa hans Færd.

Efter Filmen Bal. Medlemmer fra andre Motorklubber er velkomne. Billetter à Kr. 1,50 faas bl. a. hos: Martin Rose, Damparken 3, RØ 1403, og Chr. Hansen, Mølleallé 24, VA 7165.

Klubaftenerne fortsættes Onsdag den 1., 8. og 15. Decbr. i Falkonerallé 63, 1.

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

Aarhus

NORTON

Special-Værksted for Motorcykler.
Krestensen & Nielsen
Randersvej 37 . Tlf. 12 559

Motorklubben »København og

Omegn«

Klubbens Revy den 16. November var godt besøgt. Gevinster i amerikansk Lotteri: lyseblaa 47 og gul 14, kan afhentes Raadmandsgade 30, Tlf. Taga 4180.

Torskegildet den 19. November blev yderst vellykket.

Aarets sidste Sammenkomst er paa »Gimle«, Onsdag den 8. December Kl. 19.30. Andespil om Gæs, Ænder og Pølser. Derefter Dans.

M.K.O. ønsker alle Sportskammerater og Medlemmer med Damer en god Jul.

Korsør og Omegns Motorklub

Den 23. Oktober afholdt Klubben, som Afslutning paa Sæsonen, en meget vellykket Fest paa Hotel Korsør, hvori deltog ca. 60 Medlemmer og Gæster, bl. a. D. M. U.s fungerende Præsident, Fabrikant N. K. Pedersen, D. M. U.s Delegerede, H. C. Jørgensen og Banens Æresdommer, F. Holm Madsen.

Festtalen formede sig nærmest som en Beklagelse over, at Klubben, grun-

det paa det upopulære Forbud, kun har kunnet afholde et enkelt Løb i 1948, og over de Hindringer som Handelsministeren og Skattemyndighederne lægger for Motorsporten.

For udvist Konduite, hvor Børge Spliid ved resolut Optræden havde undgaaet at paakøre en 9-aarig Pige, med Fare for sig selv, paa stærkt trafikeret Landevej, overrakte Formanden denne en Paaskønnelse.

D. M. U.s Præsident takkede Klubben for dens sportslige Indsats og talte om Organisationens Arbejde for at faa Forbudet ophævet og Afgiften for Motorløb nedsat, og sluttede med at udbringe et Leve for Klubben.

Sports Motor Klubben »Odin«

D. 6. november havde vi en interessant film og foredragsaften over en rejse til Amerikas blå bjerge, af globe-trotteren og filmsmanden Reichstein Larsen, Svendborg.

Efter fleres opfordring vil vi fredag d. 16. decb. Kl. 19,30 på »Scandia« afholde stort andespil med 25 numre plus 1 ekstranummer. Sedlerne vil blive billige, så I må alle møde den aften.

Juletræsfesten vil først finde sted den 5. januar 1949 på »Scandia«, men husk dagen, da der denne aften vil blive gjort alt for at glæde såvel voksne som børn.

En rigtig glædelig jul og et og et godt nytår ønskes alle vore medlemmer.

Harley Davidson Klubben

Klubbens Revy forløb paa bedste Maade. Gevinster paa følgende Numre i amerikansk Lotteri: rød Nr. 5 og hvid Nr. 18. Kan afhentes hos Krogh, Slesvigsgade 26 senest 31. December.

En Ørekliip af Sølv er fundet og kan afhentes samme Sted.

Juletræ afholdes Mandag den 27. December Kl. 10.00, Jernbanecafeen. Billetpris: voksne Kr. 1,00, Medlemmers

Børn gratis, andre Kr. 2,00. Børn bedes anmeldt senest den 14. December. Liste fremlagt paa Klubafterne, eller Telf. Va. 3894 x eller Go. 5841 u. Bestyrelsen ønsker Medlemmer, Venner og Bekendte en glædelig Jul og et godt Nytaar.

Bogense Motor Klub

afholdt Generalforsamling den 23. Oktober. Niels Nielsen blev valgt til Dirigent, Formanden aflagde Beretning, Sekretæren oplæste Protokollen. Kassereren, Marie Johansen, oplæste derefter Regnskabet, der balancerede med 3100 Kr og sluttede med en Beholdning paa 1800 Kr. Valg: Formanden Johs. Jensen blev genvalgt og nyvalgt til Bestyrelsen Arnold Nielsen, til Sportsudvalget blev Poul Jeppesen og Albert Jensen genvalgt, som Revisor blev Niels Nielsen valgt. Dirigenten takkede for god Ro og Orden og udbragte et kraftigt Leve for BMK.

Arnold Nielsen.

Rudge Motor Klub

Ved Keglekonkurrencen i Husum Møllekro blev M. P. Johansen Vinder efter haard Kamp. Desværre var der ikke mødt saa mange Medlemmer som ventet.

Efteraarssæsonen slutter med følgende Arrangementer:

1. December: Kortlæsningsøvelse hos Eggen.
2. og 15. December fortsættes Billardturneringen i »Luna«.

Medlemmerne ønskes en glædelig Jul.
Bestyrelsen.

Motor Klubben »Scratch«

Generalforsamlingen den 17. Oktober var smaat besøgt.

Husk Stiftelsesfesten den 11. December, Klokken 17.30 samt Nytaarsaften Kl. 21.00. Til begge Arrangementer forventes stor Tilslutning.

Køb 28 3 Schelde Havn



Altid Centrum
Et Plets kud blandt Tændrer
- et General Motors Produkt