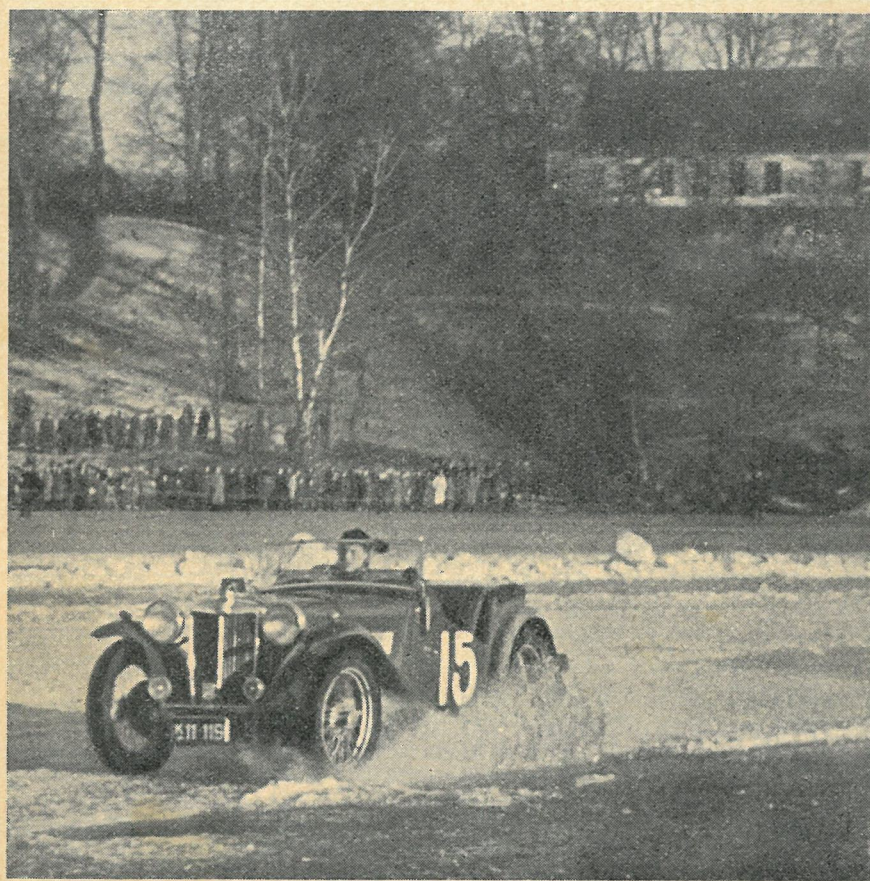


MOTOR *og* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

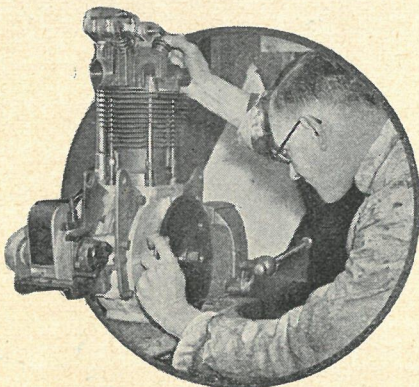


FEBRUAR

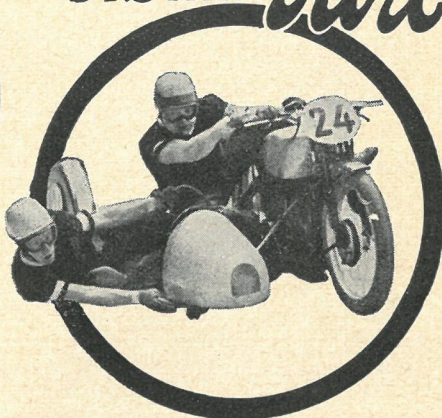
1949

4. AARG.

Større VIDEN



STØRRE *Fart*



EN BOG

der giver en fuldstændig vejledning i at tune en hvilken som helst motorcykle-motor, skrevet af en af Englands fineste motorcykle-konstruktører.

Det righoldige stof med de mange illustrationer og tabeller er en uvurderlig arbejdsplan for enhver, der vil forbedre sin motor til den daglige kørsel eller til konkurrencebrug.

BOGHANDLERNE HAR DEN ELLER SKAFFER DEN

Kr. 8⁷⁵

UDGIVET AF:

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL . KØBENH. K.

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

FEBRUAR

4. Aargang

Kampen mod Vejtræerne

Den gamle kamp om vejtræerne er blusset op med fuld styrke. Meningerne er stærkt delte, og som det er gået ved tidligere kampagner står tilhængere og modstandere af de gamle vejtræer skarpt overfor hinanden.

En række ulykker, hvor bilen er tøret mod et vejtræ og føreren dræbt, har givet træernes modstandere vind i sejlene, idet de hævder, at træerne er den direkte skyld i de pågældendes død. Havde der intet træ stået, vilde manden ikke være blevet dræbt, hævder man. Dette er måske rigtigt, men kan man bebrejde træet, at bilen kørte imod det? Et træ dukker ikke pludselig og uventet op. Når en motorkører færdes på de veje, hvor der endnu findes træer, kender han jo deres eksistens, og de er ikke usynlige eller skjulte. Altså må man regne med, at de er der, og indrette sin kørsel derefter. En gammel vej, og det må det være, for at der kan findes gamle vejtræer, bør ikke indbyde til største fart. Overfor træer, som overfor andre hindringer, der kendes, må der vises fornøden agtpågivenhed, og vejtræernes tilhængere vil sikkert hævde, at det alt for ofte ikke er tilfældet.

Desværre findes der ikke nogen statistik, der nøjagtig angiver, hvormange ulykker der har forbindelse med vejtræer, og navnlig ikke oplyser noget om den virkelige årsag til ulykken, der ender med træets påkørsel, og det kan derfor ikke bevises fra nogen af siderne, om træet eller en helt anden årsag er den virkelige skadevolder og altså den virkelig ansvarlige. Hvor ofte kører ikke en bil ind i en anden, uden at den påkørte har den mindste skyld i påkørselen, og også i disse tilfælde kan der forårsages dødsfald.

Vejtræernes fjende nummer et, direktør Tholstrup, kræver kategorisk alle vejtræer fjernet, medens deres tilhængere lige så kategorisk modsætter sig dette krav, og vil have dem alle bevaret. Mere moderate deltagere i diskussionen går kompromis'ets vej og foreslår de gamle og store træer erstattet med lavere beplantning, idet de indrømmer beplantningens æstetiske betydning, der absolut heller ikke kan undervurderes.

Diskussionen er blusset op, og er sikkert ingen skade til. Det er ikke meningen her at tage stilling til den ene eller anden side, men mon ikke den bedste løsning vilde være lidt imødekommenhed fra begge sider. Hvor vejtræerne bevisligt frembyder større fare, bør de fjernes, eventuelt blot udtynes, men ellers vil tilhængernes gamle melodi: «Det gamle træ, oh lad det stå», næppe være helt uden berettigelse. Hvor nye, moderne veje anlægges, løser problemet sig selv, idet der ikke plantes kraftigt voksende træer langs disse veje, og dette kræves heller ikke af træernes tilhængere.

F.I.C.M.s kongres i London

Den internationale verdensorganisation F.I.C.M. — Federation Internationale de Clubs Motorcyclistes afholdt sin halvårlige kongres i London i dagene 25. 26. og 27. november, hvor Danmarks Motor Union var repræsenteret ved Formanden for Jyllands Motor Sportsunion Kaj O. Nielsen og generalsekretær Hoffmeyer.

De første to dage optoges af forhandlinger i Commission Sportive, hvis præsident er Mr. Northier, Holland. Efter krigen har man ønsket det internationale sportsreglement revideret og forenklet, og man var nu nået så vidt, at de endelige rammer skulle fastlægges, for endelig at vedtages på forårskongressen 1949.

