

MOTOR *og* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



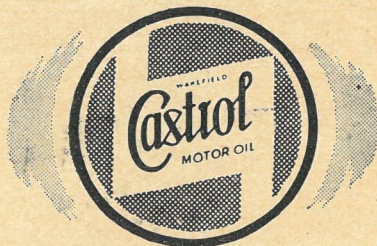
JANUAR

1949

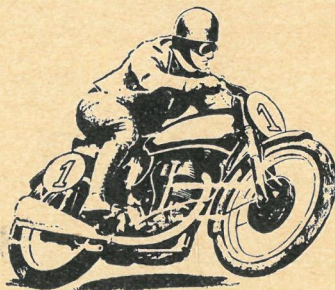
4. AARG.

Følg Eksperterne:

Brug fra Oktober til April



VINTEROLIE



De fleste Motorcykler „XXL“
Nimbus „Castrolite“

Danmarks Motor Union: fg. præsident fabrikant *N. K. Pedersen*, Vasbygade 54. Tlf. Eva 5068.
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, Ålborg.

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

1949

JANUAR

4. Aargang

Ved årsskiftet

Et år er svundet, og et nyt begyndt. Ingen ved, hvad det ny vil bringe, men alle håber vi på det bedste.

Det svundne år har for motorfolkene ikke været særlig lyst, men vi er dog kommet igennem det, selv om det har bragt os vanskeligheder og skuffelser. Ved årets begyndelse var benzinsituationen ikke gunstig, og man frygtede vel nok alvorligere indgreb i kørselen, end det der kom. Vore køretøjer forblev dog i drift, selv om deres bevægelsesfrihed blev stærkt begrænset, men vi slap for rationering, hvad de fleste formodentlig var glade for.

Motorsporten blev hårdt ramt. Knap var vore baneløb rigtig begyndt, før et forbud lammede dem næsten totalt. Kun ved særlig imødekommenhed lykkedes det at gennemføre ganske enkelte af de mest betydende, skønt ingen kunde forstå nødvendigheden af et sådant forbud, selv handelsministeren måtte indrømme at høre til de tvivlende.

Nu står vi overfor et nyt år og en ny sæson. Vi har ministerens løfte om ophævelse af forbudet, og forhåbentlig vil forholdene ændre sig således, at det vil være muligt at opnå frihed for motorkørslen som helhed.

Danmarks Motor Union og dens klubber står overfor store opgaver. Løbskalenderen er, trods store betænkeligheder ved at arrangere for mange løb, dog meget omfattende, over 100 baneløb, bakkeløb og trials, og alle håber at sæsonen vil kunne gennemføres med tilfredsstillende resultater. Danmark vil i år komme til at stå som arrangør af de nordiske banemesterskabsløb på 1000 meters bane.

For klubberne gælder det ikke alene om at gennemføre deres sportslige programmer, men i lige så høj grad om ikke blot at bevare deres medlemstal — Danmarks Motor Union tæller over 7000 medlemmer — men at gøre den størst mulige indsats for at udvide dette, til gavn både for dem selv og unionen, der derigennem vil få større anseelse og indflydelse.

Unionens ledelse vil også fremtidig gøre det størst mulige arbejde for at gøre en indsats overfor myndighederne i alle spørgsmål af interesse og betydning for medlemmerne.

På bestyrelsens vegne bringer jeg alle klubber og deres medlemmer en tak for det forløbne år og de bedste ønsker for det kommende år, i håbet om, at det ikke vil bringe skuffelser, men i fuldeste mål opfylde de forventninger, der stilles til det.

N. K. Pedersen.

fg. præsident.

S. M. U.s Repræsentantskabsmøde

S. M. U.s ordinære repræsentantskabsmøde afholdtes søndag den 5. december i København.

Mødet overværedes af D.M.U.s fung. præsident, N. K. Petersen, og generalsekretær Vald. Hoffmeyer.

Formanden Poul Rasmussen bød velkommen, og som dirigent valgtes S. M. U.s revisor Helge Greve.

Klubbernes møderet og stemmetal konstateredes, der var fremmødt 26 klubber. Unionens medlemsantal var nu 2741.

Formanden aflagde beretning, der afødte en mindre diskussion, idet ledelsens valg af lokale ikke var heldigt, da der var begrænset tid for mødets afholdelse, så man måtte fortsætte i et andet lokale. Dette blev taget til efterretning. Endvidere oplyste formanden, at 2 klubber havde udmeldt sig af unionen pr. 31. december. Dansk Motor Klub grændet på, at den skulle være medstifter af en ny automobil union, og Københavns Automobil- og Motorcykle-Klub, der ikke mere tog aktiv del i motorsporten. Formanden bragte klubberne en tak for de år, de havde medvirket i S. M. U.

Det blev vedtaget at tilføje lovenes paragraf 3:

Unionens bestyrelse har ret til at overvære klubbernes generalforsamlinger —

Dette blev vedtaget med 59 stemmer mod 4 nej og 1 blank.

Endvidere blev det vedtaget med 55 stemmer mod 9 nej, at der kun måtte køres 5 Løb i sæsonen 1949 på hver bane, der ligger ind under S. M. U.s område.

Til næstformand genvalgtes F. Holm Madsen, Midtsjællands Sports Motor-Klub.

Til forretningsfører genvalgtes Edgar Hansen.

Til sportsrådet genvalgtes Hans Chr. Jørgensen, Roskilde & Omegns M. K., nyvalgt blev Carl Ohlsen, Glostrup & Omegns Motorklub.

Nyvalgt som suppleant til sportsrådet blev Sv. Aa. Hansen, sports motor klubben »København«.

Revisorerne Niels Torph Steffensen og Helge Greve genvalgtes med O. Kaus Jensen som suppleant.

Under eventuelt diskuteredes forskellige problemer; der blev rettet en del forespørgsler vedrørende den nye automobil union, der blev besvaret af generalsekretær Hoffmeyer, endnu havde D. M. U. ikke haft nogen møder med ledelsen af automobil unionen, men den skulle vist også først begynde at arbejde fra 1. januar 1949, og man regnede med at kunne få et frugtbringende samarbejde.

D. M. U.s fung. præsident, N. K. Petersen, oplyste bl. a., at de ændringer til sportsreglementet, der blev diskuteret på D. M. U.s forårsmøde, heri bl. a. spørgsmålet om licens til sidevognsmand, og specielt sidevognslicens, var udarbejdet og snart ville foreligge i trykt stand.

Bornholms Motor Sport benyttede anledningen til at anmode D. M. U.s ledelse om tildeling af de nu vedtagne 5 løbsdage, uden dog at skulle bestemme alle dagene, da forholdene var lidt vanskelige på Bornholm, der var store hensyn at tage til forskellige sommerfester og lign., og da Bornholm lå noget af sides og derved ikke kunne genere andre baner samt fortrinsvis kørte med lokale ryttere, håbede klubben på en håndsækning fra D. M. U.s ledelse i den henseende.

S. M. K. »København« ankede over, at et fuldt tilrettelagt scramble på Bella-høj, til fordel for F.N.-hjælpen, ikke løb af stabelen, da en »mand med en slæde« var kommet i vejen og uden

klubbens vidende havde forsøgt at få automobiler med i arrangementet, muligvis ved en direkte henvendelse til F. N., da det jo ikke var nogen hemmelighed, at der påtænktes et motorcykkeløb på Bellahøj. Det resulterede i hvert fald i, at klubben fik afslag med den motivering, at automobilerne ville ødelægge hele græsbelægningen.

Formanden Poul Rasmussen sluttede

mødet, takkede for de forskellige indlæg og lovede, at ledelsen ville skrive sig forskellige gode ting bag øret; et var alle klubrepræsentanterne enige om, det var så snart som muligt at få en stærkt tiltrængt træningsbane, og man måtte håbe, en eller anden dag at kunne være heldige at finde et brugbart sted, hvor vi kunne få lov at træne med de nye ryttere.