Der var fra fransk og schweizisk side indsendt en lang række forslag, og det viste sig hurtigt, at det ville være nødvendigt at henvise flere af disse til behandling i underudvalg, da man ellers frygtede ikke at kunne nå igennem det omfattende materiale.

Navnlig sammensætningen af den fremtidige sportskomité voldte store vanskeligheder. En gruppe ønskede komiteen valgt landsvis, således, at der valgtes et eller flere lande til at danne komiteen, medens andre ønskede komiteens medlemmer valgt personligt.

Hvad der navnlig voldte vanskeligheder, var det problem, at valgene skulle gælde for tre år, og man således i dette tidsrum var afskåret fra ændringer i komiteens sammensætning, og Hoffmeyer fremsatte da det forslag, at valgene første gang skulle gælde for et, to og tre år, hver periode for $\frac{1}{3}$ af antallet af medlemmer, og derefter for de normale tre år for nyvalgte medlemmer, hvorved man altså fremtidig får anledning til valg af $\frac{1}{3}$ af samtlige medlemmer hvert år. Dette forslag løste tildels knuden, og man stod nu kun overfor valget mellem valg landsvis eller indivi-

duelt. Afstemningen gav til resultat, at medlemmerne af Commission Sportive skal vælges ved afstemning mellem de af de forskellige lande foreslåede personer.

Siden federationens stiftelse har Danmark været medlem af kommissionen, men da vort land jo siden fanløbene ikke har haft større internationale arrangementer, er det vel ikke meget sandsynligt, at vi kan bevare vor plads.

Det var dog kun hovedtrækkene i det nye reglement, der blev færdigbehandlet. Alle detailspørgsmål vil blive udarbejdet i tillæg til det nu vedtagne.

I definitionen af de forskellige kategorier af løb er nu optaget de i Sverige, Frankrig, Holland og England meget populære »scramble løb«, der betegnes som »Moto-cross«. Motor fodbold er også optaget i reglementet.

Den internationale løbskalender for 1949 blev godkendt. Der er anmeldt og godkendt 6 såkaldte Classic Events, nemlig:

TT-løbene på Isle of Man, 13., 15. og 17. juni.

Schweiz Grand Prix, 2.—3. juli.

Hollands Grand Prix, 9. juli.

Belgisk Grand Prix, 17. juli.

Ulster Grand Prix, 21. august.

Europæisk Grand Prix, Italien, 4. september.

Desuden er optaget et internationalt Moto-cross mesterskab, der skal arrangeres af England den 25. august, og det internationale 6 dages løb, der også køres i England den 11.—19. september. 26 forskellige baneløb, hvoriblandt Djurgaardsløbet i Finland den 8. maj og Norsk Grand Prix den 28. august. Desuden 12 Moto-cross løb, hvoraf de 8 afholdes i Frankrig, 1 i Italien, 1 i Belgien, 1 i Luxemburg og 1 i England og til slut 5 Trials eller Ralleys.

På det afsluttende møde oplystes

bl. a., at man arbejder for at få oprettet en særlig turistservice mellem de forskellige landes organisationer, ligesom man vil søge at opnå ret til udstedelse af passersedler og carnets.

Samtlige tre dage var optaget af mø-

der uafbrudt, og kongressen sluttede først lørdag aften, hvorefter deltagerne var Auto Cycle Unions gæster ved en banket, hvor de forskellige landes repræsentanter blev rystet yderligere sammen.

DE SIDSTE VERDENSREKORDER

At der er kommet Liv i Motorcykleindustrien, har man Beviser for gennem de stadige Attentater paa Verdensrekorderne, hvor Fabrikanterne af de ganske smaa Letvægtsmaskiner søger at bevise disses kvalitetsmæssige Præstationer.

Paa Monthlerybanen er der i Oktober Maaned sat en Række nye Verdensrekorder med en 124 ccm Jonghi, ført af Arrigo Remondini:

5 km	2,24,8	124 km/T
5 mile	3,53,1	125 km/T
10 km	5,03,2	119 km/T
10 mile	7,03,2	121 km/T
50 km	24,23	123 km/T
50 mile	39,12	123 km/T
100 km	48,51	123 km/T
1 Time		123 km

Paa Strækningen Cremona-S Giovan-ni satte Gino Cavanna d. 14. Oktober nye Rekorder med en 124 ccm Mondial:

1 km fl. St.	0,27,7	130 km/T
1 km st. St.	0,38,0	95 km/T
1 mile fl. St.	0,45,6	127 km/T
1 mile st. St.	0,55,6	104 km/T

De nye rekorder er en betydelig forbedring af førkrigstidens, der lå omkring 100 km for de korte distancer og 115 for 50 km.

På Monzabanen i Italien har førerne Alberti, Leani og Ruffo den 5. november sat en række nye verdensrekorder med en 75 cm guzzi motorcykle.

50 km	0,34,56	86 km/t
100 km	1,09,54	86 km/t
500 km	6,30,06	76,9 km/t

1000 km	13,12,00	75,8 km/t
50 miles	0,56,13	86 km/t
100 miles	1,53,24	85 km/t
500 miles	10,19,00	68,1 km/t

Tiden for 100 miles slår desuden rekorden for klasse 3 100 ccm.

Endvidere:

1 time	85,9 km	86 km/t
2 timer	169,3 km	85 km/t
3 timer	242,7 km	81 km/t
4 timer	302,9 km	76 km/t
5 timer	382,2 km	76 km/t
6 timer	460,7 km	77 km/t
7 timer	537 km	76,8 km/t
8 timer	613 km	76,7 km/t
9 timer	697 km	77,5 km/t
10 timer	780 km	78,0 km/t
11 timer	847 km	77,0 km/t
12 timer	914 km	76,2 km/t

På Monthlerybanen i Frankrig satte førerne West, Graham og Monneret d. 12. november nedenstående verdensrekorder med en 500 ccm A J S solo. Rekorderne slår samtidig de bestående rekorder i klasse D og E 750 og 1000 ccm.

500 km	2,51,48	174,6 km/t
500 miles	4,40,18	172,2 km/t
2 timer	356,8 km	178 km/t
3 timer	524 km	174,7 km/t
4 timer	692 km	172,9 km/t
5 timer	862 km	172,4 km/t

Forsidebilledet:

Isløb på Fredensborg slotssø.

DEN NYE MORRIS OXFORD

Vi bringer i det følgende et uddrag af en beretning, som det store engelske tidsskrift Autocar's medarbejder skrev efter en indgående vejprøve med den ny MORRIS OXFORD.