Edgar Hansen.

SKAL VI HAVE HOLDKONKURRENCE?

I de forløbne år har der i Sverige været arrangeret en række motorløb med konkurrencer mellem hold fra forskellige klubber. Disse løb har været yderst vellykkede og har opnået stor popularitet hos publikum, og såvidt vi har erfaret, føres der for tiden forhandlinger om at indføre lignende konkurrencer herhjemme.

Løbene køres på den måde, at alle kører mod alle, og at det hold, hvis deltagere opnår flest points, er vinder. Der gives i hvert heat points, 3 — 2 — 1 — 0 og det samlede antal points for alle heat giver resultatet, således at der, til sidste heat er afgjort, hersker spænding hos publikum.

I den svenske konkurrence deltog 7 klubhold og efter sæsonens slutning blev resultatet følgende:

Linköpings MK	5	10
SMK Stockholm	5	10
SMK Østgöta	4	8
Kumla MSK	3	6
Motorsällsk. Stockh.	2	4
Nyköping MS	2	4
Vendelsö MK	0	0

Det første af ovenstående tal angiver

antallet af vundne kampe og det sidste pointsantallet efter sæsonens slutning, idet hver vundne kamp giver 2 points.

Som man vil erindre, deltog et dansk hold den 12. sept. i en dansk-svensk holdkamp i Linköping, hvor resultatet blev en dansk sejr med 39 points mod 32.

Det skulde være forholdsvis let at få dannet en række danske hold, f. eks. 2 københavnske, 1 fynsk, 1 eller 2 jyske.

Man må formodentlig gå ud fra, at de bedste førere bliver kaptajn for holdene, men de øvrigt 3 mænd plus 1 reserve, kan jo ikke alle blive førere i topklassen, men det skulde være uden betydning, da forholdet må blive det samme i de forskellige hold, og da 2 mand af hvert hold deltager skiftende i samtlige heat, vil der være mange muligheder.

Forhåbentlig lykkes det at få gennemført sådanne holdkonkurrencer i den kommende sæsons baneløb, da der ikke kan næres tvivl om, at disse vil byde på fornyet og hårdt tiltrængt afveksling i løbene, til gavn og glæde både for arrangører og deltagere og til forøget interesse hos publikum.



Specialforretning i MOTORDELE

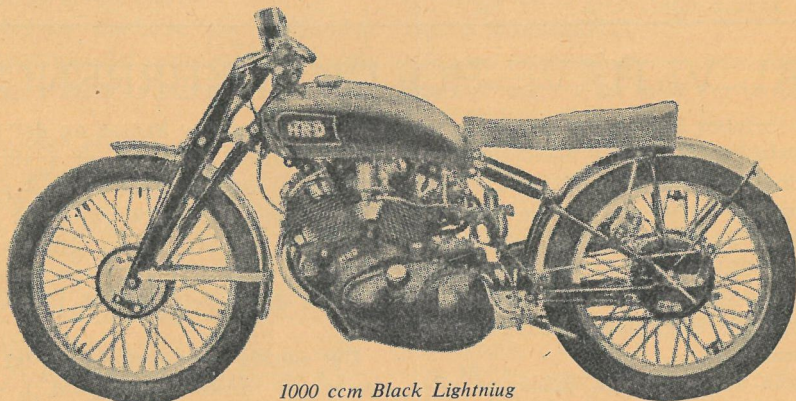
**St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361**

MOTORUDSTILLINGEN I LONDON

Efter 10 års hvile afholdtes i dagene 18.—24. november motorcykle udstilling i Earls Court i London.

Udstillingen blev åbnet af krigens berømte feltmarskal Viscount Montgomery, der udtalte, at den britiske cykle- og motorcykle-industri kunne fremhæ-

i maj 1940 hyppigt var blevet befordret på en motorcykle uden bagsæde, hvad der ikke var meget bekvemt. Under den sidste krig var der fabrikeret over 400,000 motorcykler for hæren, og det var en nødvendighed, at både fører og maskine skulle være indstillet på at yde



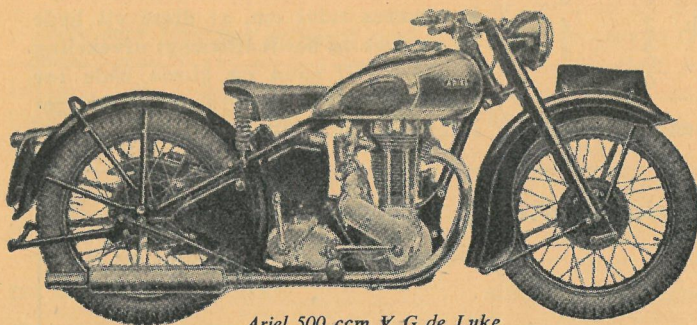
1000 ccm Black Lightniug

ves som et eksempel på, hvad engelsk foretagsomhed kunne og skulle nå.

I sin åbningstale oplyste lord Montgomery, at England producerer flere cykler og motorcykler end noget andet land i verden, og han gav derefter en kort oversigt over sine egne erfaringer som motorcyklist. »Jeg fik min første motorcykle i 1911 i Indien, det var en Sunbeam, og det næste skridt var at hæfte en sidevogn på. Under megen munterhed beskrev han, hvorledes han

under kampagnen i Belgien og Frankrig det yderste under de vanskeligste forhold. Maskinen måtte aldrig sætte sin fører i stikken. Montgomery tilføjede: Det stillede de største krav til tekniken at fremstille en sådan maskine, og det er til uendelig fortjeneste for den engelske motorcykle industri, at det lykkedes den.

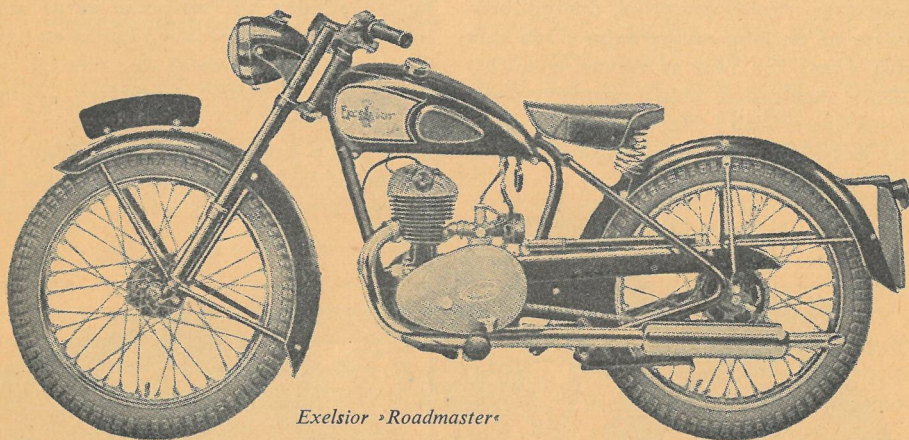
Ved slutningen af sin tale gav lord Montgomery den britiske motorcykle industri den smukkeste compliment, og hans ord vil erindres længe af hans tilhørere: »Jeg vil tilføje, at De uden fare for modsigelse kan hævde at være en af de få industrier i det forenede kongerige, der er anerkendt over hele verden som den førende på sit specielle område.«



Ariel 500 ccm V G de Luke

Montgomery besøgte derefter udstillingen, og efter at have set på Vincent, H R D og Pashley nåede man til B S A's stand, hvor formanden for B S A-concernen, sir Bernard Docker og dennes

M's kongres havde kun nogle få eftermiddagstimer til at besøge den omfattende udstilling, men man fik dog et godt indtryk af, hvad den engelske industri er i stand til at byde det motorcykleinter-



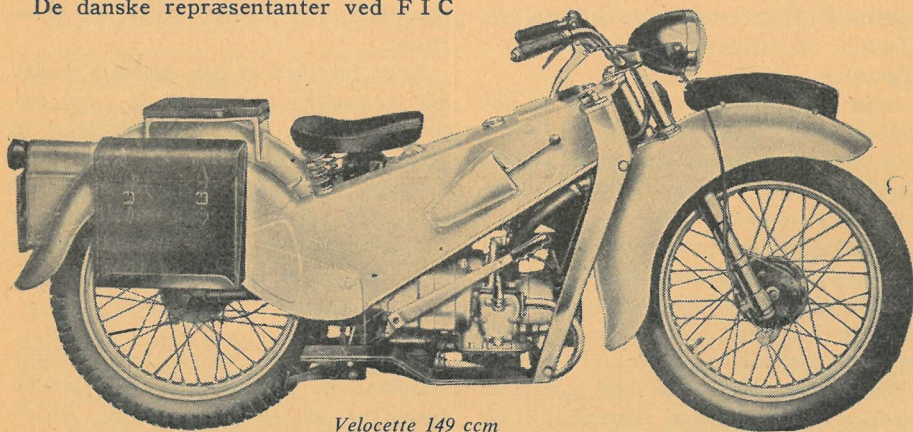
Exelsior 'Roadmaster'

direktør Mr. J. Leck, overrakte lord Montgomery en Sunbeam model S 7, som gave i anledning af hans fødselsdag dagen før. Man bemærkede, at maskinen var forsynet med et særligt bekvemt bagsæde, og Montgomery takkede begejstret for den flotte gave. Ved Matchless' stand forevistes en militærmodel, G/31, af hvilke der nylig er bestilt 900 Stk. til den hollandske regering. Til slut besøgte Invacar, Norton, Triumph og forskellige andre stands.

De danske repræsentanter ved F I C

esserede publikum, og vi skal forsøge at give et lille indtryk fra den imponerende udstilling, men vi skal forøvrigt i de følgende numre af MOTOR og SPORT bringe udførlige beskrivelser af de forskellige mærker, som må anses for at have mest interesse for de danske motorfolk.

Den første stand, der tiltrak sig opmærksomheden, omgivet af en tæt og stærkt interesseret tilskuerskare, var



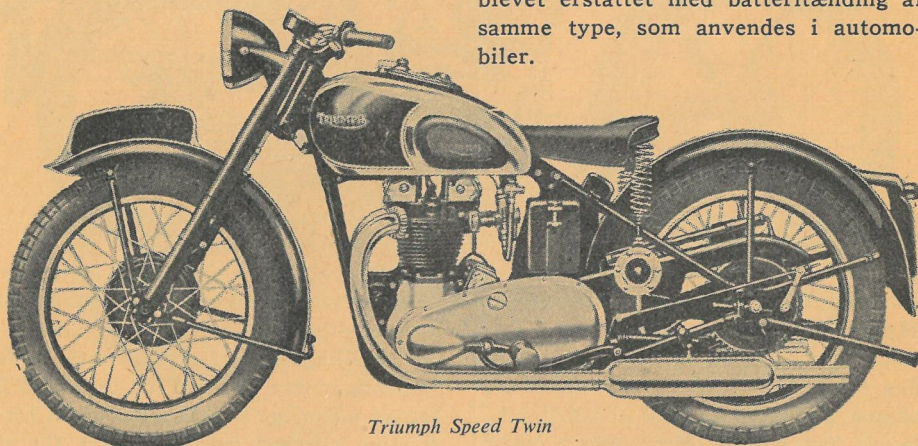
Velocette 149 ccm

VINCENT — H.R.D.

Her var udstillet 7 forskellige modeller, men den mest beundrede var absolut den flotte, kraftige 1000 ccm Black Shadow Sports Rapide, verdens hurtigste standardmaskine, der er indehaver af en lang række sejre i løb verden over; for blot at nævne enkelte i 1946: Australien sidevogsmesterskab, Cubamesterskab i expert og junior klasse, Brasilien grand prix, Argentina, Sin-

rekonstruerede »Square Four«, eller som vi kalder den herhjemme »Fire i kvadrat«.

Motoren, der er på 1000 ccm, er en enestående smuk og robust konstruktion. Cylinder og topstykke er af aluminiumslegering, hvorved opnås en ensartet varmeudvidelse af stempler og cylindre og en stærkt forbedret køling, da aluminiums varmeledningsevne er 3—4 gange jernets. Magnettændingen er blevet erstattet med batteritænding af samme type, som anvendes i automobiler.



Triumph Speed Twin

gapore, Pennsylvania TT. Den har amerikansk rekord over 1 mile fl. start, 150 miles/T, belgisk kilometer rekord fl. start, 143 miles/T, verdensrekord for sidevogn over 1 km — 133,6 km/t og 1 mile — 150,5 km/t. Har opnået bedste resultat i det internationale 6 dages løb i Italien og vundet et 12 timers løb i Argentina.

Intet under, at denne maskine er beundret, men den må dog dele interessen med sin søstermaskine, den nye model Black Lightning Racing Rapid, der skal være endnu en tak hurtigere.

Foruden nævnte to modeller i 1000 ccm findes en Standard Rapid og desuden to 500 ccm maskiner Standard Meteor og Standard Comet, men herom nærmere senere.

ARIEL standen havde også samlet et anseligt antal publikum, tiltrukket af en af udstillingens store sensationer: den

Denne model vejer kun 187 kg eller ca. 25 kg mindre end »4 i kvadrat« model 1948. Den relativ lave vægt i forbindelse med glimrende køling og pålidelig tænding gør sikkert denne model til en af de mest driftssikre og hurtige motorcykler, der nogen sinde er fremstillet.

Ariel fabriken er den eneste i verden, der fremstiller både 1-, 2- og 4-cyl. motorcykler. De 1-cyl. topventilede og sideventilede modeller er kendt herhjemme, de 2-cyl. er begyndt at komme til landet, og såfremt importsituationen tillader det, vil man forhåbentlig få den nye 4-cyl. at se i løbet af 1949.

EXELSIOR

Den vigtigste nyhed på Exelsior-standen var monteringen af teleskopforgaffel på »Universal« og »Roadmaster« modellerne. Fjedringen sker

ved en todelt fjeder i hver gren. Bevægelsen er 5". Indstillingen opnås ved en indstillingsstang, som er tilgængelig, når dækslerne er fjernet fra de øverste ender af gaflen. Der anvendes fosforbronzelejer, og hver gren smøres ved indsprøjtning af lidt olie, der samtidig bevirker, at lejet i toppen fungerer som en art støddæmper.

Andre af standens attraktioner var de forkromede speed way maskiner med JAP motor samt nogle modeller med 122 ccm Villiers og 98 ccm Goplin motorer.

Den sidste model i Exelsior rækken er »Roadmaster« forsynet med en ny 197 ccm Villier motor, og dens mindre broder »Universal« med 122 ccm Villiers. To »Minor«, den ene med 98 ccm og den anden med 125 ccm Mark II Goblin motor, og endelig tre »autocykler« forsynet med henholdsvis Villiers, Spryt og Goblin motorer, alle 98 ccm.

VELOCETTE

På denne stand havde publikum rig anledning til at beundre fabrikens nye model LE 149 ccm twin, der er noget helt for sig selv. Der var udstillet 10 af denne revolutionerende type, og at dømme efter den tætte skare af tilskuere vakte maskinerne stor interesse, ligesom man beundrede den smukke T T trofæ fra T T-løbene.

Den nye Velocette, der betegnes som »motorcyklen for alle«, er forsynet med en vandkølet vandret liggende motor, og motor, gearkasse og kobling er sammenbygget i en indkapslet helhed, der er let at holde ren. Den er forsynet med Teleskop forgaffel. Starten sker ved hjælp af en stang, der samtidig løfter maskinen ned fra stativet. Kraftoverføringen fra gearkasse til baghjul sker gennem kardantræk. Da startanordningen er anbragt på motorsiden af koblingen, kan man starte maskinen i gear ligesom en bil, blot der er koblet ud.