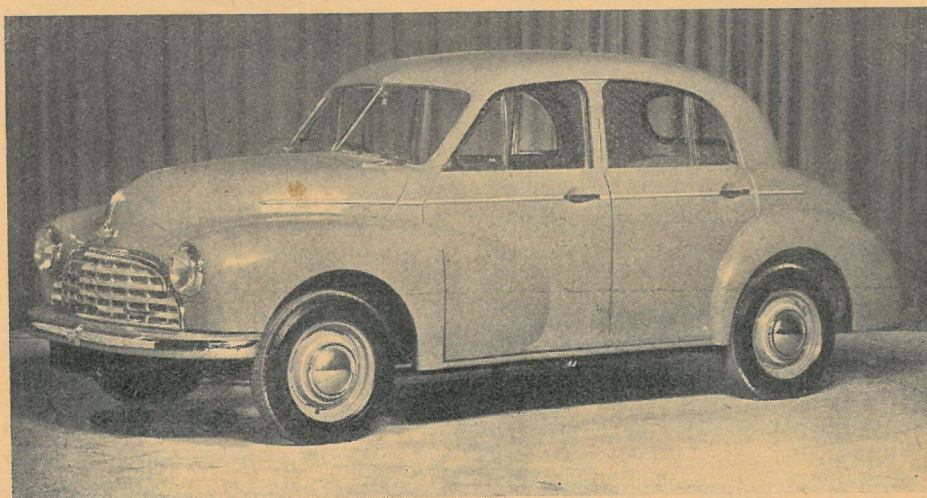
Den forandring, der er sket med britiske vogne efter krigen, kan ikke illustreres bedre end med den nye MORRIS OXFORD. I mange år har man været vant til at forbinde navnet MORRIS med den mest populære form for automobilkørsel i velbyggede, men konventionelt udformede vogne. I den nye OXFORD er der sket et afgørende brud med denne tradition. Det er en smart, moderne vogn af middelstørrelse med chassisløst helstålkarosseri, hypoid bagaksel, uafhængig torsionsaffjedring på forhjulene, ratgear og helt moderne linier. Resultatet er en vogn, der er hævet op i et højere plan, end dette vognmærke før har befundet sig på, selv set på baggrund af det høje ry, disse vogne har haft gennem årene.

I denne model har konstruktørerne indbygget en helt ny sideventilet mo-

tor på 1½ liter, og som følge af vognens lave totalvægt har den forholdsvis høj gearudveksling, der giver lydefri kørsel op til høj hastighed.

Selv om man altid er særlig modtagelig for indtryk, når det drejer sig om en interessant ny model, føler man straks, at MORRIS OXFORD er i besiddelse af særlige egenskaber. Den starter blidt og let, gearene er lette at skifte med synchromesh på andet, tredje og højt gear; gearene er lydlose, styringen fast, men let, hvilket giver en stabil og sikker følelse, og man konstaterer straks, at den kan køres hurtigt uden mekanisk besvær af nogen art. Motoren var livlig og ubesværet op til den opnåede maksimalhastighed. I bytrafik kan vognen stort set køres i tredje og fjerde gear, skønt gearskiftning må anbefales, hvis køreren har travlt.

De hastigheder, der opnås i andet og tredje gear i den firegearedede gearkasse, er højere end sædvanligt i en 1½ liter vogn som denne, og føreren, der er forberedt på at gøre brug af gearkassen, konstaterer, at man kan bruge tredje med betydelig fordel til hurtigt overha-



ling eller til at holde farten op ad bakker, hvor man ikke kan køre løs. På rejse er det let at holde 65 km i timen i gennemsnit, og et to timers gennemsnit på 73 km i timen blev holdt under vejprøven, uden at motoren blev overanstrengt.

Accelerationen er jævn og fri for bankning selv fra lave hastigheder i topgear. Kørebekvemmeligheden og lydløsheden ved middel og høje hastigheder og den fornemmelse af kontrol, man har over vognen, er af så høj kvalitet, at man gang på gang må minde sig selv om, at dette er en billig, serieproduceret vogn. Det giver en første klasses demonstration af de store fremskridt, der kan noteres for vogne, der normalt betegnes som populære modeller.

Affjedringen er fast, og vognen runder hjørnerne i en jævn kurve under god kontrol med fingerlet styring og med tilstrækkelig selvoprettende virkning til at rattet næsten automatisk vender tilbage til lige kørsel, selv efter ret skarpe hjørner. Førerstillingen er behagelig med det tynde rat med trådejer vel anbragt i en naturlig og behagelig vinkel; efter nogens smag hælder forsædet rigeligt meget.

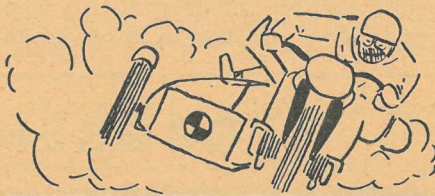
Gearstangen er et godt eksempel på ratgear, fingerlet at bevæge og positiv i gearudvælgelsen, medens der er særlig stopmekanisme mod baggearpositionen, der betjenes ved at trække en knap på enden af gearpinden ud.

De hydrauliske bremsere er helt tilfredsstillende, pedalbetjeningen er let ved mindre opbremsninger, og i nødsfald kan vognen standse pludseligt uden overmål af kraft. Også koblingen er let at betjene, og speeder fjederen yder lige

tilstrækkelig modstand ved pedalbetjeningen.

Karosseriet er afgjort rummeligt med god benplads bagi, hvor der også er armhvilere. Polstringen er af plastisk materiale, der ligner godt skind og er holdt i lyse, tiltalende farver. Der er god udsigt bagud ved hjælp af spejl. Instrumentbelysningen er tilfredsstillende. Vinduesviskerne betjenes ved en trækkontakt; deres bevægelse over den v-formede forrude lader et stykke uvasket på midten. Lyset fra de indbyggede forlygter er kraftigt. Kanaler med varm luft til vindspejlet er indbygget i instrumentbrættet og hindrer tåge og isdannelser på vindspejlet, når de er tilsluttet et varmeapparat, der fås som ekstra udstyr. Der er også sat plads af til radio.

Vognen starter øjeblikkeligt med kold motor og med ringe brug af choker. Tilgængeligheden under motorhjælmen fortjener opmærksomhed i tider, hvor man i stigende grad bemærker, at tilgængelighed selv for enkle funktioner hører til de tabte dyder. »Alligator« motorhjælmen på MORRIS betjenes fra førersædet, men mærkeligt nok er der ikke noget sikringsgreb til at fastholde motorhjælmen efter første åbnegreb.



THORKIL SØRENSEN - BMW -



Specialforretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361

BORT MED FORLYSTELSESAFGIFTEN

Efter at det nedsatte udvalg til revision om lov om forlystelsesafgift er trådt i funktion, har Danmarks Motor Union indgivet følgende henvendelse til udvalgets formand, hr. afdelingschef Svend Nielsen, finansministeriet:

I anledning af den påtænkte revision af loven om forlystelsesafgift tillader vi os herved høfligst indtrængende at henstille, at motorløb i lighed med andre idrætsgrene fritages for forlystelsesafgift.

Motorsporten er underkastet internationale regler, udstedt af verdensorganisationen Federation Internationale des Clubs Motocyclistes, der for Danmark repræsenteres af Danmarks Motor Union, der godkender og kontrollerer al anerkendt motorsport i Danmark i H. t. »Reglement for motorsport i Danmark«.

Motorsporten i Danmark har efter krigen taget et meget stærkt opsving og der er rundt om i landet anlagt flere specielle motorbaner. Der er på disse og adskillige steder på den lokale Idrætsstadion afholdt talrige motorløb med stor deltagelse fra såvel dansk som udenlandsk side, men på grund af forlystelsesafgiften har langt den største del af disse arrangementer givet et meget utilfredsstillende resultat, og vi må befrygte, at det i længden vil være umuligt at udøve vor sport og at opretholde

samarbejdet med udlandets motorsports-organisationer.

Vi tillader os at hævde, at vor sportsgren må have samme ret til fritagelse for forlystelsesafgift som alle andre sportsgrene, i særdeleshed, da der i forbindelse med motorløb overhovedet ikke findes nogen form for totalisator eller anden spil, hvorfor vi formener, at vore motorløb ikke bør falde ind under den af myndighederne hidtil benyttede fortolkning, at motorløb er »væddeløb«.

Ethvert motorløb i Danmark skal forud godkendes af Danmarks Motor Union, der ikke alene kontrollerer det sportslige arrangement, men desuden fører tilsyn med banernes forsvarlige stand og indretning, ligesom der af deltagerne kræves aflagt prøve, for at konstatere deres køredygtighed.