Foruden denne opsigtsvækkende mo-

del var udstillet to andre, den 350 ccm KTT racing model og MAC standard.

TRIUMPH

Der er ingen tvivl om, at en af udstillingens attraktioner var Triumph speed twin, og det skønt denne ikke var nogen nyhed, der blev præsenteret for første gang. Den fremkom allerede i 1937 som en 1938 model og har siden skaffet sig et næsten fantastisk ry. De nye nacelle håndtag vakte særlig opmærksomhed hos kendere, og den almindelige mening var mere end gunstig og opfattelsen den, at tilsynecomsten af den i forvejen gode Triumph viste yderligere forbedringer.

Kørestillingen er forbedret, særlig for mindre kørere, ved den nye form af styret og håndtagene, som har reduceret afstanden mellem styr og sadel.

Trialkørere var specielt begejstrede for den nye 498 ccm Trophy model, som kort forinden var blevet vist for første gang. Den nye model er fremkaldt efter de af Allan Jefferies og P. H. Alves benyttede Triumph maskiner, hvormed de opnåede de flotte resultater i det internationale 6 dages trial.

Motoren er den samme, som bruges i Tiger 100, blot ikke camshaft, og toppen er den samme, som bruges i grand prix racermaskinerne, dog kun med een karburator. Vægten er kun 304 lbs, en fin vægt for en 500 ccm.

A. J. S.

Mest opmærksomhed på A J S' stand vakte de udstillede »vertical twin«, understyret med de allersidste tekniske nyheder. Ærgerligt må det være for de engelske kørere, at skulle nøjes med at beundre disse, uden at have den mindste chance for at kunne købe dem. Alt er bestemt for eksport.

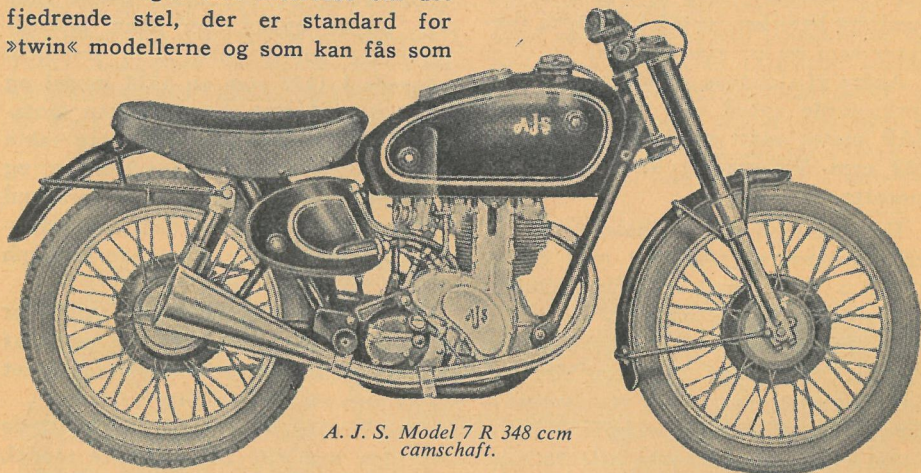
Af nyheder kan nævnes støbejerns krumtapaksel, båret af 3 lejer, separat cylinderblok med letaluminiums top-

stykke. Der faldt mange anerkendende udtalelser som følge af den opmærksomhed, de forskellige detaljer vakte, f. eks. fjernelse af udvendige olierør, anvendelse af forkromede dæksler og det smukke udseende af hele maskinen.

Der var også stor interesse om det fjedrende stel, der er standard for »twin« modellerne og som kan fås som

Den mest bemærkelsesværdige ændring for 1949 modellerne er et nyt cylinder-topstykke og ventil-vippearms-mekanisme, forsynet med dobbelte overliggende ventiltfjedre af hårnåletypen.

Et nykonstrueret stel har givet en



*A. J. S. Model 7 R 348 ccm
camschaft.*

ekstra udstyr til de enkeltcylindrede modeller. Men også dette er kun for »export only«.

Brugen af fjedrende baggaffel med teleskoprør for kontrol af 3" hjulbevægelse følger princippet for racer-modellerne.

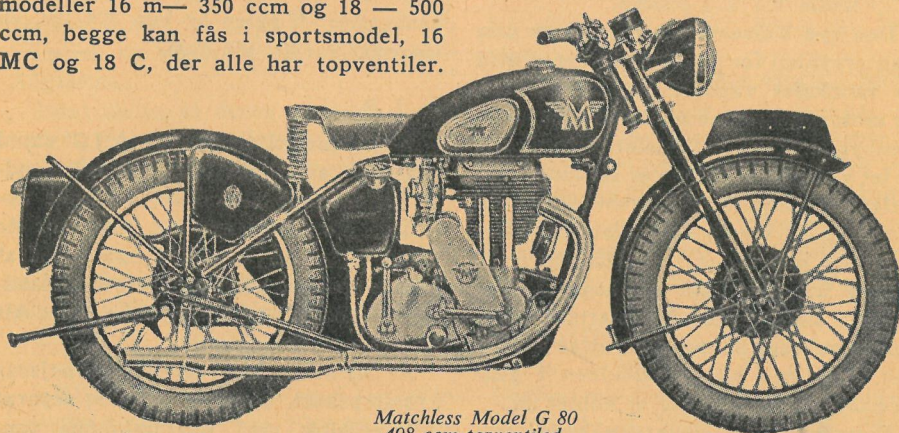
De velkendte enkelt-cylindrede modeller med fast ramme er blevet forbedret på forskellig vis. Der findes 4 modeller 16 m— 350 ccm og 18 — 500 ccm, begge kan fås i sportsmodel, 16 MC og 18 C, der alle har topventiler.

række fordele. Motoren er noget lavere, hvilket sænker tyngdepunktet.

Model 7 R—350 ccm racermodel med overliggende knastaksel var omgivet af den sædvanlige kreds af tilbedere og en endnu større skare beundrede den 2-cylindrede racermodel.

MATCHLESS

Til trods for bemærkelsesværdige ny-

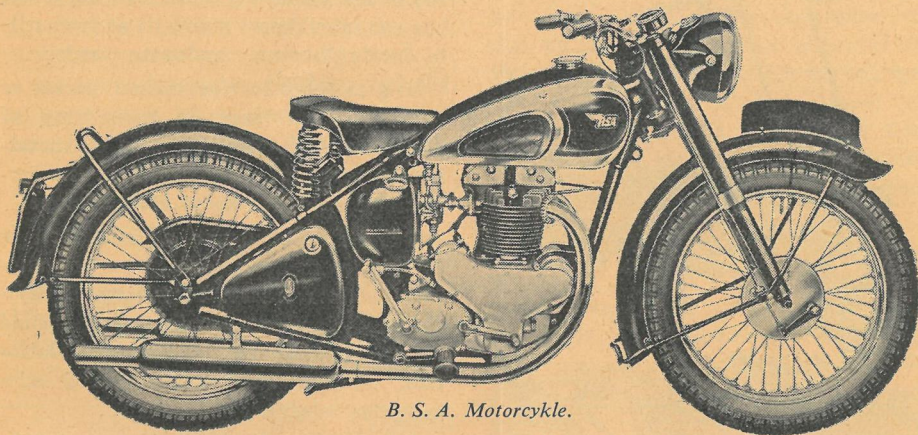


*Matchless Model G 80
498 ccm topventiled.*

heder, var det intet under, at den nye 498 ccm »twin« superclubman model G 9, stjal meget af interessen af de enkeltcylindrede modeller.

Størst beundring vakte den overordentlig velbyggede motor med 3 krum-

derefter en gruppe af sideventilede og topventilede 250 ccm modeller. Dernæst gruppe B, den største på standen, omfattende 350 ccm og 500 ccm sports- og væddeløbsmodeller, og videre gruppe M, der bestod af 500 ccm og 600 ccm



B. S. A. Motorcykle.

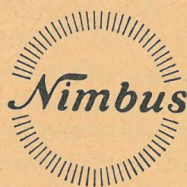
taplejer og særskilt cylinderforing, Aluminiumstopstykke og fuldstændig indkapslede ventiltippearme. Et vist raceragtigt udseende var opnået ved anvendelse af et specieltformet langstrakt sæde i stedet for en almindelig sadel, hvor der samtidig var plads for en passager, for hvem der er anbragt fodhviler, eller føreren kan placere sig i liggende stilling.

det hydraulisk affjedrede teleskopske bagstel giver en let og blød kørsel. Nykonstrueret cylindertopstykke med helt indkapslede ventiltippearme med dobbelte hårnålefjedre er karakteristisk for de enkeltcylindrede modeller.

Mellem de 20 udstillede modeller var en 2½ HK 1 cyl. 1902 model og en 6 HK 1912 2cyl. model, der viste kontrasten mellem fortid og nutid.

B. S. A.

B. S. A.-Fabrikkens stand var en af de mest indholdsrige, der var udstillet fra et enkelt firma. Først var der den nye 2 takt 125 ccm model »Bantan«,



**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,

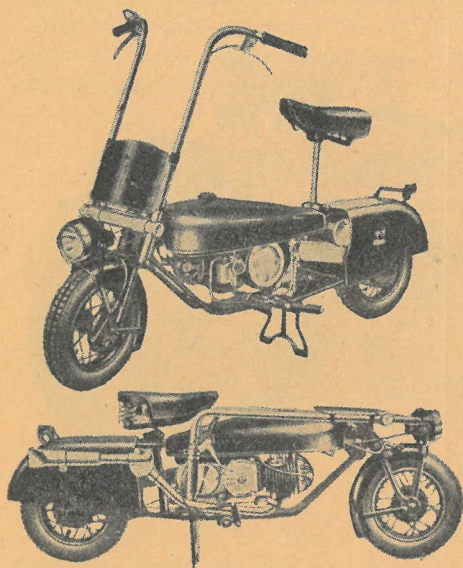
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

sidestillede samt 500 ccm topventilede maskiner, beregnet for sidevognsmontering og med sidevognsfittings i stellerne. Til slut var der den 2 cyl. A7 standard og ny A7 star, som har en spe-



6 cm Corgi 98 ccm.

ciel tunet motor med dobbelt karburator og højkomprimeret stempler. En del af modellerne er forsynet med fjedrende bagstel, som monteres efter ønske.

De to specielle modeller »Bantan« 2 takt og den 2 cyl. A7 synes at være de modeller, der vil få størst interesse for udenlandske købere.

CORGI

Den lille morsomme Corgi har gennemgået forskellige forandringer. Ikke alene udførelsen nu i mange morsomme farver, men hele konstruktionen er blevet noget kraftigere, motoren er forsynet med kickstart og nogle er forsynet med små lette sidevogne, velegnede for repræsentanter, lettere varetransport og lign. Motoren er en 2 takt 98 ccm »Spryt«. Farten angives til 45 km/t og benzinforbruget 1 ltr. pr. 40 km.

Nyt motorcykle tændrør.

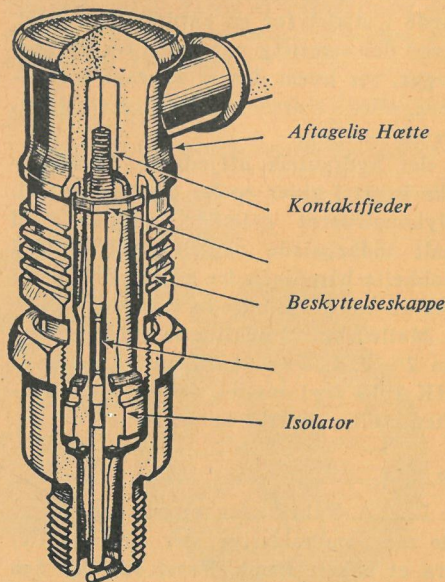
For første Gang i Historien er det lykkedes at fremstille et tændrør, specielt beregnet for motorcykler.

K.L.G.s uhyre erfaringer gennem fabrikationen af afskærmede tændrør til royal air force og american airforce, har sat fabrikken i stand til at fremstille det fuldkomne, vandtætte tændrør.

Ved at følge luftfartsprincipperne, er dette tændrør, som en forbedring af pakmøttrikken, forsynet med en metal-kappe, beregnet til at skabe en tæt forbindelse med den sejgt støbte kappe.

Resultatet af denne konstruktion er et fuldkomment tændrør, som er vandtæt i ordets videste betydning. Beskyttet mod vand, støv, olie, og på grund af stålkappen, der beskytter isolationen, fuldkomment skærmet mod ødelæggelse udefra.

Et tændrør, der yder mere end K.L.G. tidligere har ydet, og som uden overdrivelse klarer alt, hvad såvel vejrguderne som den skrappeste arrangør af de værste trials kan udsætte det for.



K L G Tændrør, vandtæt.

Fra vore Læsere.

Motor og Sport bragte i sidste nr. en artikel mærket K.M. med et angreb på justitsministeriets motorsagkyndige.

Også jeg har undret mig over, at motororganisationerne og deres blade ikke har beskæftiget sig mere med denne i høj grad mærkelige statsinstitution.

Af egen dyrekøbte erfaring ved jeg, at moralen og principperne, i hvert fald hos justitsministeriets motorsagkyndiges øverste leder, civilingeniør Jørgen Voltelen, ikke er, som man venter det af en embedsmand.

Som bevis på min påstand skal jeg anføre, at jeg i sommeren 1947 købte en Ford T, der, sin alder til trods, var meget lidt brugt, men — det kan ikke nægtes — noget gammeldags i udseende.

Det var dengang særligt vanskeligt at købe vogne, og min mekaniker og jeg blev enige om, at udseendet kunne forbedres.

Vognen var nylig synet og godkendt (betalingen derfor erlagt). Efter endt ombygning — nyt syn og godkendelse uden bemærkninger af nogen art (betalingen derfor erlagt).

Efter at have kørt et par måneder med vognen og forsynet den med kalesche — nyt syn påkrævet — men det ignorerede jeg, der kunne vel ikke ske andet, end at jeg blev nødt til at fjerne kaleschen igen, besluttede jeg mig imidlertid til at sælge vognen på auktionen i K.B.-Hallen, og det måtte da blive den eventuelt nye ejers sag at få kaleschen godkendt, da det fremgik af papirerne, at vognen var godkendt — uden kalesche. Det bemærkes, at jeg havde økonomisk tab på vognen, selv om den blev solgt til den fastsatte minimumspris.

Ford'en stod nu i K.B.-hallen i sin foryngede tilstand og samlede en masse beundrere og kritikere om sin bundsolide kvalitet og tvivlsomme skønhed

(om smagen kan der som bekendt diskuteres). Pludselig skete der noget, ingen mindre end kriminalkommissær Bentzen meddelte mig, at nu havde politiet fjernet nummerpladerne fra min vogn, og den skulle synes, inden den forlod Frederiksberg. Da der var et par dage endnu, inden auktionen var slut og salgsmulighederne alligevel var lig nul, gik jeg uden at sige farvel, men med en rolig samvittighed, vognen var jo godkendt, ganske vist kun i Sorø amt, men det var ikke over 3 måneder siden, så ud over det med kaleschen kunne der vel ikke være noget.

På auktionens sidste dag henvendte jeg mig i god tid i K.B.-hallen for at skubbe vognen ud på gaden, hvorefter jeg ville lade den motorsagkyndige synе vognen, men ny overraskelse. På politiattesten var påtegnet: Synet og fundet behæftet med mangler, kan ikke indregistreres mere. Justitsministeriets motorsagkyndige (sign.) Jørgen Voltelen. (Regning 15 kr.).