Kun klubber, der er tilmåttet Danmarks Motor Union, kan arrangere motorløb godkendt af os, og kun medlemmer af sådanne klubber kan deltage i disse løb, ligesom udenlandske kørere skal have såvel deres eget lands motororganisations som Danmarks Motor Unions tilladelse til at deltage.

Vi håber på velvillig behandling af vort andragende og er til tjeneste med yderligere oplysninger, såfremt sådanne måtte ønskes.

VEDRØRENDE KLAGER

Antallet af indgåede klager over Leveringen af MOTOR og SPORT er heldigvis stærkt nedadgående, og det kan vel næppe helt undgås at der sker fejl, men vi må indtrængende anmode klubberne om, før de klager, at overbevise sig om, at såvel klagen er begrundet, som at den for vedkommende medlem opgivne adresse nu også er rigtig.

Det viser sig gang på gang, at postvæsenet kan melde »hus forbi«, dels fordi adressen har været forkert, dels fordi det pågældende medlem er flyttet, uden at melde flytning og endelig det mest graverende, som giver anledningen til disse linier, at klagen er ganske ubegrundet og ofte slet ikke afgivet.

Fra en klub modtog vi for nogen tid

EN ALVORLIG DOM

På D M Us bestyrelsesmøde i Odense d. 22. januar behandlede man en klage fra Fyens Motor Sport over S M K »Odin«.

S M K »Odin« havde d. 31. maj om formiddagen, som Fyens Motor Sport arrangerede løb om eftermiddagen, nedkastet 40.000 løbesedler fra flyvemaskine, løbesedlernes tekst indlededes med ordene: »Det er ikke idag, der er motorløb.....«, hvilket F M S betegnede som en højst illoyal reklame, der var egnet til at skade besøget ved dagens løb.

Fra parterne var mødt begge klubbers formænd, fra F M S Einer Jensen

og fra S M K »Odin« Einer Gullitz, der begge afgav forklaring, hvorefter bestyrelsen optog sagen til bedømmelse.

Resultatet blev enstemmig vedtagelse af følgende kendelse:

»For utilbørlig og illoyal reklame umiddelbart før Fyens Motor Sports løb d. 30. maj 1948, idømmes Sports Motorklubben »Odin« fortabelse af ret til afholdelse af klubbens først anmeldte baneløb i sæsonen 1949, efter forbudets ophævelse.

Da forbudet mod afholdelse af motorløb forventes ophævet forinden, vil denne kendelse betyde, at S M K »Odin«s baneløb d. 24. april bortfalder.

siden en række klager over bladets udelivelse. Der var flere tilfælde.

Naturligvis lod vi klagerne gå videre til postvæsenet, og, som altid, indløb der svar, efter at klagerne var undersøgt, og nu kommer det graverende:

Af de opgivne medlemmer erklærede flere, at de overhovedet ikke har klaget og aldrig har savnet bladet, for enkeltes vedkommende viser det sig, at bladet har været rigtigt afleveret, men er blevet blandet med anden post til samme adresse — firma, institution, gård eller lignende.

Hvad mener man om følgende svar fra postvæsenet:

Bladet er påskrevet navn. postkontoret har rettet forespørgsel til hr X, der imidlertid erklærer, at han *ikke* har klaget over uregelmæssig levering, og at han rigtig har modtaget alle numre.

Eller denne:

Efter henvendelse til klageren om, hvilke eksemplarer han ikke har modtaget af nævnte blad, erklærer han, at han mangler *ingen*. Han syntes

blot, det var så længe siden, han havde modtaget »Motor og Sport«, derfor mente han, at bladet var udeblevet og henvendte sig da til motorunionen.

Vi synes, at dette er kompromitterende for den pågældende klubs formand, som har fremsat klagerne.

Gang på gang har det været fremhævet, både i bladet og på møder, at enhver klage først skal rettes til vedkommende modtagers eget postkontor. Har man først modtaget et nummer, vil fejlen altid ligge hos dette postkontor, da anmeldelsen bliver stående til den afmeldes af os, og dette sker kun efter klubbens ordre.

Flytning skal naturligvis anmeldes til klubben, men samtidig til postvæsenet, derved spares tid og fejltagelser.

Al unødig reklamation volder såvel klubben, unionen som postvæsenet formålsløst besvær, og i et tilfælde som ovennævnte gør klageren sig uhjælpeligt til grin. Lad os fremtidig undgå dette.

Og husk så altid at sætte dato på alle breve, klager og i det hele taget alle henvendelser.

Hvornaar hæves forbudet mod motorløb?

Længe har vi ventet at høre det forløsende ord fra handelsministeren, idet vore repræsentanter, der ved deres fortræde for ministeren ifjor fik den opfattelse, at man allerede før jul kunne vente at få den med længsel ventede besked, således at man med sindsro kunne begynde tilrettelæggelsen af sæsonen 1949.

Indtil nu foreligger der kun ubekræftede forlydender, nogle gående ud på, at forbudet vil blive ophævet fra 1. marts og andre at det vil ske 1. april, men stadig intet officielt. Dog tør man vel sikkert gå ud fra, at frigivelsen vil komme, og man har så lov at håbe det bedste.

Imidlertid er klubberne naturligvis utålmodige. Tilrettelæggelse af et løb, selv om det kun er et trial, kræver ikke ringe forarbejde, og man vil nødig gå i gang med disse i det uvisse, og Danmarks Motor Union har derfor rettet en indtrængende henstilling til handelsministeriet om at give nærmere oplysninger snarest, ligesom man henstiller at forbudet ophæves 1. marts, for ikke at ødelægge de, ganske vist få, planlagte løb i marts måned.

Nu venter vi med spænding det forhåbentlig velvillige svar, for at sæsonen kan tage sin begyndelse, og de slumrende kræfter slippes løs.

Løbskalenderen 1949

Løbskalenderen for indeværende år har ligget færdig i nogen tid, men der er dog visse enkeltheder, der ikke har været helt på det rene.

Imidlertid skulle kalenderen, når den læses, være sendt ud til klubberne, og vil kunne bestilles gennem disse til den sædvanlige pris 25 øre.

Kalenderen tæller i alt 97 løb, heraf 14 trials, 1 T T løb, 2 scramble løb, 12 bakkeløb og 60 baneløb.

Blandt baneløbene findes nordiske mesterskabsløb for 1000 m bane, danske banemesterskabsløb for 1000 m bane, danske bakkemesterskabsløb.

Det første trial køres allerede d. 6. marts og arrangeres af S M K »Odin«, derefter følger 20. marts M K Vestfyn, også trial, og d. 27. marts bakkeløb arrangeret af Viborg motorklub.

Disse tre løb, naturligvis under forudsætning af at forbudet hæves 1. marts.

I april måned er anmeldt 9 løb og i maj måned kommer man op på 23.

Iøvrigt må vi foreløbig henvise til løbskalenderen, som enhver aktiv kører ikke kan undvære.

Nye verdensmesterskaber

Fra Federation Internationale des Club Motocyclistes foreligger meddelelse om, at der fra 1949 er indstiftet en række nye verdensmesterskaber, såvel for fører som maskine.

For landevejsløb (T T løb — grand prix).

Titlen verdensmester vil tilfalde den fører, der i 6 af årets storløb har opnået de bedste resultater, og samme prædikat tildeles den fabrik, hvis mærke opnår det samme.

Der køres om verdensmesterskaberne i følgende klasser:

Solo 125 ccm, 250 ccm, 350 ccm og 500 ccm og sidevognsmaskiner 600 ccm.

Minimumsdistanzen for det enkelte løb skal være:

For 125 ccm solo og for sidevognsmaskiner 100 km.

For 250 ccm Solo 125 km.

For 350 ccm solo 150 km.

For 500 ccm solo 200 km.

For 1949 er følgende løb udtaget til konkurrencen om verdensmesterskaberne:

T T løbene på Isle of Man d. 13.—15.—17. juni.