Jeg var glad for, at der er noget, der hedder Falck, for selv en Ford kan ikke køre til Korsør uden nummerplader.

Jeg finder det principielt forkert, at den ene motorsagkyndige kan kassere, hvad den anden har godkendt og moralsk forkasteligt, at han oven i købet tager penge for det.

Det vil føre for vidt her at forklare, hvor mange fejl og mangler hr. Voltelen fandt, men de var legio. For mig at se, var enten nu afdøde kaptajn Hartnack, Slagelse, eller hr. Voltelen komplet uegnet til deres stillinger, men da kaptajn Hartnack har været motorsagkyndig i en lille menneskealder og meget agtet og anset i sin stilling, kan jeg ikke tro, at han kan tage så eventyrlig fejl, som hr. Voltelen syntes at mene.

At synet foretoges i K.B.-hallen, og at benzinen var tappet af vognen, således at hverken styretøj eller bremsere kunne prøves, skal kun anføres, for at

læserne kan bedømme kvaliteten af hr. Voltelens »motorsagkundskab«.

Da jeg blev forelagt en bøde, henvendte jeg mig til en af vore store motororganisationers juridiske afdeling med sagen og blev rådet til at tage bøden — det ville blive det billigste — fulgte jeg rådet — de måtte jo vide det.

Dette er Ford'en og min lidelseshistorie i en nøddeskal. Der er sikkert mange flere uransagelige tilfælde af samme art inden for institutionen »Statens motorsagkyndige«. Det ville være rart, om nogle flere tilfælde ville komme frem i dagslyset. Muligvis bliver de herrer så noget mere medgørlige.

Som det er nu, er det nødvendigt at lade alle Danmarks motorsagkyndige syne de efterhånden mange ombyggede vogne, hvis man vil være helt sikker på at kunne færdes overalt i de tilladte juristktioner.

Henry M. Jensen,
Korsør.

— — —
Vi har forelagt foranstående for hr. civilingeniør Voltelen, der meddeler:

I anledning af foranstående skal jeg efter anmodning oplyse følgende:

Pågældende køretøj, indregistreret under E. 4062, motornr. 87988727, blev den 25.-11.-47 undersøgt af mig på begæring af Frederiksberg politi.

Køretøjet var oprindelig af fabrikat Ford, model T. Der var foretaget væsentlig ombygning af chassis m. v., og køretøjet var forsynet med andet karosseri. Der konstateredes bl. a. følgende mangler:

Styreapparat: Fastspændelsen af ratakslens nederste leje ændret. Lejet ikke forsvarligt fastgjort — vaklede. Ratakslen ragede for langt gennem lejet, hvorved den fjedrede. Styrear-mens kugleled stødte mod triangelen. Forbindelsesstangen slæbte mod motorens bundkar. Forhjulenes gummi stødte ved udsving mod skærmene. Styresikkerheden stærkt nedsat.

Bremseapparaterne: Foden kan ikke betjene bremsepedalen tilstrækkeligt sikkert og hurtigt, fordi pedalene på grund af den foretagne sænkning af motoren havde for ringe højde over bundbrættet, og fordi styresøjlen var sænket.

Signal- og lysanlæg: Parkeringslyset kunne kun tændes sammen med det stærke lys. Tågelygten kunne tændes uafhængig af baglygten.

Chassis: Motoren var sænket ved en ombygning af motorophængene. Den forreste chassistravers ændret og svejset til vangerne på dårlig måde. Køleren vil under fjedring støde mod forakslen. Bagfjedrenes slaglængde for lille — kun ca. 4 cm, idet dragbåndene og karosserivangen ved fjedring vil støde mod bagbroen. Udblæsningsrøret slæbte mod bagakselbardunen. Forakslen bøjet fremefter på midten. Gearpedalerne vanskelige at betjene af samme årsag som anført for bremsepedalen.

Karosseri: Forruden var for lav — overkanten var under førerens øjenhøjde. Kaleche for lav. Føreren kunne vanskeligt holde hovedet i opret stilling uden at støde mod sprøjlen. Førerhusets mål var følgende. Afstand: Sæde — kalechesprøjle 80 cm.

Da køretøjet i henhold til foranstående i flere henseender var uforsvarligt, blev det henstillet til politiet at fjerne nummerpladerne, og under hensyn til, at køretøjet, hvis papirer var til stede, var indsat i auktionshallen til salg, blev politiattesten påført en bemærkning om, at køretøjet ikke kunne forventes godkendt.

J. Voltelen.

Efter vor formening burde Henry M. Jensen straks have reageret, når han følte sig forurettet, og henvendt sig til sin motororganisation, for om muligt at opnå et revideret syn, for at få omstødt den afsagte kendelse, men det nødvendige grundlag måtte naturligvis være tilstede. De motorsagkyndiges af-

gørelser kan jo indbringes både for justitsministeriet og domstolene — men, som sagt, kun når der er vægtige grunde derfor

ADVARSEL

Som bekendt foregår syn af motor-køretøjer i Michellsgade, hvad der derimod ikke er så bekendt er, at der — formodentlig af hensyn til at unødigt kørsel ikke skal genere de motorsagkyndiges arbejde — er ensrettet kørsel i denne gade.

Når man kommer ind fra den rigtige ende, kan man jo ikke se, at der står et skilt — indkørsel forbudt — i den modsatte ende af gaden, og da de motorsagkyndige, i dette tilfælde hr. ingeniør Raffen, er så elskværdig, at han indgiver anmeldelse til politiet, når *synderen* — efter at have foretaget den pålagte bremseprøve, vender sin motorcykel og kører tilbage til den sagkyndige, for at modtage maskinattesterne, kommer han jo for skade at køre en halv snes meter i den forkerte kørselsretning.

Derfor husk! lad køretøjet stå efter foretaget bremseprøve, og gå tilbage til den sagkyndige, denne bevæger sig nemlig ikke hen til Dem med papirerne. Kræver den sagkyndige bremseprøven om, må konklusionen være den, at man ikke foretager tilbagekørsel, ej heller i bakgear, men derimod — for at sikre sig selv og sin pengepung — kører rundt ad polititorvet—Bernstoffsgade—Stoltenbergsgade og ind i Mitchells-gade, i den rigtige kørselsretning igen, dette er ikke tidsbesparende, men en nødvendighed, i særdeleshed da hr. Raffen på forespørgsel svarede — vi skriver alt, hvad der kommer fra den side.

Vi betragter dette som værende en fælde, der kan benyttes af de motorsagkyndige efter humør eller forgodtbefindende.

Sjællands Motor Union.

MEDLEMSAFTEN

Vi benytter samtidig lejligheden til at gøre medlemmerne opmærksom på at der bliver lagt ud med medlemsaftenerne onsdag d. 26. januar i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10. Billetter tilsendes klubbernes formænd. D.S.

Kløften Norge—Sverige

Da Sveriges motorfederation i 1947 udmeldte sig af Nordisk Motorcykel Forbund, vakte dette naturligvis stor beklagelse i de øvrige 3 nordiske lande og ganske særligt i Norge, hvor Norsk Motor Klub en overgang holdt de norske kørere tilbage fra start i svenske løb. Finland og Danmark ønskede ikke at foretage så drastiske skridt, men håbede gennem et fortsat venskabeligt samarbejde at få den svenske beslutning ændret.

Senere foregik udvekslingen mellem samtlige nordiske lande på normal måde, men i december-nummeret af Norsk Motorklubs medlemssblad »Motoravisen« fandt man en ledende artikel med et skarpt angreb på Sveriges motorfederation og trusler om at tage spørgsmålet om en ny blokade op til overvejelse. Da artiklen fremkom umiddelbart før F.I.C.M.s kongres i London, kunne man befrygte, at spørgsmålet ville blive fremdraget på denne. Dette skete dog ikke på selve kongressen, men efter denne sammenkaldte præsidenten fra F.I.C.M., Mr. Haeckers, repræsentanterne fra Sverige, Norge og Danmark til et møde, hvor direktør Løfstrøm forelagde spørgsmålet. Til Mr. Haeckers udtalelse om, at de nordiske lande ikke kunne danne en særlig federation inden for F.I.C.M., svarede såvel Erling Sande som Hoffmeyer, at der ikke var tale om nogen federation, men derimod om en venskabelig sammenslutning mellem landene for at opnå de

bedst mulige resultater af et samarbejde. Med hensyn til en eventuel blokade, hævdede begge nævnte herrer, at det sikkert måtte bero på en misforståelse.

Da Nordisk Motorcykel Forbund kun har til formål at fremme det bedst mulige samarbejde og tilrettelæggelse af motorsporten i overensstemmelse med F.I.C.M.s internationale reglement, skulle der således ikke være noget at invende mod N.M.F. fra F.I.C.M.s side.

Efter hvad vi erfarer, har der i december været afholdt rådsmøde i Sve-mo, hvor genindtræden i N.M.F. blev stærkt diskuteret og anbefalet fra flere sider, men det lykkedes ikke at få dette vedtaget, hvorimod man tiltrådte et kompromisforslag fra Holger Bergerus om at søge gennemført et snævert samarbejde mellem de fire landes motororganisationer gennem afholdelse af årsmøder til drøftelse af alle spørgsmål af fælles interesse.

Der foreligger, da dette skrives, endnu intet officielt fra Sverige om de nævnte forslag, men under alle omstændigheder må man håbe, at det bedst mulige samarbejde mellem samtlige nordiske lande vil blive gennemført til lige stor gavn for alle. Adgangen til udveksling af førere mellem de 4 lande, er den bedst mulige og bør udnyttes i størst muligt omfang. Man må håbe, at det i den kommende tid vil lykkes at få slået bro over den beklagelige kløft mellem Norge og Sverige eller helst at få denne helt udjævnet. Den mangeårige snævre kontakt mellem de nordiske lande må bevares og ved gensidig imødekommethed vil det sikkert kunne lykkes at komme til forståelse.

Lige før redaktionens slutning erfarer vi, at der er indløbet meddelelse til Nordisk Motorcykel Forbund om at SVEMO ikke ønsker at genindtræde i NMF, men at man er rede til at lade sig repræsentere ved åbne konferencer de nordiske lande imellem.

Fra Klubberne

Nimbus Klubben, København

Ved generalforsamlingen den 3. dec. 1948 var der mødt 70 medl. Formanden aflagde en meget udførlig beretning om klubbens arbejde i det forløbne år. Regnskabet godkendtes enstemmigt med en kassebeholdning på kr. 2790,51. Som formand genvalgtes med akklamation Carlo Hansen, og Egon Hansen som bestyrelsesmedlem. Aage Eliassen blev valgt som kasserer i stedet for Aage Paustian, som ikke havde tid mere.

Svend Aage Søgaard blev valgt som sekretær og Egardt Hansen som Revisor.

Efter en lille debat under punktet »Eventuelt« sluttede generalforsamlingen med et leve for Nimbus Klubben.

Bestyrelsen ønsker alle klubbens medlemmer et glædeligt nytår.

A. Elias.

Frederiksberg Motor Klub

Mandag den 9. januar kl. 9 fra Damhustorvet fortsættes kortlæsningskurset. Kort, blyant og madpakke medbringes. Alle er velkomne, enten de har været med den første aften eller ikke. Også medlemmer, der ikke mener, de kan lære noget her, opfordres til at deltage. Øsende regn eller snevejr aflyser turen.

EN TAK

For den overordentlig store velvilje, opmærksomhed og støtte, der er vist mig under mit sygeleje og senere ved vort bryllup, beder vi alle vore klub-kammerater i SMK «Lolland-Falster» modtage vor bedste og dybtfølte tak.

»Lillemor og Skædderen«.

Forsidebilledet:

Vinterbillede fra Norge.

Søborg og Omegns Motor Klub

I anledning af årsskiftet fremsender klubben herved medlemmer og incorporatede klubber et glædeligt nytår med håb om snarligt ophævelse af det rigoristiske motorløbs forbud, så vi igen kan dyrke den sport, der er vor hobby.

Onsdag den 26. januar afholder klubben pakkefest og dans m. m. i Borgerenes Hus, Søborg Hovedgade 77, klokken 19.30. Adgang til festen får man ved aflevering af en pakke til en mindsteværdi af 1,50 kr.

Mød op denne aften og tag en ven eller bekendt med for derved at styrke klubbens økonomi, der er til fordel for kørerne.

Felix.

Frederiksborg Amts Motorklub

Generalforsamlingen den 30. november indledtes som sædvanligt med spising for medlemmerne.

Ved mødets begyndelse rettede formanden en velkomst til de fremmødte medlemmer og til generalsekretær Vald. Hoffmeyer og formanden for SMU, Poul Rasmussen, som begge overværede mødet, og åbnede derefter forhandlingerne med at aflægge beretning for det forløbne år. Herunder omtaltes bl. a. et forsøg på oprettelse af et motorordonnanskorps samt arbejdet med etableringen af klubbens »scramblebane« i Vinderød ved Frederiksværk.

I sportsudvalgets beretning blev der nærmere redegjort for forholdene omkring »scramble-banen«. — Endvidere nævntes navnene på de FAM-kørere, der ved fine placeringer i afholdte løb rundt om i landet havde gjort deres klub ære. Endelig besluttedes det at udvide sportsudvalget med 2 medlemmer.

Klubbens regnskab for det forløbne år blev fremlagt af kassereren og godkendtes. Samtlige valg til bestyrelse m. v. var genvalg.

Efter korte taler af dirigenten og formanden afsluttedes den livlige gene-

ralforsamling med kammeratligt samvær.

Svendborg Automobil Klub

Klubben fejrede den 11. dec. sin 25 års fødselsdag ved en vellykket festmiddag i Borgerforeningen. Salen var festligt pyntet med flag og en serie farvelagte billeder, udarbejdet af klubbens formand, der viste automobilens udvikling fra den første dampvogn 1766 til »dollargrinet« 1949. Der var indløbet blomster fra Danmarks Motor Union, Fyens Motor Union, Fyens Motor Sport MCK Svendborg m. fl.

Klubbens tidligere formand, købmand Niels Madsen, fik overrakt diplom som æresmedlem. Der blev holdt en lang række taler, bl. a. af fabrikant Karl Madsen, der fremhævede klubbens energiske arbejde for Lillebæltsbroen som en færdselsbro.

Der bliver fælles kaffebord, og derefter en lille svingom, som er betalt i entreen. Samtidig uddeles præmier til klubmestrene og kortaflæsningsvindere for 1948.

Mød talrigt op, så vi kan få en lige så god medlemsaften som sidst.

Et sidste hip om juletræsfesten i Karnappen, den 8. jan. 1949.

Efter generalforsamlingen d. 24. nov. 1948 er bestyrelsen følgende:

Formand: Sv. Aage Hansen, sekretær: Svend Westergaard, kasserer: K. W. Stahlhut, sportsudvalg: Willy Nielsen, Helge Grevit, Knud Grønild, festudvalg: Werner Jensen.

S-W. Taga 6139 v.

B. S. A. Klubben

Medlemmerne erindres om juletræsfesten, der afholdes lørdag den 8. jan. kl. 3 i Martini, Borups alle 233. Medlemmers venner og bekendte med børn er velkommen til at deltage i festen. Iøvrigt henviser vi til det udsendte program for festen.

Valby 4427 u.