Schweiz grand prix d. 2.—3. juli.

Hollands grand prix d. 9. juli.

Belgisk grand prix d. 19. juli.

Ulster grand prix d. 21. august.

Nationernes grand prix d. 4. septbr.

Der kræves ingen specielle anmeldelser til konkurrencen om verdensmesterskaberne og resultaterne afgøres ved de i løbene opnåede point, der tildeles således:

Vinder	10 point
Nr. 2	8 »
Nr. 3	7 »
Nr. 4	6 »
Nr. 5	5 »

For hurtigste omgang, opnået af en kører, der gennemfører løbet, tildeles 1 point. Kun de tre bedste resultater i alle løbene medregnes.

For mærkemesterskabets vedkommende, medregnes kun den hurtigste motorcykle af det pågældende mærke ved pointberegningen. Hvis f. eks. mærke Y placerer sig som nr. 1, 2 og 3 gives kun 10 point, medens 4. plads besættes af mærke »X«, der får 6 point, et mærke kan altså ikke profitere af talmæssig stor deltagelse.

Skulde der blive »dødt løb« mellem to eller flere, medregnes det fjerde resultat, og om fornødent også det femte eller sjette. Eventuelt vil den samlede tid for alle løb blive taget i betragtning, og skulde der alligevel være tvivl, henvises dommen til F I C M's Commission Sportive i hver klasse.

Den individuelle verdensmester vil få tildelt F I C M's emblem, F I C M's armbind og et diplom, og den vindende fabrik får F I C M's diplom.

Som man ser en ekstra attraktion til de forskellige storløb.

Malcolm Cambell død

Verdens mest berømte motorkører, sir Malcolm Campbell, er kun 63 år gammel død i sit hjem i Reigate i England.

Malcolm Campbell vil være velkendt i Danmark, hvor han satte sine første verdensrekorder på Fanø strand i

1923. De opnåede resultater var, set med nutidens øjne, meget beskedne, men var den gang en sensation. Campbell kørte 1 km i 16,41 og 1 mile i 26,14 sek., svarende til ca. 235 km i timen. Disse rekorder var parret med den yderst dramatiske og sørgelige begivenhed, at et forhjul sprang af og dræbte en lille dreng.

Senere har Campbell gang på gang forbedret denne hans første verdensrekord, og 12 år efter opnåede han i USA en fart af 485 km/t, en rekord, der blev stående i 4 år, indtil den blev slået af den nuværende verdensrekordindehaver John Copp, med over 593 km/t.

Campbell gav sin rekordvogn navnet »Blue bird« og da han fra bilkørsel slog over til motorbådrace, fik hans båd samme navn og også med denne opnåede han glimrende resultater. Hans verdensrekord 228 km/t står endnu urørt.

For sin indsats på fartens område blev Campbell adlet af den engelske konge i 1931, og over hele verden stod han som symbol for fart og fremskridt. Til det sidste tumlede han med planer om nye rekordforsøg. Hans mål var at drive sin båd op over de 300 km/t, men en alvorlig øjensygdom forhindrede ham i at genoptage sine rekordforsøg.

PHILIPS AUTOLAMPER til Afvisere



TO FYENSKE JUBILÆER

Fyens Motorunion

Fyens Motor Union kan den 26. Februar fejre sin 25 Aars beståen og kan se tilbage på de svundne år med tilfredshed.

Unionen tæller nu 7 klubber med til sammen ca. 1800 medlemmer. Ved starten for 25 år siden var der kun 2 klubber, men begyndelsen var gjort, og snart sluttede flere til. *Fyens Motor Sport* var den første, og kort efter kom motorcykle klubben *Svendborg*, der sluttede op bag *Fyens Stifts Motor Klub* og *Svendborg Motor Klub*. Den første har desværre udmeldt sig for ikke så længe siden.

Forøvrigt består FMU nu foruden af førstnævnte klubber af *Bogense Motor Klub*, *Hårby Motor Klub*, *motorklubben Vestfyn* og *Sport Motorklubben »Odin«*. Andre klubber er i årenes løb dukket op og forsvundet igen, men man har indtrykket af, at de nuværende alle er levedygtige og virksomme.

Formanden for FMU behøver ingen præsentation. Det er fabrikant *Karl Madsen*, som gennem en lang årrække var formand for *Fyens Motor Sport* og i den tid ledede klubben således, at der gik ry om dens arrangementer. Mange forgængere har han ikke haft, hvilket må siges at være det bedste bevis for, at forholdene inden for unionen er gode og stabile. De første 12 år lededes FMU af grosserer *Alfr. O. Jørgensen*, der afløstes af grosserer *Carl Suhr*. Grosserer *Suhr* trak sig tilbage ved krigens udbrud, og inspektør *Agård* trådte til, indtil han flyttede til *Jylland*, hvorefter *Karl Madsen* blev valgt og siden har virket med sin kendte energi og retlinethed, der sikkert har medvirket til, at de trange år er klaret så godt, som tilfældet er.

Fyens Motor Sport

Kun to dage efter selve landsdels-

unionen kan fyens største klub fejre sit 25 års jubilæum og kan med stolthed se tilbage på tiden, der gik.

I højeste grad aktiv har klubben altid været, og det lige fra starten. Klubbens åbningsløb kørtes ganske kort efter den stiftende generalforsamling, og der går endnu ry om dette arrangement, som desværre ikke kan gentages under de samme former. Det stillede ikke små krav til deltagerne. I 1924 kørtes det første *Knudshovedløb*. Et stort anlagt arrangement, der dog ikke gav noget økonomisk godt resultat — tværtimod. Dette slog dog ikke humøret ned hos klubbens styrelse, og allerede i 1925 gentoges det og med større held. Så fulgte en lang række landevejsløb og de kendte fyrløb, der samlede deltagere fra hele landet. Det sidste landevejsløb, som FMS fik arrangeret, før det blev slut, kørtes den 27.—28. februar 1932. I en årrække kørtes det store bakk løb »Pilebakk løbet, der stadig samlede en stigende tilskuermængde, sidste gang i september 1932.

På Odense stadion kørtes i 1931—32 dirt track, der lagde grunden til en vel fyldt pengekasse. I 1933 kom der gang i trialsporten, og her gjorde FMS en stor indsats. Klubbens aktive kørere var velsete, men frygtede, på alle kanter, og ikke få sejre er hentet hjem af fyenske kørere fra FMS. Det kan nævnes, at *Herman Larsen* i 1937 blev danmarksmester i soloklassen og *Knud E. Mogensén* samme år i sidevognsklassen. I 1937 kørte klubbens kørere *BT's* pokal hjem til klubben som ejendom.

Langesøbanen skaffede klubben både guld og glans. Gennem årene er der afholdt talrige vellykkede løb, og efter krigens tvungne pause har klubben atter taget fat og gennemført sine løb med sædvanlig præcision.

Man begyndte at drømme om egen bane, specielt anlagt til formålet, men

så viste der sig en helt ny mulighed — travbanen i Odense. FMS gjorde forsøget, og både bane, publikum, køreere og klub blev tilfredse, og i år står Fyens Motor Sport over for den store opgave at skulle arrangere de nordiske banemesterskaber på 1000 meters bane. En passende opgave i anledning af jubilæumsåret.

Klubbens nuværende formand er re-

visor Einer Jensen, og i sin bestyrelse har han en række dygtige og prøvede mænd, bl. a. Vald. Pedersen, der selv har beklædt formandsposten i nogle år, og en af vore mest kendte aktive motorsportsmænd, Herman Larsen, m. fl., så klubben mangler ikke folk med arbejdsmod og arbejdslyst, der nok skal vide at hævde de svundne års stolte traditioner.