Motor Klubben »Scratch«

Lørdag den 11. december afholdt klubben en vellykket stiftelsesfest på »Fjordvilla«. Under spisningen talte Schelde, Axel Pedersen og Jens Berg bl. a. om klubbens arbejde igennem årene og ønskede, at klubben stadig ville gå frem og på flere aktive kørere.

Senere opførtes en kabaret, som høstede stort bifald. Festudvalget og de af medlemmerne, som medvirkede, fortjener ros for deres glimrende indsats. Det var en rigtig scratcherfest.

Bestyrelsen ønsker alle sportsskammerater og medlemmer et godt og heldbringende nytår.

Nimbus Klubben Aalborg

Vi ønsker alle vore medlemmer et rigtig godt og glædeligt nytår med tak for det gamle. Første klubmøde afholdes onsdag den 5. januar kl. 20. på Bejsebakken.

Bestyrelsen.

Horsens Nimbus Klub

Klubben afholder ordinær generalforsamling den 28. januar 1949 på Nørregades Hotel kl. 20. Dagsorden ifølge lovene. Eventuelle forslag må være bestyrelsen i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Eventuelt, hvis vejret tillader det, vil der blive afholdt ringridning fastelavns- søndag og fastelavnsfest mandag aften på Nørregades Hotel. Nærmere bekendtgørelse i februarbladet.

Sekretær.

Sports Motor Klubben

»København«

Klubben afholder medlemsaften med Damer Onsdag den 26. jan. 1949, Borgergade nr. 2, 6. sal, indgang gennem porten i nr. 10.

Den vil blive afholdt som pakkefest, entre pr. person skal være en pakke til værdi mindst 1 kr.

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

Køge

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

Aarhus

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

Skive

Specialværksted for Motorcykler
Reservedele og Udstyr
H. Kjærgaard, Østerbro 6, Skive, Tlf. 435.

Bogense Motor Klub

holder lørdag den 29. januar 1949 stiftelsesfest på Bogense hotel, nærmere meddelelse vil tilgå hver enkelt medlem.

Vi ønsker alle medlemmer og motor-kammerater et godt nytår og håber på godt samarbejde i 1949.

Bestyrelsen.

Sports Motor Klubben »Lolland-Falster«

Desværre kom referatet af klubbens årlige fest for sent til forrige nummer. Festen var yderst vellykket.

Svend Nielsen, Restrup og Børge Bech løb af med det meste af sølv-tøjet ved præmieuddelingen.

SMLF ønsker sine medlemmer samt landets øvrige klubber et rigtig godt og glædeligt nytår med håb om lidt flere motorløb i det kommende år.

Motorklubben »København og Omegn«

Et af motorsportens kendte navne, vort medlem Hirsborg senior, fyldte 60 år den 20. december.

Første gang vi mødes i det nye år bliver til pakkefesten på Gimle lørdag den 22. januar kl. 19, hver deltager medbringer en pakke til værdi af mindst 1 krone, efter auktionen dans.

Bestyrelsen ønsker alle medlemmerne et godt nytår med tak for året der svandt.

K-A. Taga 4180.

Harley Davidson Klubben

Der er klubaftener i januar den 11. og den 25. ude i Vanløse kl. 19,30 pr.

HDK vil ønske alle klubbens medlemmer samt alle klubber under DMU et rigtigt glædeligt nytår med tak for det gamle år.

Angelo.

Fyens Motor Sport

Ordinær generalforsamling afholdtes 25. nov. i Næsby hoved skov. Ca. 125 medlemmer var mødt. Til dirigent valgtes Kay Nielsen. Formanden Ejner Jensen aflagde beretning, hvori han bl. a. beklagede det meningsløse forbud mod motorløb. Han udtalte bl. a., at der på Fyens væddeløbsbane var brugt ca. 25 l benzin og til gengæld havde staten modtaget ca. 18.000 kr. i forlystelsesafgift.

Klubbens Medlemstal var steget fra 552 til 614.

I den forløbne sæson havde klubben arrangeret det første løb på Fyens væddeløbsbane med et besøg på ca. 20.000 tilskuere. Resultatet havde både sportslig og økonomisk været tilfredsstillende.

Klubbens medlem gennem 25 år, N. V. Jensen, var atter blevet danmarksmester. Desuden havde klubben i det forløbne år afholdt en række fester og sammenkomster.

Formanden omtalte S.M.K. Odins mindre fine Reklame den 30. 5. Da »Odin« ikke vilde afgive en uforbeholden undskyldning for dette forhold, har man anlagt sag og tillige indberettet det passerende til D.M.U.

Planerne om anlæg af egen bane har man foreløbig henlagt, da der åbnedes mulighed for kørsel på Fyens væddeløbsbane.

Det reviderede regnskab oplæstes og godkendtes. Til bestyrelsen valgtes: Ejner Jensen, formand; Vald. Petersen, næstformand; Hermann Larsen, fmd. for sportsudvalget; Svend Nielsen, kasserer; S. B. Jeppesen, sekretær, samt Marius Poulsen og Johannes Hansen.

Det vedtoges at forny lejemålet for Langsøbanen.

F.M.S har i Februar 1949 bestået i 25 år, hvilket vil blive fejret ved en fest den 26. februar.

F.M.S ønsker alle medlemmer samt klubber under unionen et heldbringende nytår med tak til alle kørere for deres indsats i det forløbne år.

Juletræsfest afholdes tirsdag den 4. januar på Industri-Palæet.

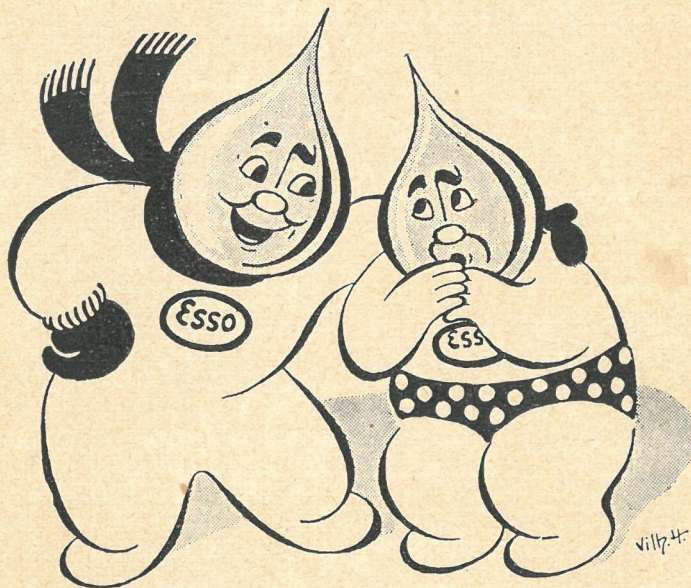
Viborg Motor Klub

Søndag den 28. novbr. afholdt Viborg Motor Klub sin 10 års stiftelsesfest i Arbejderforeningen, blandt de fremmede klubber, der var indbudt, var der en del medlemmer fra Skive og Hobro motorklubber, blandt andet havde »Hobro Motor Sport« medbragt en enorm blomsterkurv med lykønskning i anledning af klubbens 10 års stiftelsesfest.

Efter spisningen, hvor der var blevet sunget forskellige sange, forfattet til lejligheden, begyndte dansen, afbrudt af forskellige underholdninger og amerikansk lotteri, hvortil klubben var blevet skænket nogle pragtfulde gevinster og da festen hen på de små timer standse, var alle enige om, at det havde været en aften med højt humør.

Sekretæren.

*Hell 28¹³
Schelde Hansen*



Du skal ikke være ked af det du er kun borte i 6 måneder

Farvel sommerolie! Nu skifter alle kloge bilister til Essolube vinterolie, saa undgaar de unødvendigt slid paa motoren og sikrer sig let start. Essolube vinterolie er letflydende selv i den strengeste kulde

Nu er det Essolube VINTEROLIE

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