FRA DE MOTORSAGKYNDIGE

Fra Hr. Civilingeniør Rafn har vi modtaget følgende:

DANMARKS MOTOR UNION

Valbygaardsvej 26, Valby.

I unionenns medlemsblad for januar 1949 er der på side 13 af Sjællands Motor Union rettet en advarsel til medlemmerne.

Da artiklen på væsentlige punkter er urigtig og derfor vildledende for medlemmerne, skal jeg bede om, at der i næste nummer må blive optaget en berigtigelse.

Som anført er der etableret ensrettet færdsel i den del af Mitchellsgade, hvor eftersynet foretages, dels af hensyn til de motorsagkyndiges sikkerhed og arbejdsro, og dels for at forhindre sammenstød med deraf følgende skader under prøveførslen, hvor førerne af køretøjer ofte er mest optaget af manøvrering og derfor mindre agtpågivende overfor den øvrige færdsel i gaden.

Det har imidlertid vist sig, at det mod Polititorvet opsatte skilt (rød plade med »Al Indkørsel forbudt«) — især efter besættelsen — ikke bliver respekteret, men at op til en halv snes køretøjer i indregistreringstiden — jævnlig med stor fart — kører igennem, hvorved der ofte opstår farlige situationer såvel for køretøjerne, publikum, som for de sagkyndige, der, optaget af deres arbejde, ikke kan have opmærksomhe-

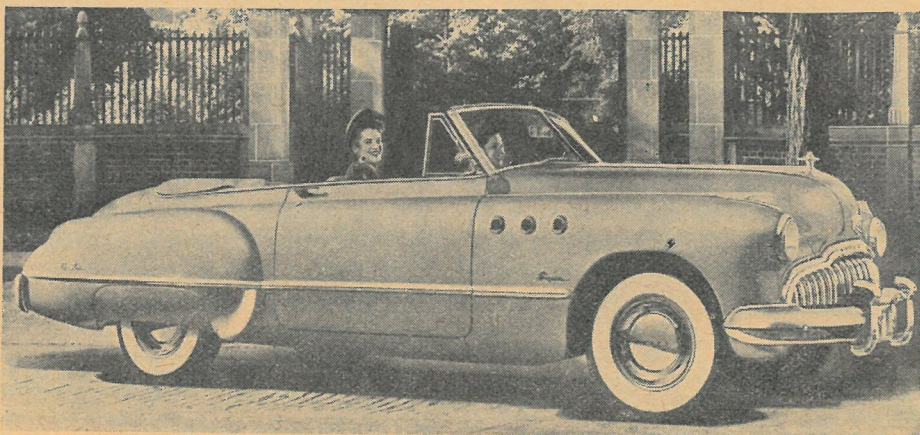
den henvendt på færdslen.

De sagkyndige har ofte henledt politiets opmærksomhed på dette forhold, og foranlediget af nogle alvorlige episoder fornylig, har de sagkyndige påny rettet henvendelse til politiet om at få bedre forhold ved eftersynene, og for at understrege nødvendigheden der deraf, har de indregistrerende sagkyndige hver dag opnoteret, hvilke motorkøretøjer og hvor mange cykler der overtræder kørselsforbudet. Disse notater er derefter af kontoret videresendt til politiet. Indberetningerne er fra vor side blot tænkt som en statistisk oplysning til politiet for at understrege nødvendigheden af en ændring.

Når det i advarslen i bladet anføres, at der indgives anmeldelse til politiet, når »synderen« — efter at have foretaget den pålagte bremseprøve vender sin motorcykle og kører tilbage til den sagkyndige, er dette urigtigt, idet de sagkyndige *kun* opnoterer de køretøjer, der direkte overtræder indkørselsforbudet ved at køre ind fra Polititorvet forbi det røde skilt.

Opfordringen til medlemmerne, om at lade køretøjet stå og gå tilbage eller til, såfremt fornyet bremseprøve ønskes foretaget, at køre omkring husblokken, er stik imod de sagkyndiges ønske og derfor vildledende. For at ekspeditionen skal være så kortvarig, som det er

(Fortsættes Side 17).



EN SMART MODEL BUICK 1949

Selv om der nærmest skulle ske et under, for at man her i landet kunne blive ejer af en sådan vogn, kan det måske alligevel have interesse at få et lille begreb om, hvad der fremstilles ude i den store verden, og vort billede viser noget af det nyeste — en Buick model 1949.

Buick 1949 fremstilles i forskellige modeller med motor fra 120 til 150 effektive hk.

Af mindre iøjnefaldende, men hver for sig betydningsfulde tekniske småforbedringer, rummer de nye modeller mere end 100, hvoraf kan nævnes selvjusterende, hydrauliske ventilloftere, som bevirker, at ventilerne altid er indstillet minutløst korrekt, fungerer 100 % effektivt, og så lydløst, at man helst skal have hovedet ind under motorhjelm for i det hele taget at høre, at motoren går. »Forskærmene« har fået ny, raffineret udformning, således at de nu flugter helt hen til bagskærmene og derved indgår som en del af selve karosseriet. Dette har ikke været uden indflydelse på den indvendige bredde af for- og bagsæder, der nu nærmest må karakteriseres som komfortable 3 sædes sofaer.

Både for- og bagrude er nu af splint-

frit, buet glas, hvilket i høj grad reducerer generende lysreflekser ved kørsel i mørke. Det samlede vinduesareal er næsten 25 % større end ifjor, kølerpartiet er ikke meget ændret, men selve kølergitteret er sænket en del.

Mest bemærkelsesværdigt er det naturligvis, at Buick nu hverken har gearstang eller kobling, men er udstyret med den næsten magiske kraftoverføring, som automatisk sørger for, at kørselen til enhver tid foregår i det rigtige gear, — uanset om De starter, kører med tophastighed eller må følge byens vekslende trafik. For den, som ikke har prøvet det før, vil dette være den største oplevelse, man som bilist har været ude for i mange år.

Fra øgle til hest

Det ejendommelige dyr i den røde Gargoyle figur, som har været kendetegnet for Vacuum Oil Company's smøreolier i næsten et halvt århundrede, stammer oprindeligt fra udsmykningen af Notre Dame kirken i Paris. Dette varemærke, som vil være kendt til de fjerneste egne af kloden, vil nu blive erstattet af eller rettere suppleret med et nyt mærke, nemlig »Pegasus«

Dødsfald

Det er med oprigtig sorg vi må meddele, at vor afholdte formand, Axel Kristensen, er afgået ved døden, den 29. dec. 1948, kun 40 år gl.

Afdøde, der var en af vore bedste aktive kræfter indenfor motorsporten, vil blive husket længe, som den rolige og altid villige mand, han var, og det vil blive svært at erstatte ham.

Ved sin død var han også formand for sømændenes og søfyrbødernes forbund, Ålborg afd., ligesom han var medlem af hovedbestyrelsen og i bestyrelsen for I/S Jydsk motorbane.

Han efterlader sig hustru og 2 sønner.

Æret være hans minde!

Nordjyllands Motor Sport.

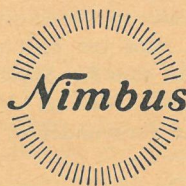
Større Viden

En håndbog, som sikkert vil være kærkommen for enhver, der nærer lidt mere end almindelig interesse for sin motorcykle, er lige udkommen herhjemme. Den er en oversættelse af en engelsk udgave, skrevet af selveste Graham Walker, der nok tør siges at have forstand på, hvad han skriver om. Bogen giver i en let overskuelig og letfattelig form besked på alt, hvad en motor-entusiast kan ønske at vide med hensyn til »tuning« af en motorcykel, og man kan, ved at følge disse råd, opnå at give sin maskine netop det, den mangler i at yde lidt mer end det almindelige. Som titlen meget betegnende lyder: »Mere viden — mere fart«.

— den flyvende hest, idet Gargoyle mærket fremtidig vil blive anvendt for smøreolier til industrielt og maritimt brug, medens den flyvende røde hest anvendes som mærke både for benzin og for mobilolil og i øvrigt dækker alle produkter, der fremstilles af Socony-Vacuum Oil Co., moderselskabet for det danske Vacuum Oil Co.

Mobilolil er en betegnelse, som Vacuum Oil Company simpelthen opfandt til den første automobilolie, som selskabet bragte på markedet ved århundredets begyndelse. Navnet er kendt verden over og indregistreret og patentbeskyttet i alle lande undtagen i Danmark, hvor patentmyndighederne i sin tid fandt, at ordet hørte til de såkaldte beskrivende ord, der ikke kan indregistreres.

Den røde hest betyder altså ikke nogen forandring for selve produkternes vedkommende, men kun et symbol på disses medvirken til formålet: fremdrift og fart.



**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

MONTE CARLO-LØBET

Når Monte Carlo-løbet efter 10 års dvale atter gennemføres, må dette betragtes som et Tegn på, at verden, trods valuta-, benzin- og kørselsrestriktioner atter er ved at glide i lave.

Skønt væddeløb er forbudt på de danske landeveje, fik Danmark — takket være myndighedernes velvillige indstilling — alligevel en smuk andel i løbets gennemførelse, ligesom i årene før krigen. Det danske færdselspoliti ledsagede deltagerne fra Helsingør til Kruså og sikrede sig derved, foruden arrangørernes taknemmelighed, at de danske færdselsbestemmelser ikke blev overtrådt. De nordligste startsteder i Sverige og Norge var denne gang Stockholm og Oslo, medens det tidligere var Umeå og Stavanger og adskillige flere deltagere end sædvanligt havde valgt Sverige og Norge som startsted.

Ialt passerede 48 deltagere Danmark efter en ret hård tur med glatte veje såvel fra Oslo som fra Stockholm. Een dansk vogn — ført af Vestenskov-Olsen — var forsvundet efter starten fra Oslo.

I København var arrangementet af kontrollen overdraget den nydannede Automobil Sports Union, der klarede denne opgave upåklageligt. Fra dansk side startede 5 køretøjer, hvoraf de 3 fra Oslo og 2 fra Stockholm, heraf ankom de fire rettidigt til København. Først ankom Robert Nellesmann, der ganske vist kørte på svenske nummerplader og kort efter Osvald Heick og Kurt Christensen, Ford.

Noget senere rullede præsidenten for Dansk Automobilsports Union, rådmænd Stær-Johansen op til kontrollen i sin store Buick 1946, ledsaget af kontorchef Loft og redaktør Sandvad med frue. De havde i Göteborg været udsat for et mindre uheld, der dog kun for-

årsagede en bulet skærm og en kort forsinkelse.

Af kendte navne blandt de udenlandske deltagere kan nævnes fru Greta Molander som deltager i Monte-Carlo-løbet for 8. gang, og som vi jo kender fra tidligere, og også som deltager i hjemlige motorløb.

En af de svenske vogne måtte efterlade en af sine passagerer, da hans pasvisum ikke var i orden. Han forsøgte forgæves at få det ordnet, men ville dog forsøge at fortsætte, og for at nå sit køretøj i Odense, hyrede han en lufttaxa hos Morian Hansen, men også dette glippede, da maskinen ikke kunne lande i Marslev på grund af tåge, og resultatet blev, at vognen måtte udgå, da hele besætningen skal være til stede ved kontrollerne.

Passagen gennem Danmark forløb i øvrigt glat, og tirsdag aften kl. 18.58 passerede en fransk fører som den første grænsen ved Kruså, hvor den sidste passerede kl. ca. 21. Foruden nævnte svenske vogn, en Studebaker ført af J. I. Løvgren, udgik belgierne L. Ponsard—J. Felix, Jaguar, i Danmark.

At løbet ikke har været helt let, fremgår bedst deraf, at 63 af 230 deltagere er udgået.

De endelige resultater foreligger endnu ikke, da dette skrives.

Sjællands Motor Union

Næste medlemsaften afholdes onsdag den 23. februar kl. 19.30 i »Karnappen«.

Foredrag med film af redaktør Westphall om sin jordomrejse. Billetter hos klubbens formand.

Fra Klubberne

KLUBSTOF

KLUBSTOF maa holdes inden for de snævraste Rammer, og Klubberne bedes forskaane Redaktionen for at skulle stryge i indsendt Stof.

Fyens Motor Sport

afholder 25 års jubilæumsfest lørdag d. 26. februar 1949 i Næsbyhoved skov. — Reception samme sted kl. 10 formiddag. — Nærmere meddelelse om festen vil senere tilgå medlemmerne direkte.

Fyens Motor Sport afholder fastelavnsfest i Næsbyhoved skov søndag d. 27. februar 1949 kl. 14,00 med tøndeslagning for gående damer og børn, og herrer på motorcykler.

Nimbus Klubben, København

Ved bestyrelsesmøde den 9. ds. blev det vedtaget at fastelavnsfesten den 27. februar skal foregå på Gentofte stadion kl. 13,30, endvidere gøres opmærksom på kursus i kortlæsning, der vil blive 3 kursus, henholdsvis den 15. febr., 7. og 29. marts 1949 kl. 20 prc. i Falkoner-alle 96.

Vi husker alle pakkefesten lørdag den 5. febr. kl. 19,00. Hvert par tager en pakke af værdi mindst 2 kr., enkelte personer 1 kr. Tag et par venner med.

Sv. A. Søgård.

Sports Motor Klubben »Odin«

afholder lørdag den 26. februar kl. 19,30 på Skandia sit årlige karneval. Vi vil til denne aften gøre alt for, at det bliver en uforglemmelig fest for vore medlemmer, så vi beder alle slutte op, sørge for at købe billet i god tid, og iøvrigt selv bidrage til at gøre aftenen så god som mulig ved at møde maskerede og med godt humør. Billetter vil kunne købes i forsalg hos bestyrelsen til en pris af kr. 2,50 pr. stk.

Harley Davidson Klubben

Tøndeslagning og ringridning afholdes søndag 27. februar i Ørholm kro kl. 10,00. Mad og godt humør, samt køller med. Stor tilslutning forventes, 3 solide tønder skal slås ned. Der går S-tog fra hovedbanen kl. 8,50, der skiftes i Jægersborg til grisen til Ørholm, derfra 6 minutters gang til kroen. Salen forbeholdt klubben.

Alle er velkommen. Husk kl. 10.

Bestyrelsen.

Sports Motor Klubben »Lolland-Falster«

ordinære generalforsamling onsdag den 23. februar kl. 19,30 på Centralhotellet i Saxkøbing. Dagsorden ifl. lovene.

Fastelavnsfest afholdes lørdag den 26. februar kl. 18,30 på Landmandshotellet i Saxkøbing, der startes med spisning af medbragt mad, derefter eventuelt tøndeslagning for damer og dernæst en rask svingom. Adgangstegn til festen giver en pakke til mindste værdi, 2 kr., disse pakker vil i aftenens løb blive solgt ved auktion.

mød nu talrigt begge aftener, det kan ikke hjælpe, I denne gang siger, at I skal til stranden, eller der skal køres mælk, så derfor er der generalforsamling onsdag aften den 23. febr. kl. 19,30.

På gensyn!

Sekretæren.

Fyens Motor Sport

har den 4. jan. afholdt juletræsfest på Industripalæet, Odense. Der var godt besøg, ca. 400 voksne og ca. 225 børn og stemningen var fra starten den bedste. Efter juletræet optrådte fru Paludans nissebørn, som tillige legede med børnene og senere optrådte fru Paludans artistbørn. Herefter var der uddeling af julegaver og godter til børnene, hvorefter man kunne glæde sig over børnenes dans til kl. 22. Efter kl. 22 var der dans for de voksne indtil kl. 1. Alle var enige om, at det havde været en rigtig FMSAften.

S. B. Jeppesen, sekretær.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Ved den ordinære generalforsamling i M.C.S., der forløb normalt, valgtes fire nye medlemmer til bestyrelsen, der derefter ser således ud: A. Lundsgård (form.), Vestergade 37, H. Christoffersen, T. Byrnak, J. Rasmussen, N. H. Møller, Sv. Nielsen og Poul Madsen.

Horsens Nimbus Klub

Klubben afholder fastelavnsfest mandag den 28. februar kl. 20 på Nørregades hotel, og vi må møde alle, at vi kan få en rigtig god fest ud af det.

Angående ringridningen, vil der blive sendt besked til medlemmerne, da vi er afhængig af vejret. *Sekretær.*

Svendborg Automobil Klub

afholdt mandag den 10. januar 1949 sin ordinære generalforsamling.

Efter at billedhugger Thorvald Larsen var valgt til dirigent, aflagde formanden, automobilkonsulent A. Bünger, en udførlig beretning om klubbens arbejde og fester i det forløbne år. Medlemstallet er nu ca. 125. Derefter oplæstes regnskabet, og såvel beretning som regnskab godkendtes enstemmigt..

Da Danmarks Motor Union ikke hidtil har kunnet yde fornøden service ved bilrejser i udlandet, og da medlemsbladet, trods nogen bedring i valg af stof, stadig kritiseres stærkt, har bestyrelsen deponeret klubbens udmeldelse af unionen hos Fyns Motor Union. Generalforsamlingen vedtog, at bestyrelsen foreløbig skulle arbejde videre med sagen og søge opnået den bedst mulige løsning af spørgsmålene.

Billedhugger Th. Larsen nyvalgtes til bestyrelsen i stedet for filialbestyrer O. Hoff, der ikke ønskede genvalg.

Til slut vedtoges det, at klubben fremtidig ville påtage sig at erindre de af klubbens medlemmer, der måtte ønske det, om tidspunktet for fornyelse af førerbeviset.

Axel Jensen.

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

Skive

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

Søborg og Omegns Motor Klub

Søndag den 27. februar afholder klubben fastelavnsfest i restaurationen Skovbrynet ved hareskoven kl. 1. Der bliver tøndeslagning for damer og herrer, derefter fælles kaffebord og præmieuddeling. I lighed med sidste år er der præmie til den smukkeste pyntede motorcykle.

Tag konen eller kæresten under armen og børnene ved hånden og mød op til denne familiefest. For de, der ikke har køretøjet i orden, kan tage toget fra Slagerupbanens station eller bussen fra linie 16. endestation i Søborg.

Felix.

Frederiksberg Motor Klub

Præmieuddeling og filmsaften afholdes tirsdag d. 8. febr. kl. 19,30 i den blå sal på Gimle, Grundtvigsvej. Efter filmen dans.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Klubbens ordinære generalforsamling forløb på bedste måde.

Man diskuterede strandgrund og træningsbane, og enedes om snarest at gøre banen i stand til forårets kørsel.

Valgenes resultat blev, at C. O. Jensen genvalgtes som kasserer (som sædvanligt). Til bestyrelsesmedlemmer valgtes Gunnar Jacobsen og Kaj Røholdt, i stedet for Finn Nielsen, som ikke ønskede genvalg og Østerholdt. Til revisor valgtes Finn Nielsen, til sportsudvalget Chr. Frederiksen og til festudvalget Holm Larsen og Jens Svendsen.

Generalforsamlingen sluttede tidligere end sædvanligt.

Klubben vil afholde fastelavnsfest, med tidspunktet er endnu ikke fastlagt. Holm og Svendsen arbejder med sagen.

FRA DE MOTORSAGKYNDIGE

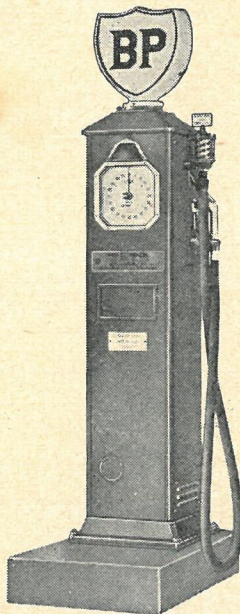
(Fortsat fra Side 11).

forsvarligt, for at undgå unødige tids-spilde for de ventende vognejere, er det rimeligt, at køretøjerne bækker, eller for motorcyklers vedkommende, at de vender og kører tilbage. Under disse manøvrer har den sagkyndige sin opmærksomhed henvendt på køretøjet, og der er derfor ikke større risiko derved.

Da forretningsgangen ved indregistreringen er meget indviklet, blandt andet fordi de forskellige kontorer ligger spredt i byen, ser de sagkyndige gerne, at klubberne vejleder deres medlemmer mest muligt, og for at vejledningerne skal blive rigtige, vil klubberne altid kunne få alle oplysninger om forretningsgangen ved henvendelse til de motorsagkyndiges kontor.

Erik Rafn.

BENZIN



3.

18 x 15

80

18

870

KLUBBER

tilsluttet

DANMARKS MOTOR UNION

LANDSDELSUNIONER

Fyens Motor Union
Jyllands Motor Sportsunion
Lolland Falsters Motor Union
Sjællands Motor Union

KLUBBER

Aabenraa og Sønderborg Amters
Motorsportsklub
Aarhus Motor Sport
Als Motor Sport
Ballerup og Omegns Motor Klub
Bogense Motor Klub
Bornholms Motor Sport
Brædstrup og Omegns Motor Klub
Brønderslev Motor Klub
B. S. A. Klubben
Sportsmotorklubben »Dan«
Foreningen »Dansk Motor Sport«
Djurslands Motor Sport.
Esbjerg Motor Sport
Fredericia Motor Klub
Frederiksberg Motor Klub
Frederiksborg Amts Motorklub
Frederikshavn Motor Sport
Motorklubben for Frederikssund og
Omegn
Fyens Motor Sport
Glostrup og Omegns Motor Klub
Haarby Motorklub
Haderslev Motor Sport
Harley Davidson Klubben
Haslev & Omegns Automobil- &
Motorklub
Herning Motor Sport
Hjørring Motor Sport

Hobro Motor Sport
Horsens Automobil- og Motor Klub
Horsens Nimbus Klub
Kjellerup og Omegns Motor Klub
Kolding Motor Klub
Korsør og Omegns Motorklub
Sports Motor Klubben »København«
Motorklubben »København og Omegn«
Køge Sports Motor Klub
Sports Motor Klubben »Lolland-
Falster«
Lyngby og Omegns Motor Klub
Midsjællands Sports Motorklub
Nimbus Klubben, Aalborg
Nimbus Klubben, København
Nordjyllands Motor Sport
Nordre Birks Motorklub
Nordvestsjællandss Motorklub
Motor Klubben for Næstved og Omegn
Sports Motorklubben »Odin«
Randers Motor Sport
Motor Klubben »Rapid«
Roskilde og Omegns Motorklub
Rudge Motor Klub
Motor Klubben »Scratch«
Silkeborg Motor Sport
Skive & Omegns Motorklub
Sports Motor Klubben »Slagelse«
Motor Klubben »Star«
Sundby Motor Klub
Svendborg Automobil Klub
Motorcycle Klubben »Svendborg«
Søborg og Omegns Motor Klub
Thy Motorsport
Vejle Auto- og Motor Sport
Motorklubben »Vestfyen«
Viborg Motor Klub
Østvendssyssel Motor Klub